

Bruxelles Urbanisme et Patrimoine
Direction des Monuments et Sites
Monsieur Thierry WAUTERS
Directeur
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / boîte 1
B – 1035 BRUXELLES

V. Réf. : /
N. Réf. : SBK40030.618
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : REGION BRUXELLOISE. Liaison de transport en commun souterraine nord-sud : étude de variantes pour la station Riga. **Avis de principe**

En réponse à la demande de Beliris - SPFMT et suite à la réunion du 27/02/2018 (en présence de Beliris, son bureau d'études, la DMS et la CRMS), veuillez trouver l'avis rendu par la CRMS, en sa séance du 7 mars 2018, concernant l'objet susmentionné.

Objet de la demande

Le 27/02/2018, les représentants de la CRMS et la DMS ont été invités par Beliris (SPF Mobilité & Transports) accompagné de son bureau d'études à une réunion de présentation des alternatives à la station de métro Riga. Cette demande fait suite aux deux demandes de classement, introduites respectivement par la commune de Schaerbeek et par l'asbl Bruxelles Nature, et sur lesquelles la CRMS a été invitée à remettre un avis, lors de sa séance du 7 mars 2018 également.

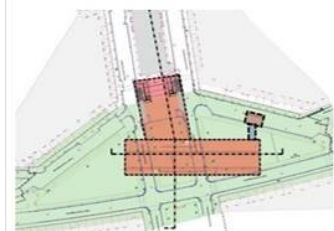
Après avoir rappelé que la station Riga, telle que projetée dans la demande de permis d'urbanisme initiale, avait pour but d'éviter de toucher aux habitations-bâtiments, de respecter les contraintes d'inter-distance entre stations (environ 500 mètres de distance entre deux stations) et de rester dans une enveloppe budgétaire de 43 millions d'euros, Beliris a présenté 17 scénarios numérotés « Riga 1 à 17 », pour inscrire la future station Riga dans un plus grand respect patrimonial du site.

Scénarios

« Riga 1 » est la variante qui prévoit la suppression pure et simple de la station de métro Riga, créant ainsi une inter-distance de 1200 mètres entre les deux stations les plus proches, ce qui compromettrait de facto la faisabilité du nouveau tracé de la ligne. Même dans un tel scénario, la construction d'un puits de secours est indispensable (nécessité en cas d'évacuation dans les tunnels).

« Riga 2 à 5 » sont des variantes qui, parce que sous l'église (avec démolition de celle-ci) ou sous la rue ont été écartées par Beliris.

Riga 6: Cut&cover sous le square, accès sur le parvis de l'église



Riga 10: cut&cover - boîte coté VBH - accès discret sur le square - émergence perpendiculaire à l'axe du tunnel



Riga 14: cut&cover - boîte coté Tilleul - accès discret sur le square - émergence perpendiculaire à l'axe du tunnel



Riga 7: Cut&Cover sous le square, accès dans l'église



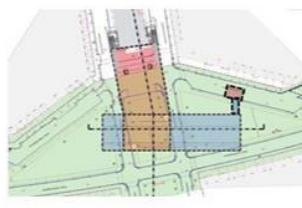
Riga 11: cut&cover - boîte coté VBH - accès discret sur le square - émergence parallèle à l'axe du tunnel



Riga 15: cut&cover - boîte coté Tilleul - accès discret sur le square - émergence parallèle à l'axe du tunnel



Riga 8: C&C partie centrale - quais en Congélation - accès le long de l'église



Riga 12: quais en galerie - boîte coté VBH - accès discret sur le square - émergence perpendiculaire à l'axe du tunnel



Riga 16: quais en galerie - boîte coté tilleul - accès discret sur le square - émergence perpendiculaire à l'axe du tunnel



Riga 9: C&C partie centrale - quais en congélation - accès dans l'église



Riga 13: quais en galerie - boîte coté VBH - accès discret sur le square - émergence parallèle à l'axe du tunnel



Riga 17: quais en galerie - boîte coté tilleul - accès discret sur le square - émergence parallèle à l'axe du tunnel

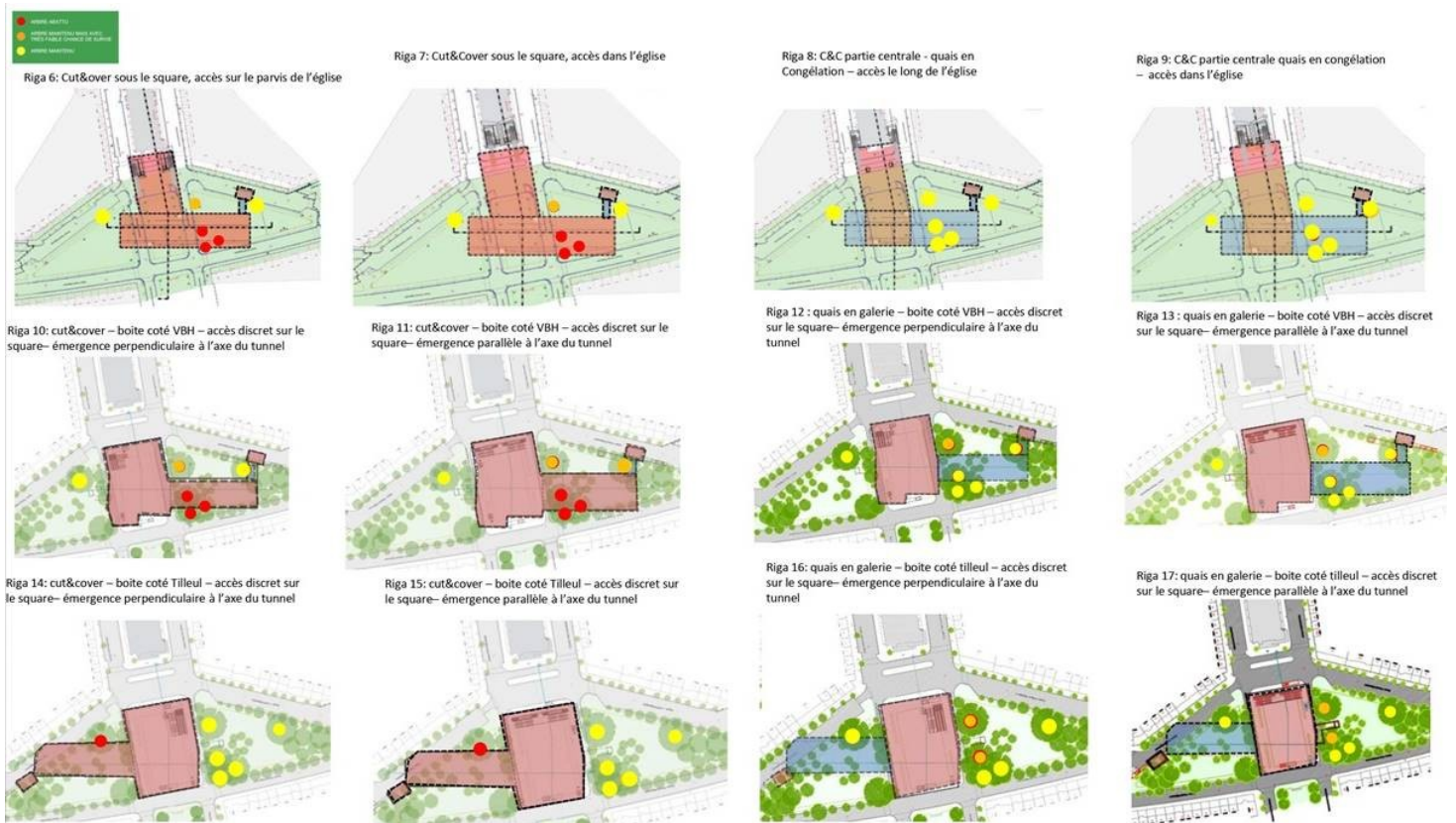


- « Riga 6 » prévoit un cut and cover sous tout le square (un puits partout sous toute la longueur et largeur de la station) avec un accès sur le parvis de l'église ; cette solution implique l'abattage de 34 arbres et 4 arbres remarquables à déplacer. Coût estimé : 55 millions.
- « Riga 7 » prévoit également un cut and cover sous le square et un accès dans l'église (très proche de Riga 6), Coût estimé équivalent, même nombre d'arbres à abattre et d'arbres remarquables à déplacer que « Riga 6 ».
- « Riga 8 » prévoit des quais en congélation et un accès le long de l'église. Le chantier se limite au cut and cover sur la partie centrale rectangulaire du square, le reste étant fait en souterrain (les 2 parties triangulaires latérales ne sont pas impactées). Coût estimé plus élevé (70-75 millions d'euros) qui s'explique par les zones de congélation, les modes constructifs et le délai de réalisation plus long. Le niveau de la nappe phréatique sera déterminant ici (on ne congèle pas si on a pas d'eau - les zones de congélation sont à peu près à 10 mètres au-dessous du sol).
- « Riga 9 » prévoit aussi des quais en congélation avec accès dans l'église (très proche de « Riga 8 »), coût estimé identique.
- « Riga 10 » prévoit un cut and cover sur la partie centrale et le triangle de gauche (le périmètre noir sur le plan indique le contour des parois moulées) avec émergences des escalators et ascenseurs au centre du square. Implique le déplacement de 4 arbres remarquables (déplacer et replacer ce type d'arbre implique a un coût estimé à 300.000 €/arbre sans garantie de survie). Coût estimé : 49 millions.
- « Riga 11 » est une variante de « Riga 10 », les émergences étant juste placées différemment.

- « Riga 12 » prévoit des quais en galerie sous les triangles du square, les nuisances étant concentrées sur la partie centrale rectangulaire et devant le parvis de l'église et évite les arbres remarquables (le cut and cover est sur la partie centrale). Coût estimé : 60-65 millions.
- « Riga 13 » est une variante de Riga 12, les émergences (implantation des sorties) étant disposées autrement. Les arbres sont hors de la limite du chantier projeté.
- « Riga 14 » prévoit le cut and cover sur le rectangle central et sur le triangle de droite (cf. Riga 10 et 11 mais les quais sont déplacés vers Tilleul, dans l'autre triangle où il y a moins d'arbres remarquables). Un arbre remarquable à déplacer. 5 parcelles de logements sont concernées, très proche des maisons (impact foncier). Coût estimé : 48,3 millions.
- « Riga 15 » est une variante de « Riga 14 » avec les émergences disposées autrement.
- « Riga 16 » prévoit des quais en galerie déplacés vers Tilleul, le cut and cover impactant la zone centrale du square et pas les deux triangles. Plusieurs parcelles privées impactées (impact foncier). Coût estimé : 60-65 millions.
- « Riga 17 » est une variante de Riga 16, qui prévoit des quais en galerie déplacés vers Tilleul avec le cut and cover en partie centrale uniquement mais les émergences sont disposées autrement.

Sort des arbres

En date du 6/3/2018, Beliris a complété l'information en envoyant un schéma identifiant le sort réservé aux arbres dans les scénarios 6 à 17 (en rouge : arbres abattus ; en orange, arbres maintenu avec très faible chance de survie ; en jaune : arbres maintenus).



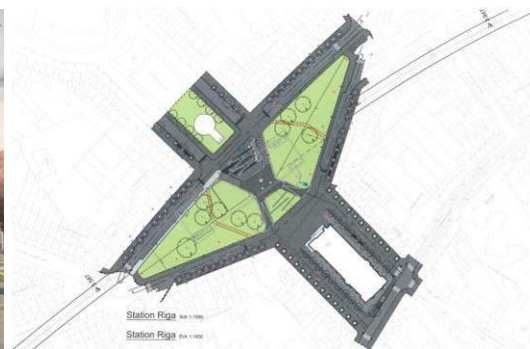
Analyse des différents scénarios proposés

12 critères ont été présentés par Beliris pour comparer les 17 scénarios entre eux : l'impact au niveau de la procédure PRAS, l'organisation de la station (exploitation, potentiel voyageurs, desserte,...), la faisabilité constructive, l'impact sur la zone de classement après les travaux, les nuisances du chantier sur le square (tant dans sa partie centrale rectangulaire que sur les deux triangles de part et d'autre), les nuisances du chantier au niveau de l'église, le nombre d'arbres impactés, à abattre ou à enlever-déplacer, le budget d'investissement (en rappelant que le projet de la demande initiale du permis d'urbanisme est de 43 millions d'euros), l'impact foncier supplémentaire par rapport au permis d'urbanisme (expropriations, servitudes,...), le nombre de places vélo dans la station et enfin la faisabilité d'accès de la station pour les vélos.

Rétroactes CRMS

Lors de sa séance du 13/09/2017, la CRMS avait formulé des remarques et recommandations sur le projet de modification du PRAS (cartes 3 et 6) pour la liaison de transport en commun souterraine nord-sud, en réponse à la demande du Ministre-Président. Dans cet avis, la CRMS ne s'est pas prononcée sur la pertinence du tracé à reprendre en carte 6 ni sur ses variantes de tracé. Elle s'est principalement attachée au réseau viaire (espaces structurants), au patrimoine classé (et zones de protection), celui inscrit à l'inventaire, et aux conséquences en matière de patrimoine. **Au sujet de la modification d'affectation concernant le square François Riga, elle écrivait que l'aménagement prévu des sorties entraînerait une réorganisation en surface, en négation complète des principes de composition ayant présidé à sa réalisation avant la Grande Guerre.** Le RIE, élaboré dans le cadre de la modification au PRAS, attirait aussi l'attention sur ce fait. **La CRMS demandait d'étudier des implantations d'accès alternatives, qui permettraient par ailleurs de mieux tenir compte du voisinage du pôle commercial de la chaussée de Helmet et de la rue Richard Vandervelde. Sans oublier les établissements scolaires.** Dans cette logique, une réutilisation partielle de l'église, trop grande pour les besoins actuels du culte, ou de l'avenue dans la partie longeant l'église, sont à étudier.

Lors de sa séance du 4/10/2017, la CRMS a été interrogée dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme portant sur l'extension du réseau de métro vers le nord (réalisation d'un tunnel souterrain, création de 7 stations, nouveau dépôt STIB, réaménagements des espaces publics environnants et abattages de 266 arbres). Dans ce cadre, la CRMS, déjà informée de l'initiative des demandes de classement, qui font l'objet de la présente demande, s'était réjouie d'emblée de l'initiative qui lui paraissait pleinement justifiée pour des raisons patrimoniales évidentes. **Elle s'était fermement opposée à 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. Elle écrivait que le principe du « cut and cover » devrait être limité à la partie centrale.** L'analyse des documents mettait en effet 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.



Elle avait jugé l'aménagement proposé en surface (composition dissymétrique, reprofilage complet de l'espace, talutage double face, dispositifs très encombrants, etc.) incompatible avec la préservation des aménagements actuels, qui offrent une composition urbaine de grande qualité rythmée de cheminements piétons et d'alignements d'arbres. Et s'était donc opposée aux interventions projetées sur le Square Riga car celles-ci dénaturent de manière irréversible la composition et la qualité paysagère et patrimoniale du Square. Elle a demandé 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 pouvait être envisagé.



BRUCIEL 1930 et 2015 : le square a évolué dans son aménagement, mais dans le strict respect de la composition originelle. L'église de la Ste-Famille termine la perspective d'un axe s'étendant de la Gare de Schaerbeek jusqu'à la chaussée de Helmet.

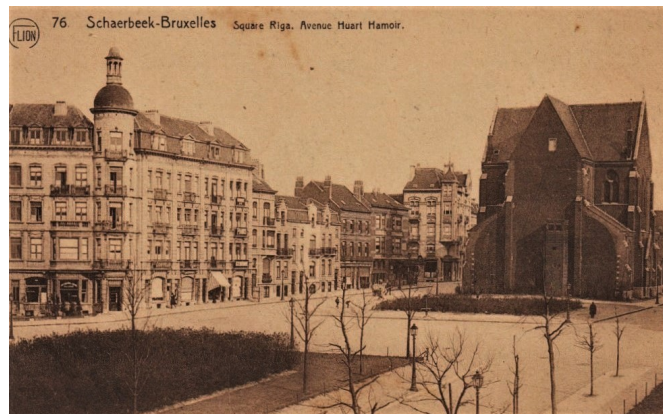


BRUGIS : avenue et square sont en « espace structurant » au PRAS, jusqu'à la chaussée de Helmet. Le périmètre vert indique la partie inscrite à l'Inventaire, on y trouve des arbres remarquables (ronds gris). En bleu, le linéaire commercial du pôle Helmet, qui comprend aussi la rue Richard Vandervelde.

Lors de sa séance du 7 mars 2018, dans le cadre de son avis sur les deux propositions de classement du Square Riga et de l'Avenue Huart Hamoir (traitées en parallèle de la présente demande), la CRMS se prononçait de cette manière : ***Si l'ensemble de la composition urbanistique et paysagère (emprise Bruxelles Nature) mérite une reconnaissance patrimoniale, la CRMS ne s'opposera pas, comme déjà formulé dans ses précédents avis, à la réalisation des travaux du métro pour autant qu'au niveau du Square François Riga, le cut & cover soit limité à la partie centrale rectangulaire, que la composition de traitement de surface soit rétablie à l'issue des travaux et, dans la mesure du possible, que les accès du métro interviennent du côté du parvis de l'église (latéralement ou dans l'édifice).*** Dans tous les cas, ***la CRMS demande de rejeter tout scénario mettant en œuvre un cut and cover intégral et/ou tout scénario qui impliquerait le déplacement ou l'abattage d'arbres remarquables.*** Une carte postale vers 1910 fait apparaître que le rectangle central du square était planté de massifs très bas, les arbres à haute tige étant placés en bordure de voirie.



Emprise de demande de classement : Bruxelles Nature



Carte postale 1909-1910

Avis CRMS

La CRMS se réjouit que Beliris s'attelle à la recherche d'une solution de sortie de métro Riga plus respectueuse de la valeur patrimoniale remarquable du site. La demande de permis d'urbanisme initiale faisait en effet apparaître une grande construction en surface prévue jusqu'à 6 mètres de haut au centre du square avec, en début de chantier, le percement et l'excavation d'un grand « cut and cover » de 120 sur 50 mètres nécessitant d'abattre tous les arbres remarquables du square et coupant par ailleurs assez nettement la perspective prévue historiquement et conservée jusqu'à nos jours.

En réponse aux différents scénarii présentés, la CRMS renvoie à ses remarques formulées dans le cadre des dossiers de classement où, à l'appui d'une « Mise en perspective historique et scénographie urbaine » (voir avis joint en annexe), elle conclut : ***la CRMS ne s'opposera pas, comme déjà formulé dans ses précédents avis, à la réalisation des travaux du métro pour autant qu'au niveau du Square François Riga, le cut & cover soit limité à la partie centrale rectangulaire, que la composition de traitement de surface soit rétablie à l'issue des travaux et, dans la mesure du possible, que les accès du métro interviennent du côté du parvis de l'église (latéralement ou dans l'édifice).*** Dans tous les cas, ***la CRMS demande de rejeter tout scénario mettant en œuvre un cut and cover intégral et/ou tout scénario qui impliquerait le déplacement ou l'abattage d'arbres remarquables.*** L'estimatif financier énoncé pour chacun des différents scénarii n'a pas été considéré, la CRMS jugeant que cette analyse, qui n'est par ailleurs pas de son ressort, ne peut légitimement être évaluée qu'en regard des ventilations de coûts sur l'ensemble de la ligne et des

différentes stations, en tenant compte des différents contextes d'implantation. Elle rappelle par ailleurs que le principe de la congélation, qui justifierait les surcoûts, est la méthode retenue pour les autres stations.

En conclusion, il ressort que les scénarii 8 & 9 ont la nette préférence de la CRMS puisqu'ils n'affectent que la partie centrale rectangulaire du square, sont sans impact sur les triangles et donc sur les arbres remarquables et que les sorties interviennent au niveau de l'église. La CRMS n'exclut pas pour autant l'étude des scénarios 12 et 13 voire, en moindre mesure car plus invasifs au niveau des émergences, les scénarii 16 et 17. **Dans tous les cas, elle demande de ne pas sous-estimer l'architecture et l'impact des sorties et des dispositifs qui y sont liés (sécurité, technique, signalétique, ...) qu'elle demande de traiter et d'intégrer en tenant compte du remarquable environnement paysager et urbain et des principes de sa composition. Tout comme pour la Place Collignon, la CRMS demande que ces constructions et dispositifs fassent l'objet d'un accompagnement de la part de la DMS et de la CRMS.**

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

A. AUTENNE
Secrétaire

M. C. FRISQUE
Président f.f.

c.c. : B.U.P. - D.M.S. : M. Th. Wauters, Mmes C. Leclercq,
Cabinet du Ministre Président : Mme M-L Leclef et Mme S. Grégoire