



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

Bruxelles Urbanisme et Patrimoine
Direction de l'Urbanisme
Monsieur Thibaut JOSSART
Directeur
Mont des Arts, 10-13
B - 1000 BRUXELLES

Réf. NOVA : 15/PFD/1696165 (corr. DU : Mme S. David et M. P. Servais)
Réf. CRMS : AA/KD/BXL40179_687_Metro nord
Annexe : /

Bruxelles, le 25/03/2022

Monsieur le Directeur,

Objet : REGION BRUXELLOISE. Demande de permis d'urbanisme portant sur l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord (Gare du Nord – Haren) à Bruxelles : nouvelle demande de permis d'urbanisme. Avis de la CRMS

En réponse à votre lettre du 10 février 2022, en référence, reçue le 18 février, nous vous communiquons l'avis émis par notre Assemblée, en sa séance du 16 mars 2022, et concernant l'objet susmentionné.

En vertu des articles 153 et 237 du CoBAT, l'avis de la CRMS est sollicité sur la demande de permis sous objet car le tracé de liaison de transport en commun souterraine nord-sud intervient dans plusieurs zones de protection, et/ou à proximité de biens et sites classés et d'arbres remarquables et/ou de biens inscrits à l'inventaire de la Région bruxelloise. Le tracé est également situé dans plusieurs ZICHEE et espaces structurants.

La nouvelle demande de permis d'urbanisme sur laquelle la CRMS est invitée à rendre un avis comprend des compléments et des adaptations qui font suite à l'étude d'incidences réalisée en avril 2021. Concernant les aménagements de surface, la présente demande propose des modifications par rapport aux projets développés en 2018 (cf. avis CRMS 13/03/2019) et comprend des plans d'aménagement de surface datés du 28/01/2022. Ces plans documentent à la fois les dispositifs de surface liés aux travaux souterrains de la STIB mais déjà aussi les projets de réaménagement global des espaces publics au droit des nouvelles stations. (NB : Les plans d'aménagement proposés ont cependant pour la plupart une emprise plus limitée que les espaces publics concernés et se limitent donc à des portions de ceux-ci, ce qui donnera lieu à des réaménagements partiels, non continus et peu cohérents sur le plan du paysage urbain).

Par ailleurs, et c'est contradictoire avec ce qui précède, le dossier évoque le report à des demandes de PU ultérieures (projet global avec processus participatif) pour ce qui concerne les aménagement des espaces publics avec, à court terme, une remise en 'pristin' état ou remise en 'pristin' état+.

La CRMS relève cette contradiction importante et demande que toute ambiguïté soit levée à ce sujet. Considérant que les plans priment sur le texte, la CRMS se prononce dans cet avis sur les plans d'aménagement de surface de 2022 et sur l'intégration des stations dans l'espace public et leur impact patrimonial. Sont principalement concernées, d'un point de vue patrimonial, les stations Colignon, Riga, Liedts, Verboekhoven ainsi que la station d'épuration à hauteur de la gare du Nord, rue du Progrès. Elle tient également à signaler que les images de synthèse ne rendent pas toujours fidèlement compte des représentations en plans et en outre, sont à certains égards « idéalisées » (absence de signalétique, transparence accentuée, tons pastellisés ...) et donc biaisent une analyse objective.

De manière générale enfin, la CRMS juge que l'impact, en terme d'encombrement et d'esthétique, des dispositifs techniques et autres sujétions techniques qui interviendront hors sol n'a pas été suffisamment intégré aux réflexions sur les aménagement des espaces publics et qu'il sera difficile de les intégrer, ce qui serait encore aggravé si les projets d'aménagement sont reportés à de futures demandes de permis.

1/10

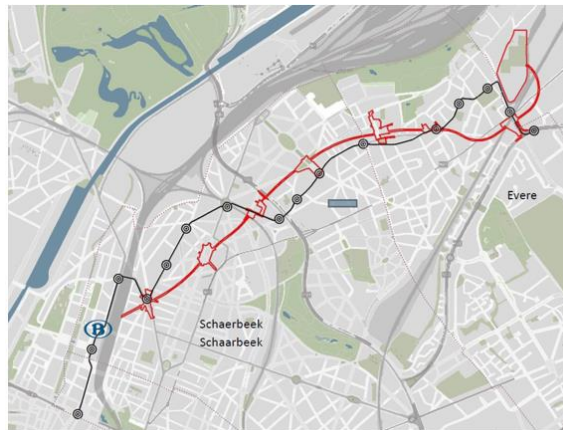
RETROACTES

Pour rappel, la Commission s'est prononcée sur deux moutures du projet d'extension nord du métro lors de ses séances du 4 octobre 2017¹ et du 13 mars 2019². Lors de sa séance du 7 mars 2018, elle s'est aussi prononcée sur les deux demandes de classement de l'avenue Huart Hamoir et du square Riga³ (émanant respectivement de la commune de Schaerbeek et de l'asbl Bruxelles Nature) ainsi que sur une étude de 17 variantes concernant la future station Riga⁴. Elle a également rendu un avis préalable en sa séance du 5 juin 2019 sur l'installation de deux ascenseurs d'accès au futur métro sur la place Colignon⁵.

La demande de PU « octobre 2018 » examinée en séance du 13 mars 2019 concerne le même tronçon que la présente demande de la partie nord du « métro 3 » dont les documents sont datés du 28 janvier 2022.

Le tronçon à construire sans tunnelier de forage TBM (*Tunnel Boring Machine*), 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 tunnelier venant de Bordet -puits P0- doit être démonté et extrait) a fait l'objet d'une demande de PU distincte en 2017. Le permis a été délivré en 2020 et les travaux sont actuellement en cours. Ce petit tronçon fait partie de la première étape de mise en métro, du CCN à Albert et représente l'espace nécessaire au rebroussement des rames.

PROJET



Le tracé dans son principe fut décidé par le GRBC en 2013 et précisé le 8 mai 2014 (mode constructif d'un tunnel monotube avec tunnelier de forage -TBM- de 10 m de diamètre de forage, localisation des stations). La décision relative au tracé et aux stations fut confirmée par une modification du PRAS survenue en 2018.

La présente demande concerne la construction des sept nouvelles stations (Liedts, Colignon, Verboekhoven, Riga, Tilleul, Paix et Bordet), le nouveau dépôt Bordet (qui s'ajoute aux installations existantes à Haren), ainsi que le tunnel monotube qui les réunit. Le tout est complété par une station d'épuration accolée à la jonction nord-midi (rue du Progrès), à proximité de la place Solvay (dans le périmètre du segment P5-P6), non prévue en 2018.

La réalisation du tronçon nord implique la réalisation autonome de ces stations, suite à quoi le tunnelier entamera son travail à partir de Bordet. 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* constituent un dispositif ovoïde sans déstabiliser le sol. L'ensemble doit permettre des quais de 95 m de long et 4 m de large. Seule la station Tilleul est réalisée intégralement en « cut and cover ».

¹ https://crms.brussels/sites/default/files/avis/610/BXL40179_610_MetroNordSud.pdf

² https://crms.brussels/sites/default/files/avis/635/BXL40179_635_MetroNordSud.pdf

³ https://crms.brussels/sites/default/files/avis/618/SBK30012_618_SquareRigaHamoir_classement.pdf

⁴ https://crms.brussels/sites/default/files/avis/618/SBK40030_618_SquareRigaHamoir_Variantes.pdf

⁵ https://crms.brussels/sites/default/files/avis/639/SBK20032_SBK40030_639_avisprincipe_PlaceColignon_metro.pdf

Concernant le patrimoine⁶, la demande de PU ne traite spécifiquement que les stations Colignon et Riga. Cependant, pour les stations Liedts et Verboeckhoven, le projet concerne aussi des immeubles repris aux inventaires provisoire et scientifique. Il en va de même pour la station d'épuration aux abords immédiats de la gare du Nord, rue du Progrès, qui est reprise à l'inventaire.

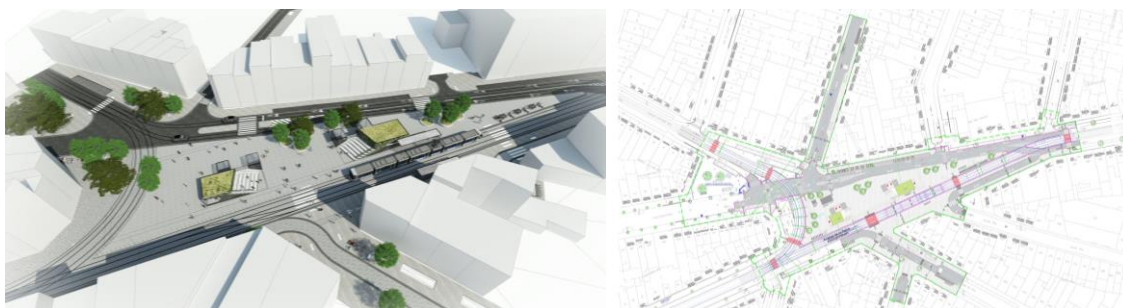
AVIS DE LA CRMS

La CRMS ne se prononce pas sur la pertinence d'un métro et de son mode constructif (monotube). Elle s'attache principalement aux aménagements de surface et au réseau viaire, au patrimoine classé (et zones de protection), celui inscrit à l'inventaire, et aux conséquences en matière de patrimoine.

Contrairement au dossier d'octobre 2018, la présente demande est accompagnée d'une « Etude sur les Incidences Environnementales » (EIE, 6267 pages, 16 documents dont un par station). Cette étude, datée d'avril 2021, fait explicitement référence au projet de 2018. Cette EIE a entraîné une série d'adaptations reprises dans la présente demande de PU. Chaque élément de la demande est accompagné d'un « complément à l'étude d'incidences Métro Nord » daté de décembre 2021, concernant les évolutions entre 2018 et 2022. L'EIE compare les solutions monotube (diamètre de forage 10 m - quais latéraux) et bitube (diamètre de forage 7,20 m - quai central) et a confirmé la solution monotube comme la meilleure techniquement.

Compte tenu des amendements apportés au projet suite à l'étude d'incidences documentés sur les plans de la situation projetée datés du 28/01/2022 ainsi que sur les plans d'aménagement de surface repris dans le carnet de détails respectif de chacune station, la CRMS réitère et/ou complète ses remarques formulées en 2017 et 2019 pour chacune des stations.

* STATION LIEDTS



A gauche, image de synthèse 1. A droite, plan d'aménagement de surface projeté (Plan LIE.AME.091 du 28/01/2022) (extraits du dossier)



A gauche, premiers aménagements avec îlots de verdure décoratifs (tram = Axe Brabant – Gallait) (ancienne carte postale). Au centre, perspective encombrée par les ouvrages de la Jonction (Google Street View). A droite, plan avec la largeur libre de 20 m demandée par la CRMS (traits tiretés verts)

⁶ Voir note « 15PFD1696165_Note_biens_classes_E » dans la demande de PU.

Pour rappel, la place Liedts appartient au « Tracé royal⁷ » reliant le Palais royal au Château royal de Laeken, via la rue Royale (20 m), la place de la Reine, la rue de Palais (20 m), la place Liedts, 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. 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.

Compte tenu des amendements apportés au projet, la CRMS demande de revoir l'aménagement de surface de la station Liedts en tenant compte des remarques et recommandations suivantes :

- fournir de meilleures simulations depuis le sol en amont et en aval et parfaitement dans l'axe du Tracé royal (en particulier depuis l'avenue de la Reine et la rue des Palais) pour s'assurer de la préservation totale et prioritaire de cette perspective urbaine monumentale ;
- Dans le respect de cette logique de « Tracé Royal », la CRMS demande de conserver une largeur libre de 20 m (contre 17 dans le projet actuel) entre les édicules et les fronts bâtis opposés (en traits tiretés verts au plan ci-dessus). Les édicules et les plantations projetés (arbres) mordent sur cette largeur voulue libre. Ce qui plaide pour leur déplacement ;
- Diminuer l'impact visuel (et volumétriques si possible) des deux édicules (dimensions, matérialité, intégration) dans le contexte urbanistique environnant en rassemblant les équipements au sein d'un même volume (ex. : ascenseurs, abris des arrêts de surface, grilles de désenfumage, etc.).
- Limiter le mobilier urbain et éviter sa dispersion dans l'espace public ;
- Revoir la proposition peu convaincante des plantations en pot et renforcer la végétalisation de la place en tenant compte de sa pertinence historique et patrimoniale (cf. aménagement de squares à la fin du XIXe siècle) sans encombrer les carrefours pour conserver la lisibilité des perspectives et des immeubles d'angle, etc ;
- Abaisser les grilles de désenfumage (prévues avec une hauteur de 1m) et les placer à ras du sol pour ne pas encombrer inutilement l'espace public (ex : place Jourdan) ;
- Documenter le bunker (présent sous la place) datant probablement de l'immédiat avant-guerre et voué à disparaître (visite de la DPC, reportage photographique, avant et pendant la démolition, etc.) ;
- Documenter/détailler le réalisme du projet concernant les sorties prévues dans deux immeubles dont un repris à l'inventaire (angle rue de Brabant 191 / rue de Potter 47). Bien que le projet indique qu'il n'y aura pas de transformation de façade, ce type d'aménagement suppose une intervention forte et la présence d'une signalétique spécifique. La CRMS est défavorable à ce type d'intervention dans un bien repris à l'inventaire ou dans des immeubles d'angle (très visibles) et/ou relativement préservés jusqu'à présent. La CRMS recommande de prévoir cela dans d'autres immeubles moins visibles et de moindre qualité patrimoniale ;
- Recourir à l'usage de la pierre bleue, conformément aux prescriptions définies pour le Tracé royal⁸.

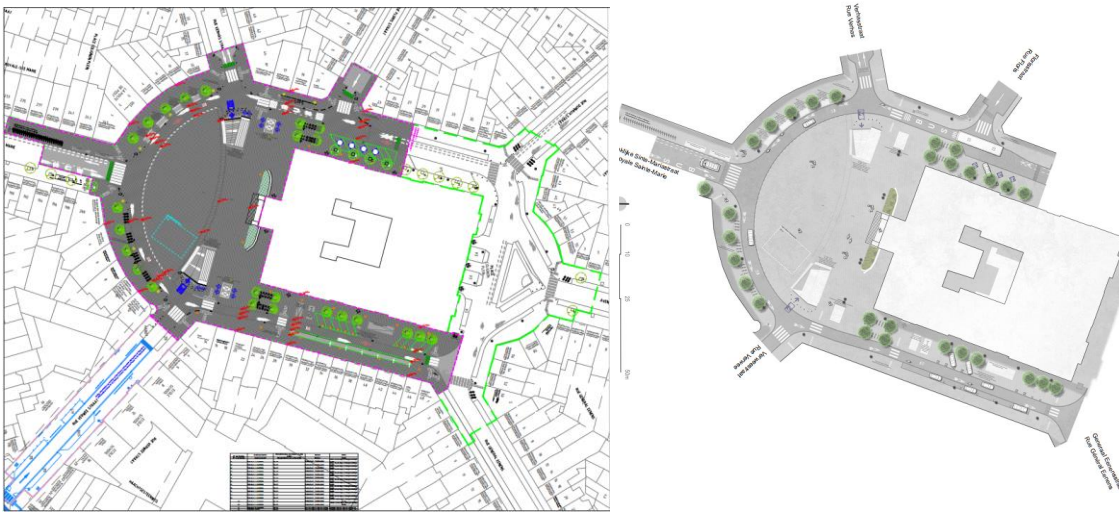
⁷ L'ensemble du Tracé Royal a fait l'objet en 1995 d'une « Charte d'aménagement » par la Fondation Roi Baudouin qui a cadré l'aménagement progressif des différents segments, en ayant pour constante, l'usage de la pierre bleue. Par ailleurs, le réaménagement de la place Liedts figure au CRU 2 « Botanique – Jonction – Nord » (fiche LB 13, pages 44-45 de ce dossier consultable sur <http://quartiers.brussels/doc/cru-svc-2>).

⁸ Idem

* STATION COLIGNON



*A gauche, la place Colignon et le perron de l'Hôtel de Ville (ancienne carte postale).
A droite, image de synthèse 2 (extrait du dossier).*



A gauche, plan de réalisation - situation projetée (Plan COL.AME.002.A3 du 28/01/2022). A droite, plan d'aménagement de surface projeté (Niveau toiture - plan COL.AME.091 du 28/01/2022) (extraits du dossier)

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 l'Hôtel communal 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 Ysendyck, 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.

Eu égard à la haute valeur patrimoniale de l'Hôtel de Ville et du contexte urbanistique du quartier, la CRMS rend un avis défavorable sur le projet d'aménagement de surface et rappelle, comme signalé en

introduction de cet avis, que l'emprise de réaménagement est ici plus limitée que l'espace public qui devrait être concerné, ce qui donnera lieu à un réaménagement partiel, non continu et peu cohérent sur le plan du paysage urbain.

Le projet d'aménagement de surface de la station Colignon devrait être entièrement revu de façon à profiter des travaux pour mettre en valeur l'édifice classé et ses abords immédiats. A cette fin, la CRMS invite le demandeur à confier la réalisation d'une étude patrimoniale, historique et paysagère à un auteur de projet qualifié en la matière. Une telle étude devrait permettre de mieux fonder les choix à opérer compte tenu des principes de composition ayant prévalu à la construction de l'Hôtel communal et aux perspectives qui y débouchent. A ce stade du projet, la CRMS peut déjà formuler les remarques et recommandations suivantes :

- Concernant la réalisation d'un voile vertical de fermeture de la station, confirmer qu'aucune intervention n'est prévue à partir des caves de l'Hôtel communal ;
- Vu le risque de tassement différentiel lié aux interventions sous/à proximité de l'édifice, prévoir la pose de témoins/capteurs également dans le bâtiment proprement dit ;
- Concernant les abords : élargir le périmètre d'étude et d'intervention à la totalité de la place Colignon, en ce compris le parvis avant, les voiries latérales (de part et d'autre de l'Hôtel communal) et l'arrière de la place pour développer un projet d'aménagement global ;
- Prévoir une composition aux tracés orthogonaux des débouchés des escaliers sur le parvis, ainsi que des pavages en référence aux lignes de composition de l'édifice classé (pas de courbes et contre-courbes au sol) en fonction des résultats de l'étude historique. L'introduction d'une contre-courbe et de revêtement de grande taille aux proportions qui augmentent à mesure qu'on s'éloigne de l'Hôtel communal, de même que l'implantation, la monumentalité et les garde-corps des sorties, est tout à fait inopportune dans ce contexte patrimonial urbain de très grande importance ;
- Revoir l'implantation des entrées de métro et des ascenseurs (les éloigner du perron de l'Hôtel communal) et faire des dessins réalistes de l'impact (les images de synthèse sont « idéalisées » : cf remarque générale). Quid par ailleurs de la matérialité et de l'impact des sorties de secours dans les rues environnantes ?
- Limiter au strict nécessaire, désigner et disposer le plus discrètement possible sur la place la signalétique urbaine, et celle de la STIB, pour limiter leur impact sur l'édifice classé, la place et les maisons remarquables des abords. Ces dispositifs ne sont pas documentés 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.) ;
- Placer les prises et rejets d'air ainsi que les exutoires de fumées au ras du sol plutôt qu'au sommet de gaines émergentes ;
- Réduire le caractère trop minéral de la place et revoir le projet de plantations en conséquence tout en renonçant aux arbres à hautes tiges qui entravent la lisibilité des façades de l'Hôtel de Ville et celles des maisons situées sur le parvis avant. La place Colignon se distingue en effet par des façades de grande qualité qui forment un ensemble architectural remarquable. La CRMS invite les auteurs de projet à découvrir d'autres exemples de places historiques verdurisées qui témoignent d'un bel équilibre minéral/verdure (intégration de verdure à bonne échelle, choix des essences, gammes chromatiques, entretien, gestion de l'eau, etc.) ;
- Elaborer un projet d'éclairage qui inclut conjointement celui de l'Hôtel communal et de l'espace public (sur base de l'étude historique et paysagère dont question ci-dessus). (Rem : la CRMS prend acte de l'abandon de l'éclairage par le sol.).

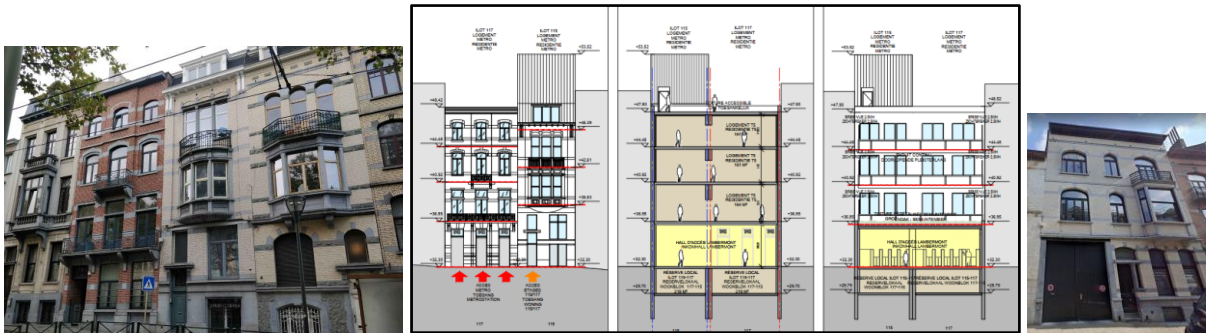


Place des Célestins et place de la Bourse à Lyon, deux exemples de places historiques verdurisées (© Google maps)

* STATION VERBOEKHOVEN



Plan de la situation projetée (plan VBH.AME.002.2.A3 du 28/01/2022) (extrait du dossier)



A gauche et au centre, accès boulevard Lambert, 115-117. A droite, l'entrée rue Léopold Courouble 24-26
(photos © Google maps et extraits du dossier)

Le projet prévoit l'aménagement d'une des entrées principales de la station à hauteur (à travers) le 115(-117) boulevard Lambert. Une entrée technique est prévue dans la rue Léopold Courouble, 24-26. Plusieurs annexes seraient démolies en intérieur d'îlot au profit de la station.

Compte tenu des amendements apportés au projet, la CRMS demande de revoir l'aménagement de surface de la station Verboekhoven en tenant compte des remarques et recommandations suivantes :

- la CRMS estime que le projet d'un accès dans des immeubles tels que les 115 et 117 est sous-proportionné eu égard au flux de voyageurs probables. Ni l'enfilade ni l'alignement ni la voirie historique du boulevard Lambert ne se prêtent à accueillir une telle fonction et les aménagements qui l'accompagneront. Le boulevard se caractérise en effet à cet endroit par un très bel (et long) ensemble architectural formé de maisons particulières qui figurent à l'inventaire du patrimoine. La Commission sollicite que les n° 115 et 117 (et celui des autres immeubles à cette hauteur du boulevard) soient épargnés d'une destruction (partielle mais très importante) pour réaliser un accès au métro. Elle demande d'étudier une alternative pour le placement de l'entrée ailleurs dans le quartier, par exemple à la place de l'accès technique prévu dans la rue Courouble (en rapprochant, dans ce cas, l'arrêt STIB Demolder).
- Le projet aura un impact très important en intérieur d'îlot, ce qui serait contraire à la volonté des Monuments et Sites et de la Région bruxelloise en général d'aérer et valoriser les intérieurs d'îlots (quid des nuisances visuelles et sonores, etc.).

* STATION RIGA



Image de synthèse et plan RIG.AME.091 du 28/01/2022 (extraits du dossier)

Pour rappel, la CRMS a émis un premier avis défavorable le 4 octobre 2017⁹ sur la partie du projet concernant le square Riga sur la proposition de « cut and cover » intégral. Le 7 mars 2018¹⁰, elle s'est prononcée en faveur du classement comme site de l'avenue Huart Hamoir et du square Riga. Dans son avis, elle précisait qu'elle n'était pas opposée à la réalisation des travaux du métro pour autant qu'au niveau du square 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 demandait de rejeter les scénarii mettant en œuvre un « cut and cover » intégral et/ou impliquant le déplacement ou l'abattage d'arbres remarquables. Le square François Riga est depuis le 5 juillet 2018 compris dans la zone de protection de l'avenue Huart Hamoir, classée en partie comme site. Plusieurs arbres sont repris à l'inventaire des arbres remarquables de la Région.

Le 7 mars 2018 également, une étude de 17 variantes concernant la future station Riga a été soumise à la CRMS¹¹. Parmi ces variantes, elle a donc marqué sa préférence pour les variantes qui n'affectaient que la partie centrale rectangulaire du square et étaient sans impact sur les triangles latéraux et sur les arbres remarquables du square (scénarii 8 et 9). Elle n'avait pas exclu pour autant l'étude des scénarii 12 et 13 voire, en moindre mesure car plus invasifs au niveau des émergences, les scénarii 16 et 17. Elle demandait de ne pas sous-estimer l'architecture et l'impact des sorties et des dispositifs qui y sont liés (sécurité, technique, signalétique, ...) qu'elle demandait de traiter et d'intégrer en tenant compte du remarquable environnement paysager et urbain et des principes de sa composition. La question des accès se posait également.

En sa séance du 13 mars 2019, l'examen du projet montrait un aménagement correspondant au scénario 11, ce que la CRMS avait fermement rejeté car il impliquait la réalisation d'un cut & cover dépassant largement la partie rectangulaire centrale et un « déménagement » (!) d'arbres existants – dont certains inscrits à l'inventaire des arbres remarquables –, le temps de réaliser ce second ouvrage et d'y rapporter l'épaisseur de terre nécessaire pour de grands arbres. (...).

Aujourd'hui, force est de constater que la proposition ne répond toujours pas à la demande de ne pas mettre en œuvre de cut & cover au-delà du carré rectangulaire central et/ou d'interventions impliquant le déplacement ou l'abattage d'arbres remarquables. **La CRMS reste donc fermement défavorable à la proposition reprise dans la présente demande. Elle réitère une fois encore sa demande de limiter le principe du « cut & cover » à la partie centrale et de procéder par galeries horizontales pour le reste des interventions (tunnelier TBM).**

⁹ https://crms.brussels/sites/default/files/avis/610/BXL40179_610_MetroNordSud.pdf

¹⁰ https://crms.brussels/sites/default/files/avis/618/SBK30012_618_SquareRigaHamoir_classement.pdf

¹¹ https://crms.brussels/sites/default/files/avis/618/SBK40030_618_SquareRigaHamoir_Variantes.pdf



Vue des spécimens actuels du square Riga (© Google maps)

La CRMS ne croit pas à la faisabilité du déplacement des arbres et aux chances de leur reprise/survie. La réussite d'une transplantation d'arbres est conditionnée à de nombreux éléments (protection des racines, drainage/arrosage permanent, transport, caisson motte, transplantation rapide, tuteurs...). La densité et l'imbrication actuelle des systèmes racinaires d'individus très âgés sont des facteurs qui ne garantiraient pas leur reprise après transplantation.

En conclusion, la CRMS invite le demandeur à confier la réalisation d'une étude historique et paysagère du square Riga à un architecte paysagiste qualifié. Une telle étude devrait permettre de mieux fonder les choix à opérer compte tenu des principes de composition et de plantations ayant prévalu à l'aménagement du square en bout de perspective vers et depuis l'avenue Huart Hamoir classée (intégration paysagère des sorties et édicules, deuxième sortie en dehors du périmètre, équilibre minéral/verdure des aménagements, impact du mobilier urbain, etc.). La proposition de sortie actuellement proposée manque de réflexion d'intégration paysagère et ici aussi, il paraît insensé de ne traiter qu'une portion de l'espace (cf remarque général en début d'avis).

* STATION TILLEUL

La CRMS ne formule pas de remarques sous l'angle patrimonial.

* STATION PAIX

La CRMS ne formule pas de remarques sous l'angle patrimonial.

* STATION BORDET

La CRMS ne formule pas de remarques sous l'angle patrimonial.

* DÉPÔT BORDET

La CRMS ne formule pas de remarques sous l'angle patrimonial.

*STATION D'ÉPURATION (rue du Progrès)



Vues 2009 et 2021 du tunnel de la Jonction nord-midi à hauteur de la place Solvay © Google maps

La réalisation du puits P6 a entraîné la démolition du Medical Center de la SNCB, un des bâtiments de la Jonction nord-midi des années 50 longeant l'assiette ferroviaire. Aujourd'hui, la demande comprend la construction d'une station d'épuration à gauche du tunnel (voir photo ci-dessus).



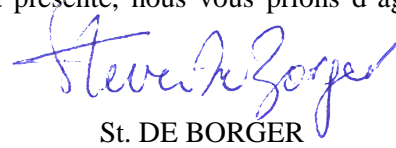
Situation projetée (extraits du dossier)

La CRMS estime qu'il est difficile d'apprécier la pertinence de son aspect, en l'absence d'un photomontage avec le réaménagement prévu à gauche. Outre l'aspect peu sécurisant des angles rentrants/sortants de la façade projetée, la proposition viendrait rompre la symétrie de part et d'autre du tunnel qui participe à l'emprise de la gare du Nord inscrite à l'inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale. La Commission demande de revoir l'aspect de cette intervention et de mieux l'intégrer à la composition de la Gare du Nord.

En conclusion, la CRMS espère que le projet sera modifié en fonction de ses remarques et qu'on profite des réponses à des enjeux de mobilité pour aussi mieux s'occuper du patrimoine, à l'échelle de la Ville. Il convient, dans des quartiers à forte valeur patrimoniale, spécifiques, de mieux inscrire les projets d'aménagement, de transformation ou de construction dans le respect des compositions et formes paysagères et urbanistiques qui lui confèrent (ont conféré) sa valeur.

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


St. DE BORGER
Vice-Président

c.c. à : hlelievre@urban.brussels ; mkreutz@urban.brussels ; cdegreef@urban.brussels ; mherla@urban.brussels ;
cleclercq@urban.brussels ; bcampanella@urban.brussels ; sdavid@urban.brussels ; pservais@urban.brussels ; ;
avis.advies@urban.brussels ; mbadard@urban.brussels ; kdepicker@urban.brussels ; crms@urban.brussels ;
espacepublic@urban.brussels