



Schaerbeek, le 15 septembre 2016

**DEVELOPPEMENT URBAIN
ET MOBILITE**

Développement Stratégique et Durable
Place Colignon – Bureau 2.34
1030 Schaerbeek

Dossier traité par Benoît VELGHE

☎ (02) 244 72.34

☎ (02) 244.74.93

E.Mail : bvelghe@schaerbeek.irisnet.be

Notre référence : ZIR Josaphat / 16 09 15

Monsieur R. VERVOORT
Ministre-Président du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale

Rue Ducale, 7-9

1000 Bruxelles

CONCERNE : ZIR Josaphat, suivi courrier du 30 juin 2016.

Monsieur le Ministre Président,

Nous avons bien reçu votre courrier du 30 juin 2016 et vous en remercions. Des problèmes de circulation interne du document en cette période de vacances d'été ne nous ont malheureusement pas permis d'échanger rapidement en interne et de vous répondre dans le délai souhaité. Nous en sommes sincèrement désolés et tenterons de répondre à vos demandes aussi concrètement et constructivement que possible, ce dossier nous tenant, tout comme à vous, particulièrement à cœur.

Votre courrier passe en revue l'ensemble des sujets et questions évoqués en mai 2016 par la commune de Schaerbeek dans le cadre d'un échange avec la Société d'Aménagement Urbain. Nous les traiterons donc selon la même séquence.

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

Nous nous réjouissons que l'étude paysagère ait permis de faire évoluer positivement la structure paysagère du site, sujet qui est depuis le début du projet au centre de nos préoccupations.

Nous prenons acte de votre volonté et engagement de réaliser le parc linéaire, la voirie traversante de la rive ouest ainsi que la nouvelle voirie en ZIU et leurs impétrants en phase 0 dans le cadre de la viabilisation du site. Cela nous semble très positif tant pour l'image du site vis-à-vis de futurs investisseurs que pour la population riveraine, qui pourra ainsi bénéficier de nouveaux espaces verts de qualité.

Nous attirons cependant votre attention sur la nécessité de définir préalablement les conditions de gestion du site. Cette question rejoint celles que nous abordions en mai au sujet de l'occupation temporaire du site et pour lesquelles votre courrier n'apporte pour l'instant pas de réponse. Nous sommes à votre disposition pour en discuter spécifiquement, afin de définir avec vous les différentes



balises nécessaires à cette occupation (aspects sécurité – notamment vis-à-vis du chemin de fer, propreté, nuisances sonores...).

Nous prenons acte de votre accord quant à l'intégration du campus sportif dans le projet global et vous en remercions. Nous pensons que ceci permettra d'apporter plus de cohérence au plan général. Vous indiquez que le changement d'affectation sera réglé exclusivement via les dispositions réglementaires du schéma directeur. Nous comprenons donc que l'on s'inscrit dans la perspective d'un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) tel que prévu dans le cadre de la réforme du COBAT et que le RIE sera amendé en tenant compte de cette extension de périmètre.

b) Densité

Nous prenons acte de la conclusion des études quant à la nécessaire réduction de densité sur le site, tant pour des questions de mobilité que de qualité des espaces verts et publics. Cette conclusion rejoint totalement le message que la commune essaie de faire passer depuis le début du projet. Nous nous réjouissons donc de cette avancée fondamentale qui permettra, nous en sommes convaincus, d'améliorer sensiblement le projet.

Si nous sommes totalement favorables à votre proposition générale de réduire la densité du projet, nous ne voyons pas totalement clair quant aux flux générés par chaque phase de développement du projet et à la saturation induite dans les voiries adjacentes. En effet, le chapitre mobilité du RIE s'est focalisé sur les données de base du schéma directeur en termes de programmation et sur un quota d'emplacement de parking volontariste (0.5), considéré par l'auteur d'étude comme un levier essentiel pour la maîtrise des flux sur le site.

Or, votre proposition finale diffère tant du point de vue de la programmation (-12.000m²) que du ratio de parking (0,7 emplacement par logement, construction de 0,3 emplacement/logement, etc.). Nous en concluons donc qu'une analyse de synthèse sera menée dans le cadre des amendements du RIE, afin de mettre en évidence l'impact du projet final à chacune des phases de son développement, en termes de flux et de saturation de voirie. Ce document de synthèse permettra à chacun de se positionner en bonne connaissance de cause, ce thème étant crucial pour le bon fonctionnement du projet et son intégration au sein des quartiers voisins existants.

Enfin, nous prenons acte de votre volonté de mettre en place un monitoring (de la mobilité ?) en lien avec les capacités de construction de logement dans le temps et/ou les capacités de construction de stationnement liées à ces logements. Nous comprenons donc que ce point fera l'objet d'une prescription spécifique dans le PAD.

c) Modes actifs vers et sur le site

Nous partageons totalement le constat du RIE quant à la nécessité de résoudre le problème d'enclavement du site en développant au maximum les connexions piétonnes et cyclistes, et ce dès le départ de son urbanisation (en phase 0). Nous nous réjouissons également que l'option du passage sous voie soit définitivement écartée au profit d'une passerelle aérienne, ce qui était une de nos revendications.

Vous évoquez nos propositions de connexions piétonnes et cyclistes qui dépassent le périmètre du schéma directeur, en indiquant qu'elles ne font pas l'objet d'un consensus. Nous comprenons qu'il s'agit de notre demande d'examiner la création d'un carrefour franc sur le boulevard Léopold III qui permettrait de créer à la fois un franchissement piéton de ce boulevard, un accès automobile vers le site et un arrêt de tram supplémentaire. Nous tenons à cet égard à vous rappeler que cette demande d'alternative avait été soutenue par de nombreux membres du comité d'accompagnement de l'étude, en ce compris la STIB, Bruxelles Mobilité et leur cabinet de tutelle. L'auteur d'étude a cependant refusé d'y donner suite, pour des motifs que nous n'avons pas compris. Cette option pourrait peut-être être réexaminée dans le cadre de l'analyse de synthèse qui doit encore être réalisée.



d) Stationnement

La solution globale que vous proposez en matière de stationnement nous semble constituer un bon compromis entre les différents objectifs.

Ainsi, nous comprenons que la construction complémentaire de 1 emplacement/100m² de bureau permettrait dès lors de produire 3 emplacements/ 100m² de bureau dans les immeubles mixtes, gérés en mutualisation avec les logements. Est-ce bien exact ?

L'idée du parking public hors voirie financé par la Région constitue également un élément nouveau dont les incidences dans les diverses thématiques restent à analyser.

Nous en concluons que sur cette matière il reste également une analyse de synthèse à produire.

e) Desserte du site en transports publics

Nous sommes convaincus, tout comme l'auteur d'étude, que le site Josaphat devra être desservi par une ligne de bus. En effet, le RIE a bien mis en évidence que malgré la présence de plusieurs lignes de transport public aux abords du site, le dénivelé et l'enclavement impliquent des temps de parcours élevés et peu attractifs pour rejoindre les arrêts de transport public existants.

Comme vous le signalez, les mesures complémentaires listées dans le RIE sont fondamentales et devront faire l'objet d'études complémentaires en collaboration avec la STIB, afin de s'assurer de la faisabilité d'intégrer cette ligne de bus vu les contraintes fortes d'accès. Nous attendons donc que ces questions puissent trouver réponse dans l'analyse de synthèse finale ainsi que dans les prescriptions réglementaires du futur PAD.

f) Trafic automobile sur et autour du site

Comme votre courrier l'indique, le RIE a permis de dégager plusieurs options pour une répartition plus équilibrée des débouchés de voiries sur les voiries existantes et qu'il s'agit maintenant d'atterrir et de produire un plan de circulation dynamique intégrant l'ensemble des contraintes.

Nous concluons donc de ceci que le choix définitif pourra être effectué sur base de l'analyse de synthèse à réaliser suite à la clôture des différentes études. Nous attendons donc cette analyse pour nous prononcer définitivement, notre choix s'orientant plutôt à ce stade pour un accès via un carrefour franc à réaliser sur le boulevard Léopold III en limite communale couplé à la variante 4 du RIE (à noter que cette sortie sur le boulevard rejoint l'alternative reprise au point c du présent courrier). Nous vous précisons qu'une entrée ou sortie sur le clos des Jardins via l'entrée du Kituro n'est pour nous pas acceptable et d'ailleurs pas intéressante puisque en l'état elle redirige le flux des automobiles sur l'axe Wahis Lambermont, vers le carrefour Chazal.

En espérant que ce courrier répondra à votre demande, nous nous tenons à votre disposition pour toute question complémentaire ? Nous sommes également tout disposés à participer plus activement au développement de ce projet qui, comme vous le savez, nous tient particulièrement à cœur.

Le Secrétaire communal,

Le Bourgmestre

David NEUPREZ

Bernard CLERFAYT