

S.P.R.B. - B.D.U. - D.U.
Monsieur Albert GOFFART
Directeur / Fonctionnaire délégué
Région de Bruxelles-Capitale
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : DU 01/pfd/597658
N/réf. : AVL/AH/AND-4.20/s.587
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : ANDERLECHT. Boulevard Paepsem. Demande de permis d'urbanisme portant sur la remise en valeur des berges de la Senne et sur la restauration de l'ancien pont du chemin de fer enjambant le cours d'eau.
Dossier traité par Mme C. Defosse.

En réponse à votre courrier du 20 avril 2016 sous référence, nous vous communiquons les **remarques et les recommandations** formulées par la CRMS en sa séance du 11 mai 2016, concernant l'objet susmentionné.

LA DEMANDE

La demande porte sur la remise en valeur du tronçon de la Senne qui longe le boulevard Paepsem à Anderlecht, entre le boulevard Industriel et l'ancien pont de chemin de fer, et qui est partiellement compris dans la zone de protection du pont du Charroi, classé comme monument. Le périmètre d'intervention se situe entre l'île d'Aa (et l'ancienne île Sainte-Hélène actuellement disparue) existant en amont et l'ancienne division de la Senne et de la Petite Senne, plus en aval.

Ce tronçon résulte de la déviation du cours d'eau suite à l'aménagement du boulevard Paepsem dans les années 1960. Relié au tracé historique à hauteur du pont ferroviaire, il s'agit donc d'un aménagement relativement récent qui, malgré son contexte urbanistique peu valorisant, est pourtant représentatif des paysages de la vallée brabançonne.

Depuis 1897 un pont de chemin de fer enjambe le cours d'eau, permettant une liaison ferroviaire avec l'ancienne usine à gaz de Saint-Gilles située en rive gauche de la Senne. Conçu comme un pont entièrement métallique avec poutres en treillis, il fut entre 1953 et 1971 partiellement enrobé de béton armé.

Le projet vise :

- × l'aménagement d'un sentier piéton longeant la rive droite de la Senne, partiellement aménagé sur pilotis et équipé de trois pontons en bois,
- × la création de percées visuelles depuis le trottoir du boulevard Paepsem,
- × l'abattage d'arbres et la plantation de futurs arbres de position (des chênes *Quercus robur*), d'un alignement de saules têtards en rive gauche ainsi que d'une strate de végétation rivulaire, arbustive et herbacée,
- × des mesures de lutttes contre les plantes invasives,
- × le reprofilage des berges (rampe pour barque, frayères, passages sous les passerelles),

- × la création de zones de lagunage,
- × la création de noues destinées à la rétention des eaux pluviales aux abords du site,
- × la restauration du pont de chemin de fer.

Avis CRMS

La CRMS souscrit au présent projet en raison de son intérêt patrimonial, paysager et biologique. Elle prend bonne note du fait que cette initiative s'inscrit dans la logique de la promenade verte qui est aménagée dans les environs directes de la Senne.

Dans ce cadre, la Commission invite les instances concernées à étendre leur réflexion urbanistique au-delà de la zone concernée par la demande. De cette manière, la dynamique entamée par Bruxelles Mobilité à la fois sur le paysage urbain et sur le patrimoine industriel présent le long du boulevard Paepsem et de l'avenue Van Kalken, pourrait activement contribuer à connecter la trame urbaine du bas de Forest à celle du centre d'Anderlecht et du quartier de la Roue, aujourd'hui complètement ségréguées par le chemin de fer et le canal.

En attendant, la Commission formule les remarques et les observations suivantes sur la présente demande.

1/ Aspects paysagers

Le projet présente plusieurs aspects positifs, tels le reprofilage ponctuel des berges, la création de frayères et de fosses d'infiltration ou encore la lutte contre les plantes invasives et l'établissement d'une végétation rivulaire. **La CRMS y souscrit entièrement. Cependant, pour réellement atteindre l'objectif d'accroissement de la biodiversité, la liste des espèces végétales à introduire, qui figure dans la légende du plan d'implantation, devrait être corrigée et amplifiée.**

Sur ce point, le projet appelle certaines remarques, notamment sur les espèces suivantes non-appropriées, à supprimer de la liste :

- les *Cirsium* sp. est une espèce de chardon indésirable (la loi prévoit d'ailleurs l'obligation de lutter contre cette - loi 08.04.1969, art. 50);
- l'*Artemisia vulgaris* tolère mal les coupes répétées;
- le *Bryonia* (et non le *Bryonica*) peut provoquer par simple contact cutané des dermatites, plus ou moins irritées et l'absorption de quelques dizaines de baies, attrayantes par leur couleur, suffirait à provoquer la mort d'un enfant;
- le *Clematis vitalba* libère des lactones qui peuvent provoquer de graves problèmes cutanés;
- dans la strate arbustive, il y aurait lieu d'éliminer le *Robinia pseudoacacia* considéré aujourd'hui comme plante invasive (liste de communication, AlterIAS). Bien que sa suppression semble prévue dans le projet (annexe A - point 5 – actions), l'espèce figure dans la composition de la strate herbacée diversifiée.

Par ailleurs, **afin de préserver l'intérêt paysagers du site, l'aménagement des pontons en bois surplombant le cours d'eau est déconseillé.** Ces dispositifs n'apporterait aucun supplément à la découverte du paysage, d'autant qu'il s'agirait d'installations assez envahissantes (3 pontons de 3m x 6m sur piliers munis de garde-corps). Les plans devraient être revus en ce sens.

2/ La restauration du pont de chemin de fer

Ce pont témoigne de l'articulation des infrastructures ferroviaires avec la Senne, caractéristique des anciennes filières industrielles ayant existé dans cette partie de la Région. Réalisé à la fin du XIXe siècle, ce pont métallique constitue probablement le dernier exemple du type « à poutres treillis » conservé en Région bruxelloise. Sa restauration et sa remise en valeur sont dès lors fortement encouragées, D'autant qu'elles s'inscrivent dans la remise en valeur des autres ouvrages ferroviaires situés à proximité, dont le pont du Charroi, exceptionnel, classé comme monument.

Toutefois, les options de restauration avancées dans la demande, qui consistent à conserver le caractère hybride du pont avec ses ajouts en béton, ne répondent pas de manière adéquate à cet objectif. La Commission demande donc de poursuivre l'étude de ce volet du projet pour que la remise en état du pont prenne du sens par rapport à sa typologie d'origine.

Entre les années 1953 et 1971 (voir rapport GEI) les membrures inférieures et supérieures des poutres en treillis ainsi que les montants d'extrémité ont été enrobés de béton armé. La raison de cette transformation reste inconnue (accident, augmentation de capacité ou, ce qui semble le plus

probable, protection des membrures dégradées par la corrosion?). Bien qu'ils se soient avérés peut-être efficaces, ces ajouts de béton armé ont totalement dénaturé l'ouvrage. Il ne semble donc pas souhaitable de restaurer le pont dans sa configuration existante, comme prévu.

Une alternative pourrait consister à revenir à la structure totalement en acier. Or, cette restauration pourrait s'avérer délicate vu que l'on connaît pas l'état des parties métalliques enrobées de béton. En outre, la démolition du béton risque d'être compliquée et pourrait trop endommager les membrures. Si cette solution paraît donc raisonnable sur le plan patrimonial, il faudrait en vérifier la faisabilité sur le plan technique.

De toute façon, pour renforcer la lecture du pont et des poutres en treillis qui en constituent les parties les plus significatives, **il faudrait en premier lieu dégager et restaurer les membrures supérieures ainsi que les montants d'extrémité et restaurer les profils verticaux et inclinés**. Vu la diminution très significative des charges à supporter, les « faiblesses » ainsi introduites au niveau des poutres en treillis seraient tout à fait acceptables. Quant aux membrures inférieures, elles pourraient, si besoin, être en partie remplacées en même temps que le tablier.

En conclusion, il conviendrait dès à présent (hors entreprise) de dégager quelques parties significatives des membrures pour analyser la faisabilité d'une démolition soignée de l'enrobage en béton, ce qui faciliterait aussi la réparation des assemblages des profils verticaux et inclinés à la membrure supérieure.

A remarquer que la réorientation proposée par la Commission constitue une simplification du projet et qu'elle n'aura donc pas d'incidence sur le coût de l'opération, bien au contraire.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

c.c. à : BDU-DU : C. Defosse
BDU-DMS : Fr. Cordier