

**Ministère de la Région de Bruxelles-  
Capitale**  
**A.A.T.L. – D.U.**  
**A l'attention de**  
**Monsieur André VITAL**  
**Fonctionnaire délégué**  
C.C.N. - Rue du Progrès, 80 / bte 1  
**B – 1035 BRUXELLES**

Bruxelles, le

Réf. DU : 17/pfu/178670  
Réf. DMS : 2328-0002/02/2007-000443  
Réf. CRMS : AVL/KD/BXL-4.39/s.409DU  
Annexe : /

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

**Objet : WATERMAEL-BOITSFORT – IXELLES – AUDERGHEM.**

**Mise à quatre voies de la ligne 161 entre Watermael et la limite de la Région.**

***(Dossier traité par M. A. Vital – D.U.; M. Th. Wauters et Mme M. Kreutz – D.M.S.)***

### **Complément d'informations**

En réponse à votre courrier du 28 février 2007 sous référence, réceptionné le 8 mars, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 21 mars 2007 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée n'a pu se prononcer dans l'état actuel du dossier et elle a demandé un complément d'information précisé ci-dessous.

Dans le respect des délais prescrits par le Cobat (Art. 177, § 2), celui-ci devra être soumis à l'Assemblée de la CRMS au plus tard en sa séance du 23 mai prochain. Dans ce cadre et afin de pouvoir procéder à l'étude préalable de ces nouveaux éléments du dossier, la Commission demande que le complément soit déposé, en trois exemplaires, en ses locaux avant le 15 mai 2007. En l'absence des compléments d'information demandés dans les délais impartis, l'avis de la Commission ne pourra être favorable sur les travaux réalisés aux biens protégés.

### **RÉTROACTES**

Invitée à se prononcer sur le projet de la mise à quatre voies de la Ligne 161 dans le cadre de la demande de certificat d'urbanisme introduite par Infrabel, la Commission n'avait pu aviser favorablement les aménagements portant atteinte aux biens protégés (voir avis du 5/12/2003). Le projet allait notamment à l'encontre du prescrit légal de l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier pour ce qui concerne les aménagements envisagés pour plusieurs biens protégés, comme la Forêt de Soignes, le site néolithique et la gare de Watermael.

Tout en encourageant le projet de la mise en place d'un RER à Bruxelles, la CRMS regrettait que l'impact environnemental du projet demeure aussi conséquent, en particulier sur les plans urbanistique et patrimonial car il amputait plusieurs quartiers de la Commune de Watermael-Boitsfort et portait atteinte à des aspects significatifs du paysage urbain alors qu'il aurait pu contribuer à la remise en valeur d'entités urbaines ou paysagères aujourd'hui dévalorisées par la coupure du chemin de fer.

La CRMS est à présent saisie de la demande de permis unique pour les interventions liées au monument et aux quatre sites classés concernés par la demande. Il s'agit de la gare de Watermael, du parc Tournay-Solvay, du site des Etangs de Boitsfort, et de la Forêt de Soignes (en ce compris le site archéologique du camp néolithique).

Afin d'émettre un avis conforme en pleine connaissance de cause, la CRMS demande un complément d'informations sur certaines des interventions projetées dans (ou à proximité directe) de ces biens protégés.

Elle vous invite également à prendre déjà connaissance de ses remarques concernant certains autres aspects du dossier, notamment l'aménagement de la dalle de couverture qui fermera la tranchée du chemin de fer depuis la rue des Criquets jusqu'au clos des Chênes.

## **I. DEMANDE DE COMPLÉMENT D'INFORMATION POUR LES PARTIES CLASSEES**

### **1. Gare de Watermael**

Dans son avis du 5 décembre 2003, la CRMS demandait « de ne pas placer de mur anti-bruit devant la gare afin de ne pas la couper de sa raison d'exister; d'éloigner au maximum la rampe d'accès prévue le long de la gare classée afin de ne pas modifier les perspectives vers et depuis le monument et de déplacer plus loin le rehaussement des quais (...) ».

Le projet a évolué positivement par rapport à ces remarques. Toutefois, il appelle les réflexions suivantes de la part de la Commission :

Des murs anti-bruits revêtu d'acier Corten sont prévus à proximité directe et en mitoyenneté avec la gare classée qui serait réaffectée en centre culturel tandis qu'une nouvelle halte serait aménagée un peu plus loin, rue des Taillis, et qu'une nouvelle place publique serait créée à proximité de celle-ci. Ces différentes interventions sont insuffisamment documentées. Or, elles auront un impact visuel évident au niveau de la perception de la gare depuis la ville et depuis les voies, mais elles modifieront aussi les vues et perspectives depuis la gare même. La CRMS ne ***dispose pas de plans cotés et de détails établis à une échelle qui permette de comprendre précisément le projet. En tout état de cause, elle ne peut accepter que la gare soit totalement isolée de son environnement, comme les plans le prévoient, et demande de poursuivre la réflexion tant sur la nature des dispositifs anti-bruit, que sur leur aspect et sur leur tracé. D'ores et déjà, elle demande d'abandonner l'acier Corten*** à la fois pour son manque d'à-propos dans un paysage de type presque rural mais aussi pour les traces de rouille que les eaux de ruissellement laisseraient sur l'espace public et sur la gare classée. Elle demande aussi de ***poursuivre l'étude de l'interface entre le quai de l'ancienne gare et le quai de la nouvelle halte***. Enfin, elle demande ***d'abandonner totalement la création d'une nouvelle « place publique », construite à proximité de la nouvelle halte car elle déstructure complètement tant le caractère du parvis et de la rue des Taillis que le contexte des deux maisons inscrites sur la liste de sauvegarde situées en surplomb***. Rien ne justifie cet aménagement, pas même la multiplication du nombre de voyageurs (le dossier mentionne une fréquentation actuelle de quelque 200 voyageurs par jour). Cette nouvelle « place publique », particulièrement complexe, difforme et entièrement minéralisée, contribue à la fragmentation de l'espace et nécessite, par ailleurs, la destruction d'une annexe de la gare récemment restaurée, qui participe du contexte historique ferroviaire du bâtiment classé (la CRMS avait déjà demandé de la conserver dans son avis de décembre 2003). ***Ce bâtiment mérite d'être réutilisé***. Un véritable parvis existe devant l'ancienne gare. Il est implanté à l'intersection de la rue des Taillis et de la drève des Weigélias, c'est-à-dire à un endroit jouissant d'un maximum de lisibilité et susceptible d'accueillir au mieux les voyageurs (c'est de là qu'ils viennent). ***La CRMS demande de continuer à exploiter ce parvis comme une véritable place***

*publique et d'articuler la nouvelle halte sur ce parvis à l'aide d'un cheminement simple, confortable et planté, afin de recréer un contexte valorisant à la gare et aux maisons riveraines qui sont protégées.*

## **2. Parc Tournay Solvay**

Le projet a évolué de manière positive : les voies ont été déplacées vers l'ouest et recouvertes par une dalle accueillant un aménagement végétal (jusqu'au niveau de la coupe 112170).

*La CRMS souhaiterait toutefois que l'incidence réelle de la dalle sur le site classé soit plus précisément documentée à l'aide de coupes, de plans et de détails d'exécution : importance du remblais le long du parc, impact sur les murs existants, création de murs de soutènement, etc. Elle demande, en particulier, d'étudier en détail l'incidence que pourrait avoir le projet sur la passerelle du parc Tournay Solvay, dont la restauration devrait être entreprise prochainement par Bruxelles Environnement (IBGE).*

## **3. Site néolithique : drève des Tumuli**

Comme pour le parc Tournay-Solvay, l'emprise des nouvelles voies sur le site archéologique n'est pas suffisamment documentée pour évaluer l'impact réel des travaux sur le camp néolithique. Ces éléments doivent être précisés, de même que l'étendue exacte des travaux.

*La CRMS demande de lui indiquer, sur base d'un relevé précis de la situation existante, l'emprise des déblais/remblais sur le site archéologique, ainsi que les dispositions prévues concernant la gestion des terres occasionnée par ces travaux (plans, coupes, détails d'exécution, etc.).*

*Par ailleurs, la CRMS demande que des fouilles préalables soient effectuées dans les règles de l'art, sous le contrôle de la DMS. L'avant-projet de convention (joint au dossier), prévoit une période de fouilles de 1 mois, ce qui est totalement insuffisant et inacceptable. La mise à quatre voies de la ligne 161 détruit partiellement et de manière irréversible un site néolithique classé, dont le matériel archéologique particulièrement complexe sera des plus significatifs sur le plan régional. **Etant donné que le chantier d'élargissement des voies a été retardé, la CRMS demande que ce temps soit mis à profit pour entamer les fouilles de ce site un an avant le début des travaux au moins. Elle demande qu'un calendrier soit élaboré à cet égard, de commun accord avec la DMS.***

## **4. Forêt de Soignes**

Les travaux d'élargissement entraînent la modification profonde des talus du chemin de fer et de leurs profils. Les abattages nécessaires aux voies, à la zone de sécurité et à la nouvelle assiette nécessitent des interventions sur une bande de 60 à 65 mètres sur la totalité de la traversée de la forêt. Cette atteinte se concrétisera par la disparition de quelque 7 hectares de la Forêt de Soignes. Ces travaux constituent donc une perte irréversible considérable pour un site classé d'un tel intérêt.

En compensation de ces dégâts, la CRMS demandait déjà en 2003 qu'une couverture complète des voies soit envisagée. **La CRMS réitère sa demande de réaliser deux « écoducs », permettant à la fois à la faune mais aussi aux promeneurs de passer sans danger d'une rive à l'autre, par le biais de couvertures suffisamment larges que pour être lisibles et créer une impression de continuité.**

Si la CRMS regrette profondément la perte irréparable causée à l'un des sites les plus significatifs sur le plan régional et national, elle constate que la gestion des nouveaux talus a fait l'objet d'une concertation constructive entre les différentes

instances concernées et que le résultat de cette concertation est globalement positif.

Les propositions de gestion des abords de la voie ferrée dans sa traversée de la Forêt de Soignes reposent sur les principes de la concordance des impératifs de sécurité ferroviaire et de respect des exigences écologiques en matière de conservation de la nature ; de la végétation des sols maigres peu productifs ; de la 'double lisière ondulante' pour la végétalisation des talus ; et de la colonisation spontanée des sols dénudés pour la végétalisation des abords de la voie ferrée. Elles sont conformes à l'objectif de conservation et de développement de la biodiversité, en même temps qu'à celui de la sécurité du trafic ferroviaire. Tout au plus peut-on exprimer un certain scepticisme quant à la possibilité de mise en œuvre effective de schémas théoriques parfois exigeants, bien que limités en nombre (ex : la réutilisation des souches des arbres abattus).

La CRMS émet néanmoins les remarques suivantes :

Le plan 1000MG004 donne une vue en plan et en élévation de l'importance de l'emprise des remblais dans les vallons, notamment celui du Vuylbeek. Il est toutefois particulièrement difficile d'évaluer l'emprise des nouveaux talus par rapport à la situation existante. **La CRMS demande que l'emprise réelle des talus soit plus précisément documentée sur l'ensemble du parcours qui traverse la Forêt de Soigne (relevés, coupes, profils, etc.). Elle demande aussi d'être informée des techniques qui ont été examinées et qui seront mises en œuvre pour limiter l'emprise des remblais sur les fonds des vallons.**

La légende des plantations (section courante) contient des erreurs et des confusions dans l'identification des plantes illustrées. **De façon générale, la CRMS demande de préférer les espèces indigènes aux exotiques, lorsqu'elles ont des propriétés semblables.**

#### Chantier

En l'absence d'informations nouvelles à ce sujet, la CRMS rappelle que le chantier devrait être alimenté par les voies de chemin de fer. Elle préconise la méthode de travail la plus douce possible pour les interventions le long de la Forêt de Soignes, afin de limiter les effets d'un chantier dévastateur (abattages, acheminement, stockage, machinerie lourde,...). **Elle demande que les abattages et les lieux de stockage soient localisés préalablement avec précision et que toutes les garanties soient prises pour assurer au mieux la remise en état du site.**

### **REMARQUES PORTANT SUR LES PARTIES NON CLASSEES**

#### **5. Dalle de couverture (angle rue des Archives / 24, rue des Criquets - clos des Chênes)**

La CRMS se réjouit qu'un aménagement verdurisé ait été privilégié sur la superficie de la dalle. Elle formule toutefois les remarques suivantes sur les nouveaux aménagements proposés :

le projet prévoit des aménagements de type « placette publique » (avec édicules, auvent, commerce, etc.) à hauteur du croisement de la chaussée de la Hulpe, de part et d'autre de celle-ci. La CRMS déconseille très fermement ces interventions. L'avenue Franklin Roosevelt et la chaussée de la Hulpe sont des axes structurants régionaux très cohérents (indiqués en Ziche au PRAS pour leur intérêt intrinsèque) qui relient entre eux différents espaces verts et parcs publics. Il convient de préserver leurs caractéristiques et de concevoir la « dalle verte » comme un nouvel espace vert s'ajoutant au chapelet de ceux qui existent. Il faut donc éviter de dilater l'axe de la chaussée par des aménagements de type minéral (avec mobilier urbain), et ceci à proximité du carrefour routier très complexe qui fragmente déjà l'espace plus bas. **La CRMS préconise de poursuivre l'aménagement planté de la « dalle verte » jusqu'à la chaussée, de**

***revoir à la baisse la panoplie d'escaliers (ne pas les dédoubler et les regrouper d'un côté) et de supprimer les édicules, concession privée et équipements techniques divers prévus au profit d'un nouveau paysage végétal. On veillera, aussi, à ne pas encombrer les vues vers le bâtiment Glaverbel.***

Concernant les aménagements prévus pour la « dalle verte », on ne peut qu'être déçu par la banalité du projet où l'on retrouve les équipements inévitables et interchangeable qui accompagnent désormais les espaces verts « urbains » sous forme d'une succession de séquences récréatives agrémentées de plantations. Le nombre d'espèces et de variétés horticoles est véritablement excessif et ne semble guère prendre en compte ni la difficulté de reprise de certaines d'entre elles, ni le caractère envahissant potentiel d'autres espèces dont on a peu d'expérience, ni le caractère tout à fait hétéroclite de certains assemblages proposés. Ce parti nécessitera des efforts d'entretien accrus pour les futurs gestionnaires (la Commune ?). ***La CRMS préconise donc plus de simplicité dans les aménagements et, plutôt que de parsemer l'ensemble de cheminements sinueux, d'étudier surtout les liaisons qu'il convient d'établir entre deux quartiers que l'on va relier pour la première fois. Une réflexion s'impose sur les connexions (piétonnes) les plus judicieuses à créer entre des voiries existantes mais interrompues jusqu'ici par le chemin de fer.***

La CRMS est convaincue que la réussite de l'entreprise repose en grande partie sur la sobriété de sa mise en oeuvre et sur la bonne articulation de cette nouvelle promenade verte à la fois au niveau local (à la structure des quartiers qu'elle va connecter) et au niveau global (à un axe structurant régional).

## **6. Rue des Archives**

Comme elle l'avait déjà signalé dans son avis de décembre 2003, la CRMS relève que les murs anti-bruit auront un impact très dommageable sur le paysage urbain. Les maisons de la rue des Archives seront désormais face à un dispositif dont la hauteur sera équivalente à celle de leurs façades !

***Avant de finaliser ces aménagements, la CRMS demande de préalablement réaliser un simulacre in situ et d'évaluer le résultat des aménagements similaires réalisés près de la rue Gray (rue des Deux Ponts).***

## **7. Halte Boitsfort**

La halte actuelle serait démolie et remplacée par une nouvelle infrastructure dont l'emprise serait nettement plus importante (longueur sur près de 80m). La CRMS estime que le projet architectural de la halte RER, avec ses gigantesques hublots, est totalement incongru et ne tient pas compte du contexte patrimonial du parc Tournay-Solvay. ***Elle demande de revoir complètement l'aspect de sa façade (cfr. Coupe 111.932 et plan 1188-KY-017) (proportions, matériaux, forme des baies, aménagement des abords, etc.).***

## **8. Abattage de deux géants (inventaire des arbres)**

La note qui porte sur les abattages mentionne celui d'un érable (1m de diamètre) à proximité du clos des Chênes) et d'un hêtre (1,70 de diamètre) sur le sentier longeant l'arrière de la propriété Glaverbel.

La CRMS signale que ces deux sujets sont repris dans l'inventaire des arbres les plus remarquables de la Région de Bruxelles-Capitale et comptent ainsi parmi les géants de la Région.

***Elle s'interroge sur les raisons qui motivent leur abattage. Elle demande des précisions à ce sujet et demande de tout mettre en oeuvre pour les maintenir en place.***

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

A. VAN LOO

Secrétaire

C.c. : A.A.T.L. – D.M.S. (Mme M. Kreutz et M. Th. Wauters).

J. DEGRYSE

Président