



CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT POUR
LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

AVIS

Projet de plan d'aménagement directeur « Josaphat »

Demandeur

Perspective

Demande reçue le

26 octobre 2021

Avis adopté par le Conseil de
l'Environnement pour la Région de
Bruxelles-Capitale le

25 novembre 2021

CERBC

Boulevard Bischoffsheim 26 – 1000 Bruxelles

Tél : 02 205 68 68 – info@cerbc.brussels – www.cerbc.brussels

Préambule

Le Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après « le Conseil ») a été saisi, le 26/10/2021, d'une demande d'avis relative au projet de plan d'aménagement directeur « Josaphat ».

Identifié comme pôle de développement stratégique, le site Josaphat fait l'objet d'une stratégie de développement approuvée par le Gouvernement, qui a les objectifs suivants pour la reconversion du site :

- Renforcer les connexions avec les quartiers environnants ;
- Privilégier la mobilité douce et des meilleures connexions en transports en commun, tout en bénéficiant de la gare RER déjà existante ;
- Favoriser la mixité sociale et des logements de qualité, publics et privés ;
- Aménager un vaste espace vert public, en apportant une attention particulière au maintien de la biodiversité ;
- Moderniser la zone économique située sur le site.

Un premier projet du PAD avait été approuvé en 1^{ère} lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en mai 2019. Ce projet a été soumis à une enquête publique au cours d'octobre-décembre 2019. Sur base des avis des instances et de l'enquête publique, le Gouvernement bruxellois a demandé à perspective.brussels de modifier le projet de PAD et son Rapport sur les incidences environnementales (RIE). Une nouvelle version du PAD a été approuvée en 1^{ère} lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en juillet 2021. C'est cette version modifiée qui est soumise à une enquête publique ainsi qu'à l'avis du Conseil de l'Environnement.

Avis

Considérations générales

1.1 Environnement

Préservation de la biodiversité

Concernant l'étude de biodiversité qui a été réalisée dans le cadre du rapport d'incidences environnementales du projet, **le Conseil** se pose la question si cette étude a été menée durant un temps assez conséquent pour déterminer l'étendue de la richesse écologique du site ? En effet, la faune et la flore se développent différemment selon les saisons et les relevés et observations doivent rendre compte de cette diversité afin que l'adoption d'un projet d'urbanisation du site s'opère en connaissance de tous les éléments.

Cette étude prévoit un impact important du PAD sur la biodiversité. Une diminution de 40% est annoncée. La solution suggérée dans le RIE d'un monitoring de la biodiversité une fois le site aménagé n'est pas satisfaisante en ce qu'elle risque de ne faire qu'établir une perte importante dans les prochaines années sans pour autant pouvoir y remédier. Par ailleurs, la biodiversité est composée

d'écosystèmes complexes, dès lors, l'évaluation des 40% semble minimiser les impacts probables, non calculables en termes d'espèces mais bien également d'interactions entre ces espèces.

Concernant le maintien de l'espace naturel existant du dossier présenté lors de cette enquête publique, on peut retenir que des 24 ha que représentent la superficie totale de la friche sur le périmètre du PAD, seuls 1,28 ha sont maintenus sous leur forme actuelle. Des améliorations ont été apportées dans ce nouveau PAD en matière d'espaces verts notamment par l'introduction du concept de Biopark. Néanmoins la partie de la friche pointée comme la plus qualitative en matière de biodiversité se trouve toujours urbanisée, et ce malgré diverses interventions de la société civile et des habitants visant à questionner cette imperméabilisation. La gestion du Biopark et des zones de haute valeur biologique reste floue et il est impossible d'appréhender la manière dont les différents usages (récréatifs, de cheminement, de préservation de la biodiversité) seront coordonnés.

Des garanties doivent être apportées quant à la surface des espaces verts au sein du site. A l'heure actuelle, seuls 9,24 ha sont garantis comme tels dans le volet réglementaire. Les surfaces minimales à affecter aux espaces verts des noyaux habités doivent être versés au volet réglementaire et des éclaircissements doivent être apportés concernant leur statut public, semi-public ou privé.

Imperméabilisation des sols (et stress thermique)

Le Conseil avance que l'impact de l'urbanisation du site en matière d'imperméabilisation des sols sera obligatoirement négatif et qu'il convient de le minimiser. La nature argileuse des remblais versés sur le site lors de la dépollution des sols le rend peu perméable et doit être prise en compte. La perméabilité des zones concernées par ces remblais doit donc être évaluée à l'aune de cette composition peu favorable à la percolation des eaux pluviales jusqu'à la nappe phréatique. Une attention spécifique doit également être accordée à laisser sur le site un maximum de pleine terre vraie, c'est à dire non située sur dalle. Ceci doit se traduire en la création d'un réseau vert et bleu qui met en place des couloirs de fraîcheur et une gestion de l'eau plus pertinente.

A ce propos, **le Conseil** souhaite attirer l'attention sur la carte des îlots de fraîcheur publiée par Bruxelles Environnement¹, qui identifie la friche libre comme une zone plus fraîche et la partie occupée par des activités industrielles comme îlot de chaleur.

L'exemplarité du projet et son intention d'atteindre un zéro rejet à l'égout ne figure que dans le volet stratégique du PAD, elle reste donc incertaine. **Le Conseil** remarque à la lecture du dossier que l'évaluation de la perméabilité du sol actuelle (pré-PAD) entre la première mouture du PAD Josaphat et la seconde a évolué, passant de 30% à 35,9% sans pour autant que des modifications aient été apportées au site dans l'intervalle. **Le Conseil** remarque également que la surface imperméabilisée dans la partie industrielle est trop importante par rapport aux activités qui s'y déroulent.

Manque de la carte quant à l'évaluation biologique :

Celle-ci étant indisponible lors de la rédaction du PAD Josaphat BIS et de l'enquête publique s'y rapportant, **le Conseil** estime que les informations de la carte d'évaluation biologique (finalisée mais non rendue publique) doivent être partagées pour déterminer plus objectivement encore la pertinence de ce projet de PAD. Bien que la carte d'évaluation biologique ne confère aucun statut de protection, elle reconnaît la valeur biologique du site et pourrait inciter à une modification du PRAS en conséquence.

¹ https://environnement.brussels/sites/default/files/ilots_de_fraicheur_ensemble.pdf

Connexion des sites verts :

Le réseau écologique que forme le site avec les différents espaces verts/sportifs environnants (ex. parc Josaphat, complexe sportif et cimetière d'Evere, OTAN) ne semble pas avoir bénéficié d'une attention satisfaisante dans ce projet de PAD. De même, la connexion entre les différentes zones naturelles au sein de la friche est trop peu abordée. **Le Conseil** avance notamment la nécessité de maintenir les talus boisés pour garder les connexions au sein de la friche ainsi que les connexions extérieures.

Pollution sonore

Le Conseil insiste pour que plus d'attention soit accordée à la problématique du bruit et des vibrations. Effectivement, autant la pollution sonore que la nuisance vibratoire risquent d'augmenter fortement avec la mise à quatre voies du chemin de fer et l'augmentation prévue de 30% du trafic de marchandise ferroviaire.

1.2 Procédure de dialogue compétitif

Si **Le Conseil** ne remet pas en question la procédure du dialogue compétitif telle quelle, il insiste sur un maximum de transparence et une communication claire et constante envers la société civile et les citoyens, le projet du PAD Josaphat cristallisant de nombreux enjeux en matière de démocratie urbaine. Tant que la procédure de dialogue compétitif n'a pas abouti à l'attribution du projet, **le Conseil** estime qu'il faudrait suspendre cette procédure, en vue de sa proposition d'introduire un moratoire sur la construction (voir plus bas, « Logements sociaux » et « Conclusions »).

1.3 Mobilité

Il paraît aux yeux **du Conseil** que les installations au niveau du transport public pourraient s'avérer insuffisantes en vue de l'importante fréquentation future engendrée par le développement du site Josaphat (logements, bureaux, etc.); ceci tant au niveau des lignes de transport (voir point « Transports en commun » ci-dessous qu'au niveau des installations secondaires (ex. le nombre de places de parking voiture/vélo au niveau de la station RER). Dans ce projet annoncé comme exemplaire d'un point de vue environnemental, **le Conseil** estime que la place laissée à la voiture individuelle reste trop importante, et ce malgré la diminution des voiries et du parking en voirie. Les infrastructures prévues pour les modes de transport doux semblent suffisantes, mais pourraient être décrites de façon plus détaillée, notamment au niveau des cheminements de et vers la nouvelle gare. **Le Conseil** insiste pour que les cheminements de mobilité douce soient maximalelement séparés de la mobilité motorisée.

Trafic automobile au sein du site

La nouvelle mouture du PAD laisse entrevoir une amélioration en matière de mobilité automobile en ce qui concerne le trafic intérieur au site. En effet, la désolidarisation géographique des deux quartiers résidentiels et la baisse de densité devraient minimiser notamment le trafic de transit.

Transports en commun

Tout comme dans la première version du PAD, les garanties en matière d'opérationnalisation de la ligne de bus traversant le site sont absentes. Les aspects opérationnels n'ont pas été analysés avec assez de finesse pour assurer sa réalisation. L'offre en transports en commun influence fortement le recours à la voiture individuelle et constitue un levier incontournable pour diminuer le nombre de

véhicules en ville et y améliorer ainsi la qualité de vie. Une garantie d'augmentation des fréquences des lignes de transport 7, 64 et 65 de la STIB doit figurer dans le PAD.

Chemin de fer

Le Conseil salue la possibilité laissée dans l'aménagement du site d'opérer dans le futur un passage à 4 voies au sein du site. En effet, le train est un moyen durable d'envisager tant le transport de personnes que de marchandises. La présence de la ZIU rend cette possibilité d'acheminement de marchandises d'autant plus pertinente. Toutefois, cette augmentation du trafic ferroviaire ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie humaine et non-humaine. L'impact en matière de bruits et de vibrations est inévitable mais l'aménagement doit veiller à le minimiser. La mise à 4 voies ne devra pas non plus s'effectuer au détriment de la biodiversité. **Le Conseil** s'interroge également sur l'éventuelle démolition (ainsi que la pollution et la perte de matériaux qu'elle engendre) entraînée par la mise à 4 voies. Concernant le transport de personnes via la ligne 26 traversant le site, ni la construction de la gare ni une éventuelle augmentation des fréquences n'est garantie par le PAD.

Effets cumulatifs avec les autres projets d'ampleur à proximité

Le Conseil se demande si les effets cumulatifs en matière de mobilité des projets d'ampleur prenant place aux alentours ont été étudiés et pris en compte. Nous pensons notamment au PAD Médiapark et au projet Parkway. Ils impliquent de nombreuses modifications dans la fréquentation des voies carrossables autour et, dans une moindre mesure, au sein du site.

Saturation des voies carrossables existantes

A l'heure actuelle, les habitants des quartiers jouxtant le périmètre du PAD souffrent de la saturation des voies carrossables et de la dangerosité de différents nœuds de mobilité. L'addition de plusieurs milliers d'habitants semble mener à une inévitable aggravation de cette saturation qui pèse sur la qualité de vie dans les quartiers.

1.4 Construction et reconversion de bureaux

En ligne avec les remarques **du Conseil** sur le PAD Midi, il s'interroge sur la nécessité de nouveaux espaces de bureaux avec l'arrivée du télétravail depuis la pandémie. Il existe de nombreux bureaux vacants en lisière du site (notamment au niveau du Boulevard Léopold III). Est-ce que ceux-ci ont été pris en compte lors de la rédaction du PAD ? Une réflexion sur l'éventuelle reconversion de ses bâtiments vacants mérite d'y être intégrée.

1.5 Zone d'industrie urbaine

Le Conseil rappelle l'importance de la cohérence entre l'aménagement de la ZIU et les fonctions environnantes (logement et espaces verts). En effet, certaines activités industrielles (au sens large) sont incompatibles avec la fonction résidentielle (nuisances poussière, bruit, odeur, etc.).

1.6 Logements sociaux

Pour conserver le potentiel de la friche Josaphat en tant que zone naturelle et couloir de fraîcheur, **le Conseil** propose d'introduire un moratoire sur la construction dans la friche, et d'évaluer la possibilité de densifier les parties actuellement bâties (zone industrielle et immeubles de bureaux vacants en lisière du site). Si, cependant, l'on décide de construire, **le Conseil** estime que sur ce terrain public,

100% de logements publics devraient être bâtis avec une proportion de 60% *a minima* de logements sociaux locatifs afin de répondre aux besoins urgents des habitants de la région. Les 40% de logement publics résiduels devraient être affectés à une typologie qui permet au public de conserver la maîtrise foncière (type CLT). La proportion de 60% de logements sociaux est alors un seuil minimum qui devrait être revu à la hausse au cas où une partie des logements prévus est supprimés pour libérer des friches naturelles ouvertes telles que demandées par **le Conseil**.

Effectivement, la proportion de logements publics et privés n'a pas évolué depuis le précédent PAD, alors que la précarité des ménages s'est aggravée, que la proportion des ménages concernés a augmenté, et que la liste d'attente pour bénéficier d'un logement social s'est allongée (comptant maintenant plus de 49.000 ménages). Avec le travail réalisé pour le PAD Heyvaert en tête, **le Conseil** remarque qu'il n'est pas clair si les typologies de logement peuvent être intégrées aux volets réglementaires des PAD. **Le Conseil** y est favorable, et s'interroge dès lors sur la stabilité juridique de projets de PAD coulant ces éléments dans leur volet réglementaire. De plus, il demande aux autorités délivrantes d'y porter attention lors de la délivrance des autorisations demandées. Finalement, **le Conseil** estime que la proportion de logements sociaux à réaliser à l'échelle des possibles quartiers et sous-quartiers (et en fonction des éventuelles modifications du PAD) devra également figurer au volet réglementaire, afin de garantir leur présence dans l'opérationnalisation du projet.

1.7 Densités et hauteurs

Emergences

Le Conseil constate que le PAD Josaphat BIS maintient la tour R+20 (maximale) projetée au nord du site sur le territoire de la commune d'Evere. Sa présence dans la première version a pourtant été vivement critiquée lors de l'enquête publique de 2019, notamment par la CRMS. Le projet concrétisé devra donc être évalué quant à sa hauteur en tenant compte des désagréments qu'entraînent une construction de cette taille (en matière de tourbillons de vent, d'ombrage, de l'impact paysager et sur la biodiversité, de la difficulté de bonne gestion de l'espace public environnant des hautes tours, etc.). **Le Conseil** demande donc qu'une attention spéciale soit accordée à la qualité des espaces publics avoisinant (directement) les futures bâtisses. Il est également primordial que la tour R+20 ait une mixité de logements qualitatifs et non une concentration de tous les logements sociaux.

Finalement, **les organisations IEB et Brulocalis du Conseil** estiment qu'aucune construction dans et autour de l'ensemble de la zone concernée par la procédure de dialogue compétitif devrait dépasser 6 étages.

Baisse de densité

Bien qu'ayant baissé, la densité n'est pas organisée de manière optimale pour la préservation de la biodiversité existante. **Le Conseil** regrette également que la baisse de densité du logement sur l'ensemble du site (de 19%) se fasse au détriment du nombre de logements sociaux pourtant en carence dans la Région.

1.8 Phasage des chantiers

Le Conseil demande que les chantiers d'urbanisation du secteur 1, 2, 10a et 4 soient réalisés en dernier lieu. Cela laisserait la possibilité d'ajuster le projet à l'évolution des besoins de la Région et aux résultats des différents monitorings dont ceux portant sur la biodiversité.

De même, les équipements et logements sociaux au sein des différents projets doivent être construits dans le même temps que celle des autres fonctions.

1.9 Conclusions

Dans le cadre de ce PAD, **le Conseil** suggère un moratoire sur la construction de la partie résidentielle afin que la Région puisse se donner plus de temps de réflexion sur l'utilisation de cet espace libre unique. Est-elle certaine de son positionnement par rapport à cette question, tenant compte du potentiel unique du site au niveau de la gestion naturelle, climatique et hydrologique ? Le développement de ce PAD pourrait effectivement être déterminant pour la gestion de futurs espaces semblables. Il est également à noter qu'il s'agit d'une situation complètement incomparable aux PAD Midi et Heyvaert qui représentent des zones totalement urbanisées. La conservation de la friche Josaphat en tant que zone verte, avec ses fonctions écosystémiques bien connues, peut elle aussi faire partie d'une vision métropolitaine et ne doit pas être en contradiction du PRAS ou de la densification urbaine. **Le Conseil** estime donc qu'il faudrait maximalelement densifier les zones déjà bâties ; il pense notamment aux bâtiments de bureaux vacants en lisière du site et à la zone industrielle avoisinante qui peut être utilisée en construisant plus en hauteur.

*
* *