

MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE
Monsieur Th. WAUTERS
Directeur
B.D.U. – Direction des Monuments et des Sites
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / bte 1
B - 1035 BRUXELLES

V/réf. : 18/PFD/481570
N/réf. : AA/KD/WSL00418.598
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : WOLUWE-SAINT-LAMBERT. Boulevard de la Woluwe / avenue Paul Hymans / cours Paul-Henri Spaak. Prolongation du tracé de la ligne de tram 94, réaménagement de l'espace public et création d'un cheminement piéton-vélo le long du nouvel arrêt de tram. Demande de permis d'urbanisme modifiée.
(Dossier traité par Monsieur B. Campanella – D.M.S. et Monsieur P. Fostiez – D.U.)

Avis conforme de la CRMS

En réponse à votre lettre du 3 janvier 2017 sous référence, reçue le 3 janvier, nous vous communiquons ***l'avis conforme favorable sous réserve*** émis par notre Assemblée, en séance du 11 janvier 2017, concernant le projet.

Le tronçon concerné par la demande de permis d'urbanisme modifiée est partiellement compris dans le site classé du Moulin de Lindekemaele et ses abords (Arrêté Royal du 30.03.1989).

Le réaménagement du tronçon complet sur lequel la CRMS a émis un avis en 2013 est contigu à plusieurs monuments et/ou sites classés : le parc des Sources et la propriété Solvay, le parc et château Malou, le moulin de Lindekemaele et abords, le Slot et abords. L'ensemble de ces sites et monuments constitue une continuité verte correspondant aux abords du cours d'eau de la Woluwe, valorisée par ailleurs dans le cadre de la Promenade verte. Au PRAS, le boulevard figure en PICHEE (Périmètre d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement) et comme espace structurant.

Rétroactes

Le projet global a fait l'objet d'un permis délivré le 05/08/14, qui est en cours de mise en œuvre et sur lequel la CRMS s'est prononcée en sa séance du 03/04/13 (tronçon du boulevard de la Woluwe compris entre l'avenue de Tervueren et l'avenue Emile Vandervelde, tronçon du cours Paul-Henri Spaak compris entre le boulevard de la Woluwe et l'avenue Paul Hymans, amorces de l'avenue Jacques Brel et de la chaussée de Roodebeek ainsi que l'esplanade Roodebeek).

La présente demande vise à y apporter une légère modification qui suppose un empiètement dans le site classé du moulin de Lindekemaele.

Suite à l'arrêt du Conseil d'Etat rendu le 11/10/16 annulant partiellement le permis délivré, Bruxelles Mobilité a réintroduit d'initiative des nouveaux plans pour la partie s'étendant de la rue Voot jusque et y compris l'avenue Paul Hymans.

La partie plus au sud est actuellement en chantier, les rails sont posés jusqu'à la rue Voot. Celle correspondant à la présente demande est aussi en partie en chantier (coffre de fondations) mais les rails ne sont pas encore posés.

La nouvelle demande diffère de la première uniquement par les aménagements liés à l'arrêt de tram situé face au Woluwe Shopping Center. Mais les remarques générales de l'avis de la CRMS du 03/04/13 restent d'actualité pour cette partie du projet.

Demande de permis d'urbanisme modificatif

Le réaménagement initial complet du boulevard de la Woluwe impliquait la création d'un nouvel arrêt pour le tram 94 en bordure du boulevard, sur l'assise du trottoir actuel, à hauteur du moulin de Lindekemaële. Or, la création d'un tel arrêt interromprait la circulation des piétons et des cyclistes sur le trottoir, ce qui serait inopportun.

La présente demande envisage donc d'adapter l'arrêt de tram en construisant un deuxième quai, distinct du trottoir/piste cyclable qui longe les voies sur le trottoir actuel avec un contournement piétons et cyclistes dans la zone classée sous forme de chemin en béton brossé, de 2.5m de large et d'une longueur de 75m environ.

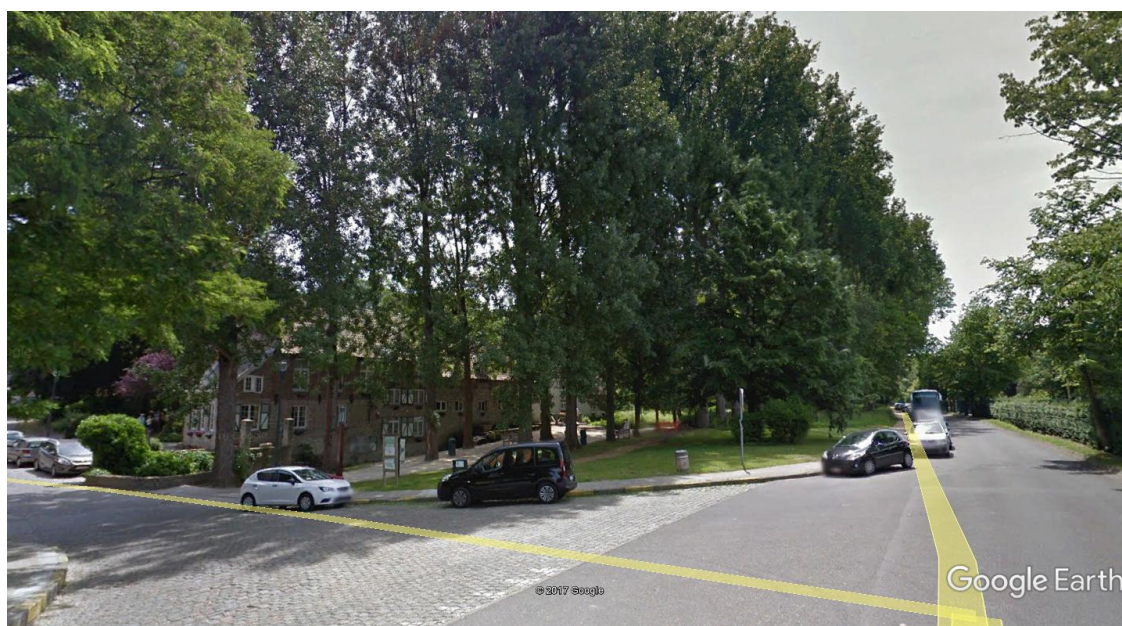
Cet aménagement se ferait toutefois aux dépens du verdoisement existant, dans le site classé du moulin du Lindekemaële, également bordé par la Promenade régionale Verte et par la Woluwe remise à ciel ouvert à cet endroit.

Rem : la coupe AA' (document B 7528 avec les coupes en travers) ne reprend pas la modification demandée. Le trait de coupe AA' fait référence au plan B 7524-1. En revanche, la coupe EE' mentionnée dans le « Complément au rapport d'incidence » est, elle, adaptée. ***Il y a donc une confusion dans les documents qu'il conviendrait de corriger.***

Avis de la CRMS

De façon générale, le dossier aurait dû mentionner la totalité de l'environnement immédiat (pas seulement le bâti) et être accompagné d'un plan de synthèse (qui aurait par exemple mis en évidence une absence de traversées piétonnes).

A l'examen de la présente demande, il apparaît que le dédoublement du quai réduirait davantage encore la partie verte existante, en l'occurrence comprise ici dans un site classé, ce qui est difficilement acceptable. Elle porte directement atteinte aux peupliers existants (troncs parfois à moins de 2m, couronnes surplombant la voirie et le futur arrêt de tram). Les travaux de fondation et de mise en place du béton brossé (chantier compris) seraient de nature à compromettre la stabilité et la vitalité des peupliers (racines coupées, perméabilisation et minéralisation à proximité du pied des arbres, déviation des eaux de ruissellement vers l'espace vert avec infiltration dans le sol des sels de déneigement en cas de gel, etc.). Vu la hauteur de ces arbres, l'essence, et le fait que les couronnes débordent au-dessus de la voirie (donc du futur quai de tram), toute atteinte à la santé des peupliers aura comme impact une augmentation du risque de chute de branches sur les personnes et les installations de la STIB. Il est donc fort probable qu'à la première chute de branche, la STIB demande l'abattage des arbres qui auront été fragilisés, voire dangereux, ce qui n'est pas acceptable. Les peupliers, qui sont majestueux dans ce cas-ci, sont caractéristiques des zones humides et sont tout à fait à leur place dans le site classé.



Carrefour boulevard de la Woluwe/ avenue J.-Fr. Debecker (extrait Google Earth, 2017)

Pour éviter d'empiéter dans le site, la CRMS demande la suppression à cet endroit de la bande de tourne-à-droite vers la rue Debecker (dont le trafic est limité), et de translater les voies et les quais vers le Woluwe Shopping Center (rem : le boulevard de la Woluwe prolonge le boulevard du Souverain, lequel a été déjà été réduit de 2x2 à 2x1 bande). Les alignements d'arbres, situés de part et d'autre du carrefour, seraient ainsi continus et plus qualitatifs du point de vue paysager. Le tourne à droite serait réintégré aux deux bandes centrales (tel que c'est le cas à hauteur de la rue Voot) mais ne ferait plus l'objet d'une bande exclusivement réservée à cette manœuvre. Ceci semble cadrer avec le souhait d'un boulevard urbain. Une autre solution consisterait à déplacer le quai de l'autre côté de l'avenue Debecker mais il faut en étudier les possibilités à plus large échelle, tenant compte des traversées piétonnes et du relief.

En tout état de cause, il faudra éviter de porter atteinte au sol pris sur l'espace vert et de mettre en danger la vie des arbres. Si le contournement n'est pas évitable, la CRMS demande, plutôt qu'une minéralisation du contournement du quai de tram ajouté, une structure de type passerelle, sur pieux vissés pour ne pas devoir procéder à la moindre excavation. Sur ces pieux, une armature métallique serait couverte de poutres en béton brossé, en laissant un espace d'au moins 1cm entre les poutres de manière à laisser l'eau s'infiltrer vers le sol maintenu en place.

La CRMS regrette que seule l'option consistant à empiéter sur le site classé lui soit soumise et demande d'étudier des alternatives au contournement. Elle insiste pour que la solution de la suppression du tourne-à-droite à hauteur de l'avenue J.-Fr. Debecker (gain de 3m) soit sérieusement étudiée pour permettre de translater le quai vers le shopping de Woluwe et d'éviter l'empiètement dans le site classé. L'analyse du trafic à cette hauteur du boulevard devrait être affinée.

Si cette solution ne peut absolument pas être mise en œuvre et que l'aménagement de l'arrêt de tram ne peut être projeté à un autre endroit, la CRMS ne s'opposerait pas à l'aménagement d'un contournement dans l'emprise du site classé sous forme de passerelle, comme proposé ci-dessus. Il sera fait usage de matériaux de qualité bien intégrés dans le paysage et à la proximité immédiate du Moulin.

Les plans modifiés tiendront compte de la réelle ampleur de la couronne des arbres, nettement sous-estimée dans les plans introduits ainsi que des plans d'implantation du chantier. La CRMS demande qu'une compensation en terme de replantation/verdoiement soit également calculée et réalisée en contrepartie de la perte occasionnée à cet endroit du site.

Complémentairement à son avis émis sur cette modification du projet initial, la CRMS formule les remarques suivantes :

- il serait intéressant de pouvoir traverser à pied le boulevard, dans le prolongement de l'avenue du Stade (chemin piétonnier de 20 m de large, agrémenté de deux « rangées de platanes existants » comme indiqué au plan B 7523-1). Ceci permettrait de liasonner le parc Malou et le parc Saint-Lambert. Ce lieu devrait être aménagé pour les accès parkings du Woluwe Shopping Center ; l'occasion d'une telle liaison est à saisir. Le projet immobilier à réaliser au droit du parking de surface existant devrait tenir compte de l'accès au parc Saint-Lambert. A l'origine, aucune traversée piétonne n'existait entre Voot et Hymans (soit espacement de 830m). Depuis +/- 2005, dans le prolongement de la revitalisation de la place Saint-Lambert, une traversée a été aménagée vers l'étang du parc Malou (réduction des espacements : 202m + 628m = 830m). L'arrêt de tram projeté créera une nouvelle traversée (réduction des espacements : 202m + 336m + 292m = 830 m). Avec une traversée supplémentaire à hauteur de l'avenue du Stade, les espacements se réduiraient encore (202m + 144m + 192m + 292m = 830m). Cette réduction de l'interdistance entre les traversées contribuerait à mettre en œuvre le « Plan piéton Stratégique » approuvé par le GRBC en 2012.

- Concernant l'étang du parc Malou : l'aménagement en gradins repris en coupe DD' n'est pas dessiné en plan (B 7523-1) ; l'occasion existe cependant de réaménager la limite de l'étang « rectifiée » lors de la création du boulevard. La transition paysagère avec l'étang devrait être approfondie.

- L'aménagement proposé d'un terminus provisoire avenue Paul Hymans (rebaptisée ici Cour Paul-Henri Spaak) permet une correspondance directe avec le métro (station Roodebeek). La CRMS encourage un verdoisement accru pour la partie comprise entre ce terminus et le boulevard.

- De manière générale, la CRMS observe que le projet vise l'aménagement d'un boulevard urbain mais en se fondant sur des concepts d'autoroutes urbaines. La valeur paysagère n'est qu'une valeur d'accompagnement. Elle regrette qu'aucune réflexion globale relative au paysage n'ait été menée, ce qui aurait permis de gommer les fautes d'aménagement issues de la transposition mécanique des études de mobilité. Elle regrette que la réponse à ses remarques de 2013 n'ait pas figuré dans le « Complément au rapport d'incidences », à défaut d'en avoir tenu compte alors que le boulevard est repris en PICHEE et comme espace structurant.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, nos sincères salutations.

A. AUTENNE
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

Copies à : - BDU-DMS. : M. B. Campanella ; - BDU-DU : M. P. Fostiez.