

M.R.B.C. – A.A.T.L. – D.U.
Monsieur André VITAL
Fonctionnaire délégué
Région de Bruxelles-Capitale
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : DU 04/PFD/190579 (M. A. Vital)
N/réf. : AVL/ah/BXL-4.108/s436
Annexe : 1 dossier comprenant 24 plans, 1 classeur A4, doc. A3

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : BRUXELLES. Demande de permis d'urbanisme relative au tronçon situé en Région bruxelloise du désenclavement nord de l'Aéroport Bruxelles-National.

En réponse à votre courrier du 27 mai 2008 sous référence, réceptionné le 29 mai dernier, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 11 juin 2008 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis les **remarques** suivantes.

La demande de permis d'urbanisme porte sur la réalisation de la partie située en Région bruxelloise du projet de « désenclavement » nord de l'aéroport de Zaventem, appelé « projet Diabolo ». Le dédoublement de l'actuelle ligne de chemin de fer n° 25 par la 25N doit permettre de transformer la gare de l'aéroport (actuellement aménagée en cul-de-sac et reliée à la jonction Nord-Midi par une seule voie) en gare de passage. La nouvelle ligne ferroviaire dont l'aménagement est déjà en cours en Région flamande, augmentera également la capacité du réseau ferroviaire régional (RER), national (IC/IR) et international (TGV).

En région bruxelloise, l'aménagement de la ligne 25N suppose la construction d'un remblai soutenant le pont franchissant le boulevard de la Woluwe ainsi que la construction d'un viaduc raccordant les nouvelles voies à la ligne 26 (RER). L'intervention la plus importante consiste toutefois en la construction d'un viaduc à double voie surplombant les rues du Pré aux Oies et de Verdun ainsi que les lignes 26 et 26/1, déjà aménagées sur des talus. Il surplombera également le site de l'Atelier central d'Infrastructure de la SNCB pour se raccorder ensuite aux voies de la gare de formation de Schaerbeek et à la jonction Nord-Midi. Ce nouvel ouvrage d'art, qui atteindra une hauteur de 19 m, aura un impact considérable sur le paysage urbain.

La partie bruxelloise du projet a déjà fait l'objet de deux certificats d'urbanisme, en 2005 et 2008. En date du 20/03/2008, le Gouvernement bruxellois a arrêté un projet de modification du PRAS portant sur le changement d'affectation en zone de chemin de fer d'une partie du territoire de Haeren en vue de la réalisation du projet Diabolo.

Les interventions projetées n'ont pas d'impact direct sur les biens protégés situés dans la zone concernée par l'intervention ou à proximité directe de celle-ci (le site du Moeraske, la ferme du Castrum et l'église Sainte-Elisabeth de Haeren). ***Néanmoins, la réalisation des viaducs et des remblais constitue une intervention de grande envergure dont l'impact sur le paysage urbain sera très marqué, y compris sur certains biens non protégés mais qui revêtent toutefois une valeur patrimoniale certaine.***

Bien que ces biens ne soient pas tous directement menacés par le projet, plusieurs bâtiments industriels, des constructions liées aux chemins de fer et des habitations verront leur contexte urbanistique radicalement changer suite à l'implantation des nouvelles lignes ferroviaires.

En conséquence, une réflexion doit dès à présent être menée, aussi bien par la SNCB que par la Région et par la Ville de Bruxelles, sur la reconstruction et la revalorisation des zones concernées par le projet. Le redéveloppement de celles-ci devra être géré à travers une approche paysagère mettant en valeur les éléments les plus caractéristiques des lieux et qui s'attachera en particulier à la gestion des situations transitoires dans un territoire en voie de mutation.

Une attention particulière devra être portée à l'entretien et à la conservation à long terme des différents ponts de chemin de fer existants, aux différentes constructions comprises dans le site de la Gare de formation et de l'Atelier central d'Infrastructure (ACI) ainsi qu'au contexte urbanistique de ce dernier (clôture et rues pavées qui l'entourent) :

- l'Atelier de traction Diesel (ATD) aujourd'hui en cours de désaffectation qui pourrait un jour être rattaché au futur musée du chemin de fer,
- l'Atelier de traction Electrique (ATE), en usage,
- le bâtiment administratif, parfaitement adapté à sa fonction de bureaux, de réfectoire, etc.,
- les maisons situées en bordure du site,
- un château d'eau (unique exemplaire en Belgique de la technique INTZE – datant d'autours des années 1880) et la cabine d'aiguillage, situés hors du site 'Diabolo'

Ces éléments sont compris dans le périmètre de la zone de développement du futur Plan directeur pour la gare de formation de Schaerbeek. ***La C.R.M.S. insiste pour que ce plan prenne en compte la valeur patrimoniale et paysagère des ponts et des sites occupés par les chemins de fer comme des atouts en complément de leurs potentialités économiques.***

L'implantation du viaduc risque également de fragiliser le quartier situé entre les rues du Witloof et de Verdun où, à court et à moyen terme, plusieurs maisons d'habitation disparaîtront. L'ensemble des anciennes entreprises Wanson (rue du Witloof / boulevard de la Woluwe), qui est actuellement à l'abandon, risque de se détériorer davantage suite à la construction d'une des piles du viaduc sur le site alors que des immeubles de bureaux très caractéristiques du style moderniste méritent d'y être conservés. Dans cette zone également, ***la cohérence urbanistique perturbée par les grands travaux d'infrastructure devra être restituée à travers une gestion paysagère mettant en évidence les points forts du quartier, à savoir les ponts et les talus de chemin de fer ainsi que les bâtiments modernistes spectaculaires du site Wanson.***

Enfin, au regard des remarques susmentionnées, ***il est regrettable que la réflexion sur l'esthétique des ouvrages d'art se soit limitée à une recherche sur le tablier et la forme des piles du viaduc (avec une allusion très subjective à l'iris bruxellois) plutôt que de tabler sur la contextualisation et la mise en situation de l'ouvrage d'art par rapport à un paysage global.*** La topographie et le passé industriel des lieux auraient pu guider une approche plus ambitieuse et à la mesure de ce vaste territoire, au lieu de se présenter comme une intervention convenue et répétitive. Selon la C.R.M.S. on a manqué de mettre en œuvre un travail d'ingénierie qualitatif pouvant intégrer dans son approche les spécificités des nouveaux moyens de transport et les caractéristiques des espaces existants, ce qui constituait le défi majeur du projet en Région bruxelloise.

Veillez agréer, Monsieur le Fonctionnaire délégué, l'expression de nos sentiments distingués.

A. VAN LOO
Secrétaire

G. VANDERHULST
Président f.f.