



Schaerbeek, le 10 mai 2016

**DEVELOPPEMENT URBAIN  
ET MOBILITE**

Développement Stratégique et Durable  
Place Colignon – Bureau 2.34  
1030 Schaerbeek

*Dossier traité par*

☎ (02) 244 72.34

☎ (02) 244.74.93

E.Mail : @schaerbeek.irisnet.be

Notre référence : ZIR Josaphat /16 05 10

**SAU / MSI s.a.**

**Monsieur C  
Directeur**

**Rue des Colonies, 11  
1000 Bruxelles**

**CONCERNE :** Suivi du dossier relatif au projet de schéma directeur « Josaphat » situé sur les territoires des communes de Schaerbeek et Evere. Rencontre du 27 avril dernier.

Monsieur Delforge,

La présente fait suite à notre rencontre du 27 avril dernier. Elle précise par ailleurs notre courrier du 5 février 2016 adressé à Mme ' gestionnaire du dossier chez vous.

Nous vous remercions de nous avoir exposé l'état du dossier, tant d'un point de vue contenu que par rapport à l'état d'avancement des différentes études qui y sont liées.

Nous prenons actes d'une série de réponses apportées par rapport à nos préoccupations déjà exprimées dans notre courrier du 5 février 2016 et maintes fois répétées en comité d'accompagnement.

Nous constatons certaines améliorations dans la prise en compte des points problématiques que nous avons déjà évoqués :

**1. L'organisation et l'affectation des espaces verts au sein du site, en particulier l'articulation de ces espaces avec le pôle central et le passage sous voies.**

L'espace vert « spoorpark » d'un seul tenant proposé dans l'étude paysagère répond à nos préoccupations. A voir comment ce parc se traduira dans le schéma directeur et comment il pourra être mis en œuvre et phasé pour répondre tant aux besoins des nouveaux habitants qu'aux besoins et attentes des habitants des quartiers limitrophes ?

**2. La densité au NE du site et l'articulation avec la zone d'industrie urbaine.**

La diminution de densité proposée dans l'étude paysagère devra être appréciée suivant une analyse croisée avec le chapitre Mobilité. Analyse qui reste à faire.

**3. Les aspects Mobilité, liaisons piétonnes transversales sur le site et au delà du Léopold III et connexion voiture sur le Léopold III. La desserte du site par un bus. Le stationnement sur le site.**

Les améliorations présentées, à savoir :

- La sortie camions/voitures supplémentaires sur le pont de Boeck, reste une solution partielle qui soulève d'autres problèmes spécifiques de mobilité et sécurité routière non complètement étudié et résolu à ce stade ;
- La réalisation d'une gare RER et sa bonne desserte est une condition préalable pour la réalisation d'un quartier dont la part modale voiture serait plus faible qu'ailleurs. A ce stade la perspective de financement et de bonne desserte de cette gare n'est ni garantie ni planifiée !
- La desserte du site par un bus et les améliorations de l'offre de transport public en abord du site sont annoncés. A voir comment cette volonté peut se traduire dans un véritable programme stratégique de desserte du site dont la mise en œuvre puisse être garantie à chaque phase de développement de cette zone ?
- La création d'un P mutualisé coté zone d'industrie urbaine. Ce parking est présenté comme une solution tant pour l'activation de la passerelle que pour une diminution globale de l'offre de stationnement sur le site. Si cette solution est reprise au schéma Directeur elle devrait être encadrée pour en assurer sa bonne réalisation.

L'offre en P automobile et l'accessibilité du site restant problématique, nous constatons que les efforts pour rendre le site accessible aux modes doux, seule alternative réellement crédible en l'état actuel, restent insuffisants. Les temps de parcours transversaux restent conséquents (cheminement sur talus longs pour franchir les dénivelés), les chemins d'accès aux diverses passerelles et à travers les talus sont peu étudiés.

**Par conséquent nous restons insatisfaits sur les aspects mobilité à l'échelle du site.** Nous pensons que dans l'étude environnementale un accès depuis la zone d'industrie urbaine, via le talus planté et donnant accès au boulevard Léopold III n'a pas été suffisamment étudié. Cet accès vis-à-vis de l'avenue de Genève s'articulerait avec un nouveau carrefour franc qui séquencerait le boulevard et qui par cette occasion y organiserait une nouvelle traversée cyclo-piétonne avec une relocalisation possible des arrêts STIB (voir un arrêt supplémentaire à créer ?).

Par ailleurs en ce qui concerne l'étude Beliris que vous avez évoquée et qui s'intéressera à l'aménagement des voiries et espaces verts sur le site, nous vous précisons qu'il nous paraît opportun que cette étude puisse inclure la zone de sport au sud du site. On aborde ici un point en dehors du périmètre strict du Schéma directeur mais il s'agit d'une zone dont le fonctionnement (accès – stationnement) devra évoluer en fonction de l'urbanisation du site. Son bon aménagement conditionnera aussi la qualité globale du développement du site. C'est pour la même raison que nous plaçons pour une révision des affectations d'une partie de cette zone (parcelle à l'entrée de la zone de sport, coté av. des Jardins) en zone de logement.

En fin de réunion nous avons évoqué l'occupation temporaire du site. Nous vous rappelons la nécessité de se fixer des balises plus claires par rapport aux occupations possibles (aspects sécurité, propreté, nuisances sonores...) et la nécessité au préalable d'assurer une sécurité spécifique (clôtures) par rapport à la présence des voies de chemin de fer qui traversent le site.

Nous vous remercions pour toute l'attention et suites réservées à la présente.  
Nous restons attentifs au suivi de ce dossier, nous vous prions d'agréer, Monsieur l'assurance de notre considération distinguée.

Le Secrétaire communal,

David NEUPREZ

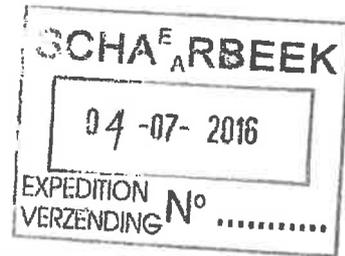
Le Bourgmestre

Bernard CLERFAYT



**GOVERNEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

LE MINISTRE-PRÉSIDENT



Contact  
T 02 506 32 19  
F 02 514 40 22  
jharze@gov.brussels

Collège des Bourgmestre et Echevins de la  
Commune de Schaerbeek  
Place Colignon, 1

Nos Ref. la/230616/A 3706

1030 Bruxelles

Vos Ref.

Concerne Site Josaphat\_ validation définitive des options du projet de Schéma directeur

Annexes

Bruxelles

**30 -06- 2016**

Monsieur le Bourgmestre,  
Madame, Messieurs les Echevins,

Suite à l'ensemble des études qui ont été réalisées depuis l'approbation du projet de plan directeur en 2014, il m'apparaît que le projet est maintenant mûr pour faire l'objet d'une approbation définitive des options qui détermineront le futur du site. Le Gouvernement va donc se prononcer sur la suite à accorder à chacune des recommandations du RIE, adopter les conclusions de l'étude de qualification paysagère du site et charger la SAU et le BBP de préparer un projet de Schéma directeur adapté à lui soumettre.

La commune de Schaerbeek étant un partenaire privilégié de la mise en œuvre du projet, je souhaiterais que les décisions à prendre puissent rencontrer le maximum des questions qu'elle a soulevées. Beaucoup d'entre elles ont déjà été prises en compte au cours de la procédure, la SAU m'a cependant communiqué une liste de remarques dont vous lui avez récemment fait part et qui subsistent encore. Par la présente, je souhaite vous transmettre une proposition qui pourrait être formulée au Gouvernement sous réserve d'un accord global de la commune de Schaerbeek sur les options définitives à sceller dans le futur projet de Schéma directeur.

a) Organisation des espaces verts et publics au sein du site

Les 6 typologies d'espaces publics définis et localisés dans l'étude paysagère seront intégrés dans les dispositions stratégiques du SD. La localisation précise des principaux espaces publics et donc la réservation des surfaces nécessaires à leur mise en œuvre sera confirmée dans les dispositions réglementaires.

Le parc linéaire, la voirie traversante de la rive ouest ainsi que la nouvelle voirie en ZIU et leurs impétrants feront l'objet d'une phase 0 de viabilisation du site dont le lancement précède le développement immobilier et qui sera financée par les crédits Beliris. La mise en service de ces infrastructures, en toute hypothèse avant l'arrivée des premiers habitants, sera la plus rapide possible en fonction de l'avancement des travaux, afin qu'elles contribuent à l'appropriation du site par les habitants riverains.

Vous proposez une réorganisation du campus sportif du site, incluant une modification d'affectation d'une partie de la zone de sports et loisirs de plein air. J'y suis favorable, y compris dans une perspective de rationalisation de sa gestion future. Je proposerai au Gouvernement d'inclure dans

le périmètre du SD le terrain communal du rugby et son débouché dans l'avenue des Jardins, ainsi que le terrain communal de la plaine de jeux de l'avenue des Jardins.

Le SD étudiera en collaboration avec la commune de Schaerbeek une proposition schématique de restructuration du campus sportif comprenant les circulations, le stationnement, la configuration d'une entrée de site exprimant le caractère « vert » de cette partie du nouveau quartier et comprenant la construction de logements à front de l'avenue des Jardins formant une liaison harmonieuse avec les propriétés voisines. Le changement d'affectation qui sera nécessaire sera réglé exclusivement via les dispositions réglementaires du SD. Le financement de la restructuration du campus sportif n'ayant pas été budgété, il ne pourra intervenir, le cas échéant sur financement Beliris qu'après achèvement de la phase 0 de viabilisation du site.

#### b) Densité

Les études détaillées menées dans le cadre du RIE montrent que les 2 premières phases de développement immobilier (implantation d'environ 1.000 logements) ne posent pas de problèmes significatifs de saturation de voirie, sur base des parts modales de déplacements automobiles actuelles des quartiers voisins. En phase 3 (ajout d'environ 400 logements), le trafic généré par le site peut encore être absorbé sans saturation. Ce n'est que lors de la mise en service des 400 derniers logements, c'est-à-dire à l'horizon 2025, que des aménagements routiers sont nécessaires pour pallier la saturation des voiries entourant le site, compte tenu de l'évolution des parts modales probables.

Les études ont opéré une réduction de 12.000 m<sup>2</sup> de surface plancher de logement (soit 130 logements), localisés dans la phase 3 du projet de plan directeur de 2014. Elles ont identifié plusieurs solutions d'aménagements routiers à mettre en œuvre pour résoudre le problème de saturation des voiries ainsi que plusieurs mesures susceptibles de contribuer à réduire la part modale des voitures à l'horizon problématique.

On peut donc être raisonnablement confiant quant à la capacité des voiries existantes d'absorber la densité réduite à 157.000 m<sup>2</sup> de logement. Il convient par contre d'optimiser les choix en matière de mobilité dès le départ du développement immobilier et d'assurer un monitoring permettant, le cas échéant, de retarder la commercialisation des 500 derniers logements (ce qui est parfaitement possible eu égard à la maîtrise foncière régionale des terrains à bâtir) et/ou de réduire pour ces logements les profils de stationnement qui auront été autorisés dans les phases précédentes (ce qui est également possible vu que ce sont les logements qui bénéficient de la meilleure mobilité sur le site). Notons que cet ajustement qui figurera dans les dispositions stratégiques du SD, ne concerne pas directement la commune de Schaerbeek.

#### c) Modes actifs vers et sur le site

Le RIE a insisté particulièrement sur la nécessité d'améliorer les parcours piétons (y compris PMR) et cyclistes depuis le site vers les quartiers adjacents et particulièrement vers les arrêts de transport en commun et de distinguer les déplacements cyclistes à caractère local des déplacements domicile/travail de longue distance (RER vélo). L'étude paysagère a répondu précisément et de manière détaillée à ce point d'attention. Aucune mesure raisonnable ne peut encore améliorer la situation, eu égard à la topographie du site. Il a notamment été tenu compte de la demande de Schaerbeek de ne pas proposer de franchissement des voies en souterrain. Les conclusions de l'étude seront intégrées aux dispositions stratégiques du SD. En termes de réalisation, il me paraît fondamental de veiller à résoudre le handicap de l'enclavement du site dès le départ de son urbanisation et donc de prévoir les infrastructures nécessaires dès la phase 0 de viabilisation du site et la première phase de développement immobilier.

Vous avez formulé des propositions intéressantes de connexions piétonnes et cyclistes qui dépassent le périmètre du SD et impactent les voiries régionales. Il me revient que certaines d'entre elles ne font pas l'objet d'un consensus des administrations compétentes. Je n'ai pas d'objection à ce que ce qui fait l'objet d'un consensus soit intégré à titre d'intention dans le SD et qu'ensuite les diverses administrations compétentes s'en saisissent. Je ne vois pas d'inconvénient non plus à ce qu'une concertation soit initiée par mon cabinet et aboutisse à faire progresser certains dossiers

compliqués qui pourront également figurer à titre d'intention dans les dispositions stratégiques du SD. Je ne voudrais cependant pas que les revendications contestées immobilisent l'avancement du projet Josaphat.

#### d) Stationnement

Le Gouvernement avait souhaité impulser une politique relativement volontariste en matière de stationnement hors voirie et en voirie sur le site. Les auteurs de l'étude RIE ont soulevé plusieurs difficultés et formulé une proposition encore plus drastique qui n'a pas été adoptée par le CA du RIE, pas unanime sur cette question. Les premières études d'opérationnalisation immobilière du site montrent quant à elles les fortes réticences du milieu immobilier à la restriction importante du stationnement telle que proposée à l'issue du RIE. Je propose donc une solution coordonnée qui concilie les différents objectifs, sachant qu'elle devra pouvoir évoluer au fur et à mesure de l'urbanisation du site et de l'évolution des parts modales :

- La construction de 0,7 emplacement/logement dans un parking situé en sous-sol des immeubles de logement et des immeubles mixtes (un niveau, sans imperméabilisation des jardins ni construction sous les voiries) ;
- La construction complémentaire de 1 emplacement/100m<sup>2</sup> de bureau dans les immeubles mixtes, gérés en mutualisation avec les logements situés dans les mêmes immeubles ;
- La réduction de 50% du stationnement en voirie dans le quartier de logement de la rive ouest, portant le nombre d'emplacements à 75 pour un linéaire de voirie traversante d'environ 2.200 m. Ce stationnement est réservé aux visiteurs et favorisera, par sa gestion tarifaire, le stationnement de courte durée ;
- Le maintien des stationnements en voirie (50 emplacements pour un linéaire de voirie traversante d'environ 600 m) initialement prévus dans la ZIU. Ils seront réservés aux visiteurs avec une gestion tarifaire favorisant cet objectif ;
- La suppression du parking mutualisé entre les logements et les activités économiques dans la ZIU et le respect du RRU pour les stationnements des entreprises ;
- Afin de ne pas reporter le stationnement sur les quartiers riverains, la construction de 0,3 emplacement/logement implanté sur la rive ouest, dans un parking public hors voirie, accessible à tarif préférentiel pour les riverains et habitants du site. Ce parking sera financé par la Région et situé en ZIU à proximité de la passerelle centrale. Ce parking devra pouvoir être converti en locaux économiques dans le futur ;
- La construction de 0,3 emplacement/par logement implanté sur la rive est dans le parking public lié à la halte RER.

#### e) Desserte du site en transports publics

Le RIE a mis en évidence la nécessité de desservir le quartier par bus directement sur le site, en complément des lignes circulant en périphérie. Il a également soulevé différentes améliorations à l'exploitation actuelle qui permettraient d'améliorer la desserte du quartier (exploitation de la ligne 7 notamment) et des améliorations des infrastructures et de l'exploitation du transport public sur le boulevard Léopold III.

Ces conclusions doivent conduire, sur le site Josaphat, à une conception de la circulation sur le site permettant d'implanter une circulation des bus sur les 2 rives, avec les mesures spécifiques d'insertion dans le trafic en sortie de site.

Les mesures complémentaires listées dans le RIE sont fondamentales mais demandent des études complémentaires et une définition plus précise des objectifs et des moyens à mobiliser par la STIB. Elles n'influent pas directement sur la mise en œuvre du projet Josaphat. Je suis cependant favorable à l'idée de figer un certain nombre d'engagements de principe dans les dispositions stratégiques du SD.

Vous évoquez la réalisation d'une gare RER et sa bonne desserte comme des conditions préalables pour le développement du nouveau quartier. Ces conditions préalables ont déjà été remplies et

nous permettent d'aller de l'avant ; même si des améliorations devront encore être obtenues dans le cadre d'un processus continu de négociations avec le Fédéral, Infrabel et la SNCB. En effet, aujourd'hui, depuis la mise en exploitation du tunnel Schuman-Josaphat, la halte Evere est désormais desservie par 10 relations horaires en heure de pointe (5 dans chaque sens). La négociation doit porter sur l'amélioration de la desserte hors horaire domicile-travail et sur la restitution d'une liaison directe vers l'aéroport (aujourd'hui totalement affectée à la station Bordet). En ce qui concerne l'infrastructure de la halte, Infrabel a manifesté de l'intérêt pour un réaménagement rapide des quais compatible avec le projet Josaphat et a transmis à la SAU les esquisses d'aménagement possible. Ces aménagements, combinés à la réalisation de la phase 0 des travaux de viabilisation par Beliris, doivent mettre à disposition une halte suffisamment attractive pour les riverains actuels et les futurs habitants. La négociation devra porter sur une amélioration progressive du service aux usagers au fur et à mesure de l'augmentation de la fréquentation de l'infrastructure.

f) Trafic automobile sur et autour du site

Le RIE a soulevé plusieurs pistes pour résoudre la question fondamentale d'une répartition plus équilibrée des débouchés des voiries traversantes du site sur les voiries existantes, en relation avec la montée en puissance du trafic généré par le nouveau quartier au fur et à mesure de son développement.

Ces pistes, concernant les accès du site Petite rue du Tilleul, sur le rond-point du boulevard Léopold III, vers le boulevard Léopold III via le rugby, ou encore le débouché sur le boulevard Wahis, examinées isolément n'ont jusqu'ici jamais fait l'unanimité des acteurs concernés. Le RIE a permis de dégager les solutions, il s'agit maintenant d'atterrir et de produire un plan de circulation dynamique intégrant l'ensemble des contraintes.

Vous avez également soulevé différentes mesures à prendre hors du site pour améliorer la situation (carrefour franc sur le boulevard Léopold III par exemple). Il s'agit de mesures qui ont des implications plus larges que le développement du site Josaphat et demandent donc une réflexion à plus long terme.

Je vous saurais gré de me faire part de votre accord assorti de vos éventuelles remarques sur cette proposition sous quinzaine.

Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Bourgmestre, Madame et Messieurs les Echevins, mes sentiments les meilleurs.



Rudy VERVOORT



Schaerbeek, le 15 septembre 2016

**DEVELOPPEMENT URBAIN  
ET MOBILITE**

Développement Stratégique et Durable  
Place Colignon – Bureau 2.34  
1030 Schaerbeek

*Dossier traité par :* \_\_\_\_\_

☎ (02) 244 72.34

✉ (02) 244.74.93

E.Mail : [info@schaebeek.irisnet.be](mailto:info@schaebeek.irisnet.be)

Notre référence : ZIR Josaphat / 16 09 15

**Monsieur**  
**Ministre-Président du Gouvernement  
de la Région de Bruxelles-Capitale**

**Rue Ducale, 7-9**

**1000 Bruxelles**

CONCERNE : ZIR Josaphat, suivi courrier du 30 juin 2016.

Monsieur le Ministre Président,

Nous avons bien reçu votre courrier du 30 juin 2016 et vous en remercions. Des problèmes de circulation interne du document en cette période de vacances d'été ne nous ont malheureusement pas permis d'échanger rapidement en interne et de vous répondre dans le délai souhaité. Nous en sommes sincèrement désolés et tenterons de répondre à vos demandes aussi concrètement et constructivement que possible, ce dossier nous tenant, tout comme à vous, particulièrement à cœur.

Votre courrier passe en revue l'ensemble des sujets et questions évoqués en mai 2016 par la commune de Schaerbeek dans le cadre d'un échange avec la Société d'Aménagement Urbain. Nous les traiterons donc selon la même séquence.

a) Organisation des espaces verts et publics au sein du site

Nous nous réjouissons que l'étude paysagère ait permis de faire évoluer positivement la structure paysagère du site, sujet qui est depuis le début du projet au centre de nos préoccupations.

Nous prenons acte de votre volonté et engagement de réaliser le parc linéaire, la voirie traversante de la rive ouest ainsi que la nouvelle voirie en ZIU et leurs impétrants en phase 0 dans le cadre de la viabilisation du site. Cela nous semble très positif tant pour l'image du site vis-à-vis de futurs investisseurs que pour la population riveraine, qui pourra ainsi bénéficier de nouveaux espaces verts de qualité.

Nous attirons cependant votre attention sur la nécessité de définir préalablement les conditions de gestion du site. Cette question rejoint celles que nous abordions en mai au sujet de l'occupation temporaire du site et pour lesquelles votre courrier n'apporte pour l'instant pas de réponse. Nous sommes à votre disposition pour en discuter spécifiquement, afin de définir avec vous les différentes



balises nécessaires à cette occupation (aspects sécurité – notamment vis-à-vis du chemin de fer, propreté, nuisances sonores...).

Nous prenons acte de votre accord quant à l'intégration du campus sportif dans le projet global et vous en remercions. Nous pensons que ceci permettra d'apporter plus de cohérence au plan général. Vous indiquez que le changement d'affectation sera réglé exclusivement via les dispositions règlementaires du schéma directeur. Nous comprenons donc que l'on s'inscrit dans la perspective d'un Plan d'Aménagement Directeur (PAD) tel que prévu dans le cadre de la réforme du COBAT et que le RIE sera amendé en tenant compte de cette extension de périmètre.

#### b) Densité

Nous prenons acte de la conclusion des études quant à la nécessaire réduction de densité sur le site, tant pour des questions de mobilité que de qualité des espaces verts et publics. Cette conclusion rejoint totalement le message que la commune essaie de faire passer depuis le début du projet. Nous nous réjouissons donc de cette avancée fondamentale qui permettra, nous en sommes convaincus, d'améliorer sensiblement le projet.

Si nous sommes totalement favorables à votre proposition générale de réduire la densité du projet, nous ne voyons pas totalement clair quant aux flux générés par chaque phase de développement du projet et à la saturation induite dans les voiries adjacentes. En effet, le chapitre mobilité du RIE s'est focalisé sur les données de base du schéma directeur en termes de programmation et sur un quota d'emplacement de parking volontariste (0.5), considéré par l'auteur d'étude comme un levier essentiel pour la maîtrise des flux sur le site.

Or, votre proposition finale diffère tant du point de vue de la programmation (-12.000m<sup>2</sup>) que du ratio de parking (0,7 emplacement par logement, construction de 0,3 emplacement/logement, etc.). Nous en concluons donc qu'une analyse de synthèse sera menée dans le cadre des amendements du RIE, afin de mettre en évidence l'impact du projet final à chacune des phases de son développement, en termes de flux et de saturation de voirie. Ce document de synthèse permettra à chacun de se positionner en bonne connaissance de cause, ce thème étant crucial pour le bon fonctionnement du projet et son intégration au sein des quartiers voisins existants.

Enfin, nous prenons acte de votre volonté de mettre en place un monitoring (de la mobilité ?) en lien avec les capacités de construction de logement dans le temps et/ou les capacités de construction de stationnement liées à ces logements. Nous comprenons donc que ce point fera l'objet d'une prescription spécifique dans le PAD.

#### c) Modes actifs vers et sur le site

Nous partageons totalement le constat du RIE quant à la nécessité de résoudre le problème d'enclavement du site en développant au maximum les connexions piétonnes et cyclistes, et ce dès le départ de son urbanisation (en phase 0). Nous nous réjouissons également que l'option du passage sous voie soit définitivement écartée au profit d'une passerelle aérienne, ce qui était une de nos revendications.

Vous évoquez nos propositions de connexions piétonnes et cyclistes qui dépassent le périmètre du schéma directeur, en indiquant qu'elles ne font pas l'objet d'un consensus. Nous comprenons qu'il s'agit de notre demande d'examiner la création d'un carrefour franc sur le boulevard Léopold III qui permettrait de créer à la fois un franchissement piéton de ce boulevard, un accès automobile vers le site et un arrêt de tram supplémentaire. Nous tenons à cet égard à vous rappeler que cette demande d'alternative avait été soutenue par de nombreux membres du comité d'accompagnement de l'étude, en ce compris la STIB, Bruxelles Mobilité et leur cabinet de tutelle. L'auteur d'étude a cependant refusé d'y donner suite, pour des motifs que nous n'avons pas compris. Cette option pourrait peut-être être réexaminée dans le cadre de l'analyse de synthèse qui doit encore être réalisée.



#### d) Stationnement

La solution globale que vous proposez en matière de stationnement nous semble constituer un bon compromis entre les différents objectifs.

Ainsi, nous comprenons que la construction complémentaire de 1 emplacement/100m<sup>2</sup> de bureau permettrait dès lors de produire 3 emplacements/ 100m<sup>2</sup> de bureau dans les immeubles mixtes, gérés en mutualisation avec les logements. Est-ce bien exact ?

L'idée du parking public hors voirie financé par la Région constitue également un élément nouveau dont les incidences dans les diverses thématiques restent à analyser.

Nous en concluons que sur cette matière il reste également une analyse de synthèse à produire.

#### e) Desserte du site en transports publics

Nous sommes convaincus, tout comme l'auteur d'étude, que le site Josaphat devra être desservi par une ligne de bus. En effet, le RIE a bien mis en évidence que malgré la présence de plusieurs lignes de transport public aux abords du site, le dénivelé et l'enclavement impliquent des temps de parcours élevés et peu attractifs pour rejoindre les arrêts de transport public existants.

Comme vous le signalez, les mesures complémentaires listées dans le RIE sont fondamentales et devront faire l'objet d'études complémentaires en collaboration avec la STIB, afin de s'assurer de la faisabilité d'intégrer cette ligne de bus vu les contraintes fortes d'accès. Nous attendons donc que ces questions puissent trouver réponse dans l'analyse de synthèse finale ainsi que dans les prescriptions réglementaires du futur PAD.

#### f) Trafic automobile sur et autour du site

Comme votre courrier l'indique, le RIE a permis de dégager plusieurs options pour une répartition plus équilibrée des débouchés de voiries sur les voiries existantes et qu'il s'agit maintenant d'atterrir et de produire un plan de circulation dynamique intégrant l'ensemble des contraintes.

Nous concluons donc de ceci que le choix définitif pourra être effectué sur base de l'analyse de synthèse à réaliser suite à la clôture des différentes études. Nous attendons donc cette analyse pour nous prononcer définitivement, notre choix s'orientant plutôt à ce stade pour un accès via un carrefour franc à réaliser sur le boulevard Léopold III en limite communale couplé à la variante 4 du RIE (à noter que cette sortie sur le boulevard rejoint l'alternative reprise au point c du présent courrier). Nous vous précisons qu'une entrée ou sortie sur le clos des Jardins via l'entrée du Kituro n'est pour nous pas acceptable et d'ailleurs pas intéressante puisque en l'état elle redirige le flux des automobiles sur l'axe Wahis Lambermont, vers le carrefour Chazal.

En espérant que ce courrier répondra à votre demande, nous nous tenons à votre disposition pour toute question complémentaire ? Nous sommes également tout disposés à participer plus activement au développement de ce projet qui, comme vous le savez, nous tient particulièrement à cœur.

Le Secrétaire communal,

Le Bourgmestre

David NEUPREZ

Bernard CLERFAYT

