

## REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

## AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 15/05/2009 - REEXAMEN

Sont présents: Madame Cécile JODOGNE, Présidente; Mesdames Véronique Dechamps, Virginie Despeer, Michèle Kreutz, Isabelle Seghin et Marguerite Van Overbeke et Monsieur André Vital, membres ; Monsieur Guy Van Reepingen, secrétaire et Madame Marie-Claire Heirman, secrétaire adjointe ;

Monsieur Michel Delcorps assiste.

La Commission entend : -

**La Commission émet l'avis suivant à l'unanimité et à huis clos :**

- 1) Vu la demande de permis unique d'urbanisme et patrimoine introduite le 5 décembre 2005 auprès du fonctionnaire délégué (art. 175 du COBAT) par la S.A. INFRABEL relative au site entre la rue du Progrès et la rue du Pavillon ;
- 2) Considérant que le bien se situe en zone de chemin de fer, en zones d'habitation, mixte et de forte mixité du Plan Régional d'Affectation du Sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;
- 3) Considérant que la demande vise l'extension de la capacité ferroviaire dans le quadrilatère de Bruxelles-Capitale avec l'élargissement du domaine ferroviaire tant côté ouest (rue du Progrès) que du côté est (rue du Pavillon), moyennant la démolition d'immeubles d'habitation rue du Progrès du n°214 au n°270, d'un garage au carrefour Pavillon - Palais et d'un immeuble industriel rue du Pavillon ;
- 4) Considérant que le projet se compose de deux parties : à l'est (sur Bruxelles-Ville), la création d'une nouvelle liaison entre la ligne Bruxelles-Namur et la gare de Bruxelles-Nord et à l'ouest (sur Schaerbeek), la réalisation d'un croisement à différents niveaux entre la voie A de la nouvelle ligne 36N (Bruxelles-Leuven-Liège) et la ligne 50 (Bruxelles-Denderleeuw) ;
- 5) Considérant que pour la partie est, sur Bruxelles-Ville, le projet requiert un avis conforme de la Commission Royale des Monuments et des Sites en ce qui concerne la démolition partielle du site Aubert-Blaton ;
- 6) Vu l'étude d'incidences portant sur cette demande de permis et les conclusions et recommandations émises par le chargé d'études ;
- 7) Vu la déclaration de clôture de l'étude d'incidences, datée du 6 juin 2008 et les recommandations émises par le comité d'accompagnement de l'étude d'incidences ;
- 8) Vu le projet amendé de décembre 2008 ;
- 9) Attendu que, lors de l'enquête publique organisée du 12 mars 2009 au 10 avril 2009, 15 lettres ou oppositions écrites sont parvenues à l'Administration communale, indiquant principalement les éléments suivants :
  - bien que restant dans le cadre légal, il est regrettable que l'enquête publique se soit déroulée en partie durant les congés scolaires de Pâques ;
  - il est tout aussi regrettable que la plus grosse partie d'un tel dossier ne soit pas disponible en Néerlandais, alors que Infrabel devrait être bilingue et il serait dès lors justifié que l'enquête publique soit recommencée, une fois les documents disponibles en Néerlandais ;
  - le manque d'intérêt et de légitimité de démolir une trentaine d'habitations et de déplacer plus de deux cents habitants pour un projet constituant une solution partielle, à très court terme et dénotant une absence de vision globale quant à l'engorgement de la Jonction Nord-Midi ;
  - les facteurs économiques occultent en grande partie les facteurs humains (e.a. panneaux anti-bruit, « pont bac » provisoire, qui supprimera toute possibilité de remplir l'espace existant et qui ne devrait pas être aménagé en 2 temps) ;
  - les aspects « esthétiques » prévus auront un impact négatif sur le voisinage ;
  - les ouvrages d'art sont de faible qualité architecturale ;
  - le projet induira la destruction de 28 habitations en bon état et récemment rénovées (via le Contrat de Quartier) et de l'ancienne cabine électrique de la rue Masui prolongée à forte valeur patrimoniale, aura un impact visuel et acoustique important pour les habitants situés côté pair et il sera quasi impossible pour les locataires déplacés de retrouver des logements aussi bon marché ;
  - la conformité du projet aux prescriptions du PRAS est douteuse (prescription 0.12 en zone d'habitation et la reconstruction de logements) ;
  - la mise en cause du principe de reconstruction pour les raisons suivantes : parcelles peu profondes, orientation unique des fenêtres et portes, orientation défavorable des façades (ouest), nuisances sonores, pauvre qualité de vie, caractère social non diversifié, mort des commerces encore présents (seuls les night-shops ou snacks restent), uniformité de la rue absente vu les prescriptions réglementaires à respecter, durées des chantiers interminables, crainte d'un projet de faible qualité architecturale, etc. ;
  - les constructions prévues ne prévoient pas ou peu d'espaces verts (e.a. arbres à haute tige, présence de talus et tous les avantages liés à leurs fonctions, etc.) ;

- en cas de reconstruction, le gabarit des immeubles ne devrait pas dépasser le gabarit des immeubles actuels pour limiter les pertes de lumière ;
  - en cas de démolition, le réaménagement futur doit être suivi de reconstruction du front bâti qui devrait être affecté à des équipements d'intérêt général pour les habitants du quartier ;
  - dans tous les dessins de plans, les dispositifs de protection anti-bruit sont systématiquement « oubliés », de sorte qu'il n'est pas possible d'en déterminer leur impact visuel ;
  - la problématique de l'évacuation des eaux et des égouts doit être mieux étudiée ;
  - les itinéraires cyclistes, certains îlots et certains carrefours devront être repensés, et il est crucial d'associer toutes ces conditions à l'obtention du permis ;
  - le projet, de par son ampleur, va induire pour les riverains (autres qu'expropriés) de grosses pertes de vue, d'ensoleillement, une exposition intolérable (jour et nuit) au bruit, vu l'absence de dispositifs anti-bruit adaptés et un sentiment d'écrasement ;
  - les propriétés proches vont être fortement dépréciées vu l'ampleur des travaux et tout programme d'amélioration de ces immeubles est plus que compromis ;
  - les revenus locatifs des propriétaires vont fortement diminuer et ces derniers souffriront d'un manque à gagner ;
  - il est faux d'affirmer que l'environnement a toujours été bruyant, ce qui justifie le non placement de dispositifs anti-bruit coûteux, l'état lamentable de la chaussée actuelle y étant déjà pour beaucoup et ne fait qu'amplifier les nuisances sonores ;
  - le manque de garantie sur l'entretien futur du nouveau viaduc et des tunnels qui seront prolongés (ceux déjà existant sont quasi abandonnés et dans un état lamentable et peu sécurisant) ;
  - une étude de Beliris indique que près de 5% de la population bruxelloise quittera la Région à cause des travaux du RER, ce qui aura de graves conséquences financières pour l'équilibre de la Région ;
  - il convient de respecter les dispositions du RRU relatives à la gestion des chantiers ;
  - la durée du chantier (plusieurs années), la poussière, le bruit, les problèmes de salubrité, etc. vont très fortement handicaper tout le quartier et priver une partie des habitants de la jouissance de leur jardin ;
  - il est impératif d'apporter des contrôles permanents aux conditions d'exploitation du chantier, surtout pour les travaux durant la nuit et le week-end (mise en place d'une station de mesure permanente) ;
  - il convient d'accompagner socialement, administrativement et juridiquement tant les propriétaires, que les locataires concernant les conditions d'expropriation et d'expulsion ;
  - l'accès et le stationnement dans le quartier seront quasi impossibles durant les travaux ;
  - le projet empêche toute valorisation d'un patrimoine inscrit sur la liste de sauvegarde (immeubles Aubert-Blaton) et la poursuite des activités de la société qui occupe la majorité des bâtiments est compromise en raison des vibrations et des nuisances sonores, incompatibles avec les activités exercées et de la suppression des ateliers indispensables au fonctionnement de l'entreprise (risques à terme de chancre urbain) ;
  - le volet « mobilité » de l'étude d'incidences doit faire l'objet d'un examen plus approfondi, l'impact du chantier sur la mobilité du quartier et sur le charroi de Sibelga, situé aux alentours, a été sous-estimé ;
  - le planning du chantier doit être précis afin de pouvoir organiser au mieux la mission de service public de Sibelga ;
  - le réaménagement de la rue Masui prolongée pourrait donner l'occasion à Sibelga de créer un nouvel accès à ses entrepôts ;
  - tous les habitants expropriés à la rue du Progrès (côté pair), excepté 2 ou 3, sont favorables à l'expropriation à l'amiable ;
- 10) Vu l'avis de la Ville de Bruxelles (abstention) du 24 avril 2009 ;
  - 11) Vu l'avis de principe défavorable de la C.R. M.S. du 27 avril 2005 ;
  - 12) Vu l'avis reporté de la Commission de Concertation du 24 avril 2009 dans l'attente de l'avis de la C.R.M.S. sur la démolition partielle des établissements Aubert-Blaton, 4, rue du Pavillon à 1000 Bruxelles, immeubles repris sur la liste de sauvegarde ;
  - 13) Vu l'avis conforme favorable sous réserve de la C.R.M.S. du 6 mai 2009 ;
  - 14) Vu l'avis défavorable de la Commune de Schaerbeek du 5 mai 2009, précisant les conditions à respecter qui pourraient motiver un avis favorable sur le projet ;
  - 15) Considérant que ce projet vise à augmenter la fluidité et la capacité ferroviaire dans le quadrilatère de Bruxelles Nord afin de répondre à l'objectif assigné à la SNCB de favoriser le transfert modal de la route vers le rail dans le cadre d'une politique de mobilité durable imposée par les instances gouvernementales ;
  - 16) Considérant que la mise en œuvre du R.E.R. augmentera substantiellement le nombre de conflits entre des trains lents (trains P et RER) et des trains rapides (trains IC-IR et TGV), ce qui réduira la fluidité du trafic destiné à passer dans la jonction Nord-Midi ;
  - 17) Considérant les alternatives étudiées dans l'étude d'incidences mais non retenues, plus particulièrement l'alternative OF5, qui bien qu'évitant les démolitions n'a pas été préconisée par le chargé d'études, au vu de ses implications négatives (manque de souplesse et restriction dans l'exploitation ferroviaire, sécurité sur les voies, impact sonore et visuel important pour les riverains, incidences du chantier importantes sur l'exploitation ferroviaire, ...) ;

- 18) Considérant l'alternative OF1 préconisée par le chargé d'étude et reprise au projet amendé, qui permet de limiter l'emprise du projet et donc de faciliter la reconstruction des abords de la rue du Progrès après chantier ;
- 19) Considérant que l'intérêt général d'un tel projet ne dispense pas le demandeur et l'autorité délivrante de prendre en compte les incidences de ce projet au niveau local ;
- 20) Considérant l'impact social, urbanistique, environnemental, économique et patrimonial très lourd du projet sur le quartier environnant, qui doit être pris en compte, notamment au regard de l'article 190 du COBAT « Lorsque la demande de permis est soumise à une étude d'incidences (...) la décision octroyant ou refusant le permis est motivée notamment au regard des atteintes sensibles à l'environnement ou au milieu urbain que peut porter le projet et des répercussions sociales ou économiques importantes qu'il peut avoir » ;
- 21) Considérant qu'il convient de conserver la mémoire des lieux ;
- 22) Considérant que la demande telle qu'introduite et telle qu'amendée, c'est-à-dire une démolition de tout un front bâti, sans reconstruction, déstructure le tissu urbain dans toute cette zone, crée un espace résiduel sans signification et permet la propagation des nuisances sonores, comme l'a souligné le chargé d'étude de l'étude d'incidences et le comité d'accompagnement de l'étude dans la déclaration de clôture ;
- 23) Considérant la piètre qualité des espaces verts proposés et les problèmes engendrés par ceux-ci (entretien, sécurité, absence de réponse à l'impact sonore, ...) ;
- 24) Considérant que l'emprise libérée par le projet, avec l'alternative OF1, libère une emprise de terrain suffisante (longueur +/- 212 m, profondeur de +/- 8m à 22m) pour permettre une reconstruction ;
- 25) Considérant dès lors qu'un permis ne comportant qu'une démolition, ne pourrait être délivré dans la mesure où il n'autoriserait pas un projet global et donc qu'un permis éventuel devrait être indissociablement lié à un réaménagement complet comprenant un volet de reconstruction ;
- 26) Considérant que le permis sollicité pour les travaux d'infrastructure impliquant de telles démolitions ne pourrait être délivré que moyennant la garantie par INFRABEL d'un réaménagement comprenant un volet reconstruction d'un front de bâti rue du Progrès lequel pérenniserait le devenir de ce quartier tant du point de vue urbanistique que paysager et social ;
- 27) Considérant que la demande implique la suppression de nombreux logements, ce qui n'est autorisable au vu de la prescription 0.12 du PRAS que sous certaines conditions, entre autre pour permettre l'installation ou l'extension d'un équipement d'intérêt collectif ou de service public ;
- 28) Considérant que l'étude d'incidences (page 236) a estimé que le caractère d'intérêt public des infrastructures ferroviaires en général doit être apprécié au cas par cas, mais que cette demande doit être qualifiée de travaux relatifs à des équipements d'intérêt collectif ou de service public au sens du PRAS ;
- 29) Considérant cependant que le terrain excédentaire résultant de cette opération de démolition/reconstruction reste un terrain constructible en zone d'habitation du PRAS ;
- 30) Considérant que la prescription 0.7 du PRAS prévoit que les équipements d'intérêt collectif ne peuvent être admis dans toutes les zones que dans la mesure où ils sont compatibles avec la destination principale de la zone et les caractéristiques du cadre urbain environnant ;
- 31) Considérant que selon le glossaire du PRAS, par zone, il faut entendre « les parties d'îlots ou îlots contigus ayant une même affectation » et que dès lors la suppression de logement n'altère qu'une petite partie de cette zone d'habitation ;
- 32) Considérant que le projet implique l'expropriation de 28 immeubles sis rue du Progrès lesquels sont occupés par 218 personnes (85 ménages) ; que l'étude d'incidences a mis en évidence la circonstance qu'il s'agissait d'une population fragilisée dont le niveau socio-économique était l'un des plus bas au niveau du Royaume et qu'une grande partie des habitants menacés par les expropriations étaient présents depuis longtemps dans le quartier et que deux tiers des logements étaient occupés par des locataires contre un tiers par les propriétaires eux-mêmes ; que l'étude d'incidences précise que ces locataires de la rue du Progrès disposent en moyenne de revenus inférieurs aux moyennes communales, régionales et nationales et que la majorité des locataires jouissaient de loyers modérés en raison de l'ancienneté des baux qui, même indexés, ne reflétaient pas la forte hausse du prix de l'immobilier observée à Bruxelles ces dix dernières années et de la dévaluation due aux nuisances sonores et vibratoires du chemin de fer ;
- 33) Considérant que la disparition de ces logements, et la problématique du relogement de ces ménages, au niveau socio-économique très bas, constitue une situation exceptionnelle, soulignée par l'étude d'incidences, qui justifie la mise en place de mesures d'accompagnement particulières, qu'il appartiendra à INFRABEL de garantir ces mesures qui devraient être de trois types :
  1. création d'un « fonds » par INFRABEL destiné à indemniser les locataires du préjudice résultant pour eux de devoir trouver un logement à des conditions plus onéreuses ;
  2. octroi pour chaque ménage concerné d'une prime forfaitaire de déménagement ;
  3. accompagnement social, juridique et administratif des locataires en amont et pendant le chantier, par exemple par l'engagement par le demandeur d'une personne qui prospecterait le marché immobilier et aiderait les locataires dans leurs démarches ;
- 34) Considérant que la disparition de ces logements devrait, selon l'esprit du PRAS, s'accompagner de la création de logements dans le quartier ;

- 35) Considérant qu'un planning, prévoyant des délais courts et un phasage précis des opérations de démolition-reconstruction permettra de limiter l'instabilité et la fragilité de ce quartier, et favorisera sa restructuration dans les meilleures conditions ; que ce planning, imposé par le permis en application de l'article 192 du COBAT, garantira :
1. l'occupation des immeubles le plus longtemps possible, l'acte d'acquisition à l'amiable ou l'expropriation devant prévoir l'autorisation des locataires actuels à occuper les lieux jusqu'à un certain délai avant le début du chantier ;
  2. l'occupation des immeubles de manière précaire ;
  3. l'obturation des immeubles vides de manière à éviter toute occupation irrégulière ;
  4. la démolition de l'ensemble des immeubles simultanément ;
  5. la clôture des terrains après démolition ;
  6. la construction d'un mur anti-bruit en attente de la reconstruction ;
- 36) Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB ont signé le 24 janvier 2001 une convention générale relative au bruit et vibrations du chemin de fer qui impose la signature d'une convention spécifique préalablement à l'introduction de tous permis d'urbanisme modifiant les voies de chemins de fer et que cette convention spécifique devra être signée avant la délivrance du permis par le fonctionnaire délégué ;
- 37) Considérant que par la proximité du chantier avec les immeubles habités et la nécessité d'exécuter des travaux de nuit, il est indispensable que la convention environnementale comprenne un volet « chantier », visant à garantir des conditions d'habitabilités acceptables, évaluées immeuble par immeuble ;
- 38) Considérant que l'impact sonore du chantier devra être contrôlé de manière permanente (stations de mesures permanentes, évaluations fréquentes, prises de mesures rapides, ...)
- 39) Vu la demande amendée de décembre 2008, qui vise les particularités du dossier énoncées par le comité d'accompagnement, les commentaires formulés par le comité d'accompagnement et les recommandations émises par le chargé d'étude de l'étude d'incidences ;
- 40) Considérant que le projet amendé intègre dans la demande certaines recommandations, dont les principales sont la mise en œuvre de l'alternative OF1 et l'utilisation de la technique du pont-bac ;
- 41) Considérant que, pour les points suivants, la note de présentation du projet amendé, consécutivement à l'étude d'incidences, donne une série d'intentions dans la prise en compte de recommandations de l'étude d'incidences, mais que ni les plans amendés, ni aucun autre document ne permettent d'avoir une information complète et précise sur la manière dont ces recommandations seront réellement intégrées, alors qu'il s'agit d'une demande de permis d'urbanisme :
1. Mise en place des murs anti-bruit de grandes dimensions ;
  2. Choix des parois anti-bruit ;
  3. Attention particulière à apporter aux conditions de chantier pour les riverains maintenus ou expropriés ;
  4. Amélioration des passages routiers sous les voies ;
  5. Maintien des immeubles occupés le plus longtemps possible ;
  6. Sécurisation des immeubles vides ;
  7. Réalisation des démolitions de manière concomitante ;
  8. Minimisation de l'emprise du chantier ;
  9. Réalisation des campagnes vibratoires comparatives ;
  10. Eradication des chancre et des dépotoirs ;
  11. Etablissement d'un planning de chantier intégrant les contraintes de fonctionnement des entreprises ;
  12. Maintien de minimum 1,50m pour les cheminements piétons de la rue du Pavillon ;
- 42) Considérant qu'en ce qui concerne les points suivants, le demandeur reporte la responsabilité de leur réalisation sur d'autres instances, alors qu'il s'agit d'éléments qui devraient être intégrés au permis qui serait délivré et le conditionner :
1. Elaboration d'une convention préalable au permis ;
  2. Reconstruction d'un front bâti le long de la rue du Progrès ;
  3. Création éventuelle de nouveaux logements ;
  4. Amélioration des immeubles et espaces publics pointés dans l'étude d'incidences, c'est-à-dire :
    - a. La place et l'îlot Masui ;
    - b. L'ancienne station électrique ;
    - c. La rue du Pavillon ;
  5. Reconstruction d'un bâtiment à la place du garage « Panter pneus » ;
  6. Prise en compte des caractéristiques socio-économiques des habitants ;
  7. Mise en place d'un accompagnement social, administratif et juridique des locataires en amont du projet et pendant le chantier ;
  8. Constitution d'un fonds pour les locataires ;
  9. Exposé plus explicite et didactique en ce qui concerne le rejet des alternatives étudiées ;
  10. Modifier l'affectation des immeubles n°254 à 258 rue des Palais ;
  11. Conditions de chantier particulières pour les riverains ;
  12. Signature d'une convention environnementale spécifique ;
  13. Choix des plantations assurant un développement rapide et fourni ;

- 14. Veiller à l'intégration des parois anti-bruit (parois végétalisées) ;
- 15. Prévoir une date précise et définitive pour les expropriations, la démolition, l'érection du mur anti-bruit ;
- 16. Maintien des immeubles occupés le plus longtemps possible ;
- 17. Sécurisation des immeubles vides ;
- 18. Réalisation des démolitions de manière concomitante ;
- 19. Minimisation de l'emprise du chantier ;
- 20. Etablissement d'un planning de chantier intégrant les contraintes de fonctionnement des entreprises ;
- 43) Considérant que pour autoriser un projet global et restructurant, le permis devrait garantir la prise en compte des recommandations énoncées ci-dessus ;
- 44) Considérant que ce projet devrait être l'occasion de mettre en œuvre une architecture de qualité (entre autre des ouvrages d'art) ;
- 45) Considérant que le projet amendé fait référence à un souhait qui aurait été formulé par la commune, de voir du parking en lieu et place de l'immeuble commercial Panter Pneus après démolition, mais que celui-ci n'est pas fondé et ne correspond pas à la volonté communale ;
- 46) Considérant également le caractère lacunaire des plans amendés, alors qu'il s'agit de plans pouvant faire l'objet d'un permis d'urbanisme (absence de dessin des murs anti-bruit, peu de précision dans le dessin des façades, ...) ;
- 47) Considérant que l'étude d'incidences recommande à l'autorité délivrante la nécessité d'optimiser la hauteur des murs anti-bruit en pondérant les critères urbanistiques et acoustiques ;
- 48) Considérant que l'étude d'incidences a pointé la situation particulière des 3 immeubles sis rue des Palais (n°258 à 254) qui seront exposés à des niveaux sonores importants peu compatibles avec l'affectation en logement mais non repris au plan d'expropriation et pour lesquels une solution devra être trouvée dans le cadre de ce projet ;
- 49) Considérant que dans la note de présentation du projet amendé, Infrabel reporte sur les instances régionales et communales la responsabilité de trouver une autre affectation à ces bâtiments (rue des Palais 254 à 258), mais qu'il revient à Infrabel de prendre les mesures pour permettre la jouissance de ces immeubles dans leur affectation actuelle ou de prendre les mesures compensatoires nécessaires ;
- 50) Considérant, au vu de la durée estimée du chantier (de 2011 à 2016), qu'il est nécessaire d'apporter une attention particulière au traitement esthétique des murs anti-bruit et des clôtures de chantier ;
- 51) Considérant de plus que la clôture du terrain devrait être maintenue jusqu'à la mise en œuvre d'un projet de reconstruction ;
- 52) Considérant que la reconstruction d'un front bâti nécessite la construction sur les excédents d'emprise d'une superficie d'environ 3.180 m<sup>2</sup> qui résulteront de la réalisation du projet d'infrastructure ferroviaire proprement dit, dans le respect des prescriptions planologiques applicables actuelles ou futures ou moyennant les dérogations qui peuvent être accordées suivant le COBAT ;
- 53) Considérant que ce projet s'inscrit dans la mise en place du RER et contribue à une amélioration de la mobilité ferroviaire au plan national, mais qu'au vu des conséquences importantes au niveau local, il convient que le RER ait des répercussions positives au niveau régional, et donc de maximaliser le nombre d'arrêts dans la Région ;

**AVIS FAVORABLE**, à condition :

- 1) de garantir, par une convention signée préalablement à la délivrance d'un permis, la mise en place des mesures d'accompagnement permettant le relogement des habitants qui subiront les expropriations, avec leurs modalités, notamment par un accompagnement financier (par exemple par la création d'un fonds), social et administratif des locataires en amont et pendant le chantier;
- 2) de garantir, par INFRABEL, un réaménagement de qualité avec reconstruction d'un front bâti dès la fin du chantier à la place du front bâti rue du Progrès, ainsi que la reconstruction d'un bâtiment à la place du garage « Panter Pneus », en signant une convention préalable à la délivrance d'un éventuel permis, assortie de garanties financières ;
- 3) de subordonner le permis au respect d'un planning prévoyant des délais courts et un phasage précis pour garantir :
  - 1. l'acquisition ou l'expropriation rapide des immeubles concernés ;
  - 2. après acquisition des immeubles, l'occupation des immeubles le plus longtemps possible avant le début du chantier, par les locataires et propriétaires actuels ;
  - 3. l'obturation des immeubles vides et garantir leur sécurisation ;
  - 4. la démolition des immeubles simultanément ;
  - 5. la clôture des terrains après démolition ;
  - 6. la construction d'un mur anti-bruit en attente de la reconstruction ;
  - 7. le développement rapide et fourni des plantations ;
- 4) de conclure avant délivrance du permis une convention environnementale spécifique, prise en application de la convention générale qui comporte un volet « chantier » qui garantisse des conditions d'habitabilité acceptables, évaluées immeuble par immeuble ;

- 5) de prévoir des mesures adéquates permettant de mesurer de manière permanente l'impact sonore du chantier et évaluer l'efficacité des dispositifs anti-bruits (stations de mesures permanentes, avec évaluations, mesures locales, ...);
- 6) d'apporter des précisions sur les points (repris aux considérants 41 et 46 ci-dessus) que le demandeur déclare prendre en compte dans le projet amendé, et plus particulièrement :
  1. Mise en place des murs anti-bruit de grandes dimensions (plans) ;
  2. Choix des parois anti-bruit (plans) ;
  3. Conditions de chantier pour les riverains maintenus ou expropriés (plans et/ou note) ;
  4. Amélioration des passages routiers sous les voies (plans et note descriptive) ;
  5. Minimisation de l'emprise du chantier (plan et note descriptive) ;
  6. Réalisation de campagnes vibratoires comparatives (note descriptive) ;
  7. Eradication des chancres et des dépotoirs (plan et note descriptive) ;
  8. Qualité architecturale et intégration paysagère des ouvrages d'art du côté de la rue des Palais (plans et note descriptive) ;
- 7) d'imposer des mesures adéquates pour assurer le maintien et des conditions d'occupation acceptables pour les immeubles sis rue des Palais (n° 258 à 254) (expropriation, réaffectation...);
- 8) d'étudier le dimensionnement des murs anti-bruit en prenant en compte les critères acoustiques, urbanistiques et esthétiques (par exemple parois végétalisées) ;
- 9) de prévoir un traitement esthétique de la clôture du chantier, et après celui-ci du terrain ;
- 10) de prendre en compte l'amélioration nécessaire des immeubles et espaces publics pointés dans l'étude d'incidences, à savoir :
  1. la place et l'îlot Masui ;
  2. l'ancienne station électrique ;
  3. la rue du Pavillon ;
- 11) de se conformer à l'avis favorable conditionnel de la C.R.M.S. et de soumettre également les plans modifiés à l'avis de celle-ci ;
- 12) d'établir un reportage photographique (extérieur et intérieur), sur base du cahier de charges, de tous les immeubles à démolir dans le périmètre du projet, à fournir au service Documentation de la Direction régionale des Monuments et Sites ;
- 13) d'obtenir une déclaration de classe 3 pour la démolition d'ouvrages d'art (de plus de 500 m<sup>2</sup>) ;

*Dans le cadre de la mise en place du RER, et eu regard aux incidences importantes de sa mise en place au niveau local, la Commission de concertation insiste fortement auprès d'Infrabel et des autorités régionales et fédérales pour que le RER profite également aux Bruxellois, et demande donc notamment de maximaliser le nombre d'arrêts au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.*

(s) Mme Cécile JODOGNE, Présidente; (s) Mmes Véronique Dechamps, Virginie Despeer, Michèle Kreutz, Isabelle Seghin et Marguerite Van Overbeke et M. André Vital, membres ; (s) M. Guy Van Reepingen, secrétaire.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire,

La Présidente,

Guy VAN REEPINGEN

Cécile JODOGNE  
Bourgmestre f.f.