

# Diagnostic, enjeux et objectifs du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Josaphat

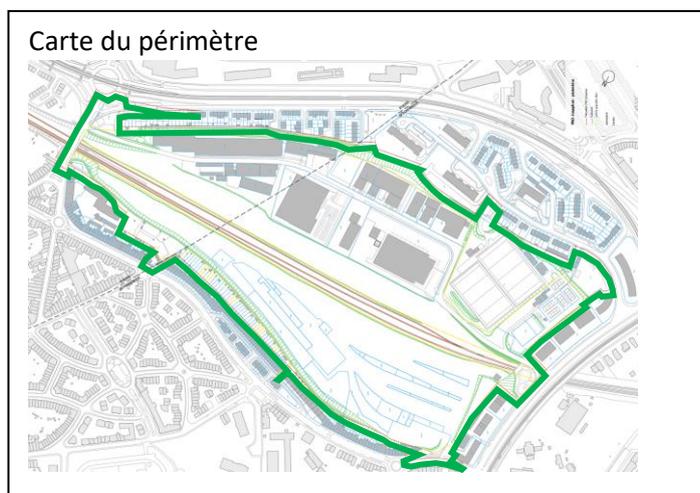
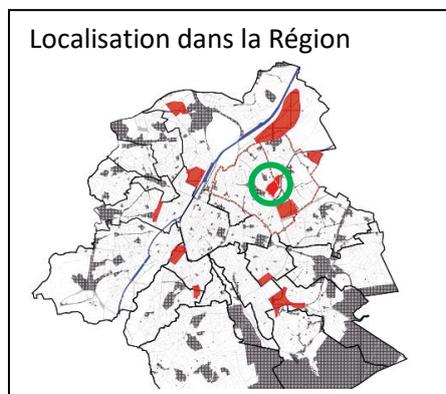
## Préambule méthodologique

Ce document constitue le document prévu à l'article 2, §1er, 2° de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2018 relatif au processus d'information et de participation du public préalable à l'élaboration des projets de plan d'aménagement directeur.

La présente note est une synthèse des éléments de diagnostic actuellement disponibles et des enjeux qui en découlent. Vous trouverez des informations plus détaillées dans les études et analyses disponibles sur le site de Perspective aujourd'hui ou en cours d'élaboration du projet de PAD et de son Rapport sur les Incidences Environnementales.

Il s'agit du diagnostic détaillé résultant des études réalisées depuis 2013. Lors de l'élaboration du projet de PAD et de son RIE, ce diagnostic sera affiné et actualisé.

Date de la décision ministérielle	Développements principaux	Thématiques clés	Maîtrise d'ouvrage
	Nouveau quartier mixte et durable	Logements Logements publics Parc linéaire actif Industrie urbaine Quartier durable	Perspective SAU



## 1. Périmètre

Localisé sur le site d'une ancienne gare de triage de la SNCB désaffectée en 1994, le périmètre du projet de PAD Josaphat est situé sur le territoire des communes de Schaerbeek et Evere. Le site Josaphat comprend la zone d'intérêt régional n°13 du plan régional d'affectation du sol (PRAS).

L'essentiel de la surface urbanisable du périmètre du projet de PAD a été acquis en 2006 par la Société d'aménagement urbain (SAU, anciennement SAF). La SAU est l'opérateur public régional chargé de la mise en œuvre opérationnelle des zones stratégiques de la Région. Les communes de Schaerbeek et Evere sont également propriétaires de terrains compris dans le périmètre du PAD.

Celui-ci comprend enfin un domaine d'exploitation ferroviaire d'Infrabel, situé de part et d'autre des voies de chemin de fer.



Le périmètre visé par le projet de PAD est isolé des quartiers qui l'entourent par une forte déclivité. Il est traversé du nord au sud par une voie de chemin de fer (L26), avec au nord du site, une halte du réseau suburbain offrant une desserte rapide et fréquente vers le quartier européen, l'aéroport et divers pôles d'emploi et d'enseignement dans et autour de la Région.

Le périmètre comprend un terrain en friche couvrant la ZIR, des talus boisés formant un espace de transition vers les quartiers environnants, une zone d'industrie urbaine à revaloriser et une zone de sport relativement isolée.

Le site n'est pas visible depuis les quartiers environnants qui lui tournent littéralement le dos. Le bâti riverain est disparate en typologie, en densité, en gabarits et en architecture.

## 2. Diagnostic

### ATOUTS

- Important foncier non bâti et assaini constituant une zone calme par rapport aux quartiers environnants;
- Site pourvu d'une desserte ferroviaire suburbaine déjà bien développée (5 liaisons/heures dans chaque sens) reliant le site au quartier européen et à l'aéroport ;
- Site pourvu d'une bonne desserte périphérique en transport public (trams et bus) ;
- Présence d'équipements dans la périphérie du site (sports de plein air, écoles, hébergement personnes âgées,...) et existence d'une offre commerciale importante à proximité (supermarchés, grand commerces spécialisés), ne demandant qu'un complément de commerce de proximité et d'Horeca ;

- Existence d'un noyau d'entreprises dynamiques sur le site, garantissant une potentialité de développement de l'emploi, en relation avec la bonne localisation de la ZIU (proximité Ring) ;
- Connexion du site aux maillages verts de bonne qualité existant dans la zone
- Existence d'une zone boisée entourant le site et permettant de concevoir le quartier de manière autonome, dégagant un potentiel d'innovation architecturale, environnementale et sociétale.

#### FAIBLESSES

- Terrain enclavé, déconnecté de son environnement urbain, susceptible d'engendrer l'isolement du nouveau quartier ;
- Enclavement topographique et périphérie du site fortement construite rendant l'installation de connexions routières nouvelles compliquées ;
- Situation du trafic proche de la saturation en 2 zones entourant le site (Gilisquet vers le boulevard Wahis, pont De Boeck vers le rond-point Léopold III) ;
- Mauvaise accessibilité et visibilité de la halte SNCB existante ;
- Présence de la ligne de chemin de fer divisant le site et divisant la ZIR, laissant en rive Est une bande étroite difficilement exploitable ;
- Mauvaise accessibilité du transport public périphérique, notamment PMR, liée à la différence de niveau importante (jusqu'à 12m) entre le site et son environnement immédiat ;
- Absence de qualités urbaines de la ZIU actuelle.

#### OPPORTUNITES

- Construire un quartier mixte et durable avec les facilités de la « page blanche », profiter des spécificités topographiques pour créer une identité propre de quartier ;
- Réfléchir le développement sur base de l'entité topographique globale plutôt que sur les zones du PRAS ;
- Utiliser le foncier public pour répondre à l'essor démographique et pour répondre aux déséquilibres locaux en matière de logement public en général et en logements sociaux en particuliers (commune de Schaerbeek : 4,3% de logements sociaux par rapport à la moyenne régionale de 7,26% déjà insuffisante à répondre à la demande des ménages) ;
- Implanter des équipements qui répondent aux besoins du quartier et complètent les déficits des quartiers environnants ;
- Rendre le quartier traversable pour favoriser les échanges avec les quartiers environnants et permettre la mutualisation des ressources.

#### MENACES

- Veiller à une gestion écologique des eaux et placer un focus sur la limitation de l'imperméabilisation du sol dans le quartier à construire ;
- Assurer le maintien d'un niveau suffisant de biodiversité malgré l'urbanisation et maintenir les couloirs écologiques existants ;
- Trouver le bon équilibre entre d'une part un profil de mobilité souhaité à terme pour les habitants du nouveau quartier (fortement influencé par les normes de stationnement hors voiries qui seront imposées) et d'autre part le profil de mobilité actuel dans les quartiers environnants, afin d'éviter tout report des nuisances en dehors du site ;
- Optimiser les flux de circulation autorisés dans le nouveau quartier (éviter la circulation de transit pour offrir des bonnes conditions de vie) et les flux de circulation supplémentaires engendrés par le nouveau quartier sur les voiries existantes ;

- Veiller à éviter toute forme de ghetto dans l'implantation des différents types de logements au sein du nouveau quartier, compte tenu de l'opportunité de construction de logement public.

### **3. Objectifs et enjeux**

L'urbanisation d'un tel site, constitué d'un foncier entièrement public, offre d'importantes opportunités en matière de production de logements et d'équipements répondant aux besoins de la population bruxelloise et en matière d'implantation et de développement d'activités productives pourvoyeuses d'emplois difficilement urbanisables dans le tissu urbain traditionnel.

Pour pouvoir mettre en œuvre ces potentialités de développement d'un nouveau quartier en bonne harmonie avec les quartiers environnants, des études ont montré que les enjeux à maîtriser tenaient en 5 points :

1. Les enjeux liés à la mixité fonctionnelle et sociale  
Comment faire coexister le logement et les activités économiques à leur bénéfice mutuel et comment garantir une réelle mixité sociale par la variabilité des types de logements à construire.
2. Les enjeux du paysage  
Comment rendre le nouveau quartier visible, accessible et traversable depuis son environnement direct en apportant une spécificité d'organisation paysagère et une qualité architecturale et urbaine qui valorisent les conditions de vie dans le quartier et améliorent celles des quartiers environnants.
3. Les enjeux environnementaux  
Comment réduire au maximum l'impact environnemental de l'implantation du nouveau quartier dans tous les domaines d'intervention et, à titre prioritaire, garantir un haut niveau de biodiversité, favoriser une mobilité durable et une gestion exemplaire de l'eau.
4. Les enjeux de densité  
Comment trouver le bon équilibre entre les besoins de logements et de locaux d'activités économique à construire et la qualité de vie urbaine pour le quartier et son environnement proche.
5. Les enjeux de mobilité  
Comment activer tous les leviers offrant des alternatives à la voiture individuelle, tout en améliorant la connectivité du site, en évitant la circulation de transit dans le nouveau quartier et en évitant le report des nuisances de la circulation automobile induite sur les voiries.

Le projet de PAD Josaphat doit appréhender ces enjeux et proposer des principes urbains qui permettent d'assurer avec la plus grande certitude possible qu'un nouveau quartier puisse répondre le mieux possible aux objectifs fixés.

Il s'agira notamment d'aboutir :

- à des schémas paysagers qui organisent le bâti et les espaces verts ;
- à des schémas écologiques qui précisent notamment les modalités de gestion de l'eau, et fixent des objectifs quant à l'imperméabilisation du sol ou à la biodiversité ;

- à un schéma de programmation urbaine sur la localisation des fonctions et les caractéristiques morphologiques du tissu urbain ; à des schémas d'organisation du transport public, de la mobilité douce et de la circulation automobile ;
- à un schéma de développement urbain précisant les zones opérationnelles et le phasage des opérations ;
- à des ambitions fortes en termes de de qualité architecturale et environnementale.