

Bruxelles Urbanisme et Patrimoine
Direction de l'Urbanisme
Monsieur Albert GOFFART
Fonctionnaire délégué
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / boîte 1
B – 1035 BRUXELLES

Bruxelles, le

V. Réf. : 15/PFD/648599
N. Réf. : AA/KD/40000179.610
Annexe : 1 dossier

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : REGION BRUXELLOISE. Demande de permis d'urbanisme portant sur l'extension du réseau de transports en commun vers le nord de la Région de Bruxelles-Capitale : réalisation d'un tunnel de métro souterrain, création de 7 stations de métro, nouveau dépôt STIB, réaménagements des espaces publics environnants et abattages de 266 arbres. (Dossier traité par M. Fr. Guillan y Suarez et Mme Fr. Ovens – D.U.)

Remarques de la CRMS

En réponse à votre lettre du 12 septembre 2017, en référence, reçue le 12 septembre, nous vous communiquons **les remarques** émises par notre Assemblée, en sa séance du 4 octobre 2017, et concernant l'objet susmentionné.

La CRMS ne se prononce pas sur la pertinence du tracé dont le principe fut décidé par le Gouvernement bruxellois en 2013 et précisé le 8 mai 2014 (mode constructif avec TBM de 10 m de diamètre de forage et localisation des stations).

En ce qui concerne la présente demande, la CRMS formule des remarques générales pour l'ensemble du projet. Celles-ci visent principalement les aménagements de surface, en particulier en relation avec les accès au sein des parties réalisées en « cut and cover », complété par l'impact qu'aurait la signalétique urbaine de la STIB sur le patrimoine (en particulier sur l'Hôtel communal de Schaerbeek qui est classé et sur le square François Riga qui fait l'objet d'une demande de protection) ainsi que le choix des revêtements de sol et plantations.

La CRMS a également formulé des remarques et des recommandations spécifiques sur la station Colignon eu égard au contexte patrimonial environnant.

La CRMS a par ailleurs émet un avis défavorable sur le projet d'un « cut and cover » intégral au niveau du square François Riga en raison de son intérêt patrimonial majeur pour cette partie de la ville et de la valeur d'usage indéniable que représente le square pour les Schaerbeekoises. Elle demande de réétudier ce volet du dossier (voir plus loin).

Les autres stations font l'objet de remarques ponctuelles, ainsi que le tronçon concernant la mise en œuvre du passage sous les voies, entre les puits 5 et 6 (proximité Gare du Nord, demande de PU distincte).

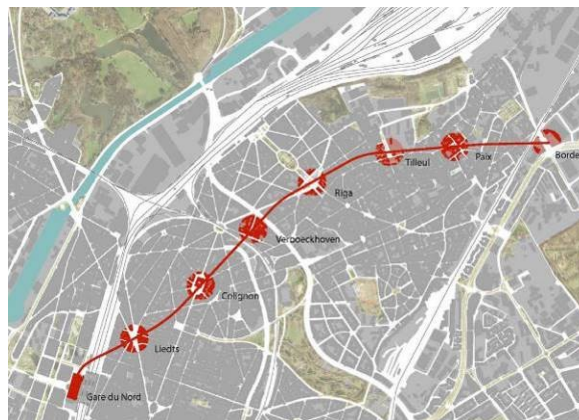
L'avis de la CRMS est sollicité car le tracé de liaison de transport en commun souterraine nord-sud intervient dans plusieurs ZICHEE et espaces structurant mais également dans plusieurs zones de protection de biens classés.

Rappel des avis antérieurs de la CRMS

- Pour le tronçon nord (NB, Nord – Bordet) : une réunion préparatoire s’est tenue en 2014 à laquelle la CRMS avait demandé de participer à la démarche d’élaboration, compte tenu de la valeur patrimoniale de la plupart des sites concernés. Cette demande est restée sans suite.
- Pour le tronçon central : depuis plus de dix ans, la CRMS a rendu différents avis relatifs aux boulevards centraux et leur piétonisation partielle (par exemple, les nouvelles issues en voirie et leur architecture).
- Pour le tronçon sud (AA, Anneessens – Albert) : la CRMS a rendu un avis relatif à la station Constitution et ses accès dans l’avenue de Stalingrad (cf. avis du 18/11/15). La CRMS a également participé à la procédure d’accompagnement du projet de tunnel tram sous le parc de Forest, entre Albert et la place de Rochefort. Ce dernier projet semble abandonné, au profit d’un itinéraire de surface en voirie, avenue Besme et ensuite Reine Marie-Henriette. Le tunnel s’intégrait dans un projet de rocade via Paepsem dans l’avant-projet de PRDD de 2013, le tout a disparu dans le projet de PRDD de 2016.
- Pour la totalité du parcours, la CRMS a émis un avis sur la demande de modification du PPA en date du 13 septembre 2017. Cet avis ne comprenait pas de remarques sur la carte 6 (le tracé) mais portait exclusivement sur la carte 3 (modifications d’affectation à Riga et à Bordet – Dépôt).

Projet

La demande vise la création d’un tunnel de métro souterrain, la création de sept nouvelles stations, à savoir Liedts, Colignon, Verboeckhoven, Riga, Tilleul, Paix et Bordet, ainsi qu’un nouveau dépôt à Haeren. Elle comprend aussi le réaménagement des espaces publics environnants et l’abattage de 266 arbres et de diverses replantations.



La présente demande concerne spécifiquement la partie nord du tracé, à l’exception du tronçon construit sans TBM (Tunnel Boring Machine), depuis la gare du Nord (puits P6 et passage sous les voies), jusqu’au puits P5 rue d’Aerschot, là où le TBM venant de Bordet (puits P0) doit être démonté et extrait, et qui fait l’objet d’une demande de PU distincte. C’est là où la réunification de la rue Rogier devrait être envisagée et pour laquelle la CRMS a demandé une adaptation du PRAS (cf. voir plus loin et avis du 13/09/17).

Pour rappel, la CRMS ne se prononce pas sur la pertinence du tracé dont le principe fut décidé par le Gouvernement bruxellois en 2013 et précisé le 8 mai 2014 (mode constructif avec TBM de 10 m de diamètre de forage et localisation des stations). La demande de PU n’est d’ailleurs pas accompagnée d’un RIE comparant les différentes techniques possibles. La Commission s’est principalement attachée aux aménagements de surface et le raccord avec le réseau viaire (espaces structurants), au patrimoine classé (et zones de protection), celui inscrit à l’inventaire, et aux conséquences du projet en matière de patrimoine.

Chaque station comporte une partie réalisée en « cut and cover » (fouille ouverte) partant de la surface jusqu'au niveau des quais. Cette partie accueille les circulations verticales et les installations techniques. En partie basse, cet ouvrage est complété de tunnels réalisés par galeries horizontales successives, qui, *in fine* constitueraient un dispositif ovoïde sans déstabiliser le sol. L'ensemble devrait permettre la réalisation de quais de 95 m de long et de 4 m de large. Seules les stations Riga et Tilleul seraient réalisées intégralement en « cut and cover ». Le projet comprend également la réalisation de « façades de quai » (perronwanden), en raison de la future automatisation du métro.

Remarques générales de la CRMS

- Les mesures de sécurité sont étudiées à la fois à un niveau global (défaillances techniques, actions criminelles, etc.) ainsi que station par station. Dans ce cas-ci, ces mesures semblent toutefois incomplètes dans les aménagements de surface. Il manque, par exemple, les bollards de sécurité et autres dispositifs techniques devant les escaliers prévus place Colignon. De la même façon, les simulations 3D ne reproduisent aucun dispositif de signalétique de la STIB. Il est pourtant évident qu'ils ne manqueront pas d'apparaître de manière importante et très visible au préjudice de la bonne lisibilité du patrimoine.

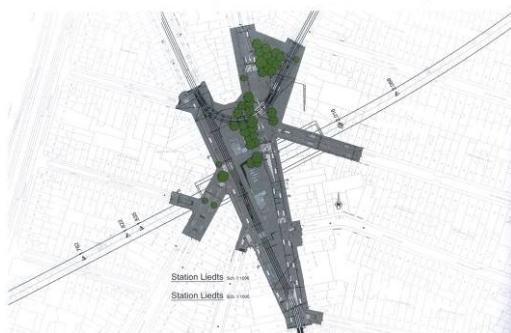
La CRMS demande que l'installation de ces dispositifs fasse l'objet d'un accompagnement de la part de la DMS et de la CRMS.

- La CRMS demande aussi d'étudier judicieusement l'implantation des arbres au moment des plans définitifs en respectant les principes d'aménagement urbain suivant : ***respecter une distance suffisante par rapport aux façades, pas de plantations encombrant visuellement les axes et perspectives, opter pour des essences qui renforcent et structurent l'espace, privilégier la qualité à la quantité, privilégier des sujets de 1^{ière} (ou de 2^{ème}) grandeur, viser l'uniformité dans les formes et couleurs dans le cas des grands ensembles, concilier judicieusement plantations et parking pour riverains, etc.***

- ***De manière générale, la CRMS préconise un maximum de sobriété dans l'expression architecturale des stations ainsi que dans le choix des matériaux (formats, couleurs, finitions, dalles podotactiles, etc.). Elle demande d'éviter une trop grande diversité car cela perturbe la lisibilité spatiale des espaces publics et nécessite un entretien et une gestion complexes et peu aisés.***

Remarques particulières de la CRMS

1. Station Liedts



Bruciel

La place Liedts appartient au « Tracé royal » reliant le Palais royal au Château royal de Laeken, via la rue Royale (20 m), la place de la Reine (première rupture d'axe), la rue de Palais (20 m), la place Liedts (deuxième rupture d'axe), l'avenue de la Reine (traversées du chemin de fer et du canal, 20 m ensuite 35 m), le parvis de Notre-Dame de Laeken et enfin, après une baïonnette, l'avenue du Parc Royal.

La longue perspective sur l'église Notre-Dame de Laeken (185 m) débute place Liedts. Le tronçon de l'avenue de la Reine compris entre le canal et Liedts a été construit tardivement. L'itinéraire initial passait par la place Masui (soit la rue des Palais dans tout son développement), ce qui limitait la

perspective sur l'église au seul segment canal – parvis (800 m). Les ponts sur le canal et la traversée de la voie ferrée auraient pu constituer des obstacles visuels, mais ils furent délibérément mis en dehors de la perspective.

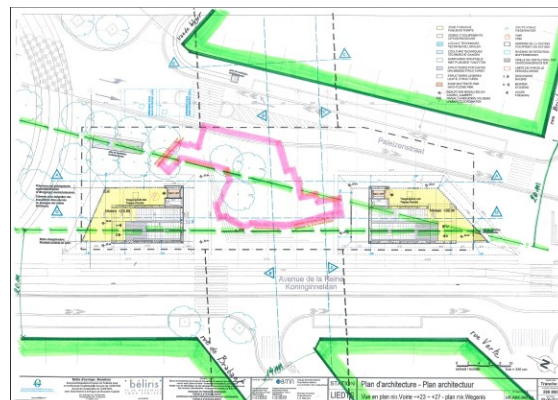
L'ensemble du Tracé Royal a fait l'objet en 1995 d'une « Charte d'aménagement » par la Fondation Roi Baudouin qui a cadré l'aménagement progressif des différents segments, en ayant pour constante, l'usage de la pierre bleue. Par ailleurs, le réaménagement de la place Liedts figure au CRU 2 « Botanique – Jonction – Nord » (fiche LB 13, pages 44-45 de ce dossier consultable sur <http://quartiers.brussels/doc/cru-svc-2>).

La station comporterait un « cut and cover » partiel, à partir duquel seraient creusés deux tunnels réalisés par galeries horizontales successives, à l'image de la plupart des autres stations. On obtiendrait ainsi la longueur nécessaire pour atteindre les 95 m de quai. Ce « cut and cover » occupe une partie significative de la place Liedts, sans toucher aux voies de trams existantes.

Pour respecter la logique de « Tracé Royal », la CRMS recommande de conserver une largeur libre de 20 m entre les édifices et les fronts bâtis opposés (en traits tiretés verts au plan ci-après). Les édifices et les plantations (arbres) mordent sur cette largeur voulue libre. Ce qui plaide pour leur déplacement. Pour l'édicule à droite sur ce plan, la CRMS suggère de donner une forme correspondant à l'angle des deux axes.

Un bunker datant probablement de l'immédiat avant-guerre (DAP, Défense Aérienne Passive) est présent sous la place (en rose). ***La CRMS ne s'oppose pas à sa démolition mais demande qu'il soit documenté (visite de la DMS, reportage photographique, avant et pendant la démolition, etc.).***

La Commission observe également la transformation en carrefour à angle droit de celui de la rue de Brabant et l'implantation d'un arbre dans l'axe de la rue. Il s'agirait d'un *Platanus acerifolia* dont la couronne irait au-delà des 15 mètres. ***Elle décourage un tel parti. En effet, en l'absence d'une taille régulière, l'implantation d'un arbre à cet endroit nuira progressivement à la visibilité de l'axe complet des rues de Brabant et Gallait, (là où la différenciation progressive des rues a déjà fait perdre toute notion de continuité). L'aménagement projeté de ce carrefour entravera également l'accès des services de secours . La CRMS décourage également le choix du granit comme revêtement de sol et demande l'usage de la pierre bleue, conformément aux prescriptions définies pour le tracé Royal.***





*Perspective encombrée par les ouvrages de la Jonction
Google Street View
Gallait)*

*Premiers aménagements : des îlots de verdure
décoratifs (tram = Axe Brabant –*

2. Station Colignon



Bruciel

La place Colignon appartient à l'axe monumental et majeur, long de 4,2 km, qui court de la place Royale à la gare de Schaerbeek. La création de cette artère majeure s'est effectuée en plusieurs phases. Elle comprend la rue Royale, la rue Royale Sainte-Marie, l'avenue Maréchal Foch et l'avenue Princesse Elisabeth. Elle est ponctuée de deux monuments classés, l'Eglise Royale Ste-Marie et la Maison communale de Schaerbeek et scandée par des espaces publics comme la place du Congrès, la Porte de Schaerbeek, les places de la Reine et Colignon, la place Eugène Verboeckhoven et la place Princesse Elisabeth.

Dès 1866, l'inspecteur voyer Victor Besme prévoyait, dans le cadre de ses plans pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise, d'élever un édifice monumental sur l'actuelle Place Colignon. Destinée à accueillir le nouvel hôtel communal, la place est conçue comme le noyau d'un nouveau quartier, dont le plan de voiries, dressé par l'ingénieur communal Bouchez, est adopté en 1881. L'hôtel communal, que l'on doit à l'architecte Jules-Jacques Van Ysendyckest, est construit entre 1884 et 1887. Dès 1887, la place sera aménagée et agrandie afin de l'harmoniser avec la taille de l'Hôtel communal tout en permettant une fluidité et une mobilité efficace autour de l'édifice de prestige. Afin de compléter cet aménagement, la commune lance un concours d'architecture pour la construction des parcelles bordant la nouvelle place. L'ensemble des façades primées furent achetées et élevées entre 1897

et 1902. Le reste de la place fut bâti dans les premières années du XXe siècle. La place et ses abords sont aujourd'hui compris dans la zone de protection de l'Hôtel communal qui est classé ; les façades du pourtour, fruit des concours de l'époque, ne sont pas classées mais font partie intégrante du patrimoine bruxellois.

La station de métro Colignon serait constituée d'une partie réalisée en « cut and cover » correspondant à une partie importante de la place. De ce « cut and cover » partirait un tunnel réalisé par galeries horizontales successives, sous l'Hôtel communal. Le projet prévoit de localiser les issues symétriquement par rapport à la composition de la place tout en dégageant complètement la façade de l'hôtel communal. Le périmètre du « cut and cover » a été défini en conséquence, en particulier pour les ascenseurs.

La CRMS félicite les auteurs pour une série de principe positifs sur lesquels se fonde le projet. Elle relève ainsi la suppression du parking existant devant le perron d'entrée, le dégagement du parvis de l'Hôtel communal, le choix de la pierre bleue pour l'ensemble de la place et le dégagement de la perspective vers l'église royale Sainte Marie.

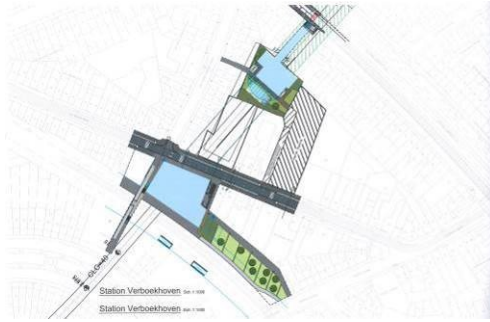
Pour autant, elle s'inquiète de l'impact qu'aura inévitablement la signalétique urbaine, et celle de la STIB, sur l'édifice classé, la place et les maisons remarquables des abords. Ces dispositifs ne sont pas documentés sur les simulations 3D alors qu'ils seront bien présents. Il en va de même pour tous les dispositifs techniques et de sécurité (parapets, bollards, potelets anti-stationnement, etc.). ***La CRMS insiste que pour que tous ces dispositifs soient limités au strict nécessaire et disposés le plus discrètement possible sur la place. Elle demande de lui soumettre ces informations et se tient disponible pour accompagner ce volet du projet.***

Par ailleurs, la CRMS n'encourage pas la plantation d'arbres dans les deux arrondis de la place car ils cacheraient les façades remarquables. Par ailleurs, plutôt que le Platanus x acerifolia, elle recommande le Magnolia kobus (type arbre et non multi-tronc).

Enfin, le projet prévoit un éclairage de bas en haut sur l'ensemble de la place. ***La CRMS demande de veiller à la qualité et à la sobriété de cet éclairage (neutre, doux, pas de couleur, pas d'effet spéciaux) et d'éviter la concurrence avec l'éclairage spécifique de l'Hôtel communal (notamment avec les spots enterrés).***



3. Station Verboeckhoven



Bruciel

La station Verboeckhoven s'étendrait de l'avenue Voltaire jusqu'au boulevard Lambermont (deux « espaces structurants »), en passant sous la L161 (future gare RER) et la rue Waelhem. Elle serait constituée de deux parties réalisées en « cut and cover » dans des intérieurs d'îlot aisément accessibles par les rues. Les deux parties seraient ensuite réunies par un tunnel réalisé par galeries horizontales successives passant sous la rue Waelhem.

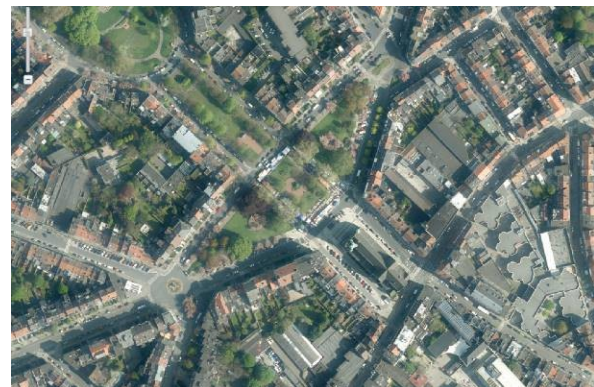
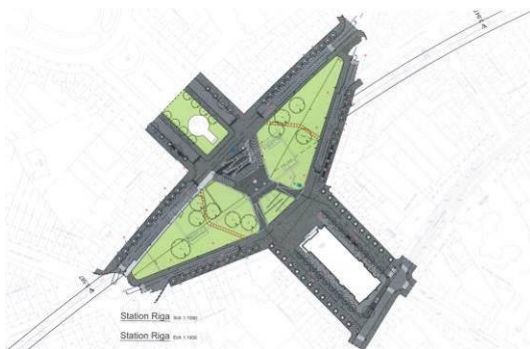
Le premier « cut and cover », de forme cylindrique, posséderait deux accès. Le premier accès, de service serait situé rue Courouble 24-26 (porte cochère existante) et le deuxième accès, à destination des voyageurs, serait situé boulevard Lambermont 117, face à l'arrêt de tram. Il suppose une légère transformation du rez-de-chaussée d'une maison de type bruxelloise. Le second « cut and cover » se situerait à l'est de la L161. L'édicule qui le couvrirait donnerait sur le quai de la future ligne de RER. La circulation piétonne atteindrait l'avenue Voltaire par une passerelle enjambant la voie ferrée, cette passerelle, située dans le prolongement de la rue Courouble, donnerait aussi accès au deuxième quai RER.



Accès 24-26, rue Courouble et 117, boulevard Lambermont.

La station Verboeckhoven n'appelle pas de remarque particulière de la part de la CRMS.

4. Station François Riga



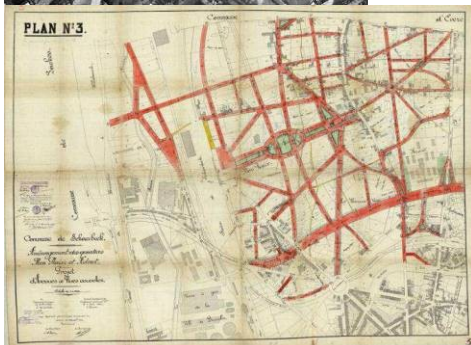
Bruciel

Pour rappel, en sa séance du 13 septembre 2017, la CRMS a émis un avis défavorable sur la première modification d'affectation du PRAS concernant le square François Riga (modification de l'implantation de zones de par cet d'espaces structurants), qu'elle jugeait incompatible avec la valorisation de la remarquable composition de l'axe Huart Hamoir, l'une des plus larges avenues-promenades de la capitale. Artère principale du quartier Monplaisir-Helmet, le plan de voiries, dressé par l'ingénieur communal des Travaux Octave Houssa, est arrêté en 1906.

L'axe de l'avenue Huart Hamoir suit la pente de la vallée, depuis la gare de Schaerbeek (place Princesse Elisabeth) jusqu'à la chaussée de Helmet. Il se compose de plusieurs séquences arborées (loisirs et promenades) dont le square François Riga. De plan trapézoïdal et bordé d'arbres, le square François Riga forme avec la place Princesse Élisabeth et l'avenue Huart Hamoir, qu'il interrompt, l'axe principal du quartier Monplaisir. Le plus petit côté du square est occupé par l'église de la Sainte-Famille, dont la première pierre est posée avant même la création de celui-ci, en 1900. Pour le reste résidentiel, le square se compose d'hôtels particuliers, de maisons bourgeoises et, plus rarement, de rapport, devancés de jardins. Ce bâti s'articule en une enfilade homogène d'immeubles bien conservés.

La perspective de l'avenue Huart Hamoir se termine par l'église de la Sainte-Famille. La masse imposante de l'édifice isole les deux côtés de l'avenue Huart-Hamoir à cet endroit ; ils ont évolué différemment, comme espaces autonomes. Le côté sud, aboutissant chaussée de Helmet à un carrefour en T, est le moins important et est surtout occupé par du parking. L'autre côté, au nord, accueille le trafic automobile, il est prolongé par la rue Richard Vandevelde, rue commerçante au même titre que la chaussée.

L'avenue Huart Hamoir jusqu'au square François Riga compris figure à l'inventaire légal des sites et comporte plusieurs arbres inventoriés comme remarquables. La CRMS a été informée d'une récente demande de classement, introduite par la Commune de Schaerbeek et par une association de riverains, portant sur l'avenue Huart Hamoir et le square François Riga. Elle se réjouit d'emblée de cette initiative qui lui paraît pleinement justifiée pour des raisons patrimoniales évidentes. L'ensemble est aussi repris au PRAS en ZICHEE et en espace structurant, cette double appartenance se prolonge jusqu'à la chaussée de Helmet, englobant ainsi l'église de la Sainte-Famille.



A gauche et au centre : BRUCIEL 1930 et 2015 : le square a évolué dans son aménagement, mais dans le strict respect de la composition originelle voulue par Houssa en 1905. A droite : l'avenue Huart Hamoir est l'élément central de l'urbanisation des quartiers Monplaisir – Helmet (Carte 3 d'Octave Houssa, 1904, voir <http://www.irismonument.be/pdf/fr/1030->

Schaerbeek - Introduction urbanistique.pdf) ; elle s'étend de la gare de Schaerbeek agrandie (place princesse Elisabeth, elle-aussi agrandie) jusqu'à la chaussée de Helmet. Soit une longueur de 700 m pour une largeur de 60 m. (Avenue Louise = 50 m, boulevard St-Michel = 45 m)

L'analyse des documents met en évidence l'impact déraisonnable des travaux et de la future station en surface sur la conservation du square. La réalisation intégrale en « cut and cover » impliquerait en outre la disparition quasi-totale du verdoisement existant, dont plusieurs arbres qui figurent à l'inventaire des arbres remarquables de la Région.

La CRMS s'oppose fermement à la réalisation d'un « cut and cover » intégral en raison de l'impact que de tels travaux auraient sur l'intérêt patrimonial du square et sur la valeur d'usage du square pour les Schaerbeekois. Le principe du « cut and cover » devrait être limité à la partie centrale.

La station Riga disposerait de deux issues très proches : l'une orientée vers les quartiers résidentiels de flanc de colline, dans l'axe de l'avenue, mais sans respect de la symétrie ; l'autre avec escalators, dans la direction opposée, sous couverture verte dans le prolongement du parc réaménagé, ce qui la rend invisible sur certains plans. Le trafic automobile serait supprimé entre le square et la chaussée de Helmet non comprise, ce qui implique la modification du récent aménagement. L'aménagement proposé en surface (composition dissymétrique, reprofilage complet de l'espace, talutage double face, dispositifs très encombrant, etc.) est incompatible avec la préservation des aménagements actuels, qui offrent une composition urbaine de grande qualité rythmée de cheminements piétons et d'alignements d'arbres.

La CRMS s'oppose aux interventions projetées sur le Square Riga car celles-ci dénaturent de manière irréversible la composition et la qualité paysagère et patrimoniale du Square. La composition et la structure urbaine du Square Riga doivent impérativement être respectées. Outre la prise en compte des aspects paysagers ci-avant, la CRMS demande d'étudier une alternative à la deuxième issue projetée, en dehors du périmètre du square à proprement parler. Cette deuxième issue devrait assurer une plus grande proximité avec le pôle commercial de la chaussée de Helmet et de la rue Richard Vandervelde, et des établissements scolaires tout proches. Le cas échéant, la faisabilité d'une sortie de métro utilisant une partie de l'église de la Sainte-Famille pourrait être envisagée. En tout état de cause, le projet devrait faire l'objet d'une vision de réaménagement globale.



L'église de la Ste-Famille fut réalisée en deux phases, la seconde dans les années '30, avec un clocher d'une facture plus contemporaine que celle prévue initialement. (Collection privée et IRPA)

5. Station Tilleul



Bruciel

Avec la station Riga, la station Tilleul serait la seule station réalisée intégralement en « cut and cover ». Elle se dispose parallèlement à la chaussée de Helmet prolongée par les très étroites rues Henri Van Hamme et Edouard Stuckens, à la jointure d'une urbanisation organique basée sur un viaire rural, et d'une urbanisation moderniste de barres « dans la verdure ». La rue Verdonck, réaménagée dans le cadre du projet, fait le lien entre les deux. La station se présente sous forme de grandes verrières d'allure agricole, en phase avec l'aménagement paysager, établi à la manière d'un ensemble de jardins potagers. Cet aménagement s'établit en voisinage avec le petit parc séparant les rues Van Hamme et Stuckens, accentuant ainsi le lien entre les quartiers nord et le sud. ***Cet aménagement n'appelle pas de remarque particulière de la part de la CRMS, le projet n'ayant pas d'impact sur la ferme classée (dite t' Hoeveke) située à proximité, rue de la Marne, 3 à Evere.***

6. Station Paix



Bruciel

Située à 400 m de la station Tilleul, cette station est construite partiellement en « cut and cover » à son extrémité ouest, l'issue et son aménagement créent un nouvel espace agissant en contrepoint de la place de la Paix située plus à l'est. Le dispositif d'accès habille un mitoyen en attente. Le réaménagement en surface s'étend jusqu'à la place de la Paix comprise. ***Cet aménagement n'appelle pas de remarque particulière de la part de la CRMS sur le plan patrimonial.***

7. Station Bordet



Bruciel

Il s'agit ici d'une station particulièrement complexe, devant passer sous la L26 (gare Bordet, futur RER). C'est un hub important, s'étendant de la chaussée de Haecht (vicinaux divers) jusqu'à l'avenue Léopold III (l'autoroute de l'aéroport) avec, entre autres, le tram 62 et bientôt (?) le tram 94, en provenance de l'avenue de la Woluwe via Marcel Thiry. Ce hub s'étend ainsi sur près de 200 m au long de l'avenue Jules Bordet, « espace structurant » comme les deux axes précités.

Comme pour la station Verboeckhoven avec la ligne L161, l'ensemble de la station est réalisé selon un « cut and cover » relativement complexe, vu la nécessité de passer en diagonale sous le L26 et l'avenue Jules Bordet. Trois accès sont prévus : vers le Décathlon et de part et d'autre du chemin de fer. Ces deux derniers s'intègrent dans un aménagement paysager occupant toute la face ouest de cette partie de l'avenue. En réponse à la situation d'en face, cet aménagement intègre le recul latéral d'ING et fait disparaître son parking. **Cet aménagement n'appelle pas de remarque particulière de la part de la CRMS sur le plan patrimonial.**

8. Dépôt Bordet



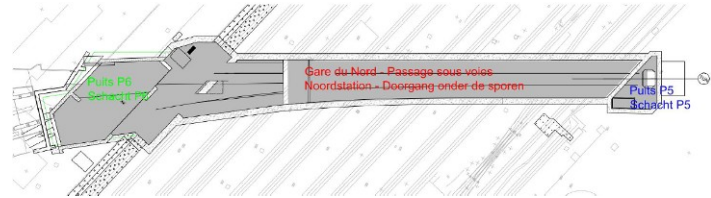
Bruciel

La CRMS s'interroge sur la nouvelle répartition des espaces verts projetés (aménagement ludique ou d'attente ?).

Elle rappelle aussi les remarques qu'elle a formulées en sa séance du 13 septembre 2017 : « La deuxième modification d'affectation concerne le futur dépôt à Haren, au nord de Bordet. Pas de remarques sur la redistribution spatiale. Il serait cependant souhaitable **que figure au PRAS le tracé de la nouvelle rue des Jardins Potagers, réalisée dans la foulée du PCD de la Ville, en dédoublement de l'étroite rue de Verdun. L'espace vert, redéployé et plus petit, se développe au long de la rue du Biplan, il serait opportun qu'il se prolonge au long de la nouvelle rue des Jardins Potagers, trop chichement**

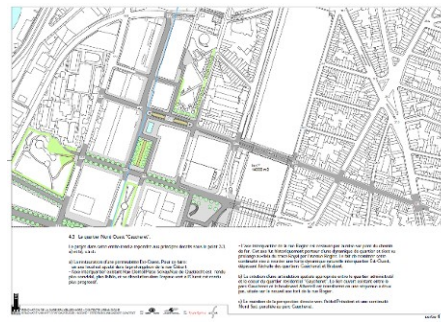
dimensionnée (annexe 3). Il se rapprocherait ainsi de sa surface d'origine. (...) La modification d'affectation au PRAS apparaît ici pertinente, moyennant respect de ce qui précède. »

9. Puits 5 et puits 6 (Gare du nord) et la rue Rogier



Ce tronçon fait l'objet d'une demande de PU distincte, compte tenu des temporalités et techniques utilisées différentes. Il s'agit de la partie à construire dans le prolongement du tunnel existant sous le CCN, depuis la gare du Nord avec le puits P6 et le passage sous les voies, jusqu'au puits P5 rue d'Aerschot, qui est celui où le TBM venant de Bordet (puits P0) doit être démonté et extrait.

La réalisation du puits P6 implique la démolition du Médical Centre, un des bâtiments survivant de la Jonction Nord Midi des années '50. La CRMS demande de documenter le bâtiment avant d'entamer sa démolition.



Pour rappel, lors de la séance du 13/09/17, la CRMS a demandé une modification complémentaire de la carte 3 du PRAS, là où le futur tunnel traversera le talus ferroviaire de la Jonction Nord Midi (JNM), dans sa partie réalisée sans tunnelier. Il s'agit ici de réunir les deux parties de la rue Rogier situées de part et d'autre de ce talus. Ce lien fut (inter)rompu lors de la réalisation de l'actuelle Jonction Nord Midi.

Une étude de type « Space syntax » a été menée en 2001 à la demande de la SNCB dans le cadre de la rénovation de la Gare du Nord, visant à établir les meilleures connectivités possibles à l'intérieur du complexe et dans les quartiers environnants. Une des conclusions était de restituer une continuité spatiale rue Rogier.

Cette année, le CRU 2 « Botanique – Jonction – Nord » a remis cette proposition à l'avant-plan. Dans la famille des projets « EO » (liaisons est – ouest), la fiche « EO.10 » prévoit le percement du talus pour réunifier la rue Rogier. Il serait raisonnable que le PRAS, qui reprend la totalité du réseau viaire, reprenne ce percement au même titre que les autres traversées existantes.

La trémie des trams venant du CCN survivra probablement à la création du métro (pour les trams 3, 62 et 93 ; les trams 55 et 32 étant remplacés par le métro), mais l'obstacle physique peut facilement être contourné. La continuité visuelle, sans laquelle la connectivité n'existe pas, devra, elle, être pleinement assurée. **Pour se faire, l'ouverture devra avoir la largeur de la rue Rogier, à savoir 14 m, les parois s'établissant dans le strict prolongement des alignements existants. Le niveau fini est celui de la rue ; la hauteur libre devant être la plus élevée possible.**

Si la CRMS n'émet pas de remarques concernant les puits P5 et P6 et leur périmètre, elle demande de revoir complètement l'aménagement au sol, après travaux, en particulier à l'ouest de la Jonction Nord Midi. **Les travaux ayant des répercussions fondamentales sur les ouvrages proposés, la demande devrait être retirée pour modification. A défaut, la CRMS est défavorable à la réalisation de ce volet précis du projet. La pertinence d'une révision partielle du PPAS Gaucheret pour resituer la partie ouest de la rue Rogier et le traitement du talus est à étudier.**

La Commission rappelle être toujours disposée à accompagner les différents projets pour évaluer l'impact des techniques d'intervention projetées et réfléchir à la manière de limiter au strict minimum leurs conséquences sur le patrimoine environnant.

Vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien réserver à la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Fonctionnaire délégué, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. AUTENNE
Secrétaire

M.-Fr. DEGEMBE
Présidente f.f.

c.c. : B.U.P. - D.M.S. : M. Th. Wauters, Mmes M. Kreutz, M. Herla, S. Valcke ; B.U.P. – D.U. : M. A. Goffart, Mme V. Minette, Mme S. Buelinck ; Communes de Schaerbeek, d'Evere et Ville de Bruxelles.