

SPRB – BDU
Direction de l'Urbanisme
Monsieur Albert GOFFART
Directeur
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : DU 04/PFU/542962
N/réf. : AVL/ah/SBK-2.40/s.558
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : SCHAERBEEK. Place Princesse Elisabeth – Gare de Schaerbeek. Demande de permis d'urbanisme portant sur l'aménagement d'un espace d'accueil pour voyageurs et de deux espaces de rangement pour vélos.
Dossier traité par M. Fr. Guilan, DU

En réponse à votre courrier du 12 août 2014 sous référence, réceptionné le 18 août, nous vous communiquons **l'avis défavorable** émis par la CRMS en sa séance du 10 septembre 2014, concernant l'objet susmentionné.

L'arrêté du 10/11/1994 classe comme monument la totalité de la gare de Schaerbeek, en ce compris le dépôt de bagages et les auvents des quais. Le périmètre d'intervention de l'actuel projet jouxte et est partiellement compris dans la zone de protection de la gare.

La CRMS émet un **avis défavorable** sur le projet étant donné que celui-ci ne s'intègre pas de manière adéquate au contexte patrimonial et urbanistique spécifique de la gare de Schaerbeek, monument classé. La Commission demande de revoir le parti même du projet tant sur le plan architectural qu'en ce qui concerne l'articulation des nouvelles constructions avec les bâtiments classés et avec l'espace public ainsi qu'avec le futur *Trainworld*. Concrètement, elle préconise de :

- **réduire l'impact visuel** du nouvel abri pour vélos par rapport à l'ancien dépôt de bagages et de réétudier le raccord avec le pavillon existant (réaliser un bâtiment plus bas),
- **réenvisager l'utilisation des bâtiments de la gare dans leur fonction d'origine** : réutiliser la 'petite gare' comme salle d'attente ou, à tout le moins, l'intégrer dans l'ancien dépôt de bagages,
- réduire l'abri pour vélos en profondeur pour **préserver une percée visuelle vers la cabine de signalisation** depuis l'espace ouvert situé à l'arrière de la gare, étant donné que cet édicule est destiné à être intégré au circuit muséal de *Trainworld*,
- intégrer le projet dans une **réflexion plus globale sur la zone située à l'arrière de la gare**, prévue comme espace partagé pour les voyageurs et les visiteurs de *Trainworld*,
- **abaisser le niveau des constructions prévues contre les voies** pour préserver les vues sur les auvents des quais et pour renforcer la lisibilité du passage sous les voies depuis l'espace public ; l'attention du demandeur est attirée sur le fait que ce passage constituera, dans le futur, la seule liaison directe entre la place Princesse Elisabeth et l'avenue de Vilvorde, située de l'autre côté des voies de chemin de fer.

La demande vise l'aménagement d'un espace d'accueil pour visiteurs (la halte de Schaerbeek ne dispose actuellement plus d'une salle d'attente) et de deux espaces de rangement pour vélos (abris surveillé et non-surveillé) sur le site de la gare de Schaerbeek, classée comme monument. Elle est motivée par l'augmentation du nombre de voyageurs attendus dans la gare suite à l'ouverture de *Trainworld* en 2015. Le projet prévoit les interventions suivantes :

- × l'aménagement d'un espace pour vélos non-sécurisé jouxtant l'ancien dépôt de bagages. Appartenant à l'ensemble classé et relié à la 'petite' gare par un auvent, ce pavillon se situerait à gauche de celle-ci, du côté de la rue Monplaisir. Le nouvel abri pour vélos est conçu sous forme d'une construction légère construite de manière indépendante du pavillon et implantée perpendiculairement à la rue ; les façades donnant sur l'espace public seraient recouvertes de lierre,
- × la réalisation d'une zone d'accueil pour environ 50 personnes et d'un espace pour vélos sécurisé dans l'espace situé à l'arrière de la gare, compris entre celle-ci et les voies. Ces constructions seraient implantées de part et d'autre du passage sous les voies (constructions légères en bois, caractère transparent, toitures vertes). Elles seraient reliées entre elles par un auvent prévu dans l'axe de l'entrée latérale de la gare donnant sur la partie sud de la place Princesse Elisabeth,
- × le réaménagement l'espace à ciel ouvert délimité par les nouvelles constructions,
- × l'installation de différents automates à boisson et le repositionnement de la billetterie automatique.

La demande a fait l'objet d'une visite des lieux le 9 juillet dernier, en présence de la CRMS, de la DMS, ainsi que du demandeur et de l'auteur de projet. Force est de constater que les remarques qui ont été formulées à cette occasion par les Monuments et Sites, n'ont pas été intégrées au projet. La Commission réitère donc son avis rendu à cette occasion.

Remarques générales

Installée depuis les années 1920 dans la 'grande' gare, la salle d'attente avait récemment été déplacée vers la 'petite' gare en raison des aménagements prévus pour *Trainworld*. Elle y était abritée dans la salle des guichets, qui vient d'être restaurée à grand frais avec le soutien de la Région bruxelloise dans cet objectif. Un espace vélo à ciel ouvert est depuis toujours situé à gauche du pavillon carré. Des vélos sont également rangés dans l'ancien dépôt de bagages.

Il serait judicieux de localiser les fonctions d'accueil dans les bâtiments de la 'petite' gare et c'est du reste ce qui avait été adopté comme programme de restauration de ces locaux. On pourrait simplement rouvrir la 'petite' salle des guichets à cette fin, offrant ainsi un espace digne de ce nom aux futurs visiteurs du *Trainworld*. Ou l'on pourrait envisager de réaffecter l'ancien dépôt de bagages en salle d'attente.

Malheureusement, ces options sont écartées par la SNCB, qui souhaite maintenant privatiser les locaux concernés. Ils seraient loués et respectivement affectés en restaurant et comme point vélo. La CRMS ne peut souscrire à ce parti. D'autant que l'affectation de la salle des guichets de la 'petite' gare comme restaurant n'a pas été prévue dans le permis autorisant la réalisation de *Trainworld*. Selon ce permis cet espace gardait bien sa fonction initiale. **La Commission demande de réutiliser les bâtiments de la gare dans leur fonction d'origine comme autorisé par le permis.** Il semble, en effet, contradictoire de supprimer le fonctionnement d'origine de la gare alors que le futur *Trainworld* (qu'elle est aussi censé desservir) sera consacré à l'histoire des chemins de fer.

En outre, l'ensemble des constructions et leur disposition autour d'un nouvel espace semi-public est conçu par la SNCB comme un élément architectural standard destiné à être implanté dans tout type de gare, sans tenir compte du contexte spécifique de cet édifice classé (le présent projet serait réalisé par la SNCB comme projet pilote pour d'autres réalisations de ce type). Or, dans le cas qui nous occupe, ces constructions seraient en décalage total avec le langage architectural éclectique de l'architecte Seulen. Sur le plan patrimonial, la réalisation du projet ne contribuerait donc pas à la

mise en valeur de l'ensemble protégé, ce qui ne peut être accepté. Ceci plaide également en faveur de la réaffectation des bâtiments existants dans leur fonction d'accueil.

Quant à l'implantation des nouvelles constructions, le projet se limite strictement à la zone d'intervention. La Commission demande de l'intégrer dans une réflexion plus globale sur le réaménagement de l'espace situé à l'arrière de la gare, qui est appelé à fonctionner comme espace partagé entre les voyageurs et les visiteurs du futur *Trainworld*.

L'articulation de l'abri pour vélos avec le dépôt de bagages

Tel que proposé, le nouvel abri pour vélos masque partiellement la vue sur le dépôt de bagages depuis la rue Monplaisir : bien qu'il s'agisse d'une construction légère, elle est relativement élevée et recouverte de plantations. **La CRMS demande donc de réduire la hauteur de la nouvelle construction à son strict minimum. Elle demande également de réaliser un bâtiment moins profond pour les raisons suivantes.**

La cabine de signalisation

L'abri pour vélos non sécurisé serait implanté perpendiculairement à la rue. Etant donné qu'il s'agit d'une construction à caractère fermé et assez profond, le bâtiment condamnerait la vue depuis l'arrière de la gare sur la cabine de signalisation située plus loin dans la rue Monplaisir. Il s'agit d'une construction en style moderniste assez caractéristique de l'architecture ferroviaire de l'époque, qui serait restaurée et intégrée à moyen terme dans le circuit muséal de *Trainworld*. Il serait donc souhaitable de **réduire la superficie de l'abri pour vélos de manière à préserver une percée visuelle depuis l'arrière de la gare vers la cabine.**

La lisibilité du passage souterrain donnant accès aux quais

L'espace d'accueil ainsi que l'espace vélos sécurisé seraient implantés de part et d'autre du passage souterrain vers les quais. Celui-ci est situé en contrebas de l'espace situé à l'arrière de la gare, dans l'axe de l'accès depuis la place Princesse Elisabeth. Il est aujourd'hui accessible par une pente (situation déjà peu valorisante).

L'auvent qui relierait les deux nouvelles constructions entre elles surplomberait l'accès à ce passage. Ce dispositif lui enlèverait toute lisibilité en même temps qu'il condamnerait partiellement la vue vers les auvents des quais (éléments classés) situés en hauteur. Ceci constituerait une erreur tant sur le plan patrimonial qu'urbanistique puisque le passage souterrain est destiné former la liaison avec l'avenue de Vilvorde située de l'autre côté des voies. **Pour renforcer la lisibilité du passage vers les voies (et vers l'avenue de Vilvorde), il est préconisé de réduire l'impact des nouvelles constructions et d'abaisser le niveau du sol à cet endroit.** Les travaux de déblaiement nécessaires à cet effet pourraient être liés à la suppression de l'ancienne voie 1 pour l'aménagement du parking à hauteur de la rue Monplaisir.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

c.c. à : BDU-DMS : C. Criquillon
BDU-DU : Fr. Timmermans, Fr. Guillan