

S.P.R.B. - B.D.U. - D.U.
Monsieur Fr. Guillan y Suarez
Fonctionnaire délégué
Région de Bruxelles-Capitale
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : 04/pfd/554357
N/réf. : AVL/AH/SBK-4.31/s564
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : SCHAERBEEK. Boulevard Reyers. Demande de permis d'urbanisme portant sur la démolition du viaduc Reyers, y compris l'abattage de 170 arbres.

En réponse à votre courrier du 10 décembre sous référence, réceptionné le 16 décembre, nous vous communiquons **Pavis favorable sous réserve** émis par la CRMS en sa séance du 14 janvier 2015, concernant l'objet susmentionné.

Le périmètre d'intervention visé par la demande est compris dans la zone de protection des biens situés 16 et 45 square Vergote, monuments classés. Il est entièrement inscrit en ZICHEE au PRAS.

La CRMS encourage la démolition du viaduc Reyers et elle émet un avis favorable sur la demande de permis d'urbanisme. Cependant, à propos du carrefour situé à hauteur de l'ouvrage d'art, il est important de dès à présent intégrer au projet les orientations d'aménagements patrimoniales et urbanistiques à suivre pour le projet définitif et de réaliser les travaux de manière à permettre le respect des principes suivants :

- rétablir une quadruple rangée d'arbres et donner aux alignements un rôle structurant sur tout le tronçon du boulevard compris entre la place Meiser et le square Vergote,
- privilégier la régularité des plantations sur la logique purement circulatoire,
- étendre l'application de ces principes au réaménagement futur du square Vergote et de la place Meiser,
- assurer les liaisons et les vues transversales de part et d'autre du boulevard Reyers en fonction du tracé viaire situé au sud du boulevard.

Il est également suggéré de redimensionner les trémies de et vers l'autoroute Bruxelles-Liège et d'étudier la faisabilité éventuelle d'un apport de lumière naturelle à la station Diamant, à condition que cette option ne remette pas la cohérence des alignements et de l'espace public en question.

Historique du boulevard Reyers et du viaduc

Avec les boulevards Général Wahis et Lambermont, le boulevard Auguste Reyers constitue la section schaarbeekoise du grand boulevard circulaire proposé en 1866 par Victor Besme dans son *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'Agglomération bruxelloise*. Si son tronçon longeant le Tir national, entre l'avenue de Roodebeek et la chaussée de Louvain, est déjà décrété par l'arrêté royal du 31.12.1889, le reste du futur boulevard n'est percé qu'à partir de 1909.

Le boulevard, comme toute la moyenne ceinture, reçoit alors un traitement majestueux marqué par un terre-plein central bordé d'arbres de haute tige ainsi que par des alignements d'arbres plantés sur les trottoirs. Une zone de recul de 9,50mètres étant réservée pour le bâti (photographie ancienne suivante).



Bd Lambert avant 1914, aménagement identique à celui du bd Reyers, source : www.Delcampe.net

A partir des années 1970, les travaux d'infrastructure réalisés entre la place Meiser et le square Vergote entraîneront la perte des qualités urbanistiques du boulevard, qui se transformera progressivement en autoroute urbaine. Décidée en 1950, la création de l'autoroute Bruxelles-Liège est réalisée entre 1969 et 1973. Son arrivée en ville butte littéralement sur le boulevard Reyers. Le trafic sera canalisé en tunnels sous le boulevard, qui débouchent en trémies symétriques vers la place Meiser et vers le square Vergote. Afin de dégager le carrefour formé par les avenues de Roodebeek, du Diamant et des Cerisiers, un viaduc est envisagé dès 1967 entre la rue Général Gratry et l'avenue de l'Opale et construit au début des années 1970. Enfin, sous le boulevard est réalisée la ligne de pré-métro mise en service en 1972. La station sous-terrainne du pré-métro est aménagée à l'angle de l'avenue du Diamant.

L'ensemble de ces interventions réalisées en surface et en sous-sol ont eu un impact matériel considérable sur le boulevard hypothéquant sa remise en valeur pendant plusieurs années. La présence du viaduc a créé une barrière physique et visuelle dans le tissu urbain.

Depuis les années 1990 des initiatives sont prises pour revaloriser les boulevards de la moyenne ceinture, comme la couverture de la tranchée du boulevard Saint-Michel. La démolition du viaduc, qui fait l'objet de la présente demande constitue une nouvelle occasion de continuer dans cette direction favorable. Elle rejoint les lignes directrices élaborées par le PRDD notamment par rapport au site Reyers, inscrit au Plan comme pôle de développement prioritaire. Les Plans directeurs pour le site de la RTBF/VRT ainsi que pour la Moyenne ceinture abordent également la remise en valeur du boulevard Reyers ainsi que l'éventualité de supprimer le viaduc.

La demande

Le viaduc Reyers est composé d'un tablier en béton précontraint et de deux rampes d'accès en béton armé. Sa démolition a été décidée par Bruxelles Mobilité en août dernier suite aux dégradations du béton constatées début 2014 et essentiellement situées au niveau des joints de dilatation des rampes d'accès qui surplombent partiellement la ligne de pré-métro.

La demande de permis vise la démolition de l'ouvrage d'art en surface ainsi que l'abattage d'environ 170 arbres. Il s'agit essentiellement de charmes fastigiés qui longent le viaduc de part et d'autre sous forme d'une haie de taille importante

La demande renseigne également l'organisation du carrefour formé par le boulevard avec les avenues de Roodebeek, des Cerisiers et du Diamant, prévue après suppression du viaduc. Il s'agit d'un aménagement provisoire en attendant du projet définitif qui serait actuellement à l'étude (introduction de la demande de PU prévue dans deux ans, au plus tard). Cette « phase transitoire d'effet » alimentera l'étude d'incidence qui débutera prochainement et portera sur un an.

Avis de la CRMS

La démolition du viaduc offre l'occasion de requalifier l'espace urbaine à hauteur du site Reyers. Elle permet également de valoriser le patrimoine architectural qui longe le boulevard, en particulier les biens classés situés à proximité.

La CRMS émet donc un avis favorable sur la demande de démolition. Elle ne s'oppose pas non plus à l'abattage des arbres qui est proposé puisque leur suppression contribuera à dégager les perspectives urbaines à cet endroit. En effet, les arbres fastigiés forment aujourd'hui un écran visuel entre les deux côtés du boulevard. Cet effet, recherché pour masquer le viaduc, n'aurait plus lieu d'être après son enlèvement.

A rappeler que l'arbre remarquable (inscrit à l'inventaire scientifique) compris dans l'espace triangulaire existant du côté sud du boulevard, est maintenu selon le projet. La Commission en prend acte. Les vieux platanes des contre allées seront également conservés. Vu leur âge et leur oblicité (plantés trop près des façades, malgré une zone de recul), ils pourraient être sacrifiés dans le cadre d'un réaménagement d'alignement à alignement pour laisser la place à un projet de plantation plus adéquat sur le plan paysager.

Si la Commission encourage la suppression du viaduc, elle insiste toutefois auprès de toutes les instances concernées sur l'importance d'intégrer cette intervention dans une réflexion plus globale sur la remise en valeur de l'espace public qui suivra. Bien que la demande de PU ne porte que sur la démolition et sur un aménagement transitoire, les orientations d'aménagements à suivre pour le projet définitif, sur le plan patrimonial et urbanistique devraient dès à présent être intégrées au projet.

Le temps requis par les procédures d'adjudications devrait permettre d'affiner les plans en tenant compte des principes mentionnés ci-après et d'y adapter les travaux à mener - les délais de démolition étant suffisants pour permettre de définir, en temps voulu, les caractéristiques des dalles à (re)construire. ***Le projet devrait donc être adapté en ce sens et soumis à l'accord de l'autorité délivrante, avant le début des travaux.***

Concrètement, la CRMS préconise d'adopter les principes suivants, en vue de réaliser un projet d'espace public durable et qualitatif sur le plan architectural et urbanistique :

- Rétablir une quadruple rangée d'arbres et garantir le rôle structurant des alignements sur tout le tronçon du boulevard compris entre la place Meiser et le square Vergote. Pour se faire, prévoir les cuvelages suffisants destinés à planter des arbres au droit des ouvrages. Leur réalisation devra être intégrée aux travaux de démolitions à prévoir actuellement.
- Privilégier la régularité des plantations sur la logique purement circulatoire et mener une réflexion sur le long terme pour constituer un nouveau paysage urbain qualitatif. A noter : les arbres des deux rangées centrales étaient de première grandeur contrairement aux essences choisies pour les trottoirs (voir carte postale ancienne).
- Etendre l'application de ces principes au réaménagement futur du square Vergote et de la place Meiser,
- Assurer les liaisons et les vues transversales de part et d'autre du boulevard Reyers en fonction du tracé viaire situé au sud du boulevard. Pour rappel, les avenues Emile Max, de l'Émeraude, de l'Opale et Lacomble ainsi que la rue du Saphir étaient originellement axées sur les éléments saillants de l'ancien Tir National, comme montré par les photographies anciennes reprises ci-après. La lisibilité de cette structure devra absolument être rétablie et renforcée par les aménagements futurs pour assurer une bonne connexion du nouveau quartier en projet sur la ville.



*Le Tir national remplacé dans les années 1960 par le complexe de la RTBF/VRT,
source : Bruciel / Collection Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB*



*Vue aérienne du site de la RTBF/VRT, 1969,
source : Bruciel / Régie des Bâtiments (archives Ministère des Travaux Publics)*

La Commission conseille aussi de :

- redimensionner les trémies de et vers l'E40 (déjà des bandes condamnées)
- et d'étudier la faisabilité éventuelle d'un apport de lumière naturelle à la station Diamant, comme cela s'est fait pour Montgomery et Schuman, et pour autant que cette option ne remette pas la cohérence de l'espace public en question.

La Commission demande que ces lignes de conduite soient examinées plus en détail par l'étude d'incidence et elle demande aux membres du comité d'accompagnement de l'EI d'y rester attentifs. Aussi, la réflexion sur les aménagements envisagés à hauteur du viaduc supprimé devra-t-elle être menée en collaboration avec l'ADT dans son rôle d'accompagnement du Schéma Directeur RTBF / VRT. L'assiette du boulevard pourrait être incluse dans le périmètre d'un futur concours d'architecture, compte tenu des principes énoncés ci-dessus.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

c.c. à : BDU-DU : Mme M. Kreutz (Commission de concertation Schaerbeek), S. Valcke (CA étude d'incidence)
BDU-DMS : V. Henri