



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Bruxelles Urbanisme et Patrimoine
Direction de l'Urbanisme
Monsieur Benoît PERILLEUX
Directeur – Chef de service
C.C.N. Rue du Progrès, 80/boîte 1
1035 BRUXELLES

V/Réf. : 09/PFD/683998
N/Réf. : JMB/XL200564_625
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le 05-09-2018

Monsieur le Directeur,

Objet : IXELLES. Avenue Arnaud Fraiteur – pont « Fraiteur ».
Demande de permis portant sur le renouvellement du tablier du pont
(Dossier traité par Martial Resibois, DU)

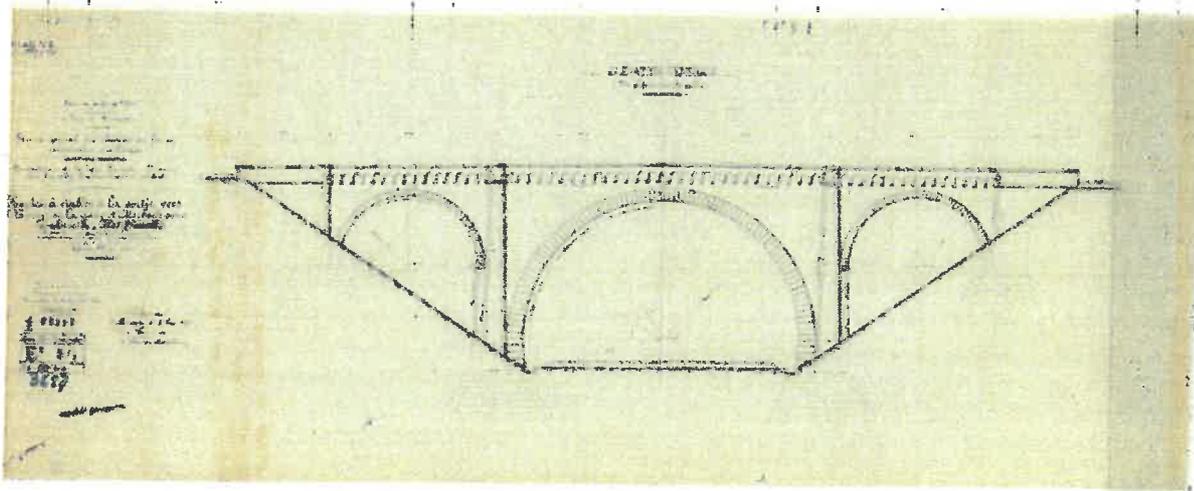
Permis d'urbanisme

En réponse à votre courrier du 25/07/2018 sous référence, nous vous communiquons *les remarques* formulées par notre Assemblée en sa séance du 22/08/2018.

Contexte et description

Le bien concerné par la demande jouxte la zone de protection du cimetière d'Ixelles et est repris à l'Inventaire du patrimoine

Il s'agit du pont-viaduc enjambant le chemin de fer (ligne Bruxelles-Luxembourg réalisée) en prolongement de l'avenue Arnaud Fraiteur. Le pont Fraiteur ainsi que le rue Arnaud Fraiteur et l'avenue de l'Université constituent l'axe de liaison principal entre le site du Solbosch et le campus de la Plaine, en plus d'être un des accès principaux à la ville en arrivant de Delta. Cet ouvrage de trois arches (92m) fut conçu par l'ingénieur Edmond foulon en 1899 et témoigne d'indéniables valeurs patrimoniales et paysagères.





© BUP - CRMS

La présente demande fait suite à une réunion du 28/04/2017 en présence de représentants d'Infrabel, le demandeur, du Maître architecte, de Bruxelles Perspective, de Bruxelles Mobilité, de la Commune d'Ixelles et de la CRMS. Différentes solutions devaient par la suite être explorées pour faire l'objet d'une seconde réunion qui n'a pas eu lieu.

Projet

La demande concerne plus précisément le renouvellement du tablier du pont. Si le pont ne présente aucun problème dans l'immédiat, la chape d'étanchéité actuelle ne remplit plus sa fonction et les infiltrations risquent à terme d'endommager les maçonneries sous-jacentes et donc la structure du pont. Le nouveau tablier serait composé d'éléments préfabriqués en béton afin de réduire la durée du chantier. Cette intervention doit également améliorer la mobilité sur le pont (deux bus ne peuvent se croiser sur le pont actuellement) et éviter les engorgements de part et d'autre du pont.

Il est prévu le démontage des parapets en maçonnerie couverte de pierre bleue ovalaire. Les trottoirs seraient élargis de chaque côté de la voirie. Traités en porte-à-faux, ces nouveaux trottoirs doivent permettre le passage aisé des piétons ainsi que l'installation de pistes cyclables. Afin d'éviter que les véhicules motorisés ne roulent sur le porte-à-faux, une berme de protection est intégrée dans le tablier. Le trottoir se retrouve donc surélevé par rapport au niveau de la voirie, permettant par la même occasion d'intégrer les impétrants de façon invisible. Les nouveaux garde-corps consistent en des panneaux de métal déployé galvanisé recourbés, fixés sur des montants spécialement dessinés à cet effet. L'éclairage public, qui consiste actuellement en un seul poteau d'éclairage de type autoroutier, serait intégré à la lisse supérieure du garde-corps.

La configuration actuelle :

- Largeur voirie entre bordures 5,28m
- Largeur trottoirs $2 \times 1,2 = 2,40\text{m}$
- Largeur entre garde-corps 7,68m
- Largeur hors tout 9,44m
- Le tablier s'évase en ses deux abouts, sur une longueur d'environ 8m, portant cette largeur hors tout à environ 11m à ses extrémités.
- Les garde-corps sont en maçonnerie couverte de pierre bleue de section ovalaire, et surmontés d'un treillis. Ceux-ci présentent extérieurement une frise d'arcatures reposant sur des corbeaux.

- Le garde-corps direction campus de la Plaine à droite a été rabaissé sur près de 30m pour un motif inconnu.

La configuration projetée :

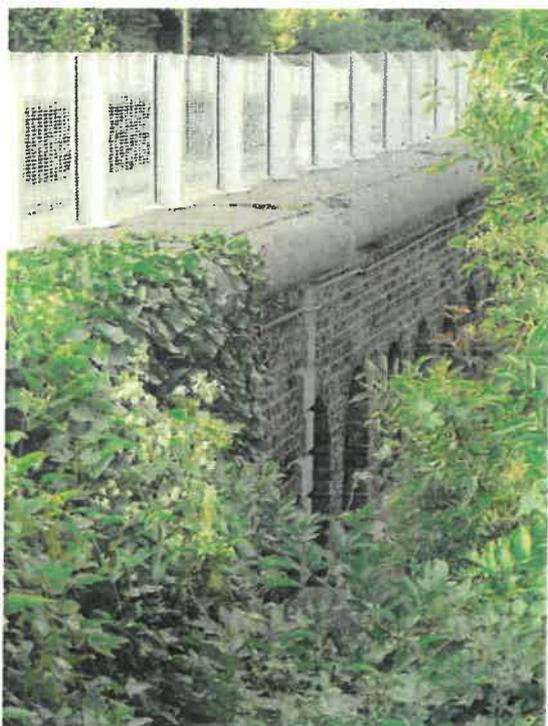
- Largeur de la voirie entre bordures 6,8m
- Trottoir + pistes cyclables 4 X 1,5m = 6m
- Largeur hors tout 14m

Avis CRMS

Le souci d'étanchéité ne semble pas la raison principale de l'intervention projetée. En effet, le PPI 2017 (Programme pluriannuel d'Investissement) pour les ponts gérés par la Région de Bruxelles-Capitale classe le pont Fraiteur en catégorie E : « ouvrage en état de service satisfaisant nécessitant quelques travaux d'entretien ».

La CRMS est consciente que l'impossibilité pour deux bus de se croiser, l'étroitesse des trottoirs, qui procure un sentiment d'insécurité, l'intensité du trafic, le développement des campus universitaires posent concrètement le problème du goulet du pont Fraiteur. L'ambition de la solution envisagée lui semble donc légitime; elle vise à répondre aux normes en vigueur (annexe 1 de la brochure de la STIB « Réécrire la ville pour le transport en commun ») et aux enjeux strictement fonctionnels identifiés.

Par contre, la CRMS estime que l'intervention ne respecte pas suffisamment l'intégrité patrimoniale du bien. En effet, les parapets en maçonnerie et pierre bleue sont démolis, les frises d'arcatures et corbeaux sont démolis, les évasements du tablier en ses extrémités sont effacés. En outre, le nouveau tablier présente de part et d'autre un porte-à-faux de 2,3m en béton, couronné par un dispositif imposant au vocabulaire résolument contemporain et irréversible.



© BUP - CRMS

La Commission demande de réévaluer l'ampleur de l'intervention compte tenu des nécessités de sécurité mais aussi de la valeur patrimoniale du pont. Elle demande de conserver un maximum de maçonneries existantes afin que l'esthétique du pont et sa logique constructive soient garanties. Elle demande un travail fin d'intégration des nouveaux dispositifs aux caractéristiques architecturales et techniques du pont. A cet égard la CRMS estime que plusieurs alternatives sont possibles, par exemple par l'ajout de passerelles indépendantes de la structure existante du pont, impliquant des adaptations

aux parapets en extrémité des abouts de l'ouvrage pour se raccorder aux trottoirs amont et aval. La même remarque prévaut à l'aménagement d'une piste cyclable, qui n'a de sens que si elle est prolongée à l'amont et l'aval du pont.

La CRMS demande de veiller à ce que le(s) nouveau(x) dispositif(s) ne concurrence(nt) pas l'ouvrage ancien et permette(nt) une lisibilité maximale de ce dernier.



© BUP - CRMS

La CRMS invite le bureau d'étude à s'associer avec un bureau spécialisé en restauration du patrimoine afin d'adapter le projet à la valeur patrimoniale de l'ouvrage.

La CRMS se tient à la disposition du demandeur pour éventuellement l'orienter dans ces choix.

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

A. AUTENNE
Secrétaire

C. FRISQUE
Président f.f.

c.c. Martial Resibois, DU et Michèle Kreutz, DMS