Monsieur Albert GOFFART
Directeur A.A.T.L. – D.U.
Région de Bruxelles-Capitale
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : DU 04/pfu/408741
DMS SV/2043-0368/05/2011-456 PU
N/réf. : AVL/ah/BXL-2.1152/s516
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Boulevard de l'Impératrice, Cantersteen, Putterie. Demande de permis unique portant sur l'illumination de la gare de Bruxelles-Central.
Dossier traité par M. Fr. Guillan-Suarez, DU, et par M. S. Duquesne, DMS

En réponse à votre courrier du 6 mars 2012 sous référence, nous vous transmettons **l'avis conforme favorable sous réserve** formulé par notre Assemblée en sa séance du 7 mars 2012.

La demande concerne l'illumination des façades de la Gare Centrale, édifice réalisé par les architectes V. Horta et G. Brunfaut et inscrit sur la liste de sauvegarde pour ses façades à rue, ses toitures ainsi que certaines parties intérieures.

La CRMS souscrit au projet d'illumination à condition que les dispositifs soient mis en œuvre selon les règles de l'art et que l'on reste attentif à la « gestion chromatique ».

La Commission insiste également sur deux mesures qui sont déterminantes pour la réussite du projet bien qu'elles ne soient pas directement concernées par la demande:
1/ le projet devra être coordonné avec le renouvellement de l'éclairage public du Cantersteen et de la Putterie, en cours d'élaboration par la Ville de Bruxelles, ainsi qu'avec la restauration des appliques du passage couvert (entre le Cantersteen et la Putterie) et des luminaires d'origine intégrés sous l'auvent (compris dans le projet de restauration de la gare) ;
2/ la Commission demande aux instances concernées d'imposer l'enlèvement immédiat des bardages de couleur posés sur les quatre colonnes qui supportent l'auvent de l'entrée principale ainsi que des bannières fixées aux façades du Cantersteen. Placés en infraction, ces dispositifs ne peuvent être maintenus en place car ils sont préjudiciables pour les façades protégées et interfèrent avec le projet de mise en lumière.

La Commission souscrit aux différentes options retenues par le projet car elles se fondent sur l'analyse architecturale du monument et qu'elles assurent une image nocturne cohérente. De par son caractère discret, le projet contribuera également à la qualité de l'espace public pour autant que l'éclairage des abords de la gare soit amélioré, comme la Ville a l'intention de faire.

L'intervention principale consiste à éclairer par l'intérieur les neuf travées de baies vitrées qui se développent sur toute la hauteur de la façade principale concave et qui lui confèrent son caractère monumental. Sur ce point, le projet s'inspire de l'image nocturne offerte par la gare dans les années 1950-1960, renseignée par les photographies d'époque. Cette mise en lumière est réalisée au moyen de rails de *led*, d'un ton blanc chaud, éclairant des voiles disposés à l'intérieur des fenêtres. On prévoit en outre :

- l'éclairage des pilastres engagés séparant les baies mentionnées ci-dessus (lampes à décharge – blanc froid – 4200°K),
- l'illumination des trois autres façades par une lumière rasante ; l'accent est mis sur les angles et les parties saillantes (réglettes de *led* blanc chaud – 3500°K – 12W/m),
- la réalisation d'un voile lumineux au niveau du couronnement en pierre bleue (réglettes de faible puissance – 12 W/m – blanc très froid – 6000°K),
- l'éclairage du plafond du passage couvert (lampes à décharge – 4200°K, en complément à la remise en état des appliques murales d'origine),
- la restauration de l'enseigne lumineuse d'origine placée au-dessus de l'entrée principale (*leds* intégrés aux lettrages en remplacement des néons défectueux).

Une fixation mécanique des dispositifs est prévue au niveau du sol à l'intérieur des fenêtres, dans les joints des pierres de parement ainsi que sur dalle flottante posée sur les auvents.
La CRMS insiste sur la mise en œuvre du projet selon les règles de l'art. Une attention particulière devra être accordée à l'écoulement des eaux de ruissellement pour éviter la formation de traces d'écoulement sur les façades protégées (prévoir un écartement suffisant entre les pierres de parement et les appareils).

La « gestion chromatique » du projet
La façade principale serait éclairée par l'intérieur d'un ton blanc chaud obtenu au moyen de *led* RGB (*red / green / blue*). La teinte exacte du blanc fera l'objet d'un dosage très précis des trois couleurs, programmé via le système de contrôle informatique DMX (*digital multiplexing*). La programmation comprendra toutes les séquences quotidiennes. La demande mentionne aussi l'éventualité d'une illumination événementielle par le biais de séquences particulières. La Commission prend acte du fait que les modules ne pourront être modifiés sans faire appel au programme informatique approprié, ce qui constituerait une garantie contre l'utilisation incontrôlée de couleurs. ***La session de programmation étant prévue en fin de chantier, la Commission demande d'y associer la DMS et la CRMS et de leur soumettre le résultat final pour accord. Il en est de même de toute modification qui interviendrait dans le futur. Si un éclairage événementiel était réellement indispensable, celui-ci devrait être le plus sobre possible, sans porter préjudice à la lecture architecturale du monument.***

L'éclairage public des abords
Bien que ce point ne fasse pas partie de la demande, l'auteur de projet joint à son étude une note d'intention sur le renouvellement de l'éclairage public du Cantersteen et de la Putterie, qui sera mené par la Ville de Bruxelles. La proposition devrait être complémentaire à l'éclairage scénographique de la gare.
Elle consiste à supprimer l'éclairage au sodium diffusé par les appareils de type autoroutier fixés aux façades et à les remplacer par des luminaires sur poteaux de deux modèles différents. Ceux-ci seraient équipés de sources diffusant une lumière blanche, conformément à celles des luminaires des boulevards de l'Empereur et de l'Impératrice aménagés récemment.

La Commission insiste pour que les deux projets soient mis en œuvre de manière coordonnée, en particulier pour ce qui concerne l'enlèvement des consoles fixées sur les façades protégées (obturation correcte des trous et lacunes). Le projet devra également être coordonné avec la restauration et la remise en état des luminaires conçus par Horta et Brunfaut situés sous l'auvent et dans le passage couvert (compris dans le projet de réaménagement de la gare et du passage souterrain mené par la SNCB).

Enlèvement de la signalétique placée en infraction

Enfin, la CRMS s'oppose ferment à la colonisation des façades classées (et de l'espace intérieur de la gare) par des dispositifs de signalétique et/ou de publicité envahissant qui s'est opérée ces dernières années. ***Elle demande à la SNCB de procéder à l'enlèvement immédiat des bardages de couleur ainsi qu'à l'enlèvement des bannières de couleur posées sur les façades du Cantersteen. Les bardages ont été posés en infraction*** et constatés par procès-verbal dressé par la DMS en date du 23/09/2010. L'installation litigieuse faisait suite à un refus de permis d'urbanisme du 20/09/2010 portant sur le placement de totems colorés devant l'entrée principale (avis défavorable de la CRMS du 24/06/2009).
Outre le fait que ces dispositifs vont à l'encontre du raffinement du projet d'illumination, ils entravent la lisibilité de l'entrée monumentale ainsi que les façades conçues par Horta.

En conclusion, la CRMS approuve le projet et se tient à la disposition du demandeur pour assister aux tests d'éclairage qui devraient avoir lieu en cours de chantier.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

c.c. à : A.A.T.L. – D.M.S. (Mme S. Valcke)