

**4.1.58.1 Réaménagement des abords de l'ancienne gare de Laeken**

**PV03 – Réunion de présentation de l'avant-projet succinct – 18.03.2019**

<b>(Abréviations PV) Intervenants</b>	
<b>(MO)</b> BELIRIS	
<b>(VDB)</b> Contrat de quartier durable Bockstael	
<b>(DRU)</b> Direction de la Rénovation Urbaine	
<b>(ATU)</b> Aménagement du Territoire et Urbanisme	
<b>(DMS)</b> Direction des monuments et sites	
<b>(INFRABEL)</b>	
<b>(BE)</b> <i>Architectes :</i> Association momentanée MSA / NEY & Partners	
<b>(BLOC)</b> Paysage & participation	
<b>(ARIES)</b> Expertise sols	
<b>(PERDAENS)</b> Expertise géomètre	
<b>COSEP</b>	

X : présent.  
A : Absent  
E : excusé.  
O : présence ponctuelle

I.	<b>REMARQUE(S) PV PRECEDENT</b>
	Nihil
II.	<b>OBJET DE LA REUNION</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Présentation de l'avant-projet succinct</li> <li>• Commentaires sur les conclusions du dossier draft de l'avp succinct envoyé à tous le 13/02/2019</li> </ul>
III.	<b>SYNTHESE DES REMARQUES ET PRECISIONS SUR LE PROJET</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b><u>Remarques générales sur la serre :</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suite à la présentation du projet au nouveau Cabinet en charge des Contrats de Quartier à la Ville de Bruxelles (Cabinet A.Pinxteren), la VDB réitère son grand intérêt pour la mise en place de la serre.</li> <li>- Concernant la faisabilité et la future gestion de la serre, VDB annonce qu'elle s'oriente sur un appel à projet : l'opérateur devra répondre ainsi à une fonction économique et productive mais également à une fonction didactique et citoyenne. L'option purement « associative » est désormais abandonnée.</li> <li>- BE étudiera donc plus en détails les superficies, les techniques, les commodités, les sorties de secours nécessaires à prévoir afin d'adapter le fonctionnement de la serre à cette utilisation.</li> <li>- VDB précise que suivant le Service Culture de la Ville, l'accord de la Maison de la Création sur « l'utilisation des sanitaires, points d'eau, salle de réunion de l'ancienne gare pour limiter l'emprise des locaux techniques au sein de la serre » n'est pas pertinent. Si des collaborations entre les deux structures sont évidemment souhaitées, il reste cependant indispensable que chaque bâtiment dispose de ces équipements propres (en particulier sanitaires) pour garantir une autonomie de fonctionnement.</li> </ul> </li> <li>- <b><u>Remarques générales sur la piste cyclable :</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- INFRABEL demande de ne pas oublier de raccorder à la terre les éléments métalliques du projet lors de l'exécution.</li> <li>- Pour l'exécution du mur de la piste cyclable côté voie ferrée, INFRABEL propose qu'une protection soit établie à 1m du dernier rail afin de pouvoir travailler en toute sécurité sur les 1,5m restants + travail avec éléments préfab si possible</li> <li>- Pour l'entretien de la piste cyclable, des petits véhicules d'entretien devront pouvoir passer sur celle-ci.</li> <li>- Pour la gestion de la piste, une convention devra être envisagée entre BXL Mobilité, Infrabel et la Ville de Bruxelles. (cf gestion faite pour la piste cyclable Sceptre le long de la voie ferrée à Ixelles)</li> <li>- MO propose d'intégrer aux futures conversations sur le projet Bruxelles Mobilité et la cellule RER vélo. (MO fournira les contacts)</li> <li>- VDB demande de ne pas perdre de vue les 3 parcelles ayant des arrières de jardin trop avancées et qui devront être supprimées pour l'implantation de la piste cyclable. Des courriers devraient être envoyés par la VDB aux propriétaires afin que ceux-ci régularisent leur situation, INFRABEL propose de les envoyer étant propriétaire, mais pas de les écrire (VDB).</li> <li>- MO évoque le fait qu'un groupe de travail pour la création d'un vadémécum «cyclostrade» a démarré. Le projet devra être conforme audit vademecum.</li> <li>- MO fournit un graphe permettant de calculer la pente acceptable pour une piste cyclable en fonction de la hauteur à franchir. <a href="https://ipvdelft.nl/fietshellingspercentage/">https://ipvdelft.nl/fietshellingspercentage/</a></li> <li>- L'espace public proposé devra être conforme aux prescriptions techniques (piétons et vélo) de la Région : <a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/publications-techniques">https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/publications-techniques</a></li> </ul> </li> </ul>

- **ZOOM 1 Parc Annie Cordy :**

- AR présente toutes les adaptations du projet concernant cette partie en ayant pris en compte toutes les remarques générales des différents intervenants sur cette zone, à savoir :

- Demande Direction des Monuments et Sites :  
Conserver le mur existant au maximum
- Demandes équipe projet Ancienne Gare de Laeken (B-Architecten+ Ville de Bruxelles) :  
Faire une connexion physique et visuelle entre l'espace public en triangle de l'ancienne gare de Laeken et le nouvel aménagement public vers les serres. Assurer une unité esthétique entre le projet gare et le projet des abords (éclairage public, barrières de protection, choix des coloris et matériaux, ...)
- Demandes Infrabel:  
Côté voie ferrée : Conserver une zone de 2,5m au minimum entre la grille et le dernier rail de la voie ferrée (comprenant une distance de sécurité le long des rails de 1,5m et une zone d'entretien de 1m) et côté serre : conserver une zone d'entretien de 1,5m entre la grille et la serre.
- Demande Maison de la Création :  
Accès au niveau -1 (niveau rails) de la MC : La MC aurait besoin d'un accès par petites camionnettes pour des livraisons ponctuelles, l'ascenseur à l'intérieur de la gare étant trop étroit. Cet élément est à prendre en compte dans le projet et l'implantation des clôtures le long des voies. Les clôtures à prévoir le long de la voie ferrée devraient être implantées au plus proches possible des rails afin de pouvoir maintenir un accès convenable aux ateliers.
- Demande habitants/Ville de Bxl/Maison de la création :  
Créer un parvis aux serres pour pouvoir se laisser la possibilité d'implanter un espace d'accueil/ sur une partie de la serre

- La nouvelle configuration générale du projet est acceptée par TOUS.

Nouvelles remarques suites à ces adaptations :

Plaine de jeu :

- VDB demande de prévoir que les plaines de jeux soient toutes accessibles aux PMR.
- MO demande de prévoir un parking vélo à proximité de la plaine de jeux pour les visiteurs (vélo familial => grand format à prendre en compte),
- Les besoins exacts en équipements ainsi que la tranche d'âge cible doivent encore être définis exactement suite aux réunions de participations. VDB demande d'intégrer une zone de plaine de jeu sécurisée pour les 3-6 ans dans le projet. MO propose d'intégrer des modules de jeux accessibles aux enfants handicapés
- VDB et DRU demandent un revêtement plus pérenne que la pelouse conservée sur la zone de plaine de jeu tout entière ou seulement au niveau des jeux implantés.
- Remarques des espaces verts de la VDB :
  - Les engins de jeux doivent répondre à la norme EN 1176, les sols amortissants doivent répondre à la dernière version de la norme 1177 ;
  - Les engins de jeux disposeront d'un certificat EN et seront d'une marque connue sur le marché afin de garantir l'approvisionnement en pièces détachées ;
  - Les nouveaux arbres ne seront pas plantés dans la zone de chute des engins de jeux qui doit être libre de tout obstacle ;
  - La clôture entourant l'aire de jeux doit être suffisamment solide pour que des adultes s'y appuient sans la déformer ;
  - Pour assurer la perméabilité du sol, nil est conseillé de placer plutôt un gazon synthétique avec sable comme revêtement amortissant. Ce matériau convient mieux au niveau santé des enfants, est résistant au vandalisme et est facile à réparer. Si malgré cette recommandation, un revêtement en vrac était choisi (sable, copeaux, kift...), la zone de revêtement devrait être accessible en véhicule pour en assurer la recharge.
  - Une analyse de risques sera réalisée par un organisme spécialisé avant la mise en service de l'aire de jeux. Ceci doit être prévu au niveau du cahier des charges. Il s'agit d'une obligation légale. Les engins de jeux doivent être numérotés et leurs numéros doivent être repris dans cette analyse.

- Les documents suivants doivent être fournis : liste des pièces détachées, schéma d'entretien, certificats EN, analyse de risques.

Implantation grille pour la partie projet Gare de Laeken :

- INFRABEL et VDB demandent que le tracé de la grille soit revu le long de l'ancienne gare de Laeken. En effet Infrabel demande à ce que la grille soit continue et parallèle au dernier rail de la voie ferrée pour des questions de sécurisation et VDB demande que la Ville puisse avoir accès à la totalité du site dont elle jouit par emphytéose en cas d'intervention technique sous le jardin d'hiver. Une porte d'accès au quai doit donc être également prévue. BE précise à ce titre avoir proposé une implantation de grille adaptée à l'équipe en charge du projet de rénovation de l'ancienne gare de Laeken qui n'a pas été retenue. VDB et INFRABEL devront prendre contact avec B-Architecten (auteur de projet de la rénovation) afin de clarifier ce point.

Mur historique :

- Une partie du mur historique a conservé a été fortement endommagée par la démolition de l'édicule côté ancienne gare. Seule cette partie du mur, serait à supprimer dans la proposition de projet.  
Le reste du mur devra être réparé en créant un couvre mur solide et respectueux du mur en moellons permettant de fixer un futur garde-corps.  
La DMS n'étant pas présente lors de la présentation de l'AVP succinct, AR enverra par mail les informations sur la démolition d'une petite partie du mur historique de l'ancienne à Sybille Valcke pour obtenir son avis.
- Risque de chute : vérifier avec le coordinateur sécurité santé si mesures de protection sont nécessaire

Remarques techniques :

- BE montrera que le retournement des petits véhicules de livraison est possible au niveau de la terrasse basse.
- VDB demande de bien prévoir les revêtements et épaisseur nécessaires pour les zones d'accès techniques carrossables jusqu'au niveau des quais de l'ancienne gare.
- MO demande de prévoir suffisamment d'arceaux pour le stationnement des vélos sur ce site.
- VDB demande de superposer le plan de bornage réalisé Infrabel / SNCB au plan de projet.
- VDB transmet également les remarques du gestionnaire de chantier de rénovation de l'ancienne Gare de Laeken :

- Dossier amiante : Dans le dossier d'appel d'offres n ° 0602 / R031 / 2017 - Ancienne gare de Laeken, Kerkeveldstraat 2, 1020 Bruxelles, il existe un inventaire de l'amiante, qui comprend de l'amiante à 3 endroits à l'extérieur de l'immeuble du parc Annie Cordy. Ce désamiantage doit être prévu dans le dossier du projet. Aucune enquête sur l'amiante n'a été réalisée à l'intérieur du bâtiment ; cela devrait également être inclus dans le projet Beliris de réaménagement des abords.

- Câble Telenet : Derrière le bâtiment du parc Annie Cordy passe un câble de Telenet qui alimente quelques foyers Internet depuis la Tacquetstraat. Ce câble passe également par les façades de l'ancienne gare de Laeken, puis passe de l'autre côté de la Kerkeveldstraat. Une solution doit être trouvée pour cela.

- Arbre : L'entrepreneur Renotec du dossier 0602 / R031 / 2017 a abattu le Carpinus Betulus au niveau de l'escalier extérieur de l'ancienne gare de Laeken. Celui-ci devrait être replanté dans le projet Beliris de réaménagement des abords.

- Éclairage extérieur : Pour la cohérence du projet, le luminaire utilisé dans le projet de rénovation de l'ancienne Gare de Laeken est le suivant : Gamme Rivara de chez Schröder.

**ZOOM 2 Entrée de la Rue Tacquet:**

- La nouvelle configuration générale du projet est acceptée par TOUS.

Nouvelles remarques suites à ces adaptations :

- Un dispositif de signalisation et/ou de type potelets rétractables afin d'assurer la sécurité des piétons et d'éviter un usage intempestif sera installé à l'entrée de la Rue Tacquet.
- Suite aux renseignements demandés à Sibelga, l'édicule de la rue Tacquet sur le terrain Infrabel est indispensable et sert de point de dispersion au réseau. Sibelga précise que ce local n'alimente pas seulement le réseau basse tension, mais distribue

	<p>également de la haute tension. Sibelga précise qu'il est complexe et coûteux mais possible de déplacer ce local. Il est décidé de conserver ce local à son emplacement.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concernant l'accès aux voies Infrabel. Le passage est déplacé à droite de l'édicule Sibelga, ce qui ne pose pas de problème à INFRABEL du moment qu'une largeur de 4m minimum soit gardée. Cependant INFRABEL demande à ce que la grille d'accès ne soit pas partagée avec les gestionnaires de la serre et que la grille soit en 2 grands ouvrants.</li> <li>- INFRABEL précise que des câbles à haute tension sont placés entre les voies et l'édicule Sibelga. L'implantation de la serre actuellement est en conflit avec ces trappes d'accès au forage dirigé des câbles. INFRABEL précise cependant qu'il est possible de mettre une dalle en béton de protection au-dessus des câbles afin de les protéger. AR devra adapter le projet à ce titre.</li> <li>- La cellule espaces verts de la VDB précise que le maintien de 2 grands arbres le long de la serre pourrait poser des problèmes. Leurs branches surplomberont les serres ce qui représente un certain risque.</li> <li>- vérifier</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b><u>ZOOM 3 Piste cyclable tronçon d'entrée Pocket Park et rue Princesse Clémentine:</u></b></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La nouvelle configuration générale du projet est acceptée par TOUS.</li> </ul> <p><u>Nouvelles remarques suites à ces adaptations :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- VDB précise que le déplacement de l'arbre de la rue du Champ de l'église n'est pas envisageable. Il est préférable de supprimer l'arbre et d'en replanter un nouveau.</li> <li>- BE a retravaillé le lien entre la rue Princesse Clémentine et la piste cyclable. Une porosité visuelle est conservée, un accès pour l'entretien Infrabel peut être intégré facilement si nécessaire.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b><u>ZOOM 4 Piste cyclable tronçon d'entrée Avenue de la Reine et Passage Chambon:</u></b></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La nouvelle configuration générale du projet est acceptée par TOUS.</li> </ul> <p><u>Nouvelles remarques suites à ces adaptations :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'entrée sur la piste cyclable se fait désormais au bout de la rue Stéphanie à la jonction avec le début de l'Avenue de la Reine.</li> <li>- Si l'emplacement de l'entrée/sortie sur la piste cyclable n'est pas remis en cause, MO demande cependant d'étudier pour la suite du projet la faisabilité de la piste cyclable sur le tronçon allant de cette entrée/sortie jusqu'au périmètre d'intervention initial, après le passage Chambon.</li> <li>- AR confirme que la pente au niveau de cette entrée/sortie est bien possible sur une partie de celle-ci avec un pourcentage identique à celui du reste de la piste cyclable. MO demande d'indiquer avec un dispositif de délimitation de quelle zone il s'agit.</li> <li>- MO insiste sur la nécessité que cet accès dispose d'une pente accessible PMR/vélo</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b><u>Remarques générales sur la dépollution des sols :</u></b></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- MO enverra les résultats analyses de sol en cours.</li> <li>- Suite à l'étude de reconnaissance de l'état du sol, ARIES établira l'état des risques et les propositions de solutions de dépollution, ainsi que la possibilité de réutiliser les éventuelles terres polluées à évacuer côté serre vers la piste cyclable.</li> </ul>
IV.	TRANSMISSION D'INFORMATIONS

	<p>1. Documents transmis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- MO a envoyé par mail à tous le 13/02/2019 : Dossier draft de l'avp succinct</li> <li>- VDB a envoyé par mail le 12/03/2019 : Suite à la présentation du projet au nouveau Cabinet en charge des Contrats de Quartier à la Ville de Bruxelles : synthèses des avis des services Culture et Espaces Verts de la Ville de Bruxelles ainsi que les remarques et les documents partagés par la gestionnaire du chantier de l'ancienne gare de Laeken, et le plan de bornage réalisé par Infrabel et la SNCB à superposer au plan du projet.</li> <li>- INFRABEL a envoyé par mail le 12/03/2019 : Les plans as-built du forage dirigé des câbles à haute tension afin de contrôler les conflits avec les serres.</li> </ul> <p>2. MO communiquera :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les résultats des analyses de sols et des essais de sols géotechniques.</li> </ul> <p>3. BE et ses sous-traitants communiqueront :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dossier de l'avp succinct final avec budget mis à jour et conclusion synthétique de la participation, ainsi que le périmètre d'intervention exact localisé sur les plans.</li> </ul>
<b>V.</b>	<b>ORGANISATION PLANNING</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BE fera une proposition de calendrier sur les 4 semaines calendriers de la phase d'avant-projet définitif suivant le csc et l'offre remise.</li> </ul>

PV rédigé par AM. MS-A/NEY, relu par Beliris

Ce procès-verbal est considéré comme lu et approuvé par tous les intervenants sauf corrections émises dans les 7 jours.