

## Le site de la gare Josaphat<sup>1</sup>



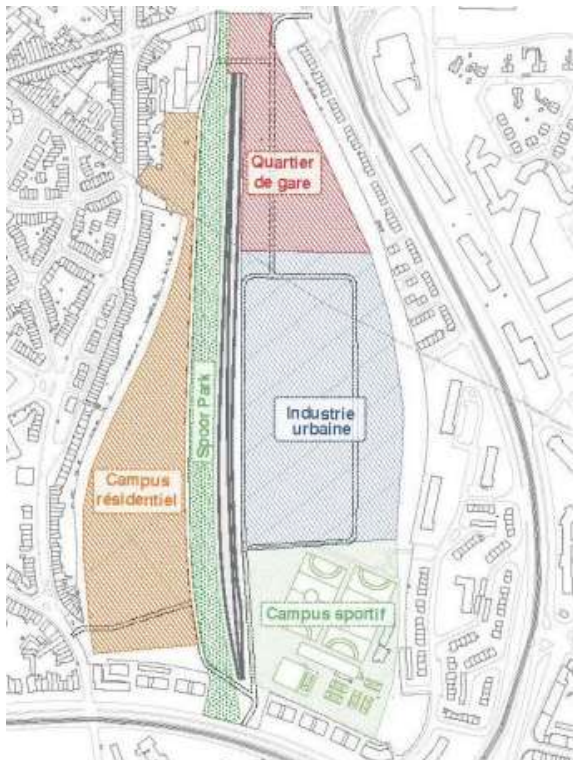
Ce sont les questions de **mobilité** qui focalisent les critiques les plus vives. Josaphat est dans une cuvette ; c'est tellement vrai que de très nombreux Schaerbeekoïses ne savent pas où se niche cette réserve foncière de plus de 23 Ha. Ce terrain encaissé est donc mal connecté aux réseaux de voiries proches (boulevard Wahis, Boulevard Léopold III, avenue Gilisquet et Latinis, rue du Tilleul)

C'est dans ce contexte que la **densité** du projet est mise en avant. Or le programme prévoit effectivement 1600 logements, du commerce, une école, une zone de sport, des entreprises mais aussi un vaste espace vert (4 Ha) Cet espace vert est jugé par certains comme très peu qualitatif parce qu'il sera localisé essentiellement près des voies de chemin de fer et en bordure du site. Il n'y a guère de doute que ce choix a été réalisé pour faire écran à la voie de chemin de fer. Mais n'oublions pas que le long de la ligne 161 (beaucoup plus fréquentée) nous avons au bord de l'avenue Voltaire une belle plaine de jeu et que de l'autre côté du chemin de fer, nous avons notre golf miniature (œuvre d'un grand paysagiste : René Pèchere)

Le cdH a plaidé pour diminuer la densité de logement prévue dans le projet originel. La densité telle que prévue dans le projet actuel nous semble acceptable, compte tenu de la nécessité de créer des logements sociaux et des logements acquisitifs moyens dans cette zone. Nous restons néanmoins attentifs à la qualité de ces logements, à leur agencement entre eux, à la qualité des espaces verts qui les entourent et à la qualité architecturale des immeubles.

---

<sup>1</sup> <http://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/josaphat>



Il faut d'ailleurs souligner que Schaerbeek a obtenu qu'une étude paysagère soit réalisée sur l'ensemble du site. Elle l'a été par un des plus grands spécialistes en la matière à savoir Bas Smets.

Une des difficultés pour appréhender ce que sera demain ce quartier, vient du fait que les projets d'implantation ne sont évidemment pas des projets architecturaux. Et que donc, ces volumes « capables » ne sont pas très avenants. Quant à la hauteur des bâtiments, on parle d'immeubles de 4 à 7 étages. Et comme le terrain est cuvette, cela ne devrait pas écraser les immeubles existants que ce soit au Bd Wahis ou ceux du quartier Terdelt.

Une autre crainte vient du **nombre de logements sociaux** qui seront construits à cet endroit. Ici nous entendons des critiques dans les deux sens. Certains reprochent à la Commune de ne pas avoir demandé plus de logements sociaux ; d'autres craignent qu'un ghetto se crée à cet endroit. En fait l'accord obtenu, à ce stade, concernant le programme consiste en un mixte de logements publics (45%) et privés (55%). La part de logement public comprend des logements sociaux (22%) et des logements moyens locatifs (5%) et acquisitifs (18%). Les opérateurs régionaux que sont la SLRB, Citydev et le Fonds du Logement travailleront ensemble sur ces développements. Il sera veillé à une répartition de ces logements de telle sorte qu'il y ait une véritable mixité des populations sur l'ensemble du site.

Reste que la question de la mobilité est un vrai défi. Il faut valoriser au maximum l'offre ferroviaire en développant, au plus tôt, la gare qui se trouvera en tête du site côté Evere. Cela concerne l'infrastructure (une gare attrayante, accessible) et la desserte qui est déjà en augmentation sur la ligne 26 mais qui ne correspond pas encore à nos attentes en termes de cadence et de fréquence. Cela concerne aussi l'offre de la STIB (un bus en plus, pas celui qui passe à Gilisquet qui serait déplacé), des pistes cyclables de part et d'autre du site, des espaces publics de qualité donnant un réel confort aux piétons, des voies d'accès au débouché du site côté Wahis et De Boeck. Reste deux accès : vers la rue

du Tilleul (essentiel pour aller vers la gare depuis le quartier Terdelt) et vers le Boulevard Léopold III. Dans les deux cas, des aménagements sont souhaités par la commune par rapport au projet tel qu'il est présenté actuellement par la Région.

Il est essentiel de maintenir et de développer une zone d'activité économique sur une grande partie du site. Schaerbeek dispose de peu d'espaces consacrés à la localisation d'entreprise. L'extension de cette zone et une plus grande intégration urbaine de celle-ci constitue une opportunité pour augmenter l'emploi accessible dans notre commune.

De même, l'intégration de la zone de sport (Tennis) de ce site avec les terrains communaux du Kituro (Rudby) en y ajoutant une salle de sport qui fonctionnera en lien avec l'école à construire constitue une belle opportunité d'augmenter l'offre d'infrastructures sportives aux bénéficiaires des Schaerbeekois.

Le cdH soutient globalement le projet de PAD mais il souhaite approfondir certains aspects qui n'ont pas trouvé de réponse satisfaisante à ce stade. L'enjeu de la mobilité, en particulier, doit trouver des réponses structurantes. Il s'agit d'identifier comment éviter l'engorgement des rues adjacentes et comment accélérer le développement des transports en commun dans cette zone.

Le cdH est absolument favorable à l'urbanisation de cette friche. Cette friche anciennement industrielle n'a pas pour vocation à rester inoccupée, son aménagement doit permettre de répondre à la demande de logement dans un contexte d'augmentation démographique. Pour autant, il convient de veiller à ce que le nouveau quartier qui y est créé soit exemplaire sur le plan de la qualité de vie.

Le cdH regrette que le processus de consultation des citoyens ait été lacunaire, intervient tardivement et n'est pas suffisamment structuré. Nous pensons qu'il faut revoir fondamentalement les processus de consultation pour permettre une co-construction des grands projets d'aménagement immobiliers. En l'espèce, nous souhaitons qu'un processus de consultation approprié soit mis en place dans le cadre de la finalisation du PAD Josaphat et que les remarques émises puissent être prises en compte.

Prochaines étapes pour ce dossier :

- Dépôt du projet de PAD (Plan d'Aménagement Directeur par la Région)
- Enquête publique portant sur le programme et l'étude d'incidence qui doit être jointe au projet de PAD
- Adoption du PAED par le gouvernement
- Marché public dans le cadre d'une procédure de « dialogue compétitif » pour la réalisation de la première phase (65 000 M<sup>2</sup> de logements de tout type)
- Dépôt des demandes de Permis d'Urbanisme par le promoteur désigné
- Dépôt des demandes de Permis d'Urbanisme pour la réalisation du parc et des voiries
- Enquêtes publiques
- Début des chantiers

Ces différentes étapes se dérouleront sur plusieurs années ; pour la première sans doute avant la fin 2018 avec une enquête publique au début de l'année prochaine. Notre souhait est de voir avancer rapidement (autant que faire se peut !) les dossiers (urbanismes & travaux) pour les espaces publics (voiries et espaces verts) et pour la modernisation de la zone d'entreprise.

