

**Procédure de modification du Plan régional d'Affectation du Sol  
(art.27§2 du CoBAT)**

**en vue de permettre la réalisation du projet dit**

**"DIABOLO":**

nouvelle liaison ferroviaire entre la Région de Bruxelles-Capitale  
et l'aéroport national

**Avis de la Commission régionale de développement**

**7 juin 2007**

Vu l'inscription du projet "diabolo" dans le cadre du plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB, prévoyant l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Zaventem;

Vu que le projet d'infrastructure du diabolo a fait l'objet d'une demande de certificat d'urbanisme accompagnée d'une étude d'incidences, terminée en juillet 2005 ;

Vu que les incidences sur l'environnement (nuisances sonores et visuelles, vibrations, construction du viaduc, nuisances du chantier sur le village de Haren,...) ont été étudiées en détail dans l'étude d'incidences ;

Vu que le projet d'infrastructure a été adapté (nouvelle demande de certificat d'urbanisme en décembre 2005) en tenant compte des recommandations de l'étude d'incidences, afin de réduire au minimum les incidences négatives du projet, à savoir notamment :

- amélioration de l'intégration visuelle des ouvrages et optimisation de l'aspect visuel ;
- remplacement par des viaducs des hauts remblais prévus entre le boulevard de la Woluwe et la rue du Witloof ;
- remplacement par un viaduc "classique" de la structure de pontage en béton prévue au dessus de la rue de Verdun ;
- conception plus esthétique des ouvrages d'art (viaducs) en utilisant des structures plus légères (piles plus fines en forme 'Iris') ;
- proposition de rachat et de démolition de quelques habitations de la rue de Verdun ;
- réaménagement d'un parking de la société Arval ;
- réaménagement des rues de Verdun, du Witloof et du Pré-aux-Oies après les travaux ;
- réalisation de plantations le long de la rue du Pré-aux-Oies ;
- recommandations complémentaires concernant l'acoustique, les vibrations, la sécurité des personnes, l'aménagement des espaces verts et la restauration du maillage écologique ;

Que les recommandations de l'étude ont été prises en compte dans la nouvelle demande de certificat d'urbanisme, prévoyant toutes les mesures, notamment de réduction de l'impact visuel et sonore (écrans de verdure, écrans anti-bruit,...) ;

Que les modélisations de l'étude d'incidences en matière de bruit et de vibrations ont démontré que le projet n'implique aucun dépassement des valeurs de référence fixées par la convention environnementale entre la SNCB et la Région (65 décibels en journée et 60 décibels la nuit) et que les niveaux de vibrations mesurés sont inférieurs aux seuils définis dans la norme de référence DIN 4150 ;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ouvrant la procédure de modification partielle du PRAS ;

Vu le rapport d'étude de terrain réalisé par la direction Planification de l'AATL, les photos et les plans ;

Vu que le périmètre touché par le projet de modification du PRAS ne concerne qu'une petite zone au niveau local ;

Que la zone concernée ne comprend en effet que trois îlots inscrits en zone d'industrie urbaine au plan régional d'affectation du sol, entre la zone ferroviaire de Schaerbeek Formation et la limite régionale ;

Que le périmètre concerné par le projet de modification du plan est très peu construit et peu peuplé et qu'en conséquence l'impact sur l'habitat et les activités économiques est très limité ;

Qu'aucun élément du patrimoine culturel ou naturel remarquable n'est touché par le projet (pas de bien protégé ou classé dans le périmètre concerné par le projet, ni un élément représentant un intérêt biologique particulier) ;

Etant donné que le projet "diabolo" a déjà fait l'objet d'une étude d'incidences dont les recommandations ont été intégrées dans le projet d'infrastructure, la Commission estime que la modification projetée du plan régional d'affectation du sol en vue de permettre la réalisation du projet "diabolo" n'a pas d'incidences notables sur l'environnement.

En conséquence, elle estime inutile de faire un rapport sur les incidences environnementales de cette modification.