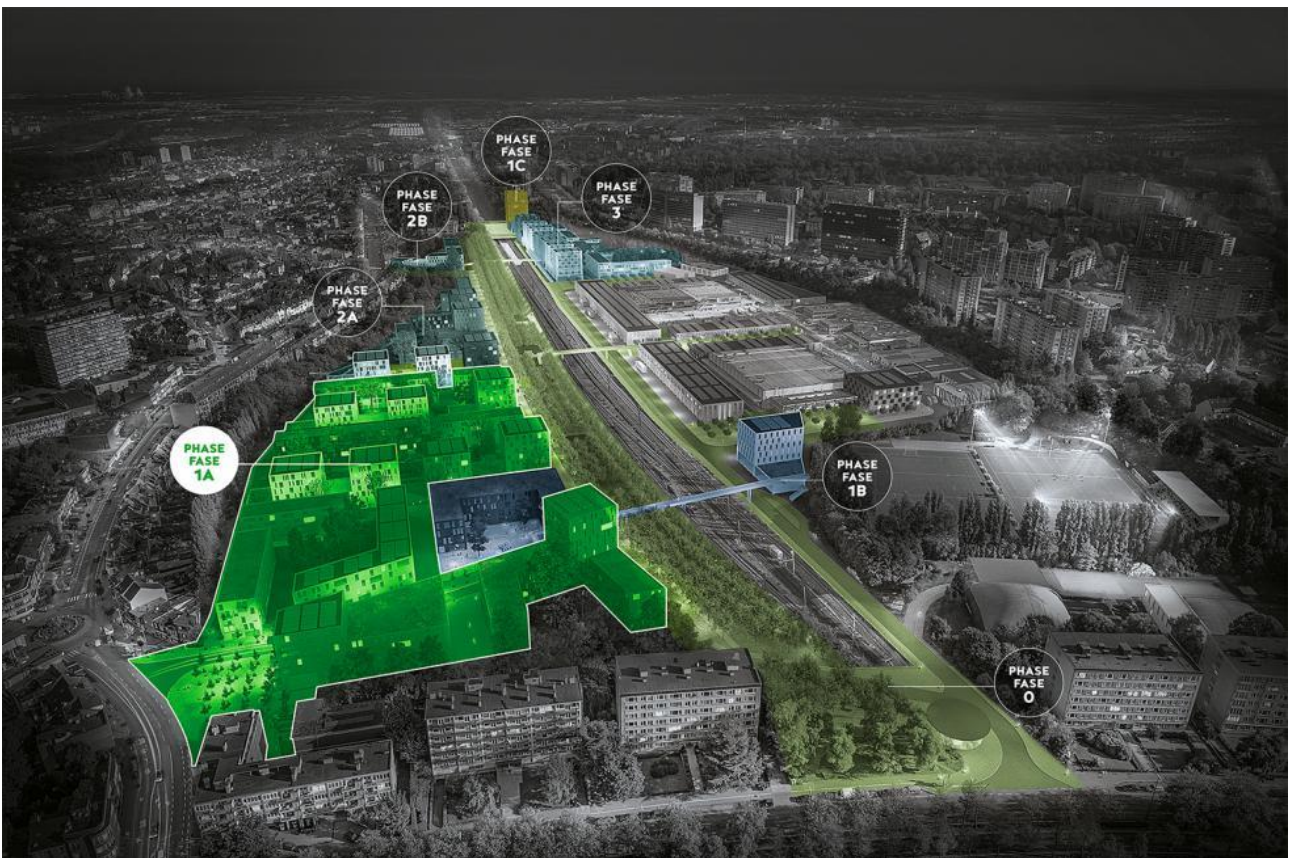


Avis de l'ARAU dans le cadre de la consultation relative aux projets de PAD (8), 10 juillet 2018

PAD Josaphat : il faut une plus grande proportion de logements publics !

Sans oublier de planifier la desserte en transports en commun préalablement...



Phasage du projet Josaphat

1. Une information très succincte

Le projet de PAD Josaphat a beau être un des plus avancés (une procédure de dialogue compétitif est engagée pour la réalisation de la première phase du projet), force est de constater que peu d'informations sont disponibles publiquement. Les questions de mobilité, par exemple, sont très peu détaillées dans les différents documents mis en ligne sur le site de Perspective ou sur le site du projet (josaphat.brussels) qui ne comporte aucun onglet « mobilité »... Plusieurs riverains étant intervenus lors des séances d'information ont très justement souligné ce manque de diffusion de l'information. 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.

Perspective justifie de nombreuses options sur base d'arguments d'autorité : « la Région dispose toutefois déjà des conclusions intéressantes d'études déjà très approfondies ». L'ARAU s'étonne que ces études préalables ne soient pas publiques ; faut-il s'adresser à la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) ?

2. Une trop faible proportion de logements publics

Un des obstacles les plus souvent évoqués à la faible croissance du nombre de logements publics (et particulièrement de logements sociaux) est la rareté du foncier. **Le projet de PAD concerne un terrain public mais ne devrait pourtant compter, à terme, que 22% de logements publics** (les logements sociaux locatifs SLRB), les 5% de logements acquisitifs sociaux et les 18% de logements acquisitifs moyens étant voués à rejoindre, d'ici quelques années, le parc privé. Les représentants de Perspective ont évoqué la possibilité de maintenir plus de foncier public via des mécanismes du type *community land trust*. Des discussions en ce sens sont-elles déjà engagées dans le cadre du dialogue compétitif en cours (qui concerne tout de même 336 logements privés, 112 logements Citydev, 142 logements SLRB et 26 logements Fonds du logement, soit 616 logements sur un total annoncé de 1.600 logements sur l'ensemble du site de Josaphat) ? Il semble que non...

La Région devrait s'assurer d'une maîtrise foncière pérenne sur le site de Josaphat. Elle pourrait, pour ce faire, développer une proportion bien plus importante de logements publics locatifs. Pour rappel, le logement public n'est pas forcément synonyme de logement social ou moyen : si la Région veut coûte que coûte une certaine proportion de logements « au prix du marché » sur le site de Josaphat, rien n'empêche que ceux-ci soient gérés par des organes publics. Ainsi, des CPAS ou des Régie foncière communales mettent en location certains de leurs biens à des prix comparables à ceux du marché (c'est notamment le cas de certains logements de la Régie foncière de la Ville de Bruxelles).

Garder une importante maîtrise foncière permet de préserver l'avenir !

Part des logements sociaux (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) 2016 (logt/100 ménages)



Le périmètre du projet de PAD est à cheval sur les communes de Schaerbeek et d'Evere. Cette dernière a connu, sous le mayorat de Franz Guillaume (1948-1963), un important développement de son parc de logements sociaux (notamment par les constructions de l'architecte Willy Van Der Meeren), ce qui en fait aujourd'hui la deuxième commune en terme de nombre de logements sociaux pour 100 ménages (12,97 ; chiffre de 2016). Les autorités communales actuelles doivent s'inscrire dans cet héritage et soutenir le développement de logements sociaux sur le site de Josaphat !

Du côté de Schaerbeek, la situation est moins bonne : la commune ne compte que 4,3 logements sociaux pour 100 ménages (2^e plus mauvais ratio de la Région) mais a un parc de logements plus anciens. Comme l'a souligné un conseiller communal schaerbeekois, le parc privé agit, dans les quartiers les moins favorisés, comme « logement social de fait ». Mais ce 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.

Voilà pourquoi il faut encourager la production de logements sociaux afin de rattraper le retard. Pour rappel, l'objectif d'atteindre une part de 15% de logements sociaux à l'échelle de la Région avait été annoncé sous la législature précédente. On est encore loin du compte puisqu'on se situe à 7,26...

Perspective a le bon raisonnement¹ mais pas la bonne conclusion ; les communes font-elles obstruction au logement social ?

¹ « 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

3. Une planification de la mobilité toujours pas au point

Suite à une analyse (non rendue publique) des temps de parcours entre les différents points du site et les arrêts de transport en commun situés aux alentours, Perspective nous a appris que le Gouvernement a « décidé de l'implantation d'une ligne de bus en cœur de site ». S'agirait-il d'un projet de nouvelle ligne de bus ou d'un changement d'itinéraire d'une ligne existante ? Aucune précision n'a été donnée à ce sujet... À entendre Perspective, on a l'impression que c'est la STIB et non le Gouvernement qui décide puisqu'il faudrait « contraindre la STIB à revoir son offre ».

Il faut espérer ne pas connaître un scénario « à la Tour et Taxis » où le projet de ligne de tram qui devait desservir le site, longtemps promis, semble remis au fond des cartons de la STIB. Faut-il rappeler l'importance de réaliser les dessertes en transport en commun préalablement (ou au moins concomitamment) aux développements immobiliers ? Dans le cas contraire on laisse s'installer une mobilité basée sur l'usage de la voiture, à laquelle on recourt d'autant plus facilement qu'un grand nombre d'emplacements de parking sont à disposition. À ce sujet non plus les intentions ne sont pas limpides : les représentants de Perspective ont annoncé « la création de 0,7 place par logement » et que « 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 ». On imagine que ces parkings publics seraient destinés à desservir les équipements prévus sur le site mais rien n'a été communiqué quant à leur localisation ni au nombre total d'emplacements envisagés.

Les PAD permettent de déroger aux autres plans, notamment au RRU qui fixe les quotas de parkings. Si le développement du site de Josaphat se veut durable, il faut que le PAD limite le nombre d'emplacements de parking sur le site et renforce son accessibilité en transports en commun en s'appuyant, notamment, sur la présence de la gare RER.

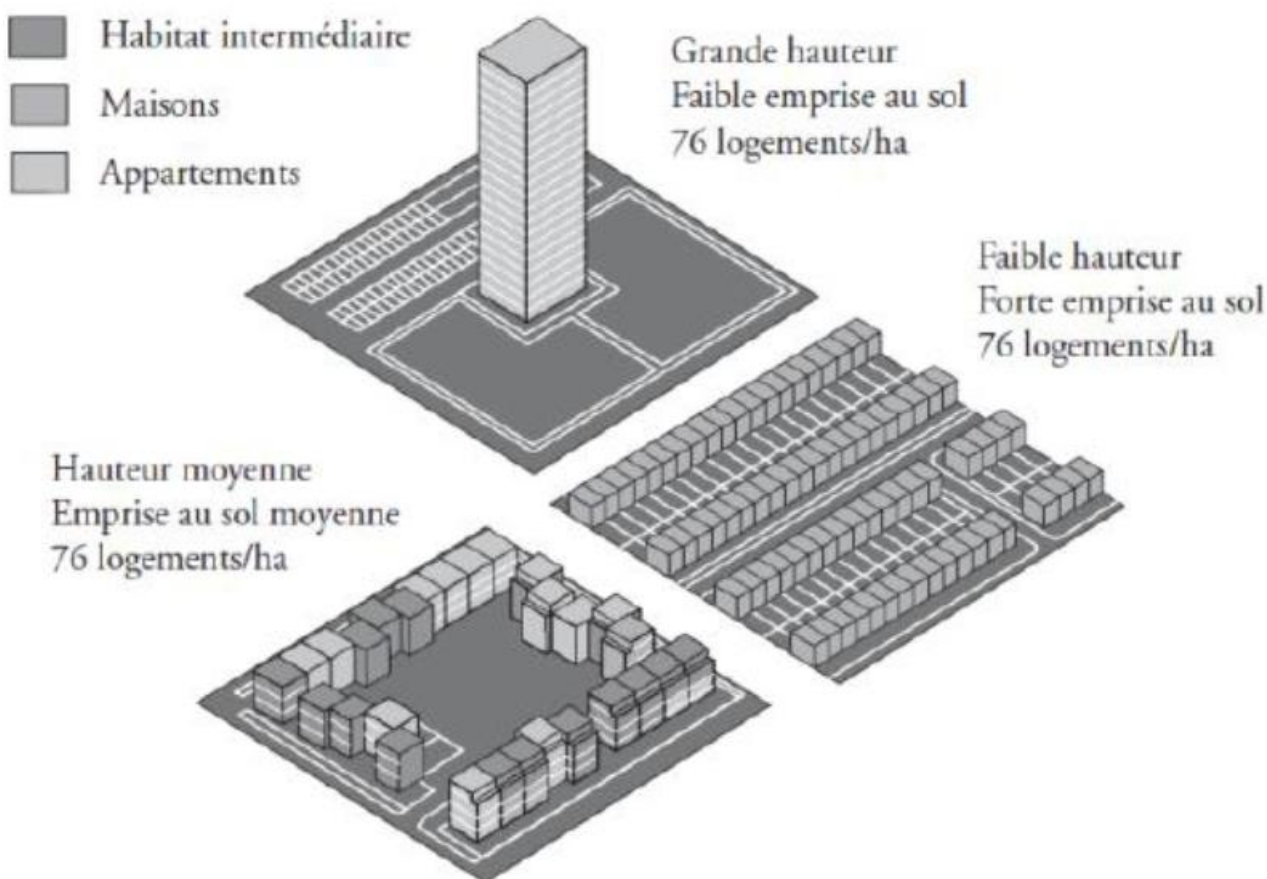
Notons que le réaménagement de la gare d'Evere, qui relie le site au quartier européen, est annoncé en première phase du projet. Perspective a affirmé que des budgets décidés par l'État fédéral. Cet engagement doit être précisé en termes de délais, de localisation précise et de principes urbanistiques.

Enfin, l'ARAU soutient la demande de « l'adoption d'un plan de mobilité réfléchi et concerté » préalable à l'adoption du PAD.

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 créé pas de logement social sur un foncier public ? »

3. Encore une tour ?

Au nord du site, le projet de PAD prévoit l'implantation d'une tour de gabarit R+15 – R+20, soit jusqu'à une soixantaine de mètres. Les représentants de Perspective ont justifié cette forme par le dégagement d'espace au sol qu'elle permettrait. Faut-il rappeler que les espaces ainsi « libérés » au pied des tours sont la plupart du temps très peu qualitatifs (ombres, tourbillons de vent, effet d'« écrasement »)? D'autres formes plus urbaines permettent d'atteindre une densité élevée tout en maintenant de l'espace public (îlots ouverts ou semi-ouverts), certes en moins grande quantité mais d'une qualité nettement supérieure.



Source : RIE PRAS démographique

La typologie « hauteur moyenne » permet une densité importante tout en maintenant de l'espace au sol en suffisance

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75

info@arau.org
www.arau.org