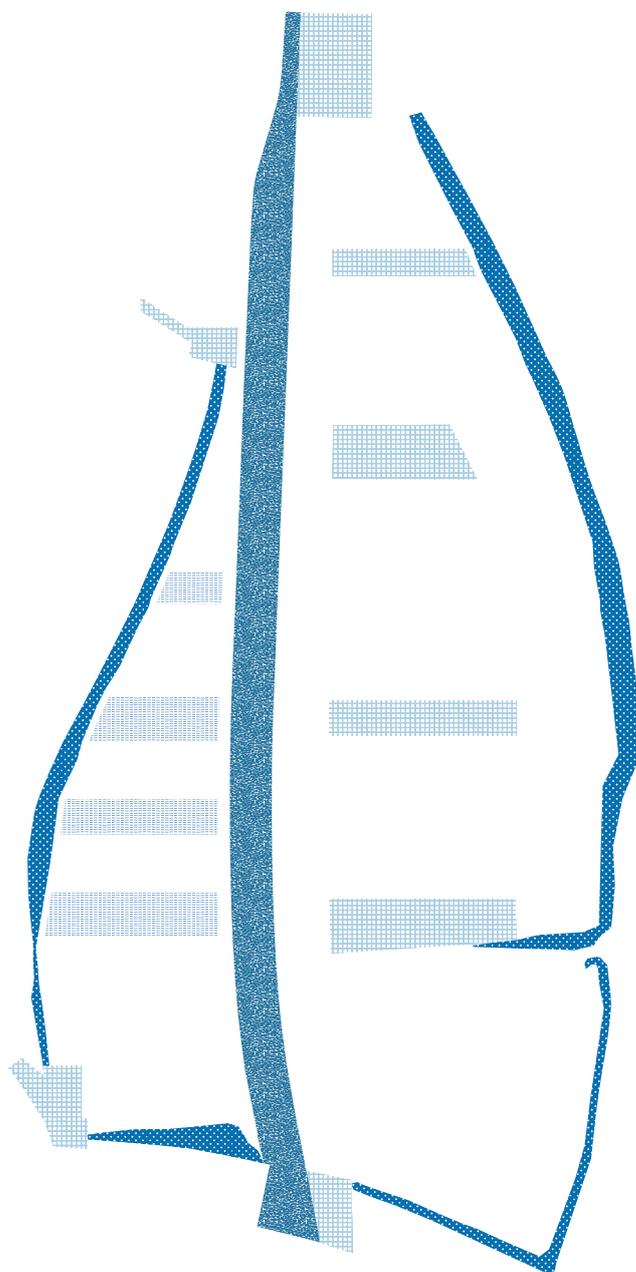


VOLET  
INFORMATIF

06/05/2019

# PAD

PROJET DE PLAN  
D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR  
JOSAPHAT





# SOMMAIRE

## Volet informatif

1. INTRODUCTION	P.05
2. PÉRIMÈTRE	P.05
3. GENÈSE DU PROJET	P.06
— 3.1 DÉCISIONS PRÉALABLES	P.06
— 3.2 ÉTUDES PRÉLIMINAIRES AU PAD	P.07
3.2.1 PPAS	P.07
3.2.2 PLAN DIRECTEUR	P.07
4. DIAGNOSTIC	P.09
5. OBJECTIFS ET ENJEUX	P.10



## 1. INTRODUCTION

Le Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Josaphat est appelé à accompagner le processus d'urbanisation de l'une des réserves foncières majeures de la Région de Bruxelles – Capitale.

Le Plan d'Aménagement Directeur est un nouvel outil de planification régionale issu de la réforme du code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBat). Il a pour but de faciliter et accélérer le développement des zones d'importance stratégique pour la Région. Le projet de PAD est composé de 3 volets :

- Le volet informatif;
- Le volet stratégique;
- Le volet réglementaire;

Le CoBat prévoit que le PAD a valeur indicative à l'exception des dispositions auxquelles le Gouvernement donne expressément force obligatoire et valeur réglementaire (art. 30/9). Les dispositions du PAD, ont donc une force juridique différente :

- les dispositions réglementaires : ces règles doivent toujours être respectées Il n'est pas possible d'y déroger;

les dispositions indicatives : Les dispositions constituent des « lignes de conduite » pour les autorités notamment lors de la délivrance des permis. Elles ne peuvent s'en écarter que moyennant une motivation.

## 2. 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.



Photo aérienne du site Josaphat – 2013

## 3. GENÈSE DU PROJET

### 3.1 DÉCISIONS PRÉALABLES

- Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déterminé, par un arrêté du 29 janvier 2004, les modalités de mise en œuvre de cette zone. Cet arrêté, paru au Moniteur Belge du 24 mars 2004, invite les deux Conseils communaux à adopter un PPAS sur la ZIR et la Zone d'Industrie Urbaine. L'arrêté accorde à cet effet un délai de 3 ans à partir de la notification de celui-ci, soit la publication au moniteur belge le 24 mars 2004.
- Le 20 décembre 2005, les Conseils communaux des deux communes ont approuvé une note reprenant les objectifs et orientations communales dans un document intitulé « Note d'orientation pour la planification de la ZIR Josaphat ».
- Le 25 avril 2006, la SAF acquérait 25 ha de terrain au Fonds d'infrastructure ferroviaire. Le terrain acquis comprend 14 Ha en ZIR (hors emprise des voies de chemin de fer), les 9 Ha de la ZIU, 0,3 Ha de talus bordant le site à l'est affecté en Zone verte et 1,3 Ha en zone de sports ou d'activité de loisirs de plein air.
- La déclaration de politique régionale du 07 mai 2013, précisée par le Séminaire d'Ostende tenu par le Gouvernement les 25 et 26 mai 2013 a fixé les objectifs du développement du site Josaphat, notamment en matière de logement. Ces objectifs ont constitué la base de la Mission de programmation fonctionnelle et de définition d'un projet urbain durable, attribué le 14 mai 2013 à l'association momentanée Idea-Consult-MSA.
- Le 27 mars 2014, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le plan directeur Josaphat en première lecture.
- Dans le cadre de l'adoption du PRAS démographique du 03 mai 2014, le Gouvernement a complété les prescriptions relatives à la ZIR n° 13, afin de prévoir une surface minimale d'espaces verts.
- Le 1er décembre 2016, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est prononcé sur les modifications à apporter au Plan directeur de 2014, en fonction des recommandations du RIE de 2015-2016, de l'étude de qualification paysagère du site et de la Note de mobilité établie pour mesurer l'impact des modifications envisagées (voir 3.2.2).

## 3.2 ÉTUDES PRÉLIMINAIRES AU PAD

### 3.2.1 PPAS

Les deux Plans Particuliers d'Affectation du Sol sont situés l'un sur le territoire de la commune de Schaerbeek et l'autre sur celui d'Evere et couvrent une surface totale de 39,82 ha.

Le PPAS prévoyait le programme suivant :

- Une couverture totale des voies ferrées sur toute la longueur du site
- Développement d'un éco-quartier résidentiel en partie Ouest relié à une zone mixte de part et d'autre de la dalle assurant une transition vers la ZIU
- Création d'un espace vert (parc) en partie nord du site (notamment via remblayage nord de la ZIU)
- Multiples liaisons piétonnes reliant les deux rives
- Implantation d'une ligne de tram sur la dalle
- Fermeture de l'îlot Conscience
- Création d'une place à l'entrée Latinis et restructuration urbaine du pont de Boeck
- Maintien des talus arborés en y développant une promenade circulaire.

Affectations dans la ZIR	Surfaces planchers MAXIMUM	%
Logement + petits commerces	184.500 m <sup>2</sup>	50%
Activités administratives	90.750 m <sup>2</sup>	25%
Activités productives	56.940 m <sup>2</sup>	15%
Equipements	35.260 m <sup>2</sup>	10%
Total (P/S = 2.2)	<b>367.450 m<sup>2</sup></b>	100%

### 3.2.2 PLAN DIRECTEUR

Le 14 mai 2013, l'association momentanée Idea Consult/MSA s'est vu attribuer une mission de programmation fonctionnelle et de définition d'un projet urbain durable pour le quartier Josaphat, couvrant l'ensemble des terrains propriété de la Société d'Acquisition Foncière (SAF, aujourd'hui devenue SAU, Société d'Aménagement Urbain). Cette mission portait également sur les modes opératoires préconisés pour mettre le plan en œuvre.

La méthodologie des auteurs du projet a consisté à mettre en débat 10 thèmes cruciaux pour le développement du site (l'accès au site, la gare RER, les typologies de logements, économie, le noyau d'identité locale, dimension paysagère, relation au chemin de fer, relation aux immeubles voisins, positionnement de l'école, opérationnalité

et phasage) et, pour chacun d'entre eux, à comparer les effets de différentes hypothèses de développement à la fois vis-à-vis des objectifs régionaux et vis-à-vis des conséquences urbanistiques des hypothèses déployées sur le site.

#### Etudes complémentaires au Plan directeur :

##### Etude de mobilité – Carrefour Wahis (2015)

Cette étude complémentaire analysait l'accessibilité du site tenant compte des développements prévus dans le Plan directeur. L'étude a pris en compte plusieurs scénarios d'accessibilité et donne une vue d'ensemble sur la mobilité. Elle étudie également l'optimisation du carrefour entre la voirie d'accès au site et son débouché sur le Boulevard Wahis.

##### Étude d'opportunité et de faisabilité modes de production de chaleur collectifs (2015)

L'objectif est de développer un quartier durable dans lequel les incidences sur l'environnement sont réduites au minimum. Dans ce cadre, cette étude avait pour but de constituer un outil d'aide à la décision et d'approfondissement des ambitions avancées par le plan directeur en matière de modes de production de chaleur collectifs également appelés « chauffage urbain ».

Dans le cas présent, l'étude montrait que le réseau de chaleur organisé à l'échelle de la totalité du site ne présente pas de rentabilité économique. Certains scénarios présentent un bilan financier annuel à l'équilibre mais nécessitent un surinvestissement important et/ou l'implication d'un acteur disposant d'énergie résiduelle à injecter dans le nouveau quartier (type incinérateur), ce qui constitue une contrainte importante voire une situation peu réaliste.

##### Etude complémentaire pour renforcer la convivialité urbaine du quartier

L'étude complémentaire de convivialité urbaine analyse comment l'espace public peut être optimisé en termes d'aménagement pour maximiser la qualité urbaine pour les utilisateurs faibles. L'étude se base sur les éléments suivants :

- Minimiser la place dédiée à la voiture dans l'espace public
- Encourager l'usage des transports publics

- Favoriser la logistique de mutualisation des parkings notamment dans et avec la ZIU, les équipements sportifs, ... et permettre la rentabilité de ces infrastructures de mutualisation
- Etudier la localisation préférentielle des parkings et leur typologie en fonction des objectifs de durabilité assignés au projet
- Promouvoir les échanges entre le quartier et la ZIU, activer les passages et notamment le passage sous-voies

#### **Etude complémentaire acoustique (2015)**

L'étude acoustique accompagne le projet dans le but de caractériser l'environnement sonore du site en situation projetée et d'en retenir des recommandations éventuelles favorables à appliquer pour améliorer le confort sonore. Cette étude reposait sur les données disponibles, sur deux campagnes de mesures acoustiques et sur différentes modélisations.

#### **Étude d'opportunité et de faisabilité pour une gestion exemplaire des eaux (2015)**

Le développement de ce quartier s'inscrit dans une démarche visant à mettre en œuvre des pratiques novatrices et peu impactantes pour l'environnement.

En termes de gestion des eaux, l'objectif a été d'étudier la faisabilité de la mise en œuvre du système de gestion des eaux envisagé au stade du Plan Directeur et d'étudier le potentiel que peut représenter la valorisation des eaux de pluie et des eaux grises.

#### **Le rapport d'incidences environnementales de (2015 – 2016)**

Le rapport, réalisé conformément au standard applicable aux PPAS avait pour objet de constituer une évaluation globale des incidences sur l'environnement du plan directeur afin de pouvoir être utilisée dans les étapes ultérieures de planification stratégique du site.

L'objet du rapport d'incidences environnementales était l'établissement d'une évaluation précise des incidences sur l'environnement du projet de plan directeur, de déterminer les points forts et points faibles du projet, et de formuler des recommandations d'amélioration du projet

en vue des étapes ultérieures de planification stratégique du site.

#### **Définition des espaces publics et qualification paysagère du site (2016)**

Cette étude paysagère se trouve à l'interface de l'étude RIE et la conception du Plan directeur. Elle permet d'intégrer d'un point de vue urbanistique et paysager les recommandations du RIE en rapport aux espaces verts et publics en vue des étapes ultérieures de planification stratégique du site.

L'objectif de l'étude était de proposer un projet paysager et de définition des espaces publics du projet, venant en complément du Plan directeur qui ne traitait pas suffisamment cet aspect.

#### **Note de mobilité – ARIES (2016)**

Cette étude avait pour objet de déterminer les dispositions à prendre pour améliorer la mobilité à l'intérieur du site et dans ses alentours, de manière à prendre en compte les évolutions apparues depuis le Plan directeur de 2014, en vue de leur intégration dans les étapes ultérieures de la planification stratégique du site.

Il s'agissait d'intégrer :

- les évolutions du Plan directeur en matière de programmation et de phasage,
- les recommandations du RIE, notamment en matière de cheminements des piétons et cyclistes
- les conclusions du projet de qualification paysagère du site qui proposaient une organisation différente des accès motorisés au Nord du site, dont les incidences en matière de mobilité n'avaient pas été étudiés dans le RIE.

Il s'agissait également d'intégrer les comptages quinquennaux réalisés par Bruxelles-Mobilité postérieurement au RIE et de réaliser les comptages in situ nécessaires à la documentation détaillée des incidences environnementales du futur projet en y intégrant les modifications significatives de mobilité intervenues dans la zone (suppression du viaduc Reyers).

## 4. 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, dégageant 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 quartiers 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.

## 5. 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 citées ont montré que les enjeux à maîtriser tenaient en 5 points :

### **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.

### **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.

### **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.

### **Les enjeux de densité**

Comment trouver le bon équilibre entre les besoins de logements et de locaux d'activités économiques à construire et la qualité de vie urbaine pour le quartier et son environnement proche.

### **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 localisant les fonctions et identifiant 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 ;
- à formuler des ambitions fortes en termes de de qualité architecturale et environnementale.





Perspective.brussels

rue de Namur

B-1000 Bruxelles

T +32 2 435 42 00

E [info@perspective.brussels](mailto:info@perspective.brussels)