

S.P.R.B.  
BRUXELLES MOBILITE  
Mme Gordana MICIC  
Région de Bruxelles-Capitale  
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1  
1035 BRUXELLES

S.T.I.B.  
M. Nicolas LEONARD  
Rue Royale, 76  
1000 BRUXELLES

V/réf. : Réunion du 15/04/16 organisée par Bruxelles Mobilité  
N/réf. : GM/AH/FRT-3.1/s.586  
Annexe : /

Bruxelles, le

Madame, Monsieur,

**Objet :** FOREST. Parc de Forest et ses abords. Avant-projet portant sur la réalisation d'un tunnel de liaison pour trams envisagé sous le parc de Forest. Avis CRMS rendu suite à la réunion du 15-04-2016.

En date du 15 avril dernier, une réunion a été organisée dans vos bureaux avec les représentants des Monuments et Sites au sujet du tunnel de liaison pour trams envisagé sous le parc de Forest, pour relier la station de métro Albert à la place de Rochefort. La réunion concernait plus particulièrement l'impact de cette opération sur le site classé et sur ses abords immédiats.

Ce point a été porté à l'ordre du jour de la séance de la CRMS du 20 avril 2016. Suite à l'examen des documents fournis à ce sujet par Bruxelles Mobilité, nous vous transmettons ci-joint les remarques et les observations soulevées par l'avant-projet de tunnel.

A l'état actuel du dossier, 6 tracés du tunnel sont à l'étude, à savoir les 5 tracés présentés par les auteurs de projet ainsi qu'un 6<sup>e</sup> tracé proposé par les Monuments et Sites en réunion du 15 avril dernier – ces itinéraires sont numérotés T1 à T6. A la différence des trajets envisagés par Bruxelles Mobilité, celui des Monuments et Sites présente l'avantage de passer sous une partie des voiries qui bordent le parc.

***A l'examen des différents scénarios et de leur impact sur le site classé, il apparaît que seuls les tracés T5 et T6 respectent le relief du parc (voir plus loin) et permettent de préserver les qualités paysagères et urbanistiques des lieux. En revanche, les tracés T 1 à 4 seraient incompatibles avec la bonne conservation du parc et devront être définitivement abandonnés.***

***La CRMS demande dès lors de poursuivre seulement l'étude des tracés T5 et T6 en fonction de l'importante valeur patrimoniale et paysagère du parc de Forest et de l'intérêt urbanistique majeur de la zone d'intervention concernée par l'opération, inscrite en ZICHEE au PRAS.***

Ces études seront menées en concertation étroite avec les instances en charge du projet de restauration du parc, actuellement en cours, avec les Monuments et Sites ainsi qu'avec la STIB. Les conclusions des recherches complémentaires devront être évaluées sous les différents aspects patrimoniaux, urbanistiques, paysagers et fonctionnels avant toute décision définitive, tout comme les modalités liés à la gestion et à l'aspect du parc durant les périodes de sécheresse (risque de pelouses grillées par le soleil si l'épaisseur de terre arable est insuffisante). Dans ce cadre, la CRMS demande de prendre en compte les points soulevés ci-dessous dans son avis.

#### **CONTEXTE DE LA DEMANDE**

La demande s'inscrit dans le cadre de l'importante modification des aménagements de la station Albert consécutive à la décision de la RBC de convertir en métro l'axe nord – sud.

Cette conversion comporte 5 segments, du nord au sud :

- le creusement d'une nouvelle ligne par BTM avec 7 nouvelles stations dont 6 ont un impact urbanistique et paysager important (passant sous des espaces structurants, en ZICHEE, en zones de protection,...) ;
- le réaménagement des stations existantes depuis la Gare du Nord jusque Anneessens et leur transformation de stations de pré-métro en haltes de métro (modifications des quais centraux et latéraux) ;
- le complexe Constitution (voir à ce sujet l'avis de CRMS rendu en séance du 18/11/2015) ;
- le réaménagement des stations existantes depuis Midi jusqu'à Albert ;
- La transformation de cette dernière à partir de l'aménagement - préprogrammé dès sa construction - complété par un tunnel passant sous le parc pour permettre de recoudre le réseau trams de surface. Ce cinquième segment fait l'objet du présent avis (un seul marché).

Au niveau de la station Albert, la partie métro occuperait deux quais existants au niveau -2 dont seul celui vers l'extérieur de la ville est aujourd'hui utilisé. Les trams venant de l'avenue Albert passeront au niveau -1 (à aménager) avec une sortie vers la place de Rochefort, via un tunnel sous le parc de Forest.

A rappeler que l'amorce du tunnel à prolonger existe à très faible profondeur avenue Besme sur une longueur de 25 m, sous la berme centrale plantée de jeunes arbres en 1993. Vu la différence de niveau entre la station Albert et la place de Rochefort, la pente actuellement étudiée correspond au maximum possible pour les véhicules STIB.

La technique de construction retenue consiste à créer deux parois moulées dans le sol et ensuite à créer la dalle de couverture avec recépage des parois qui dépassent le niveau de cette dalle, après quoi la terre serait enlevée par l'extrémité du tunnel. La remise de terre arable sur la dalle de couverture reconstituerait un niveau naturel de plantation.

Le tunnel aurait une largeur intérieure de 7,40 m et une hauteur de 4,50 m augmentés des parois et des couvertures sur une épaisseur d'environ 90 cm. Il a été décidé de mettre en œuvre un tunnel pour trams (trams de 2,65 m de large, au lieu de 2,30 aujourd'hui) et non un tunnel pré-métro. Cette option ne change rien au niveau des dimensions du tunnel mais offre des avantages en termes de souplesse au niveau des rayons de courbure, en plan comme en élévation.

Un tronçon serait éventuellement prévu à 3 voies afin de permettre à la zone Albert de devenir le terminus du tram 7, en lieu et place du rond-point Churchill. Cette proposition augmenterait l'impact du tunnel alors qu'il semble possible de trouver une implantation alternative. Le terminus idéal sera implanté à proximité du 'Wiels', au bout de l'avenue Van Volxem.

## **REMARQUES ET OBSERVATIONS DE LA CRMS**

\* Etant donné qu'il ne peut être question d'une modification du relief du parc, toutes les garanties requises devront être fournies pour que le tunnel ne dépasse pas du sol actuel et pour que l'on garde une épaisseur de terre suffisante pour les replantations, y compris pour que les pelouses restent homogènes au droit du tunnel durant les mois de sécheresse.

\* Dans l'état actuel du dossier, l'importance de l'atteinte à la masse végétale de ces tracés doit être évaluée plus en détail. A remarquer que l'inventaire des arbres figurant sur les plans, ne fait pas la distinction entre les arbres spontanés et les arbres de position. Le travail de recensement des plantations reste donc à poursuivre, en collaboration étroite avec les Monuments et Sites. La Commission se tient à la disposition de la DMS pour effectuer le contrôle préalable des arbres à conserver.

\* Le positionnement exact de la trémie dans le bas du parc reste à vérifier à grande échelle, en fonction du relief assez particulier du terrain à cet endroit. La Commission plaide pour l'implantation de la trémie dans le talus séparant les avenues du Parc et des Villas (à proximité de la dernière villa) en amont de la place de Rochefort (rayon de courbure en plan de 25 m, beaucoup moins que pour un métro). Ceci permettrait éventuellement de garder l'arrêt de tram existant. A défaut, il pourrait être le reporté plus à l'ouest de la place de Rochefort.

Cette solution – prévue comme variante à l'option de base – est nettement préférable à l'implantation de la sortie sur l'avenue Wielemans-Ceuppens dont le réaménagement poserait problème. Aux deux voies de la trémie s'ajouteraient en effet les voies de surface venant de la place de Rochefort, soit quatre voies en parallèle sur plus de 100 m à partir de Rochefort. Ceci impliquerait la suppression des 2 rangées d'arbres existants sur 150 m, et entraînerait une rupture importante dans le paysage urbain.

L'articulation de la trémie avec les abords du parc ainsi qu'avec les rues environnantes devra faire l'objet d'une attention particulière. Le curieux débouché actuel de l'avenue des Villas est le résultat de l'aménagement du rond-point récent, place de Rochefort (voir la situation antérieure dans les cartes historiques). L'articulation parc / avenue des Villas doit être réétudiée.

\* Préalablement à toute décision définitive, le projet devra également être étudié sous l'angle de l'emprise du chantier par rapport au site classé. L'organisation de chantier fera l'objet d'une demande de permis de chantier introduite en bonne et due forme.

- L'emprise au sol serait de 20 ou 24 m de mètres de largeur, selon que l'on est dans un tronçon de 2 ou 3 voies. Il est important de pouvoir gérer le chantier sans sortir de cette emprise.
- Le déplacement du matériel de forage des parois moulées reste un problème. Nécessite-t-il obligatoirement des surfaces horizontales ?
- Qu'en est-il des aires de stockage de la bentonite et autres matériels ?
- Où prévoit-on le stockage temporaire de la couche arable ?

\* Enfin, il faudra examiner le repositionnement de l'œuvre « Fragments de Mémoire », due à Jephth DE VILLIERS (2004) composée de la partie marquant l'entrée du futur tunnel sous le parc au niveau -1 et le contenu du décaissé ainsi que du chariot situé au niveau -2 (trams actuels, futur métro).

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

G. MEYFROOTS  
Secrétaire-adjointe

S. DE BORGER  
Vice-Président