



Mesdames, Messieurs les Conseillers
communaux

**Cabinet du
Bourgmestre**

Votre corresp. :
Sébastien GYSEN
Chef de Cabinet

Tel. : 02 464 04 82
Fax : 02 464 04 97

Courriel : sgysen@1082berchem.irisnet.be

Réf. 100 /2013

Objet : Conseil communal du 28-03-2013 – interpellation de Monsieur Christian BOUCQ, conseiller communal, concernant la transformation du passage à niveau à la gare de Berchem-Sainte-Agathe et les séances d'information publique

Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Par la présente, veuillez trouver la réponse à la question de Monsieur Christian BOUCQ, conseiller communal, concernant la transformation du passage à niveau à la gare de Berchem-Sainte-Agathe et les séances d'information publique.

Concernant les tenants et aboutissants de la question, sur les échéances et évolutions prévisibles du dossier et sur la position adoptée par le Collège, vous trouverez l'avis du Collège en annexe détaillant ses réserves quant au dernier projet d'Infrabel.

Si nous souscrivons évidemment à l'objectif général, porteur de sécurisation de l'espace public, d'améliorations et de modernisation, le projet d'Infrabel ne tient aucun compte de la réalité Berchemoise, ni en terme économique ni en terme de mobilité.

Sur Berchem-Sainte-Agathe, 2 passages à niveaux situés sur la chaussée de Gand et sur la rue Nestor Martin sont concernés. La commune a rendu par deux fois son avis sur la question mais nos remarques n'ont été que partiellement prises en considération.

Plus spécifiquement, concernant la chaussée de Gand, si la commune souhaite une passerelle aérienne accessible par ascenseur aux piétons et au PMR soit installée, Infrabel propose aujourd'hui un tunnel piéton et cycliste, qui aura une emprise beaucoup plus grande sur l'espace public et sera de plus beaucoup plus couteux.

A propos du passage de la rue Nestor Martin, la proposition d'aménagement d'Infrabel d'une nouvelle voirie trop étroite va entraîner de grosses difficultés d'accès de la zone d'activité de la rue de la Technologie et du futur zoning SDRB, avec toutes les conséquences économiques que cela implique pour le pôle d'activité de la rue de la Technologie

Concernant l'invitation des membres du Conseil à toute séance publique d'information ou de consultation sur ces questions également, notez que ces séances d'information organisées par le Collège des Bourgmestre et Echevins sont une particularité communale et existent depuis 15 ans. Ces réunions avec les riverains sont organisées lorsque des dossiers urbanistiques risquent d'avoir une incidence sur la vie du quartier, et ce souvent même dès réception de l'avant-projet par la Commune. Le mode de diffusion de la date de ces séances est un toute-boite (info-quartier)

Commune de



Berchem-Sainte-Agathe

**Cabinet du
Bourgmestre**

Votre corresp. :
Sébastien GYSEN
Chef de Cabinet

Tel. : 02 464 04 82
Fax : 02 464 04 97

Courriel : sgysen@1082berchem.irisnet.be

Réf. 100 /2013

Pour la suite, un e-mail annonçant les séances éventuelles sera systématiquement envoyé à l'ensemble des conseillers communaux.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs les Conseillers, l'expression de notre considération distinguée.

Par ordonnance,
Le Secrétaire communal,

Philippe ROSSIGNOL

Le Bourgmestre,

Joël RIGUELLE

Demande ce certificat d'urbanisme introduite par Infrabel - Pour la suppression de 6 passage à niveaux sur les communes de Berchem-Sainte-Agathe, Ganshoren et Jette - Avis de la commune de Berchem-Sainte-Agathe au sujet de la demande de certificat d'urbanisme telle que soumise à l'enquête publique du 28 janvier au 28 février 2013.

Vu la Nouvelle Loi communale ;

Vu la demande de certificat d'urbanisme introduite par Infrabel, le 19.12.2008 à la Direction de l'Urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale, pour la fermeture de 6 passages à niveau sur les territoires des communes de Berchem-Sainte-Agathe, Ganshoren et Jette déclarée complète le 11.02.2009 ;

Attendu que la 1ère enquête publique portant sur l'approbation de cahier des charges de l'étude d'incidence qui s'est déroulée du 01.09.2009 au 15.09.2009 ;

Vu l'avis favorable conditionné de la commission de concertation du 22.09.2009 ;

Attendu que le cahier des charges adapté le 14.10.2009 a été approuvé par le Collège le 24.11.2009 ;

Attendu que la 2ème enquête publique portant sur l'approbation de l'étude d'incidence qui s'est déroulée du 15.01.2011 au 13.02.2011 a soulevé énormément de réactions de la part notamment des citoyens et entreprises berchemoises.

Vu qu'en date du 11.02.2011, le Collège des Bourgmestre et Echevins adressait au Collège de Ganshoren un courrier reprenant l'ensemble des remarques et objections qu'ils formulait au sujet du projet soumis à l'enquête.

Vu l'avis de la commission de concertation en date du 28.02.2011 ;

Vu le projet de certificat d'urbanisme adapté soumis à l'enquête publique du 28.01.2013 au 28.02.2013;

Considérant que la commune de Berchem-Sainte-Agathe ne peut que souscrire à l'objectif général poursuivi par Infrabel (la suppression de passages à niveau), lequel est porteur de nombreuses améliorations et modernisations d'infrastructures ferroviaires (et autres) pour le nord Berchem.

Considérant que la commune de Berchem-Sainte-Agathe ne peut que se réjouir de la création d'un tunnel dans le prolongement de l'avenue des Neuf Provinces, à Ganshoren, qui permettra un accès carrossable direct au territoire compris entre les lignes de chemin de fer n°50 et 60, sans impliquer de détour du trafic par le quartier de la gare de Berchem ;

Considérant toutefois que le projet tel que présenté, nonobstant les améliorations apportées par rapport aux plans antérieurs, ne prend que très partiellement en considération les remarques formulées par la commune précédemment et notamment celles figurant dans le courrier adressé à la commission de concertation le 11 février 2011 ;

Considérant que certaines des options d'aménagement proposées sont peu satisfaisantes voire infaisables ce qui rend le réalisme du projet pour le moins incertain.

DECIDE ce qui suit:

Article1:

L'avis suivant est rendu au sujet du projet de suppression des deux passages à niveaux présents sur le territoire de Berchem-Sainte-Agathe tel que présenté à l'enquête publique en février 2013:

Au sujet de la suppression du passage à niveau de la chaussée de Gand :

La commune de Berchem-Sainte-Agathe ne peut que rappeler son avis du 11 février 2011 et ne peut accepter la proposition d'un tunnel pour piétons et cyclistes, sous voies, fut-il accessible également par un ascenseur. Elle plaide pour la réalisation d'une passerelle aérienne (hélicoïdale par ex.) accessible par ascenseur. Outre un coût de mise en oeuvre probablement bien moins important, cette passerelle éviterait les inconvénients posés par l'importante emprise au sol des rampes souterraines proposées, qui réduisent, sur un long développement, la largeur du quai du chemin de fer vers Denderleeuw à 2,5 mètres.

La proposition de la commune aurait en outre l'avantage, moyennant le déplacement en direction de la chaussée de Zellik du point d'arrêt des trains, de dégager l'espace nécessaire à l'aménagement d'un quai suffisamment large et respectueux des normes usuelles (4 mètres au minimum). Cette disposition permettrait d'apporter une réponse aux lourdes contraintes imposées par le projet de stockage de trams de la STIB sur ce même quai.

La commune déplore que projet ignore, par ailleurs, la demande de la commune de Berchem-Sainte-Agathe de mise à double sens de la chaussée de Zellik entre l'Avenue Charles-Quint et la limite régionale.

Cette hypothèse n'est ni intégrée ni même évoquée dans la présente demande.

Au sujet de l'aménagement des quais la gare :

Indépendamment de la suppression du passage à niveau de la chaussée de Gand, les quais de la gare devront être adaptés dans la perspective de la desserte RER. La gare de Berchem est appelée à devenir un important pôle de transfert multimodal dans le nord-ouest bruxellois. Une attention particulière devrait être accordée à un accroissement substantiel du nombre de voyageurs utilisant le train et à la bonne coordination des interventions menant à la création de ce pôle de transfert.

Le présent projet est fonctionnellement couplé à un projet de réaménagement du terminus de la STIB qui prévoit notamment un important stockage de trams sur le quai vers Denderleeuw.

En conséquence de l'aménagement de ce terminus, la largeur de quai est réduite à 2,5 m sur un long développement. L'utilisateur du quai, coincé entre les trams, à l'arrêt ou en manoeuvre, et les trains qui ne s'arrête pas tous à la gare et circulent donc parfois à grande vitesse se trouvera dans une situation d'inconfort et de danger réel.

L'absence de coupes en cet endroit du quai et l'absence d'explications ne permettent pas d'appréhender cette situation et les mesures mises en oeuvre pour remédier à l'inconfort et à la dangerosité de l'aménagement proposé.

Le déplacement du point d'arrêt et la traversée piétonne et cycliste préconisée ci-avant permettraient d'améliorer la situation.

La coordination des interventions entre Infrabel et la STIB n'est pas évoquée dans la demande. Elle s'impose pourtant pour tout réaménagement touchant le quai vers Denderleeuw qu'il est impératif de réaménager au cours d'une intervention unique pour éviter de pénaliser l'utilisateur des transports publics.

Au sujet du tunnel « Shopping center » :

Sur le plan fonctionnel le plan proposé cumule les difficultés, problèmes de sécurité routière et impossibilités:

- il repose sur un système de feux alterné, à 3 phases, pour le moins inusité et générateur de situations conflictuelles et dangereuses. La double aire d'attente des véhicules rue de la Technologie, ne permet pas un contact visuel avec les flux opposés. Elle ne peut qu'être source de problèmes et imposer un timing de sécurité très long dans le phasage des feux pour l'évacuation des véhicules. Un timing qui s'avérerait contreproductif pour le fonctionnement du tunnel et la performance même de l'investissement consenti ;

- tout véhicule parcourant la rue de la Technologie sera soumis aux contraintes des phases de feux du tunnel, même si l'intention de son conducteur n'est pas d'utiliser le tunnel. Une contrainte pénalisante pour le quartier et des files plus que probables, notamment pour le futur parc d'entreprises SDRB de la vallée du Molenbeek.

Le plan de circulation ne tient en outre pas compte de la mise à sens unique par la commune d'Asse, début 2012, de la Temmermanstraat. Celui-ci impose à tout le trafic sortant du quartier, notamment celui du futur zoning SDRB de la vallée du Molenbeek, d'utiliser la rue de la Technologie pour rejoindre la Chaussée de Gand et les axes de circulation majeurs;

- les aires de stationnement en « bataille », figurées dans la descente du tunnel côté rue de la Technologie sont irréalistes. Outre le fait que la largeur de la chaussée, de 2,97 mètres, est

totallement incompatible avec le mode de stationnement proposé (il faudrait 6 mètres au minimum), les manœuvres d'accès aux aires de stationnement sont incompatibles avec le phasage des feux et des plus dangereux;

- le tunnel est prévu pour le passage de camions. A ce titre, la coupe figure un semi-remorque de 12,5 m de long. Cependant, le carrefour avec la rue de la Technologie n'est pas adapté et n'offre des rayons de courbure de 6,5m ou un passage de camions nécessite 11 à 12 m. Dans son avis du 11 février 2001 la commune de Berchem-Sainte-Agathe préconisait d'ailleurs d'élargir la rue de la Technologie du côté de Asse ou d'y établir un giratoire. Faute d'avoir pris en compte cette proposition, l'aménagement proposé est irréaliste ;

- l'aménagement du tunnel a pour conséquence de supprimer des emplacements de stationnement du Berchem Techno Center et de poser des problèmes d'accès pour les pompiers. Aucun accommodement ou mesure de substitution n'est prévu.

Les acteurs concernés n'ont pas été contactés afin de prendre en compte leurs besoins et envisager les éventuelles alternatives possibles.

Sur le plan de sa mise en oeuvre, ce projet de tunnel reste en outre hautement hypothétique en l'absence de la maîtrise foncière de l'emprise des débouchés du tunnel et de concertation avec les interlocuteurs concernés. Ceci laisse augurer d'une mise en oeuvre très difficile du projet. La note explicative du projet invalide les options de l'étude de mobilité de la ZIR 14 qui mentionnaient déjà que la création d'un tunnel sous la rue Bois des Iles n'était pas réaliste. Or, les plans et coupes tels que présentés apportent la preuve du manque de réalisme de cette configuration.

Pour cette raison, la commune craint qu'à terme la réalisation de cet ouvrage sera abandonnée et qu'aucune autre alternative ne sera mise en oeuvre.

- le projet de tunnel a été adapté afin de le rendre accessible aux piétons et aux cyclistes et de manière à permettre un accès complémentaire aux quais.

On peut s'interroger sur l'utilité de ces dispositifs, dans la mesure où deux possibilités de franchissement et accès aux voies sont offertes à moins de 100m, chaussée de Gand et rue Nestor Martin. La création de cette troisième alternative est d'autant plus superflue qu'elle nécessite des investissements disproportionnés.

Au sujet de la liaison Marie de Hongrie – Bois des Iles :

Cette nouvelle voirie, jouxtant le tunnel projeté, est exclusivement dévolue au passage des bus de la STIB.

Les sas proposés n'empêcheront cependant pas le passage des nombreux camions qui fréquentent le quartier. Au demeurant, l'utilité de limiter l'utilisation de cette voirie aux seuls transports publics n'est pas démontrée.

Il serait en revanche intéressant qu'elle puisse être utilisée par tous les véhicules ce qui :

- permettrait une meilleure circulation interne au quartier fréquenté par de nombreux automobilistes en raison de la présence de plusieurs grandes surfaces commerciales et de nombreuses entreprises ;

- réduirait les confusions d'usage actuellement rencontrées sur les aires de parkings des grandes surfaces commerciales. Puisque le trafic de transit traversant ces parkings pénalise leur bon fonctionnement.

La voirie propose intègre en outre des trottoirs de 4 mètres qui pourraient se limiter à 2,5 mètres pour autant que la chaussée soit accessible à tous véhicules et couplé à des pistes cyclables.

Au sujet de la suppression du passage à niveau de la rue Nestor Martin :

Le tunnel cycliste et piéton est particulièrement confortable, au point qu'il pourrait même être carrossable pour les voitures puisque des dispositifs de césure du trafic sont nécessaires.

A certains détails techniques près, ce tunnel, dont la largeur est supérieure à la voie unique du tunnel envisagé sous la rue Bois des Iles, présente une configuration proche de celle proposé comme tunnel carrossable dans l'étude de mobilité de la ZIR 14.

En conclusion, la commune de Berchem-Sainte-Agathe émet de nettes réserves sur le projet tel que présenté et insiste pour que les éléments suivants soient pris en compte:

1) Le mode de franchissement des voies à hauteur de la chaussée de Gand doit être aérien et non souterrain. Outre une meilleure sécurité objective et subjective, ce mode de franchissement est le seul à même, par sa moindre emprise au sol, de permettre un aménagement correct du quai de la gare, en direction de Denderleeuw, et d'intégrer les demandes de la STIB liées à son projet de réaménagement du terminus de trams.

En corollaire, à ce projet, le futur point d'arrêt des trains gagnerait à être quelque peu déplacé vers l'ouest, en direction de la chaussée de Zellik.

2) Le projet de tunnel sous la rue Bois des Iles (entre l'avenue Marie de Hongrie et la rue de la Technologie) ne présente pas les conditions minimales requises pour son bon fonctionnement au regard de la configuration des lieux et des besoins des activités des entreprises avoisinantes. En outre, ce tunnel n'offre pas une réponse réaliste au franchissement du charroi lourd. La commune estime que cet ouvrage d'art s'avèrera non réalisable et estime donc que cette hypothèse de franchissement carrossable des voies ne peut être retenue.

3) L'option d'aménagement du tunnel Nestor Martin doit être revue à l'instar du tunnel de la rue de l'Elan à Watermael-Boitsfort, à savoir, un tunnel carrossable à circulation alternée avec feux et à gabarit limité, non accessible au charroi lourd. Un tel tunnel permettra un contact à vue des utilisateurs et pourra être aménagé avec des pentes plus prononcées qui éviteront de compromettre le maintien du carrefour Nestor Martin – Bois des Iles.

Pour rappel, c'est suite à l'intervention de la SDRB, dans la perspective du projet d'aménagement du parc d'entreprises « Vallée du Molenbeek, que la contrainte de pentes adoucies a été posée pour permettre le passage d'un charroi lourd.

L'accès du charroi lourd aux territoires sis au nord de la ligne de chemin de fer 50 peut cependant être organisé, sans aucun dommage via la Rue de la Technologie vers la chaussée de Gand vers les territoires d'Asse et de Dilbeek ou se situent les accès au Ring et aux axes de circulation majeurs.

La commune de Berchem-Sainte-Agathe plaide dès lors pour que l'option d'un tunnel carrossable, limitée aux seules voitures et acteurs de la mobilité douce, rue Nestor Martin soit reconsidérée. Outre le fait que cette option permet d'offrir une réponse satisfaisante à moindre coût pour une accessibilité carrossable des quartiers situés au delà des voies de chemin de fer elle évite de lourdes, longues et aléatoires procédures d'expropriations.

4) La mise en double sens de la Chaussée de Zellik entre l'Avenue Charles-Quint et la limite régionale complètera le dispositif en permettant au charroi lourd de franchir les voies tant en entrée qu'en sortie de ville.