

PAD JOSAPHAT

PROCEDURE D'INFORMATION ET PARTICIPATION

RAPPORT DE SYNTHÈSE

CONTENU DU RAPPORT

I.	Introduction	1
II.	Liste des démarches et réunions	2
III.	Synthèse des principales observations du public	7
IV.	Comptes rendus des réunions d'information et de participation	24

I. INTRODUCTION

L'article 6 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 précise ceci :

Art. 6. § 1^{er}. Le déroulement de la phase d'information et de participation préalable à l'adoption du projet de PAD fait l'objet d'un rapport de synthèse rédigé par l'Administration.

§ 2. Ce rapport de synthèse comprend :

- 1° La liste complète des démarches entreprises, des réunions organisées et de toute autre initiative prise par l'Administration dans le cadre de l'exécution du présent arrêté;
- 1° La synthèse des principales observations formulées par le public concerné à propos du projet de PAD envisagé ;

3° Les comptes-rendus visés aux articles 3, § 4, et 5, § 2.

§ 3. Ce rapport de synthèse est :

- 1° joint au dossier soumis au Gouvernement en vue de l'adoption du projet de plan ;
- 1° publié sur le site internet de l'Administration, où il reste accessible jusqu'à la fin de la procédure d'adoption du PAD.

§ 4. Dans sa décision d'adoption du projet de PAD, le Gouvernement, motive expressément sa décision sur chaque point à propos duquel il s'est écarté des observations émises.

II. LISTE DES DEMARCHES ET REUNIONS

Voici la liste des démarches et réunions qui ont été entreprises dans le cadre de la procédure d'information et de participation du PAD Josaphat :

- Mise en ligne d'une page internet propre au projet sur le site internet de perspective.brussels en 2017
- Le 17 mai 2018, publication d'une pleine page dans les éditions bruxelloises de 3 journaux francophones (Le Soir, La Libre Belgique et La Capitale) et 2 journaux néerlandophones (Het Laatste Nieuws, Het Nieuwsblad) informant les citoyens de la tenue des réunions d'information et de participation ;
- Le 18 mai 2018, envoi d'un mail aux communes sur lesquelles s'étend le périmètre du projet de PAD concernant les réunions d'information et de participation, pour publication aux valves communales et sur leurs sites Internet ;
- Du 18 mai au 5 juillet, tenue de permanences chez perspective.brussels, deux demi-journées par semaine (mercredi après-midi et vendredi matin) ainsi qu'un soir sur rendez-vous (jeudi soir) ;
- Du 18 mai au 5 juillet, tenue d'un point de contact par mail, téléphone et courrier papier ;
- A partir du 24 mai, distribution de 10.000 cartes postales toutes-boîtes dans le quartier du PAD, invitant les citoyens aux réunions d'information et de participation et les informant des différents moyens de s'informer et de participer (permanences, point de contact) ;
- Le 2 juin 2018, publication d'un quart de page dans les éditions bruxelloises de 3 journaux francophones (Le Soir, La Libre Belgique et La Capitale) et 2 journaux néerlandophones (Het Laatste Nieuws, Het Nieuwsblad) informant les citoyens de la disponibilité, sur le site internet de perspective.brussels de :
 - o L'instruction du ministre-président adressée à perspective.brussels de procéder à l'élaboration d'un PAD ;
 - o Un document explicatif synthétisant le périmètre d'intervention envisagé, le diagnostic, les principaux enjeux identifiés et objectifs poursuivis ;
 - o L'adresse courriel, postale et le numéro de téléphone du point de contact auprès duquel le public concerné peut obtenir des informations à propos du PAD envisagé et demander à être invité aux réunions d'information et participation du 4 au 11 juin ;
 - o Un formulaire en ligne par le biais duquel le public concerné peut demander à être invité à la réunion d'information et de participation ;
- Le 6 juin 2018, envoi d'un mail aux communes sur lesquelles s'étend le périmètre du projet de PAD, les informant de la disponibilité, sur le site internet de perspective.brussels de :
 - o L'instruction du ministre-président adressée à perspective.brussels de procéder à l'élaboration d'un PAD ;
 - o Un document explicatif synthétisant le périmètre d'intervention envisagé, le diagnostic, les principaux enjeux identifiés et objectifs poursuivis ;
 - o L'adresse courriel, postale et le numéro de téléphone du point de contact auprès duquel le public concerné peut obtenir des informations à propos du PAD envisagé et demander à être invité aux réunions d'information et participation du 4 au 11 juin ;
 - o Un formulaire en ligne par le biais duquel le public concerné peut demander à être invité à la réunion d'information et de participation ;
- Le 18 juin 2018 (9h-11h30), tenue d'une permanence dans la commune d'Evere ;
- Le 18 juin 2018 (9h-11h30), tenue d'une permanence dans la commune de Schaerbeek ;
- Le 8 juin 2018 (11h) et le 11 juin 2018 (20h), tenue de 2 réunions d'information et de participation chez perspective.brussels ;



Figure 1 : Zone de distribution des toutes-boites



08/06/18 11:00
11/06/18 20:00

Josaphat

Plan d'Aménagement Directeur /
Richtplan van Aanleg

Réunions d'information et de participation / Info- en participatiesessies

Votre quartier bouge ! Uw wijk, in volle beweging !

Aménager un quartier mixte avec des logements, des activités productives, des écoles, un parc...

Inrichting van een gemengde wijk met woningen, handelsactiviteiten, scholen en een park.

RÉUNIONS DE PARTICIPATION

Lieu : perspective.brussels (métro Porte de Namur)
Vendredi 8 juin 11h-12h30 ou lundi 11 juin 20h-21h30

PERMANENCES du 18 mai au 11 Juillet

Sur www.perspective.brussels/PAD
Chez *perspective*, rue de Namur 59, 1000 Bruxelles
Les mercredis de 13h30 à 16h30
Les jeudis de 17h à 19h (uniquement sur rendez-vous)
Les vendredis de 9h30 à 12h30

Dans les communes de 9h à 11h30

Evere : lundi 18 juin
Schaerbeek : lundi 18 juin

CONTACT

courriel : pad-rpa@perspective.brussels
courrier : *perspective.brussels*, Département
Stratégie, rue de Namur 59, 1000 Bruxelles

Informations complémentaires, prises de rendez-vous, invitations à la réunion d'information et autres moments participatifs : www.perspective.brussels

PARTICIPATIEMOMENTEN

Locatie : perspective.brussels (metro Naamsepoort)
Vrijdag 8 Juni 11u-12u30 of maandag 11 Juni 20u-21u30

INFOPUNTEN vanaf 18 mei tot en met 11 juli

Via www.perspective.brussels/RPA
Bij *perspective*, Naamsestraat 59, 1000 Brussel
Op woensdagen, van 13u30 tot 16u30
Op donderdagen, van 17u tot 19u (enkel op afspraak)
Op vrijdagen, van 9u30 tot 12u30

In de gemeenten van 9u tot 11u30

Evere : maandag 18 juni
Schaerbeek : maandag 18 juni

CONTACT

e-mail : pad-rpa@perspective.brussels
postadres : *perspective.brussels*, Departement
Strategie, Naamsestraat 59, 1000 Brussel

Voor bijkomende informatie, het maken van een afspraak, of uitnodigingen voor de informatiemomenten en participatieve bijeenkomsten : www.perspective.brussels

Editeur responsable / Verantwoordelijke uitgever : Christophe Soit, Directeur général / Directeur-generaal perspective.brussels - rue de Namur / Naamsestraat 59 - 1000 Bruxelles / Brussel - Photo / Foto : Reporters © sau-msi.brussels



Figure 2 : Toutes-boites

Bruxelles bouge !

Du 4 au 11 juin 2018 : la semaine des grands projets urbains

Les quartiers stratégiques de la Région bruxelloise vont profondément se transformer dans les années à venir. Pour accompagner leur développement, le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale a chargé* perspective.brussels (administration bruxelloise en charge de la planification territoriale) d'élaborer des projets de Plans d'Aménagement Directeurs (PAD). L'état des lieux et les grands enjeux des 10 premiers d'entre eux seront présentés au public du 4 au 11 juin 2018. Toute l'info sur www.perspective.brussels



Participez !

Réunions de participation

Lieu : perspective.brussels (métro Porte de Namur).
Chaque quartier fera l'objet de deux réunions de présentation, pour permettre à un maximum de personnes intéressées de participer.

	Lundi 4 Juin	Mardi 5 Juin	Mercredi 6 Juin
11h-12h30	Herrmann-Debroux	Mediapark	Heyvaert
13h-14h30	Casernes	Gare de l'Ouest	Porte de Ninove
18h-19h30	Heyvaert	Casernes	Mediapark
20h-21h30	Porte de Ninove	Herrmann-Debroux	Gare de l'Ouest
	Jeudi 7 Juin	Vendredi 8 Juin	Lundi 11 Juin
11h-12h30		Josaphat	Midi
13h-14h30		Loi	Bordet
18h-19h30	Midi		Loi
20h-21h30	Bordet		Josaphat

Contact

courriel : pad-rpa@perspective.brussels / courrier : perspective.brussels,
Département Stratégie, rue de Namur 59, 1000 Bruxelles.

Permanences

A partir du 18 mai et pendant 30 jours après la date de la présentation, nous répondons à vos questions, recueillons vos observations et suggestions.

Sur www.perspective.brussels/PAD

Chez perspective.brussels, rue de Namur 59, 1000 Bruxelles

- Les mercredis de 13h30 à 16h30
- Les jeudis de 17h00 à 19h00 (uniquement sur rendez-vous)
- Les vendredis de 9h30 à 12h30

Dans les communes de 9h à 11h30

Anderlecht (Heyvaert, Porte de Ninove, Midi) : **lundi 18 juin**

Auderghem (Delta-Herrmann-Debroux) : **mercredi 20 juin**

Bruxelles (Porte de Ninove, Heyvaert, Bordet, Loi) : **lundi 18 juin**

Evere (Josaphat, Bordet) : **lundi 18 juin**

Ixelles (Casernes) : **jeudi 21 juin**

Molenbeek (Heyvaert, Porte de Ninove, Gare de l'Ouest) : **mardi 19 juin**

Saint-Gilles (Midi) : **mercredi 20 juin (9h-11h)**

Schaerbeek (Mediapark, Josaphat) : **lundi 18 juin**

Watermael-Boitsfort (Delta-Herrmann-Debroux) : **lundi 18 juin**

Informations complémentaires, prises de rendez-vous, invitations à la réunion d'information et autres moments participatifs : www.perspective.brussels



* Par Arrêtés ministériels du 8 mai 2018 (M.B. 14 mai 2018), conformément à 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 plans d'aménagement directeurs.

Éditeur responsable : Christophe Söll, Directeur général de perspective.brussels - rue de Namur 59, 1000 Bruxelles / Photos : Droits Réservés

Figure 3 : Publication journaux du 17 mai 2018

La semaine des grands projets urbains

À partir du 4 juin

retrouvez toute l'information relative aux projets de Plans d'Aménagement Directeurs (PAD) sur www.perspective.brussels*

● **L'instruction du Ministre Président** adressée à perspective de procéder à l'élaboration d'un projet de PAD

● **Un document explicatif** par PAD, synthétisant :

- le périmètre d'intervention envisagé
- le diagnostic
- les principaux enjeux identifiés et les objectifs poursuivis

● **L'adresse courriel, l'adresse postale et le numéro de téléphone du point de contact** auprès duquel le public concerné peut :

- obtenir des informations à propos du PAD envisagé
- demander à être invité aux réunions d'information et de participation du 4 au 11 juin

● **Un formulaire en ligne** par le biais duquel le public concerné peut demander à être invité à la réunion d'information et de participation



* Conformément à 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 plans d'aménagement directeurs.

Éditeur responsable : Christophe Soil, Directeur général de perspective.brussels - rue de Namur 59, 1000 Bruxelles

courriel : pad-rpa@perspective.brussels / courrier : perspective.brussels, Département Stratégie, rue de Namur 59, 1000 Bruxelles / téléphone : 02 435 42 00

Figure 4 : Publication journaux du 2 juin 2018

PROCEDURE

Processus d'information et de participation

- Observe que les étapes de la procédure et le moment où s'exprimer ne sont pas clairs ;
- Demande de clarifier la prise en compte des réclamations transmises par les citoyens à l'occasion du processus d'information et de participation et la forme que cela prendra ;
- Se questionne sur les moyens pour faire entendre sa voix ;
- Observe que l'avis de la population ne semble pas pris en compte ;
- Observe que les procédures de consultation du citoyen sont organisées de façon opaque dans le but de faire passer en force ce projet ;
- Demande que les séances d'information ne soient pas présentées par les urbanistes de Perspective, qui sont juges et parties et dont plusieurs sont issus de cabinets ministériels ;
- Demande que les animateurs des séances d'information soient des spécialistes formés à la participation, n'aient pas d'intérêts à la cause et soient situés au-dessus de la mêlée ;
- Regrette que la phase de participation n'ait pu commencer que tardivement alors que l'élaboration du PAD est déjà très avancée, que la Région a déjà lancé un concours pour nommer un promoteur sur une première partie de la Friche, a déjà identifié les « candidats » et programme déjà les premiers travaux ;
- Observe qu'il serait intéressant de pouvoir s'exprimer sur le processus de participation en lui-même ;
- Observe qu'un mois est trop court pour analyser le projet et formuler des remarques ;
- Demande qu'il y ait davantage de consultation, une autre concertation de la population (notamment sur la question du nombre d'étages, du type de commerces, etc.), un temps de réflexion organisé pour prendre la mesure de ce projet, des dispositifs de discussions et de dialogue (série d'ateliers) etc. ... ;

Accès à l'information

- Observe un manque de diffusion de l'information, qu'il n'a pas été possible de prendre connaissance du projet ;
- Observe que l'accès à la connaissance de l'ensemble du projet et aux informations disponibles est limité, orienté et incomplet et que les remarques et suggestions ne peuvent donc qu'être limitées dans la même mesure ;
- Demande un accès à tout document relatif au projet et que ces documents soient rendus accessibles plus tôt ;
- Observe que la publication des différentes études réalisées, ainsi que de tout document relatif au projet, est un prérequis indispensable : une des conditions sine qua non d'une réelle participation-concertation des citoyens ;
- Observe que les questions de mobilité sont très peu détaillées dans les documents mis en ligne.
- S'interroge sur l'interlocuteur à avoir pour avoir accès aux documents ;
- Demande des études d'incidences détaillées et des solutions préalables à une réelle consultation populaire ; études qui porteraient sur la mobilité, l'environnement, les nuisances, et une prise en compte des aspirations citoyennes ;

Processus participatif large en lien avec l'élaboration du projet urbain

- Demande à quel moment de la procédure d'élaboration du PAD les communes seront invitées à donner leur avis et quel sera le poids de cet avis ;
- Observe un manque/une absence de concertation et de dialogue avec les citoyens, notamment des quartiers environnants : Terdelt, Gillisquet, Conscience, Loisir, Oasis, Léopold III, Wahis, Lambermont, Meiser, Reyers, Chaussée de Louvain, Parc Josaphat, etc. ;
- Observe que les citoyens ont fait preuve de nombreuses initiatives et organisations autour de Josaphat et ont demandé à plusieurs reprises et explicitement de participer à la conception du PAD et de la phase 1, ce qui a été ignoré ;
- Se questionne sur les liens avec des acteurs de terrain ;
- Demande que les acteurs de l'utilisation temporaire auto-organisée participent à l'élaboration d'un plan d'action régional, du plan directeur pour la première phase du développement de Josaphat et de l'élaboration du cadre de la gestion transitoire avec les citoyens actuels.
- Se questionne sur la place donnée à la participation citoyenne dans le cadre du dialogue compétitif.
- Souligne un risque de décisions faites en petits comités vu le manque de transparence et le fait que le PAD est un instrument très puissant ;

Acteurs

- Se questionne sur l'autorité délivrant les permis ;
- Remet en question la gouvernance bruxelloise ;

L'outil PAD

- S'interroge vis-à-vis du nouvel outil PAD et de son utilité si ce n'est pour déroger plus facilement et plus rapidement au Plan Régional d'Affectation du Sol et aux règlements d'urbanisme ;
- Observe que le propriétaire et la Région peuvent décider du programme sans contrainte et obligation en terme de législation par le biais du volet réglementaire du PAD, pouvant déroger aux réglementations existantes ;
- Constate que le PAD est un nouvel instrument et de trop nombreux PAD sont lancés simultanément ;
- Propose une procédure différente incluant davantage de participation et un développement phasé ;
- Observe que le plan directeur actuel ne résout pas les problèmes et empêche les équipes de conception d'élaborer une solution viable ;
- Demande que le PAD ne devienne pas une camisole de force ;

Adoption du PAD

- Observe que les arguments des habitants ont été récupérés pour justifier les choix faits ;
- Demande qu'aucune décision ne soit prise sans l'avis et l'accord des riverains ;
- Demande que les aménagements prévus soient soumis au vote et, après consultation et en connaissance de cause, d'avoir une majorité en faveur de l'ensemble des travaux, à hauteur de 75% minimum d'avis favorables des riverains ;
- Demande d'attendre l'approbation du PRDD et du Plan Good Move avant de se lancer dans l'approbation de PAD ;
- Observe que décider dans la précipitation électorale est inadéquat ;
- S'oppose au projet en l'état ;
- Observe que le projet est imposé par la force ;
- Se questionne sur les recours possibles ;

INTENTIONS DU PROJET

- Observe que cette friche a un grand potentiel pour développer un projet ambitieux ;
- Demande de développer un site phare, un repère pour améliorer l'image de Bruxelles et de Schaerbeek ;
- Recommande d'étudier et d'apprendre des projets sur les espaces perdus autour du monde comme Milano City Life ou Bosco Verticale ;
- Observe la disparition du caractère « vert et durable » et de l'aspect éco-quartier du projet (pas de réalisations concrètes en terme de gestion des énergies, de l'eau, de la mise en commun de services, d'espaces verts et de convivialité de qualité ou de potager communautaire) ;
- Observe que le projet actuel tient très peu compte des nouveaux défis des villes au XXIème siècle et ne propose rien d'innovant ;
- Demande d'être plus ambitieux et de repenser profondément le projet en terme de logement, de gestion partagée, de durabilité environnementale, d'innovation, demande de créer la ville de demain écoresponsable où nature et culture se côtoient, à même de relever les défis des villes au XXIème siècle (réflexion sur le « vivre ensemble », la gestion des énergies, le bien-être, l'aspect récréatif, les commerces et services de proximité, l'éducation, la gestion de la pollution, l'alimentation locale, mobilité douce, 'grassroots' citoyen, développement de la nature en ville, etc.) ;
- Observe que ce nouveau quartier résidentiel n'a pas d'identité ;
- Demande d'une ville humaine, solidaire, en bien commun, où les habitants (anciens et nouveaux) sont au cœur du débat et sont partie prenante des projets ;
- Demande de garantir la qualité de vie dans la ville et contribuer à celle de tous les résidents de la région ;
- Demande de développer un projet d'urbanisation favorable à la santé (comme le recommande l'OMS.) par l'implémentation d'une évaluation d'impact sur la santé au stade précoce du projet ;
- Observe que les contours du projet voulu par la Région semblent uniquement répondre à des considérations financières (rentabiliser l'espace en le sur-densifiant) et électoralistes de communication, à quelques mois des élections communales et régionales ;
- Observe que le programme qui est prévu est intimement lié aux budgets que la Région peut allouer à ce développement et à ce business plan ;
- Demande de pouvoir comprendre l'économie du projet, demande de rendre disponible le business plan ;
- Demande de promouvoir un équilibre entre les fonctions ;
- Observe qu'on retrouve peu dans le PAD les idées du collectif Commons Josaphat ;
- Demande de prendre en considération la proposition de "quartier en bien commun" de Commons Josaphat ;
- Observe que le projet dans son état actuel n'est pas acceptable au niveau de l'impact de ce nouveau lotissement dans les quartiers avoisinants.
- Demande de ne pas perdre de vue la cible principale (un riverain verra surtout les problèmes, quelqu'un qui cherche une maison demandera quand il peut emménager).

PHASAGE/PLANNING

- Se questionne sur le phasage de l'ensemble du projet, la date de début des travaux, date de début et fin de la phase Gillisquet-Latinis ;
- Suggère d'entamer le redéveloppement du site par la zone industrielle (économiquement intéressant) ou encore de commencer par le côté d'Evere ;
- Suggère d'avoir en phase zéro la rénovation des entreprises qui se trouvent déjà sur la friche ;
- Demande d'avoir un dialogue avec les Commons Josaphat lors des phases 2 et 3 pour étudier leurs propositions de développement socialement durable ;

- Se questionne sur le fait de réaménager la gare dans la dernière phase alors que la question de la mobilité est cruciale et non résolue ;
- Se questionne sur les outils prévus pour éviter que les logements et programmes publics ne soient développés que bien après les programmes les plus rentables (cf. précédent Tour & Taxis) et sur les moyens envisagés pour contraindre un phasage pertinent à cet égard ;
- Se questionne sur l'intégration des conclusions du futur RIE lors de la phase 1 du dialogue compétitif et sur la pertinence d'attendre avant de lancer cette consultation ;
- Observe que le développement du site en phases, empêche - à l'heure actuelle - d'avoir une vue d'ensemble sur le "coût écologique" du projet ;
- Se questionne sur le fait que la gestion transitoire prévue n'a pas encore été mise en place ;
- S'interroge sur les choix fait pour la gestion transitoire ;
- Observe que Schaerbeek grandit et a besoin de davantage de logements maintenant et non pas dans 15 ans ;
- Demande que le projet avance plus vite, de construire aujourd'hui pour demain et non pas demain pour hier ;

FONCIER

- S'oppose à la construction d'une des dernières réserves foncières ouvertes à Bruxelles alors qu'il reste des terrains inoccupés (Noordwijk) ;
- Se questionne sur la gestion des questions de maîtrise foncière de cette dernière grande réserve régionale ;
- Met en avant que la maitrise foncière à long terme de l'ensemble du site n'est pas nommée en tant que tel dans les enjeux.
- Observe que la Région devrait s'assurer d'une maîtrise foncière pérenne sur le site de Josaphat ;
- Demande que tous les terrains de cet espace public restent publics.
- Observe que dans 20 ans une partie des logements sociaux sera vendue et que la proportion de logements privés passera de 55 % à 75% ;
- S'interroge sur l'existence d'une consultation citoyenne sur la légitimité ou la pertinence de la vente du sol ;
- S'oppose à ce que l'administration vende une partie d'un bien public à des promoteurs privés et cela sans en demander l'autorisation aux citoyens ;
- Observe que des discussions pour maintenir plus de foncier public via des mécanismes du type Community Land Trust ne semblent pas engagées dans le dialogue compétitif en cours ;
- Se questionne sur les moyens du PAD pour garantir une maîtrise foncière publique future (via le volet réglementaire ou via le volet stratégique, et l'implication éventuelle de Citydev), et sur l'utilisation de droits réels, sur les transferts de propriété et sur les garanties permettant la maitrise du foncier sur le long terme. ;
- Observe que Commons Josaphat a démontré qu'il était possible de développer un plan financier pour le quartier Josaphat en gardant le sol public ;
- Se questionne sur d'éventuelles expropriations prévues à hauteur des avenues Conscience-Gillisquet ;
- S'interroge vis-à-vis des plus-values et moins-values générées par l'élaboration d'un PAD ;
- Craint de voir la classe moyenne obligée de vendre ses maisons ;
- Observe que les gabarits projetés vont entraîner une baisse du prix des maisons qui ont actuellement un prix assez élevé ;
- Demande de penser aux fonctions économiques qui deviendront indispensables à Bruxelles, d'ici 2030 au lieu de faire reposer l'essor économique de la ville sur un mécanisme de spéculation immobilière ;
- Observe que le choix fait en ce qui concerne la forme urbaine favorise la grande propriété foncière et par conséquent la spéculation immobilière ;

- S'interroge sur l'existence de garanties d'accessibilité aux logements pour ceux qui ont le plus de mal à se loger à Bruxelles (personnes avec de faibles revenus, familles nombreuses, familles monoparentales, personnes à une mobilité réduite, personnes âgées) et des mesures prévues pour garantir cela sur le long terme ;
- Demande que le PAD fixe l'affectation prioritaire des charges d'urbanisme en faveur de logements sociaux et d'équipements d'intérêt collectif ;
- S'interroge sur des mesures prévues par le PAD pour inciter les développeurs privés à utiliser les charges d'urbanisme pour la création de logements sociaux ;
- Demande de mettre en place une procédure participative qui pourrait prendre la forme d'un comité s'intéressant à la réflexion et aux décisions sur l'affectation des charges d'urbanisme ;

DENSITE

- Demande que le rapport plancher sol soit mentionné ;
- Demande de s'appuyer sur les études globales sur la densité réalisées préalablement ;
- Demande de connaître le nombre de logements, d'habitants, de voitures ;
- Observe qu'aucun chiffre précis en terme de logements n'a été présenté, mais uniquement des pourcentages ;
- Observe que le nombre de logements prévus (1600 logements - soit +/- de 5000 à 7000 habitants) est trop élevé au regard de l'implantation de la friche Josaphat dans une cuvette comportant peu d'accès et au regard des accès des quartiers environnants ;
- Observe que la densité prévue va bouleverser les équilibres des quartiers avoisinants ;
- Observe que les quartiers avoisinants sont déjà densément peuplés, avec une densité déjà supérieure à la densité de la région (7300/ 7.454 habitants au km²) ;
 - o 16.344 habitants au km² pour Schaerbeek
 - o 11.000 habitants par km² (selon les chiffres 2016 de l'IBSA Bruxelles)
 - o La commune la plus peuplée de Bruxelles, Saint-Josse, compte 237 habitants par hectare. Dans les quartiers environnants de Terdel et de Conscience, la densité est respectivement de 139 et 165 habitants par hectare. Au centre de Bruxelles, la moyenne est de 100 maisons par hectare.
- Observe que le nombre trop élevé de logements risque de transformer la friche en zone de "HLM" avec tous les problèmes que cela peut engendrer (sécurité, etc.) ;
- Observe que le nombre de logements est loin de celui prévu dans le plan 2007-2008 des deux communes (aux alentours de 800 à l'époque) ;
- S'oppose à la densité prévue pour le quartier qui est trop élevée ;
 - o entre 21 et 29.000 habitants par km² ;
 - o 6.400 personnes sur 20 hectares équivaut à une densité de 32.000 habitants par km² (deux fois plus que la densité schaarbeekoise, quatre fois plus que la densité régionale) ;
 - o près de 1 600 unités résidentielles, avec un peu moins de 4 400 habitants et réparties sur 14 hectares, ce qui correspond à environ 313 habitants par hectare ou 114 unités résidentielles par hectare ;
- Demande de revoir le nombre de logements à la baisse ;
- Demande que la friche n'accueille que la moitié des logements prévus soit 800.
- Observe que la densité à Bruxelles (7000 habitants par km²) est très inférieure à celles de villes comme Séoul (12 000 habitants par km²) ;
- Recommande de chercher ailleurs, d'inclure de nouveaux concepts comme des espaces partagés pour augmenter la densité ;
- Observe que Bruxelles va grandir et la densité va augmenter ;
- Observe que la densité proposée (64 logements par hectare) est trop faible pour répondre à la pénurie de logements (l'objectif est de 100 logements par hectare pour Bruxelles) ;

AFFECTATIONS

- Se questionne sur le programme en terme d'affectation et de répartition (public/privé) de logements ;
- S'interroge sur la marge de manœuvre de la Région pour changer le % d'équipements par rapport aux logements, etc., lors du dialogue compétitif ;
- Observe que peu de changements ont été apportés par rapport au projet présenté en décembre 2015, si ce n'est une réduction de 200 habitations, mais les chiffres demeurent incertains ;
- Demande de connaître le programme de la Tour Evere ;

Temporaire

- Demande de prévoir une occupation temporaire (comme des potagers, un parking, parc récréatif, remplacement pour marche midi etc. ...) ;
- Observe que l'occupation temporaire du site a mis en service comme un laboratoire urbain et de travail avec une gestion partagée, des structures innovantes, une économie circulaire, une production alimentaire urbaine, une cohésion sociale dans les espaces publics, etc. présentant un potentiel extrêmement riche qui peut contribuer à la forme de la ville de demain ;

Équipements

- Se questionne sur la prise en compte des besoins de la population locale en terme d'activités, sur le calibrage des infrastructures d'équipements (scolaires notamment) par rapport aux besoins des habitants nouveaux ou par rapport aux besoins de l'ensemble de la commune (qui connaît notamment un manque criant d'écoles francophones et néerlandophones, mais aussi de crèches par exemple) ;
- Observe que les infrastructures existantes environnantes ne suffisent déjà pas aux besoins de la population existante ;
- Observe qu'offrir de nombreuses infrastructures permettrait de désenclaver le nouveau quartier en amenant les habitants actuels sur le site ;
- S'interroge sur les mesures prévues par le PAD pour que les équipements d'intérêt collectif répondent aux besoins de la population voisine ;
- Demande d'exploiter l'influence supra-locale du site pour répondre aux besoins et aux pénuries de la Région bruxelloise ;
- Demande d'avoir :
 - o De vrais commerces de proximité (la zone commerciale "Carrefour-Delhaize" n'est pas suffisante) ;
 - o Un espace pour un marché public ;
 - o Des circuits courts ;
 - o Des commerces artisanaux, bio et gastronomiques ;
 - o Un fab lab style Molengeek ;
 - o Une crèche ;
 - Observe que l'accueil de la petite enfance prévue sur le site ne pourra suffire aux nouveaux arrivants alors qu'il existe déjà des besoins criants pour plus de places ;
 - o Une ferme urbaine ;
 - Suggère que la ferme urbaine puisse être en lien avec l'école ;
 - o Une école ;
 - Observe que la construction d'une école unique sur le site face à la pénurie existante à Bruxelles ne paraît pas suffisant ;
 - Observe qu'aucune école néerlandophone n'a été prévue, alors que, d'une part, il y a énormément de demandes pour ces institutions à Schaerbeek et que, d'autre part, il existe des primes pour que les néerlandophones se réinstallent en Région bruxelloise ;

- Observe que le domaine de l'éducation ne peut s'offrir le luxe de solutions improvisées ;
- S'interroge sur l'identité du promoteur de cet aspect crucial pour le devenir de ce quartier ;
- Des équipements sportifs en complément des clubs sportifs aux alentours ;
- Une auberge de jeunesse en lieu et place d'un hôtel ;
 - Demande de développer une offre alternative, de type auberge de jeunesse ou autre, orientée sur les infrastructures sportives et l'offre locale situées à proximité, plutôt qu'une offre hôtelière classique ;
- Un espace mémoriel ;
- Un parc digne de ce nom ;
- Des ateliers ;
- Le maintien du cirque ;
- De la baignade en plein air ;
 - Observe qu'un des équipements qui fait défaut dans toute la région est la baignade en plein air ;
 - Observe que de nouveaux modèles d'utilisation mixte des bâtiments hybrides nous permettent la baignade en plein air sans compromettre le programme proposé ;
 - Observe qu'une piscine extérieure présente de nombreux avantages (lieu intergénérationnel, santé, social, etc.) ;
- Se questionne sur les équipements et services à la personne (maisons médicales, culture) prévus ;
- Demande la prise en compte de l'impact du projet sur la maison pour personnes âgées existant à proximité de la gare (entrées/sorties de site ont été prévues à ce niveau-là) ;

Développement économique

- S'interroge sur la nature des espaces de bureau (co-working, grandes entreprises...) ;
- Demande une augmentation de la part des espaces dédiés aux activités économiques. ;

Logements : mixité

- S'interroge sur le nombre de logements développés par le Community Land Trust Bruxelles ;
- S'interroge sur l'existence de quotas minimums de logements sociaux en fonction de la taille de l'opération ;
- Se questionne sur le pourcentage de logements sociaux faisant un « quartier mixte », et si 45% de logements sociaux fait de ce quartier un quartier mixte (référence aux ratios de Terdel) ;
- Demande d'avoir une mixité sociale ;
- Observe que le site Josaphat est un important foncier public avec l'opportunité de répondre aux déséquilibres locaux en matière de logements publics et sociaux ;
- Observe que les seuls logements véritablement publics sont les 22% de logement social puisque les logements Citydev sont en réalité des logements privés développés par un promoteur public ;
- Salue l'audace de prévoir 25% de logements sociaux (par rapport à d'autres grands développements à Bruxelles) ;
- Estime que 25% de logements sociaux est un minimum sur un terrain public ;
- Suggère de fixer un pourcentage de logements sociaux par PAD : 15 % pour les projets privés de plus de 1000 m2 et 25 % pour les projets de plus de 10.000 m2 ;
- Demande que 60% des logements soient sociaux ou équivalent ;
- S'interroge sur les possibilités d'augmenter le nombre de logements sociaux acquisitifs ;
- Suggère de développer une proportion bien plus importante de logements publics locatifs ;
- Observe qu'il y a trop de logements sociaux prévus ;
- Demande de diminuer le pourcentage de logements sociaux à 30% sur le site ;

- Demande que les autorités communales d'Evere actuelles s'inscrivent dans l'héritage du mayorat de Franz Guillaume en soutenant le développement de logements sociaux sur le site de Josaphat.
- Observe qu'à Schaerbeek le bâti est souvent dégradé et les conditions de logement mauvaises : de nombreux ménages sont susceptibles d'être mieux logés à l'avenir dans des logements sociaux neufs ;
- Demande d'encourager la production de logements sociaux à Schaerbeek afin de rattraper le retard ;
- Rappelle que l'objectif d'atteindre une part de 15% de logements sociaux à l'échelle de la Région avait été annoncé sous la législature précédente ;
- S'inquiète concernant l'ambition de fournir des logements abordables à Bruxelles ;
- Se questionne sur l'existence d'une obstruction au logement social par les communes ;
- Demande de ne prévoir aucun logement social car Schaerbeek est une commune pauvre ;
- Observe que les logements sociaux prévus représentent 45% du parc de logements alors que le quartier est déjà largement pourvu en logements sociaux, avec une densité qui dépasse largement la moyenne régionale ;
- Demande de revoir la proportion de logements sociaux en analysant outre le nombre de logements sociaux existant sur Schaerbeek, le nombre de logements existants dans l'ensemble des quartiers paupérisés (pauvreté, chômage, délabrement) ;
- Demande de restaurer des immeubles en mauvais état dans plusieurs quartiers de la commune ;
- Demande que le débat sur la mixité sociale soit mené publiquement et largement, à l'échelle de l'ensemble de la Région, avec des intervenants du monde académique et du monde associatif (RBDH) et que les conclusions en soient largement diffusées ;
- Demande de déconstruire les préjugés à l'égard du logement social et de ses occupants ;
- Se questionne sur la nécessité de construire un gigantesque complexe juste à côté de quartiers calmes et ultra-résidentiels considérant les projets immobiliers voyant le jour depuis quelques années dans les environs (Parking RTBF, Chaussée de Louvain près d'RTL, immeubles rénovés boulevard Léopold 3, site de la RBTF/VRT) ;
- Suggère qu'il faudrait quelques immeubles de standing dans un grand parc ;
- Demande que la tour Evere soit réservée à du logement privé ;

Typologie des logements

- Suggère la possibilité de former des habitats groupés (des activités tournées vers le quartier, un esprit de partage, etc.) ;
- Suggère d'envisager du logement dédié à des seniors (type habitat groupé ou autre), de favoriser l'échange intergénérationnel (favorise la mixité à côté des familles, participe au côté durable en général, étant donné qu'il y aura de plus en plus de seniors d'ici les années à venir) ;
- Observe qu'il est vital économiquement et sociologiquement de garder les familles avec enfants en ville ;
- Observe que les Belges n'aiment vivre en appartement et n'aimeront jamais, les efforts faits par le Roi Léopold II pour changer cela n'ont rien changé.
- Suggère d'envisager des concepts comme « la maison dans le ciel » ;
- Suggère de mettre en place des habitats légers, auto-construits, répondant à un besoin immédiat, permettant à Josaphat d'être restauré en "friche" une fois que le parc immobilier existant aura été adapté à Bruxelles pour répondre au besoin croissant de logements abordables ;
- Suggère d'envisager des modes d'habiter plus économes en espaces (cohabitation, petites maisons, CLT, autopromotion (baugruppen), etc.) ;
- Demande que tous les logements soient réalisables par le principe de la CLT.
- Demande un habitat à échelle humaine.

- Remarque que les habitats innovants développés en « autopromotion » apportent une énorme plus-value sociétale à la ville, et cela à plusieurs niveaux : habitants engagés et investis dans le quartier, création d'équipements et d'espaces collectifs au profit de la collectivité, logements durables ;
- Observe que l'approche participative du CLTB pourrait contribuer à l'appropriation de ce nouveau quartier par les habitants, et à créer des liens avec le tissu urbain existant ;
- Interrogation sur les moyens prévus dans les PAD pour faciliter la création des habitats innovants (certains ilots réservés pour ce type de projets, inciter ou d'obliger les développeurs à collaborer avec ce type d'initiatives) ;

Sécurité

- Demande de sécuriser les fonds de jardins ;
- Observe que les habitants sont toujours en attente de clôtures ;
- Observe que des cheminements sont proposés sur les talus, situés immédiatement à l'arrière des jardins privés, ce qui risque d'augmenter le nombre de vols dans les maisons situées à proximité de ces nouveaux chemins publics ;
- Se questionne sur la sécurisation des habitations situées à proximité des circulations piétonnes ;

SOCIO-ECONOMIE

- Se questionne sur le développement d'une vision intégrant le concept d'économie circulaire ;
- Demande de penser une économie durable ;
- Interrogation sur la vision de la production alimentaire urbaine et sur la prise en compte de la politique « Good Food ».
- Se questionne sur les actions que peut prévoir le PAD pour privilégier les acteurs locaux ;
- Se questionne à propos des projets concernant la zone industrielle en déclin ;
- Suggère que l'industrie envisagée propose la récupération et réutilisation de matériaux et même fournisse les matériaux de construction pour le quartier ;
- Suggère que la zone industrielle soit liée à des projets éducatifs ;
- Observe que le chômage chez les jeunes s'élève à 30% à Schaerbeek ;
- Se questionne sur l'apport du projet en terme d'emplois et perspectives d'avenir chez les jeunes à Schaerbeek ;
- Observe qu'en matière sociétale et culturelle rien d'inspirant n'est proposé dans le projet ;
- Observe que le projet manquant d'ambition, il n'attira pas le développement économique ;
- Observe qu'un lieu de baignade pourrait attirer les activités commerciales dans ses environs ;

FORME URBAINE ET INTEGRATION

Enclavement

- Observe que le site risque de rester divisé, isolé et tourné sur lui-même malgré le projet de PAD.
- Se questionne sur les liens prévus avec les quartiers environnants considérant la taille et l'implantation du projet notamment pour éviter un effet ghetto ;
- Observe qu'il est positif qu'il y ait une répartition des activités sur le site avec l'industrie et la restauration au centre et les magasins locaux en périphérie et que cela favorise le désenclavement du quartier ;
- Se questionne sur l'existence d'une éventuelle étude de l'option consistant à couvrir ou dévier la voie ferrée qui constitue un espace perdu représentant 25% du terrain et est une véritable barrière.

- Suggère l'ajout d'une nouvelle règle posant une exception : "Indien men kan aantonen dat een overkapping van het spoor en het realiseren van een meerlagige stad resulteert in een hogere woonkwaliteit en dat niet ten koste is van de gemiddelde woonkost, dan is deze optie te overwegen. Met meerlagige stad bedoelen we: de huidige uitgraving van ongeveer 8 m diepte overkappen en de onderste verdiepingen benutten voor verkeer, stockage, ambachtelijke functies en autobergplaatsen."

Architecture

- Se questionne sur les moyens prévus en vue d'éviter un vieillissement rapide du nouveau bâti ;
- Demande de ne pas rajouter des immeubles non esthétiques et très denses comme ceux construits le long du boulevard Léopold III, du boulevard Général Wahis, dans le Parc Albert (Terdelt) ;
- Demande d'assurer la haute qualité architecturale des nouveaux immeubles, avec une attention spéciale quant à la qualité de la tour de logements envisagée.
- Suggère de permettre de diviser le projet en plusieurs sous-projets pour permettre une architecture plus variée ;
- Observe que le choix de cette forme urbaine favorisant la grande échelle (tour) densifie en faisant perdre au tissu urbain son caractère et nuit à la vie dans les espaces publics et aux initiatives citoyennes ;
- Observe que d'autres formes plus urbaines que la tour permettent d'atteindre une densité élevée tout en maintenant de l'espace public (îlots ouverts ou semi-ouverts) ;
- Observe que l'implantation de la Tour Evere est inadaptée à cet endroit où la "Skyline" est horizontale et basse, et donne une impression négative à l'entrée vers Evere ;
- Observe que les entreprises ne sont pas intégrées dans le tissu et gaspillent de l'espace ;

Espaces publics

- S'oppose à la longueur et l'étroitesse anxiogène de l'espace vert prévu le long du chemin de fer ;
- Demande de clarifier l'usage de l'espace vert entre les bâtiments ;
- Demande que l'implantation des constructions envisagées rue du Tilleul soit faite dans le respect des espaces potagers présents à cet endroit ;
- Observe que la très grande majorité des surfaces vertes prévues pour le moment restent très périphériques : le long de la voie de chemin de fer (impropre à la construction) ou sur des talus, inaccessibles au public. (L'image principale du site donne une impression trompeuse de « vert » qui est en très large majorité liée aux toits végétalisés des immeubles, l'impression sera toute différente, vue du sol.) ;
- Demande de préserver le caractère ouvert et ludique de la friche.
- Suggère de planter des arbres fruitiers dans l'espace public et expose les bénéfices possibles (transformation des fruits, participation à la biodiversité) ;
- Suggère que le terrain reste non bâti ;
- Suggère de faire des jardins collectifs ouvert au public ;
- Suggère de pas utiliser de barrières, et si nécessaire des barrières naturelles (eau, buissons pointus) ;
- S'interroge sur l'implication des habitants actuels et futurs dans la gestion des espaces publics.
- Suggère que la gestion des espaces verts pourrait être réalisée collectivement et propose des idées à mettre en œuvre (volontaires, moutons, ferme, coopérative, café, atelier vélo...) ;
- Demande d'espaces publics avec des jeux, des potagers urbains, et des espaces à gestion commune par les habitants, des endroits où les gens peuvent se rencontrer et échanger ;

- Observe l'existence sur la friche Josaphat d'une dynamique citoyenne ayant investi considérablement dans cet espace ;
- Demande de préserver les initiatives de Commons Josaphat présentes sur le site ;

Gabarits

- Observe que les gabarits projetés vont entrainer une perte de tranquillité, d'esthétique ainsi qu'une perte d'intimité (vues directes depuis les nouveaux immeubles) et impacter fortement la qualité de vie des habitants ;
- Observe que les espaces au pied des tours sont la plupart du temps très peu qualitatifs produisant un effet d'« écrasement » ;
- Demande de connaître les gabarits prévus ;
- Observe que les gabarits sont loin de ceux prévus dans le plan 2007-2008 des deux communes, le projet présenté en 2006 avait vraiment une taille humaine, ce que l'on ne sent plus ;
- Demande de repenser complètement la question des gabarits ;
- S'oppose aux immeubles de haute taille (dont 5 R+8) ;
- Demande que les gabarits des constructions envisagées rue du Tilleul ne dépassent pas un R+2 et respectent les espaces potagers présents à cet endroit ;
- Observe qu'il y aura une tour de plus sur Evere ;
- Demande de connaître la hauteur de la Tour Evere ;
- Demande que la tour Evere ne dépasse pas 12 étages ;

Projets alternatifs

- Suggère un projet basé sur le concept d'architecture verte qui repose sur l'idée d'un tissu urbain vivant, avec un système de blocs fermés, des densités élevées, des routes sans circulation automobile... ;
- Suggère la proposition de "quartier en bien commun" de Commons Josaphat ;
- Suggère une « porte » du site au niveau du boulevard Général Wahis, qu'autour de cette « porte » pourraient se développer un noyau d'activités urbaines - logement, bureaux (coworking), services, équipements, commerces à front de boulevard, et ménager ainsi le reste du site au profit de la mobilité douce notamment ;

MOBILITE

Etudes

- Se questionne sur l'existence d'études de mobilité ;
- Demande qu'une étude détaillée soit fournie sur la mobilité (quelles entrées et sorties, quels impacts sur les rues desservant ce quartier, quelles propositions pour en atténuer l'impact sur les quartiers aux rues déjà saturées, quels transports publics (STIB, DE LIJN, SNCB...), quels transports publics réguliers la nuit, combien de parkings) ;
- Demande d'adopter un plan de mobilité réfléchi, précis et concerté précédant l'adoption du PAD et avant le début de la phase 1, avec engagement précis de la STIB sur l'augmentation des services du quartier (tram 7 et bus 65 et 64) ;
- Demande que ce plan de mobilité réfléchi et concerté conditionne la manière dont on va construire les logements ;

Général

- S'inquiète à propos des problèmes de mobilité.
- Observe qu'il n'y a pas d'amélioration de la situation en terme de mobilité ;
- Observe qu'il s'agit d'un quartier saturé au niveau de la mobilité (bouchons voitures, bus, tram) ;
- Observe que la situation des transports publics et des voitures est déjà critique sur l'avenue Gilisquet, une étude de 2017 montre que la qualité de l'air aux heures de pointe sur la rue est la même que dans la rue Belliard et rue de la Loi ;
- Observe que dernièrement les problèmes de mobilité du quartier ont été exposés à une Secrétaire d'Etat à la Région qui a répondu que le développement se ferait par phase et que l'on s'arrêtera quand ce sera bouché ; et estime que les explications apportées lui donnent raison ;
- Observe l'absence de réponses concrètes à ce stade en terme de mobilité ;
- Se questionne sur l'impact des écoles et commerces en terme de mobilité ;
- Observe qu'il faut prendre en compte l'envergure du projet et d'autres gigantesques projets immobiliers en gestation (le Boulevard Urbain sur l'E40, la disparition du viaduc Reyers-Meiser, la Cité-Média sur Reyers, le canal...) qui auront un impact sur la mobilité ;
- Observe que le réseau routier n'aura aucune possibilité de résorber les flux créés par ce nouveau quartier ;
- Observe que dans 15 ans la mobilité dans les villes aura été révolutionnée et que cela ne se reflète pas dans le projet ;
- Demande de construire une ville de demain au niveau de la mobilité, avec un développement généralisé d'une offre de transports basée sur l'après-voiture ;
- Demande de faire baisser le volume du trafic intramuros ;
- Observe que le projet aurait d'abord dû se concentrer sur la création d'un raccord/maillage routier/cyclable péri-projet pour ensuite s'intégrer dedans ;

Sécurité routière

- Observe qu'il est difficile d'assurer sa sécurité et celle des autres à pied, vélo, transport en commun, voiture ;
- Observe qu'il y a beaucoup d'accidents à l'intersection Boulevard Leopold III et Lambermont ;

Accès

- Observe que l'aménagement des entrées/sorties du site, via des voiries qui sont déjà saturées à ce jour, n'est pas adéquat pour un projet de cette taille ;
- Craint que les entrées-sorties à hauteur de la tour impactent négativement les voiries entre le boulevard Léopold III et l'avenue Henri Conscience (engorgement du rond-point Léopold III/ accès de la nouvelle ligne STIB dans le site Josaphat / mouvements de tourne-à-gauche).
- Observe à propos de l'accès Gillisquet-Conscience, que la sortie du site via la rue du Tilleul risque d'impacter négativement l'avenue Henri Conscience ;
- Demande d'étudier des alternatives aux entrées et sorties du site comme :
 - o Que le projet crée ses propres entrées sorties supplémentaires ;
 - o La création d'un rond-point sur le boulevard Général Wahis, à hauteur du futur quartier ;
 - o La mise en place d'un carrefour à feux sur le boulevard Général Wahis, à hauteur du futur quartier permettant la traversée du boulevard et la sortie tant vers le pont Van Praet que vers la place Meiser ;
 - o De nouveaux raccords vers le boulevard Leopold III ou Lambermont ;
 - o Qu'une combinaison rond-point et gare au niveau du boulevard Général Wahis, devrait constituer la « porte » du site en lieu et place des autres accès prévus, et que les autres accès aux sites (Latinis, Tilleul, Evere) soient conservés au profit de la mobilité douce ;

Trafic routier

- Demande de connaître l'impact sur la circulation du plan d'évacuation des véhicules de la Tour Evere ;
- Observe que de l'augmentation du nombre d'habitants va résulter une augmentation du nombre de voitures (1.600 familles, ce qui équivaut à 6.400 personnes, des milliers de nouvelles voitures) qui vont circuler dans les voiries avoisinantes et augmenter la congestion dans ces voiries ;
- Observe que les chiffres du nombre de véhicules supplémentaires prévus semblent sous-évalués ;
- Observe que le réseau est saturé entre l'avenue Gilisquet et le boulevard Wahis et de la rue Auguste de Broek au rond-point Léopold III, sur l'avenue Gilisquet, au carrefour Latinis / Lambermont ;
- Demande de réaménager l'avenue Gilisquet pour rétrécir les bandes de circulation, réduire la vitesse avec des caméras de contrôle et mettre plus de verdure et une piste cyclable séparée.
- Demande de prendre des mesures au niveau des aménagements de voirie pour éviter l'engorgement au carrefour Gilisquet – Latinis ;
- Observe que le projet va surcharger l'intersection boulevard Leopold III et Lambermont ;
- Observe que le réaménagement du rond-point au droit du rond-point Léopold III est inadéquat au projet ;
- S'interroge sur la considération d'alternatives à la voiture privée : voitures partagées, espaces de stationnement collectifs, voitures électriques... ;
- Demande que les priorités des axes routiers (durée du feu vert) changent (rallongement feu vert l'avenue Gilisquet à l'intersection avec le boulevard Lambermont) ;
- S'interroge sur les plans prévus concernant le trafic de chantier ;

Stationnements

- Se questionne sur les parkings prévus pour les logements (sous les logements ou les habitants devront utiliser les parkings publics localisés de l'autre côté du chemin de fer ?) ;
- Observe que rien n'a été communiqué quant à la localisation et au nombre total d'emplacements envisagés pour les parkings publics prévus sur le site ;
- Estime que 0,7 emplacement de voiture par ménage est un chiffre insuffisant dans un quartier de ville ce qui entraînera des problèmes de parking dans tout le quartier ;
- Remarque que les chiffres initialement proposés par la SAU concernant les parkings sont très largement insuffisants ;
- Demande de prendre en compte la nécessité des ménages Bruxellois à avoir une voiture en prévoyant les emplacements de parking en conséquence ;
- Demande que le PAD limite le nombre d'emplacements de parking sur le site ;
- Estime que 0,7 emplacement de voiture par ménage est un chiffre trop élevé ;
- Suggère de faire descendre le ratio à 0,5 place de stationnement par logement ;
- Demande de favoriser un logement qui induit la mobilité douce en réduisant les emplacements de parkings ;
- Suggère de concentrer toutes les places de stationnement sur un parking souterrain à la périphérie du quartier pour rendre le quartier sans voitures ;
- Demande que les dérogations (à la baisse) au RRU (qui permet actuellement jusqu'à deux voitures par ménages) soient facilitées ;

Transports en commun

- Demande de promouvoir sur et autour du site les modes alternatifs et les mobilités douces en assurant la continuité de leur usage vers le centre de la ville et les pôles d'emploi, en particulier ;
- Rappelle l'importance de réaliser les dessertes en transport en commun préalablement (ou au moins concomitamment) aux développements immobiliers ;
- Observe que le site est desservi correctement par la STIB (tram et 3 lignes de bus) ;

- Observe que le site est mal desservi en transports publics ;
- Observe la saturation actuelle des liaisons STIB (7, 64, 65), que les bus sont systématiquement bondés aux heures de pointe (certaines personnes faisant des malaises) ;
- Observe que la densité du trafic autour du rond pont Leopold III deviendra incompatible avec un tram qui le traverse ;
- Observe que la situation des transports publics est déjà critique sur l'avenue Gilisquet;
- Observe que l'augmentation du trafic va entraîner des difficultés supplémentaires pour accéder au tram 7 (lui-même déjà bondé) ;
- Observe que tant qu'il n'y aura pas de transports publics accessibles toute la nuit, les gens utiliseront leur voiture ;
- Demande de pousser la STIB pour améliorer considérablement les transports publics accessibles toute la nuit ;
- Se questionne sur un éventuel contact avec la STIB en vue d'un renforcement de son offre en intérieur de site ;
- Demande que le PAD renforce son accessibilité en transports en commun en s'appuyant, notamment, sur la présence de la gare RER ;
- Demande d'investir davantage dans les transports publics avec une offre sérieuse ;
- Demande de prévoir de nouveaux arrêts ;
- Observe que les transports publics périphériques sont peu accessibles, notamment pour les personnes handicapées, en raison de la grande différence de niveau (jusqu'à 12 m) entre le site et les environs immédiats ;
- Observe que la seule réponse proposée en terme de transports en commun est la prolongation du tram 7 ;
- Se questionne sur la ligne de bus qui traversera le site, à savoir s'il s'agit d'une offre supplémentaire ou de la déviation d'une ligne existante ;
- Suggère de mettre la zone de la gare en zone prioritaire étant donné les problèmes de circulation et de mobilité ;
- Observe que la gare existante est difficile d'accès et peu visible ;
- Observe que la date de début des travaux et d'entrée en utilisation de la halte SNCB au centre du site est inconnue ;
- Demande de préciser en termes de délais, de localisation précise et de principes urbanistiques, l'engagement pour le réaménagement de la gare d'Evere ;
- Observe qu'aucune garantie n'est donnée quant à l'augmentation des trains à l'arrêt SNCB sur l'arrière du site, gare dont la seule amélioration sera la construction d'un second quai ;
- Observe que ne pas déplacer la station RER d'Evere à Wahis est une opportunité manquée ;
- Demande de déplacer la gare à front du boulevard Général Wahis seul endroit permettant la création d'une véritable gare multimodale ou de créer une halte RER supplémentaire à cet endroit ;

Modes actifs

- Se questionne sur les possibilités de réaliser un quartier purement piéton ;
- Observe qu'il est important d'avoir des itinéraires de marche sécurisés pour les enfants vers les écoles ;
- Se questionne sur le positionnement du site dans le réseau cyclable (inter) régional et de l'existence éventuelle d'une liaison le long des voies vers Vilvoorde ou Haren ;
- Demande d'intégrer dans le PAD les principes du PRD et du projet de PRDD par rapport à l'amélioration et l'extension du réseau des pistes cyclables (pistes cyclables séparées, RER vélo...) ;
- Demande de prévoir un espace suffisant le long de la ligne de chemin de fer 26 pour le RER vélo;
- Demande de prévoir une liaison cyclable à la gare d'Evere pour ouvrir le nouveau quartier aux cyclistes en direction d'Evere ;

- Demande de construire un pont cyclable et piétonnier supplémentaire au-dessus de la voie ferrée afin que les quartiers soient mieux reliés les uns aux autres et au nouveau quartier ;
- Demande de prévoir des installations de stationnements vélos correspondant aux besoins des cyclistes, notamment dans les nouveaux bâtiments (des espaces de stockage pour les vélos sécurisés pour les résidents et des antivols pour les visiteurs) ;

ENVIRONNEMENT

Études

- Observe des manquements en terme d'études paysagères ;
- Observe qu'il n'y pas encore de rapport d'incidence, ni aucune étude détaillée des impacts du projet ni global ni sur la première phase pour ce projet ;
- Observe qu'il est nécessaire, dès le début du projet, d'avoir une étude d'incidence globale sur les conséquences en matière de mobilité, traitement des eaux, différents types de pollution et d'environnement ;
- Demande une réflexion autour des points remarquables, des points qui vont attirer l'attention, etc... ;
- Demande d'une analyse profonde et complète :
 - o des nuisances existantes et générées par le projet (nuisances sonores, atmosphériques, visuelles (entre autres taille des immeubles) et des sols, ainsi qu'en matière de traitement des eaux usées) ;
 - o des incidences du projet en matière d'espaces verts ;
 - o des incidences du projet sur l'environnement et la biodiversité ;
- Demande des propositions pour répondre aux nuisances dans le cadre du projet (nuisances sonores, atmosphériques, visuelles (entre autres taille des immeubles), des sols, ainsi qu'en matière de traitement des eaux usées) ;

Faune et flore

- Observe que le projet fragilise le maillage vert bruxellois et va nuire à la biodiversité ;
- Observe que la friche offre un cadre fantastique à la biodiversité (voir "observations.be", rubrique site "friche Josaphat ») :
 - o une flore remarquable qui s'est très bien développée après les apports massifs de terre ;
 - o 600 espèces animales (principalement des insectes) ;
 - o près de 100 espèces d'oiseaux ;
 - o des renards ;
- Observe que le site joue un rôle très important dans la biodiversité bruxelloise ;
- Observe que le projet détruit massivement la faune et la flore sans réflexion sur l'avenir et les besoins des bruxellois ;
- Observe qu'il est de la responsabilité des pouvoirs publics bruxellois d'enrayer la destruction de nouveaux espaces de biodiversité et de s'efforcer de ralentir le phénomène et l'effondrement des systèmes écosystémiques ;
- Observe que le projet n'est pas acceptable car il fragilise le maillage vert bruxellois et est en parfaite inadéquation avec le maintien de la biodiversité et la préservation de l'environnement ;
- Observe que les deux bandes de terrains proposées au regard de leur taille et localisation ne sont pas suffisantes ;
- Observe qu'il est question d'un poumon vert de 4 hectares alors que 20 hectares de poumon vert déjà existant vont être supprimé ;
- Demande des propositions concrètes pour maintenir la biodiversité, demande que ces propositions soient en accord avec les directives européennes ;
- Demande de prendre des mesures pour maintenir les renards présents sur le site ;

- Demande qu'une grande partie de la friche puisse ne pas être bâtie et soit dédiée à la biodiversité et conserve un caractère semi-sauvage ;
- Suggère d'utiliser le mur de remblai derrière la voie ferrée pour développer un espace vert, en le laissant dans un premier temps se développer spontanément ;
- Observe que les remblais boisés le long des abords apportent une valeur ajoutée au site ;
- Demande que le projet préserve les arbres existants, les qualités existantes de ce poumon vert, les espaces de potagers existants ;
- S'oppose au fait que les arbres ne soient pas gardés sur Evere, que seule une partie de la ceinture verte ait été défendue ;
- Observe un manque d'espaces verts pour aérer l'ensemble ;
- S'oppose au fait que seul Schaerbeek bénéficie de nouveaux murs de protection par l'arrière ;
- Observe qu'il est possible de fournir des piscines extérieures avec purification de l'eau naturelle à base de filtres de plantes ;
- Demande la mise en place d'un groupe de travail avec des spécialistes ayant une expertise de Josaphat et de la nature dans le développement urbain pour repenser le PAD et que ces spécialistes soient impliqués dans les groupes de travail lors du dialogue compétitif ;

Microclimat

- Craint une perte d'ensoleillement des jardins due au gabarits prévus (R+8) ;
- Observe que les espaces au pied des tours sont la plupart du temps très peu qualitatifs, générant des ombres et tourbillons de vent ;
- S'oppose aux immeubles de haute taille (dont 5 R+8) ayant un impact négatif sur les vues, l'esthétique et l'ensoleillement des quartiers environnants.
- Observe qu'une piscine aide les Bruxellois à faire face directement et indirectement à la chaleur (l'évaporation de l'eau provoque le refroidissement de l'air du quartier) ;
- Observe que le morcellement de la zone verte conduit à un microclimat inhospitalier ;
- Observe que la pollution va augmenter avec le nombre d'habitants ;

Bruit

- Remarque que les nuisances sonores risquent d'être importantes car la friche est une « cuvette » ;
- Observe que le sport constitue une nuisance sonore importante et que l'augmentation des équipements sportifs augmenterait les nuisances sonores ;
- Observe que le train est une source de nuisances sonores et génère également des vibrations importantes et que l'augmentation des fréquences risque d'aggraver encore ceci ;
- Observe des nuisances sonores dues :
 - o à la présence d'avions en survol rasé ;
 - o à la présence des bus 64 , 65 ET 66 ;
 - o aux grands axes ;
- Observe que la présence de logements est source de nuisances sonores.
- Observe qu'une piscine extérieure, souvent source de bruit, peut être installée sur le site de Josaphat, sans pollution sonore supplémentaire pour les résidents, à proximité du campus sportif, de l'industrie et des voies ferrées ;

Déchets

- Demande d'informations au sujet de la politique de traitement des déchets ;

Énergie

- Demande de mener une stratégie d'actions afin de s'inscrire dans la stratégie de développement « bas carbone » à l'horizon 2050 ;
- Demande de veiller à la qualité, la durabilité et la performance des nouvelles constructions et de bien penser la gestion de ces bâtiments ;
- Demande de sensibiliser les (futurs) habitants aux enjeux énergétiques afin de garantir une bonne gestion des bâtiments à long terme ;
- S'interroge sur les mesures mises en place par les PAD pour prendre en compte la gestion liée aux enjeux énergétiques ;
- Observe que le PAD ne présente aucune ambition concernant les énergies de demain ;
- Observe que la chaleur résiduelle des installations de refroidissement peut être utilisée pour chauffer une piscine ;

Sol

- Observe que les déchets d'autres chantiers ont été apportés sur la friche ;
- Observe qu'aucune étude d'incidence sur la qualité du sol n'a eu lieu après le transfert de déchets, remblais et autres ;
- Observe que rien n'est certain concernant la dépollution du sol ;

Eaux

- Observe que Le Maelbeek est le seul ruisseau "historique" en RBC dont la vallée et le bassin versant, sont dépourvus de maillage bleu ou maillage pluie ;
- Observe que dans cette vallée, les maillages bleu/pluie ont de nombreux avantages :
 - o amélioration de la qualité des eaux de la Senne, en diminuant les surverses d'eaux usées dans celle-ci en direct ou via la STEP (Fréquemment on nous rappelle que "La qualité des eaux en Europe s'améliore trop lentement" par rapport aux objectifs européens - cf. article en pièce jointe de MICHEL DE MUELENAERE, Le Soir, 4/07/2018) ;
 - o diminution de la saturation des égouts en soustrayant à ceux-ci un volume important d'eaux pluviales, et donc diminuer le risque d'inondation... ;
 - o renforcement de l'aspect paysager de la vallée (cf. études Bas Smets...) , paysage typique et caractéristique des zones humides, végétation et biodiversité caractéristique de ce type de sol argileux ;
 - o restauration du patrimoine naturel, social et culturel mis à mal au XIXème et XXème siècle : (source tarie du Roodebeek dans le parc Josaphat, source du Maelbeek à l'abbaye de La Cambre rejetée à l'égout...de même que les étangs d'Ixelles, du Parc Léopold, Ambiorix, disparition du ruisseau, pourtant à l'origine de l'implantation humaine sur ses rives...) ;
 - o accompagnement et développement de l'attractivité d'un réseau de mobilité active (piéton, vélo), permettant de flâner, observer, jouer, et rendre désirable la mobilité active même (voir par exemple la promenade verte le long du Gelelytsbeek à Uccle au niveau de la plaine du Bourdon) ;
- Suggère d'offrir à ce bassin versant du Maelbeek un maillage pluie susceptible de se transformer à moyen/long terme en maillage bleu, paysager ;
- Suggère des pistes pour relier un éventuel maillage pluie à la Senne ;
- Suggère que les eaux pluviales et de ruissellement (y compris des voiries) qui ne pourront être infiltrées peuvent être acheminées, via un maillage pluie paysager de préférence, en totalité ou en partie, à la sortie du site, constituant un maillon de cette restauration du Roodebeek ;

- Suggère que chaque projet doit être étudié finement pour que les eaux pluviales aboutissent réellement dans le maillage pluie et non aux égouts ;
- Observe qu'une piscine peut être un élément positif en lien avec les eaux de pluie sur le site ;
- Observe que le terrain non bâti permettrait un meilleur ruissellement des eaux ;
- Demande que, pour les tronçons d'un éventuel maillage bleu/pluie, une vision d'ensemble cohérente soit simultanément développée avec Bruxelles Environnement, Vivaqua, Perspective, la Région, les communes concernées, pour que l'ensemble du maillage soit réalisé à moyen/long terme ;

IV. COMPTES RENDUS DES REUNIONS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU 8 JUIN 2018 SUR LE PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR « JOSAPHAT »

Contexte du compte-rendu : Conformément à l'article 2§ 1 al. 2 de l'Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus de participation et d'information du public¹, l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé, suite à l'adoption de 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 », une réunion d'information et de participation du public sur le projet de plan d'aménagement directeur envisagé (PAD) « Josaphat » en date du « 8 juin 2018 ».

Pour la facilité du lecteur, les échanges de cette réunion sont repris dans l'ordre chronologique du déroulement de la réunion.

Il a par ailleurs été décidé de répondre à l'ensemble des observations, suggestions et questions posées malgré le fait que certaines étaient en dehors du cadre de l'arrêté évoqué.

Ce document sera mis en ligne sur le site de perspective.brussels jusqu'à la fin de la procédure d'adoption du PAD.

-
- Citoyenne et représentante du collectif Common Josaphat :
 - o Equipements et services à la personne (maisons médicales, culture) prévus ? déjà des liens avec des acteurs de terrain ?
 - Réponse : 2 écoles, 2 crèches, 1 salle de sport, 1 espace pour une maison médicale et 1 équipement culturel (non encore déterminé) ; très compliqué de prendre des contacts utiles avec les acteurs de terrain alors que le projet est encore mouvant ; le PAD envisagé pourra permettre toutefois de fixer certaines orientations et de commencer à travailler à ces niveaux ; par ailleurs, les deux écoles, la salle de sport ou les crèches sont des équipements communaux et des contacts avec la commune de Schaerbeek sont déjà en cours ;
 - o Par rapport à la mixité et les logements : salue l'audace de prévoir 25% de logements sociaux (par rapport à d'autres grands développements à Bruxelles), mais note que 75% du

¹ Arrêté 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, M.B. du 9 juin 2018, p. 39070.

site sera privatisé d'ici 20 ans et que les gens pourront revendre leur maison au prix qu'ils veulent. Comment gérez-vous les questions de maîtrise foncière de cette dernière grande réserve régionale ?

- Réponse : le logement social locatif permet de garder une part importante de foncier public ; il pourra aussi être envisagé de désolidariser la question du foncier de celle du bâti (par des mécanismes de type CLT), l'idée étant de conserver du foncier public ; les espaces verts et espaces publics constituent également du foncier public, qui sera géré par Bruxelles Environnement ;

- Membre du Comité Pelletier :

- Regrette la longueur et l'étroitesse de l'espace vert prévu le long du chemin de fer, en mettant en avant le sentiment anxiogène que ce genre d'espace peut provoquer ; regrette par ailleurs les manquements en termes d'études paysagères, ne sentant pas les points remarquables, les points qui vont attirer l'attention, etc., et demande une réflexion à ce sujet ;
 - Réponse : une étude paysagère a été réalisée, proposant d'ailleurs différentes typologies d'espaces verts (pelouses, wadi parcs, spoorpark, etc.) mais cette étude n'a pas été présentée en détails par manque de temps ; la largeur de l'espace vert le long du chemin de fer doit être vue dans un ensemble plus large et la structure d'espaces ouverts en peigne (perpendiculaire au bâti) s'ajoutant au parc linéaire (soit une largeur de bien plus que 50m) ;

- Habitant :

- Sur la zone de la gare : pourquoi ne pas la mettre en zone prioritaire étant donné les problèmes de circulation et de mobilité ?
 - Réponse : la valorisation du site de la gare est bien une priorité ; les travaux seront réalisés par Beliris, en 1^{ère} phase ;
- Le home pour personnes âgées existant à proximité de la gare semble ne pas avoir été pris en compte dans le développement alors que, par ailleurs, des entrées/sorties de site ont été prévues à ce niveau-là...
- Encore une tour sur Evere !
 - Réponse : exact, mais ceci présente certains avantages : beaucoup de logements avec peu d'emprise au sol, ce qui permet de développer des espaces verts et de faire une transition avec le bd Léopold III où les tours représentent une typologie majoritaire ; le positionnement de la tour a été prévu à un endroit où elle avait le moins d'impacts (en termes d'ombres portées notamment) sur les propriétés voisines ; pour rappel tous les impacts du plan seront étudiés dans un rapport d'incidence qui sera soumis à l'enquête publique.

- ARAU – Atelier de Recherches et d'Actions Urbaines :

- Il est vrai que la part de logements publics prévue ici est plus importante que dans d'autres projets, mais ceci semble toutefois un min. sur un terrain public ; d'autre part, la proportion de logements publics n'est pas de 50% et, à terme, une partie de ces logements pourraient ne plus être du logement public ;
- Phase 1A (dialogue compétitif) : quel est le programme en termes d'affectations et de répartition (public/privé) de logements ?

- Réponse : la proportion (en termes de logements publics / logements privés) est inversée pour cette maille-là, puisqu'une majorité de logements publics est prévue pour cette 1^{ère} phase de développement ; un rééquilibrage des conditions locales est donc opéré en matière de logements publics dès cette 1^{ère} phase ;
 - Quels outils sont prévus pour éviter que les logements et programmes publics ne soient développés que bien après les programmes les plus rentables (cf. précédent Tour & Taxis) > quels moyens sont envisagés pour contraindre un phasage pertinent à cet égard ?
 - Réponse : ce projet prend place dans des conditions totalement différentes de celles de Tour & Taxis puisqu'ici la Région dispose de la maîtrise foncière du site ; dans le cadre du dialogue compétitif, l'ensemble de ces questions de planning de réalisation va être discuté et négocié avec les développeurs, de manière à garantir les objectifs de mixité micro-locale ;
- BRAL – Brusselse Raad voor Leefmilieu :
 - Dialogue compétitif phase 1 : comment intégrer les conclusions du futur RIE ? n'aurait-il pas été préférable d'attendre avant de lancer cette consultation ?
 - Réponse : le principe est bien qu'un RIE fasse évoluer un plan s'il met en évidence des incidences trop négatives. En l'occurrence, la Région dispose toutefois déjà d'un des conclusions intéressantes d'études déjà très approfondies : au niveau mobilité, par ex., un ensemble d'analyses mobilité a déjà été réalisé, ayant mis en évidence les faiblesses principales mais aussi les mesures à mettre en œuvre pour y remédier ; sauf à revoir considérablement à la hausse le nombre de logements sur le site (ce qui ne sera toutefois vraisemblablement pas le cas), la situation mobilité ne devrait pas évoluer en comparaison de ce qui a déjà été étudié ; la Région restera toutefois attentive aux éventuelles évolutions ;
 - Le PAD développe-t-il une vision par rapport au concept d'économie circulaire ? quelles actions peut-il par ailleurs prévoir en vue de privilégier les acteurs locaux ? Jusqu'où peut aller le PAD à cet égard ?
 - Réponse : c'est une question qui nous intéresse ; l'économie circulaire n'est toutefois pas vraiment l'objet du PAD envisagé mais la zone d'industries urbaines est de propriété publique et sera cédée prochainement à Citydev ; l'intégration des concepts d'économie circulaire est en ce sens attendue ;
 - Maîtrise foncière publique future : comment cela peut-il concrètement être mis en place dans le PAD ? via le volet réglementaire ou plutôt via le volet stratégique ? Ceci pourrait-il concerner Citydev également ?
- Habitant de Schaerbeek :
 - Phasage de l'ensemble du projet ?
 - Réponse : l'ensemble du site sera a priori développé à horizon de 10-15 ans (cela dépendra également des conditions du marché) ; les premiers permis pour les parcs et voiries devraient intervenir vers 2020 ;
- Habitante :
 - sur le dialogue compétitif : de quelle marge de manœuvre la Région dispose-t-elle encore pour changer le % d'équipements par rapport aux logements, etc. ?
 - Réponse : le dialogue compétitif ne comprend pas le projet d'école-centre sportif, qui sera lui un projet 100% public ; le dialogue compétitif intègre du commerce de proximité, des locaux professionnels de petite importance (type coworking, etc.), de

l'horeca sur les placettes, etc., mais le programme du dialogue compétitif reste essentiellement résidentiel ;

- quelle ouverture y a-t-il pour la participation citoyenne dans le cadre du dialogue compétitif ?
 - Réponse : en plus de la participation organisée dans le cadre du PAD envisagé, un volet participatif est prévu dans tous les projets portés par la SAU : dans le dialogue compétitif (sur les propositions des promoteurs) puis via Beliris pour la question des activités qui devront avoir lieu au sein du parc (la volonté étant de pouvoir intégrer les activités transitoires qui ont déjà lieu aujourd'hui) ;
- Riveraine et membre du Comité Josaphat :
 - constat : vous n'avez apporté que peu de changements par rapport au projet présenté en décembre 2015, si ce n'est une réduction de 200 habitations, mais d'après ce qui a été présenté, les chiffres demeurent incertains ;
 - constat : vous avez récupéré les arguments des habitants pour justifier vos choix ;
 - Réponse : des modifications sensibles ont par ailleurs été faites ;
 - publicité et transmission de l'information : des demandes répétées ont été faites en vue de pouvoir disposer des documents relatifs aux évaluations environnementales effectuées ; nous avons dû passer par Transparentia pour obtenir ces documents et c'est finalement la Commission d'accès aux documents administratifs qui a donné des documents obsolètes ; les habitants sont en demande de transparence dans le cadre d'un projet qui a brillé jusqu'ici par son opacité ;
 - Réponse : à l'occasion de ce processus participatif, énormément de documents sont déjà disponibles sur le site, qui sera encore alimenté dans les prochains jours avec le compte-rendu des débats et de la présentation ; le rapport d'incidences environnementales (RIE) complet sera par ailleurs joint au dossier au plus tard lors de l'enquête publique qui sera organisée ultérieurement sur le projet urbain lui-même ;
 - S'étonne qu'il n'y ait pas encore de rapport d'incidences global pour ce projet ;
 - Réponse : le RIE déjà réalisé a été fait sur base du plan de 2014 et est par définition obsolète puisque le Gouvernement régional a demandé, sur base de ce RIE, d'apporter des modifications au projet et de lancer l'élaboration d'un PAD intégrant ces modifications ; un complément de RIE sera élaboré prochainement sur ce nouveau projet et transmis dans la foulée de sa finalisation ; le RIE et le PAD envisagé seront par ailleurs soumis ensemble à enquête publique ;
 - Les problèmes de mobilité inquiètent plus particulièrement le Comité, qui constate que la situation n'a pas vraiment été améliorée ; tant qu'il n'y aura pas de transports publics accessibles toute la nuit, les gens utiliseront leur voiture ; il convient de pousser la STIB pour améliorer considérablement la situation ;
 - Vous signalez être « sûr de votre coup » ! je trouve extraordinaire de dire ça alors que vous avez affaire à des humains ;
- Riverain :
 - tout d'abord une précision sur le logement public : le seul logement véritablement public, ce sont les 22% de logement social puisque les logements Citydev sont en réalité des logements privés développés par un promoteur public ;
 - 250.000 m² bâtiments représentent env. 500 millions €, qu'il convient de financer ; je suppose que le programme qui est prévu est intimement lié aux budgets que la Région peut allouer à ce développement et à ce business plan : ce business plan est-il disponible ? nous souhaiterions pouvoir comprendre l'économie du projet ;

- Réponse : l'ensemble des programmes publics est toutefois budgété ; la proportion de logements publics / privés ne découle pas du business plan ou d'une question de rentabilité : c'est bien la volonté de mixité à petite échelle qui a servi à guider ces ratios ; il ne sert à rien de tenter de résoudre cette question d'échelle régionale uniquement via l'urbanisation de ce site ;
- Habitante rue Roland :
 - Quand va venir la sécurisation des fonds de jardins ? les habitants sont toujours en attente de clôtures ;
 - Réponse : beaucoup de difficultés à trouver un entrepreneur qui acceptait de poser ces clôtures sans passer par les jardins, mais les travaux devraient finalement commencer le 18/06 prochain !
 - Est par ailleurs propriétaire d'une maison située juste à côté des traversées piétonnes ; comment sécuriser les habitations situées à proximité des circulations piétonnes ?
 - Réponse : cette question sera prise en charge dans le cadre de l'aménagement public de ces cheminements, aménagement qui sera assuré par Bruxelles Environnement ;
- Représentant du conseil de quartier Evere Centre et de l'association des commerçants Evere centre :
 - Tour Evere : sera-ce une tour de logements sociaux ? quelle hauteur, combien d'habitants, quel impact sur le plan d'évacuation des véhicules ?
 - Réponse : elle sera située dans un terrain propriété de la SAU et affectée a priori à du logement privé avec une surface commerciale au rez-de-chaussée et deux étages de bureaux ; une sortie de site est prévue via la rue du Tilleul, devant permettre aux habitants du site de ne pas surcharger le rond-point Léopold III pour gagner Helmet ;
 - Des expropriations sont-elles prévues à hauteur des avenues Conscience-Gillisquet ?
 - Réponse : une parcelle avec garages existe à un endroit où un élargissement de voirie est imaginé ; il faudra voir si cette parcelle doit faire l'objet d'une transaction foncière
 - la STIB a-t-elle été approchée en vue d'un renforcement de son offre en intérieur de site ?
 - Réponse : sur base des calculs d'accessibilité aux arrêts de transports publics pour les personnes mobiles & personnes à mobilité réduite (PMR), le Gouvernement a notamment décidé de l'implantation d'une ligne de bus en cœur de site, pour permettre aux moins mobiles de rejoindre le reste du réseau de transports publics sans difficulté ;
 - Réponse : par ailleurs, des plaintes ont déjà été transmises quant à la localisation de l'accès au tram 62 sur le boulevard Léopold III ; des améliorations sont prévues à cet égard ;
- Riveraine :
 - Dernièrement nous avons fait état des problèmes de mobilité du quartier à une Secrétaire d'Etat à la Région [NDLR – Madame Cécile JODOGNE] qui a répondu que le développement se ferait par phase et que l'on s'arrêtera quand ce sera bouché ; les explications apportées aujourd'hui lui donnent raison !

COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU 11 JUIN 2018 SUR LE PROJET DE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR « JOSAPHAT »

Contexte du compte-rendu : Conformément à l'article 2§ 1 al. 2 de l'Arrêté du 3 mai 2018 relatif au processus de participation et d'information du public², l'administration en charge de la planification territoriale (perspective.brussels) a organisé, suite à l'adoption de 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 », une réunion d'information et de participation du public sur le projet de plan d'aménagement directeur envisagé (PAD) « Josaphat » en date du 11 juin 2018.

Pour la facilité du lecteur, les échanges de cette réunion sont repris dans l'ordre chronologique du déroulement de la réunion.

Il a par ailleurs été décidé de répondre à l'ensemble des observations, suggestions et questions posées malgré le fait que certaines étaient en dehors du cadre de l'arrêté évoqué.

Ce document sera mis en ligne sur le site de perspective.brussels jusqu'à la fin de la procédure d'adoption du PAD.

- Habitante du quartier :

- Est-il bien possible de recevoir une copie de la présentation ? Sera-t-elle disponible on-line ?
 - Réponse : la présentation ainsi que le PV de la réunion seront mis à disposition sur le site internet de perspective.brussels dans les 15 jours de la réunion au plus tard.
- Vous avez commencé par mettre en point positif, pour le site, la bonne desserte en transports publics ; je peux vous dire que ce n'est pas le cas : les bus sont systématiquement bondés aux heures de pointe (certaines personnes faisant des malaises) ;
 - Réponse : nous confirmons qu'effectivement, un recalibrage d'un certain nombre de lignes doit être fait (bus articulés notamment) ; le quartier ne peut cependant pas répondre entièrement à l'amélioration du transport public pour l'ensemble de la Région et à Schaerbeek notamment ; l'aménagement de ce nouveau quartier va toutefois clairement contraindre la STIB à revoir son offre ; l'augmentation de fréquence de la ligne 62 (qui permettra de rejoindre le métro à Bordet) a ainsi déjà été évoquée, ainsi que celle du bus traversant le site ;
- Vous avez parlé d'une ligne de bus qui traversera le site : s'agit-il d'une offre supplémentaire ou de la déviation d'une ligne existante ?
 - Réponse : dans un 1^{er} temps, a priori, il s'agira plus d'une redistribution des lignes actuelles, avec augmentation de fréquence ; par la suite, conformément à la décision du Gouvernement régional de décembre 2016, une adaptation de l'offre pour l'ensemble des lignes périphériques sur le site devra être réalisée ;

- Voisin du quartier :

- Dans la présentation, vous n'avez pas parlé des gabarits. Qu'en est-il ?

² Arrêté 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, M.B. du 9 juin 2018, p. 39070.

- Réponse : au stade actuel des réflexions, les gabarits les plus bas seraient prévus le long de Latinis, où le site est à même niveau que les quartiers existants et où la proximité avec les habitations existantes est la plus forte ; à cet endroit ce serait donc du R+2 max. ; les gabarits le long chemin de fer seraient les plus élevés : du R+6 avec des émergences à R+8 (le long du parc) ; enfin, la tour située au Nord du site aurait un gabarit similaire à ceux des tours du boulevard Léopold III (R+15 à R+20) ;
 - au niveau ensoleillement : l'implantation de la tour a été réfléchié à cet endroit-là précisément de manière à ne pas avoir d'impacts (en terme d'ombres portées) sur les autres logements ;
 - au niveau de l'avenue Henri Conscience, vu les hauteurs voisines et la proximité des logements, les gabarits seraient également du R+2 max. ;
 - Avez-vous envisagé de réaliser un quartier purement piéton ?
 - Réponse : la difficulté d'un quartier totalement piéton est qu'il instaure une différence de comportement énorme entre ceux qui habiteront le nouveau quartier et les autres ; même s'il n'est pas possible de circuler en voiture dans le nouveau quartier, il est n'est pas possible d'empêcher les gens de disposer d'un véhicule particulier ; si un quartier totalement piéton est mis en place (des études et des réflexions à ce sujet ont eu lieu), cela signifie que les habitants du site stationneraient leurs voitures dans les voiries alentours, ce qui apparaît impensable ;
 - Par ailleurs, en terme de normes de stationnement : par rapport à vos quartiers, le nombre de stationnement hors voirie est beaucoup plus important que ce que vous avez dans les quartiers, où les habitants ne disposent pas d'un emplacement par logement ; un rééquilibrage de ceci sera donc opéré ;
- Riveraine et membre du Comité de la friche Josaphat :
 - Vous avez signalé que le PAD, par son volet réglementaire, pouvait déroger aux réglementations existantes. Si je comprends bien, la Région n'est dès lors contrainte à aucune obligation en terme de législation, gérant par ailleurs toutes les institutions publiques citées parmi les opérateurs du développement de ce site (Bruxelles Environnement, Citydev, SAU, etc.). Nous comprenons donc que le propriétaire et la Région peuvent décider du programme sans contrainte et que vous pourriez ainsi décider d'implanter 5.000 logements si cela vous plaît. Est-ce exact ? Vous pourriez donc imposer un autre chiffre en nombre de logements d'autant plus que, aujourd'hui, je n'ai pas entendu un chiffre précis en terme de logements, mais uniquement des pourcentages...
 - Réponse : la Région dispose de la compétence en aménagement du territoire ; le PAD quant à lui peut avoir un effet réglementaire et, éventuellement, déroger aux cadres existants (c'est un des effets qui lui a été dévolu par le nouveau CoBAT) ; ceci étant, des contraintes existent par ailleurs : la Région est notamment tenue à la réalisation d'une évaluation environnementale (le RIE – Rapport sur les Incidences Environnementales), laquelle sera également soumise à enquête publique et sur base de laquelle vous pourrez juger de la pertinence du plan, des alternatives et des éventuelles recommandations qui seront suggérées dans ce cadre ; vous n'êtes pas sans savoir par ailleurs que les éventuels manquements en terme d'évaluations environnementales constituent un argument juridique non-négligeable dans le cadre d'éventuels recours auprès de juridictions administratives ; nous ne sommes donc pas du tout exemptés de toute contrainte ; des directives européennes balisent la réalisation de ce genre d'exercices et enfin, il existe par ailleurs de nombreuses réglementations, en-dehors de celles liées à l'aménagement du territoire, auxquelles il convient de se conformer ;

- Phasage : vous avez signalé que le programme était phasé et que vous commenceriez par le côté Latinis-Wahis. Pourquoi ne pas plutôt entamer le redéveloppement du site par la zone industrielle qui, économiquement parlant, pourrait être intéressante pour la Région ? Pourquoi ne pas commencer également par le côté d'Evere ? Pourquoi la gare sera-t-elle réaménagée dans la dernière phase alors que la question de la mobilité est cruciale et non résolue ?
 - Réponse : au stade actuelle des réflexions, l'idée est de réaliser le réaménagement de la gare en 1^{ère} phase, en phase 0 de l'aménagement ; il serait procédé à l'aménagement de la tour, sur Evere, dans la foulée ; ce n'est que l'îlot situé à côté de la gare qui serait réalisé en dernière phase ;
 - Les travaux de la gare seront par ailleurs réalisés par Beliris, les budgets ayant été réservés par l'Etat fédéral ;

- Riveraine :
 - Qui délivre les permis ?
 - Réponse : les demandes de permis seront instruites par la Région elle-même lorsque, notamment, la demande est introduite par un opérateur public ou lorsque le projet, objet de la demande de permis, requière (en fonction de l'envergure du projet) la réalisation d'une étude d'incidences – EI ou d'un rapport d'incidences – RI ; dans les autres cas, les permis seraient instruits et délivrés par les communes ;

- Riveraine :
 - Combien de logements pour combien d'habitants et combien de voitures selon vos estimations ?
 - Réponse : des simulations ont été effectuées sur base de différents critères, dont les répartitions envisagées entre logements publics (sociaux ou moyens) et logements privés, les répartitions envisagées entre logements acquisitifs, locatifs ou libres, ou encore sur base des superficies de logements par opérateur (public ou privé) et des prévisions entre petits et grands logements ; le total estimé est alors de 1.585 logements ; ce chiffre est toutefois donné avec toute réserve et les superficies données restent plus pertinentes en vue d'évaluer la densité future sur le site ;
 - Je constate qu'aucune école néerlandophone n'a été prévue, alors que, d'une part, il y a énormément de demandes pour ces institutions à Schaerbeek (tant pour des élèves francophones que néerlandophones) et que, d'autre part, il existe des primes pour que les néerlandophones se réinstallent en Région bruxelloise. Il s'agit donc d'une réalité dont il conviendra de tenir compte...
 - évidemment, des choix et priorités doivent être posés ; il se fait que la commune de Schaerbeek a exprimé des besoins en matière d'écoles FR ; le choix d'opportunité lui revient par ailleurs ; elle entend implanter sur le site une école fondamentale/primaire francophone (au sein de la zone bleue reprise en slide 40) et une étude secondaire sur le terrain dont elle est propriétaire, à hauteur de l'avenue des Jardins ;

- Habitante de la rue Arthur Roland :
 - Sport : vous dites que cela ne constitue pas une nuisance sonore importante. Je peux vous dire que ce n'est pas du tout vrai et que si vous implantez encore plus d'équipements sportifs, adieu la tranquillité !

- Réponse : il n'a jamais été dit que ces équipements sportifs étaient silencieux ; ceci étant, les seuls nouveaux équipements sportifs qui sont prévus (étant nécessaires pour le quartier) sont des équipements de proximité qui seront implantés au niveau du Spoor park (parc le long du chemin de fer), et non pas à proximité des logements, à côté desquels on retrouvera plutôt les aires de repos et wadi parcs ;
 - Biodiversité : avec tout ce que vous allez faire, les renards, petits oiseaux, etc., il y en aura nettement moins. Ce que vous racontez, ce sont des blagues.
 - Réponse : en urbanisant ce site, il ne sera pas possible de maintenir le niveau de biodiversité actuel, par contre, comme il a été expliqué, tout sera mis en œuvre pour développer les stratégies les plus efficaces à ce sujet ; ;
 - Prix des maisons : pour le moment, les maisons ont un prix assez élevé, puisqu'elles sont coquettes, avec un petit jardin, et que le quartier est relativement calme ; les gabarits projetés (R+6 / R+8) à proximité entraîneront la disparition de cette tranquillité, ainsi qu'une perte d'intimité (vues directes depuis les nouveaux immeubles) ;
 - Criminalité (vols) : des cheminements sont proposés sur les talus, situés immédiatement à l'arrière des jardins privés, ce qui risque d'augmenter le nombre de vols dans les maisons situées à proximité de ces nouveaux chemins publics ;
 - Réponse : il faut insister sur le fait que les talus eux-mêmes ne seront pas publics ; seuls les cheminements piétons au sein de ces talus le seront, un système de fermeture (clôtures, etc.) étant par ailleurs prévu entre ces espaces publics et les parcelles privées ; par ailleurs, le contrôle social accru qui découlera de l'aménagement de ces continuités piétonnes offrira certaines améliorations au niveau de la petite criminalité ;
 - Train : vous dites que cela ne fait pas de bruit, ce n'est pas vrai ; d'autre part, la question des vibrations occasionnée par le passage des trains est également importante ; l'augmentation des fréquences risquent d'aggraver encore ceci ;
 - Réponse : il faut noter le RER est déjà opérationnel sur cette ligne, avec 5 liaisons par heure et par sens, de sorte que le développement du quartier n'induirait pas de grand changement (sauf peut-être lors des w-e et aux heures de pointe) ;
- Habitant du quartier des Fleurs :
 - Étonné qu'il n'y ait pas indications précises quant au nombre d'habitants des nouveaux développements, ceci étant une quand même une donnée importante ;
 - Les nouveaux habitants auront vraisemblablement une voiture ; ce qui ferait (pour env. 1.500 logements) entre 1.000-1.500 voitures supplémentaires qui vont circuler dans l'avenue Gillisquet et autres voiries avoisinantes ; votre présentation ne permet pas de cerner comment la circulation dans ces voiries pourra être améliorée en tenant compte de ces flux supplémentaires ; au contraire, une augmentation de la congestion dans ces avenues est à craindre, de même que des difficultés supplémentaires pour accéder au tram 7 (lui-même déjà bondé) ?
 - A partir de quand peut-on dire qu'on est en présence d'un « quartier mixte » ? Vous évoquez 45% logements sociaux, mais ceci fait-il un quartier mixte ? Est-ce que par exemple on retrouve ces ratios dans quartier comme celui de Terdelt, fort sympathique, qui est lui plutôt composé de petites maisons que de blocs d'appartements... ?
 - Réponse : effectivement, les questions de mixité ne sont pas évidentes à résoudre ; elles seront avant tout liées à la manière dont le projet s'organise ; des solutions de logement social en gros bloc (tel qu'existant déjà sur le chantier) ne sont pas souhaitées ; rien n'empêcherait par ailleurs, de mêler au sein d'un même immeuble différentes typologies de logement (moyens et sociaux par ex.) ; c'est donc plus une

préoccupation de mixité à avoir dans la gestion du projet, que de grands principes théoriques sur la mixité ;

- Conseiller communal à Schaerbeek :

- Sur la comparaison entre Evere et Schaerbeek en terme de logements sociaux : le rapport est effectivement correct si on ne prend que en compte que le nombre strict de logements sociaux ; on oublie toutefois de signaler que la commune de Schaerbeek est densément bâtie, avec un habitat extrêmement vieilli et une population parfois fort fragilisée ; les habitants vivent donc parfois dans des conditions inférieures à celles des logements sociaux ; dans votre analyse des besoins en terme de nouveaux logements, il faut ajouter au nombre de logements sociaux existant sur Schaerbeek le nombre de logements existants dans les quartiers paupérisés, ce qui aboutit à inverser l'image par rapport à Evere qui, il faut le rappeler, est une commune dont l'urbanisation est beaucoup plus récente que sur Schaerbeek ; cette donnée aurait dû être intégrée au projet urbain et amener à revoir la proportion de logements sociaux ;
 - Réponse : il convient de réaliser que le site de Josaphat est du foncier public, ce qui est un atout précieux en vue de répondre à certains des enjeux régionaux (notamment en termes de créations de logements publics) ; en termes de création de logements sociaux, ce foncier public est une réelle opportunité ; que dire aux 40.000 ménages qui sont en demande d'un logement social si on ne crée pas de logement social sur un foncier public ? Il faut avoir ceci en tête dans l'appréciation que vous ferez de ce projet de plan ;
 - Réponse : par ailleurs, pour pouvoir rénover le bâti existant, il faut nécessairement créer du logement par ailleurs pour reloger les familles concernées par un projet de rénovation ;
- Procédure d'adoption du PAD et concertation des communes : à quel moment de la procédure d'élaboration les communes seront-elles invitées à donner leur avis ? quel est leur poids réel dont disposeront les communes dans cette procédure d'adoption du plan final ?
 - Réponse : les communes ont été associées au comité de pilotage de l'étude Josaphat et seront reconsultées formellement en marge de l'enquête publique qui sera organisée (vraisemblablement à l'automne 2018) ;
- Mobilité : il paraît techniquement dommage qu'on ne puisse pas extrapoler à partir des données connues aujourd'hui : 1.585 logements, multipliés par 2,3 (le taux moyen d'habitants par logement en Région de Bruxelles-Capitale), donnent env. 4.000 habitants ; sur base de cette donnée, il est possible d'évaluer finement les améliorations à apporter au réseau de transports publics ; l'adoption d'un plan de mobilité réfléchi et concerté doit donc précéder l'adoption du PAD et conditionne la manière dont on va construire les logements ;
 - Réponse : à raison d'un taux de 2,2 hab./ménage (soit la moyenne régionale), on arrive pour Josaphat à un total de 3.487 habitants ; mais, compte tenu de certaines incertitudes à ce stade (notamment sur les répartitions fines entre opérateurs de logement ou sur la part définitive de grands logements, par ex.), aucun nombre précis d'habitants n'a été présenté ; la fourchette se situera entre 3.500 et (peut-être) 3.800 habitants, pas plus que cela ;
 - sur le nombre de véhicules par logement : il faut savoir tout d'abord que la moyenne régionale en termes de possession d'un véhicule est inférieure à 1 voiture par ménage ; les simulations ont donc été faites, notamment, à partir de profils de mobilité différenciés, etc. ; les simulations démontrent que la situation est gérable ; le monitoring mobilité qui sera mis sur place a notamment pour but de vérifier la justesse des simulations effectuées en vérifiant, à terme, leur adéquation avec la réalité ;

- de manière plus générale, sur la mobilité en région bruxelloise et l'impact que les projets urbains peuvent avoir sur ces questions : à raison, compte tenu de la densification qui accompagne en général le développement des zones stratégiques, la question de la mobilité focalise l'attention ; globalement, les projets urbains connaîtront toutefois différentes phases de développement, le tout s'étalant sur une durée de 10-15 ans ; ici, ainsi que la SAU l'a présenté, un monitoring de la mobilité sera mis en place, ce qui permettra d'avoir une vue fine de la manière dont la situation évolue ; par ailleurs, la Région est dans une concertation permanente avec les autres Régions et l'Etat fédéral en vue d'apporter une réponse à la question de la congestion liée aux navettes entre périphérie et Région bruxelloise et réduire au mieux cet impact ; des propositions (notamment exprimées dans le Plan Régional de Développement Durable – PRDD) et actions sont mises en œuvre à ce sujet, mais c'est une problématique qui se gère le plus significativement à l'échelle métropolitaine ;
 - Plan 2007-2008 des deux communes : on était loin de ces gabarits ou de ce nombre de logements (aux alentours de 800 à l'époque) ; la question des gabarits (avec une infime proportion de R+2) devra quant à elle être totalement repensée !
 - Réponse : il est utile de rappeler la double tension à laquelle sont soumis les projets urbains de manière plus générale : il est en effet attendu que les options urbanistiques proposées pour un site en développement puissent, d'une part, répondre à des besoins qui s'expriment de manière globale en Région bruxelloise (création de logements, création de logements sociaux, gestion des questions de mobilité, création d'espaces verts, d'équipements, etc.) et, d'autre part, valoriser et améliorer au mieux le cadre de vie ; les premières orientations qui vous sont présentées s'inscrivent dans la recherche de cet équilibre entre les différents objectifs et enjeux auxquels il convient de répondre ;

- Riveraine :

- exprime tout d'abord ses remerciements pour la tenue de cette séance d'informations, très complète et pointue ;
- ceci étant, le processus a été très pauvre en informations jusqu'ici : très peu de concertations (2 réunions, en décembre 2015 et auj.), alors que le projet est immense et très dense ; ce n'est pas suffisant en terme de concertation et certainement pas en terme de concertation des habitants ;
- exprime par ailleurs quelques angoisses (partagées par les riverains) liées au projet :
- Gabarits (R+8 notamment) : provoquent ces craintes quant aux ombres portées et une perte d'ensoleillement des jardins, notamment ; trouve que le projet présenté en 2006 avait vraiment une taille humaine, ce que l'on ne sent plus maintenant : le sentiment qui prédomine aujourd'hui est l'impression d'un gros mastodonte qui va tomber sur le dos des habitants ;
 - Réponse : par rapport aux questions d'ensoleillement, vous trouverez dans le RIE une étude d'ensoleillement et des simulations faites à partir des normes de gabarits envisageables et du nombre m² total à construire ; les gabarits plus élevés évoqués (R+8) ne prendront par exemple jamais la forme d'une grande barre obstruant toute vue et limitant l'ensoleillement de manière importante ; le bâti sera notamment aménagé en peigne de manière à laisser entrer le soleil autant que possible et faire en sorte que les bâtiments nouveaux ne fassent pas de l'ombre aux jardins existants ;

- Il convient également de rappeler que la différence de niveau entre le site et les habitations existantes fait que les bâtiments nouveaux ne feront que très rarement de l'ombre aux habitations existantes ;
 - Mobilité : 1.000 véhicules supplémentaires, ces chiffres semblent sous-évalués, ce sera vraisemblablement beaucoup plus ; quel sera par ailleurs l'impact des écoles en termes de mobilité ; a priori cela emportera aussi de gros impacts à ce niveau ; qu'en est-il enfin pour les commerces ?
 - En phase 1, a priori, la situation devra être améliorée par rapport à la situation existante, sur Evere en tout cas ;
 - La population va-t-elle encore être concertée, mais réellement ? sur la question du nombre d'étages, du type de commerces, etc. ;
 - Réponse : tous les projets qui seront réalisés (dialogue compétitif, projet Beliris, mais aussi les autres) comprendront à chaque fois un volet participation prévoyant une consultation des habitants ;
- Riverain (s'exprime en néerlandais) :
 - Station RER : ai-je bien compris qu'elle allait être déplacée d'Evere à Wahis ? non ? alors, il s'agit d'une opportunité manquée (cf. ligne tram 7)...
 - Réponse : l'étude du positionnement de la gare devait elle aussi gérer deux dimensions : assurer la meilleure desserte possible pour les Bruxellois et dans le même temps répondre aux attentes de l'exploitant ferroviaire ; actuellement, la gare Meiser et la gare Evere ne sont distantes entre elles que d'1,3km, ce qui est déjà une distance fort réduite ; le déplacement de la gare Evere à hauteur du boulevard Wahis aurait engendré la nécessité de supprimer purement et simplement la gare d'Evere voire également la gare Meiser ; en ce sens, le meilleur positionnement reste à Evere, le projet prévoyant toutefois de la déplacer légèrement plus au Sud ;
 - Parking : y en aura-t-il en-dessous des logements ou les habitants devront-ils aller se garer dans les parkings publics localisés de l'autre côté du chemin de fer ?
 - Réponse : effectivement, les parkings sont prévus en sous-sols des logements : chaque immeuble devrait prévoir en sous-sols la création de 0,7 place par logement ; par ailleurs, la Région, via les parkings publics prévus sur le site, proposera une offre complémentaire, pour les logements, de 0,3 place par logement ;
 - Qu'est-il prévu pour le rond-point Gillisquet-Latinis, déjà fort congestionné et qu'il faudrait également adapter ?
 - Réponse : cette question a été étudiée, mais un travail de réaménagement des ronds-points ne sera pas forcément de nature à améliorer la situation ; par contre, un rééquilibrage des flux entre Gillisquet et Léopold III (disposant de réserves de capacité) est rendu possible par le projet ;
 - Comment ? en traversant le site ??
 - Les habitants qui voudraient sortir du site pour se rendre vers Meiser, pourront emprunter le boulevard Léopold III plutôt que l'avenue Gillisquet, de sorte que les reports de trafic sur cette avenue ne seront pas aussi importants que ce que vous laissez entendre ;
 - Planning des travaux ? à partir de quand commenceraient les constructions ? à partir de quand la phase Gillisquet-Latinis commencera-t-elle et quand sera-t-elle terminée ?
 - Réponse : 15 ans entre le 1^{er} coup pioche et la finalisation, à conjoncture économique comparable ;
 - 15 ans ?? c'est incroyablement long / en Suisse, il ne faudrait que 5 ans, en Chine, 2 ans !

- Le dialogue compétitif est prévu à horizon de 7 ans max., avec toutefois l'espoir de pouvoir réduire ceci à 5 ans (espaces publics compris) ;
- Riveraine :
 - Enclavement du site : quels liens prévoyez-vous avec les quartiers environnants pour éviter un effet ghetto ?
 - Réponse : ces liens avec le quartier sont organisés notamment par des connexions piétonnes améliorées et facilitées (notamment pour les PMR), mais aussi par la création de placettes aux entrées du site, connectant le nouveau quartier aux anciens, au sein desquelles des commerces de proximité permettront aussi de faire le lien entre les différents publics ;
 - Vieillesse du bâti : qu'avez-vous prévu en vue d'éviter un vieillissement rapide de ce nouveau bâti, phénomène qui arrive trop fréquemment ;
 - Réponse : cette question sera notamment abordée via les enjeux de qualité architecturale à laquelle devront répondre les projets : un jury et un comité d'avis sont notamment prévus, dont le rôle sera de veiller tant à la qualité architecturale de départ qu'à la question du vieillissement du bâti, en analysant notamment les questions d'économie d'énergie, la pérennité des matériaux proposés, leur facilité de remplacement, etc. ;
 - Infrastructures : comment sont calibrées les infrastructures d'équipements (scolaires notamment) dans votre projet ? par rapport aux besoins des habitants nouveaux ou par rapport aux besoins de l'ensemble de la commune (qui connaît notamment un manque criant d'écoles francophones et néerlandophones, mais aussi crèches par ex.) ;
 - Réponse : différents monitorings et études existent à ce sujet en Région bruxelloise, qui mettent en avant les déséquilibres éventuels et les manques à l'échelle des quartiers ; en l'occurrence, les propositions présentées ne sont pas calibrées en vue de satisfaire uniquement les besoins des futurs habitants, mais bien à l'échelle des quartiers ; on sait par ailleurs qu'une école secondaire draine plus loin qu'une école primaire ;
 - Le projet réserve également un espace pour un équipement culturel ainsi que pour une maison médicale supplémentaire (les quartiers connaissant notamment un déficit à ce niveau) ;
 - Quelle prise en compte sera faite du feedback qui vous sera transmis par les habitants à l'occasion de ce processus ? comment ?
 - Réponse : le feedback de la réunion sera formalisé sous différentes formes : le PV de la réunion et ainsi que la présentation seront tout d'abord disponibles dans les 15j. de la réunion ; l'ensemble des discussions fera par ailleurs l'objet d'un rapport de synthèse soumis au GRBC, qui décidera de suivre ou non les remarques émises ; enfin, une enquête publique de 60j. sera organisée ultérieurement ;
 - Il n'est par ailleurs pas exclu que des moments de concertation complémentaires soient organisés.