



**JOSAPHAT**  
PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR  
VOLET INFORMATIF  
JUILLET 2021

**PHOTO DE COUVERTURE**

©MSA, GlobalView

**MISE EN PAGE ET IMPRESSION**

perspective.brussels

**CONTACT**

josaphat@perspective.brussels

**ÉDITEUR RESPONSABLE**

Antoine de Borman, Directeur général de perspective.brussels – Rue de Namur 59 – 1000 BRUXELLES.

Les résultats présentés ici le sont à titre d'information. Ils n'ont aucun caractère légal.

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

© 2021 perspective.brussels

D/2021/14.054/08

# JOSAPHAT

Plan d'aménagement directeur





# TABLE DES MATIÈRES

<b>OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR</b>	<b>P.6</b>
<b>INSCRIPTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR DANS LE PROJET DE VILLE</b>	<b>P.7</b>
<b>CONTEXTE URBAIN LOCAL</b>	<b>P.9</b>
<b>PRÉSENTATION DU SITE</b>	<b>P.10</b>
<b>GÉNÈSE DU PROJET</b>	<b>P.12</b>
<b>GOVERNANCE ET ACCOMPAGNATEURS</b>	<b>P.17</b>
<b>PARTICIPATION</b>	<b>P.18</b>
<b>OCCUPATIONS DU SITE</b>	<b>P.19</b>
<b>ENJEUX DU TERRITOIRE</b>	<b>P.20</b>
<b>LE PROJET DE PAD JOSAPHAT MODIFIÉ EN UN COUP D'OEIL</b>	<b>P.21</b>
<b>GLOSSAIRE DES ABRÉVIATIONS</b>	<b>P.22</b>

## OUTIL PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR

Le Plan d'Aménagement Directeur (ci-après « PAD ») est un outil régional de planification issu de la réforme du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (ci-après « CoBAT ») du 30 novembre 2017. Cet outil a pour objet de définir la vision stratégique de pôles dont le développement est jugé prioritaire par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'article 30/2 du CoBAT précise que le PAD s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement durable (ci-après « PRDD ») en vigueur le jour de son adoption. Conformément à cette disposition, le PAD indique les grands principes d'aménagement ou de réaménagement du territoire qu'il vise, en termes notamment de programme des affectations, de caractéristiques des constructions, de structuration des voiries ou des espaces publics, de mobilité et de stationnement ou encore de protection du patrimoine.

La procédure d'élaboration / modification / abrogation d'un PAD est fixée par le CoBAT et fut en grande partie calquée sur la procédure d'élaboration / modification / abrogation du PRDD et du plan régional d'affectation du sol (ci-après « PRAS »).

Le PAD est en quelque sorte l'intégration, dans le CoBAT, du schéma directeur. Cependant, il est vrai que ce plan est hybride puisqu'il a la particularité de conserver la valeur indicative de principe du schéma directeur mais l'arrêté du Gouvernement qui l'adopte peut expressément donner aux dispositions qu'il identifie une valeur réglementaire.

Dès lors, le PAD contient donc deux types de règles :

- > Des dispositions stratégiques qui constituent des « lignes de conduite » devant guider les autorités lors de l'instruction et la délivrance des permis d'urbanisme dès lors qu'elles ne peuvent s'écarter de ces lignes de conduite que moyennant une motivation expresse et adéquate ;
- > Des dispositions réglementaires qui constituent des règles précises auxquelles il ne peut aucunement être dérogé. A noter que le CoBAT précise en son article 30/9 que les dispositions réglementaires du PAD abrogent, dans le ou les périmètre(s) où elles sont applicables, les dispositions réglementaires des plans et règlement qui y sont contraires.

Afin de déterminer les principes urbanistiques applicables à une zone du plan, il convient donc de pratiquer une lecture croisée des dispositions stratégiques et réglementaires applicables à l'ensemble du périmètre du plan et de celles spécifiques à la zone concernée.

Le rapport entre les prescriptions réglementaires du PAD et celles des autres plans doit donc être abordé par le prisme du principe de l'abrogation implicite. Il en résulte que les dispositions réglementaires des plans et règlements d'urbanisme restent d'application à l'exception des dispositions qui seraient contraires à celles du PAD, et ce quand bien même le PAD ne le prévoirait pas explicitement.

Dès lors, et afin d'assurer la lisibilité de la lecture conjointe du PAD et des plans et règlements existants, deux principes ont guidé la rédaction des prescriptions du PAD :

- > Les prescriptions particulières d'affectation du PAD sont rédigées de manière telle qu'elles forment un ensemble cohérent régissant de façon spécifique l'affectation des différentes zones du plan, le lecteur n'ayant plus à devoir consulter les prescriptions particulières du PRAS.
- > Pour toutes les autres thématiques éventuellement abordées par le PAD, qu'il s'agisse notamment de règles en matière de gabarits ou d'implantation, le PAD ne contient que des règles qui s'écartent des règles normalement applicables. Pour le surplus, il faudra donc veiller à consulter les plans ou règlements nécessaires à la définition des règles applicables à la zone concernée.

# INSCRIPTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR DANS LE PROJET DE VILLE

## Lien entre Plan d'Aménagement Directeur et projet de ville

Comme indiqué, le CoBAT précise que le Gouvernement peut adopter, pour une partie du territoire de la Région, un PAD qui s'inscrit dans les orientations du PRDD en vigueur le jour de son adoption. Le Plan Régional de Développement Durable a été approuvé le 12 juillet 2018 et publié au Moniteur Belge le 5 novembre 2018. De valeur indicative, le PRDD constitue la vision du développement de la Région à l'horizon 2040 et représente en conséquence le cadre partagé du projet de développement territorial souhaité par la Région de Bruxelles-Capitale.

Concrètement, le PRDD tâche de mettre en cohérence un certain nombre d'actions, initiatives, objectifs ou projets concrets pour former la trajectoire commune au bout de laquelle Bruxelles doit évoluer en une ville de proximité, durable, moderne et inclusive qui, dans les limites des compétences régionales, offre à chacun les moyens de son épanouissement personnel.

Construit dans un contexte socioéconomique et territorial donné, le projet de ville approuvé par le Gouvernement axe ses priorités sur les objectifs suivants :

- > La réponse à la croissance démographique en termes de logements, d'équipements et d'espaces ouverts ;
- > L'augmentation de la qualité du cadre de vie ;
- > Le développement d'une économie urbaine;
- > La construction d'un système de mobilité urbaine équitable favorisant les transports publics et les modes actifs.

De manière transversale, le projet de ville bruxellois repose sur les principes suivants :

- > Un territoire polycentrique et multi-scalaire ;
- > Un territoire prenant appui sur des structures naturelles et paysagères ;
- > Un territoire équilibré au niveau social ;
- > Une accessibilité multipolaire organisées ;
- > Le respect des principes de durabilité ;
- > Une gouvernance collaborative.

Mobiliser le territoire et les pôles stratégiques bruxellois pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartiers constitue donc une priorité de la politique régionale pour les prochaines années.

Certains de ces pôles font l'objet d'une planification stratégique et réglementaire via l'élaboration de plusieurs projets de PAD qui s'inscrivent tous dans la stratégie globale du PRDD et déclinent, à leurs échelles, des objectifs particuliers.

L'aménagement de nouveaux quartiers mixtes s'inscrit dans les objectifs de développement durable de la Région comme métropole. Il est donc nécessaire que ces instruments soient le fruit d'une collaboration de tous les acteurs du territoire, ce que garantit la procédure légale d'élaboration d'un PAD.

## Le Plan d'Aménagement Directeur « Josaphat » comme composant du projet de ville régional

Le site de l'ancienne gare de triage Josaphat, affecté depuis 2001 au PRAS en zone d'intérêt régional a fait l'objet de plusieurs décisions du Gouvernement bruxellois ces dernières années visant à cadrer son aménagement futur.

La SAU (anciennement SAF - société d'acquisition foncière) est devenue propriétaire du terrain en 2006.

En décembre 2017, un marché conjoint SAU-SLRB-Citydev-Fonds du Logement est lancé à la demande du Gouvernement bruxellois pour une première phase de développement du site (sur un périmètre de 3,6 ha), devant mener à terme à la construction de nouveaux logements (principalement résidentiels), à la viabilisation du site et à l'aménagement des espaces publics. La procédure de dialogue compétitif relative à cette phase 1A est aujourd'hui toujours en cours.

Dès 2017, la Région a fait inscrire dans les avenants 12, 13 et 14 de Beliris un crédit permettant la réalisation des travaux de viabilisation du site, de construction des infrastructures et d'aménagement des espaces publics.

Depuis mai 2018, ce site stratégique fait l'objet d'un processus de planification via l'élaboration d'un projet de PAD et constitue l'un des quartiers prioritaires que le Gouvernement bruxellois entend développer puisque l'opérationnalisation du site Josaphat est identifiée comme prioritaire dans la déclaration de politique régionale pour la législature 2019-2024.

A l'issue d'une large concertation, le PAD Josaphat permettra d'offrir un cadre planologique solide et cohérent permettant d'appuyer une vision quant à l'aménagement d'un nouveau quartier habité mixte et exemplaire sur le plan environnemental. D'autre part, le programme des affectations du PAD Josaphat permettra de sanctuariser demain une vaste partie du site, aujourd'hui constructible, en zone non constructible.

Partant, le PAD Josaphat s'inscrit dans les principes des corridors verts inscrits dans le PRDD et tient parfaitement compte des besoins d'espaces verts en ville et de préservation de la biodiversité.



Vue aérienne du site Josaphat depuis le boulevard Lambert © MSA, GlobalView

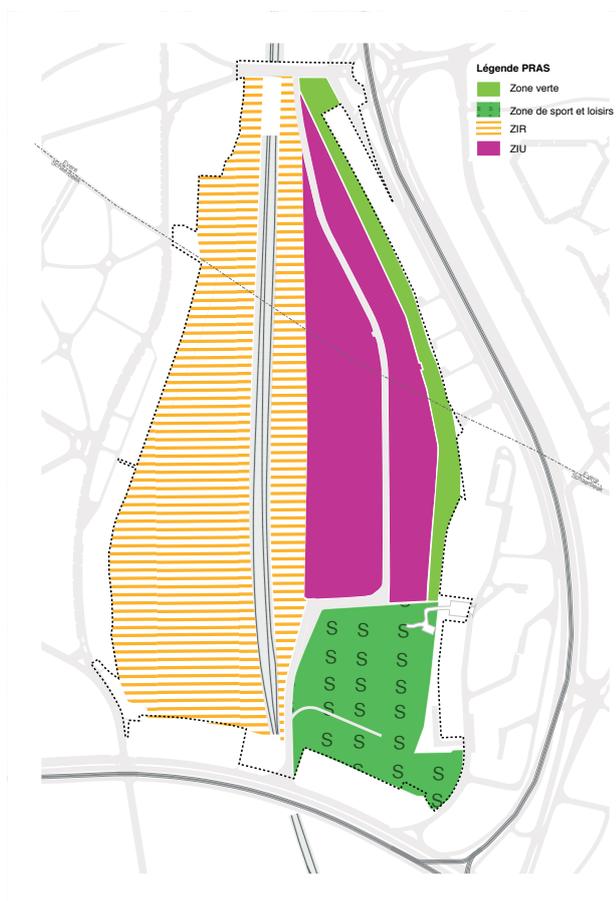
## CONTEXTE URBAIN LOCAL

### Le périmètre du PAD Josaphat, une sit avec un potentiel caché

Localisé sur le site d'une ancienne gare de triage de la SNCB désaffectée en 1994, le périmètre du projet de PAD Josaphat est situé à cheval sur le territoire des communes de Schaerbeek et d'Evere. Le périmètre comprend plusieurs fonctions différentes. Il est actuellement composé d'un terrain en friche couvrant la ZIR permettant un développement urbain, des talus boisés formant un espace de transition vers les quartiers environnants, une zone d'industrie urbaine à revaloriser ainsi qu'une zone de sport et loisirs relativement isolée.

### Le site Josaphat charnière entre différentes typologies urbaines

Le site a pour particularité de ne pas être visible depuis les quartiers environnants qui lui tournent littéralement le dos. Le bâti riverain est composé de plusieurs ensembles urbanistiques disparates en matière de typologies, de densité, de gabarits et d'architecture. A l'ouest du périmètre, on distingue les quartiers Terdel et le quartier des fleurs avec une architecture typique d'entre-deux guerres. Le quartier Terdel forme un ensemble de type « Cité Jardin ». A l'est du périmètre, les développements autour de l'Avenue Léopold III datant des années 60-70 sont marqués principalement par des grands immeubles à appartements alternés par des lotissements de la même époque.

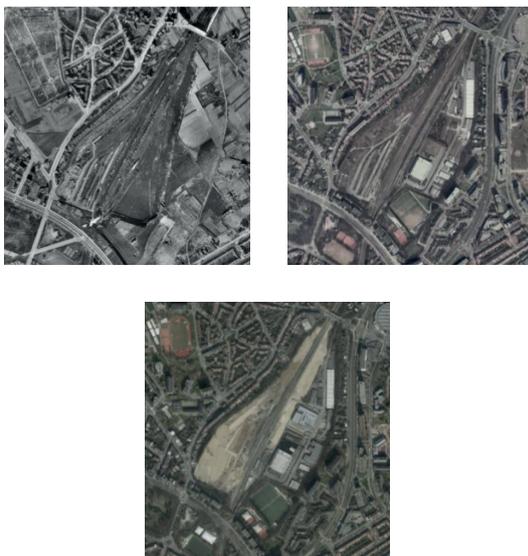


# PRÉSENTATION DU SITE

## Historique

L'ancienne gare Josaphat fut créé dans le cadre de la création de la ligne 26 qui relie Schaerbeek à Hal. Cette ligne qui contourne Bruxelles à l'ouest était, lors de sa création en 1894, destinée aux marchandises. La ligne comprenait deux gares, dont celle de Josaphat spécifiquement adaptée à cet effet.

Pour aménager la gare de Josaphat le terrain fut aplani avec des terres venant du tunnel du Cinquantaire. La gare fut finalement mise en service en juin 1914 et était doté de 6 voies, d'une plaque tournante et d'un château d'eau. A cause de la première guerre mondiale (14-18) la gare fut seulement inaugurée officiellement en juillet 1926. La gare de triage de Josaphat est restée en service jusqu'en 1994 et fut ensuite démantelée. Le terrain a été acquis par la SAF (actuelle SAU) en 2006.

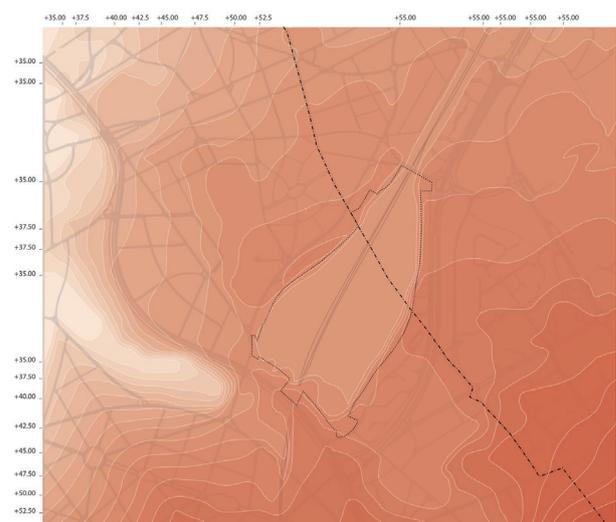


Photos gare de triage 1935 / phase de démantèlement 1996 / nivellement 2012

## Topographie

Le périmètre visé par le projet de PAD est isolé des quartiers qui l'entourent par une forte déclivité. Bordé de grands talus vu de l'intérieur du site nous nous trouvons dans une cuvette. Cette spécificité topographique est liée à son ancienne utilisation de gare de triage qui devait inévitablement être prévu au niveau des voies de chemin de fer partiellement construite en sous-sol au sud du site (à partir du Boulevard Wahis).

Lors du démantèlement et lors de l'assainissement de l'ancienne gare, le terrain a fait l'objet de divers remblais.

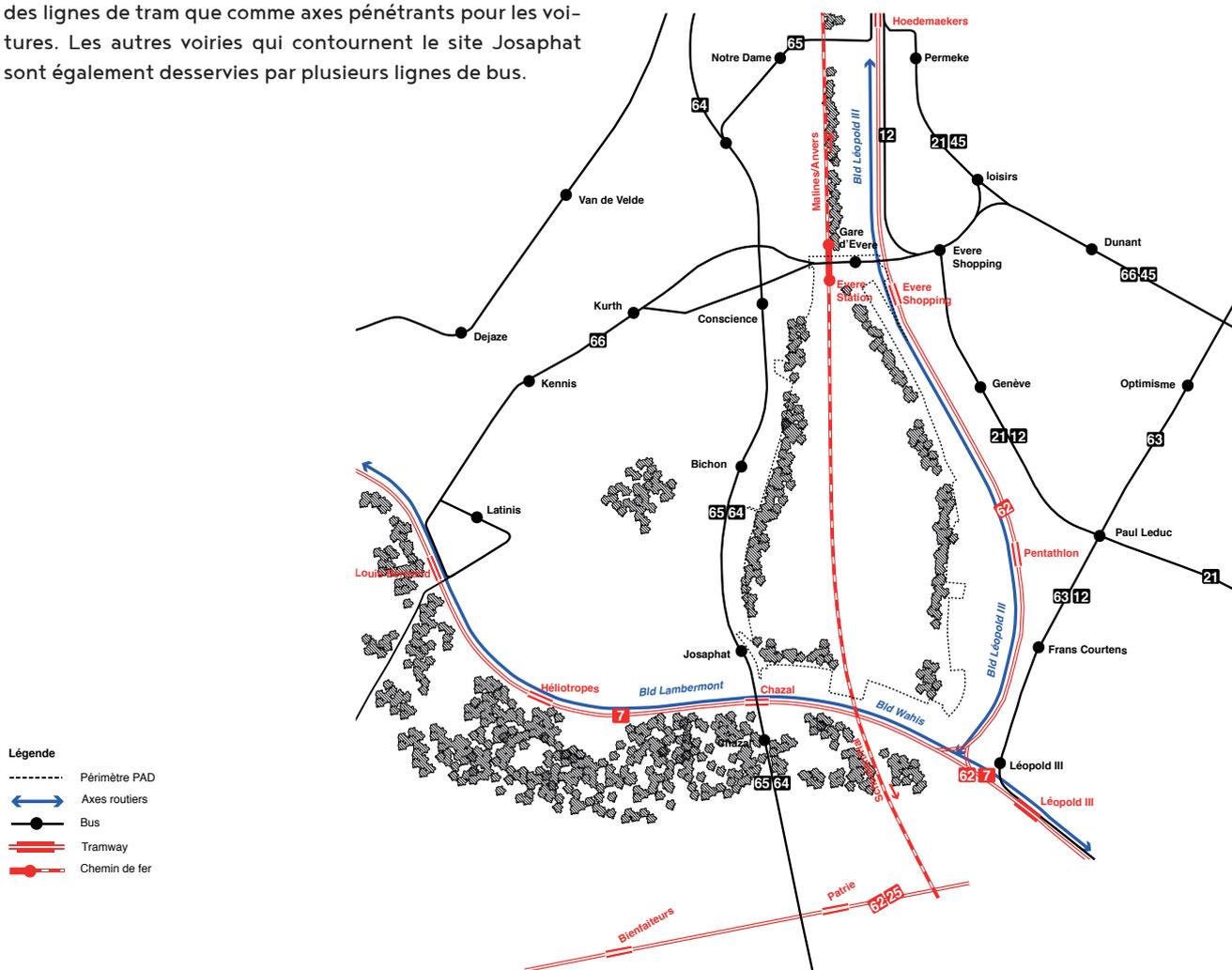


Carte de la topographie existante

## Accessibilité et mobilité

Le site Josaphat est très bien connecté au réseau routier et au réseau de transport en commun. Le périmètre du PAD est traversé du nord au sud par une voie de chemin de fer (L26), avec au nord du site, une halte du réseau suburbain offrant une desserte rapide et fréquente vers le quartier européen, l'aéroport et divers pôles d'emploi et d'enseignement dans et autour de la Région.

Les grands axes que constituent l'avenue Léopold III et le boulevard Wahis sont des corridors de mobilité importants tant pour la mobilité douce, le transport en commun avec des lignes de tram que comme axes pénétrants pour les voitures. Les autres voiries qui contournent le site Josaphat sont également desservies par plusieurs lignes de bus.



Carte du transport public et des axes

# GENÈSE DU PROJET

## Décisions préalables

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déterminé, par un arrêté du Gouvernement du 29 janvier 2004, les modalités de mise en œuvre de cette zone. Cet arrêté, publié au Moniteur belge le 24 mars 2004, invite les deux conseils communaux concernés à adopter, dans un délai de 3 ans, un plan particulier d'affectation du sol (ci-après « PPAS ») sur la ZIR et la zone d'industrie urbaine (ci-après « ZIU »).

Le 20 décembre 2005, les conseils communaux des Communes de Schaerbeek et d'Evere ont approuvé une note reprenant les objectifs et les orientations communales dans un document intitulé « Note d'orientation pour la planification de la ZIR Josaphat ».

En 2006, la SAF devenait officiellement propriétaire 25 ha de terrain au Fonds d'infrastructure ferroviaire. Le terrain acquis comprend 14 Ha en ZIR (hors emprise des voies de chemin de fer), les 9 Ha de la ZIU, 0,3 Ha de talus bordant le site à l'est affecté en Zone verte et 1,3 Ha en zone de sports ou d'activité de loisirs de plein air.

La déclaration de politique régionale du 7 mai 2013, précisée par le Séminaire d'Ostende tenu par le Gouvernement les 25 et 26 mai 2013, a fixé les objectifs du développement du site Josaphat, notamment en matière de logement. Ces objectifs ont constitué la base de la mission de programmation fonctionnelle et de définition d'un projet urbain durable, attribué le 14 mai 2013 à l'association momentanée Idea-Consult-MSA.

Le 27 mars 2014, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le plan directeur Josaphat en première lecture et, dans le cadre de l'adoption du PRAS démographique du 3 mai 2014, le Gouvernement a souhaité compléter les prescriptions relatives à la ZIR n° 13, afin de prévoir une surface minimale d'espaces verts.

Le 1er décembre 2016, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est prononcé sur les modifications à apporter au Plan directeur de 2014, en fonction des recommandations du RIE de 2015-2016, de l'étude de qualification paysagère du site par BBS et de la note de mobilité établie pour mesurer l'impact des modifications envisagées.

Le 23 mai 2019, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté, en 1ère lecture le projet de PAD Josaphat et son RIE qui furent à l'enquête publique et à la consultations d'instances du 3 octobre 2019 au 2 décembre 2019.

Sur base des remarques, recommandations et avis émis lors de l'enquête publique, un projet de PAD amendé et un RIE complété ont été annoncés.

## Etudes préliminaires au PAD

### PPAS

En 2004, deux projets de PPAS ont été élaborés sur leur territoire respectif par les Communes d'Evere et Schaerbeek. Ces deux procédures n'ont pas abouti et ont été abandonnées en 2008, suite notamment à la décision de la Commission européenne de ne pas s'implanter sur le site Josaphat et de concentrer son implantation le long de la rue de la Loi.

Les deux projets de PPAS couvraient une surface totale de 39,82 ha et prévoyaient pour l'ensemble du site le programme suivant :

Une couverture totale des voies ferrées sur toute la longueur du site ;

Le développement d'un éco-quartier résidentiel en partie Ouest relié à une zone mixte de part et d'autre de la dalle assurant une transition vers la ZIU;

- > La création d'un espace vert (parc) en partie nord du site (notamment via remblayage nord de la ZIU);
- > De multiples liaisons piétonnes reliant les deux rives;
- > L'implantation d'une ligne de tram sur la dalle;
- > La fermeture de l'îlot Conscience;
- > La création d'une place à l'entrée Latinis et la

- > restructuration urbaine du pont de Boeck;
- > Le maintien des talus arborés en y développant une promenade circulaire.

Affectations dans la ZIR	Surfaces planchers maximum	%
Logements + petits commerces	184.500m <sup>2</sup>	50 %
Activités administratives	90.750m <sup>2</sup>	25 %
Activités productives	56.940m <sup>2</sup>	15 %
Equipements	35.260m <sup>2</sup>	10 %
TOTAL (P/S=2,2)	367.450 m <sup>2</sup>	100 %

## Plan directeur

Le 14 mai 2013, l'association momentanée Idea Consult/MSA a réalisé une mission de programmation fonctionnelle et de définition d'un projet urbain durable pour le quartier Josaphat, couvrant l'ensemble des terrains propriété de la SAF.

Cette mission portait également sur les modes opératoires préconisés pour mettre le plan en œuvre.

La méthodologie des auteurs du projet avait consisté à mettre en débat, avec les acteurs publics concernés, 10 thèmes cruciaux pour le développement du site et, pour chacun d'entre eux, à comparer les effets de différentes hypothèses de développement.

Cette mission a abouti à l'élaboration d'un Plan Directeur qui fut approuvé par le Gouvernement bruxellois le 3 avril 2014 moyennant la réalisation d'études complémentaires.

## Etudes complémentaires au Plan directeur:

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

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

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

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

rentabilité économique. Certains scénarios présentent un bilan financier annuel à l'équilibre mais nécessitent un surinvestissement important et/ou l'implication d'un acteur disposant d'énergie résiduelle à injecter dans le nouveau quartier (type incinérateur), ce qui constitue une contrainte importante voire une situation peu réaliste.

### Étude complémentaire pour renforcer la convivialité urbaine du quartier.

L'étude complémentaire de convivialité urbaine analysait comment l'espace public peut être optimisé en termes d'aménagement pour maximiser la qualité urbaine pour les utilisateurs faibles.

L'étude se basait sur les éléments suivants :

- > Minimiser la place dédiée à la voiture dans l'espace public;
- > Encourager l'usage des transports publics
- > Favoriser la logistique de mutualisation des parkings notamment dans et avec la ZIU, les équipements sportifs et permettre la rentabilité de ces infrastructures de mutualisation;
- > Étudier la localisation préférentielle des parkings et leur typologie en fonction des objectifs de durabilité assignés au projet;
- > Promouvoir les échanges entre le quartier et la ZIU, activer les passages et notamment le passage sous-voies.

### Étude complémentaire acoustique (2015)

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

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

Le développement de ce quartier s'inscrit dans une démarche visant à mettre en œuvre des pratiques novatrices et peu impactantes pour l'environnement de gestion des eaux, l'objectif a été d'étudier la faisabilité de la mise en œuvre

du système de gestion des eaux envisagé au stade du Plan Directeur et d'étudier le potentiel que peut représenter la valorisation des eaux de pluie et des eaux grises.

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

Le rapport, réalisé conformément au standard applicable aux PPAS avait pour objet de constituer une évaluation globale des incidences sur l'environnement du plan directeur afin de pouvoir être utilisée dans les étapes ultérieures de planification stratégique du site. L'objet du rapport d'incidences environnementales était l'établissement d'une évaluation précise des incidences sur l'environnement du projet de plan directeur, de déterminer les points forts et points faibles du projet, et de formuler des recommandations d'amélioration du projet en vue des étapes ultérieures de planification stratégique du site.

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

Cette étude paysagère se trouve à l'interface de l'étude RIE et la conception du Plan directeur. Elle permet d'intégrer d'un point de vue urbanistique et paysager les recommandations du RIE en rapport aux espaces verts et publics en vue des étapes ultérieures de planification stratégique du site. L'objectif de l'étude était de proposer un projet paysager et de définition des espaces publics du projet, venant en complément du Plan directeur qui ne traitait pas suffisamment cet aspect.

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

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

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

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

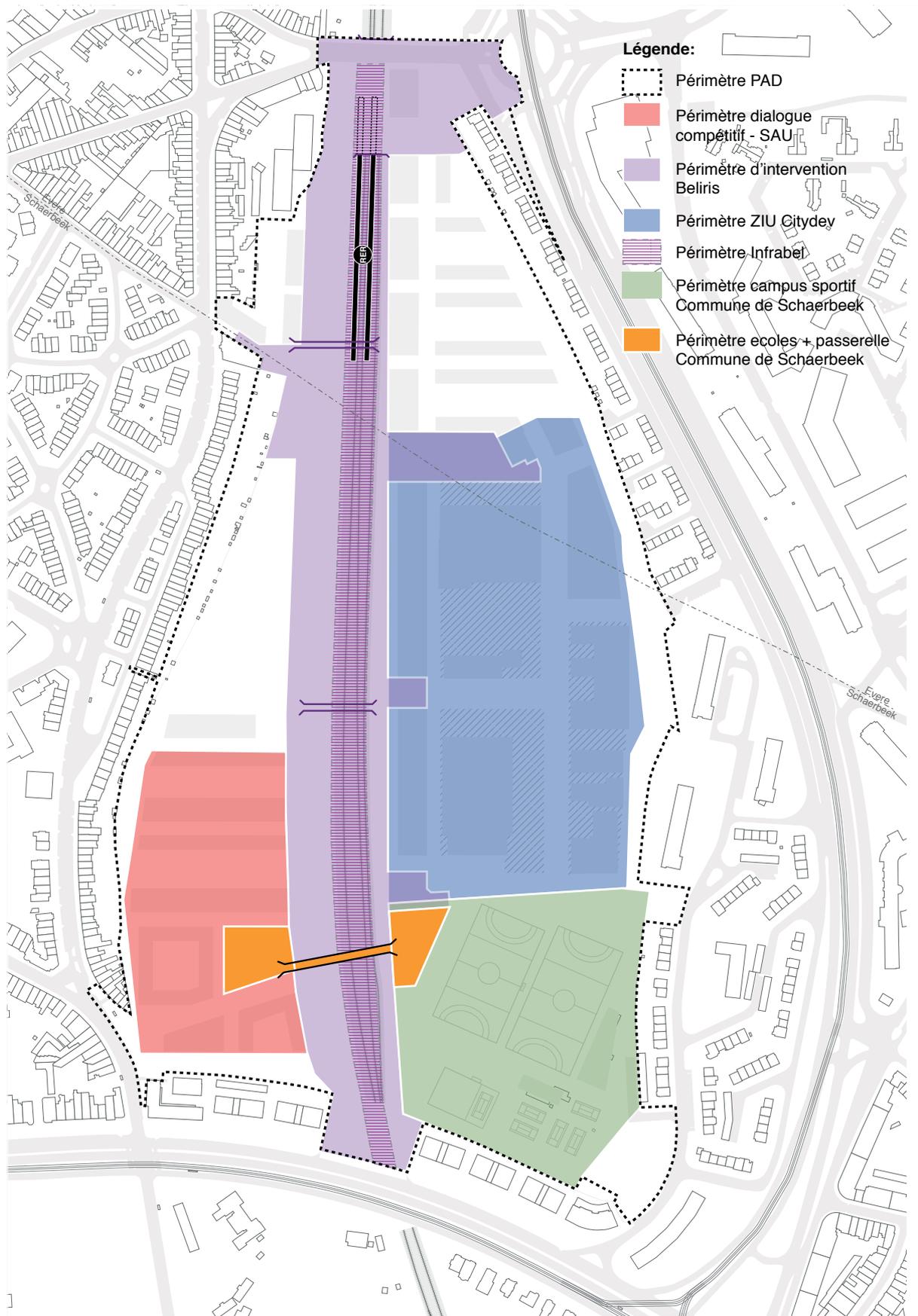
### **Premier projet de PAD I**

Le 23 mai 2019, le Gouvernement bruxellois a approuvé, en première lecture, le projet de PAD basé sur le Schéma directeur et ses différentes études complémentaires. Le projet de PAD contenait les mêmes principes de base du Schéma directeur remanié en fonction des résultats des études complémentaires.

Le projet de PAD fut accompagné d'un RIE qui permet d'évaluer les impacts environnementaux du plan et de formuler des recommandations concernant les aménagements prévus.

Le projet de PAD et son RIE ont été mis en enquête publique du 3 octobre 2019 au 2 décembre 2019.

Sur base des avis et remarques émis lors de l'enquête publique, le projet de PAD a été modifié de façon substantielle. Conformément à l'article 30/6 du CoBAT, le projet de PAD modifié et adopté par le Gouvernement doit à nouveau être soumis à la procédure d'instruction (enquête publique, avis des instances, avis de la CRD).



Carte avec les périmètres des différentes actions des acteurs sur le terrain

# GOVERNANCE ET ACCOMPAGNATEURS

Le projet urbain de Josaphat est un projet qui s'inscrit dans plusieurs documents stratégiques (PRDD, Good Move, plan Logement) de la Région de Bruxelles-Capitale.

Afin de réaliser les ambitions de la Région, plusieurs partenaires publics sont impliqués dans la mise en œuvre de cette vision.

Les différents acteurs et leur implication dans le développement du site Josaphat sont :

## Perspective.brussels

Perspective.brussels est l'organisme régional compétent en matière d'aménagement et de planification territoriale. Partant, Perspective est chargé, par le Gouvernement, de l'élaboration et du suivi des incidences environnementales du projet de PAD, conformément à ce que prescrit le CoBAT.

## SAU

La Société d'Aménagement Urbain de la Région de Bruxelles-Capitale est responsable de la mise en œuvre des grands projets d'aménagement urbain bruxellois et de la réalisation d'équipements publics d'envergure régionale. LA SAU est propriétaire du site et est chargée de mettre en œuvre le futur développement du site en coordonnant tous les acteurs publics et privés appelés à intervenir. Afin de mettre à profit les périodes de déroulement des procédures d'approbation de la planification stratégique et réglementaire (PAD), la SAU prépare actuellement l'opérationnalisation du site. En décembre 2017, elle a lancé une procédure de marché public par dialogue compétitif, devant aboutir à la désignation d'un développeur chargé de réaliser la première phase de développement immobilier au sud du site. Ce projet sera mis en œuvre conformément aux volets stratégique et réglementaire du PAD.

## Beliris

Beliris est un accord de coopération datant du 15 septembre 1993 entre le pouvoir fédéral belge et la Région de Bruxelles-Capitale qui a pour objectif d'élargir les moyens mis à disposition de la Région de Bruxelles-Capitale en jouant un rôle déterminant dans le développement de la Région bruxelloise, en particulier sur le plan de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Afin de garantir la mise en place coordonnée et efficace d'espaces publics qualitatifs, l'aménagement de l'ensemble a été confiée à Beliris. Dans ce cadre, Beliris a lancé en septembre 2019 un marché public désignant un auteur de projet chargé d'en concevoir l'aménagement. La mission de Beliris portera sur les travaux de viabilisation du site (égouts, réseaux d'alimentation), l'aménagement de l'ensemble des espaces publics prévus par le PAD (espaces verts et voiries principales), la construction de deux passerelles cyclo-piétonnes enjambant les voies de chemin de fer, ainsi que les travaux d'aménagement de la nouvelle gare RER. Cette mission a été attribuée à l'équipe composée autour du paysagiste Michel Desvigne. L'aménagement des espaces publics sera conforme aux volets stratégique et réglementaire du PAD.

## Citydev.brussels

Citydev.brussels ou « Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) » est un organisme régional chargé

d'assurer le développement économique et la revitalisation de la Région bruxelloise. En l'espèce, Citydev est chargé du développement de la Zone d'industrie urbaine définie par le PAD. Dans ce cadre, la SAU et Citydev ont mené une étude de faisabilité technique, architecturale et financière portant sur l'aménagement des deux terrains actuellement non-bâties qui seront incorporés à la zone et sur la restructuration des parcelles occupées qui les jouxtent. Cette étude permet de préparer l'aménagement de cette zone industrielle conformément aux ambitions du PAD et de valider la faisabilité des modèles de développement des activités productives qui y sont évoqués (valorisation des étages, requalification spatiale, agriculture urbaine, durabilité,...)

## INFRABEL - SNCB

Dans le cadre de l'aménagement de la gare RER qui remplacera l'arrêt actuel de la station Evere, INFRABEL réalisera les infrastructures ferroviaires requises (déplacement des voies, quais,...). Dans ce cadre, INFRABEL a mené une première étude concluant à la nécessité d'aménager une station dotée de deux quais accessibles depuis la placette aménagée le long du Pont De Boeck et depuis la passerelle cyclo-piétonne franchissant les voies. Cette configuration à deux quais permet de conserver la possibilité d'aménager des voies supplémentaires avec ajout d'un troisième quai, si le passage à quatre voies de la ligne était considéré comme pertinent, en fonction des conclusions de l'étude en cours menée par INFRABEL et portant sur l'augmentation de capacité du réseau ferroviaire à Bruxelles. Le projet de PAD conserve cette possibilité d'aménagement futur. Ces contraintes sont également intégrées dans le projet Beliris.

Les infrastructures d'accès aux quais qui relèvent de la SNCB sont prévus dans le projet Beliris, ce qui garantit leur financement dans des conditions de délais compatibles avec le développement du nouveau quartier.

## Commune de Schaerbeek

La Commune de Schaerbeek est propriétaire d'une partie de la zone de sports et loisirs implantée sur le site. Dans ce cadre, en 2019, elle a réalisé une étude de définition programmatique de ses sites sportifs Wahis et Terdelt, en vue d'en assurer une gestion et développement coordonnés. Le site de Wahis fait intégralement partie du PAD Josaphat et est composé aujourd'hui des infrastructures du Kituro Rugby Club. Le terrain adjacent de la SAU accueillant aujourd'hui le Tennis Club Set Wahis a été intégré au périmètre de réflexion de même que la large plaine de jeu située à l'avenue des Jardins. L'étude aboutit à différents scénarios ouverts qui prévoient de maintenir, voire réorganiser les différentes activités sportives et de les intégrer dans le futur quartier Josaphat. Par ailleurs, la Commune de Schaerbeek souhaite construire une nouvelle école secondaire pour environ 600 élèves. Initialement localisée en bordure du PAD sur le terrain propriété de la Commune à l'avenue des Jardins, la nouvelle école (l'Athénée Olympe de Gougues) sera, suite à une décision récente du Collège et en accord avec la SAU, implantée conjointement avec l'école fondamentale et la salle de sport initialement prévues dans le projet de PAD, de part et d'autre du chemin de fer. Cet équipement sportif et scolaire intégré comprendra la passerelle franchissant les voies.

## PARTICIPATION

### Semaine des projets urbains (2018) - Information et participation préalable du public

En juin 2018, perspective.brussels a organisé la « Semaine des grands projets urbains » pour présenter au public l'état des lieux et les grands enjeux des 10 premiers PAD. Lors de cette semaine, 2 présentations concernant le projet de PAD Josaphat ont eu lieu et ont permis au grand public de questionner les grandes ambitions et intentions de la région prévue dans son périmètre.

### Enquête publique projet de PAD Josaphat (2019)

En octobre 2019 et décembre 2019, le projet de PAD pour le site Josaphat a été soumis à une enquête publique par perspective.brussels dans les communes de Schaerbeek et d'Evere. Durant cette période, tous les riverains et les personnes intéressées ont pu prendre connaissance des détails du projet de PAD et exprimer leurs observations ainsi que leurs réclamations directement aux agents communaux, ou par courrier postal. Au total, 497 réclamations et observations ont été récoltées. A l'issue de cette procédure et après la consultation des instances, le Gouvernement régional a annoncé qu'il allait apporter des modifications substantielles au projet de PAD Josaphat.

# OCCUPATIONS DU SITE

## Occupations actuelles ZIU

Le site est un site vivant puisqu'il accueille d'ores et déjà différentes activités productives localisées sur la rive Est du chemin de fer qui sont accessibles depuis la voirie privée qui relie le Boulevard Wahis et la Rue Auguste De Boeck. Initialement implantées sur des concessions précaires octroyées pour de longues périodes par la SNCB, la zone s'est peu à peu consolidée et développée grâce à l'investissement des industries présentes et à la faveur de la mutation des concessions arrivées à terme.

Depuis l'acquisition du terrain par la SAU, les concessions précaires ont été progressivement remplacées par des concessions de droits réels assorties de conditions en matière d'emploi occupé, garantissant ainsi aux entreprises une plus grande sécurité d'investissement. Actuellement, les concessions initiales sont arrivées à terme dans le Nord de la zone, tandis que la partie Sud, conservée dans le projet de PAD, comprend des concessions encore actives pendant une cinquantaine d'années.

Aujourd'hui, la zone d'industrie urbaine constitue un pôle dynamique comptant des entreprises dans les secteurs de la construction, de l'alimentation, de l'audiovisuel, de l'événementiel et de la logistique urbaine de petite dimension. L'objectif du projet de PAD est de stimuler leur développement par la requalification de l'espace public qui a cruellement fait défaut dans le cadre du système de concessions précaires qui prévalaient depuis l'origine.

## Occupations temporaires

Des occupations temporaires ont par ailleurs été organisées par la SAU sur la rive Ouest des voies depuis les importants travaux de dépollution du terrain qui ont eu lieu en 2012, offrant ainsi un usage temporaire du terrain en attendant son affectation définitive. Depuis 2020, la SAU a initié ce qui s'apparente plus à des initiatives de gestion transitoire, préfigurant l'affectation définitive.

### La compagnie des Nouveaux disparus

La compagnie, qui propose différentes activités culturelles nomades, utilise les arts de la scène pour favoriser l'accès à la culture à des publics qui en sont éloignés et favorise le dialogue interculturel. Elle a provisoirement établi son camp de base à Josaphat et y dispose d'un droit d'occupation précaire depuis 2013. Annuellement, elle organise également un festival de théâtre sur le site, destiné aux enfants et aux jeunes.

### Josaph'Aire

Constituée en 2017 à l'initiative de citoyens intéressés par l'avenir du site et qui y avaient déjà développé différentes activités, l'asbl a conclu avec la SAU une convention d'utilisation temporaire d'une partie délimitée de terrain, pour y organiser des activités de maraîchage, ainsi que des activités socio-culturelles et de découverte de la nature à destination des riverains.

### Été à Josaphat (2020-2021)

Dans le cadre du déconfinement lors de la crise sanitaire, de juillet à octobre 2020, la SAU a organisé « L'Été à Josaphat ». Soutenue par le Gouvernement et destinée à offrir un espace vert au public en mal d'espaces de détente estivale dans le cadre du déconfinement, cette initiative a consisté en l'aménagement d'un parc temporaire, situé sur la partie schaarbeekoise du site, sur l'espace occupé par le futur Spoorpark prévu dans le projet de PAD, et comprenant un sentier de promenade de découverte de la nature, une buvette, une terrasse et une zone de détente avec des transats et des parasols, des terrains de pétanque et de panna-football, un chapiteau, un point Info, des WC. Cette initiative sera réitérée dans une version amplifiée au cours de l'été 2021, permettant une appropriation étendue par le public, avec cette fois un accès permettant également aux Everois de découvrir le site.

## ENJEUX DU TERRITOIRE

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

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

### Les enjeux environnementaux

Comment réduire au maximum l'impact environnemental de l'implantation du nouveau quartier dans tous les domaines d'intervention et, à titre prioritaire, garantir un haut niveau de biodiversité, favoriser une mobilité durable et une gestion exemplaire de l'eau ?

### Les enjeux du paysage

Comment rendre le nouveau quartier visible, accessible et traversable depuis son environnement direct en apportant une spécificité d'organisation paysagère et une qualité architecturale et urbaine qui valorisent les conditions de vie dans le quartier et améliorent celles des quartiers environnants ?

### Les enjeux liés à la mixité fonctionnelle et sociale

Comment faire coexister le logement et les activités économiques à leur bénéfice mutuel et comment garantir une réelle mixité sociale par la variabilité des types de logements à construire ?

### Les enjeux de densité

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

### Les enjeux de mobilité

Comment activer tous les leviers offrant des alternatives à la voiture individuelle, tout en améliorant la connectivité du site, en évitant la circulation de transit dans le nouveau quartier et en évitant le report des nuisances de la circulation automobile induite sur les voiries ?

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

- > à des schémas paysagers qui organisent le bâti et les espaces verts ;
- > à des schémas écologiques qui précisent notamment les modalités de gestion de l'eau, et fixent des objectifs quant
- > à l'imperméabilisation du sol ou à la biodiversité ;
- > à un schéma de programmation urbaine localisant les fonctions et identifiant les caractéristiques morphologiques du tissu urbain ;
- > à des schémas d'organisation du transport public, de la mobilité douce et de la circulation automobile ;
- > à un schéma de développement urbain précisant les zones opérationnelles ;
- > à formuler des ambitions fortes en termes de de qualité architecturale et environnementale.

## LE PROJET DE PAD JOSAPHAT MODIFIÉ EN UN COUP D'OEIL

**La qualité du paysage et la conservation de la biodiversité** constituent la préoccupation majeure autour de laquelle s'articule le projet de PAD tel qu'il a été modifié suite à l'enquête publique et aux apports citoyens ultérieurs postérieurs à l'enquête.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes, les espaces verts ont été considérablement augmentés ; ils occupent désormais 40% de la superficie du projet de PAD.

Les espaces verts se répartissent de la manière suivante :

- > 9,24 ha d'armature verte publique : des espaces verts dont la superficie et la localisation sont garanties et qui sont gérés par Bruxelles Environnement ;
- > 1,95 ha de Wadiparks et jardins aménagés lors de l'opérationnalisation du site, dont la superficie est assurée et donc l'aménagement se verra assigner des objectifs stricts en matière de biodiversité ;

**Le milieu de friche ouverte**, facteur essentiel de la biodiversité actuelle, est conservé sur 1,28 ha, s'intégrant à un espace vert d'un seul tenant de 5,05 ha.

La nature a également été amenée de manière plus déterminante sur la rive Est des voies de chemin de fer.

Les objectifs d'aménagement des espaces ouverts ont été précisés selon la typologie paysagère et les usages, qu'il s'agisse des espaces dévolus aux activités de jeux, de sports et de loisir ou des espaces pour lesquels la conservation de la biodiversité est l'objectif premier, avec les contraintes que cela peut occasionner en termes de restriction d'accès.

**L'urbanisation du site a été revue** en fonction de l'augmentation de la place réservée à la nature : 2 noyaux habités localisés au Nord et au Sud Ouest du site réunissent l'ensemble des logements, avec une réduction des m<sup>2</sup> construits de 21%. La densité a également été revue à la baisse dans chacun des deux noyaux, avec un P/S de 2,03 au lieu de 2,26 dans le projet de PAD 2019 pour le Campus résidentiel et un P/S de 2,59 au lieu de 2,75 dans le projet de PAD 2019 pour le Quartier de la Gare. Ces deux noyaux habités comptent aujourd'hui 1.194 logements, en lieu et place des 1.584 logements du projet de PAD 2019.

En termes d'équipements, le projet de PAD accueille **un équipement scolaire et sportif intégré**, développé par la

Commune de Schaerbeek. Ce complexe mutualise la salle de sport entre l'école primaire et l'école secondaire qui seront installées sur le site de part et d'autre du chemin de fer et réunies par une passerelle publique. L'équipement sera ouvert sur le quartier. Son ampleur en fera un bâtiment repère au Sud du site, en contrepoint avec la tour d'affectation mixte qui donne son identité au Quartier de la gare.

Cette évolution de la configuration des noyaux habités et **la baisse de densité ont permis d'assurer une meilleure mobilité dans et autour du quartier**. Sur la rive Est des voies de chemin de fer, la circulation est établie selon deux boucles indépendantes, pourvues chacune de deux connexions au réseau viaire existant. Cette configuration permet d'aménager l'espace vert d'un seul tenant existant au centre du site ; l'itinéraire de bus a été déplacé à l'Est des voies, considérant que c'est cette partie du site qui est la moins bien liaisonnée au transport public périphérique, compte tenu des distances et de la déclivité. Les deux traversées des voies ont été maintenues, au Nord et au Sud du site. La traversée au Nord n'est plus possible que dans le sens Ouest-Est, empêchant tout trafic de transit.

Les **options en matière de stationnement** ont été réévaluées, avec pour objectif de progressivement atteindre une mobilité de qualité dans un quartier sans voitures.

La mobilité active contribue à cet objectif, les liaisons transversales ont été réaménagées, afin de limiter les dommages à la biodiversité des talus.

Enfin, **les enjeux climatiques et de durabilité du quartier ont été développés**, structurés et intégrés à toutes les options du projet de PAD.

L'orientation du projet de PAD modifié est d'en faire **un véritable projet-pilote en matière d'intégration des enjeux de biodiversité, de climat et de résilience urbaine** dans le cadre d'un projet d'urbanisation qui répond aux besoins régionaux en matière de logement accessible aux Bruxellois, en matière de développement d'un emploi dédié aux nécessités de la ville et d'amélioration de l'offre d'équipements publics et de commerces, conformément aux conditions de mise en œuvre de la ville de proximité.

# GLOSSAIRE DES ABRÉVIATIONS

L'usage du masculin dans les textes doit s'entendre comme générique et comprenant tous les genres sans hiérarchie.

## OUTILS URBANISTIQUES :

**CoBAT** : Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire

**PRDD** : Plan Régional de Développement Durable

**PRAS** : Plan Régional d'Affectation du Sol

**PAD** : Plan d'Aménagement Directeur

**PPAS** : Plan Particulier d'Affectation du Sol

**RIE** : Rapports sur les Incidences Environnementales

**RRU** : Règlement Régional d'Urbanisme

## ACTEURS URBAINS :

**perspective.brussels** : Centre d'expertise régional et initiateur de la stratégie de développement du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, maître d'ouvrage du PAD Josaphat

**BUP** : Bruxelles Urbanisme et Patrimoine

**SAU** : Société d'Aménagement Urbain

**BE** : Bruxelles Environnement

**BM** : Bruxelles Mobilité





Perspective.brussels

rue de Namur

B-1000 Bruxelles

T +32 2 435 42 00

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