

Monsieur Albert GOFFART
Directeur A.A.T.L. – D.U.
Région de Bruxelles-Capitale
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : DU : 15/pfu/165544
DMS : /
N/réf. : AVL/ah/BXL-2.1154/s486
Annexe : 1 dossier comprenant 1 doc A4

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES / SCHAERBEEK. Rue du Pavillon. Etablissements Aubert-Blaton. Extension de la capacité ferroviaire dans le quadrilatère de Bruxelles. Avis faisant suite à l'introduction d'un dossier modificatif en application de l'article 191 du Cobat.

En réponse à votre courrier du 16 septembre 2010 sous référence, réceptionné le 20 septembre dernier, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 6 octobre 2010 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a formulé les **remarques** suivantes.

En date du 6/05/2009, la Commission s'était prononcée sur la demande de permis unique portant sur l'extension de la capacité ferroviaire du quadrilatère situé au nord de la Jonction. Un des volets du projet consiste à créer un embranchement supplémentaire à la ligne 161 Bruxelles-Namur donnant lieu à l'extension vers l'est de la zone ferroviaire à hauteur de Schaerbeek. Le viaduc enjambant la rue du Pavillon empêcherait la conservation de l'entièreté de la conciergerie des établissements Aubert-Blaton inscrits sur la liste de sauvegarde par arrêté du 22/01/1998.

Dans son avis conforme, la CRMS avait autorisé la destruction partielle éventuelle de l'immeuble de la conciergerie, par exemple jusqu'à la ligne du faîte de toiture, pour autant que le demandeur résolve la question de la stabilité et tout en respectant les contraintes qui s'appliquent à la conservation d'un bien protégé.

Suite à cet avis, la Direction de l'Urbanisme invitait le demandeur à introduire des plans modificatifs en application de l'article 191 du Cobat. Par courrier du 26/11/2009, elle demandait de fournir des plans et des coupes des raccords entre le bâtiment protégé et le nouveau viaduc. En réponse à cette question, trois solutions ont été examinées par le bureau d'étude :

1. la démolition de la conciergerie à partir du premier étage, sur la largeur interceptée par le nouvel ouvrage d'art portant une des voies déplacées ;
2. la démolition d'une tranche à l'ouest du bâtiment sur toute sa hauteur et sur environs un tiers de sa largeur ; la démolition se ferait selon l'alignement du mur intérieur longitudinal ;
3. la démolition totale de la conciergerie suivie de sa reconstruction sur le site, translatée 9 m vers l'est.

A l'instar du bureau d'étude, la Commission écarte d'office la démolition / reconstruction du bien puisque cette solution porterait préjudice à l'organisation de la cour d'entrée et bouleverserait ainsi la lisibilité l'implantation industrielle. En raison des problèmes de stabilité et d'étanchéité sous le pont posés par la solution n° 1, celle-ci est également rejetée. **Par conséquent, la CRMS demande à Infrabel de poursuivre la réflexion sur le projet à partir de la solution n° 2.**

Pour rappel, le site Aubert-Blaton a été conçu comme une vitrine de l'entreprise vue depuis le train. L'avis conforme de la Commission était motivé par l'idée de montrer que le passage du train à cet endroit constitue bien 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. C'est la raison pour laquelle elle avait demandé que le train passe donc – littéralement – à travers un bâtiment industriel : le projet n'aura donc pas comme objectif de traiter la conciergerie comme un bâtiment « fini ».

Les travaux entrepris sur le bien protégé devront faire l'objet d'un dossier de restauration / transformation introduite en bonne et due forme. L'intervention se fera en tenant compte des points suivants :

- **Les proportions soubassement / façade figurées sur les dessins actuels sont erronées. Le projet devra donc être adapté en conséquence.**
- **Le dossier devra comprendre un relevé exact du bâtiment existant (intérieur et extérieur)** de manière à évaluer la faisabilité de la solution proposée. Ceci permettra notamment de connaître le positionnement du mur de refend longitudinal par rapport aux baies aveugles et donc la pertinence de couper la façade à l'endroit proposé.
- Le mur intérieur longitudinal sera transformé en nouvelle façade arrière. **Toutefois, il est important de conserver les traces de son état existant et de sa fonction actuelle** comme mur intérieur. Ainsi les marques de l'arrachage des murs de refend transversaux devront rester visibles tout comme les baies de portes qui seront murées.
- **La conservation de la toiture doit être examinée plus en détail.** Le faîte de la toiture n'étant pas nécessairement à la verticale du mur de refend longitudinal, la reprise de la charpente existante ainsi que la question des écoulements d'eaux devront être étudiées.
- La Commission comprend qu'il est impossible de conserver in situ le rez-de-chaussée de la partie ouest. **Elle demande néanmoins d'étudier la faisabilité de démonter cette partie de la façade pour la reconstituer sous le nouveau pont.**

Enfin, et de manière générale, la CRMS doit constater que ce dossier ne fait toujours pas état d'une réflexion sur l'intégration urbaine de ce développement ferroviaire dans un morceau de ville déjà fort fragilisé. Aucune réponse n'est apportée à cette question de fond, qui semble aussi importante que la manière de traiter le complexe Aubert-Blaton qui en fait partie.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

G. VANDERULST
Président f.f.