

RÉGION DE BRUXELLES - CAPITALE
COMMUNE DE WATERMAEL - BOITSFORT
 Place Antoine Gilson, 1 Tél. 02 /
 674.74.32
 1170 BRUXELLES Fax. 02 /
 674.74.25



BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
GEMEENTE WATERMAAL - BOSVOORDE
 Antoine Gilsonplein, 1 Tel. 02 /
 674.74.32
 1170 BRUSSEL Fax. 02 /
 674.74.25

Réunion de la Commission de Concertation conjointe à Watermael-Boitsfort, Ixelles et Auderghem
 Vergadering van de gemeenschappelijke Overlegcommissie voor Watermaal-Bosvoorde, Elsene en Oudergem

Mercredi 10/12/2003 - audition
Jeudi 11/12/2003 – Lundi 15/12/2003

AVIS

N° N ^b	H U	Demande Aanvraag	Demandeur Aanvrager	Situation du bien Ligging van het goed	E.P. O.O	Motifs Redenen
1	09:00	P.U.	SNCB	LIGNE 161 entre Watermael et Ottignies	x	PRAS : zone de chemin de fer, zone d'habitation à prédominance résidentielle, zone d'habitation, zone de parc, zone forestière + ZICHEE PPAS : zone 6 « Plateau de Boitsfort » et zone 2 « Etangs de Boitsfort » Résultats de l'étude d'incidences + projet amendé

Vu le **Plan Régional de Développement** (A.R.20/09/2001) ;

Vu la carte 3 «Affectation du sol », la carte 5 «Vaires » et la carte 6 « transports en commun » du **Plan Régional d'Affectation du Sol** (A.G. du 03/05/2001);

En sa prescription générale 0.7., en ses prescriptions particulières 9.1, 9.2., en ses prescriptions 27.1, 27.2 , 27.3, 28.3 ;

Vu l'arrêté du 01.10.1998 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale arrêtant le **Plan Iris – plan régional des déplacements** ;

Vu le **Règlement Régional d'Urbanisme** Titre III et Titre IV (A.G. 03/06/1999) ;

Vu le **PPAS zone 6** dénommé « Chaussée de La Hulpe-avenue Emile Van Becelaere » (AR du 08.02.1989) ;

Considérant que le projet n'est pas conforme aux prescriptions du PPAS susmentionné en ce qu'il implique une dérogation à l'affectation de la zone contiguë (zone de cours et jardins);

Vu le **PPAS zone 2** dénommé « Etangs de Boitsfort » (AR du 21.02.1989) ;

Vu la **Convention environnementale** entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB relative au bruit et aux vibrations du chemin de fer signée à Bruxelles le 24.01.2001 ;

Vu le statut de Zone Spéciale de Conservation dans le cadre du réseau NATURA 2000 (directive Habitat) de la Forêt de Soignes ;

Vu que la présente demande recouvre partiellement le Permis d'Urbanisme déjà délivré pour le tronçon Nord Watermael-Schuman, notamment à la gare de Watermael ;

Vu l'**avis de la CRMS** émis en séance du 3 décembre 2003 ;

Considérant les 681 lettres et les remarques et observations émises dans le cadre de l'enquête publique organisée du 30 octobre au 30 novembre 2003 ;

Considérant la commission de concertation organisée en date du 10 décembre 2003 et considérant les nombreuses remarques émises par les habitants ayant demandés à être entendus et notamment, la demande d'étudier la mise sous terre en tout ou en partie de l'assiette ferroviaire ;

Considérant l'étude d'incidences clôturée en date du 23.10.2003 ;

Considérant les recommandations émises par le bureau AMENAGEMENT, chargé de l'étude d'incidences ;

Considérant les amendements à la demande de certificat d'urbanisme introduits par la SNCB le 29.10.2003 et faisant partie intégrante du dossier sur lequel les Mesures Particulières de Publicité ont porté et sur lequel cet avis est donné;

Considérant que la demande de certificat d'urbanisme introduite par la S.N.C.B. visant à mettre à quatre voies la ligne 161 s'inscrit dans le cadre de l'accord entre les trois Régions et l'Etat fédéral sur le R.E.R. ;

Considérant la loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11.10.2001 entre l'Etat Fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2002 de la SNCB ;

Considérant que celle-ci vise notamment à mettre en œuvre « le programme RER de, vers, dans et autour de Bruxelles » et considérant que son annexe III présente une vision volontariste de l'amplitude et la fréquence de l'offre RER ferroviaire radiale ;

Considérant que parallèlement à la procédure d'urbanisme doit être conclue une convention environnementale spécifique entre la S.N.C.B. et la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que le projet comprend certaines modifications aux sites classés de la Forêt de Soignes, du site archéologique du camp fortifié néolithique de « Boitsfort-Etangs », du Parc Tournay-Solvay et de la gare de Watermael allant à l'encontre du prescrit légal repris dans l'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier et en particulier à l'art. 27, §1 : « *il est interdit : de démolir en tout ou en partie un bien relevant du patrimoine immobilier classé* » ;

Considérant que le projet prévoit des modifications et altérations considérables à la végétation des talus et des abords du site classé de la Forêt de Soignes ;

Considérant qu'il y a lieu de garantir le maintien maximum des caractéristiques particulières du site ;

Considérant la condition particulière de l'arrêté du 04.09.2002 classant le site archéologique du camp fortifié néolithique de « *Boitsfort-Etangs* » : « *Vu la structuration anthropique du sol naturel des parcelles concernées, il est interdit d'effectuer tous travaux de terrassement, tous travaux quelconque d'exploitation forestière tels arrachages de souches, plantations ou débardages et, en général, tous travaux de nature à porter atteinte au sous-sol ou à modifier la configuration de la surface du sol, à l'exception d'une valorisation archéologique dont les plans auront été soumis, au préalable, à l'avis de la CRMS et approuvé par arrêté du Gouvernement* ».

Considérant que le projet propose l'installation de pieux et la modification du pont entraînant par ce fait des atteintes au sous-sol et à la configuration de la surface du sol inacceptables. Le chantier risque également de porter atteinte au site ;

Considérant que le projet prévoit la démolition de plusieurs ponts sis sur le territoire de la commune de Watermael-Boitsfort inscrits à l'inventaire du patrimoine immobilier. Ceux-ci revêtent d'un intérêt artistique et historique certain et participent au caractère pittoresque de certains quartiers ;

Considérant que la commune de Watermael-Boitsfort présente une densité d'habitat telle que l'élargissement à 4 voies de la plate-forme ferroviaire actuelle aura pour conséquence un rapprochement significatif par rapport aux habitations riveraines ;

Considérant que le projet porte atteinte aux qualités paysagères de la commune en ce qu'il envisage la suppression des talus de chemin de fer qui constituent un élément important du maillage vert, la suppression des ponts qui sont un élément constitutif du patrimoine communal et qu'il porte atteinte aux fonds de jardin et ce, de manière parfois inacceptable ;

Considérant que, lors de l'enquête publique et de la commission de concertation, les habitants dans leur très grande majorité soutiennent la mise sous terre, en tout ou en partie, de l'assiette ferroviaire de la L161 ;

AVIS DEFAVORABLE sur le projet tel que présenté sur tout son tronçon est rendu par la COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT, la SDRB et la DMS.

La commune de WATERMAEL-BOITSFORT et la SDRB privilégient la mise sous terre des voies rapides et exigent que cette proposition soit étudiée.

La DMS demande à ce que la solution de la mise sous terre des voies rapides soit étudiée.

Cependant, si le dit projet devait être maintenu, la commune de Watermael-Boitsfort, la SDRB et la DMS pourraient rendre un avis favorable aux conditions reprises ci-dessous.

La COMMUNE D'IXELLES et l'IBGE émettent un AVIS FAVORABLE aux conditions reprises ci-dessous.

La commune d'Ixelles s'associe à la commune de Watermael-Boitsfort quant aux remarques relatives à la partie du projet située sur son territoire. Sans exclure la mise sous terre des voies rapides, elle ne peut cependant pas juger à ce stade, sans étude préalable, du bien-fondé de cette demande sans en connaître les incidences sur la mise en exploitation à court terme du réseau RER ainsi que les incidences sur le territoire de la commune d'Ixelles.

L'AATL-DU émet un AVIS FAVORABLE aux conditions reprises in fine.

La commission de concertation demande À L'UNANIMITÉ que la demande permis d'urbanisme soit soumise à de nouvelles Mesures Particulières de Publicité.

conditions générales :

En ce qui concerne les mesures acoustiques et vibratoires

- à condition que la hauteur, la nature et l'emplacement des murs anti-bruit soit précisé en fonction de leur efficacité et de leur intégration paysagère;
- dans les zones qui restent critiques, le demandeur proposera un traitement des façades des habitations riveraines;
- un plan de synthèse précis des mesures anti-bruit devra être joint à la demande de PU ;
- dans les zones critiques, Brebis-Vandervelde, Gratès, Archives et clos des Chênes, l'installation de dalles flottantes devra être expressément visée ;
- des plans de synthèse précis des sources de vibrations et des mesures anti-vibratoires y afférentes devront être joints à la demande de PU ;
- la convention spécifique (SNCB – RBC) pour la ligne 161 devra être signée avant la délivrance du permis d'urbanisme et celle-ci prendra en compte:
 - les recommandations OMS bruit et vibrations ;
 - les émergences de bruit ;
 - le facteur vitesse en zone urbaine ;
 - des contrôles de bruit et de vibrations permanents ;
 - des sanctions en cas de dépassement des seuils ;
 - des entretiens planifiés ;
 - la suppression des interruptions de voies pour la signalisation ainsi que tout appareillage de voies près des habitations ;
 - des annonces visuelles ou moins bruyantes ;
- les dispositifs anti-bruit doivent être recouverts d'absorbant acoustique côté voie ferrée; en aucun cas, des portes d'accès aux voies, dans les murs anti-bruit, ne pourront être proches des habitations ;

traitement paysager des limites

- un traitement architectural de qualité et intégré au caractère boisfortois des limites en zone urbaine devra être proposé (les caractères béton et mur aveugle continu devront être évités sur toute la longueur, les murs anti-bruit devront être architecturés) et un traitement homogène devra être privilégié (l'alternance viaduc, voile béton et murs verts sera évitée);
- la Convention spécifique SNCB – RBC pour la ligne 161 – devra intégrer une gestion des talus (plantations, entretiens, coupe, etc.) de qualité avec emploi d'espèces indigènes; en outre, l'utilisation de murs simples pourvu d'une protection évitant les réverbérations acoustiques devra être utilisé en lieu et place des murs verts;
- la plantation de végétation grimpante dense indigène et de végétation à haute tige sera privilégiée jusqu'au bord des parcelles en tenant compte des distances réglementaires;
- des passages pour la faune devront être intégrés à des distances régulières;

expropriations

- un plan précis des expropriations sera joint à la demande de permis d'urbanisme ;
- une étude historique devra être faite sur tout le bâti à démolir (bâtiments et ponts);

égouttage

- un plan d'égouttage et des dimensionnements précis devront être joints à la demande de PU;
- les fosses de récolte le long des rails (risque d'obstruction, infiltration dans les talus...) présentent des dangers de colmatage, une alternative devra être étudiée par la SNCB ;
- en forêt de Soignes, il serait plus intéressant que les eaux de ruissellement provenant de l'assiette ferroviaire entre Bonniers et Foresterie, récoltées tout le long du parcours dans des drains, soient dirigées non pas vers le collecteur public comme suggéré par le chargé d'étude, mais bien, moyennant l'assainissement du pertuis OHBK13,24, ceci après transit dans un débourbeur dont l'entretien sera à charge de la SNCB, vers le Vallon de la Foresterie.
- pour la 2^{ème} section entre Foresterie et clos des Chênes, les eaux seront évacuées vers le collecteur du clos des Chênes comme proposé par le demandeur et ceci afin d'éviter toutes incidences sur les vallons du Vuylbeek et des Enfants Noyés;

chantier

- les talus et leur végétation doivent être conservés au maximum pendant les travaux ;
- compte tenu de l'âge de la ligne, des analyses de la concentration en polluants éventuels des sols excavés devront être réalisées avant leur réemploi; Des contacts avec les services compétents de l'IBGE devront être pris afin que soient prises les mesures qui s'imposent pour les mouvements de terres au droit de l'assiette ferroviaire existante (examen de l'état de contamination de ces terres par des métaux lourds, créosote, pesticides ou amiante et gestion éventuelle des sols pollués).
- aucun remblayage ne pourra avoir lieu avec des terres provenant de sites déjà contaminés par la renouée du japon sans les incinérer préalablement ;
- des murs de protection acoustique provisoires seront posés durant le chantier sur une distance suffisante afin d'assurer une protection des riverains ;
- les travaux de nuit et de week-end seront réduits au minimum ;
- De toepassing van de volgende standaard controleprocedure voor vleermuizen is verplicht voor de start van de werken aan bestaande duikers en/of brugelementen:
 1. Vóór de werken dienen de bestaande ondiepe barsten en spleten gecontroleerd te worden op hun bewoning door vleermuizen met behulp van een krachtige lamp
 2. In sommige diepe barsten kunnen vleermuizen echter onzichtbaar blijven
 3. De voor vleermuizen te behouden barsten en spleten worden geselecteerd en met verf gemarkeerd om te vermijden dat ze dichtgestopt worden tijdens de werken
 4. Niet bewoonde barsten en spleten worden dichtgestopt met sterke materialen (dik karton, houten pluggen) om te vermijden dat vleermuizen deze zouden betrekken in de periode tussen de controle en de uitvoering van de werken
 5. Om zeker te zijn dat er geen vleermuizen worden opgesloten in diepere barsten en spleten, wordt er gewacht op de nachtelijke uitvlucht van de vleermuizen
 6. De opening kan dan worden afgesloten. Deze operatie wordt best uitgevoerd door vleermuisspecialisten (aangeduid door het BIM en die beschikken over de *ad hoc* vergunningen) en moet gebeuren bij goed weer in de periode mei tot september, wanneer bijna alle dieren de verblijfplaats verlaten om te foerageren
 7. De vleermuizen houden zich nu uitsluitend op in de te behouden spleten of barsten. Deze zijn gemarkeerd en de werken kunnen starten.
 8. Gedurende de schoonmaak van de brug of duiker wordt een 3 mm dik multiplex plaatje gemonteerd voor de opening van de bewoonde barst of spleet
 - a. Dit plaatje wordt 's avonds verwijderd om het uitvliegen van de dieren toe te laten
 - b. Indien deze bescherming niet wordt gemonteerd, mag de onmiddellijke omgeving van de holte niet worden behandeld met de hogedrukreiniger
 9. De barsten en spleten mogen nu worden gedicht na verwijdering van de eerder geplaatste pluggen
 10. De brug of duiker is vernieuwd. Enkele verblijfplaatsen werden behouden en verzekeren een duurzaam onderkomen voor een kolonie of geïsoleerde dieren
- De afbraak van bruggen of duikers is slechts toegelaten na voorafgaandelijke controle door een vleermuisspecialist, aangewezen door het B.I.M.
- De verlengingswerken aan de duikers zijn uitsluitend toegelaten in de periode van mei tot september. In de winter zijn alle werkzaamheden in de buurt van de duikers verboden.
- Het markeren van de te vellen bomen dient te gebeuren in het bijzijn van vertegenwoordigers van de Departementen Bossen en Wouden en Biodiversiteit van het BIM.
- De velling van bomen groter dan 25 cm diameter op borsthoogte is slechts toegestaan vanaf half augustus tot half oktober en dat na voorafgaandelijke controle door een specialist, aangewezen door het BIM en dit om de boombewonende fauna te beschermen.
- In de sectie Internationale School – Tournay-Solvay zijn werken 's nachts (met gebruik van kunstverlichting) verboden van mei tot oktober.

- Overall langs het tracé dient de plaatsing van verlichting op vroeger onverlichte plaatsen vermeden te worden.
- Werfverkeer buiten het spoorwegtalud is verboden in het Zoniënwoud, tenzij bij voorafgaandelijke schriftelijke toelating van de beheerder. De aflevering van een toelating zal steeds gepaard gaan met de opmaak van een inventaris vóór en na de werken. Eventuele geleden schade zal steeds door de aanvrager vergoed worden.

patrimoine classé :

Il est impératif d'avoir toutes les garanties possibles pour que les interventions sur les sites et bâtiments protégés soient le plus minime possible.

Il est impératif d'associer la DMS à la direction des travaux concernant les interventions sur le patrimoine remarquable.

pour les ponts Bien-Faire, Elan, Bonniers : SEULEMENT DMS

Etant donné leur intérêt historique et artistique il est demandé de les maintenir ; les ouvrages complémentaires devront avoir un impact visuel le plus minime possible ;

conditions particulières :

pont Fraiteur, rue des Brebis et rue Lambert Vandervelde

- les circulations piétonnes et cyclistes seront facilitées en réalisant des passerelles en encorbellement au pont Fraiteur, sans en modifier la structure portante; **SEULEMENT COMMUNE D'IXELLES, COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT et SDRB ;**
- une passerelle reliant l'avenue de la Couronne et le boulevard de la Plaine/le Campus de la Plaine, en desservant les quais de la gare d'Etterbeek, sera construite à court terme; **SEULEMENT COMMUNE D'IXELLES, COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT et SDRB ;**
- rue des Brebis, le mur anti-bruit devra suivre la pente de la trémie et recevra un traitement esthétique adéquat ;
- les parois internes du pont de croisement entre L26 et L161 sis sur le terrain de la SNCB devront être traitées avec de l'absorbant acoustique;
- les 4 aiguillages devront être déplacés le plus loin possible des habitations ;
- le présent projet doit tenir compte de l'intégration du futur tracé de la promenade verte entre la place des Arcades et la gare d'Etterbeek ; ce dossier fait actuellement l'objet d'une étude de faisabilité supervisée par l'I.B.G.E., la SNCB étant présente dans le comité d'accompagnement ;

halte Watermael

- le quai central sera supprimé comme proposé;
- les quais seront recouverts d'absorbant acoustique côté voie ferrée ;
- les 2 voies existantes devront être ripées au maximum vers l'Ouest;
- le quai à l'Est (Gratès) devra être raccourci à 250m maximum et la largeur du quai Ouest devra être diminuée;
- l'accès depuis le pont côté Bien-Faire sera supprimé; l'accès depuis le Dries sera maintenu et un passage sous voie au niveau de l'arrière du n° 50 Gratès sera réalisé afin d'accéder au quai Est ; **EXCEPTE AATL-DU**
- le nombre de places de stationnement à maximum 30 (usage local) sera confirmé –sa réalisation sera simultanée au projet ou inscrite dans le cadre de la convention compensation. L'utilisation du parking devra rester publique. Le parking devra être déplacé vers le sud de façon à maintenir le bâtiment (réserve à lampes) intact ;
- une liaison piétonne renforcée entre les haltes Watermael et Arcades (via un réaménagement global de la place des Arcades) devra être proposée;
- les abords, accès, rampes, escaliers, petits édifices (vélo, aubette, etc.) devront être étudiés de manière détaillée dans une optique de mise en valeur du bâtiment de la gare qui est classé ; en outre,

il est impératif d'éloigner la rampe d'accès au quai Ouest et de déplacer le réhaussement des quais afin de laisser totalement libre la surface située devant le bâtiment et de ne prévoir aucun mur à l'avant et à l'arrière du bâtiment;

- une étude plus fine (modèle de simulation) des dispositifs acoustiques les plus adéquats pour protéger les immeubles de la drève des Weigelias tout en préservant le patrimoine devra être réalisée;
- des murs anti-bruit du côté Roitelet-Thomson devront être placés;
- des bornes contenant des hauts-parleurs modernes de qualité et à volume sonore limité ou des panneaux électroniques devront être installés;

tunnel sous-voies débouchant rue du Roitelet

- un plan détaillé du passage sous-voies (PMR, accès vélos, mesures de sécurité, traitement des murs...) devra être fourni en tenant compte des remarques déjà émises dans le cadre du PU tronçon Nord Watermael-Schuman ;

rue Gratès

- le quai central sera supprimé comme proposé; les voies seront ripées au maximum vers l'Ouest; le quai Est sera réduit à 250 m maximum et la largeur du quai Ouest sera diminuée de manière à supprimer l'encorbellement côté Gratès et à maintenir le talus actuel ;
- dans le cas du maintien du projet SNCB amendé, les propriétés n° 70 à 84 rue Gratès devront être expropriées et un projet de reconstruction ou de restructuration d'immeubles mixtes mieux adaptés (rez activités artisanales ou petit commerce et étage logements) devra être proposé – financement des expropriations par la SNCB, restructuration dans le cadre de la convention compensations ;
SEULEMENT COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT

pont du Bien-Faire - EXCEPTE DMS

- un nouveau pont intégré et bien proportionné (arc et maçonnerie), à une seule bande de circulation, avec reprise du bandeau existant et avec un système de casse-gouttes sous les fosses de plantations devra être reconstruit;
- un traitement architectural de qualité et intégré au caractère boitsfortois sera proposé pour les raccords avec le pertuis ainsi que pour les murs anti-bruit au droit du pont ;
- les voies devront être ripées au maximum vers l'Ouest, le quai Est sera raccourci à 250 m maximum et la largeur du quai Ouest sera diminué afin de diminuer la largeur du nouveau pont dans les limites acceptables des normes de sécurité ;
- dans le cas du maintien du projet SNCB et faute de conditions acceptables d'environnement (bâtiments isolés ou trop près des voies), les immeubles n° 5/7/9, 11, 2a et 2b, rue du Bien-Faire seront expropriés (en vue d'une restructuration des lieux) et les abords du pont (accès au quai Taillis), le carrefour Bien-Faire et la plaine de jeux seront réaménagés – cette réalisation sera simultanée au projet ou s'inscrira dans le cadre de la convention compensation ; **SEULEMENT COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT**
- le remembrement de la plaine de jeux pour y reconstruire des logements ne sera pas envisagé mais son extension sera plutôt examinée dans le cadre du réaménagement du carrefour - pour cela la démolition des immeubles 5/7/9 et 11 Bien-Faire pourrait être envisagée (option à confirmer ultérieurement) ; **SEULEMENT COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT**

tronçon Van Becelaere entre Bien-Faire et Elan

160 Van Becelaere - SEULEMENT COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT

- vu la perte de viabilité, l'expropriation sera envisagée (restructuration ou reconstruction à front de rue possible – autre affectation en intérieur d'îlot - à débattre dans le cadre de la convention compensation);
- des boîtes de garages seront reconstruits – accès facilité si expropriation du 160 et remembrement de la propriété ;

avenue Van Becelaere

- un traitement architectural de qualité et intégré au caractère boitsfortois des limites en zone urbaine sera proposé (pour éviter le caractère béton et mur aveugle continu sur toute la longueur, des murs anti-bruit architecturés seront exigés) ;

pont de la rue de l'Elan - EXCEPTE DMS

- un nouveau pont intégré et bien proportionné (arc et maçonnerie), à une seule bande de circulation, avec un système de casse-gouttes sous les fosses de plantations devra être reconstruit;
- l'expropriation totale du n°5 Elan devra être confirmée et l'expropriation du n°3 sera envisagée ; leur démolition dans le cadre d'une restructuration complète des abords du pont pourrait être envisagée et réalisée simultanément au projet ou inscrite dans le cadre de la convention compensation ;
SEULEMENT COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT
- après démolition du n°8 Elan durant le chantier et après la réalisation du projet des éclaircissements seront apportés concernant l'affectation du terrain; **SEULEMENT COMMUNE DE WATERMAEL-BOITSFORT**
- un traitement architectural de qualité et intégré au caractère boitsfortois sera proposé pour les raccords avec le pertuis ainsi que pour les murs anti-bruit au droit du pont ;

rue des Archives

avant tunnel

- la rue des Archives sera reprofilée de manière à maintenir le stationnement le long du talus tout en garantissant la masse verte de celui-ci;
- une étude plus fine (modèle de simulation) sera réalisée afin de proposer les dispositifs acoustiques les plus adéquats pour protéger les immeubles de la rue des Archives ;
- une recherche esthétique pour les murs anti-bruit (variation hauteur, aspect, etc) devra être jointe à la demande de PU ;

tronçon Van Becelaere entre Elan et la chaussée de La Hulpe

Couverture totale

Aménagement de surface

- la réalisation de la liaison piétonne-cycliste entre les deux rives du chemin de fer sera maintenue;
- des escaliers de qualité à faible contre-marche seront prévus côté Ciccindèles avec des rigoles pour vélos ;
- un plan détaillé du raccord à Ciccindèles avec réaménagement total de l'espace sera fourni; cette exécution sera simultanée au projet;
- l'aspect vert des vis-à-vis de la rue des Archives sera préservé et un maillage vert sur la dalle sera réalisé;
- l'option d'une occupation de la dalle (contrôle social) sera maintenue – à vocation de quartier (potagers, jeux pour enfants, etc.) dans le cadre d'un parcours paysager longitudinal et d'une perméabilité transversale et longitudinale pour la faune (clôture adaptée), soit :
 - Plaine de jeux dans un parc public fermé le soir (arbres, zone de repos) de la fin de la dalle au passage Ciccindèles – Arbalète ;
 - Potagers privés clôturés entre le passage Ciccindèles – Arbalète et la limite de la propriété ex-Glaverbel ;
 - Espace public promenade, repos, exposition en bordure de la chaussée de La Hulpe;
- un drainage adéquat sera prévu à l'interface entre la couche de terre de 1m d'épaisseur et la dalle de couverture ;
- la mise en valeur du futur pôle multimodal sera appuyée, notamment en gardant un signal visible de la gare sur la dalle (aménagement paysager, édicule, etc.) ;
- le système de rebroussement des voies du tram sur la dalle ne sera pas maintenu; **EXCEPTE AATL-DU**

- l'aménagement de la dalle sera simultanée au projet ;
- les modalités d'occupation de la dalle seront inscrites dans la convention spécifique ;
- l'abattage d'arbres à haute tige dans la propriété des immeubles Pins Noirs, Cèdres et Séquoias, avenue Van Becelaere sera limité au maximum;
- Au pied du remblai dans la propriété des grands immeubles des arbres d'une certaine taille seront plantés: hêtre, chêne, tilleul; ils seront séparés par une haie ou des massifs arbustifs de noisetier, fusain d'Europe, aubépine, cornouiller, houx....; à l'arrière de cet alignement d'arbres, sur le remblai et vers le sommet, des massifs d'arbustes des essences mentionnées ci-dessus seront plantés, une zone ouverte d'espèces herbacées sera également prévue;

Aménagement intérieur

- se conformer à l'avis SIAMU ;
- Considérant les bouches d'aération et de ventilation des sous-sol des immeubles 2, 24 et 24A avenue Emile Van Becelaere, les sorties actuelles seront remplacées par un plénum d'extraction muni de parois absorbantes (silencieux) pour éviter le bruit ;
- Considérant le bruit et l'effet de souffle :
 - les 50 derniers mètres de la tranchée seront couverts par des matériaux absorbants performants posés sur les murs latéraux et sur les parties de toiture susceptibles d'accueillir ce type de panneaux ;
 - des règles de sécurité évitant le klaxon du matériel roulant à la sortie ou à l'entrée du tunnel seront définies et inscrites dans la convention spécifique;

Aménagement extérieur

- le mur Est du pertuis sera construit au moyen de la technique des fouilles blindées ;
- les voies latérales seront prolongées afin qu'elles soient fichées d'au moins 1m dans les couches des sables tertiaires de manière à réaliser une coupure piégeant les ondes vibratoires suivant une étude géotechnique complémentaire à réaliser;
- Vu la situation en hiver et l'hypothèque des tags sur le mur latéral, l'aspect paysager de la **paroi latérale** sera soigné lorsque la tranchée couverte « sort du sol » entre l'avenue des Criquets et le square des Ciccindèles, tout en veillant à maintenir le maximum d'emplacements de stationnement en voirie :
 - Sur 6 à 8 m (entre cette tranchée et la voirie) la végétation existante sera abattue et un talus en remblais sera profilé devant la tranchée couverte; celui-ci sera planté en favorisant des espèces indigènes de grande taille de manière à reconstituer progressivement un ensemble de grands arbres à fort développement et à enracinement profond ;
 - le long de la rue des Archives un nouveau talus sera aménagé (jusqu'à une hauteur compatible avec la largeur du terrain) et planté avec des arbustes et des arbres indigènes tels que ceux inventoriés dans cette partie de la ligne (aubépine à 1 style, noisetier, orme, cornouiller, fusain d'Europe, tilleul, érable sycomore, charme, frêne) ainsi qu'avec une haie (de noisetier, fusain d'Europe, aubépine, cornouiller, houx....) ;

gare de Boitsfort

- un bâtiment de qualité architectural avec des fonctions de gare devra être reconstruit sur la dalle;
- compte tenu des bouches d'aération et de ventilation des sous-sol de l'immeuble 2 avenue Emile Van Becelaere, les sorties actuelles seront remplacées par un plénum d'extraction muni de parois absorbantes (silencieux) pour éviter le bruit ;
- la capacité du parking existant sera maintenue et fera l'objet d'un aménagement de qualité pour le rendre plus attrayant; son utilisation sera gardée publique pour notamment permettre son utilisation par les visiteurs du parc Tournay Solvay ;
- des bornes contenant des hauts-parleurs modernes de qualité et à volume sonore limité ou des panneaux électroniques comme annonces aux voyageurs seront installés ;
- les parois latérales seront prolongées afin qu'elles soient fichées d'au moins 1m dans les couches des sables tertiaires afin de réaliser une coupure piégeant les ondes vibratoires ;

- des silencieux efficaces seront installés sur les extractions d'air qui pourraient être créés dans la gare ;
- des panneaux acoustiques absorbants seront placés sous les quais côté voie ferrée;

Clos des Chênes

- la couverture totale sera prolongée de la chaussée de La Hulpe jusqu'à l'entrée de la forêt (étang) – ceci en compensation du rapprochement des voies; **EXCEPTE AATL-DU**
- la couverture sera verdurisée et il est impératif de soigner les abords et de les rendre perméables pour la faune;
- une étude plus fine sera réalisée afin de renforcer l'infrastructure contre les vibrations;
- les joints isolants existants à l'extrémité du Clos des Chênes seront supprimés;
- un passage à sec pour la faune devra être réalisé au niveau du dernier clos via un élargissement du pertuis existant ; les modalités d'exécution seront discutées en concertation avec la CRMS;
- des échappatoires en escaliers permettant uniquement la sortie de la faune seront installés côté voie ferrée;

forêt de Soignes

vallée du Vuylbeek

- le viaduc prévu devra être accessible aux chauves-souris;
- le pertuis devra être agrandi afin de reconnecter la vallée ouverte et d'assurer un degré de luminosité favorisant le passage du chevreuil, en concertation avec la CRMS ;

pont du chemin des Deux Montagnes

- la prolongation aux abords du pont (recherche dans le choix des matériaux, remblai à préférer à l'encorbellement) ainsi que le passage sous voies (parement en briques comme les autres passages et voûte) seront traités esthétiquement ;
- des échappatoires en escaliers permettant uniquement la sortie de la faune seront installés côté voie ferrée;
- des protections acoustiques servant également de clôtures seront placées sur une distance de 100 m de part et d'autre du pont de la drève des Deux Montagnes ;
- le site archéologique du Camp fortifié néolithique des Etangs de Boitsfort sera valorisé (panneau d'information de type forestier d'une hauteur accessible aux PMR...), en concertation avec la CRMS ;
- des fouilles préliminaires devront être faites dans les règles de l'art sous le contrôle de la DMS;

Tronçon drève Van Kerm – Chemin de la forêt de Soignes

- pour des raisons de sécurité, des clôtures ou des dispositifs limitant les possibilités de franchissement seront placés de part et d'autre de la plate-forme ferroviaire jusqu'au passage supérieur de la drève Van Kerm ;

pont des chats

- la faisabilité de diminuer la largeur de l'assiette ferroviaire devra être étudiée;
- si la construction d'un nouveau pont est retenue, il convient que les chambres de visites soient rendues accessibles aux chauves-souris ;

Tronçon chemin de la forêt de Soignes – Drève des Bonniers

pont de la drève des Bonniers -

- la prolongation aux abords du pont (recherche dans le choix des matériaux, remblai à préférer à l'encorbellement) ainsi que le passage sous voies (parement en briques et voûte) seront traités esthétiquement ; **EXCEPTE DMS**

- le tunnel sera redimensionné pour permettre le passage des véhicules de service de l'IBGE; **EXCEPTE DMS**
- des murs anti-bruit seront placés à hauteur de la maison forestière ; leur traitement architectural sera adapté au milieu forestier;

GENERALITES EN FORET DE SOIGNES

Pour les tronçons en déblais :

- la possibilité d'une couverture complète sera étudiée;

Mesures de protection de la faune et de la flore en Forêt de Soignes

De volgende mitigerende maatregelen voor de fauna en flora worden gevraagd (van Noord naar Zuid besproken) :

De inrichting van overstapjes ter hoogte van het Tournay-Solvaypark en aan de betonnen wand aan de oostkant, gecombineerd met de plaatsing van een U-vormige goot onder de sporen. Deze opening heeft een tweeledige functie:

1. het voorzien van een passagemogelijkheid voor de kleine fauna, die hinder ondervindt van de rails
2. een ontsnappingsmogelijkheid bieden voor alle fauna die gevangen zou geraken tussen de muren en rasters van de spoorlijn.

De verbreding van duiker OHBK 12,3, die de vijvers van de Verdronken Kinderen met de vijvers van het Tournay-Solvaypark verbindt, om de passage van de fauna toe te laten.

De vervanging van de bestaande duiker van de Vuylbeek door een grotere, met gunstige belichtingscoëfficiënt voor de passage van reewild. Deze duiker zou de verbinding tussen de vallei van de Vuylbeek en de vijvers van het Silexdomein en van Bosvoorde moeten herstellen voor de fauna.

De voorziening van invliegopeningen voor vleermuizen en een toegang voor jaarlijkse controle door de specialisten van het B.I.M. in het geplande viaduct ter hoogte van de Vuylbeek. Een mogelijke optie bestaat erin om de openingen tussen de 4 viaductelementen dicht te timmeren met een ruwhouten beplanking en een horizontale opening van 40 bij 7 cm te laten.

De plaatsing van een 'overstapje' ter hoogte van de Twee-Bergendreef. Dit overstapje is een éénwegssysteem dat de fauna moet toelaten de spoorweg te verlaten. Er worden geen openingen of toegangen voorzien op deze plaats om de veiligheid van het publiek te garanderen.

De plaatsing van een U-vormige goot onder de rails ter hoogte van de Internationale School.

De voorziening van invliegopeningen voor vleermuizen en een toegang voor jaarlijkse controle door de specialisten van het B.I.M. in de 'chambres de visite' van de 'Pont des Chats'. De plaatsing van een horizontale opening van 40 bij 7 cm in het bakstenen parement lijkt hier het meest aangewezen.

Het niet aanvullen van duiker OHBK 13,24 en het onderzoeken van de mogelijkheid om deze duiker in ere te herstellen en in te schakelen – mits voorbezinking van het water (onderhoud ten laste van de NMBS) – in de waterafvoer van het platform. Er wordt gevraagd om deze optie te bediscussiëren met de verantwoordelijken van het Blauw Netwerk van het BIM. Eventueel (in functie van de uiteindelijke beslissing) kan de inrichting van een U-vormige vleermuisverblijfplaats in de aan te vullen vallei ten westen van de spoorlijn gevraagd worden.

Voor het volledige tracé wordt gevraagd dat de kabelgoten zorgvuldig worden aangeaard (er mag geen niveauverschil zijn tussen het deksel en het maaiveld), zodat ze geen bijkomende barrière vormen voor de fauna.

Voor het volledig tracé wordt bij elke overgang van de spoorlijn van uitgraving naar ophoging een U-vormige goot onder de rails voorzien, die de veilige passage van de kleine fauna toelaat (12360 (zie hoger), 12860 (zie hoger), 13360, 13460, 13760, 13970 en 14410).

Voor het volledige tracé wordt gevraagd dat de goten, welke aan de westzijde aan de basis van de taluds worden geplaatst, worden ingericht zodat ze geen dodelijke val worden voor de kleine fauna. Deze goten

wateren af naar het noorden. Bij elke overgang van de spoorlijn van uitgraving naar ophoging, wordt het noordelijke eind afgewaterd naar het centrale drainagekanaal. Op deze plaatsen wordt een zachtglooiend rooster voorzien (type amfibie-veilig rooster) dat de kleine fauna toelaat de goot opnieuw te verlaten. Op deze plaatsen wordt ook steeds een U-vormige goot onder de rails voorzien (zie hoger).

Het verlengen en bouwen van een U-vormige vleermuisverblijfplaats aansluitend op duikers OHBK 13,66; OHBK 13,72; OHBK 14,31 en OHBK 13,24 (deze laatste onder voorbehoud van de gekozen oplossing inzake waterafvoer).

L'AATL-DU émet un avis favorable aux conditions suivantes :

1. Prolonger la couverture complète des voies jusqu'à la fin des quais de la gare de Boitsfort.
2. Prolonger la « casquette » jusqu'au bout du clos des Chênes et vérifier ses dimensions pour que les normes de bruit de la convention environnementale spécifique soient respectées.
3. A la gare de Watermael, étudier la modification du quai Est pour en réduire l'emprise dans les jardins de la rue Gratès, tout en maintenant l'accès par la rue du Bien-Faire.
4. Réduire l'impact des murs anti-bruit de part et d'autre de la gare de Watermael. Compléter le cas échéant le dispositif par de nouveaux absorbants acoustiques.
5. Maintenir la largeur de la rue des Archives afin d'y maintenir le stationnement et modifier en conséquence les plantations afin qu'elles cachent quand même le mur.
6. Le génie civil de la tranchée couverte et son aménagement de surface doivent être conçus de manière à ne pas exclure l'aménagement d'un terminus de trams.
7. Réaménager le parking existant à la gare de Boitsfort.
8. Elargir les deux passages pour la faune sous le remblai du chemin de fer à hauteur du parc Tournay-Solvay.
9. Ne pas placer des clôtures ni des murs anti-bruit dans la forêt de Soignes, sauf à la hauteur de la plaine de jeux.
10. Imposer des mesures particulières de publicité préalablement à la délivrance du permis d'urbanisme afin de préciser vis-à-vis des riverains, l'impact des ponts, des murs de soutènement, des murs anti-bruit, des modifications de voirie ainsi que de toute modification significative de la végétation.

EN CE QUI CONCERNE LE CHANTIER

Lors de la demande de permis d'urbanisme, la S.N.C.B. devra déposer quatre documents :

Document 1. Liste des recommandations de l'Etude d'Incidences concernant les chantiers, avec traduction de ces recommandations dans 3 projets de documents, à joindre également à la demande de permis.

Document 2. Traduction (en termes généraux) dans le cahier de charges, des recommandations qui concernent l'entreprise adjudicataire.

Document 3. Projet d'accord avec les communes de Watermael-Boitsfort et d'Ixelles concernant les zones de chantier hors terrain SNCB, les clôtures de chantier et les itinéraires du charroi du chantier.

Document 4. Projet d'organisation de l'information des riverains avant et durant le chantier.

En outre, en complément de son avis, l'AATL-DU se rallie aux conditions émises par les autres membres de la commission de concertation, sauf exceptions mentionnées.

absent

AATL-DU

AATL-DMS

I.B.G.E.

SDRB