Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
A.A.T.L. – D.U.
A l'attention de
Monsieur Albert GOFFART
Directeur
C.C.N. - Rue du Progrès, 80 / bte 1
B – 1035 BRUXELLES

Bruxelles, le

V/Réf : 01/CPFD/153484
N/Réf : AVL/KD/BXL-4.87/s.381
Annexes : copies des avis de principe de la CRMS (24/12/04 et 14/02/05)

Monsieur le Directeur,

Objet : FOREST – ANDERLECHT. Mise à 4 voies de la ligne de chemin de fer 50A en Région bruxelloise.
Demande de certificat d'urbanisme amendée (*Dossier traité par M. A. Vital).*

En réponse à votre lettre du 29 novembre 2005, en référence, reçue le 2 décembre, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 7 décembre 2005, et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis l'avis suivant.

Historique du dossier
La CRMS est aujourd'hui interrogée sur la demande de certificat d'urbanisme amendée qui fait suite à la réalisation de l'étude d'incidences, clôturée le 4 février 2005 et introduite le 1er avril 2005 auprès de l'A.A.T.L – D.U.
Dans un souci de collaboration, la CRMS a accepté de participer aux débats vu l'ampleur et l'enjeu des travaux le long du tronçon qui passe à proximité de plusieurs sites ou monuments à caractère patrimonial : le pont du Charroi (classé), le vallon du Koeivijver (site classé de Neerpede), la Cité de la Roue (inscrite au projet d'inventaire légal), et de différents ouvrages d'art dignes d'intérêt. (Bien que hors périmètre d'intervention, les Brasseries Wielemans-Ceuppens méritent également une attention particulière.)
Rappel :
- La CRMS a émis deux avis de principe sur l'étude d'incidence. Le premier, daté du 24 décembre 2004, concluait à la nécessité de visiter les lieux. Cette visite s'est déroulée le 27 janvier 2005, en présence des ingénieurs de la SNCB (maître de l'ouvrage), des représentants du Bureau Ariès (auteur de l'étude d'incidences), de la Commune d'Anderlecht, de la CRMS, ainsi que la Direction des Monuments et des Sites. Cette visite a donné lieu à un second avis de principe, daté du 14 février 2005, dans lequel la Commission formulait une série de recommandations.
- Le 1er avril 2005, la CRMS a reçu copie du rapport final de l'étude d'incidences. Le 19 mai 2005, la Commission s'est exprimée en regrettant que seules ses remarques aux bien classés aient été prises en compte. Aucune de ses recommandations concernant les aspects urbanistiques et patrimoniaux de biens

non classés n'avait été prise sérieusement en compte alors que ces biens participent notoirement de l'intérêt de plusieurs ensembles urbains et de l'embellissement de la ville.
- Une nouvelle réunion a eu lieu le 24 juin 2005 à laquelle la CRMS a participé en présence de Tuc Rail. Cette réunion avait pour but de présenter à la C.R.M.S. de nouvelles propositions suite aux différentes remarques émises par les différentes instances, dont la C.R.M.S.
- Aujourd'hui, la CRMS est interrogée sur une demande de certificat d'urbanisme amendée (rem : le statut réel de la demande n'apparaît que sur la page de titre de la note de présentation transmise par Infrabel/TucRail). La Commission signale à cette occasion qu'elle n'a pas été interrogée sur une demande de certificat d'urbanisme antérieure à la version amendée.

Remarques générales

La note de présentation fait état des mesures d'aménagement recommandées par l'auteur de l'étude d'incidences et des autres modifications, des réponses de Infrabel/TucRail, ainsi que des répliques d'Infrabel aux observations spécifiques de la CRMS.
Après examen des nouveaux documents joints à la demande de certificat d'urbanisme amendé, la CRMS ne peut qu'observer que, mis à part pour le pont du Charroi pour lequel la Commission a accepté de nombreuses modifications (le pont sera quasi renouvelé) et pour le pont de la Senne où il était évident qu'une restauration s'imposait, aucune des suggestions majeures de la CRMS n'a été suivie.

Cité de la Roue et pont de la chaussée de Mons

Cité de la Roue

Le point le plus dommageable reste le problème de la cité de la Roue où le nouvel arrêt RER modifiera profondément tout le quartier. Du point de vue urbanistique, la CRMS rappelle que la future halte à créer à Anderlecht ne figure pas au PRAS (Etude d'incidences : p. 188). Elle demande, dès lors, d'analyser de manière plus détaillée l'alternative de déplacer la halte de l'autre côté de la chaussée de Mons, plus proche du ring.
La CRMS attire l'attention sur le rapport final (p. 459) qui affirme que les effets négatifs du déplacement des quais de l'autre côté de la chaussée de Mons seraient « *…essentiellement préjudiciable*(s) *pour les étudiants qui fréquentent le campus du Céria et pour une partie importante des habitants du quartier de la Roue, qui verront leurs cheminement allongés d'environ 120 m…* ». Ceci semble un préjudice très limité !
Un autre point négatif était : « *… le déplacement de la halte vers le Ring nécessiterait pour des raisons liées à l'exploitation ferroviaire l'implantation d'aiguillages à la fois dans le quartier de la Roue et du Vogelenzang…*».
Au vu des points négatifs avancés, liés à 120 m de marche supplémentaire et à la nuisance d'aiguillage, la CRMS estime inadmissible, eu égard aux nuisances urbanistiques, de ne pas approfondir la solution alternative qui consiste à déplacer la halte vers le ring, en interrogeant précisément les personnes concernées, c'est-à-dire les habitants du quartier de la Roue sur leurs préférences.
L'étude d'incidence montre aussi que, de manière générale, la consistance du sol est très mauvaise et que la propagation des vibrations sera dès lors importante. L'étude préconise donc le placement d'un système anti-vibration au niveau du quartier de la Roue. La CRMS estime qu'il faut placer ce système anti-vibration dans toutes les zones proches des quartiers résidentiels, notamment pour le Vogelzang et certainement dans le quartier de la Roue où la plupart des maisons sont dépourvues de fondation.
A ce stade, face au maintien de la halte RER en face de la Cité de la Roue, la CRMS ne peut que réitérer les remarques formulées dans son avis de principe du 14/02/05 :
«Entre la chaussée de Mons et la rue des Fraises, le projet prévoit l'aménagement d'un très long quai d'embarquement, à front de la Cité de la Roue, laquelle est connue pour être un quartier sensible et présentant un intérêt patrimonial. Le pont « Coca-Cola » serait démoli pour faire place à un nouveau pont

destiné à accueillir deux nouvelles voies de RER et le nouveau quai. La Commission s'interroge sur l'expression architecturale de cette nouvelle infrastructure ainsi que sur l'opportunité d'aménager une station d'embarquement RER à cet emplacement. Le relatif isolement de l'infrastructure ainsi que l'absence de guichet – et donc d'une réelle station – posent inévitablement la question de la sécurité. Une réflexion sur le sujet a-t-elle été menée dans le projet ? Quelle gestion des lieux est en l'occurrence prévue ? Par ailleurs, le haut mur en béton (6 mètres de haut), destiné à abriter le quai, même s'il est verdurisé, aura pour effet d'isoler davantage cette zone d'embarquement (renforçant l'insécurité) mais surtout de créer un écran visuel à front de tout une partie du quartier. A cela doivent s'ajouter les problèmes de bruit, de qualité de vie du quartier (trafic des voyageurs estimé à 1500 par jour) mais aussi de vibrations des trains dont pourraient souffrir les habitations situées en lisière des installations (la plupart de ces constructions étant dépourvues de fondations). La Commission n'est donc pas favorable à l'aménagement de cette infrastructure qu'elle estime disproportionnée et inadaptée au lieu auquel on la destine. »
La CRMS insiste pour que l'étude portant sur un emplacement plus adéquat à ces installations (au-delà de la chaussée de Mons et de la Cité) soit envisagée avec sérieux.

Pont chaussée de Mons
Par ailleurs, la CRMS estimait que « l'ouvrage d'art appelé à remplacer le pont existant devait être traité non pas simplement comme une infrastructure fonctionnelle mais aussi comme une véritable porte de ville. L'impact d'un tel ouvrage d'art étant extrêmement important non seulement à l'échelle du quartier mais aussi à celle de la ville, la Commission estime que tout doit être mis en œuvre pour positiver les travaux lourds qui seront entrepris au profit d'une articulation pertinente entre la structure urbaine et la banlieue, entre le quartier de la Roue et les zonings situés de l'autre côté du pont. Plutôt que d'apparaître comme un handicap, la porte de ville doit apporter une plus value à cette partie de la ville. »

Suite à l'examen des plans amendés, la nouvelle proposition du pont intègre des puits de lumière dans l'ouvrage afin d'éclairer le dessous du pont. L'accès au métro et au RER sera possible par une rampe (la présence éventuelle d'ascenseurs est abandonnée).

La note de présentation fait état des recommandations suivies par Tucrail, lesquelles portent essentiellement sur le remplacement des structures en encorbellement par des murs de soutènement verticaux, la plantation de plantes grimpantes au pied du mur de soutènement et le modèle des treillis d'accrochage ainsi que l'élaboration d'un plan lumière pour l'ensemble de la zone de la halte.
En conclusion, l'architecture du pont demeure inappropriée par rapport au contexte urbanistique. Ce pont doit constituer une véritable porte de ville et non un handicap.
La CRMS demande de revoir cet aspect très important du projet.

Incidence sur le milieu biologique
Des travaux d'une telle ampleur entraînent bien évidemment des destructions du milieu naturel que constituent les zones à proximité des voies (talus et abords), en particulier dans la zone classée du Vallon du Koeivijver. Ce milieu présentant une valeur biologique incontestable, il est primordial de veiller à reconstituer la zone endommagée par le chantier en un milieu biologique de valeur équivalente. Il semble que l'IBGE soit d'accord de participer à la gestion de ces zones (à formaliser dans un accord écrit des deux parties au préalable du chantier ?). Or, aucune proposition concrète relative à l'aspect biologique n'est mentionnée dans le dossier du certificat d'urbanisme.
Ce volet doit dès lors faire l'objet d'une étude approfondie.

Ponts

En prenant connaissance de l'étude d'incidences de la mise à quatre voies de la ligne 50A, la Commission a intégré la nécessité d'intervenir sur une série d'ouvrages d'art pour rendre cette vaste opération possible. Certains ponts présentent des qualités patrimoniales indéniables. D'autres sont appelés à jouer dans l'avenir un rôle au niveau de la structure urbaine. Dans un souci de cohérence et d'efficacité, la Commission a formulé ses remarques de manière à mettre l'accent soit sur ce qu'il convient de préserver, soit ce qu'il convient d'étudier, pour que le projet puisse se concrétiser sans apparaître comme un handicap au niveau du paysage urbain et pour les quartiers qu'il traverse.
Elle réitère aujourd'hui son souhait de voir l'investissement important consenti dans ces travaux mis également à profit pour conserver les éléments les plus caractéristiques du parcours et pour réfléchir à l'amélioration de certaines articulations dont l'impact se reporte à l'échelle de la ville-même.
Dans la note de présentation jointe à la demande de certificat d'urbanisme amendée, la Commission observe que la plupart des arguments qu'elle a avancés n'ont été que très partiellement pris en compte, voire pas du tout. Elle formule dès lors à nouveau une série de remarques, nuancées selon les modifications apportées ou non.

1. Pont Olympique

Un nouveau pont à deux voies, sur structure d'acier, remplacera le pont actuel. La C.R.M.S. ne s'y est pas opposée, cet ouvrage d'art ne présentant pas un grand intérêt patrimonial.
La CRMS souscrit à la proposition, en insistant pour que l'architecture demeure la plus légère possible. Elle demande également que les bas-reliefs situés à la surface du pont (*Monument représentant l'emblème des neuf provinces*) qui seront déposés soient replacés à proximité immédiate du pont.

2. Pont des Fraises

Dans son avis du 14/02/05, la CRMS s'était exprimée de la façon suivante : « Un appareillage de briques remarquable donne au parement de ce pont un très beau mouvement de vrille. La mise en œuvre des maçonneries témoigne d'un savoir-faire et d'une réelle maîtrise de ce type de parement (briques d'arête, briques taillées sur mesure avec angles aigus et obtus pour répondre à la composition). Maintenu en place dans le projet, ce pont sera cependant accoté par deux banquettes établies de part et d'autre du tablier actuel et destinées à accueillir les deux voies supplémentaires. »
La Commission estimait que cette nouvelle structure enserrant le pont et placée trop bas venait encombrer visuellement l'arc existant et dénaturait l'intérêt de cet ouvrage d'art alors qu'il mérite une mise en valeur. Elle demandait de pousser la réflexion plus loin et d'explorer l'étude d'un dispositif en arc, légèrement plus large et plus élevé que l'arc existant, de manière à complètement dégager le beau motif de l'appareillage.
Lors de la réunion du 24 juin 2005, une nouvelle proposition présentait une structure plus légère, en deux arcs, reprenant la forme de la voûte. Les auteurs de projet demandaient toutefois de pouvoir supprimer la partie centrale métallique de la balustrade du pont existant afin de permettre une zone de fuite pour les personnes travaillant dans cette zone. Sans s'y opposer, la Commission demandait que cette intervention soit réduite au strict nécessaire. La proposition prévoyait de surhausser légèrement le tablier de l'extension par rapport au projet précédent. La suppression de la garniture extérieure aurait pu diminuer encore plus l'emprise et donner une meilleure lecture de l'ancien ouvrage.
La proposition qui est illustrée dans la présente demande maintient le pont actuel et place la nouvelle structure par devant. La CRMS estime que cette proposition mérite d'être encore allégée pour réduire davantage son impact sur l'appareillage du pont actuel. Elle insiste sur l'importance d'une architecture légère et décalée maintenant un vide entre l'ancien et le nouveau, et qui mette en évidence la beauté de l'ouvrage ancien.
Plusieurs propositions de nettoyage seront effectuées, en concertation avec la DMS.

3. Pont de la Senne

L'étude d'incidences évoquait la conservation, sans autre forme d'intervention, de ce superbe pont (parmi les plus anciens de la ligne), dont la forme de l'arc est si caractéristique. Les grandes dimensions du tablier permettent en effet d'accueillir aisément les 2 voies supplémentaires projetées tandis que le dossier déclare le pont en bon état. L'ouvrage d'art présente cependant certains petits désordres : fissures, balustres cassés, etc. La Commission avait souhaité que l'on y remédie : les fissures résultent de l'évolution normale du système constructif de l'arc à 3 rouleaux, et il convient de simplement les reboucher sans intervenir structurellement. Par contre, la balustrade doit être soigneusement restaurée.

L'élargissement inutile du pont est aujourd'hui abandonné et le maître de l'ouvrage a rencontré la proposition de la CRMS : un entretien, une réparation des balustres ainsi qu'une réparation des désordres seront effectués, en concertation avec la DMS.

4. Pertuis reprenant le passage de la Senne

La CRMS demandait d'être renseignée sur les travaux entrepris sur ce pont.
Après examen, il apparaît que le pont ne présente pas d'intérêt patrimonial. La CRMS ne s'oppose pas à son élargissement réalisé par la construction d'un tablier séparé, type bac en U, appuyé sur des culées détachées.

5. Pont du Charroi

Dans son avis du 14 février 2005, la CRMS qui signalait qu'il s'agissait sans doute du plus beau pont du parcours, faisait état du projet qui prévoyait son démontage et sa reconstruction au départ de structures neuves (nouvelles poutres destinées à renforcer le tablier) répondant aux normes actuelles de résistance et de sécurité. Les éléments neufs seraient aussi conformes que possible aux éléments d'origine et le système structurel serait identique à l'initial.
La CRMS demandait de profiter du démontage de l'ensemble pour faire mouler et reproduire des colonnes de manière à en posséder en réserve si certaines devaient être endommagées.
La Commission peut souscrire à ce principe d'intervention pour autant que, chaque fois que la possibilité existe raisonnablement de conserver les éléments existants, on choisisse de les remettre en place (même s'ils ne présentent évidemment pas les mêmes performances que des éléments neufs) plutôt que de les remplacer.
Comme précisé dans son avis de principe, la CRMS estime capital, avant de débuter ces travaux, qu'un dossier complet et précis soit élaboré en collaboration étroite avec la DMS. Elle demande à la DMS de lui faire régulièrement rapport sur l'avancement du dossier.

6. Koeivijver et ponts agricoles

Le projet envisage la démolition de 4 ponts agricoles des années '30 et leur remplacement par de nouveaux ponts sécants (vissés).
Le maître de l'ouvrage confirme sa position quant à l'impossibilité de conserver ces ouvrages sans une intervention lourde défigurant complètement ceux-ci, dictée par les nouvelles normes de sécurité exigées dès qu'un pont est modifié.

La CRMS déplore la disparition totale de ces ponts qui témoignent de l'évolution du paysage et des activités socio-économiques de Bruxelles. Elle demande de poursuivre la réflexion sur le maintien d'au moins un exemplaire des ponts agricoles (celui de la rue du Froment).

Dans son avis du 14 février 2005, la Commission relevait également les dimensions gigantesques des poutres en béton (35 mètres de long) nécessaires à la réalisation du tablier des nouveaux ponts et

l’impossibilité d’acheminer celles-ci via les sentiers agricoles qui sont l’unique possibilité d’accès à cette zone.
La note de présentation évoque un acheminement des poutres via des voiries de chantier longitudinales provisoires qui se trouvent sur les bandes de terrain à exproprier de part et d’autre de la ligne, voire, via le chemin de fer. La CRMS insiste pour que la mise en œuvre du chantier soit exécutée via les voies de chemin de fer afin de ne pas porter préjudice au site classé.

Enfin, il est prévu de sécuriser plusieurs garde-corps neufs par du polycarbonate. La CRMS décourage l’emploi d’un tel matériau dont l’impact esthétique n’est pas heureux et l’entretien impossible. Elle demande, pour chaque cas, une étude particulière qui tienne compte de l’intérêt intrinsèque de chaque ouvrage d’art.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président

C.c. : D.M.S. (MM. S. Plompen et A. Loits)