

Fiche d'évaluation du projet A1.7

Couverture de la L28 – Tronçon entre Simonis et la chaussée de Jette - Extension du parvis de Simonis

Description du projet	Le projet constitue une alternative au projet A.1.1. Il a pour ambition de recouvrir les voies ferrées et de créer un espace public à but récréatif et paysager qui serait un maillon ajouté à la chaîne des espaces publics apaisés et verdurisé entre le parc L28 et le parc Élisabeth. Couvrir la tranchée de la ligne de chemin de fer doit permettre de relier certains quartiers les uns aux autres. Cet espace serait notamment un lieu pour se rencontrer et se détendre.
-----------------------	---

Lien entre fiches	A1.1, A1.6A, A1.6B, A1.8
-------------------	--------------------------

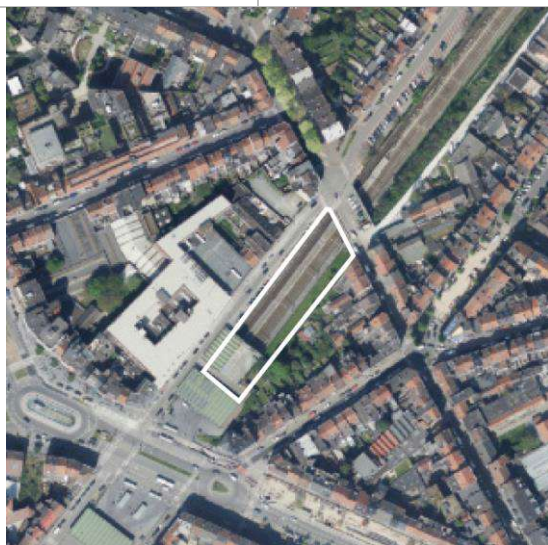


Figure 27 : Localisation du projet



Figure 28 : Coupe de principe avant-après (comité Parck XI28)

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard de la situation existante
Environnement bâti		
Une partie du rez a une fonction d'accueil du public qui permet d'activer l'espace public	0	/
Le projet contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Possibilité de créer un large espace public verdurisé. Incite à la fonction de séjour (installation de mobilier urbain, jeux, ...). Invite à un nouvel usage de l'espace public.
Le projet contribue à atténuer les barrières urbaines/discontinuités	+	Amélioration paysagère (pas de coupure physique et visuelle).
Mobilité		
Le projet assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Confort et sécurité pour les modes actifs (espace continu et homogène). Déplacements facilités entre les quartiers (relations nord-sud + est-ouest).

Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	-	Conflit avec stationnement riverains (rue de l'Armistice)
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	-	Conflit avec livraisons (rue de l'Armistice)
Le projet favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
Le projet permet l'accessibilité PMR	0	/
Domaines social et économique		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	Meilleure attractivité de l'espace (plaine de jeux, terrains de sport, ...) ; lieu d'échange social.
Le projet favorise la mixité (activités économiques)	0	/
Le projet favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
Le projet favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
Le projet favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Population, santé humaine		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	Appropriation de l'espace par les usagers (mise à disposition de mobilier, jeux, ...).
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Meilleure qualité de vie pour les passants et logements à proximité. Sécurité des usagers (piéton/vélo).
Le projet favorise l'accessibilité des espaces verts	+	Couverture des voies et création d'un espace verdurisé
Diversité biologique (faune et flore)		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Création d'un espace verdurisé pouvant contribuer au maillage vert.
Le projet valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité	+	Augmentation des surfaces plantées (car possibilités sur la couverture des voies) pouvant être favorables à la biodiversité.
Sols		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
Le projet favorise la désimperméabilisation et restauration des sols 'morts'	-	Imperméabilisation accrue (couverture des voies et donc des abords perméables).

Eaux		
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	0	/
Le projet limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	-	Imperméabilisation accrue (couverture des voies et donc des abords perméables). Perte de surfaces en pleine terre potentiellement disponibles pour l'infiltration.
Les eaux de ruissellement sont rejetées dans le milieu naturel (maillage bleu/pluie existant)	0/+	Bénéfique pour la gestion des eaux pluviales, même si minime car pas en pleine terre.
Qualité de l'air		
Le projet minimise les nuisances des activités sur le logement	0	/
La végétation est maximisée	+	Amélioration locale de la qualité de l'air (augmentation des surfaces plantées).
Facteurs climatiques		
Les espaces ouverts bénéficient d'ombrage provenant de la végétation, et de la présence d'eau à ciel ouvert. La végétation et l'humidification participent à la création d'îlots de fraîcheur	+	Amélioration sensible (zones ombragées) ; la végétation offre un rafraîchissement local lors des jours de chaleur.
Environnement sonore et vibratoire		
Les différentes affectations sont implantées en fonction de leur sensibilité au bruit	0	/
Les éléments construits limitent l'impact d'une source sonore	+	Atténuation des nuisances sonores liées au passage du train.
Une majorité des logements exposés à un Lden supérieur à 55dB(A) disposent d'une façade calme	0	/
Gestion des ressources (énergie, déchets)		
La mise en œuvre du projet permet une flexibilité et réversibilité	0	/
Le projet maximalise les sources d'énergies renouvelables	0	/
Le projet favorise l'alimentation durable	0	/
Le projet permet une gestion durable des déchets	0	/

Evaluation au regard du scénario tendanciel

Le fait de ne pas mettre en œuvre le CRU6 impliquerait le maintien à l'air libre des voies de chemin de fer, tel qu'en situation existante.

Cela aurait pour conséquence une perte de qualité de l'espace public (zone de détente, de confort, ...), mais permettrait le maintien des bénéfices environnementaux actuels, notamment via la présence de talus en pleine terre et d'une végétation importante.

Conclusions

Ce projet de couvrir les voies de chemin de fer aurait un impact attendu globalement positif du point de vue social, par le biais notamment du développement d'activités sociales et récréatives, une réappropriation des lieux par les habitants (zones de détente, promenade, jeux, ...).

Ce projet contribuerait à augmenter les surfaces plantées (car possibilités sur la couverture des voies) pouvant être favorables à la biodiversité et participerait de ce fait (à sa hauteur) au réseau écologique local.

Cependant, son impact en matière économique apparaît négatif, avec notamment un coût élevé d'exécution, ainsi qu'un coût élevé d'entretien (de l'infrastructure, végétation, parterres, mobilier, ...). La réalisation d'un tel projet impose également de nombreuses contraintes techniques pour Infrabel, impliquant notamment que l'infrastructure soit conçue, gérée et entretenue comme un tunnel et non plus comme une voie ferrée classique.

Du point de vue environnemental et écologique, la couverture des voies entraînerait la perte de surfaces en pleine terre potentiellement disponibles pour l'infiltration. Or les talus des chemins de fer ont une valeur à ne pas négliger (corridor écologie, maille verte, biodiversité...).

Recommandations

Général :

- Mettre en œuvre la promenade en bordure des talus, en lieu et place d'une couverture de tranchée

Fiche d'évaluation du projet A1.8

Couverture de la L28 – Tronçon entre Belgica et la chaussée de Jette

Description du projet	Le projet constitue une alternative au projet A1.1. Il consiste à recouvrir les voies ferrées et à construire un nouvel espace public à but récréatif et paysager qui serait un maillon ajouté à la chaîne des espaces publics apaisés et verdurisés entre le parc L28 et le parc Élisabeth. Couvrir la tranchée du chemin de fer doit permettre de relier certains quartiers les uns aux autres. Cet espace serait notamment un lieu pour se rencontrer et se détendre. Des aménagements aquatiques en lien avec cela sont aussi proposés.
-----------------------	---

Lien entre fiches	A1.1., A1.6A, A1.6B, A1.7
-------------------	---------------------------



Figure 29 : Localisation du projet



Figure 30 : Référence – couverture de l'autoroute A1, Paris

Critère d'analyse	Score	Evaluation au regard de la situation existante
Environnement bâti		
Une partie du rez a une fonction d'accueil du public qui permet d'activer l'espace public	0	/
Le projet contribue à la qualité des espaces publics et à leur appropriation possible par les usagers (jeux, mobilier, ...)	+	Possibilité de créer un large espace public verdurisé. Incite à la fonction de séjour (installation de mobilier urbain, jeux, étang de baignade, ...). Invite à un nouvel usage de l'espace public.
Le projet contribue à atténuer les barrières urbaines/discontinuités	+	Amélioration paysagère (pas de coupure physique et visuelle).
Mobilité		
Le projet assure un cheminement continu, direct et confortable pour les piétons et les vélos	+	Confort et sécurité pour les modes actifs (espace continu et homogène). Déplacements facilités entre les quartiers (relations nord-sud + est-ouest).

Le nombre de places de stationnement sur la voie publique est minimisé, au profit des emplacements hors voirie	-	Conflit avec stationnement riverains (rue Serkeyn)
Des emplacements sont prévus en voirie pour les professionnels mobiles (logistique urbaine)	-	Conflit avec livraisons (rue Serkeyn)
Le projet favorise l'accessibilité en transports en commun	0	/
Le projet permet l'accessibilité PMR	0	/
Domaines social et économique		
Les affectations prévues permettent de répondre localement aux besoins des habitants, principalement en équipements (santé, sport, ...)	+	Meilleure attractivité de l'espace (étang de baignade, plaine de jeux, terrains de sport, ...); lieu d'échange social.
Le projet favorise la mixité (activités économiques)	0	/
Le projet favorise la formation, la mise à l'emploi (domaines porteurs de la Région)	0	/
Le projet favorise la diversité (typologies de logements)	0	/
Le projet favorise les liens entre noyaux commerciaux	0	/
Population, santé humaine		
L'espace public permet des activités (avec ou sans équipement)	+	Appropriation de l'espace par les usagers (mise à disposition de mobilier, jeux, étang de baignade ...).
L'espace public est confortable, sécurisant	+	Meilleure qualité de vie pour les passants et logements à proximité. Sécurité des usagers (piéton/vélo).
Le projet favorise l'accessibilité des espaces verts	+	Couverture des voies et création d'un espace verdurisé
Diversité biologique (faune et flore)		
De nouvelles structures naturelles sont créées pour contribuer à connecter le maillage vert à l'échelle supra-locale	+	Création d'un espace verdurisé pouvant contribuer au maillage vert.
Le projet valorise les espaces verts existants et favorise le développement de la biodiversité	+	Augmentation des surfaces plantées (car possibilités sur la couverture des voies) pouvant être favorables à la biodiversité.
Sols		
Des mesures sont prises pour prévenir de nouvelles pollutions du sol	0	/
Le projet favorise la désimperméabilisation et restauration des sols 'morts'	-	Imperméabilisation accrue (couverture des voies et donc des abords perméables).

Eaux		
Les éléments de maillage bleu et pluie sont développés, remis ou conservés à ciel ouvert	+	Création d'un étang de baignade pouvant contribuer à alimenter le maillage pluie.
Le projet limite l'impact sur le cycle de l'eau, en imperméabilisant le moins possible	-	Imperméabilisation accrue (couverture des voies et donc des abords perméables). Perte de surfaces en pleine terre potentiellement disponibles pour l'infiltration.
Les eaux de ruissellement sont rejetées dans le milieu naturel (maillage bleu/pluie existant)	0/+	Bénéfique pour la gestion des eaux pluviales, même si minime car pas en pleine terre.
Qualité de l'air		
Le projet minimise les nuisances des activités sur le logement	0	/
La végétation est maximisée	+	Amélioration locale de la qualité de l'air (augmentation des surfaces plantées).
Facteurs climatiques		
Les espaces ouverts bénéficient d'ombrage provenant de la végétation, et de la présence d'eau à ciel ouvert. La végétation et l'humidification participent à la création d'îlots de fraîcheur	+	Amélioration sensible (zones ombragées, étang) ; la végétation et les plans d'eau offrent un rafraîchissement local lors des jours de chaleur.
Environnement sonore et vibratoire		
Les différentes affectations sont implantées en fonction de leur sensibilité au bruit	0	/
Les éléments construits limitent l'impact d'une source sonore	+	Atténuation des nuisances sonores liées au passage du train.
Une majorité des logements exposés à un Lden supérieur à 55dB(A) disposent d'une façade calme	0	/
Gestion des ressources (énergie, déchets)		
La mise en œuvre du projet permet une flexibilité et réversibilité	0	/
Le projet maximalise les sources d'énergies renouvelables	0	/
Le projet favorise l'alimentation durable	0	/
Le projet permet une gestion durable des déchets	0	/

Evaluation au regard du scénario tendanciel

Le fait de ne pas mettre en œuvre le CRU6 impliquerait le maintien à l'air libre des voies de chemin de fer, tel qu'en situation existante.

Cela aurait pour conséquence une perte de qualité de l'espace public (zone de détente, de confort, ...), mais permettrait le maintien des bénéfices environnementaux actuels, notamment via la présence de talus en pleine terre et d'une végétation importante.

Conclusions

Ce projet de couvrir les voies de chemin de fer aurait un impact attendu globalement positif du point de vue social, par le biais notamment du développement d'activités sociales et récréatives, une réappropriation des lieux par les habitants (zones de détente, promenade, jeux, ...).

Ce projet contribuerait à augmenter les surfaces plantées (car possibilités sur la couverture des voies) pouvant être favorables à la biodiversité et participerait de ce fait (à sa hauteur) au réseau écologique local.

Cependant, son impact en matière économique apparaît négatif, avec notamment un coût élevé d'exécution, ainsi qu'un coût élevé d'entretien (de l'infrastructure, végétation, parterres, mobilier, ...). La réalisation d'un tel projet impose également de nombreuses contraintes techniques pour Infrabel.

Du point de vue environnemental et écologique, la couverture des voies entraînerait la perte de surfaces en pleine terre potentiellement disponibles pour l'infiltration. Or les talus des chemins de fer ont une valeur à ne pas négliger (corridor écologie, maille verte, biodiversité...).

Recommandations

Général :

- Mettre en œuvre la promenade en bordure des talus, en lieu et place d'une couverture de tranchée