



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

**Bruxelles Urbanisme et Patrimoine**  
Direction de l'Urbanisme  
**Madame Bety WAKNINE**  
Directrice générale  
Mont des Arts, 10-13  
B - 1000 BRUXELLES

Réf. DPC : // (corr. DPC : //)

Réf. NOVA : 01/PFD/1721629 (corr. DU : M. Resibois)

Réf. CRMS : AA/AH/AND20281\_648\_Mons\_Carpentier\_ponts

Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le 20-12-2019

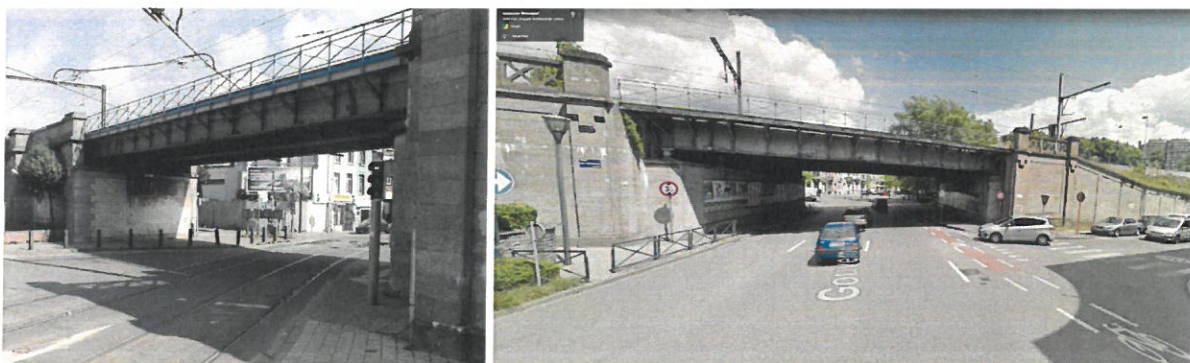
**Objet :** ANDERLECHT. Rue Emile Carpentier / chaussée de Mons – ponts ferroviaires de la ligne 28. Demande de permis d'urbanisme portant sur le renouvellement des tabliers des ponts et des garde-corps. Avis de la CRMS.

Madame la Directrice générale,

En réponse à votre courrier du 27/11/2019, reçu le 2/12/2019, nous vous communiquons *les remarques et les observations* formulées par notre Assemblée en sa séance du 18/12/2019.

### LE CONTEXTE

La demande concerne la rénovation par Infrabel des deux ponts ferroviaires de la ligne 28, situés de part et d'autre de l'ancienne gare de Cureghem et enjambant la chaussée de Mons ainsi que la rue du Gouverneur Nens (km. 008.384 et 450). Situés à proximité du canal de Charleroi, ces ouvrages d'art, respectivement réalisés en 1871 et 1932, constituent deux éléments emblématiques du paysage urbain de Cureghem et *sont à ce titre inscrits à l'Inventaire du patrimoine architectural.*



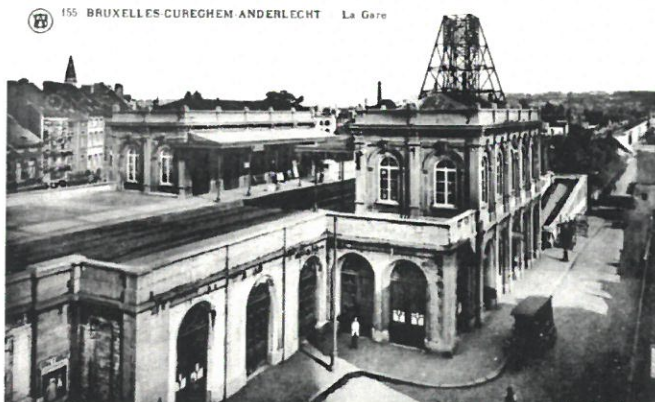
Vues du côté d'Anderlecht sur les ponts de la chaussée de Mons (gauche) et de la rue Nens (droite) © Urban.brussels et Google Maps



*Vue du côté de Bruxelles sur les ponts Nens (gauche) et chaussée de Mons (droite) © Urban.brussels*

### L'historique des lieux

Inaugurée en 1871, la ligne 28 fut conçue comme une jonction circulaire reliant le Nord au Sud de Bruxelles, en passant par les Communes d'Anderlecht et de Molenbeek, ceci afin de désengorger le centre-ville de son trafic ferroviaire (la première jonction passait en chaussée, sur les boulevards de Petite Ceinture, entre la gare du Midi et celle de l'Allée Verte). Sous l'impulsion de Victor Besme, cette voie fut réalisée en hauteur pour éviter la présence de passages à niveau au niveau de la trame viaire, de façon à éviter les problèmes rencontrés avec la ligne 161 vers Namur (qui mirent près d'un siècle à être corrigés). L'implantation en hauteur de la ligne 28 donna lieu à la réalisation du pont enjambant la chaussée de Mons, datant également de 1871.



La ligne 28 comportait plusieurs gares de voyageurs dont celle de Cureghem inaugurée en 1872 et réalisée en style néoclassique selon les plans de l'ingénieur des chemins de fer Gustave De Mann (1805-1877). Principalement fréquentée par les ouvriers qui se rendaient aux nombreuses industries d'Anderlecht, elle joua un rôle important dans le développement du faubourg.

*Gare de Cureghem côté Anderlecht - situation antérieure à 1932*

*Hors photo à gauche, le pont sur la chaussée de Mons, la gare néo-classique, les rampes d'accès suivies d'un talutage et enfin les murs de soutènement rue du Sel. Le pont de la rue Gouverneur Nens, à droite, n'existe pas encore. © Urban.brussels*

Suite à l'extension du réseau de trams à la fin du XIXe siècle, la ligne fut progressivement abandonnée par les voyageurs, jusqu'à ce que le trafic des voyageurs soit entièrement interrompu en 1920. Restée à deux voies, la ligne n'est aujourd'hui plus utilisée que par les trains marchands. La gare de Cureghem fut, quant à elle, considérablement modifiée lors du réaménagement du canal de Charleroi dans les années 1920-30. Ceci donna lieu à la création vers 1932 d'un deuxième pont (avec culées en béton de décoffrage très soignées) enjambant la rue du Gouverneur Nens nouvellement tracée, ainsi qu'au renouvellement du tablier du pont de la chaussée de Mons (assemblage de pièces rivetées).

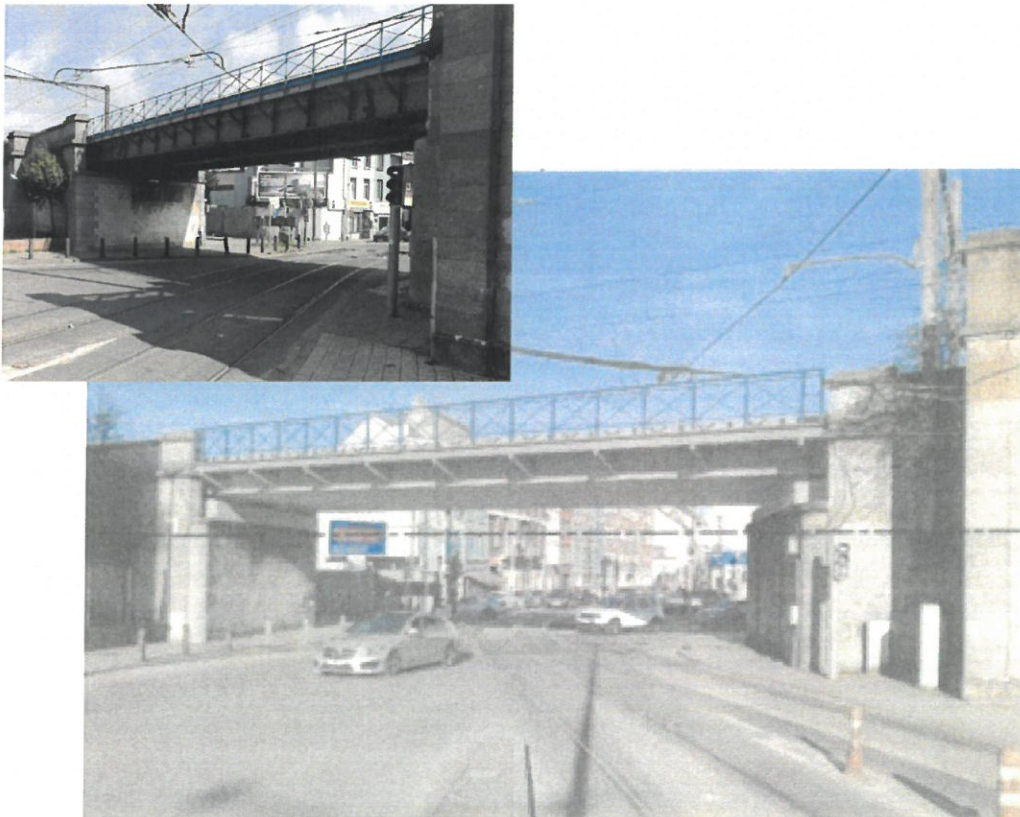


*A gauche état de 1930-35 avec gare complète, à droite situation de 1996 : le réseau viaire est complété et les étages supérieurs de la gare sont détruits, © Brugis*

### **LA DEMANDE**

La rénovation des deux ponts métalliques impliquerait les interventions suivantes :

- Le remplacement des tabliers métalliques des voies actives datant des années 1930 par des structures en béton plus minces, ce qui permettrait d'augmenter la hauteur libre sous le pont de la chaussée de Mons moyennant l'intégration d'un sommier d'appui complémentaire en béton déposé sur les culées ;



*Le pont de la chaussée de Mons et simulation des interventions projetées jointe à la demande de permis : tablier en béton, sommier supplémentaire © Urban.brussels et photomontage Infrabel*

- La conservation / rénovation des garde-corps du pont Carpentier réalisés en claustras de béton côté Bruxelles et en métal du côté Anderlecht; leur dédoublement par des panneaux en plexiglas sur les travées qui correspondent au passage du tram sous le pont ;
- Le remplacement des garde-corps métalliques du pont de la chaussée de Mons par des éléments métalliques similaires.

### AVIS DE LA CRMS

Les ponts concernés forment avec la gare de Cureghem et le canal de Charleroi situé à proximité et également enjambé par un pont de chemin de fer, un ensemble représentatif et emblématique du paysage ferroviaire et industriel de Cureghem, qui mérite d'être conservé et mis en valeur vu son intérêt patrimonial et urbanistique.

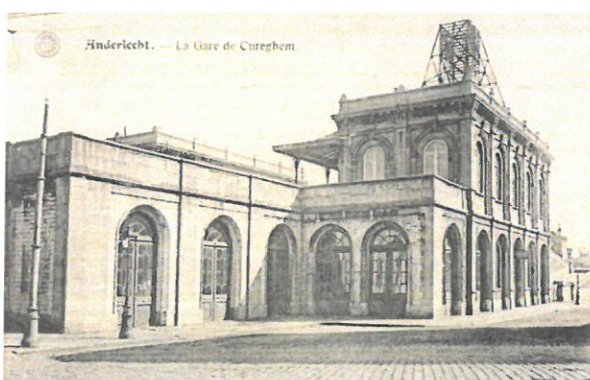
Sur le plan technique, les modes constructifs des deux ponts témoignent de la transition pendant l'Entre-deux-guerres des ponts métalliques vers ceux en béton, comme le démontre la structure hybride du pont Nens réalisée en 1932. Ils constituent probablement<sup>1</sup> les seuls exemples conservés en Région bruxelloise de ponts de ce type et de cette époque.

La Commission demande donc de renoncer à la mise en œuvre du renouvellement complet par des nouveaux tabliers en béton qui n'offrent pas les mêmes qualités architecturales que la structure en place (structure en béton visible, ajout du nouveau sommier) et font disparaître la typologie et la matérialité des ouvrages d'art qui caractérisent les lieux avec les autres éléments qui leur sont contemporains et qui subsistent encore aujourd'hui, comme l'ancienne gare de Cureghem, indissociable de la réflexion. La CRMS demande d'examiner la faisabilité de mettre les voies aux normes tout en maintenant les structures métalliques existantes.

#### Le rôle des ponts dans leur contexte urbanistique

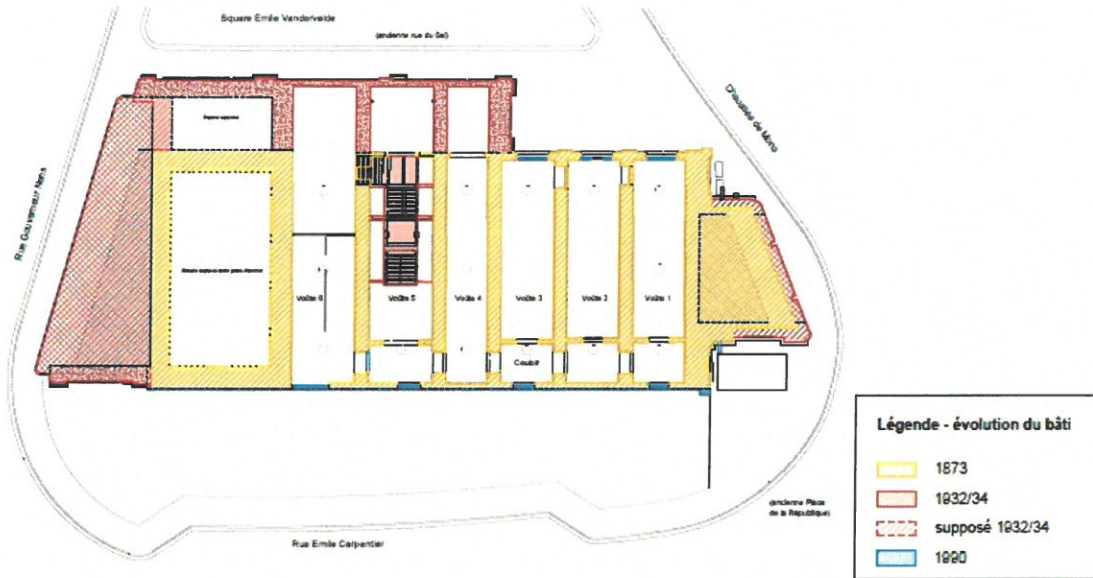
Du point de vue urbanistique, un traitement patrimonial plus respectueux des ponts contribuerait à la requalification de la gare de Cureghem et son espace public environnant, ainsi qu'à leur développement comme nœud multimodal. Ayant depuis longtemps perdu son rôle pour le transport de personnes, l'inscription de la halte de Cureghem dans le réseau RER devrait en effet lui donner une nouvelle vie, selon des modalités à définir, en particulier en articulation avec le parc Crickx et le bassin de Biestebroek en plein essor (PCD Anderlecht, PPAS Biestebroek, Plan Canal, RER etc.).

Dans ce contexte, la gare constitue un ensemble intéressant pouvant accueillir des fonctions urbaines spécifiques liées au développement futur de même que les ponts qui, une fois remis en valeur, contribuerait à la valorisation de la gare et aux (nouveaux) quartiers environnants (une étude de faisabilité est en cours à l'initiative de la Commune).



La gare côté Anderlecht, avant 1932 et dans les années 1960 - collection Belfius banque – Académie Royale de Belgique © ARB-Urban.brussels

<sup>1</sup> Cette période reste à étudier plus en détail. Voir à cet sujet l'ouvrage de B. ESPION, M. PROVOST, R. WIBAUT, I. WOUTERS, *Patrimoines des fonte, fer et acier*, édité par la Fabi, 2018.



Phases de construction de la gare (rez-de-chaussée) © Origin

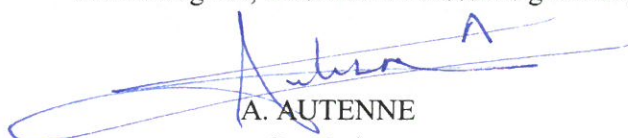


Etat 2019 et Espaces intérieurs au rez-de-chaussée © Origin

Puisqu'une station RER « Cureghem » est prévue dans les différents documents de planification bruxellois (PRDD, Good Move, PCD Anderlecht, ...), la CRMS insiste auprès de la SNCB pour intégrer ces objectifs futurs aux choix sur les problématiques plus immédiates. Ceci est d'autant plus important qu'il n'est pas à exclure que, dans la logique de l'augmentation de capacité de la Jonction nord-midi, une dérivation partielle de trafic par la L28 soit mise en œuvre. Dans ce contexte, une réflexion globale s'impose quant à l'impact de ces possibles futures évolutions sur les ponts en question (nombre de voies sur la ligne 28, étendue de la nouvelle halte RER, accès, etc.).

En conclusion, la Commission estime que le présent projet -outre qu'il soit destructeur pour le patrimoine- devrait cadrer avec les évolutions urbanistiques de cette zone en plein développement.

Veuillez agréer, Madame la Directrice générale, l'expression de nos sentiments distingués.

  
A. AUTENNE  
Secrétaire

  
C. FRISQUE  
Président

c.c. à BUP-DPC : H. Lelièvre  
BUP-DU : M. Resibois