

**Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale**  
**A.A.T.L. – D.M.S.**  
**Monsieur Guido VAN CAUWELAERT**  
**Directeur**  
C.C.N. - Rue du Progrès, 80 / bte 1

**B – 1035 BRUXELLES**

Bruxelles, le

V/Réf : GEN/mise à quatre voies de la ligne 50A  
N/Réf : AVL/KD/BXL-4.87/s.360  
Annexe : /

Monsieur le Directeur,

**Objet : ANDERLECHT/FOREST : étude d’incidences sur l’environnement de la mise à 4 voies de la ligne de chemin de fer 50A. (Dossier traité par M. S. Plompen – D.M.S.)**

En réponse à votre lettre du 22 novembre 2004, en référence, reçue le 23 novembre, nous avons l’honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 15 décembre 2004, et concernant l’objet susmentionné, notre Assemblée a émis l’avis suivant.

**Remarques préliminaires**

La CRMS est interrogée sur l’étude d’incidences sur l’environnement effectuée à l’occasion de la mise à 4 voies de la ligne de chemin de fer 50A. Cette étude s’inscrit dans la procédure d’un certificat d’urbanisme relatif au projet de RER en cours d’élaboration (tronçon Bruxelles Midi / bifurcation de Sint-Katerina-Lombeek).

Sur les aspects patrimoniaux qui préoccupent la Commission, la zone d’intervention projetée concerne principalement le pont classé de la rue du Charroi et le site classé du vallon du Koevijver, ainsi que la cité de La Roue et différents ouvrages d’art dont la CRMS a déjà signalé l’intérêt patrimonial. Bien que hors périmètre d’intervention, les Brasseries Wielemans-Ceuppens méritent également une attention particulière dans le cadre du projet.

La CRMS estime que l’étude d’incidences sur l’environnement n’accorde pas suffisamment d’attention au patrimoine protégé et aux conséquences négatives sur sa conservation. Elle regrette de ne pas avoir été associée aux réflexions dès le début des études et de n’avoir que peu de temps pour évaluer les implications multiples de ce projet.

En tout état de cause, la Commission demande de pouvoir effectuer une **visite de l’ensemble du parcours concerné, en présence des ingénieurs et des représentants de la DMS**. La confrontation des plans au terrain permettra d’évaluer les préjudices éventuels pour chacun des sites, en ce compris l’ensemble des ouvrages d’art, mais aussi les habitats écologiques susceptibles d’être atteints dans le site naturel. Il sera dès lors possible de réfléchir aux mesures spécifiques à mettre en œuvre pour les restaurer.

**La Commission émet les remarques générales suivantes :**

### **Patrimoine bâti**

L'étude d'incidence analyse l'incidence de l'extension des voies sur une distance de 150 mètres de part et d'autre des voies. Les sites traversés par cette ligne sont principalement d'affectation industrielle, puis rurale.

#### 1. Tronçon Gare du Midi-Pont du Charroi

##### Pont du Charroi

L'étude préconise de *conserver l'esthétique du pont* mais de renforcer la structure afin de supporter un trafic plus soutenu et plus rapide et d'augmenter les contraintes de sécurité. La CRMS estime que la conservation de l'expression esthétique n'a de sens que pour autant qu'elle demeure l'expression d'une structure particulière dont elle souhaite conserver les particularités techniques. Le pont étant classé pour la totalité, elle émet de nettes réserves sur le principe d'intervention suggéré.

Dans ce tronçon, un viaduc de 170 mètres est construit, lequel pourrait avoir une incidence sur le site de l'Ecole des Vétérinaires et sur les Brasseries Wielemans-Ceuppens. Des précautions en matière de stabilité devraient être prises suite au rabattement de la nappe aquifère qui se trouve à +/- deux mètres.

#### 2. Tronçon pont du Charroi – Boulevard Henry Simonet.

Ce tronçon traverse de nombreux ponts qui seront soit agrandis, soit démolis. La plupart des interventions sont extrêmement lourdes (construction de ponts parallèles, de passerelles métalliques etc.) alors que l'étude signale qu'il s'agit de vestiges témoignant de l'histoire ferroviaire belge. La CRMS souhaite examiner la pertinence des solutions proposées in situ et au cas par cas.

La CRMS estime que le projet proposé aura une incidence directe négative sur la Cité de la Roue. Celle-ci sera d'autant plus préjudiciable qu'un nouvel arrêt est programmé à cet emplacement. Les travaux auraient pour conséquence la diminution de l'espace des jardins, la construction de murs anti-bruit, l'atteinte aux alignements d'arbres, la construction de quais en porte-à-faux, etc. La Commission attire l'attention du demandeur sur l'intérêt patrimonial de la Cité de la Roue, qui servit de banc d'expérience et de laboratoire à la vaste entreprise de constructions des cités-jardins à l'échelle du pays entier en 1920.

Pour mémoire, après une première phase de construction de maisons à bon marché par le Foyer Anderlechtois en 1907, un chantier expérimental fut ouvert à La Roue en 1921 par la Société Nationale des Habitations et Logements à Bon Marché (SNHLBM) pour tester divers matériaux et techniques constructives en vue de réduire le plus possible le coût de production de l'habitat social et de judicieusement conseiller les sociétés locales agréées. Des architectes aussi importants que L.H. De Koninck, Antoine Pompe ou Fernand Brunfaut furent invités à construire. Le chantier expérimental fut placé sous la responsabilité de l'architecte J.J. Eggericx, également auteur des cités Le Logis et Floréal à Watermael-Boitsfort.

En raison de l'intérêt patrimonial de la cité de La Roue et du rôle-phare qu'elle a joué dans la problématique de l'habitat social en Belgique, la CRMS recommande l'étude d'une solution alternative à celle qui est proposée pour l'instant, dont l'impact serait moins négatif.

### **Patrimoine naturel**

#### 3. Tronçon rue Henry Simonet – Limite Régionale

L'impact principal de ce tronçon sur le patrimoine naturel concerne le site du Neerpede.

Aucune des 7 dispositions légales et régionales invoquées dans le cadre réglementaire ne concerne la protection du milieu naturel en tant que patrimoine. Aussi, l'incidence sur le milieu naturel est-elle envisagée sous l'angle strictement biologique, flore, végétation et faune, (c'est-à-dire en somme l'objet des directives européennes, ordonnances et arrêtés régionaux et loi fédérale). Sous cette réserve, l'étude est satisfaisante.

Le site classé est concerné par le projet uniquement à son extrémité distale, tangente à la voie ferrée, sur une distance approximative de 250 m, soit entre la rue du Champ de Froment et un point distant d'une soixantaine de mètres de la limite régionale. Bien que l'étude envisage l'incidence du projet dans une zone de 150 m de part et d'autre de la voie ferrée, la perturbation effective concernera une bande étroite du site dont la profondeur exacte est cependant difficile à déterminer.

L'étude d'incidence envisage le site uniquement sous l'angle de son affectation au PRAS comme « zone verte de haute valeur biologique », sans en détailler les écosystèmes. Elle ne mentionne que la présence d'une peupleraie humide décrite par ailleurs et, au même niveau, elle attire l'attention sur un talus dont la richesse botanique est remarquable.

En matière de limitation des dommages et de restauration du milieu naturel affecté par la mise en œuvre du projet, l'étude recommande de réduire l'emprise du chantier et de reconstituer les milieux détruits. Pour autant, elle ne propose pas de limites et ne précise pas la nature et la composition exactes des habitats concernés. Ces points devraient être précisés.

Outre la reconstitution du milieu naturel, l'étude recommande aussi des mesures de compensation. Ainsi, elle suggère d'étendre le domaine ferroviaire de quelques mètres de part et d'autre de la voie, entre la rue Scholle et la rue du Champs de Froment. Du côté nord, une bande de 5 m de large pourrait être affectée à la prairie permanente gérée de façon extensive.

Enfin, l'aspect 'chantier' est capital dans ce type de travaux. La CRMS demande qu'un descriptif complet de la méthodologie d'intervention soit établie.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

A. VAN LOO  
Secrétaire

J. DEGRYSE  
Président