



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

Bruxelles, le 04/01/2024

N/Réf. : BXL40179_718_PU
Gest. : TS/MR
V/Réf. :
Corr: M. Resibois / N. Denayer
NOVA : 15/PFD/1696165

REGION BRUXELLOISE. Schaerbeek / Evere / Bruxelles-Haeren.
(= ZP de l'hôtel communal de Schaerbeek, du square Riga et de l'avenue Huart Hamoir, de la ferme 't Hoeveke à Evere / biens inscrits à l'inventaire)
PERMIS D'URBANISME : Réaliser l'extension du réseau de transport en commun de haute performance vers le nord de la Région de Bruxelles Capitale (nouvelle ligne de métro vers Bordet).
Demande de BUP – DU du 05/12/2023

Avis de la CRMS

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre courrier du 05/12/2023, reçu le 05/12/2023, nous vous communiquons l'avis émis par la CRMS en sa séance du 13/12/2023, concernant la demande sous rubrique.

En vertu des articles 153, 164, 176, 177 et 200 du CoBAT, l'avis de la CRMS est sollicité sur la demande de permis sous rubrique 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 Commission s'est déjà prononcée à plusieurs reprises sur le dossier de l'extension nord du métro. Elle a rendu en mars 2022 un avis portant sur une demande de permis adaptée à la suite de l'étude d'incidences réalisée en avril 2021, dans lequel elle détaillait ses positions, station par station¹.



Plan du tracé projeté. Document extrait du dossier de demande.

Objet de la demande et parti d'analyse de la CRMS

La demande de permis actuelle pour la construction de l'extension Bordet – Gare du Nord de la ligne 3 du métro fait suite à une série de conditions notifiées au demandeur par le fonctionnaire délégué au mois d'avril 2023, en vertu de l'article 191 du CoBAT. Le demandeur déclare avoir partiellement modifié ses plans pour répondre à la majorité de ces conditions, tout en expliquant en avoir rejeté certaines, jugées irréalistes.

¹ Voir l'avis en ligne sur le site de la CRMS (séance 687). Ce document comporte également l'historique complet du dossier et des avis rendus par la CRMS au sujet du métro nord.

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). Elle s'attache principalement aux aménagements de surface, au raccord des stations avec le réseau viaire (espaces structurants), au patrimoine dans toutes ses formes (biens classés et zones de protection, biens inscrits à l'inventaire, « petit » patrimoine, patrimoine végétal, paysage urbain), et aux conséquences du projet en la matière.

Dans la demande actuelle, les aménagements de surface font l'objet d'une note explicative spécifique. Le demandeur prévoit trois types d'intervention en surface, correspondant chacune à un périmètre d'intervention spécifique :

- Le « **pristin état** » est le périmètre d'intervention le plus vaste documenté à ce stade du projet. Il consiste à revenir à l'issue du chantier à une situation identique à celle existant au début des travaux, en réutilisant matériaux et éléments de mobilier urbain préexistants.
- Le « **pristin état +** » vise à réaménager un périmètre plus restreint, correspondant aux zones directement impactées par le chantier des stations. **Cet état fait l'objet de plans de réalisation, station par station, joints au dossier de demande et sur lesquels la CRMS se prononce dans le cadre du présent avis.**
- Le demandeur souhaite en outre mettre en place un « **processus participatif** », qui aboutirait durant le chantier du métro à l'introduction de nouvelles demandes de permis d'urbanisme portant sur l'aménagement des abords des stations, dans des périmètres plus larges mais encore à définir. Si la mise en place de ce processus échouait, le demandeur prévoit de mettre en œuvre les aménagements relevant du « pristin état + » documentés dans le dossier.



Périmètres « pristin état + » aux stations Liedts, Colignon, Verboekhoven et Riga. Documents extraits du dossier de demande.

Avis de la CRMS

❖ Préambule

Avant toute chose, la CRMS souhaite alerter sur les conditions peu acceptables dans lesquelles ce nouveau projet est soumis à son examen. La CRMS a déjà averti les autorités, à plusieurs reprises², de ses difficultés organisationnelles (qui préexistaient à la réforme du CoBAT), pour coordonner le respect des délais de 30 jours et la réunion d'un quorum aux moments particuliers de l'année ou à l'approche des congés scolaires. Elle avait en outre explicitement exprimé que dans le cadre de dossiers spécifiques qui se distinguent par l'échelle des sites concernés, les enjeux de ville dont ils relèvent, et les volumes de documents soumis à l'analyse, 30 jours ne sont clairement pas suffisants. Il est, dans ce contexte connu, particulièrement peu admissible qu'un dossier d'une telle envergure (434 pièces) et relevant d'enjeux patrimoniaux et urbanistiques majeurs pour la Région bruxelloise dans son ensemble soit introduit un 5 décembre, imposant de rendre un avis dans un délai de 30 jours incluant l'ensemble de la période des fêtes de fin d'année et sans avoir averti la CRMS au préalable.

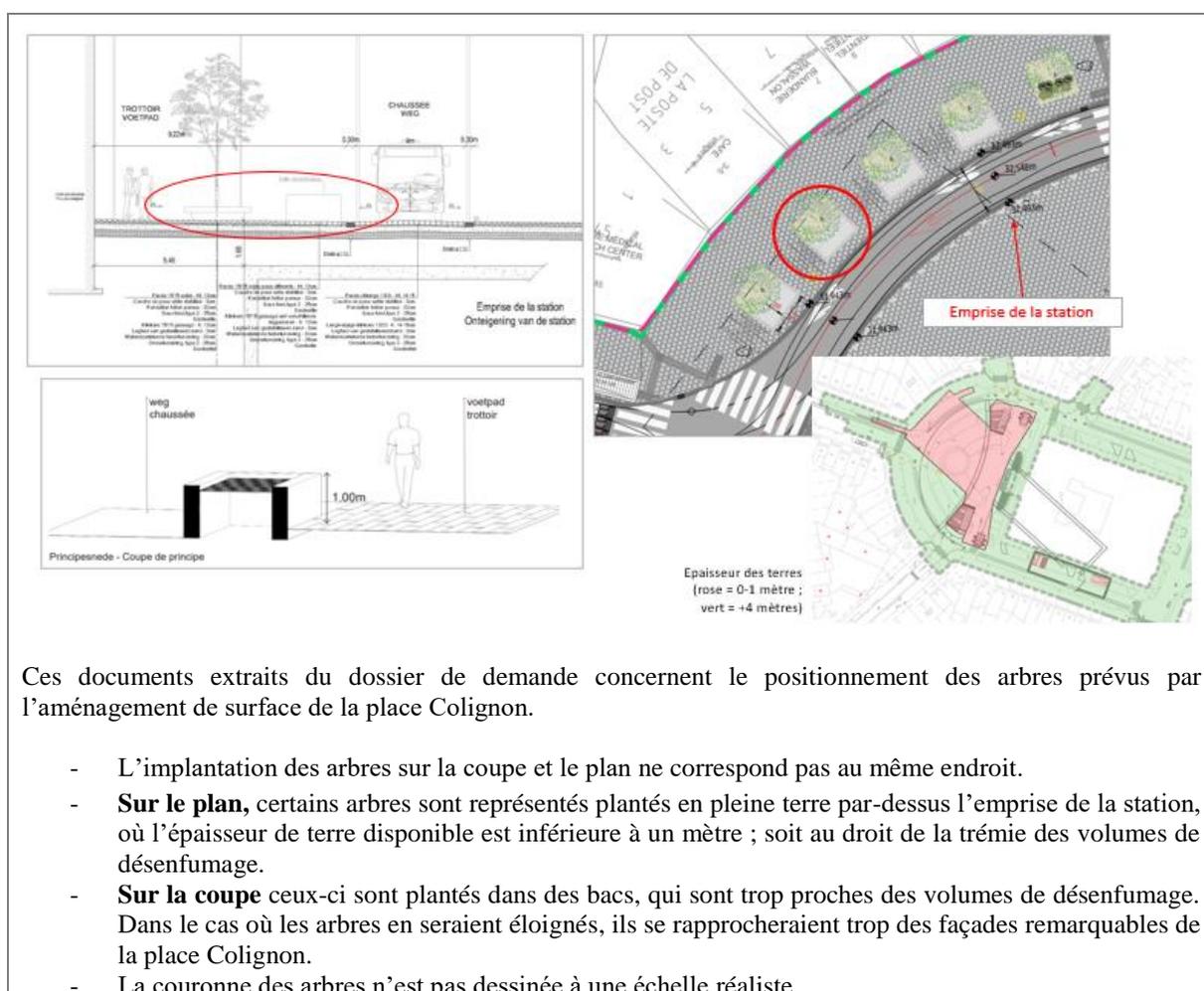
² Voir notamment le point « 1. Délais de rigueur » dans son [avis sur l'évaluation du CoBAT](#) rendu en janvier 2021. La CRMS a par ailleurs déjà alerté par le passé sur la problématique de l'inextensibilité du délai légal appliqué à l'analyse de dossiers hautement stratégiques. À titre d'exemple, voir l'[avis](#) sur le PAD Loi (Séance 646 bis du 13/11/2019).

❖ 1. Commentaires transversaux

Les points suivants concernent le projet dans sa globalité, indépendamment d'une station en particulier.

▪ 1.1. Manque de précision, discordances entre documents soumis et irréalisme technique de certaines propositions

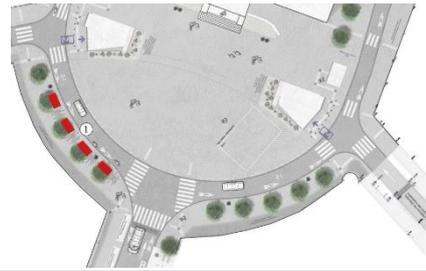
L'aménagement de surface définitif des abords des stations, qui fait l'objet de la demande actuelle (on ne peut pas postuler aujourd'hui sur des « processus participatifs » ultérieurs dont les contours ne sont pas connus), n'est pas soigneusement étudié de manière simultanée avec le reste du projet. Les plans d'aménagement joints au dossier comportent ainsi une série de propositions dont la mise en œuvre est irréaliste, voire techniquement impossible ainsi que des discordances manifestes entre les documents. L'exemple ci-dessous, concernant le positionnement des arbres d'alignement le long des façades de la place Colignon, en témoigne :



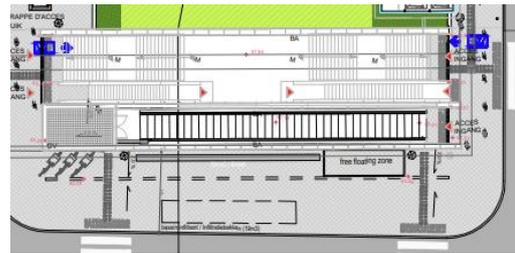
Ces documents extraits du dossier de demande concernent le positionnement des arbres prévus par l'aménagement de surface de la place Colignon.

- L'implantation des arbres sur la coupe et le plan ne correspond pas au même endroit.
- **Sur le plan**, certains arbres sont représentés plantés en pleine terre par-dessus l'emprise de la station, où l'épaisseur de terre disponible est inférieure à un mètre ; soit au droit de la trémie des volumes de désenfumage.
- **Sur la coupe** ceux-ci sont plantés dans des bacs, qui sont trop proches des volumes de désenfumage. Dans le cas où les arbres en seraient éloignés, ils se rapprocheraient trop des façades remarquables de la place Colignon.
- La couronne des arbres n'est pas dessinée à une échelle réaliste.

- Il est illusoire de penser que les arbres plantés du côté ouest de la place se développeront de manière similaire aux sujets plantés côté est, qui bénéficieront d'une profondeur de terre plus importante et de conditions davantage favorables à leur développement. Le plan fait pourtant croire à une composition paysagère symétrique de part et d'autre de la rue Royale Sainte-Marie, ce qui est un leurre quand les conditions de croissance diffèrent à ce point.



Les visualisations 3D jointes au dossier présentent le même type de dissonances, si bien qu'il est impossible de s'y fier pour obtenir un aperçu fidèle des réalisations projetées. L'exemple ci-dessous concerne l'aménagement de la station Riga.



- Sur les simulations 3D le mur longeant la trémie d'accès de la station présente une double épaisseur et est végétalisé. Sur le plan le mur est constitué d'une simple épaisseur, et traité en béton.
- La CRMS rappelle que les visualisations 3D ne constituent pas un support commercial idéalisé, mais **se doivent de rendre compte avec précision et exactitude de la situation projetée et se conformer au plan.** Elle demande de lever l'ambiguïté sur le traitement du mur d'entrée de la station.



- Sur cette simulation la perspective vers la gare de Schaerbeek est obstruée par un massif boisé. Le plan prévoit quant à lui un aménagement relevant de la typologie du square, comportant six arbres d'alignement, soulignant la perspective de l'avenue Huart Hamoir.
- La CRMS s'interroge en outre quant à la viabilité de ces arbres compte-tenu de la faible profondeur de terre au droit de la station (zones en bleu = 1 à 2 mètres de profondeur de pleine terre).



La CRMS s'inquiète du manque de crédit à accorder aux documents (auxquels faut-il d'ailleurs se fier quand plan et coupe ne sont pas concordants ?) qui pourtant constitueront le socle d'un marché de travaux, et dont les erreurs s'exprimeront sur le chantier. Elle demande de revoir ces documents pour s'assurer de leur concordance, et de fournir des plans et des visualisations qui présentent une situation réaliste techniquement.

▪ 1.2. : Incohérence des périmètres d'intervention en surface

Malgré l'extension de certains périmètres « Pristin état + » par rapport à la version précédente du projet, la CRMS continue à déplorer que les périmètres d'aménagement en surface soient uniquement dictés par des considérations techniques liées à l'emprise des stations, et non par une approche paysagère des espaces publics dans lesquels elles s'inscrivent.

La CRMS demande donc de revoir les périmètres d'intervention en surface dans une optique paysagère, et de cohérence par rapport aux espaces dans lesquels ils s'inscrivent.



Square François Riga : exemple de périmètre d'intervention en surface incohérent par rapport au paysage urbain.

Le réaménagement ne porterait que sur une moitié de l'espace, entraînant une rupture de la symétrie et le déséquilibre de la composition paysagère du square.

Document extrait du dossier de demande.

▪ 1.3. : Insuffisance générale de prise en compte du patrimoine

Le tracé du nouveau métro impacte des espaces urbains remarquables et structurants à l'échelle de la Région : la place Liedts et le Tracé Royal, la place Colignon, le square François Riga et la perspective monumentale de l'avenue Huart Hamoir, etc. Or, les aménagements projetés (spatialité, expression architecturale, matérialité) ne tiennent pas assez compte des qualités intrinsèques des espaces dans lesquels ils s'inscrivent. Ceci concerne tant des bâtiments (comme les maisons sur le boulevard Lambert ; l'hôtel communal de Schaerbeek), que des paysages urbains historiques (Tracé Royal ; place Colignon), que le patrimoine naturel (arbres et plantations du square Riga).

Le patrimoine, sous toutes ses formes et quel que soit son niveau de protection, doit faire partie intégrante du projet et être traité avec finesse. Le parti d'intervention ne peut se résumer à l'imposition d'une infrastructure technique au détriment des paysages urbains du nord de Bruxelles.

▪ 1.4. : Nécessité de définir un aménagement sur mesure, à la hauteur des espaces patrimoniaux concernés.

La Commission insiste sur la nécessité, dans ces espaces à grande valeur patrimoniale, de réaliser des aménagements **sur mesure**, adaptés aux lieux, et non d'implanter indistinctement édicules, cages d'ascenseur, volumes de désenfumage et autres éléments de mobilier urbain de facture standardisée. Comme elle l'avait déjà souligné dans son précédent avis, la CRMS juge en effet que l'impact en terme d'encombrement et d'esthétique des dispositifs matériels et autres sujétions techniques qui interviendront hors-sol n'a pas été suffisamment intégré aux réflexions sur les aménagements des espaces publics, ce qui serait encore aggravé si les projets concrets d'aménagement étaient reportés à de futures demandes de permis.

La CRMS demande que soient développées des solutions sur mesure, sensibles à la qualité des espaces publics concernés et finement intégrées dans le tissu urbain. L'aménagement de surface doit bénéficier de la même attention que le reste du projet, et ne peut en être réduit au rôle d'accessoire et/ou reportés à de futurs processus participatifs.

▪ 1.5. : Craintes pour la stabilité des biens patrimoniaux impactés par le chantier

La CRMS émet des craintes quant à la stabilité des biens remarquables situés à proximité ou englobés dans le périmètre du projet. **Elle s'inquiète notamment des interventions prévues sous l'hôtel communal de Schaerbeek**, et rappelle que les craintes qu'elle avait formulées au sujet du Palais du Midi au moment de la demande de permis étaient particulièrement fondées³.

La CRMS réitère sa demande de prendre toutes les précautions nécessaires pour s'assurer du maintien en parfait état de l'hôtel communal de Schaerbeek. D'ailleurs, comme les travaux prévus concernent directement le bien classé (par leur exécution en sous-œuvre), pourquoi ne s'agit-il pas d'une demande de permis unique ? La CRMS demande au fonctionnaire délégué de réorienter la procédure, le cas échéant.

▪ **1.6. : Absence de prise en compte des remarques précédentes émises par la CRMS**

La Commission constate que la majorité des remarques qu'elle a émis dans son avis précédent sur le projet, rendu en séance du 16 mars 2022, n'ont pas été prises en compte, ce qui est particulièrement dommageable. Dans la mesure où le projet n'a que très marginalement évolué, elle les réitère donc ci-dessous.

La CRMS souligne à cet égard que ses préconisations, station par station, ne relèvent pas de l'ordre du détail. Elle déplore entre autres qu'en dépit de quatre avis successifs, l'aménagement de la station Riga n'ait pas été adapté dans le sens d'un plus grand respect du patrimoine (*cf. infra*). **Elle rappelle avoir été constructive vis-à-vis du refus de classer le square Riga avec l'avenue Huart Hamoir, destiné à faciliter la mise en œuvre du métro et à l'époque accompagné de promesses de respect du patrimoine naturel du square. Elle constate aujourd'hui que l'abattage systématique des arbres du square Riga est toujours d'actualité, et s'insurge contre ce mode opératoire destructeur et insensible au patrimoine.**

❖ **2. Remarques spécifiques aux stations ; points précédemment soulevés par la CRMS et commentaire sur leur traitement dans le nouveau dossier**

▪ **2.1 : Station Liedts**

Le plan d'aménagement de la station Liedts a été revu pour fusionner les accès au métro dans un unique édicule, plus imposant. L'alignement de ce nouveau volume, situé à 18 mètres du front bâti opposé de l'avenue de la Reine, présente néanmoins toujours un décrochement de deux mètres par rapport à la largeur de 20 mètres cohérente tout du long du Tracé Royal⁴. **La CRMS ne peut tolérer que la monumentale perspective du Tracé Royal soit altérée de la sorte, et demande de réduire l'emprise au sol de l'accès à la station Liedts.**

³ Voir la [lettre ouverte de la CRMS](#) en date du 15/02/2023 sur le Palais du Midi.

⁴ Pour rappel, 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, la rue des 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 débute place Liedts.



Projet de 2022 à double édicule.



Projet de 2023 : édicule unique en décrochement d'alignement.

Avis CRMS du 16 mars 2022	Commentaire et avis CRMS du 13 décembre 2023
<p>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 ;</p>	<p>Le nouveau projet fournit deux nouvelles simulations, mais elles ne sont pas réalisées dans l'axe de la perspective et ne permettent pas d'estimer l'impact visuel du nouvel édicule.</p> <p>La CRMS réitère donc sa demande.</p>
<p>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.</p>	<p>Le nouvel édicule unique est situé à 18 mètres du front bâti opposé, et est donc en décrochement de deux mètres sur l'axe du Tracé Royal.</p> <p>La CRMS demande le maintien de la largeur libre de 20 mètres.</p>
 <p><i>Simulations du nouvel édicule. Le décentrage de la vue ne permet pas d'estimer l'impact sur la perspective du Tracé Royal.</i></p>	
<p>Diminuer l'impact visuel (et volumétrique 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.).</p>	<p>Le nouveau projet ne prévoit plus qu'un seul édicule, et une cage d'ascenseur sur la place Liedts.</p> <p>La CRMS salue cette évolution, mais demande de réduire la volumétrie du nouvel édicule, et de soigner l'intégration de l'ascenseur (éviter le modèle standard STIB).</p>
<p>Limiter le mobilier urbain et éviter sa dispersion dans l'espace public ;</p>	<p>La CRMS réitère cette remarque.</p>

<p>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 XIX^e siècle) sans encombrer les carrefours pour conserver la lisibilité des perspectives et des immeubles d'angle, etc. ;</p>	<p>Un nouvel alignement d'arbre est intégré au projet, mais la CRMS se questionne sur la faible profondeur de pleine terre disponible à cet endroit, et émet des doutes sur la viabilité des nouveaux sujets.</p> <p>La CRMS réitère cette remarque et demande de dessiner des éléments réalisables et de fournir des plans et des visualisations en concordance, présentant une situation réaliste.</p>
<p>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) ;</p>	<p>Le projet maintient des massifs de désenfumage en béton débordant d'un mètre au-dessus du sol, pour éviter le stationnement automobile.</p> <p>La CRMS persiste dans sa demande d'abaisser les grilles de désenfumage au niveau du sol ; et demande d'étudier d'autres dispositifs plus discrets pour en assurer le dégagement.</p>
<p>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.</p>	<p>La CRMS réitère cette remarque.</p>
<p>Recourir à l'usage de la pierre bleue, conformément aux prescriptions définies pour le Tracé royal</p>	<p>Le projet prévoit de réutiliser les pavés béton de la place existante.</p> <p>La CRMS réitère cette remarque.</p>

▪ **2.2 : Station Colignon**

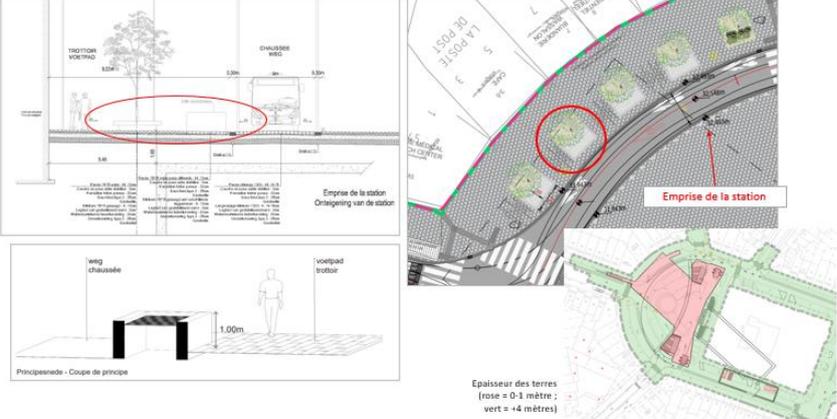


Projet de 2022.



Projet de 2023.

<p>L'emprise du réaménagement est limitée, « ce qui donnera lieu à un réaménagement partiel, non continu et peu cohérent sur le plan du paysage urbain »</p> <p>Concernant les abords : élargir le périmètre d'étude et d'intervention à la totalité de la place Colignon, en ce compris les voiries latérales et l'arrière de la place pour développer un projet d'aménagement global ;</p>	<p>L'emprise a été augmentée pour inclure les côtés de l'hôtel communal de Schaerbeek, mais pas sa façade arrière.</p> <p>La CRMS demande que les abords de l'hôtel communal de Schaerbeek soient traités de manière cohérente, en incluant l'arrière du bâtiment.</p>
<p>Réaliser une véritable étude patrimoniale.</p>	<p>La CRMS réitère cette remarque.</p>
<p>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 de Schaerbeek.</p>	<p>La CRMS réitère cette remarque.</p>
<p>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 ;</p>	<p>La CRMS réitère cette remarque. Elle s'inquiète particulièrement de la stabilité de l'hôtel communal de Schaerbeek, compte tenu du précédent du Palais du Midi.</p>
<p>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 ;</p>	<p>Quoique le projet d'aménagement de la place Colignon ait été revu (rotation de 90° des cages d'ascenseur, adaptation des matériaux), l'implantation des accès demeure identique et ne se fonde pas sur une référence à la composition urbaine existante et/ou à l'hôtel communal.</p> <p>L'emprise spatiale des garde-corps a été augmentée par le rajout d'une petite zone végétalisée au droit de l'escalier d'accès.</p> <p>La CRMS réitère cette remarque.</p>
<p>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 ». Quid par ailleurs de la matérialité et de l'impact des sorties de secours dans les rues environnantes ?</p>	<p>Le modèle d'ascenseur a été modifié (modèle standard STIB) et tourné de 90°. Ils ne sont pas plus éloignés du perron de l'hôtel communal. L'image de synthèse a été revue en incluant une partie du mobilier urbain (pavage podotactile, bornes de sécurité, etc.) La matérialité des sorties de secours n'est pas détaillée.</p> <p>La CRMS réitère cette remarque.</p>
<p>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.) ;</p>	<p>La CRMS réitère cette remarque.</p>

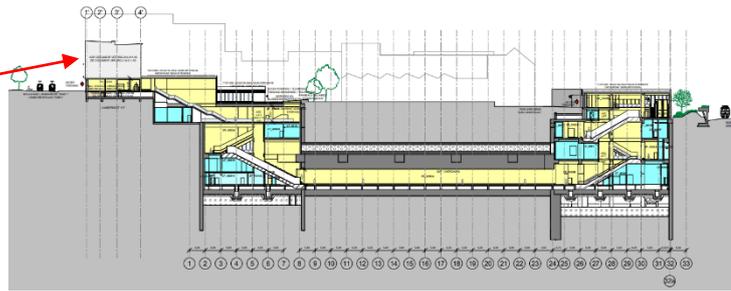
<p>Placer les prises et rejets d'air ainsi que les exutoires de fumées au ras du sol plutôt qu'au sommet de gaines émergentes ;</p>	<p>Le projet maintient des massifs de désenfumage en béton débordant d'un mètre au-dessus du sol, pour éviter le stationnement automobile.</p> <p>La CRMS persiste dans sa demande d'abaisser les grilles de désenfumage au niveau du sol ; et demande d'étudier d'autres dispositifs plus discrets pour en assurer le dégagement.</p>
<p>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 communal 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.</p>	<p>La CRMS réitère cette remarque.</p> <p>Elle observe en outre l'incohérence et la discordance des différents documents (plans, coupes) quant aux plantations, tantôt dessinés en pleine terre (ce qui est irréaliste au-dessus de la trémie), tantôt dessinés dans des bacs dont l'implantation n'est pas réaliste à côté des volumes de désenfumage.</p>
 <p>The image contains three architectural drawings. On the left, a cross-section of a station platform shows a tree in a planter box above the platform level. A red oval highlights the tree's position. Below it is a smaller cross-section of a 'Principesalle - Coupe de principe' showing a person standing next to a planter box. On the right, a site plan shows the station layout with a red circle highlighting a tree location. A legend indicates 'Epaissieur des terres (rose = 0-1 mètre ; vert = +4 mètres)'. The caption below reads: 'Positionnement projeté des arbres d'alignement sur le pourtour de la place Colignon et incohérences entre les documents. Documents extraits du dossier de demande.'</p>	

▪ **2.3 : Station Verboekhoven**

<p>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 Lambermont ne se prêtent à accueillir une telle fonction et les aménagements qui l'accompagneront. [...] La Commission sollicite que les n° 115 et 117 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.</p>	<p>Le projet est inchangé sur ce point.</p> <p>La CRMS réitère donc cette remarque.</p>
<p>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.).</p>	<p>Le projet est inchangé sur ce point.</p> <p>La CRMS réitère donc cette remarque.</p>



Maisons impactées par le projet
Boulevard Lambertmont
(© Google Streetview)



Coupe de la station Verboekhoven
(document extrait du dossier de demande).

▪ 2.4. : Station Riga

Le mode opératoire pour la réalisation de la station Riga consiste à pratiquer un « cut and cover » sur la partie centrale et une des ailes latérales du square François Riga, impliquant l'abattage de 46 arbres. **Fermeture attachée au maintien du patrimoine végétal remarquable du square Riga**, la CRMS avait émis un premier avis défavorable sur ce principe d'intervention le 4 octobre 2017, qu'elle a réitéré à l'occasion d'avis ultérieurs en 2018, 2019 et 2022⁵.

* *Sur le patrimoine végétal du square Riga.* La Commission constate une nouvelle fois que le « cut and cover » intégral est maintenu, condamnant de ce fait les arbres du square Riga. La note explicative jointe au dossier justifie ce choix en évoquant l'apparition de nouvelles pathologies identifiées par une étude phytosanitaire réalisée en 2022. Or, d'après cette même étude, 34 arbres sur 46 à abattre ont un indice sanitaire de 0.8 ou 0.9 sur 1, et bénéficient donc d'excellentes chances de maintien à long terme. Seuls trois arbres ont une espérance de vie inférieure à cinq ans. **La CRMS réitère donc sa demande de limiter le principe du « cut & cover » à la partie centrale du square, et de procéder par galeries horizontales pour le reste des interventions (tunnelier TBM). Elle ne peut tolérer le préjudice causé au square François Riga par l'abattage systématique de ses arbres, sains et matures, qui porterait atteinte à ses qualités biologiques et sa composition paysagère.**



État sanitaire des arbres. Le jaune clair correspond à un bon état sanitaire. (Document extrait du dossier)



Emprise du chantier
(Document extrait du dossier)

⁵ [Avis de 2017](#). [Avis de 2018](#). [Avis de 2019](#). [Avis de 2022](#).

D'un point de vue sanitaire, les arbres à abattre se répartissent de la manière suivante

Es	nbre d'arbres	
0	1	arbre déjà abattu
0,3	1	très dépérissant
0,4	1	
0,5	4	arbre abattu
0,6	3	< ou = 0,5 (espérance de maintien <5 ans)
0,7	2	>0,5
0,8	14	
0,9	20	
nbre total	46	

Tableau 4 : synthèse des indices phytosanitaires pour les arbres à abattre

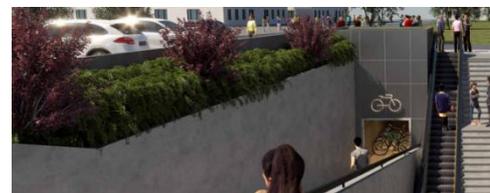
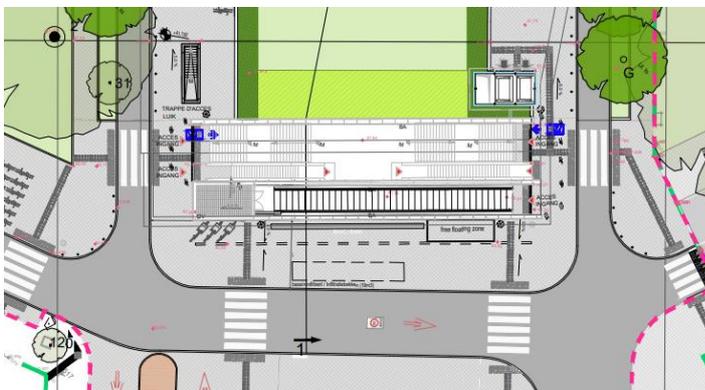
Bilan de l'état sanitaire des arbres, extrait de l'étude phytosanitaire.

* *Sur le traitement de l'entrée de la station.* L'Assemblée constate que l'entrée de la station et ses abords (perspective, végétation) n'est pas représentée de manière cohérente sur les plans et les visuels fournis dans le dossier : si les représentations 3D montrent un parapet végétalisé, aucun bac de plantation n'est prévu d'après le plan de réalisation. La CRMS rappelle que les visualisations 3D ne constituent pas un support commercial idéalisé, mais se doivent de rendre compte avec précision et exactitude de la situation projetée et se conformer au plan. Elle demande de lever l'ambiguïté sur le traitement du mur d'entrée de la station.

En tout état de cause, la Commission juge le traitement de l'accès à la station particulièrement peu qualitatif et mal intégré aux formes urbaines. L'édification d'un mur opaque en béton précédé d'un banc décentré et d'une « free floating zone » dans l'axe de la partie centrale du square hypothèque la remarquable perspective depuis le parvis de l'église de la Sainte-Famille vers la gare de Schaerbeek. Elle demande de traiter cet accès avec de plus de finesse et de discrétion.

Pour la CRMS, l'implantation d'un mur opaque précédé d'un banc orienté dos à la perspective ainsi que la simulation sur les visuels 3D d'arbres en rupture avec l'alignement sont symptomatiques de l'absence de compréhension de la logique paysagère des lieux, de la composition du square Riga et du tracé de l'avenue Huart Hamoir. Elle renvoie ici à l'arrêté de classement⁶ de l'avenue Huart Hamoir, qui en souligne les grandes qualités historiques, esthétiques et scientifiques. Elle rappelle en outre que ce même arrêté prévoit :

« Qu'il convient de veiller à ce que d'éventuels actes et travaux qui seraient réalisés [sur le square Riga] n'annihilent pas les qualités historiques, esthétiques et scientifiques des lieux ; [et] qu'il convient de veiller, par l'imposition de conditions à la délivrance des permis d'urbanisme, au respect de ces perspectives et de ces intérêts. »



Plan de réalisation de l'accès à la station Riga et représentations

⁶ Voir [l'arrêté de classement de l'avenue Huart Hamoir](#) en ligne.

3D du traitement du parapet. Ces documents présentent plusieurs incohérences au niveau de la végétalisation (cf. supra, p. 4. Documents extraits du dossier de demande).



Du reste, la Commission renvoie aux commentaires émis dans son avis du 16 mars 2022 :

<p>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).</p>	<p>Le principe de « cut & cover » étendu à la partie latérale du square demeure inchangé. Le choix de cette technique impose l'abattage de 46 arbres, pour la plupart en bon état sanitaire. La CRMS ne peut souscrire à cette option portant un dommage irréversible au patrimoine végétal du square François Riga. Elle demande fermement que le principe d'intervention y soit revu, et que les arbres existants soient maintenus.</p>
<p>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, deuxième sortie en dehors du périmètre, équilibre minéral/verdure, impact du mobilier urbain, etc.).</p>	<p>La CRMS réitère cette remarque.</p>
<p>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.</p>	<p>L'expression architecturale de l'entrée de la station demeure inchangée. La CRMS réitère donc cette remarque.</p>

▪ **2.5 : Station d'épuration de la rue du Progrès**

<p>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.</p>	<p>Le projet prévoit un nouveau traitement de la façade de la station d'épuration, en concordance avec les caractéristiques stylistiques de la jonction nord-midi. La CRMS se réjouit de cette évolution, qu'elle juge positive.</p>
---	---



Projet de 2022



Projet de 2023 (Documents extraits du dossier de demande)

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

A. AUTENNE
Secrétaire

C. FRISQUE
Président f.f.

c.c. à : lleirens@urban.brussels ; protection@urban.brussels ; avis.advies@urban.brussels ; crms@urban.brussels ; espacepublic@urban.brussels ; cdegreef@urban.brussels ; opp.patrimoine@brucity.be