

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.588/tracé 6*
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. DEUXIEME AVIS de la CRMS rendu suite à la visite des lieux par la CRMS et la DMS du 18-05-2016.

En complément de l'avis rendu par la CRMS en séance du 20 avril 2016 relatif à l'objet mentionné sous rubrique, nous vous transmettons **les observations et les remarques supplémentaires** qu'elle a formulées en séance du 1^{er} juin 2016, au même sujet.

Cet avis fait suite au relevé des plantations du parc de Forest effectué le 18 mai dernier par les représentants de la CRMS et de la DMS. La visite était organisée dans l'objectif d'évaluer in situ l'impact sur le site classé et sur ses abords immédiats des différents tracés proposés pour le futur tunnel de pré-métro prévu entre la station de métro Albert à la place de Rochefort.

A l'état actuel du dossier, 7 tracés du tunnel sont à l'étude, numérotés T1 à T6 et T6*. Les T6 et T6* adoptent le tracé des avenues Besme et Marie-Henriette qui bordent la partie sud du parc. Ils impliquent des aménagement respectivement sous la lisière du site (T6) ou entièrement sous l'espace public (T6*).

En séance du 20 avril dernier, la CRMS avait demandé d'écarter les tracés T1 à T4 puisqu'ils ne respectent le pas relief du parc et qu'ils seraient préjudiciables aux qualités paysagères et urbanistique des lieux. Cet avis a été réévalué en séance du 1^{er} juin 2016 suite au relevé du 18 mai.

La CRMS a demandé de privilégier le tracé T6* et de renoncer aux T5 et T6. En effet, si tous les tracés entraînent des dommages aux arbres du site, seul l'impact du projet T6* est acceptable puisque seulement la perte de masse végétale impliquée par ce trajet semble raisonnable sur le plan patrimonial. Néanmoins, l'impact sur la masse végétale du parc, y compris les aménagement prévus à proximité de la butte, devra être étudié plus en détail lors de l'élaboration du dossier définitif.

La CRMS demande donc d'exclusivement poursuivre l'étude du tracé T6*, et non des tracés T5 et T6, dans l'objectif de préserver l'importante valeur patrimoniale et paysagère du parc de Forest ainsi que l'intérêt urbanistique majeur de la zone d'intervention concernée par l'opération, inscrite en ZICHEE au PRAS.

Le contexte

Pour rappel, 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.

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.

L'emprise au sol serait de 20 m (pour la première moitié du tronçon) ou 24 m de mètres de largeur (par la suite), 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. »

Visite des lieux du 18/05/2016

Lors de la visite du 18 mai, les spécialistes de la CRMS et de la DMS se sont intéressés à l'atteinte à la masse végétale des tracés 5 et 6, 6*. A remarquer que l'inventaire proposé des arbres, figurant sur le tableau préparé par ARCADIS/ASSAR joint au dossier, ne fait pas la distinction entre les arbres spontanés et les arbres de position et/ou patrimoniaux. Ceci avait compliqué l'évaluation du dossier en séance de la CRMS du 20 avril 2016.

Lors du relevé de terrain effectué par les Monuments et les Sites, le tracé 5 a été formellement écarté en raison des nombreux arbres patrimoniaux qui devraient être supprimés (voir la Note avant-projet du Parc de Forest, révision au 20 mai 2014, Beliris-Grontmij en collaboration avec J.-L. Vanden Eynde).

Le tracé 6 éliminerait les arbres de lisière, y compris certains arbres patrimoniaux. Une fois la lisière entamée, les arbres de massif se retrouveraient soudainement exposés à la lumière, ce qui entraînerait très probablement de gros problèmes, avec des abattages en cascade à prévoir. La réalisation du tunnel sur le site serait dès lors très préjudiciable, voire catastrophique, à la bonne conservation du site.

Ces tracés seraient donc inacceptables sur le plan patrimonial. Passant en outre en plein cœur de la « Plaine de jeux » l'impact du chantier dans le cas du T5 serait également préjudiciable sur le plan fonctionnel et social.

Par conséquent, le tracé 6* (emprise voirie) est, sans conteste, celui qui dégrade le moins le parc parmi les variantes proposées. Les atteintes au patrimoine végétal sont énumérées ci-après, depuis la place Albert en direction de la place de Rochefort.

1. Avenue Besme

Les plantations en berme centrale de 1993 devront être renouvelées.

2. Square de la Délivrance : l'arbre symbole (*Tilia euchlora*, 205 cm de tour à 1,50 m) doit être conservé : toutes les mesures utiles sont à mettre en œuvre en cours de chantier.



3. Avenue Reine Marie Henriette

Juste après le giratoire de l'avenue Besme, à l'arrière de l'arrêt de bus, se trouve un massif de Hêtres pourpres dont l'un est particulièrement important. Selon l'emprise du chantier et en raison du rétrécissement de la chaussée, le massif est très sérieusement menacé. En effet, d'une manière générale, le hêtre ne supporte pas les blessures aux racines. Celles-ci constituent généralement des portes d'entrée aux maladies fongiques qui condamnent les arbres à moyen terme (10-15 ans). Si les arbres de bordure du massif devaient périr, il est fort probable que les sujets du centre du massif dépériraient à leur tour. Des mesures particulières de sauvegarde devraient donc être envisagées pour ce groupe d'arbres.



Plus bas dans l'avenue se trouve deux Sophoras en bordure de trottoir. L'un d'eux mesure 212 cm de tour à 1,50 m. Ces arbres sont très probablement condamnés à disparaître en raison de leur proximité au chantier. Vu leur âge et leur situation, la perte de ces arbres ne constitue pas un dommage majeur. A l'arrière de ces deux arbres se trouve un massif composé de sept pins (à droite sur la photo). L'un des plus gros *Pinus* mesure 180 cm de tour à 1,50 m du sol. Il serait souhaitable de pouvoir conserver l'ensemble de ces arbres qui donne un faciès particulier au lieu. Ils composent un sous-bois original, bien intéressant d'un point de vue paysager : alternance de vues (« *on voit au travers* ») et d'espaces



Enfin, encore un peu plus bas dans l'avenue, au départ du sentier qui mène à la butte en partant sur la droite, se trouve, à proximité de la chaussée, un énorme Robinier (345 cm de tour à 1,5 m).

Comme pour les deux Sophoras décrit ci-avant, cet arbre est très probablement condamné. En raison de sa situation, de son inclinaison et de son âge, la perte de cet arbre ne constitue pas un dommage majeur.



4. Entrée dans le parc

Après le Robinier décrit ci-dessus, le tracé du tunnel pour trams quitte la voirie et pénètre dans le périmètre du parc. En aucun cas, le tunnel ne devrait empiéter les flancs de la butte. Celle-ci deviendrait très fragile si le chantier venait à « rogner » sa base.

5. Traversée de la pelouse

Le tracé longera le massif proche de la « Plaine de jeux » sans l'endommager.

6. Sortie du parc pour un raccordement « trams » à la Place de Rochefort via l'avenue des Villas

Cette partie du tunnel traverse un massif comportant cinq arbres particulièrement intéressants, soit pour des raisons dendrologiques, soit pour des motifs de volume. Les deux tracés 5 ou 6 n'épargneront probablement et malheureusement pas ces arbres.



En conclusion, le tracé 6* est donc à privilégier sans réserve et pour autant que le passage au pied de la butte soit réalisé sans empiéter sur ses flancs. Tout comme l'ensemble du projet, ce volet devra correspondre aux schémas et plans de *l'avant-projet de Restauration et mise valeur du Parc de Forest* initié par Beliris.

La Commission demande de poursuivre le projet en ce sens. A toutes fins utiles, elle reprend ci-après les remarques plus générales qu'elle avait déjà formulées sur les aspect généraux de la réalisation du projet.

Remarques générales

* 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.

* L'importance de l'atteinte à la masse végétale de ces tracés doit être évaluée plus en détail. Le travail de recensement des plantations reste à poursuivre en collaboration étroite avec les Monuments et Sites.

* 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 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 Jephah 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

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

c.c. à : BDU-DMS : C. Leclercq /
BDU-DU : M. A. Goffart, directeur