

AVIS DEFAVORABLE CONCERNANT LE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR JOSAPHAT.

ANNEXE A L'ANALYSE COLLEGE DU 19/11/2019

Le projet de PAD sur la Friche Josaphat porte les ambitions de la commune de Schaerbeek de développer un nouveau éco-quartier durable et mixte porteur d'une ambition environnementale forte diminuant la place de la voiture, développé autour d'un grand espace vert ludique et d'une mixité composée principalement de logements et de commerces de proximité, en emplois, en écoles et équipements public.

Toutefois à l'examen du dossier complet et tenant compte des fortes réserves déjà émises par le passé sur la Gouvernance de ce projet ; mais aussi vu les incertitudes sur la concrétisation des ambitions annoncées, un avis défavorable est émis et motivé.

Préambule

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) et l'arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 adoptant la modification partielle du Plan régional d'affectation du sol (PRAS Démographique) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement du 29 janvier 2004 relatif à la mise en œuvre du plan particulier d'affectation du Sol au sein du périmètre de la zone d'intérêt régional n°13 ;

Vu l'avis de la Commune de Schaerbeek du 27 juin 2012 portant sur le projet de modification partielle du PRAS (PRAS Démographique) ;

Vu le Plan Communal « Schaerbeek 2021 », approuvé par le Conseil communal du 27 juin 2012, précisant les ambitions le Commune pour la réalisation d'un nouveau quartier durable sur le site Josaphat :

*« Les Communes de Schaerbeek et d'Evere veulent saisir cette opportunité de développement d'un nouveau quartier pour réaliser une **opération-pilote de développement urbain durable**, à l'instar des expériences en cours en Allemagne ou en Suisse. Le caractère durable de ce nouveau quartier devra se traduire notamment via les options suivantes :*

- *des **bâtiments performants sur le plan énergétique** : bâtiments passifs ou basse énergie ;*
- *des constructions intégrant des **matériaux écologiques et durables** ;*
- *une mobilité axée sur l'utilisation des **modes doux, des transports publics et des voitures partagées** ;*
- *une **gestion centralisée du stationnement afin de dégager les voiries et limiter la voiture individuelle** ;*
- *un usage rationnel du sol par une **densification et une limitation de la taille des jardins privés** ;*
- *l'implantation d'un **réseau de chauffage urbain** ;*
- *la **récupération et l'utilisation des eaux pluviales** ainsi que la **percolation** de celles-ci ;*
- *une **gestion optimale des déchets**. » ;*

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), dernièrement modifié par l'ordonnance du 30 novembre 2017 réformant le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire, notamment son article 30/3, et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 03 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des projets de plan d'aménagement directeur, que la phase d'information du PAD s'est déroulée deux journées dans les locaux de Perspective à savoir les 4 et 5 juin 2018 ;

Vu l'arrêté Ministériel du 8 mai 2018 donnant instruction de procéder à l'élaboration d'un projet de plan d'aménagement directeur pour la zone « Josaphat » ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 12/07/2018 arrêtant le plan régional de développement durable (PRDD) (MB 05.11.2018) ;

Vu la mission de programmation fonctionnelle et d'un projet urbain durable, reprenant les objectifs du Gouvernement régional pour la zone :

- « la création d'un **quartier mixte et durable** comprenant un **parc d'une superficie minimale d'un hectare** ;
- dans la ZIR : **priorité aux logements et aux équipements de proximité**, avec une préférence pour l'implantation d'appartements ;
- la recherche d'une **densité adéquate** ;
- la réalisation au sein du programme de logements de **45% de logements publics** ;
- le maintien et le **renforcement des activités économiques de la ZIU** (Zone d'Industrie Urbaine) au travers d'un réaménagement du cluster industriel, en collaboration avec CityDev ;
- **l'intégration des voies ferrées** maintenues en exploitation ;
- l'implantation d'une **gare RER** ;
- l'intégration de la **Promenade Verte** ;
- l'intégration d'enjeux de **développement durable** (constructions économes en énergies, systèmes alternatifs d'assainissement, ...) ;

Vu la déclaration de politique communale du Collège des Bourgmestres et Echevins de la commune de Schaerbeek 2018-2024 ;

Considérant que celle-ci décrit les ambitions suivantes :

« Nous souhaitons le développement harmonieux du quartier Josaphat en privilégiant l'**équilibre des affectations**, une **mobilité adaptée** et une densité qui tienne compte des contraintes spécifiques du lieu.

Le développement de ce site doit faire l'objet d'une **concertation suffisante** avec le quartier environnant et assurer une **transparence totale sur les études et plans**.

La commune s'engage, lors des différentes enquêtes publiques, à :

- Aider la population à la compréhension de l'ensemble des documents des enquêtes publiques en exigeant de la Région qu'elle organise des réunions d'information de qualité. A défaut, la commune organisera elle-même, par exemple, cette réunion et mettra ses documents de travail à disposition des habitants.
Construire un avis en se concertant activement avec la population et veiller à la **compatibilité de la densité prévue avec l'offre de transport public, la capacité d'absorption, les équipements collectifs et la qualité des espaces publics**.
- Le préalable à tout développement urbanistique repose en effet sur une **augmentation de l'offre en transport public** (train, tram et bus). Dans cet esprit la commune souhaite **appliquer à ce quartier les normes d'un éco-quartier, réduisant l'emprise de la voiture individuelle dans l'espace public** (ainsi dans ce nouveau quartier, la commune pourra ne pas délivrer de cartes de stationnement pour voiture individuelle. Tout le stationnement dans l'espace public sera payant). De même les bâtiments devront répondre aux **normes « immeubles passifs » ou « basse énergie »**. La commune demandera à la Région le transfert rapide des parcelles permettant la construction d'une école communale fondamentale (y compris un gymnase/salle de sport ouverte sur le quartier en soirée), ainsi que deux crèches de grande capacité et les espaces verts et de jeux attenants et de consacrer les premières charges d'urbanisme à ces développements. Les investissements publics doivent précéder le développement privé afin de le garantir et l'entraîner. Ainsi le grand espace vert et de jeux doit être développé par la Région dès les premières phases de développement du site. Nous voulons que Citydev accompagne la transformation de la Zone d'Industrie Urbaine en site de développement d'entreprises quaternaires.

La commune soutient la construction sur ce site de **45% de logements publics dont 25% de logements sociaux**. En outre, le **PAD doit être soumis à une étude d'incidence sérieuse, complète, transparente** dans tous ses aspects : implantation d'espace vert, logement, surface d'activités économiques. »

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 23/05/2019 adoptant le projet de plan d'aménagement directeur « Josaphat » en première lecture ;

Vu la motion votée le 23/10/2019 par le Conseil Communal de la Commune déclarant l'urgence climatique et environnementale sur le territoire de Schaerbeek et visant notamment la nécessité

d'augmenter considérablement la place de la nature en ville afin de préserver la biodiversité, et de lutter contre la pollution et les îlots de chaleur afin de diminuer les températures lors des épisodes de canicule ;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 24/10/2019 visant la contribution bruxelloise au Plan National Energie Climat (PNEC) pour 2030 ;

Considérant que les objectifs climatiques fixés par la motion et par le Plan Climat régional sont identiques : une réduction des émissions de GES de minimum 40% en 2030 par rapport à 2005 et un engagement quant à approcher/attendre la neutralité carbone à l'horizon 2050 ;

Vu le projet de PCDD de la Commune de Schaerbeek, dont la structure externe a été validée par le Collège en date du 3/9/2019, qui a été pensé pour devenir l'outil de pilotage des politiques du Collège et des plans d'action de l'Administration ; que toutes les thématiques (logement, mobilité, espaces récréatifs, rénovation urbaine, participation citoyenne, transition écologique,...) tournées vers la gestion du territoire et les services aux citoyens se déclinent selon des objectifs à moyen et long termes ; que la mise en œuvre du PAD doit rentrer en corrélation directe avec ces objectifs ;

Vu le Plan de mobilité Good Move ;

Vu le Plan Communal de Mobilité ;

Vu la convention sur la diversité biologique (Rio, 1992), et la convention de Bonn (1979) adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale par l'ordonnance du 25 avril 1996 ;

Vu le plan bruit « Quiet.Brussels » approuvé par le GRBC le 28 février 2019 ;

Vu la Convention environnementale du 24 janvier 2001 entre la RBC et la SNCB ;

Vu le « Plan de Gestion de l'Eau » approuvé par le GRBC le 26/01/2017 ;

Gouvernance et méthodologie

Considérant que les ambitions communales et régionales visent le même objectif exemplaire de création d'un quartier durable et d'une identité conviviale et locale forte sur le site ; qu'à juste titre, cette notion envisage une vision particulière de la gouvernance à adopter dans le cadre de cette planification ;

Considérant que la notion de « quartier durable » ou « éco-quartier » est clairement définie par plusieurs référentiels, dont l'outil *Be.Sustainable* développé par la Région dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs du PRDD en matière d'urbanisation d'éco-quartiers au sein de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que, dans le volet stratégique du PAD, il est question de la création d'un **quartier durable**, dont la durabilité sera construite à partir d'une approche multi-critères, telle qu'elle est préconisée par le projet de référentiel « **quartiers durables** » ; que néanmoins cette analyse ne s'élabore *spécifiquement* que autour de 4 axes ;

Considérant que le référentiel en question comprend 10 axes ; que 6 axes, dont celui lié à la **participation**, n'y sont dès lors pas étudiés ; qu'il s'agit pourtant là d'un axe majeur en matière de planification urbaine durable en ce que la *durabilité* d'un quartier (et son identité) renvoie directement à l'usage que l'on fait de l'espace public et constitue donc un invariant incontournable pour prendre des décisions de type stratégiques et réglementaires ;

Considérant par ailleurs que le PRDD inclut (et se conclut par) des « *conditions de réussite du PRDD* » qui soulignent, entre autres, « **la nécessité d'une collaboration entre tous les acteurs publics de la ville, à toutes les échelles et à tous les niveaux de pouvoir** » et « *d'associer le citoyen au développement régional* » afin de répondre aux défis auquel la Région est confrontée ;

Considérant que, à cette fin, le Collège a sollicité à plusieurs reprises (dont courrier du 20/08/2018) la Région pour permettre à la commune de Schaerbeek de continuer à participer au processus d'élaboration du PAD via le Comité d'Accompagnement du RIE (comme elle l'avait fait pour le RIE de 2016, qui visait le Schéma Directeur) ; que le Ministre Président a rejeté cette demande par courrier du 22/10/2018 ;

Considérant en outre que, d'après nos informations, la SNCB et Infrabel n'ont également pas été suffisamment impliqués dans le processus d'élaboration du PAD, ni associés formellement au RIE du PAD ; que ce sont pourtant des acteurs-clefs pour les stratégies de développement du site, dont l'objectif de développer une gare RER ;

Considérant que **la chronologie des études ne permet pas de déboucher sur un PAD dont les choix respectent les caractéristiques et contraintes du lieu** (en particulier en ce qui concerne la pollution, le

paysage, la faune et flore) ; que les ambitions sont dès lors revues à la baisse ou renvoyées à des études de faisabilité ultérieures, pour exemple :

- la **question des pollutions pas assez étudiée** en ce que la présence avérée d'une couche de scories à 2 mètres de profondeur ne permet pas de rencontrer l'ambition souhaitée sur la question de la gestion des eaux sur le site ; que **l'infiltration risque dès lors de s'avérer impossible ou très coûteuse** ;
- la **valeur écologique du site insuffisamment étudiée** pour déterminer les zones constructibles et zones vertes, en ce que **l'étude paysagère** de Bas Smets est **arrivée trop tard** (pour rappel elle faisait suite à la demande du GRBC) et n'a pas questionné les choix d'urbanisation fixés dans le Schéma Directeur ;
- la **densité d'usage** des espaces publics/verts aux abords est **absente** (Schaerbeek est une des communes les moins dotée en matière d'espace vert public : 15ème sur 19) ;
- le **rapport d'incidences** se borne à sous-entendre qu'il s'agit du **meilleur compromis possible** et que tout est fait pour maximiser le développement de la biodiversité, sans pourtant prendre en compte l'avis de nombreux experts ;

Considérant de plus que l'alternative 0 développée dans le cadre du RIE se base sur une urbanisation du site suivant le PRAS (et les prescriptions de la Zone de Forte Mixité) ;

Considérant qu'aucune alternative à l'urbanisation du site n'est étudiée, en ce que, par exemple, la création d'un parc au droit de la ZIR respecte également les prescriptions du PRAS et les objectifs du Gouvernement pour la zone ;

Considérant dès lors que cette disposition ne semble pas conforme à la directive européenne sur l'étude des incidences nécessaire à tout projet urbain, en ce qu'il s'agit ici vraisemblablement d'une alternative 0+ et non d'une alternative 0 ;

Considérant par ailleurs que le RIE n'est pas suffisamment explicite sur les alternatives et variantes étudiées, en ce que certaines sont issues du RIE 2016 et d'autres du RIE 2019 ;

Considérant que, dans ce sens, les conclusions sont bâclées vu qu'elles sont issues pour la plupart de l'ancien RIE ; qu'en outre les alternatives et variantes ne sont pas reprises dans le RNT ;

Considérant dès lors que l'étude d'incidence ne peut être considérée comme complète ; qu'en outre elle nécessite, de ses vœux, de s'appuyer sur de nouvelles études pour vérifier la compatibilité des objectifs et ambitions avec le réel ; que de plus, la majeure partie du contenu de cette étude date de près de 5 ans, que ses résultats risquent dès lors de ne plus refléter fidèlement la situation du site et de ses abords ;

Considérant au vu de ce qui précède que **les objectifs durables** du « quartier durable » **semblent dès lors soit compromis** (hydrologie et gestion des eaux sur la parcelle, économie circulaire, biodiversité,...) soit obsolètes/trop peu ambitieux (report modal, mixité fonctionnelle, diminution de l'usage de la voiture individuelle,...) ;

Considérant de plus que la concomitance du PAD « Josaphat » avec le PAD « MediaPark » n'est pas soulevée dans le RIE ; que, si ces deux PAD majeurs, distants de 800 mètres, sont considérés comme prioritaires dans les accords de majorité du nouveau gouvernement bruxellois, il faut, entre autres, pouvoir appréhender ces deux projets d'ampleur à l'aune de priorités schaarbeekoises globales à plus long terme ;

Considérant qu'il est en effet primordial de pouvoir identifier l'impact de ces deux Plans et de leurs effets combinés de densité sur les ambitions et la gestion communales (+/- 5.000 occupants pour le site Josaphat, toutes affectations confondues et +/- 5.000 travailleurs et +/- 4.000 habitants pour Mediapark) ;

Considérant qu'il y également lieu d'analyser conjointement ces deux Plans aux objectifs climatiques et de durabilité qui sont définis dans le cadre du Plan Climat de la Commune ;

Considérant qu'il est regrettable qu'il ne soit fait nulle part mention du prix auquel l'opérateur régional « SAU » a acquis ces parcelles ; que la transparence sur cette dépense publique serait de nature à permettre (tant aux citoyens qu'aux intervenants institutionnels) de mieux comprendre et/ou de questionner la densité proposée ;

Considérant que l'émergence d'un quartier d'une telle ampleur mériterait en effet que le projet soit accompagné d'une modélisation économique de ce que coûte ou rapporte aux intervenants publics, dont notamment la commune, l'urbanisation et l'équipement du site, sa gestion, la vente des terrains via la promotion immobilière,... ;

Considérant qu'à ce titre les charges d'urbanisme pour la première phase de développement du projet sont par décision du Gouvernement du 1er décembre 2016 affectées à un projet d'école fondamentale et de salle de sport de quartier ; que ces charges, estimées à 1.500.000€, semblent insuffisantes et ne permettent pas de couvrir la passerelle cyclo-piétonne inscrite dans le plan et liée constructivement à ces équipements ;

Considérant en effet que le planning du projet de PAD est divisé en plusieurs phases dont la première (Phase 1A) est déjà en cours d'adjudication via la procédure de marché public en dialogue compétitif lancée par la Région en décembre 2017, en ce que le PRAS prévoit, pour les ZIR, qu'en l'absence de plans particuliers d'affectation du sol, seuls sont autorisés les actes et travaux conformes à la prescription relative à la zone de forte mixité et au programme des zones concernées ;

Considérant néanmoins que le projet de PAD porte de plus hautes ambitions, du fait de sa nécessité à tendre vers les objectifs du PRDD, que celles portées par le PRD (auxquelles sont légalement rattachées les ambitions des ZIR), en ce que selon la logique de hiérarchisation des plans, le PAD doit « *s'inscrire dans les orientations du plan régional de développement en vigueur le jour de son approbation* » (CoBAT art.24);
Considérant dès lors qu'il semble opportun que **le planning d'urbanisation de la Friche Josaphat ne s'envisage pas sans s'accompagner d'un outil planologique préalable et conforme aux objectifs du Gouvernement et des Communes pour la zone ;**

Considérant qu'il est également à noter que Beliris a communiqué une publicité de passation de marché public, portant sur « **l'aménagement d'espaces verts** (Sporpark de 2,8 ha le long de la voie ferrée, talus du chemin de fer...) et d'**espaces publics** (voiries, places Wahis, De Boeck, Gilisquet...), des infrastructures dont **deux passerelles cyclo-piétonnes** enjambant les voies, l'intégration d'**équipements** dont un pavillon/kiosque et tous les travaux de **viabilisation** (égouttage, réseaux d'alimentation...) », dont la fermeture des offres arrive avant l'échéance de la présente enquête publique sur le projet de Plan ;
Considérant que, dans ces conditions, **les ambitions et les objectifs communaux ne semblent pas pouvoir être atteints ou vérifiés ;**

Considérant en outre qu'une gestion raisonnée des impacts communs aux projets urbains de grande ampleur sur le territoire schaarbeekois (et sur le territoire bruxellois) doit être programmée préalablement et nécessiter une concertation plus large des instances afin que ces projets de Plan puissent être dûment motivés ;

Considérant dès lors que le Collège émet **de sérieuses réserves sur le processus de gouvernance** qui accompagne l'urbanisation durable de la « portion de ville » sur la Friche Josaphat en ce qu'il n'y bénéficie pas d'une gestion collaborative et participative qui puisse s'inscrire dans des principes économiques durables tels qu'exprimés par les plans de développement et les accords cadre des autorités régionales et communales ;

Périmètre du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD)

Considérant que le périmètre initial, porté par le Schéma Directeur de 2014, a été élargi en englobant notamment la parcelle de la rue des Jardins où s'implantera la future école secondaire communale ;

Considérant que le périmètre adapté englobe également les talus périphériques et les abords, dont des parcelles privées, afin de permettre les accès routiers et cyclo-piétons définis dans le cadre des études préalables au présent projet de PAD ;

Considérant que l'accès routier de la future Petite rue du Tilleul nécessite un élargissement de voirie pour permettre un accès carrossable depuis le site vers l'avenue Gilisquet ; que cet élargissement est étendu aux parcelles voisines (avenue H. Conscience 2 à 6 – immeubles d'habitation et rue du Tilleul 417 – boxes de garage) dans le but de reconfigurer cet accès au site via la réalisation d'une placette et de nouveaux immeubles (en lieu et place de ceux existants) ;

Considérant que le domaine public du pont De Boeck est entièrement repris dans le projet de PAD afin de permettre l'aménagement cohérent du futur pôle multimodal qu'ambitionne le Plan pour l'accès Nord au site ;

Considérant qu'à contrario la partie Sud du périmètre du PAD n'anticipe pas cette vision plus large de gestion des accès et d'intégration des abords ;

Considérant en effet que le périmètre suggéré par l'Arrêté Ministériel du 8 mai 2018 a été élargi, suite à l'étude d'incidences, afin d'inclure les talus bordant la limite Sud de la zone de Sports et Loisirs ; et une

extension sur le domaine public au niveau de l'avenue Latinis afin d'inclure le même périmètre que celui discuté dans la procédure de marché public en dialogue compétitif ;

Considérant néanmoins que les limites du périmètre au droit de l'avenue Gustave Latinis devraient pouvoir, le cas échéant, s'adapter à l'étude spécifique qui accompagnera le nouvel itinéraire de bus traversant le site ; que cette étude déterminera notamment les dimensionnements minimaux et les localisations et dispositions des arrêts de bus nécessaires ;

Considérant que le dialogue compétitif dont question et le projet de PAD auraient dû s'accompagner de cette étude préalable afin d'anticiper les contraintes fondamentale à la réalisation de la future placette Latinis, principale connexion active du futur quartier avec les quartiers environnants ;

Considérant de plus qu'un plan communal d'alignement existe le long de l'avenue Latinis et que le périmètre du PAD n'est pas précis non plus sur cette question ;

Considérant, de la même manière, que le périmètre en question ne permet pas non plus d'anticiper les interventions nécessaires au droit du boulevard Wahis ; qu'aucun choix particulier n'est proposé au regard des conclusions de la Note de Mobilité réalisée par Aries en Novembre 2016 qui précise un accroissement critique de la circulation de la Moyenne ceinture vers le Bd. Lambermont de 16% et une nécessité primordiale de gestion des usagers faibles au droit de ce carrefour multimodal ;

Considérant qu'en conséquence le Plan des Affectation du projet de PAD n'anticipe rien de précis en matière de prescriptions graphiques ; qu'une Zone de réservation de voirie y est indiqué, renvoyant les enjeux urbains à des débats ultérieurs ; que cette disposition est inacceptable ;

Considérant que cette étude conclut également la nécessité d'un monitoring de la mobilité en cours des chantiers afin d'anticiper les insertions de flux issus du projet de PAD et la nécessité d'études complémentaires pour vérifier la possibilité de gestion de ces flux, via éventuellement les feux de signalisation de la Moyenne Ceinture en amont de cet accès ;

Considérant que cette disposition ne permet pas de présager des solutions optimales dans le but d'anticiper les besoins et les ambitions du Plan et de ne pas réintervenir sur des espaces publics définitifs ou alors éviter des aménagements provisoires peu qualitatifs sur la longue durée ; que ces questions, pourtant intimement liées à la genèse du projet, sont de nouveau reportées à des études de faisabilité ultérieures ;

Considérant que de ce point de vue le principe d'économie circulaire, dans le cadre d'une urbanisation durable, a été éludé de l'analyse multi-critères afférent à la définition du projet d'éco-quartier souhaité sur le site ; que, dans le cadre des volontés planologiques initiales, cette disposition n'est pas acceptable ;

Considérant par ailleurs que le volet stratégique du projet de PAD précise que l'élargissement du périmètre aux terrains privés comprenant le talus au Sud du site (rive Est des voies de chemin de fer), permet « *d'assurer une gestion cohérente de l'ensemble des talus bordant le site* » ;

Considérant cependant que la carte des affectations du volet règlementaire du PAD inclut ces talus en zone de Sport et Loisir, hors de la Zone Verte réservée aux autres talus entourant le site ; que dès lors la « *gestion cohérente* » des talus ne s'applique pas à celui-ci ; qu'il y a cependant lieu de conserver et maintenir l'aspect boisé de ce talus en particulier pour sa valeur d'écran acoustique et visuel qu'il procure aux habitations sises sur le Boulevard Wahis au regard des activités sportives prévues, et qui tiennent principalement place en soirée et le weekend ;

Considérant que le site est actuellement peu visible depuis les quartiers environnants et que dès lors une attention toute particulière doit être apportée aux accroches du projet et aux problématiques urbaines pré-existantes ;

Considérant, au vu de ce qui précède, que les adaptations du périmètre du Schéma Directeur, visant à ajuster les limites Sud du PAD aux enjeux de connexion avec les quartiers et voiries environnants, ne permettent pas suffisamment d'assurer une accroche qualitative des nouveaux espaces publics projetés, tels que motivés par la RBC dans son Arrêté du 28 mai 2019 : « *le périmètre est arrêté notamment pour permettre une connexion avec les quartiers voisins (...) afin d'y permettre l'aménagement de voiries de façon à intégrer le site Josaphat au sein des quartiers environnants* » ;

Considérant par ailleurs que le périmètre du présent projet de PAD se situe sur différentes parcelles, publiques et privées, dont certaines sont cadastrées et d'autres non ;

Considérant que, si un Plan d'Aménagement Directeur vaut pour permis de lotir, le PAD et son RIE ne déterminent pas explicitement ces parcelles, notamment celles relatives au réseau ferroviaire à maintenir

sur le site ; que ces précisions doivent être incluses dans l'étude afin de pouvoir juger de la pertinence du plan au regard du remembrement cadastral implicite ;

Ambitions du projet de Plan

Densification

Considérant que la « densité adéquate », telle que souhaitée par le Gouvernement sur le périmètre du PAD, est définie dans l'étude d'incidences (RIE p.9) : « *l'implantation d'un nombre élevé de logements a pour ambition de répondre aux besoins en logements de la population* » ;

Considérant en outre que le périmètre du projet de PAD représente une des plus importantes réserves foncières de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que, à ce titre, elle constitue une opportunité pour la construction de logements financièrement accessibles aux Bruxellois et adaptés à leurs besoins ;

Considérant que les besoins dont question se basent sur les nécessités identifiées par le PRDD pour la RBC ;

Considérant néanmoins que les défis bruxellois en matière de gestion de l'essor démographique sur son territoire ont fortement évolué au cours de la dernière décennie ;

Considérant en effet que les prévisions soulevées par le PRDD se basent sur des projections de besoins en logements et du boom démographique issues des cahiers de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA) de mai 2010 qui évaluent la croissance régionale à +/- 14.000 habitants/an, donc +/- 7.000 logements/an (RIE p.79) ;

Considérant cependant que les prévisions de logements nécessaires en RBC ont drastiquement été réévaluées à +/- 3.600 logements/an (Perspectives.brussels – Bureau Fédéral du Plan, 01/2019), ce qui représenterait une prévision de besoin en logements excédentaire de 30% à 70% en fonction des scénarii statistiques ;

Considérant que le projet de PAD prévoit 101 logement/ha, alors que le PRDD réclame une moyenne de 90 logements/ha pour préserver l'échelle humaine réclamée dans le cadre de la densification attendue de la RBC ; qu'en outre cette moyenne s'entend sur l'ensemble du site, y compris la ZIU et le « Campus Sportif » qui représentent à eux seuls 40% des superficies de terrain du projet de PAD ;

Considérant dès lors que la densité proposée semble excessive au regard des dernières études et recommandations y relatives ;

Considérant par ailleurs que le Monitoring des quartiers (Mini-Bru 2017 - IBSA) identifie Schaerbeek comme un des 4 communes bruxelloises les plus densément peuplée (163% de la moyenne de la RBC) et que le PRDD souligne la nécessité de mieux répartir les densités sur le territoire bruxellois pour permettre de tendre vers la « *ville monde à échelle humaine* » ;

Considérant en outre que le projet de PAD « Médiapark » a déjà été proposé en enquête publique sur le territoire de la Commune ; que son programme envisage un apport de +/- 5.000 nouveaux habitants ;

Considérant que le dernier recensement évalue la population schaarbeekoise à +/- 127.500 habitants ; que dès lors la combinaison des deux projets propose un apport de +/- 9% de population sur le territoire schaarbeekoise à l'horizon 2030, sans compter les perspectives de croissance continue (+ 9% d'ici 2025) ;

Considérant que si cette proposition conjointe de densification est excessive au regard des enjeux démographiques réels et à leur bonne répartition sur la Région de Bruxelles-Capitale, elle n'est cependant pas étudiée dans le RIE et ne fait l'objet d'aucune recommandation ;

Considérant néanmoins que le monitoring de mobilité proposé pour encadrer le processus d'urbanisation pourrait le cas échéant s'accompagner d'effets sur les invariants du projet proposé ; qu'aucune garantie n'est fournie par l'autorité régionale dans ce sens ;

Considérant de plus que selon le Code bruxellois de l'Aménagement du territoire (art.30/9), un « *PAD abroge les dispositions réglementaires des autres plans qui lui sont contraires* » ; un PAD vaut pour PRAS sur toute partie du territoire ;

Considérant en conséquence qu'il n'y a pas d'outil réglementaire pour qu'un phasage des constructions soit imposé ou qu'une révision des prescriptions urbanistiques soit réalisée suite à l'approbation définitive du projet de Plan ;

Considérant qu'il y a dès lors peu d'espoir que ce monitoring soit suivi d'effets ou de mesures correctrices sur les ambitions ou sur les données planologiques, si cela s'avérait nécessaire ;
Considérant en outre, qu'à ce stade, une méthodologie pour un tel monitoring n'existe pas et les indicateurs à prendre dans ce monitoring n'ont pas encore été définis ;
Considérant, au vu de ce qui précède, que la densité proposée sur le site semble contraindre négativement le projet de Plan ; qu'il y a lieu de profondément adapter la proposition afin de suivre les évolutions en matière de besoins régionaux et d'adaptation aux ambitions et possibilités locales ;

Mixité Fonctionnelle

Considérant de plus que la Région s'est déjà dotée d'un outil visant à répondre aux enjeux démographiques sur son territoire par la modification du PRAS en 2012, appelé « PRAS démographique » ;
Considérant que plusieurs adaptations y ont été proposées et arrêtées, dont la nécessité de renforcer la part de logement au sein des zones de Forte Mixité (ZFM) ; que néanmoins le Gouvernement motive cette proposition par l'obligation d'implanter un minimum de 5% de superficie plancher d'équipements d'intérêt collectif ou de service public nécessaires à la vie urbaine et de minimum 20 % d'espaces verts, dans les projets concernés, sans pour autant mettre en péril leur viabilité ;
Considérant en outre que la part de logements définie par l'arrêté en zone de forte mixité a nécessité une révision des seuils de bureaux (15% max), activités productives et commerces (40% max) sans pour autant mettre en péril la mixité visée pour ce type de zone du PRAS ;
Considérant que, si une ZIR vaut pour ZFM, les aménagements prévus dans le PAD au droit du périmètre de la ZIR doivent dès lors répondre à *minima* à ces enjeux ;
Considérant que, comparativement, le Volet Règlementaire (prescription 0.2.a12.) du projet de PAD exige la création d'espaces verts, pour les projets d'une superficie au sol de plus de 5.000 m², à hauteur de 10% par projet, et pas nécessairement sur la parcelle concernée ;
Considérant que les espaces verts créés sur le site en dehors des îlots constructibles ne doivent pas être comptés dans les seuils dont question, en ce que cette ambition est portée par les autorités indépendamment de l'urbanisation telle que proposée ; que dès lors cette proposition semble préjudiciable ;
Considérant que la création d'un nouveau quartier nécessite qu'une série d'équipements collectifs puisse s'implanter pour créer le lien social indispensable à la vie en ville ; qu'outre les équipements pour écoles, crèche et sports prévus au projet de PAD, il convient de garantir que divers équipements publics de proximité puissent être implantés : santé, école de devoirs, locaux à destination de la vie sociale du quartier, ... ;
Considérant de plus que le développement d'un nouveau « quartier durable » sur la Friche Josaphat ne peut s'envisager sans une adaptation de la planification aux modes de vie visés par la définition sociale, écologique et durable du projet ;
Considérant que la volonté d'y implanter un éco-quartier qui tende à favoriser les modes actifs, à restreindre la part de la voiture, et à contraindre les rejets et la dépendance énergétique du projet au minimum, doit dès lors également s'accompagner de la recherche d'une identité locale forte qui s'articule autour de besoins supérieurs aux programmations urbaines « classiques », tels que des commerces de proximité, locaux associatifs, locaux pour gestion des espaces verts et/ou gestion concertée des espaces « comestibles », locaux pour activité productive ou professionnelle libérale compatibles avec la fonction logement, ... ;
Considérant que, par comparaison toujours, les proportions des superficies relatives au sous-quartier du Campus Résidentiel comprennent 2.700 m² de commerces-horeca-locaux professionnels, soit 2,4% des superficies bâties hors-sol pour ces secteurs (1, 2, 3, et 4) ; que cette proportion est très faible au regard des proportions admissibles initialement au PRAS, des adaptations motivées qui lui ont été apportées, et de la densité projetée sur le site ;
Considérant dès lors que, en dehors du défaut de participation, cette proposition ne permet de présager ni d'une identité locale forte, ni d'une gestion concertée, ni d'une activation suffisante des espaces publics ou semi-publics, pourtant essentiels à la cohésion sociale souhaitée ;
Considérant qu'il est regrettable que le projet de PAD ne permette pas de favoriser ou n'encourage pas une part plus importante de mixité fonctionnelle sur le Campus Résidentiel quitte à ce que ces lieux de vie ne soient pas spécifiquement dédiés de façon univoque à telle ou telle fonction, mais bien mutables, afin

de pouvoir suivre l'évolution économique et sociale de la société, dans le principe général d'une solution dite *durable* ;

Considérant dès lors qu'à cet égard la programmation fonctionnelle proposée ne tend ni vers les standards plébiscités pour cette portion de ville, ni vers les proportions urbanistiques en vigueur sur le territoire de la RBC ;

Mixité sociale

Considérant que la Commune salue la formidable opportunité de développer des formes d'habitat innovant (habitat groupé, intergénérationnel ou communautaire, accès à la propriété via le Community Land Trust ou formule similaire, ...) ;

Considérant qu'à travers son PCDD et son plan Logement, notamment, la Commune vise à garantir une offre équilibrée de logements permettant d'accueillir de nouveaux ménages contributifs et de nouveaux ménages à faibles revenus ;

Considérant que le projet de PAD rencontre également cet objectif en proposant une proportion de 55 % de logement privé et 45 % de logement public, dont 22 % de logements social locatif, 18 % de logement moyen acquisitif et 5 % de logement social acquisitif ;

Considérant cependant qu'il convient de garantir le respect de ces proportions privé/public non pas en les définissant comme de simples « *objectifs ou ambitions* » qui ne seraient que « *des ordres de grandeur* » (Volet Stratégique p.39) mais en leur donnant un caractère impératif par le biais du Volet Règlementaire ; Considérant qu'en sus il conviendrait de préciser, dans le Volet Stratégique, ou dans un glossaire spécifique, la distinction entre des logements « *d'entrée de gamme* » et ceux « *répondant à un standard plus élevé* » ou en précisant la frontière économique qui les sépare ;

Considérant que le Volet Stratégique du PAD devrait également préciser les mécanismes permettant d'assurer l'accès à la propriété à des prix accessibles au plus grand nombre afin de clarifier et pérenniser la stratégie foncière envisagée dans le temps et poursuivre l'objectif régional et communal de mixité d'offre de logements ;

Considérant qu'à contrario, il convient d'inclure dans les prescriptions littérales du projet de PAD les obligations de mise en oeuvre du programme public en fonction de chaque secteur afin de garantir sa faisabilité ;

Considérant qu'à cet égard, il convient d'éviter de ne rencontrer une proportion de logements sociaux ou acquisitifs publics que sur les parties de programme et les parcelles les moins qualitatives ; que de la même manière des prescriptions littérales spécifiques doivent encadrer ce programme public afin d'assurer sa pérennité et sa qualité en permettant d'introduire des notions innovantes et strictes dans les marchés publics y relatifs ;

Considérant en outre que cette disposition est d'autant plus nécessaire dans le cadre de ce projet de PAD en ce que la mixité sociale n'est stratégiquement envisagée qu'à l'échelle de l'îlot ;

Considérant que la mixité sociale n'est à priori pas favorisée par une répartition des types de logement par immeuble ou complexe, en ce que ce principe d'urbanisation est stigmatisant et participe à un marquage social significatif ;

Considérant qu'il est regrettable que ni le projet de PAD, ni le dialogue compétitif qui accompagne la première phase de développement du site n'aient pas profité du champ de discussion, dans lequel ils évoluent, pour autoriser d'emblée une mixité social plus douce, moins stigmatisante, et qui laisse moins de place à une discrimination d'ordre urbain ;

Considérant en effet que seuls le contrôle et la maîtrise foncière du patrimoine construit permettent d'envisager des solutions pour une répartition moins cloisonnée de la population ; que ce projet eut dès lors été le programme idéal pour permettre ces initiatives publiques nécessaires ;

Considérant par ailleurs qu'une attention particulière doit être apportée à la gestion des espaces collectifs privés ou en espaces publics, en ce qu'il convient de s'assurer que l'implantation et les aménagements génèrent le même entretien des parties extérieures telle que les pelouses ; que, si un syndicat de copropriété privé prévoit un jardinier pour entretenir les massifs et pelouses, la gestion sociale sera nettement moins regardante au regard de l'impact de cette gestion sur les charges locatives ;

Considérant qu'au même égard, il y a lieu d'assurer la même qualité architecturale pour les types d'habitat ; qu'un ensemble locatif ou privé ne se gère à priori pas de la même manière ; que des

recommandations sur le choix des matériaux, eut égard également de recommandations environnementales ou d'économie circulaire, devraient pouvoir anticiper ;
Considérant, au vu de ce qui précède, que les garanties d'une mixité sociale apaisée ne semblent pas rencontrées dans ce projet de PAD ;

Objectifs climatiques

Considérant que le Volet Stratégique du PAD porte de **hautes ambitions** en matière de planification et d'aménagement durable exemplaire ;
Considérant néanmoins que ces **prescriptions stratégiques n'ont qu'une valeur indicative** et ne traitent prioritairement qu'une partie des 10 axes (4/10) du référentiel « quartier durable » de la RBC ;
Considérant par ailleurs que tous les **objectifs en matière climatique** ont déjà été ou seront revus à la hausse (européens, nationaux, régionaux, communaux) ;
Considérant que la note de politique générale du nouveau Gouvernement précise les besoins liés au Climat par « la mise en place d'actions concrètes afin de s'inscrire dans la stratégie de développement **« bas carbone » à l'horizon 2050** » ;
Considérant qu'à cet égard, l'**analyse AFOM** (Atouts - Faiblesses - Opportunités - Menaces) reprise dans le RIE reste **très basique**, en ce que les menaces sont très fortement liées à des aspects tout à fait centraux de la transition écologique (gestion de l'eau, imperméabilisation, biodiversité, mobilité, etc.) alors que les enjeux environnementaux, de mobilité, et de densité sont aussi clairement identifiés ;
Considérant dès lors qu'il ne s'agit ni plu ni moins que d'une **question d'arbitrage entre les priorités en matières climatiques et d'aménagement du territoire** ; qu'il conviendrait dès lors de pouvoir préalablement identifier leur poids en se basant sur des critères objectifs afin de déterminer des choix éclairés et compléter ainsi l'analyse AFOM susmentionnée ;
Considérant de plus que le **secteur du bâtiment** représente 60% des émissions directes de CO2 de la RBC ; que la priorité prescrite en la matière est à la rénovation (voir stratégie régionale de rénovation 2030-2050) et non à la construction de nouveaux bâtiments ;
Considérant par ailleurs que le processus de construction et ensuite l'usage des bâtiments sont responsables d'émissions identifiées très importantes, notamment en termes d'énergie grise ;
Considérant que le secteur est également identifié en ce qu'il a un fort potentiel de création d'emploi mais un énorme impact en matière d'émissions de gaz à effet de serre ; qu'il y'a dès lors lieu de répondre positivement à ce défi (l'un des plus importants pour Bruxelles) par une vision stratégique plus forte ou volontaire, ou par l'introduction **dans les prescriptions littérales du PAD les principes de la stratégie régionale d'économie circulaire et son volet sectoriel « construction »** ;
Considérant par ailleurs que le projet de PAD s'écarte arbitrairement de certaines options issues du Schéma Directeur de 2014, pourtant porteuses de hautes ambitions sociétales et environnementales, notamment en matière de gestion des eaux et de production de chaleur ;
Considérant en effet que les mauvais résultats de l'analyse environnementale (RIE 2019) sur la gestion des eaux de pluie devraient motiver le Plan à opter pour des recommandations particulières en matière de **réutilisation des eaux grises**, telles que prévues initialement (RIE 2016) ;
Considérant que l'étude d'opportunité et de faisabilité pour une gestion exemplaire des eaux (2015) visait un **objectif de « zéro rejet »** ; **que dès lors le PAD doit a minima contenir un objectif zéro rejet associé à une obligation de moyens** ;
Considérant en outre que les résultats de l'étude d'opportunité et de faisabilité des **modes de production de chaleur collectifs** (2015) sont jugés, à l'échelle de la totalité du site, **peu rentables** d'un point de vue économique **et donc peu réalistes**, malgré les bénéfices environnementaux reconnus ; que pourtant aucune solution *durable* n'est proposée en contrepartie ; que l'étude recommande d'anticiper la problématique ultérieurement à des échelles plus réduites ;
Considérant dès lors que l'adéquation entre les prescriptions réglementaires générales et les prescriptions stratégiques de ce « quartier durable » pose question, en ce qu'elle n'est pas retranscrite dans le Volet Réglementaire, que certains critères ne sont pas pris en compte, et qu'**aucune garantie ne peut être apportée pour que les objectifs de durabilité soient atteints** ;
Considérant, au vu de ce qui précède, qu'il est nécessaire de pouvoir **identifier clairement et préalablement les priorités en matière climatiques et d'aménagement du territoire** en se basant sur des critères objectifs et sur les contraintes du site ;

Considérant, à cet effet, qu'il est attendu du PAD qu'il prescrive des critères de sélections strictes en matière environnementale, notamment par rapport aux moyens mis en œuvre afin de limiter et d'évaluer l'impact des projets ; les mesures en termes de gestion de l'eau, de végétalisation des toitures, de production d'énergie (électricité et chaleur), de processus de construction (économie circulaire), etc., devraient ainsi démontrer leur valeur, y compris en termes de gains de CO2 sur le long terme et ce, afin **d'opter pour les options les plus durables, et pas uniquement les plus économiquement rentables, pour tous les projets ;**

Considérant que, en l'absence de telles prescriptions, le projet tel que proposé ne permettra pas de rencontrer les objectifs climatiques régionaux et communaux soutenus au travers de ce projet de Plan ;

Projet de PAD

Considérant que le projet de PAD **répond à la plupart des objectifs du Gouvernement** pour la zone, en ce que la proposition de Plan autorise la création d'un **quartier mixte** (notamment par le maintien et le renforcement de la ZIU), la priorité (dans la ZIR) aux immeubles à appartements (dont **45% de logements publics**) et aux équipements de proximité, la création de 4ha d'espaces verts (dont un espace vert public continu - *le SpoorPark*- de 2,86ha) et l'intégration des voies ferrées maintenues en exploitation ;

Considérant que le projet de Plan autorise à priori également la **traversabilité** du site via la redéfinition des abords, des accès et des franchissements inhérents à la topographie du lieu ;

Considérant qu'il permet favorablement la conservation et la restructuration de la zone de sports et loisirs, et l'implantation de **nouveaux équipements** sportifs, scolaires, et à caractère social ou culturel au sein du périmètre ;

Urbanisme

1. Modification du PRAS :

1.1 Zone d'Industrie Urbaine

Considérant que la restructuration et la densification de la Zone d'Industrie Urbaine (ZIU), est conforme à la Déclaration de politique Régionale (p. 113) : « *Le développement de ce nouveau quartier devra également viser à une restructuration et densification de la zone d'industrie urbaine, notamment par une reconfiguration planologique de son périmètre* » ;

Considérant néanmoins qu'il est regrettable que les affectations y afférent visent à conserver l'aspect mono-fonctionnel de cette zone du projet de Plan ; que de plus les prescriptions littérales y relatives visent principalement des utilisations incompatibles avec la fonction logement ;

Considérant qu'à cet égard, le Quartier de la Gare et sa Zone d'Habitation sont défavorablement situés à proximité de ces nuisances potentielles ; que la connexion transversale « Petite rue du Tilleul - Clos des Oasis » pourrait favorablement s'implanter en zone tampon entre ces deux affectations ; que cela réduirait forcément la ZIU ;

Considérant que le Volet Stratégique ambitionne des caractéristiques architecturales marquées en fonction des sous-quartiers tout en privilégiant la vision d'ensemble ; que, de la même manière, la nécessité d'un Rez Haut (Volet Stratégique p. 37) tel que proposé contraste indubitablement avec la volonté d'une architecture marquée ambitionnée pour les typologies productives à caractère urbain ; que ce type de typologies, prioritairement aveugles sur l'espace public, ne permettent pas une activation favorable (et dès lors sécuritaire) des espaces publics au regard des ambitions de traversabilité du site ;

Considérant de plus que la *Charte des Parcs d'activité du XXIème siècle* sur laquelle se base les ambitions du PAD pour cette partie du Plan est destinée à des zonings industriels tels que planifiés traditionnellement en France, loin des caractéristiques urbaines du périmètre dont question ;

Considérant enfin que la localisation particulière du site Josaphat en connexion directe tant avec l'aéroport qu'avec le quartier européen motive l'implantation d'industries du domaine quaternaire, et autorise l'implantation d'affectations plus compatibles avec le logement, sans pour autant préjuger de la réversibilité des affectations entre elles ;

1.2 Zone d'Equipement - secteur 11

Considérant que la restructuration de la Zone de Sports et Loisirs (ZSL) s'opère via l'implantation de deux Zones d'Équipement, respectivement au Nord-Ouest et au Sud-Est de son périmètre ;

Considérant qu'une école secondaire francophone à pédagogie active de 630 élèves est prévue sur le secteur 11 ;

Considérant que les prescriptions graphiques du Plan d'Implantation du projet de PAD mentionnent un gabarit maximal de R+3 pour ce secteur ;

Considérant cependant que le Volet Stratégique y précise que « *la SBHS sera répartie de manière à garantir la présence d'une superficie d'espaces ouverts verdurisés suffisante pour assurer les caractéristiques d'un Campus sportif* » (p.37) ;

Considérant en outre que le RIE mentionne la suppression de la plaine de jeux présente en lieu place de la future école (RIE p.318) ; hors que cette anticipation devrait être évitée par l'implantation parcimonieuse du futur bâtiment scolaire ;

Considérant de plus que les gabarits de l'immeuble voisin le plus proche (Bd G. Wahis 32) sont de R+5 et R+6 en retrait et que le plan communal d'alignement pour la zone poursuit la courbe de son implantation sur l'angle jusque dans l'avenue des Jardins ;

Considérant dès lors qu'il conviendrait d'augmenter les prescriptions de gabarit de ce secteur à R+4 afin de permettre une gestion harmonieuse des gabarits et de l'emprise au sol, une amplitude dans la gestion des accès et des flux et l'ambition de conserver (repositionner) une espace ludique à cet endroit ;

1.3 Zone d'Équipement - secteur 10

Considérant que les prescriptions règlementaires relatives aux zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public reprises au point B.2.2. limitent l'affectation commerciale et que cette limitation rendrait incompatible un partenariat avec le privé pour la construction et l'exploitation d'un équipement sportif ;

Considérant dès lors que cette prescription devrait être revue afin de rendre compatible la construction et l'exploitation de l'équipement avec un partenaire privé ;

1.4 Zone de Sport et Loisirs en plein air

Considérant que les accès aux terrains de rugby depuis l'avenue des Jardins sont modifiés en ce que le bout de voirie entourant les immeubles sis avenue des Jardins n°20 à 26 est requalifiée en tant que Zone de voirie principale du projet de PAD au sein des prescriptions graphiques de son Plan des Affectations ; tandis que l'ancien accès, sis sur la parcelle 93K (propriété communale) reste qualifié en Zone d'habitation à Prédominance Résidentielle ;

Considérant de plus que la carte 07 « carte de la circulation motorisée » n'identifie pas cet accès ;

Considérant que l'impact de la modification éventuelle de ces accès n'est pas étudiée dans le RIE et intervient pourtant au droit de la future école secondaire et d'un accès piéton majeur du périmètre ;

Considérant que la parcelle communale dont question fait partie du périmètre du PAD mais qu'elle semble en être exclue en ce que les accès piétons au site sont restreints à son périmètre, et en ce qu'aucune mention ne semble y être faite dans le Volet Stratégique ou dans le RIE ;

Considérant qu'il est regrettable qu'aucune volonté ne vise cette partie du PAD, particulièrement dans la perspective de jonction qu'elle offre pour les itinéraires cyclo-piétons et leurs relations avec les itinéraires existants sur le boulevard Léopold III ;

Considérant de plus que les prescriptions littérales (3.3.3.9) pour cette Zone sont réduites à une définition laconique; qu'à cet égard la planification du périmètre du PAD ne semble pas aboutie ;

Considérant par ailleurs qu'il y a lieu de requalifier l'extension de périmètre englobant le talus au Sud de la Zone de Sport et Loisirs en Zone Verte, au même égard que l'ensemble des talus entourant le périmètre, afin de préserver les qualités végétales et acoustiques indispensables à l'intimité des parcelles voisines et dans l'esprit de conservation et de maintien de la biodiversité visés par le projet de PAD ;

1.5 Zone d'Habitation

Considérant que le « Campus résidentiel » est un quartier ouvert, dans lequel les limites parcellaires sont gommées au profit d'une perception globale de l'espace ;

Considérant que le projet de PAD favorise prioritairement les développements immobiliers par secteur plutôt qu'à l'échelle de la parcelle ;

Considérant que la moyenne de superficie au sol des secteurs en Zone d'Habitation est de +/- 13.500 m² (secteur 1, 2, 3, 4, et 6b) ; que cette moyenne est largement supérieure aux ilots limitrophes (estimée à +/- 9.500 m²) ;

Considérant que le PAD précise que " *les typologies d'immeubles de logement ne sont pas imposées*" (RIE p.295) ;

Considérant cependant que les superficies SBHS envisagées pour chacun de ces secteurs semblent contraindre les possibilités de volumétries au regard des gabarits imposés ; qu'il ne semble dès lors pas possible de pouvoir sortir du cadre volumétrique suggéré par les illustrations proposées dans le projet de PAD ;

Considérant par ailleurs qu'aucune étude de faisabilité volumétrique n'accompagne l'étude ; qu'il eut été judicieux d'anticiper les variations volumétriques possibles au regard des invariants urbanistiques sollicités (densité et gabarits) ;

Considérant qu'à cet égard « *la volonté du projet de viser une exigence architecturale* » (Volet Stratégique p.13) semble contrainte par l'immobilisme des projections volumétriques afférent au programme d'urbanisation ;

Considérant de plus qu'aucune orientation stratégique ne balise la nécessité de composition des équipes de conception autour d'une pluralité d'intervenants au regard des superficies constructibles impressionnantes par Lot/Secteur ; que ce manque d'ambition/clarté risque de porter préjudice à l'exigence architecturale souhaitée ;

Considérant de plus que le RIE souligne le fait que les gabarits les moins favorables se situent là où la densité est la plus forte : au Sud-Ouest et au Nord-Est (RIE p.310) ; qu'à ce titre une qualité architecturale doit être préalablement assurée ;

Considérant que, de la même manière, l'entièreté du chapitre Ombrage et Vent, qui complète le RIE du projet de PAD, se base sur une unique modélisation 3D issue du précédent Schéma Directeur (2014) ; que, si ce chapitre est en particulier très fourni, ses conclusions semblent dès lors soit vides de sens et devront être adaptées à chaque demande de permis d'urbanisme en fonction de chaque secteur, soit constitutives d'un invariant à l'urbanisation du site ;

Considérant que, dans le cadre de la seconde hypothèse, il y a lieu que le projet s'adapte drastiquement au regard de l'impact de l'ombre projetée (RIE p.402-412) des volumétries sollicitées sur les immeubles voisins au projet de PAD, par l'adaptation de ses Plans des Affectations et d'Implantation (en intégrant par exemple un recul net des zones constructibles et une révision des gabarits y afférents au droit des accès Latinis, Petite rue du Tilleul et du pont de Boeck) ;

Considérant que la prescription littérale 0.2. al 2, associée à la suppression de la prescription 0.6 du PRAS prévue dans le projet de PAD, ne permet pas de viser la nécessaire conservation des qualités végétales au sein des îlots fonciers (= « secteur » dans le projet de PAD) ; que le risque inhérent à ces dispositions est la création d'immeubles sur dalle de parking pour l'entièreté des superficies des secteurs ; que cette projection est inacceptable en ce qu'elle ne permet pas d'accompagner les objectifs de minimisation des surfaces imperméables et de conservation et de maintien de la biodiversité ;

Considérant de plus que ce type d'aménagement (parking souterrain verticalement relié à l'immeuble, voire au logement particulier) est préjudiciable à la volonté d'activer au maximum les espaces publics ; qu'en outre aucune proposition/recommandation ne permet d'anticiper une éventuelle reconversion des parkings souterrains privés (notamment au regard du monitoring de mobilité qui est censé accompagner le processus d'urbanisation du projet de PAD) ;

Considérant que la cohésion sociale, et l'activation des espaces publics inhérente à cet objectif, rencontrerait dans ce sens les principes d'urbanisation durable qui visent la nécessité de distancer un minimum (650m) les fonctions logements des fonctions connexes (transport en commun, commerces, zones récréatives, et parking) ;

Considérant, en conséquence, qu'il conviendrait d'adapter les prescriptions règlementaires relatives aux abords afin d'inscrire ces deux préceptes (parking reconvertible – par exemple semi-enterré – et activation de l'espace public en priorité via des accès extérieurs aux parkings dont question) ; que de plus cet aspect reconvertible des parking est inscrit dans les objectifs stratégiques relatifs aux parkings publics sur la zone ; que dès lors rien ne s'oppose à y inclure les parkings privés ;

Considérant en outre que les « Wadiparks » sont présentés comme des espaces verts nécessaires à la continuité visuelle, à la gestion des eaux sur le site (mise en valeur des biotopes humides), et à la tranquillité des habitants ;

Considérant que ces objectifs/ambitions ne peuvent être assurés si des études de faisabilité démontrent leur faillite (gestion des eaux) et/ou si les prescriptions relatives aux qualités végétales des zones constructibles ne sont pas revues quantitativement et qualitativement ;

Considérant de plus qu'aucun statut particulier (public, privé, commun) n'est prévu pour ces aménagements extérieurs ; que le Volet Stratégique ambitionne à la fois une traversabilité du site et une possibilité de statut public ou commun pour ces espaces verdurisés ;

Considérant par ailleurs que le Volet Stratégique vise des conditions d'habitabilité exemplaires en prônant des logements bi-orientés et tous munis d'un espace extérieur ;

Considérant, au vu de ce qui précède, qu'il y a une dichotomie entre la volonté du projet de permettre « d'habiter un parc », la possibilité que les wadiparks soient transformés en jardins privatifs pour les rez-de-chaussée, et l'autorisation de concevoir des « dalles plantées » avec un minimum de 60 cm de pleine terre ; que dès lors il y a lieu de préciser les volontés des institutions régionales en la matière et permettre, via leur modification, de plus hautes ambitions environnementales et sociétales pour le Campus Résidentiel ;

Considérant que les prescriptions littérales pour les Zones d'Habitation sollicitées dans le projet de PAD correspondent plus aux volontés du projet pour le « Quartier de la Gare » que pour le « Campus Résidentiel » ;

Considérant en effet que les seuils visés pour les affectations hors logement ne semblent pas correspondre au programme souhaité sur les secteurs 6 (mais plus aux secteurs 1, 2, 3 et 4) au regard de la densité et du nombre de logements envisagés sur le périmètre ; qu'il y a dès lors peut-être lieu de différencier les prescriptions graphiques relatives aux affectations du secteur 6b ;

Considérant en outre que ce secteur (6b) en particulier nécessiterait de plus grandes amplitudes en matière de seuils admissibles pour les affectations hors logement afin de permettre leur adéquation avec la superficie du secteur, la profondeur des gabarits envisagés (+ de 100 mètres) et sa proximité avec la ZIU et la Zone de forte Mixité (secteur 5 et 6a) voisines ;

1.6 Zone Verte

Considérant que les Zones Vertes prévues au projet de PAD sont exclusivement situées en périphérie du projet ;

Considérant en outre que ces zones sont les seules à promouvoir le maintien et la protection de la biodiversité et du milieu naturel sur le site ;

Considérant également que les superficies de ces zones vertes représentent moins de 5 % de la superficie du périmètre du PAD ;

Considérant de plus que ces superficies sont étirées en longueur et présentent une largeur maximale de +/- 20 m (Talus Est) et minimale 5 m (Talus Ouest) ;

Considérant par ailleurs que les prescriptions littérales pour les Zones Vertes précisent que les cheminements piétons et cycliste y sont compris ;

Considérant que les cheminements dont question doivent être accessibles au PMR et cyclistes et de plus accueillir un flux entrant, sortant et traversant important ; que leur largeur, au regard de leur usage, attendra minimum 4 mètres ;

Considérant que si le RIE précise que « *le PAD prévoit d'inscrire les talus en zone verte et d'en limiter les accès avec accès restreints* » (RIE p.29), cette affirmation ne semble pas correspondre avec la logique de report modal et de traversabilité du site portés par le projet de PAD ;

Considérant dès lors qu'il convient d'interroger les prescriptions graphiques du Plan des Affectations sur la nécessité de contraindre ces zones ; que, si un retrait pour les projets limitrophes aux Zones Vertes est exigé (Zone Tampon reprise sur le Plan d'Implantation du projet de PAD), en vue de permettre la continuité verte, cette disposition ne permet de valider ni les ambitions en matière de biodiversité ni les prescriptions littérales y relatives pour la zone ;

Considérant de plus que le RIE recommande la nécessité d'adapter les prescriptions littérales des Zones d'Habitation afin d'y fixer des normes claires pour la réalisation des espaces verts (RIE p.548) ;

Considérant que, suivant le même objectif, il conviendrait dès lors d'adapter les prescriptions graphiques en amputant les secteurs 1 à 3 de leur zone tampon et en élargissant la Zone Verte en conséquence ou en y restructurant les cheminements longitudinaux cylo-piétons et PMR ;

Considérant également que la Zone d'Habitation à prédominance résidentielle prévue à l'arrière des jardins des avenues Gilisquet et Arthur Roland pourrait également être requalifiée en Zone Verte ; que ceci nécessiterait toutefois une participation plus active des propriétaires privés dont question dans le processus d'élaboration du PAD ;

Considérant, au vu de ce qui précède, qu'en l'absence de démarches visant l'élargissement et l'inaccessibilité des Zones Vertes, le projet de Plan tel que proposé ne permet pas de rencontrer les objectifs initiaux en matière de biodiversité ;

2. Conformité aux prescriptions du PRAS :

Considérant que les prescriptions littérales du PRAS pour la Zone d'Intérêt Régional (ZIR) n°13 – Gare Josaphat prescrivent, entre autres, que : « *Les réservations pour les transports en commun par voie ferrée doivent être prévues en concertation avec les administrations concernées* » ;

Considérant cependant que ces administrations dont question ne semblent pas avoir été suffisamment concertées pour ce projet de PAD ; que le projet relatif à la gare RER semble par ailleurs pas adapté au regard des nécessités et des exigences de l'exploitant et du gestionnaire ; que cette disposition semble dès lors déroger au PRAS en ce qu'elle ne respecte pas scrupuleusement les prescriptions littérales pour la ZIR n°13 ;

Mobilité

1. Gare RER

Considérant que le volet stratégique du plan vise le déplacement de la gare vers le Sud et précise que le train est une opportunité de construire un quartier durable ;

Considérant dès lors que le déplacement de la gare, les implications en terme d'aménagement et d'accessibilité de la gare doivent être vérifiés ;

Considérant que le RIE est lacunaire sur ces points, en particulier les possibilités de passage de 2 quais à 1 quai, les implications de la couverture de la gare, l'accessibilité aux quais et le choix des infrastructures pour cet accès ;

Considérant que les informations reçues de la part de la SNCB laissent apparaître que :

- les investissements à venir portés sur des travaux visant la modification des deux quais mais pas le passage à un quai tel que prévu dans le PAD ;
- la SNCB privilégie là où c'est possible des rampes d'accès aux quais en lieu et place d'ascenseurs ;

Considérant de plus que la couverture de la gare n'est pas évaluée dans le RIE (chapitre être humain) ;

Considérant que les installations ferroviaires doivent rester accessibles par véhicules pour des questions de maintenance du matériel et de sécurité (accès services de secours) ; considérant que le RIE n'aborde pas non plus ces questions ;

2. RER vélo

Considérant les ambitions du projet pour les modes actifs ;

Considérant que la carte 06 « modes actifs et transports publics du PAD » identifie le passage du RER vélo le long du chemin de fer à l'ouest de celui-ci le long de la zone d'industrie urbaine ;

Considérant que ce positionnement n'est pas conforme au PRDD ni au PCM d'Evere et par ailleurs en contradiction avec l'option prise pour le passage du RER vélo à la gare Bordet (et repris dans la demande de permis d'urbanisme relatif au Métro Nord) ;

Considérant par ailleurs qu'aucun élément explicatif sur ce positionnement n'existe dans les documents et que son impact n'est pas étudié au RIE (volet mobilité et être humain) ;

Considérant que le raccordement du RER vélo en abord du site en particulier son accroche sur le bld Wahis devrait également être étudié en vue d'en vérifier la faisabilité (et tel que recommandé par l'étude d'ares en 2015) ;

Considérant qu'il existe un accord de principe par lequel Infrabel met ses terrains à disposition pour le RER Vélo moyennant le fait que la Région réalise et entretienne le RER Vélo ;

Considérant qu'à l'occasion de l'élaboration du PAD la concertation nécessaire avec Infrabel ne semble pas avoir eu lieu sur cette question d'implantation du RER vélo ;

Considérant que cette implantation du RER vélo pourrait à priori se faire en bordure du Spoorpark sur les talus d'infrabel et ce tout en abordant la question d'implantation des merlons ;
Considérant, au vu de ce qui précède, que cette implantation du RER vélo n'a pas été suffisamment étudiée ;

3. *Monitoring de la mobilité*

Considérant que le volet stratégique mentionne la réalisation d'un Monitoring de la circulation et du stationnement sur les voiries autour du site Josaphat ;
Considérant que la méthodologie de ce monitoring n'est actuellement pas définie et que les mesures correctrices viseraient des mesures à prendre en matière de mobilité (stationnement, transport public, ...) et d'aménagements provisoires ou définitifs des voiries (...);
Considérant qu'en l'état ce monitoring apparaît plus comme un outil curatif et non préventif ; que si il y a des doutes sur les impacts mobilités du projet de PAD sur le quartier, il y a lieu de revoir le projet ou de formuler des recommandations précises pour la mise en œuvre du projet de PAD ;

4. *Stationnement*

Considérant que le volet règlementaire du PAD prévoit 0.7 emplacement de parcage par logement ;
Considérant que cette offre de stationnement bien que diminuée par rapport à l'offre habituelle reste importante pour un quartier qualifié de durable ;
Considérant que l'offre de stationnement par immeuble impacte directement le coût du logement ;
Considérant par ailleurs que la possession d'une voiture par ménage est en voie de diminution et qu'elle était pour Schaerbeek de 0.66% par ménage (données statistiques 2010) ;
Considérant par ailleurs l'offre en stationnement proposée en parking public existe sur le site (2 x 250 places) ;
Considérant dès lors que le volet règlementaire du PAD pourrait-être plus ambitieux sur la diminution de places liées à la construction des logements avec par exemple une limite fixée à 0,5 emplacement par logement ;

5. *Voitures partagées*

Considérant l'ambition quartier durable sur le site ;
Considérant que l'offre en matière de stationnement voiture partagée et fixé à 3 stations sur le site (9 places au total) ;
Considérant que cette offre est trop faible et pourrait par ailleurs se décliner avec une ambition plus forte fixée par secteur, en particulier pour les secteurs 1/2/3/4/6a/6b ;

6. *Transports publics*

Considérant que la carte 06 « modes actifs et transports publics du PAD » identifie un itinéraire bus sur le site ;
Considérant par ailleurs que le volet stratégique mentionne « cette nouvelle ligne, la reconfiguration des lignes existantes, la localisation des arrêts) seront confirmés par la STIB, après réalisation d'une étude spécifique » ;
Considérant que le dialogue compétitif est déjà avancé avec des projections de construction d'ici 2024 ;
Considérant qu'il y a lieu d'être fixé plus clairement sur la faisabilité de cette ligne et sur son intégration dans le plan du réseau (origine – destination) ;
Considérant dès lors que le projet est trop lacunaire sur ce point ;
Considérant que la carte 06 « modes actifs et transports publics du PAD » identifie un arrêt de tram supplémentaire sur le boulevard Léopold III ;
Considérant que l'aménagement de cet arrêt nécessite un aménagement conséquent du boulevard avec l'intégration de traversées piétonnes et feux ; que cet aspect n'a pas été souligné et qu'aucune recommandation n'accompagne cette proposition ;

Faune et Flore

Considérant que la carte du maillage vert du PRDD révèle l'importance de la Friche Josaphat dans les enjeux de « continuité verte » et de **biodiversité** ;
Considérant que le plan Maillage vert et bleu s'inscrit également dans le programme Life-Nature de la C.E. ; qu'il y est clairement décrit les qualités de la biodiversité présente sur le site : « *Par ailleurs, les friches ferroviaires, comme la gare Josaphat, sont particulièrement riches sur le plan biologique* » ;

Considérant en effet que si la majeure partie des sites ferroviaires peuvent difficilement compter parmi les zones vertes, une flore et une faune, notamment aviaire, très spécifiques sont apparues localement sur cette friche ;

Considérant que, par comparaison, l'analyse de la situation existante en Faune et Flore (RIE p.204-217) est indubitablement laconique ;

Considérant que l'entière du Plan s'urbanise en lieu et place de la friche présente sur le site, hors des talus arborés entourant le périmètre dont la richesse biologique est comparativement toute relative ;

Considérant que le projet de Plan prévoit par ailleurs un remplacement progressif (sur 20 ans) de la flore des **taluspark** afin d'atteindre le standard des zones d'espaces verts à haute valeur biologique prescrite pour les Zones Vertes dans le projet de PAD ; ce qui, à priori, ne semble pas favoriser les ambitions du **maintien** de la biodiversité souhaité sur le site, mais plutôt son remplacement ;

Considérant que la seconde ambition du projet de PAD en matière de biodiversité vise à son **renforcement** ; que par ailleurs la Carte des Réseaux Ecologiques cible les talus Ouest et Est comme une « zone de développement » dont le potentiel écologique est à valoriser ;

Considérant en outre que le Maillage Vert du PRDD décrit les **talus ferroviaires** comme les « **réels liens écologiques et d'ailleurs les seuls dignes de ce nom à Bruxelles** » ;

Considérant que ces ambitions visent principalement à maintenir une *Continuité Verte* au sein du tissu urbain bruxellois ; que ce corridor biologique est prévu, au sein du PRDD, sur la rive Ouest des voies ferrées de la Friche Josaphat ;

Considérant cependant que **le projet de Plan ne permet pas cette continuité verte** puisque les seuls « corridors verts » du projet sont littéralement déconnectés dans la partie Nord ;

Considérant que cette disposition s'explique par l'impact des connexions voitures et cyclo-piétonnes et l'emprise des superficies constructibles souhaitées au droit de la Petite rue du Tilleul et du pont De Boeck ;

Considérant que le Volet Stratégique du PAD précise que cette disposition est obligatoire du fait de la nécessité de mettre à niveau la Friche avec la nouvelle place De Boeck ; que ceci n'empêche pas le projet de Plan d'y inclure les affectations permettant la continuité écologique à privilégier ;

Considérant que le projet de PAD précise néanmoins que les travaux d'infrastructure inhérents à la proposition devront reprendre cette nécessité ; que cependant le cahier de charges du marché public lancé par Beliris pour ces travaux (et dont les candidatures ont été clôturées ce 15/11/19 - en cours d'enquête publique) ne reprend pas cette spécificité ;

Considérant enfin que l'évaluation indicative par Coefficient de Biodiversité de Surface de l'entière du site aurait pu donner un comparatif intéressant au regard de développement étrangers similaires ; que le projet de PAD n'a cependant pas jugé cette éventualité utile alors qu'elle préfigurait pourtant dans le RIE de 2016 ; que cette évaluation indicative aurait pu se faire sur base de la modélisation 3D qui a permis d'étayer le chapitre Ombre et Vents et le chapitre Bruit et Vibrations du RIE ;

Considérant que cette étude et les recommandations y afférent, sont postposées à l'étude de la parcelle ; que la question de la biodiversité ne saurait se résumer à une parcelle et gagnerait à être abordée, via l'outil Ecopotential de Bruxelles-Environnement (= CBS), à l'échelle du site afin de permettre aux institutions d'objectiver les ambitions en la matière et les éventuelles recommandations y relatives ;

Considérant au vu de ce qui précède qu'il y a une nouvelle fois lieu d'anticiper les coûts/bénéfices en matière d'urbanisation, dont la viabilisation du Plan Logement, au regard des couts/bénéfices environnementaux générés dans le but particulier de maintenir et renforcé la biodiversité sur le site ; que cet état de fait doit être quantifié, objectivé et communiqué de manière transparente ;

Sol et eaux

Considérant que la principale pollution problématique en matière d'urbanisation sur le site de l'ancienne gare de tri de Josaphat (site industriel) est une couche de scories comprise entre 2 et 4 mètres de profondeur pour une épaisseur moyenne de 30 cm (RIE p.161) ; que cet « *horizon noir* » est présent sur la quasi totalité du site (présence avérée au Nord, au Sud, à l'Est et à l'Ouest des voies ferrées) ;

Considérant par ailleurs que le RIE précise que cette couche : « *présente de nombreux dépassements des normes de l'Ordonnance Sol pour des métaux lourds* » et que « *aucune valorisation des scories n'est possible en Région de Bruxelles-Capitale (en ce compris sur le terrain d'origine) ni dans les régions limitrophes* » (RIE p.177) ;

Considérant que ces conclusions doivent questionner le problème du coût de la dépollution du sol dans un contexte d'urbanisation planifiée ;

Considérant, dans une hypothèse optimiste, que si cela ne représente pas grand-chose pour du logement de standing, ce montant n'est pas négligeable pour du logement social, moyen, des équipements et des activités de type tertiaire ;

Considérant, au vu de ce qui précède, qu'il y a lieu de s'assurer préalablement que cet état de fait ne mette pas en péril la maîtrise publique de l'opération et n'incite à une densification mal maîtrisée ; que, cas échéant, le maintien, dans le temps, de la maîtrise du foncier public, doit être assuré pour pérenniser la planification à long terme ;

Considérant que la gestion de l'eau a été identifiée comme un objectif et un enjeu au sein du projet de PAD, notamment via un réseau d'égouttage séparatif, la réutilisation des eaux pluviales via des citernes d'eau de pluie, et l'infiltration des mêmes eaux via de noues, des arbres à pluie et des massifs infiltrants ;

Considérant néanmoins que le RIE conclut son analyse sur le potentiel infiltrant du site par : « *A ce stade, il n'est pas possible d'évaluer les performances quantitatives du système d'infiltration* » (RIE p.382) ; que les premiers résultats issus des tests d'infiltration sur la partie Sud du site sont médiocres ;

Considérant que le RIE recommande de maximiser les revêtements semi-perméables pour augmenter la superficie d'infiltration à défaut d'une infiltration ponctuelle maîtrisée ;

Considérant cependant que, dans le cas d'une infiltration suffisante, les eaux ainsi percolées risquent indubitablement de polluer la nappe phréatique située sous la couche de scories (RIE p.383) ; que la question des coûts liés aux nécessités de dépollution des terres sous-jacentes a été déjà soulevée ;

Considérant que le PAD valorise une solution, pour le réseau projeté sur la rive Ouest des voies, via l'alimentation des étages du Parc Josaphat ;

Considérant que, si la carte du maillage bleu du PRDD n'intègre pas la Friche Josaphat dans une zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau, cette recommandation avait déjà été proposée dans l'étude hydrologique et hydrographique du Parc Josaphat, conclue en mai 2018 ;

Considérant cependant que cette solution apparaît comme techniquement complexe, et devant faire l'objet d'une étude de faisabilité ultérieure par Bruxelles Environnement (RIE p.375) ; que les coûts inhérents à cette intervention ne semblent pas avoir été anticipés ;

Considérant en outre que l'étude communale en cours de réalisation (Plan Guide Eau du Parc Josaphat, 2019) semble démontrer que l'alimentation en eaux des étangs du parc, dont Schaerbeek à la gestion, peut se réaliser en site propre sans apports extérieurs, par valorisation de sources existantes et une meilleure gestion des eaux pluviales sur la parcelle ;

Considérant dès lors que tout apport extérieur, à priori pollué, semble préjudiciable à la bonne gestion du Site Classé du Parc Josaphat ;

Considérant dès lors qu'il conviendrait d'attendre les résultats de l'étude communale et de l'étude régionale pour favoriser les meilleurs choix dans la gestion des eaux des deux sites conjoints ;

Considérant que l'ensemble des aménagements et dispositifs prévus dans le projet de PAD en matière hydrologique doit permettre de réduire drastiquement la quantité d'eau pluviale destinée à rejoindre le collecteur Vivaqua ; que, à cette fin, le RIE préconise, en dernier recours, le tamponnement des eaux pluviales avant rejet, à débit limité (maximum 5 l/s/ha), vers le réseau d'égouttage public (RIE p.375) ;

Considérant que, s'il est regrettable que l'ambition « Zéro Rejet » prévue initialement (Schéma Directeur 2014) n'ait pas survécu aux études de faisabilité y afférent, il n'est pas concevable que ce constat ne s'accompagne pas d'obligations de moyens ;

Considérant qu'à cet égard la solution de récupération des eaux grises (RIE 2016) ne peut dès lors être écartée au regard du rapport coût/bénéfice peu favorable par rapport à la réutilisation des eaux pluviales ; que les ambitions écologiques et durables de nouveau quartier doivent prévaloir dans ces matières particulières ;

Considérant en outre que « *la finalité du PGE bruxellois (adopté le 26/1/2017) est de minimiser l'impact des pressions humaines sur les écosystèmes aquatiques et ce, à travers la prévention et la réduction de la pollution, la promotion d'une utilisation durable de l'eau, la protection de l'environnement, l'amélioration de l'état des écosystèmes aquatiques, ainsi que l'atténuation des effets des inondations* » (RIE p.186) ;

Considérant, au vu de ce qui précède, qu'il y a lieu d'inscrire à minima la réutilisation des eaux de pluie dans le Volet Réglementaire du projet de PAD et d'inclure la récupération des eaux grises dans son Volet Stratégique ;

Considérant par ailleurs que le RIE mentionne que le projet de PAD est « bordé au Sud par la zone d'aléa d'inondation faible de la tête de bassin du Roodebeek » ;

Considérant cependant que la source collectée du Boerenhol, qui prend naissance en amont, au droit du projet de PAD « Médiapark », est un affluent du Roodebeek ;

Considérant par ailleurs que la configuration topographique particulière du site, en forme de cuvette, et la mauvaise perméabilité de ses sols expliquent la présence de mares d'eau permanentes sur la Friche ;

Considérant, au vu de ce qui précède, qu'il y'a dès lors lieu que les incidences de l'urbanisation conjointe des sites Josaphat et Reyers puissent être étudiées au regard notamment de l'évolution potentielle des zones d'aléa d'inondation ; qu'il est une nouvelle fois regrettable que ceci ne soit pas évoqué dans le RIE ;

Conclusions

- ⇒ Nous émettons dès lors **de sérieuses réserves sur le processus de gouvernance** qui accompagne l'urbanisation durable de la « portion de ville » sur le Friche Josaphat en ce qu'il n'y bénéficie pas d'une gestion collaborative et participative qui puisse s'inscrire dans des principes économiques durables.

Dans ces conditions, **les ambitions et les objectifs communaux ne semblent pas pouvoir être atteints.** Par ailleurs, il apparaît qu'une gestion raisonnée des impacts des projets urbains de grande ampleur sur le territoire schaarbeekoïse (et sur le territoire bruxellois) n'ait pas été envisagée.

- ⇒ Le projet de PAD répond donc globalement aux objectifs d'urbanisation et d'accessibilité du site mais ne permet pas de s'assurer de certaines obligations de résultats.

Dans ces conditions, **le projet tel que proposé ne permet de tendre vers les ambitions minimales** nécessaires à asseoir un noyau d'identité local, fort de l'exemplarité visée par les souhaits communaux et régionaux.

Il est par contre nécessaire de pouvoir **identifier clairement et préalablement les priorités en matière climatiques et d'aménagement du territoire** en se basant sur des critères objectifs et sur les contraintes du site.

Il est attendu du PAD qu'il prescrive des critères de sélections strictes en matière environnementale, notamment par rapport aux moyens mis en œuvre afin de limiter et d'évaluer l'impact des projets : Les mesures en termes de gestion de l'eau, de végétalisation des toitures, de production d'énergie (électricité et chaleur), de processus de construction (économie circulaire), etc., devront ainsi démontrer leur valeur, y compris y termes de gains de CO2 et ce, afin **d'opter pour les options les plus durables pour tous les projets.**