



GOVERNEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE

LE MINISTRE-PRÉSIDENT



Contact Justine HARZE  
T 02 506 32 19  
F 02 514 40 22  
jharze@gov.brussels

Collège des Bourgmestre et Echevins de la  
Commune de Schaerbeek  
Place Colignon, 1

Nos Ref. JH/ia/230616/13706

1030 Bruxelles

Vos Ref.

Concerne Site Josaphat\_ validation définitive des options du projet de Schéma directeur

Annexes

Bruxelles

**30 -06- 2016**

Monsieur le Bourgmestre,  
Madame, Messieurs les Echevins,

Suite à l'ensemble des études qui ont été réalisées depuis l'approbation du projet de plan directeur en 2014, il m'apparaît que le projet est maintenant mûr pour faire l'objet d'une approbation définitive des options qui détermineront le futur du site. Le Gouvernement va donc se prononcer sur la suite à accorder à chacune des recommandations du RIE, adopter les conclusions de l'étude de qualification paysagère du site et charger la SAU et le BBP de préparer un projet de Schéma directeur adapté à lui soumettre.

La commune de Schaerbeek étant un partenaire privilégié de la mise en œuvre du projet, je souhaiterais que les décisions à prendre puissent rencontrer le maximum des questions qu'elle a soulevées. Beaucoup d'entre elles ont déjà été prises en compte au cours de la procédure, la SAU m'a cependant communiqué une liste de remarques dont vous lui avez récemment fait part et qui subsistent encore. Par la présente, je souhaite vous transmettre une proposition qui pourrait être formulée au Gouvernement sous réserve d'un accord global de la commune de Schaerbeek sur les options définitives à sceller dans le futur projet de Schéma directeur.

a) Organisation des espaces verts et publics au sein du site

Les 6 typologies d'espaces publics définis et localisés dans l'étude paysagère seront intégrés dans les dispositions stratégiques du SD. La localisation précise des principaux espaces publics et donc la réservation des surfaces nécessaires à leur mise en œuvre sera confirmée dans les dispositions réglementaires.

Le parc linéaire, la voirie traversante de la rive ouest ainsi que la nouvelle voirie en ZIU et leurs impétrants feront l'objet d'une phase 0 de viabilisation du site dont le lancement précède le développement immobilier et qui sera financée par les crédits Beliris. La mise en service de ces infrastructures, en toute hypothèse avant l'arrivée des premiers habitants, sera la plus rapide possible en fonction de l'avancement des travaux, afin qu'elles contribuent à l'appropriation du site par les habitants riverains.

Vous proposez une réorganisation du campus sportif du site, incluant une modification d'affectation d'une partie de la zone de sports et loisirs de plein air. J'y suis favorable, y compris dans une perspective de rationalisation de sa gestion future. Je proposerai au Gouvernement d'inclure dans

le périmètre du SD le terrain communal du rugby et son débouché dans l'avenue des Jardins, ainsi que le terrain communal de la plaine de jeux de l'avenue des Jardins.

Le SD étudiera en collaboration avec la commune de Schaerbeek une proposition schématique de restructuration du campus sportif comprenant les circulations, le stationnement, la configuration d'une entrée de site exprimant le caractère « vert » de cette partie du nouveau quartier et comprenant la construction de logements à front de l'avenue des Jardins formant une liaison harmonieuse avec les propriétés voisines. Le changement d'affectation qui sera nécessaire sera réglé exclusivement via les dispositions réglementaires du SD. Le financement de la restructuration du campus sportif n'ayant pas été budgété, il ne pourra intervenir, le cas échéant sur financement Beliris qu'après achèvement de la phase 0 de viabilisation du site.

b) Densité

Les études détaillées menées dans le cadre du RIE montrent que les 2 premières phases de développement immobilier (implantation d'environ 1.000 logements) ne posent pas de problèmes significatifs de saturation de voirie, sur base des parts modales de déplacements automobiles actuelles des quartiers voisins. En phase 3 (ajout d'environ 400 logements), le trafic généré par le site peut encore être absorbé sans saturation. Ce n'est que lors de la mise en service des 400 derniers logements, c'est-à-dire à l'horizon 2025, que des aménagements routiers sont nécessaires pour pallier la saturation des voiries entourant le site, compte tenu de l'évolution des parts modales probables.

Les études ont opéré une réduction de 12.000 m<sup>2</sup> de surface plancher de logement (soit 130 logements), localisés dans la phase 3 du projet de plan directeur de 2014. Elles ont identifié plusieurs solutions d'aménagements routiers à mettre en œuvre pour résoudre le problème de saturation des voiries ainsi que plusieurs mesures susceptibles de contribuer à réduire la part modale des voitures à l'horizon problématique.

On peut donc être raisonnablement confiant quant à la capacité des voiries existantes d'absorber la densité réduite à 157.000 m<sup>2</sup> de logement. Il convient par contre d'optimiser les choix en matière de mobilité dès le départ du développement immobilier et d'assurer un monitoring permettant, le cas échéant, de retarder la commercialisation des 500 derniers logements (ce qui est parfaitement possible eu égard à la maîtrise foncière régionale des terrains à bâtir) et/ou de réduire pour ces logements les profils de stationnement qui auront été autorisés dans les phases précédentes (ce qui est également possible vu que ce sont les logements qui bénéficient de la meilleure mobilité sur le site). Notons que cet ajustement qui figurera dans les dispositions stratégiques du SD, ne concerne pas directement la commune de Schaerbeek.

c) Modes actifs vers et sur le site

Le RIE a insisté particulièrement sur la nécessité d'améliorer les parcours piétons (y compris PMR) et cyclistes depuis le site vers les quartiers adjacents et particulièrement vers les arrêts de transport en commun et de distinguer les déplacements cyclistes à caractère local des déplacements domicile/travail de longue distance (RER vélo). L'étude paysagère a répondu précisément et de manière détaillée à ce point d'attention. Aucune mesure raisonnable ne peut encore améliorer la situation, eu égard à la topographie du site. Il a notamment été tenu compte de la demande de Schaerbeek de ne pas proposer de franchissement des voies en souterrain. Les conclusions de l'étude seront intégrées aux dispositions stratégiques du SD. En termes de réalisation, il me paraît fondamental de veiller à résoudre le handicap de l'enclavement du site dès le départ de son urbanisation et donc de prévoir les infrastructures nécessaires dès la phase 0 de viabilisation du site et la première phase de développement immobilier.

Vous avez formulé des propositions intéressantes de connexions piétonnes et cyclistes qui dépassent le périmètre du SD et impactent les voiries régionales. Il me revient que certaines d'entre elles ne font pas l'objet d'un consensus des administrations compétentes. Je n'ai pas d'objection à ce que ce qui fait l'objet d'un consensus soit intégré à titre d'intention dans le SD et qu'ensuite les diverses administrations compétentes s'en saisissent. Je ne vois pas d'inconvénient non plus à ce qu'une concertation soit initiée par mon cabinet et aboutisse à faire progresser certains dossiers

compliqués qui pourront également figurer à titre d'intention dans les dispositions stratégiques du SD. Je ne voudrais cependant pas que les revendications contestées immobilisent l'avancement du projet Josaphat.

d) Stationnement

Le Gouvernement avait souhaité impulser une politique relativement volontariste en matière de stationnement hors voirie et en voirie sur le site. Les auteurs de l'étude RIE ont soulevé plusieurs difficultés et formulé une proposition encore plus drastique qui n'a pas été adoptée par le CA du RIE, pas unanime sur cette question. Les premières études d'opérationnalisation immobilière du site montrent quant à elles les fortes réticences du milieu immobilier à la restriction importante du stationnement telle que proposée à l'issue du RIE. Je propose donc une solution coordonnée qui concilie les différents objectifs, sachant qu'elle devra pouvoir évoluer au fur et à mesure de l'urbanisation du site et de l'évolution des parts modales :

- La construction de 0,7 emplacement/logement dans un parking situé en sous-sol des immeubles de logement et des immeubles mixtes (un niveau, sans imperméabilisation des jardins ni construction sous les voiries) ;
- La construction complémentaire de 1 emplacement/100m<sup>2</sup> de bureau dans les immeubles mixtes, gérés en mutualisation avec les logements situés dans les mêmes immeubles ;
- La réduction de 50% du stationnement en voirie dans le quartier de logement de la rive ouest, portant le nombre d'emplacements à 75 pour un linéaire de voirie traversante d'environ 2.200 m. Ce stationnement est réservé aux visiteurs et favorisera, par sa gestion tarifaire, le stationnement de courte durée ;
- Le maintien des stationnements en voirie (50 emplacements pour un linéaire de voirie traversante d'environ 600 m) initialement prévus dans la ZIU. Ils seront réservés aux visiteurs avec une gestion tarifaire favorisant cet objectif ;
- La suppression du parking mutualisé entre les logements et les activités économiques dans la ZIU et le respect du RRU pour les stationnements des entreprises ;
- Afin de ne pas reporter le stationnement sur les quartiers riverains, la construction de 0,3 emplacement/logement implanté sur la rive ouest, dans un parking public hors voirie, accessible à tarif préférentiel pour les riverains et habitants du site. Ce parking sera financé par la Région et situé en ZIU à proximité de la passerelle centrale. Ce parking devra pouvoir être converti en locaux économiques dans le futur ;
- La construction de 0,3 emplacement/par logement implanté sur la rive est dans le parking public lié à la halte RER.

e) Desserte du site en transports publics

Le RIE a mis en évidence la nécessité de desservir le quartier par bus directement sur le site, en complément des lignes circulant en périphérie. Il a également soulevé différentes améliorations à l'exploitation actuelle qui permettraient d'améliorer la desserte du quartier (exploitation de la ligne 7 notamment) et des améliorations des infrastructures et de l'exploitation du transport public sur le boulevard Léopold III.

Ces conclusions doivent conduire, sur le site Josaphat, à une conception de la circulation sur le site permettant d'implanter une circulation des bus sur les 2 rives, avec les mesures spécifiques d'insertion dans le trafic en sortie de site.

Les mesures complémentaires listées dans le RIE sont fondamentales mais demandent des études complémentaires et une définition plus précise des objectifs et des moyens à mobiliser par la STIB. Elles n'influent pas directement sur la mise en œuvre du projet Josaphat. Je suis cependant favorable à l'idée de figer un certain nombre d'engagements de principe dans les dispositions stratégiques du SD.

Vous évoquez la réalisation d'une gare RER et sa bonne desserte comme des conditions préalables pour le développement du nouveau quartier. Ces conditions préalables ont déjà été remplies et

nous permettent d'aller de l'avant ; même si des améliorations devront encore être obtenues dans le cadre d'un processus continu de négociations avec le Fédéral, Infrabel et la SNCB. En effet, aujourd'hui, depuis la mise en exploitation du tunnel Schuman-Josaphat, la halte Evere est désormais desservie par 10 relations horaires en heure de pointe (5 dans chaque sens). La négociation doit porter sur l'amélioration de la desserte hors horaire domicile-travail et sur la restitution d'une liaison directe vers l'aéroport (aujourd'hui totalement affectée à la station Bordet). En ce qui concerne l'infrastructure de la halte, Infrabel a manifesté de l'intérêt pour un réaménagement rapide des quais compatible avec le projet Josaphat et à transmis à la SAU les esquisses d'aménagement possible. Ces aménagements, combinés à la réalisation de la phase 0 des travaux de viabilisation par Beliris, doivent mettre à disposition une halte suffisamment attractive pour les riverains actuels et les futurs habitants. La négociation devra porter sur une amélioration progressive du service aux usagers au fur et à mesure de l'augmentation de la fréquentation de l'infrastructure.

f) Trafic automobile sur et autour du site

Le RIE a soulevé plusieurs pistes pour résoudre la question fondamentale d'une répartition plus équilibrée des débouchés des voiries traversantes du site sur les voiries existantes, en relation avec la montée en puissance du trafic généré par le nouveau quartier au fur et à mesure de son développement.

Ces pistes, concernant les accès du site Petite rue du Tilleul, sur le rond-point du boulevard Léopold III, vers le boulevard Léopold III via le rugby, ou encore le débouché sur le boulevard Wahis, examinées isolément n'ont jusqu'ici jamais fait l'unanimité des acteurs concernés. Le RIE a permis de dégager les solutions, il s'agit maintenant d'atterrir et de produire un plan de circulation dynamique intégrant l'ensemble des contraintes.

Vous avez également soulevé différentes mesures à prendre hors du site pour améliorer la situation (carrefour franc sur le boulevard Léopold III par exemple). Il s'agit de mesures qui ont des implications plus larges que le développement du site Josaphat et demandent donc une réflexion à plus long terme.

Je vous saurais gré de me faire part de votre accord assorti de vos éventuelles remarques sur cette proposition sous quinzaine.

Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Bourgmestre, Madame et Messieurs les Echevins, mes sentiments les meilleurs.



Rudi VERVOORT