

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 public<sup>1</sup>, 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<sup>er</sup> temps, a priori, il s'agira plus d'une redistribution des lignes actuelles, avec augmentation de fréquence ; par la suite, conformément à la décision

---

<sup>1</sup> 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.

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 ?
  - **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 réfléchi 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 plait. 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<sup>ère</sup> 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 d'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 un 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 m<sup>2</sup> 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<sup>er</sup> 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.

26 juin 2018