

MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Monsieur A. GOFFART, Directeur
A.A.T.L. – Direction de l'Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : D.U. : 08/CPFU/224033
D.M.S. : TW/2278-0006/02/2012-061 PR
N/réf. : AVL/CC/GSR-3.4/s.533
Annexes : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : GANSHOREN. Prairies marécageuses. Suppression de 6 passages à niveau sur les lignes ferroviaires 50 et 60 et aménagement d'ouvrages d'art pour la circulation piétonne, cycliste et automobile. Plans modifiés selon la procédure de l'article 191.
Demande de permis unique – Avis conforme de la CRMS
(Dossier traité par Carine Defosse à la D.U. / Thierry Wauters à la D.M.S.)

En réponse à votre lettre du 22 janvier 2013 sous référence, reçue le 25 janvier, nous vous communiquons **l'avis conforme défavorable** émis par notre Assemblée, en séance du 20 février 2013, concernant le projet.

Celui-ci est motivé par le fait que les interventions envisagées sont disproportionnées par rapport aux objectifs visés. Il s'agit, en outre, de propositions purement pragmatiques qui s'avèrent peu compatibles avec les impératifs paysagers et les enjeux urbanistiques de la zone concernée et qui poseront des problèmes de fonctionnalité.

Elles sont également insuffisamment documentées ou argumentées sur le plan technique ainsi que du point de vue de la mise en œuvre.

Contexte et projet

La présente demande de certificat d'urbanisme concerne les prairies humides du marais de Ganshoren qui, avec le marais de Jette situé en aval, comptent parmi les derniers vestiges des zones humides de la vallée du Molenbeek. Ces prairies sont classées comme site pour leurs intérêts écologiques, esthétiques et historiques. Elles sont également classées comme réserve naturelle et inscrites comme zone verte à haute valeur écologique au PRAS et au PPAS Vallée de Molenbeek.

Elles sont bordées, au nord, par le bois du Poelbos ou parc du château de Dieleghem (classé comme site – arrêté du 18/11/1976), le Laerbeekbos (classé comme site – arrêté du 18/11/1976), les vestiges de l'ancienne villa gallo-romaine du Laerbeekbos (classées comme site archéologique – arrêté du 13/04/1995) et le parc Roi Baudoin ; à l'ouest par le vallon du Molenbeek (ouverture de procédure de classement – arrêté du 04/05/2010) et au sud par le château de Rivieren (classé comme monument et comme site – arrêté du 04/10/1983) et le Zavelenberg (classé comme site – arrêté du 26/04/1989). Enfin la promenade verte passe précisément dans la vallée du Molenbeek, via l'avenue de l'Exposition

Universelle, le marais de Jette et la rue au Bois ainsi que son carrefour avec l'avenue des Neufs Provinces et la rue Vanderveken (carrefour supprimé par le projet) pour se poursuivre vers la rue Nestor Martin.

Cette énumération des biens protégés situés aux abords immédiats ou proches des travaux concernés par la présente demande ainsi que le passage de la promenade verte suffisent à démontrer l'importance et la qualité des espaces verts qui se côtoient à cet endroit, formant un maillage vert dense et continu. Il convient de préserver au mieux la haute valeur biologique, patrimoniale et paysagère de cette zone.

La demande porte sur un projet déjà amendé, via la procédure de l'article 191. La Commission s'étonne de ne pas avoir été interrogée sur la première mouture du projet

Le projet concerne la suppression de 6 passages à niveau sur les lignes ferroviaire 50 et 60, entre l'avenue de l'Exposition Universelle et la chaussée de Gand, et leur remplacement par de nouveaux ouvrages d'art destinés à la circulation piétonne, cycliste et automobile afin de sécuriser les traversées et d'y fluidifier le trafic dans le cadre de l'augmentation de la fréquentation des voies ferroviaires liée au développement du RER.

Du point de vue patrimonial, 3 des nouveaux ouvrages d'art contigus au site classé des prairies marécageuses de Ganshoren de la nouvelle version du projet requièrent l'avis conforme de la CRMS: PN1, PN13 et PN14.

Toutefois, ***étant donné la qualité exceptionnelle d'une grande partie de la zone concernée, la CRMS souhaite formuler des remarques générales sur l'ensemble du projet car celui-ci aura inévitablement un impact important sur la perception globale et les qualités paysagères de la zone concernée mais aussi sur le fonctionnement et l'accessibilité de celle-ci, tant pour les riverains que pour les utilisateurs des lieux à des fins récréatives ou fonctionnelles.***

Avis de la CRMS

A. REMARQUES GENERALES SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

1. Lourdeur des interventions et impact paysager

De manière générale, on remarque qu'aucune attention particulière n'a été accordée à la bonne intégration paysagère des futurs ouvrages d'art. L'examen spécifique de cet aspect n'apparaît pas dans la note descriptive des travaux. Or, cet aspect est primordial étant donné la qualité de la zone concernée de ce point de vue.

On constate également, à la lecture des plans, que certains dispositifs projetés sont hors proportions et que leur impact visuel sera maximal sur le paysage. C'est notamment le cas de la passerelle prévue au PN3 (rue au Bois) sur la ligne 60 et dont la rampe d'accès, assimilables à des « montagnes russes » est de 73,40 m.

La plupart des nouvelles traversées nécessitent, par ailleurs, d'importants travaux de terrassement. Ne pourrait-on, à certains endroits, favoriser l'aménagement de petites structures métalliques légères avec rigoles pour vélos afin de permettre aux piétons et aux cyclistes de franchir les voies en surface dans le prolongement des axes structurants plutôt que de réaliser presque partout des passages souterrains peu conviviaux et nécessitant des détours considérables et d'importants travaux de terrassement?

La CRMS demande de revoir le projet en privilégiant les solutions les plus légères possible, s'intégrant de manière discrète et élégante dans le paysage.

2. Plantations et abords des interventions

Rien n'est dit quant à la manière de traiter et d'améliorer les abords des futurs aménagements qui sont très conséquents et qui occasionneront inévitablement des dégâts et des modifications importantes dans la zone concernée.

Aucune information n'est fournie sur le traitement végétal inhérent aux interventions prévues par le projet alors que cet aspect est tout à fait primordial dans cette zone : aucune indication sur les abattages d'arbres et arrachages divers ni sur les replantations qui devraient avoir lieu (talus amputés ou créés) : type de plantation (haute tige, arbuste), quantité, essences... Un entretien des futures plantations a-t-il été envisagé ? Par qui ? Ces informations doivent être fournies.

Le projet doit être étudié et précisé pour ces aspects.

3. Précisions techniques

Le dossier manque de précision sur le plan technique et notamment au niveau des matériaux utilisés : le remplissage des gabions n'est pas précisé, le matériau utilisé pour les rigoles des chemins, les bordures, certains revêtements de sol... La majorité des plans ne possède pas les légendes qui permettent habituellement de trouver ces informations.

4. Fonctionnement et accessibilité

L'étude de la circulation mériterait d'être approfondie car si l'on comprend comment vont dorénavant devoir circuler les voitures, cyclistes et piétons, les conséquences de certaines interventions pour les riverains et pour les usagers faibles ne semblent pas avoir été suffisamment évaluées.

L'exemple de la suppression de la traversée à hauteur de la rue Vanderveken et de la rue au bois est, dans ce cadre, très parlant. Il s'agit, en effet, d'une des connexions les plus importantes de cette zone (accès aux espaces verts et au cimetière situés au nord, accessibilité des infrastructures sportives situées au sud) et qui constitue un passage obligé de la promenade verte. Alors qu'elle est localisée dans une zone non protégée, elle est purement et simplement condamnée et compensée par deux passages souterrains (c'est-à-dire des ouvrages d'art conséquents) implantés en bordure du site classé, à des distances considérables pour les piétons, ce qui constituera certainement une difficulté voire un obstacle insurmontable pour les usagers faibles ou les piétons familiers du passage à niveaux existant.

La transformation en cul de sac à l'extrémité de ces deux rues, essentielles au bon fonctionnement du quartier n'est pas acceptable et une solution devrait être recherchée pour permettre, au minimum, de pouvoir continuer à traverser à cet endroit, même s'il ne s'agit que d'une traversée piétonne (passerelle légère avec rigole pour vélos).

On remarque également de manière générale que l'accessibilité des certaines habitations va se compliquer considérablement et cet aspect devrait être examiné de manière plus détaillée afin de s'assurer que les alternatives adoptées dans le cadre de la suppression des passages à niveaux ne deviennent pas invivables pour les riverains.

La même réflexion devrait s'appliquer aux parkings (gare) et aux équipements publics ou sportifs qui doivent rester aisément accessibles.

Les recherches et les études doivent être poursuivies sur ces différents points

5. Fermeture des passages existants

Dans le cadre de la condamnation des anciens passages à niveaux, la SNCB sera vraisemblablement amenée à clôturer ceux-ci afin de les fermer mais aussi de les sécuriser.

Aucune information n'est fournie quant au type de barrière, clôture, etc. qu'il est prévu d'installer ni sur leur implantation, leur localisation précise, etc. Or, l'incidence visuelle de ce genre de dispositif peut être très importante et préjudiciable, surtout lorsqu'ils sont situés dans l'axe d'une voirie importante comme la rue Vanderveken.

Cet aspect du dossier doit être précisé et le type de clôture étudié de manière à s'intégrer le mieux possible au contexte urbanistique et naturel environnant.

REMARQUES PARTICULIERES CONCERNANT L'IMPACT SUR LE SITE CLASSE

1) PN1 – Petite rue Sainte-Anne: Suppression du passage à niveau, aménagement d'une traversée piétonne et cycliste et démolition d'une sous-station de traction

- Comme déjà évoqué ci-dessus, l'aménagement de cette traversée va nécessiter des travaux de terrassement très importants : sur la coupe M, on constate que le passage est prévu à 5,50 m sous le niveau du sol existant ! Ces chiffres sont-ils exacts ? Par quoi sont-ils motivés ?
- Comment les talus seront-ils finis ? Seront-ils gazonnés, plantés ? Leur entretien sera-t-il assuré ?
- Un éclairage est-il prévu dans le passage et si oui, de quel type ?
- La largeur du passage est de 2,50 m, rigoles comprises, ce qui est trop étroit par rapport à la largeur réglementaire pour un passage cycliste à deux sens (soit 2,75 m).

Ces aspects sont à préciser ou à corriger.

Par ailleurs, une ancienne sous-station de traction située à l'extrême pointe est du site est destinée à être démolie. Le bâtiment n'est pas compris dans le site classé et sa démolition n'appelle aucune remarque de la CRMS. Il semble toutefois prévu de reconstruire une loge de signalisation un peu plus loin et celle-ci serait pour partie implantée dans le site classé.

La CRMS estime qu'il n'y a aucune raison de construire cet édicule dans la zone classée et demande de la construire à l'emplacement que la sous-station à démolir.

A la demande du Gouvernement, INFRABEL a été invitée à faire apparaître sur ses plans l'emprise probable d'une halte « expo ». **A ce stade, la CRMS n'est pas assez informée pour émettre un avis circonstancié à ce propos.**

2) N13 : Chemin n°7 – Drève du Château

L'aménagement qui est prévu à cet endroit est très proche de celui projeté au PN1 (petite rue Sainte-Anne) et appelle le même genre de remarques.

Une partie de la drève présente à cet endroit sera supprimée mais le projet ne précise pas combien d'arbres seront abattus ni si de nouvelles plantations sont prévues en compensation.

Ces aspects doivent être précisés.

3) PN14 : Avenue des Neufs Provinces / rue Vanderveken

Le passage à niveau entre l'avenue des Neufs Provinces et la rue Vanderveken est supprimé et plus aucune traversée n'est possible à cet endroit car, selon la note explicative du dossier, l'implantation actuelle du passage à niveau, sa proximité avec le rond-point de l'avenue des Neuf Provinces et la topographie des lieux rendent impossible la réalisation d'un ouvrage de franchissement à cet endroit.

La CRMS estime qu'il s'agit-là d'un parti auquel elle ne peut souscrire (voir ci-dessus).

En remplacement, deux nouvelles traversées souterraines destinées aux cyclistes et aux piétons sont prévues : l'une à 750 mètres à hauteur de la rue Van Overbeke et l'autre à 500 mètres, vers l'ouest à l'extrémité de het Verhoost.

Le premier dispositif consiste à prolonger la rue Van Overbeke (via l'aménagement d'un rond-point) et à la faire passer sous les voies pour les longer au nord et aller rejoindre un peu plus loin la rue au Bois.

Ce nouveau tronçon de voirie est donc prévu dans l'emprise du site classé des prairies de Ganshoren. Bien qu'il s'agisse donc d'une zone sensible, le traitement des nouveaux aménagements n'est pas très détaillé : les interventions concernant la végétation sacrifiée à cet endroit sont manquantes et rien n'est dit sur les plantations prévues sur les nouveaux talus.

Aucune simulation de la fin de perspective de la rue Vanderveken n'est fournie dans le dossier.

Par ailleurs, le couloir de circulation prévu le long des voies pour les voitures, piétons et cyclistes constituera un dispositif très rébarbatif, voire oppressant, pour les usagers faibles. L'étroitesse du chemin réservé aux piétons et aux cyclistes (1,20 m) sans dispositif de protection pour les séparer des voitures (hormis la différence de niveaux) risque également de poser des problèmes de sécurité.

Qu'en est-il de l'impact de ce nouveau dispositif sur les habitations du chemin Mozart ? la rampe de la piste cyclable longe la limite de leur jardin.

Cette partie du projet mérite d'être réétudiée.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

Copies à : - A.A.T.L. – D.M.S. : Thierry Wauters
- A.A.T.L. – D.U. : Carine Defosse