

MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Monsieur A. VITAL
A.A.T.L. – Direction de l'Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : D.U. : 15/PFU/165544
D.M.S. : /
N/réf. : AVL/CC/BXL-2.1154/s.456
Annexes : 1 dossier + 2 photos N/B

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : BRUXELLES / SCHAERBEEK. Rues du Progrès / du Pavillon. Etablissements Aubert-Blaton. Extension de la capacité ferroviaire dans le quadrilatère de Bruxelles.
Demande de permis unique – Avis conforme de la CRMS
(Dossier traité par André Vital à la D.U. / Ph. Piereuse à la D.M.S.)

En réponse à votre lettre du 27 avril 2009 sous référence, reçue le 28 avril, nous avons l'honneur de vous communiquer ***l'avis conforme favorable sous réserve*** émis par notre Assemblée, en sa séance du 6 mai 2009, concernant l'objet susmentionné.

La demande porte l'extension de la capacité ferroviaire dans le quadrilatère de Bruxelles et, en particulier sur :

- des travaux relatifs au nouvel embranchement L161/3 à l'est, vers la rue du Pavillon (partie sud) et démolissant la partie d'Aubert-Blaton proche du talus actuel ;
- des travaux relatifs à la construction d'une nouvelle voie A I36N à l'ouest du domaine ferroviaire, vers la rue du Progrès.

Dans les deux cas, il s'agit de réaliser un viaduc haut, permettant de croiser d'autres voies existantes sans cisaillement.

Le premier point appelle un avis conforme de la CRMS qui est interrogée en urgence sur un dossier comprenant 5 plans et une note de présentation. Les documents examinés ne comprennent donc pas la demande initiale ni l'étude des incidences environnementales qui ont entraîné une adaptation du projet.

Vu l'urgence, la CRMS a cependant décidé d'émettre son avis, les plans étant suffisamment explicites sur l'impact des travaux prévus quant au patrimoine et au paysage urbain.

1. Impact du projet sur le paysage urbain et les axes structurants de la ville

Le projet se fonde uniquement sur des critères d'ordre fonctionnel et technique sans prendre en compte, à aucun moment, le paysage urbain. Or, les modifications apportées à celui-ci sont majeures et auront un impact déterminant non seulement sur les quartiers fragilisés qui bordent actuellement les voies de chemin de fer mais aussi, à un niveau beaucoup plus global, sur les espaces publics structurants de la ville. Ainsi, par exemple, les interventions prévues dans l'axe de la rue des Palais (extension de l'assiette des voies) formeront le fond de perspective d'une composition urbanistique majeure: elles seront visibles depuis l'église Royale Sainte-Marie, à 1km de distance de là !

Or, le dossier ne donne aucune indication, sur ce qui constituera ce fond de perspective. C'est à cet endroit que se trouve aussi, le long des voies, un bâtiment technique (ancienne cabine électrique n°III, 1937), construction d'aspect aérodynamique, conçue sur pilotis, comme un mirador. Il s'agit d'un édifice réalisé par la SNCB alors que le célèbre architecte et designer Henry van de Velde était, depuis 1933, conseiller esthétique des Chemins de fer belges, tant pour les bâtiments et le matériel ferroviaire que pour leur équipement. Le fameux B de l'ancienne SNCB, toujours utilisé actuellement, fut dessiné par van de Velde, ainsi que les nouvelles voitures métalliques de l'époque et leur aménagement intérieur. Il conviendrait donc de correctement documenter ce pavillon et de vérifier si sa démolition (qui n'est pas motivée dans la demande) est indispensable.

La CRMS peut comprendre que des restructurations difficiles à arbitrer doivent parfois répondre à l'évolution de la ville. Toutefois, elle estime que la Région a alors l'obligation de vérifier le bien fondé des solutions sur le long terme et d'exploiter au maximum le parti qu'elle peut tirer de ces changements pour améliorer certaines situations peu satisfaisantes à l'échelle locale et à l'échelle globale. La présente demande ne répond à aucune de ces préoccupations essentielles alors que le remembrement des espaces publics, leurs connexions et l'étude paysagère auraient dû constituer des points forts de la réflexion.

En dehors des questions de la connectivité du tissu urbain et du traitement de l'axe de la rue des Palais qui doivent être rencontrés prioritairement pour ne pas entraver la dynamique régionale, deux points exigent impérativement une étude supplémentaire: le site industriel Aubert-Blaton et la rue du Progrès.

2. Aubert-Blaton (avis conforme de la CRMS)

Dès 2005, CRMS a émis un avis fermement négatif sur le principe même de démolir le bâtiment situé rue du Pavillon, à proximité des infrastructures ferroviaires (le 27-04-**2005**). Cette prise de position effectuée en temps utiles était motivée par le fait qu'un des bâtiments à démolir constituait le 3^e côté de la cour d'entrée si caractéristique de cet ensemble industriel remarquable. En bouleversant totalement la perception et la lisibilité d'une implantation industrielle très caractéristique du XIX^e siècle, cette destruction ne pouvait qu'entraîner une perte de sens de cet ensemble.

Au cours de l'étude d'incidence, une visite sur place a été effectuée à l'initiative de la Direction des Monuments et des Sites à l'issue de laquelle un léger déplacement du dispositif des voies a été suggéré pour sauver le bâtiment ouest d'Aubert-Blaton (9-01-**2007**). Une vérification de cette hypothèse de travail a été proposée au demandeur. Le projet actuel fait effectivement mention d'un ouvrage légèrement déporté vers l'ouest, mais pas suffisamment pour sauver le bâtiment.

Deux hypothèses de viaduc sont proposées (plans A11 et a11), l'une basée sur des piles doubles, évoquant un arc en plein cintre (qui renverrait à l'écriture architecturale de l'industrie protégée), l'autre prévoyant des piles uniformément espacées, un encorbellement latéral étant prévu pour écarter l'axe des piles de l'axe de la voie. La CRMS écarte d'office la solution avec arcs en plein cintre qui s'apparente à un « collage » dénué de sens. Loin de tout mimétisme facile, l'étude du viaduc (la forme de l'ouvrage d'art, celle du tirant d'air du passage sous voie, le choix des matériaux) auraient dû participer d'une réflexion sur la bonne connexion des quartiers, sur le paysage urbain et sur le contexte particulier. Ce n'est pas le cas de la solution proposée qui ne motive pas les choix retenus quant à ces éléments importants pour le devenir de la ville. Il est donc nécessaire de poursuivre cette étude.

Le fait que l'étude d'incidence ne soit pas jointe au dossier transmis à la CRMS ne lui permet pas d'apprécier si l'effort consenti par le demandeur pour sauver le site industriel protégé est bien maximum. En tout état de cause, dans le projet déposé, le viaduc empiète sur une très petite partie du bâtiment inscrit sur la liste de sauvegarde. Par ailleurs, le Gouvernement, qui a arrêté la protection de l'ensemble Aubert-Blaton pour ses qualités exceptionnelles, est maintenant confronté à la question de le détruire.

La CRMS ne peut comprendre une telle contradiction dans le chef de l'exécutif régional (déjà sanctionnée par le Conseil d'Etat à propos du PU délivré sur la ZIR Charle Albert, à Boitsfort). Toutefois, elle est également attentive à l'intérêt public qui est défendu ici. Elle souhaite ne pas empêcher le projet de liaison ferroviaire en question s'il est impératif et viable à long terme, mais bien favoriser son amélioration en sorte qu'il réponde non seulement aux exigences techniques du demandeur mais aussi aux exigences urbaines de la capitale de l'Europe. **Par conséquent - et sans préjuger du fait qu'un effort supplémentaire permettrait éventuellement de conserver le bâtiment en totalité - la CRMS pourrait autoriser la destruction partielle de l'immeuble de la rue du Pavillon (par exemple jusqu'à la ligne du faite de toiture), pour autant que le demandeur résolve la question de la stabilité tout en respectant les contraintes qui s'appliquent à la conservation d'un bien protégé. Cette réserve est une condition sine qua non de la délivrance du permis.** La CRMS apportera évidemment toute sa compétence et sa bonne volonté à la mise au point d'une solution adéquate.

En effet, une telle intervention prendrait éventuellement du sens si, entre la partie conservée du bâtiment et le viaduc, on reconstituait les locaux qui se trouvent à cet emplacement actuellement. En effet, le site Auber-Blaton a été conçu comme une vitrine de cette entreprise vue depuis le train. Aujourd'hui, le développement du réseau ferré oblige de passer à travers le bâtiment. L'idée serait de montrer qu'il s'agit bien d'un « accident » inhérent à l'évolution de la ville et que l'on exploite cet accident pour renouer avec la stratégie d'implantation de cette industrie à l'origine. Le train passera donc – littéralement - à travers un bâtiment industriel.

3. Rue du Progrès (avis non conforme)

C'est sur la destruction de ce tronçon de rue que les dégâts seront les plus importants au niveau des quartiers. Le viaduc prévu déborde progressivement de l'emprise ferroviaire actuelle, ce qui nécessitera la démolition du front bâti situé à l'est de la rue du Progrès. Ce front, qui n'est pas dénué d'intérêt quant au bâti existant, a surtout l'immense qualité d'isoler la rue des infrastructures ferroviaires et de protéger un tant soit peu la vie du quartier.

Plus au nord, près de la rue Masui prolongée, le viaduc projeté atteindrait une altitude suffisante pour passer au-dessus de voies existantes.

Tout le problème vient donc du fait que la face est de la rue du Progrès serait détruite sur un tronçon stratégique sans qu'il y ait de véritable réflexion sur le réaménagement. Le site des maisons démolies serait engazonné - une éventuelle reconstruction n'étant « pas de la compétence de TUCRAIL ». Cette proposition n'est pas acceptable. Une concertation doit être mise en place (entre le demandeur, la commune et la Région) et une solution à l'impact déstructurant des travaux au niveau du quartier et du paysage urbain doit être proposée préalablement à l'obtention du permis. Il serait aussi raisonnable de prévoir un contrat de quartier pour favoriser la prise en charge de cette question à une échelle plus cohérente (sur le périmètre commun à deux communes)

En effet, divers problèmes complémentaires se posent comme :

- La reconstruction partielle des lieux après travaux (pas pour du logement, vu la proximité et la hauteur du viaduc), la profondeur disponible depuis l'alignement étant comprise en 8 et 20 m ;
- Le traitement paysager des espaces résiduels (+ sécurité) ;
- Le réaménagement des espaces sous voies ;
- La construction de logements nouveaux sur un site proche ;
- La rénovation/reconstructions de bâtiments à l'abandon rue des Palais à proximité immédiate de la place Masui ;
- Le déclassement de la rue Masui prolongée ;
- La rénovation des espaces publics.

4. Conclusion :

L'approche du demandeur n'a pas été effectuée à la bonne échelle. Le périmètre d'intervention est limité à l'assiette des voies, alors que l'impact des travaux sera manifestement très lourd tant au niveau global de la ville (axe rue des Palais) que sur l'échelle locale du quartier (rue du Progrès).

Les conséquences du projet ont largement été sous-estimées : la demande n'apporte aucun remède à la déstructuration qui résultera des travaux projetés. La réflexion est également insuffisante sur la problématique de la conservation du patrimoine protégé. L'étude doit donc être poursuivie en prenant spécifiquement en compte les points précis évoqués ci-dessus car il en va du bon développement futur de la Région. La CRMS se tient à la disposition du demandeur pour poursuivre cette réflexion et mener le projet à bonne fin.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

G. VANDERHULST
Président f. f.

Copies à : - A.A.T.L. – D.M.S. : M. Ph. Piereuse, Mme M. Kreutz
- A.A.T.L. – D.U. : M. A. Goffart
- Concertation de la Commune de Schaerbeek