

Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
Monsieur Fr. TIMMERMANS
Direction de l'Urbanisme – B.D.U.
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / bte 1

B – 1035 BRUXELLES

Réf. D.U. : 04/pfd/582158

Réf. C.R.M.S.: AVL/KD/BXL-4.166/s.579

Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Concerne : BRUXELLES. Avenue de Stalingrad 57-117, boulevard du Midi 19-85, boulevard Jamar, avenue Fonsny. Conversion en métro de l'axe nord-sud : aménagement de la station de métro « Constitution ». Demande de permis d'urbanisme.
(Dossier traité par M. Fr. Guillan y Suarez – D.U.)

En réponse à votre demande reçue le 6 novembre 2015, en référence, reçue le 6 novembre, nous vous communiquons **les remarques** émises par notre Assemblée en sa séance du 18 novembre 2015.

La demande s'inscrit dans le contexte plus général de la conversion en métro de l'axe nord-sud. Cette conversion implique, outre l'adaptation des stations de pré-métro existantes, les travaux suivants :

- la prolongation de la ligne jusque Bordet, par tunnel. La CRMS a été consultée en amont par la STIB / Bruxelles Mobilité (été 2014), mais elle n'a pas été tenue au courant de la suite de ce projet alors que le tunnel du métro passerait sous l'Hôtel communal classé et que des issues seraient prévues dans des zones sensibles (place Colignon, par exemple) ;
- la reconstruction du « dispositif trams » existant entre Anneessens et au-delà de la gare du Midi ;
- la reconfiguration de la station Albert pour laquelle la CRMS a également été approchée (septembre 2014) en raison du tunnel pour trams à prévoir sous le parc de Forest (Marché d'étude lancé en 2015).

L'objet de la présente demande concerne donc la partie située au sud de la station Anneessens. Le projet implique la dissociation de la nouvelle ligne de métro d'avec le restant du réseau, desservi par trams. Il implique aussi la prise en compte et l'adaptation d'un important réseau d'égouts et de collecteurs.

L'ouvrage considéré se subdivise en :

- nouvelle station double « Constitution » pour trams et métro sous l'avenue de Stalingrad ;
- tunnel métro ;
- tunnel tram ;
- station tram Midi.

L'absence de l'étude d'incidence

Le tracé proposé ici est repris schématiquement par le projet de PRDD de 2013 (carte 3, Mobilité). Il vient toutefois après d'autres hypothèses de travail dont l'une est encore lisible sur la carte 6 « transports en commun » du PRAS de 2002, non modifiée lors de la révision partielle de 2013 (PRAS démographique).

Plusieurs hypothèses existent donc pour la prolongation de l'axe Nord-Sud, et chaque hypothèse

suppose des travaux extrêmement importants.

Celle d'aujourd'hui comporte la construction d'un tunnel sous le palais du Midi, le réaménagement complet de l'avenue de Stalingrad aménagée il y a peu, et le réaménagement de l'avenue Fonsny. Mais il existe un tracé de prolongation de l'axe Nord Sud moins périlleux (pour le Palais du Midi) et plus court de 200 m que celui préconisé ici. Ce tracé table sur la prolongation des ouvrages souterrains du boulevard Lemonnier en ligne droite (sans dévier le métro vers l'avenue de Stalingrad ni passer sous le Palais du Midi) et la traversée de l'îlot triangulaire compris entre le square de l'Aviation, le boulevard Jamar et le boulevard du Midi. Il s'agit d'emprunter l'ancien lit de la Senne qui passe au milieu de l'îlot (où plusieurs fonds de parcelle ont été rachetés par la STIB et où un tronçon de tunnel a même déjà été construit en prévision de ce tracé).

Or, le dossier de demande de PU n'est pas accompagné d'une étude d'incidence mais seulement d'une « note préparatoire à l'étude d'incidence ». Ceci pose problème pour l'examen du présent dossier qui ne peut, dès lors, se faire en parfaite connaissance de cause. Par conséquent, la CRMS demande de compléter le dossier et d'être réinterrogée lorsque le projet aura pris en compte les conclusions de l'étude d'incidence.

La station double « Constitution » pour trams et métro

L'aménagement de cette double station souterraine est l'intervention la plus importante : elle concerne la totalité de la largeur de l'avenue de Stalingrad (37 m), de façade à façade, sur une longueur de plus de +/- 200 m et un débordement sur la Petite Ceinture pour la partie tram. L'intervention suppose l'abattage d'une trentaine d'arbres dont une quinzaine seulement serait replantée. L'aménagement au sol prévoit l'éclairage du sous-sol par une série d'oculi s'exprimant dans l'espace public comme des volumes hors sol recouverts de verres de sécurité, faisant office de « bancs-lanterneaux » (voir détail : ces oculi seraient placés dans l'alignement des arbres, replantés toutefois selon un rythme différent).

Le pavillon de l'accès nord de la station occuperait la largeur de la promenade Rosa Luxembourg (berme centrale) tandis que l'accès sud, vers la Petite Ceinture (boulevard du Midi), ne tiendrait pas compte des enfilades d'arbres qui ne seraient donc pas renouvelés à cet endroit. Le bâtiment d'accès se présente comme un parallépipède rectangle en verre et inox, légèrement décalé (pour être parallèle aux façades de l'avenue de Stalingrad). Le long de cet accès, un couloir passe sous le boulevard pour atteindre une autre sortie, située à l'Esplanade de l'Europe. Sa localisation, qui encombre le trottoir du boulevard du Midi, est conçue sur base de l'aménagement de surface existant — qui est cependant à revoir complètement dans le cadre du Schéma Directeur Midi.

Vus de l'intérieur de la double station, les deux accès de l'avenue de Stalingrad peuvent sembler cohérents. Toutefois, ils ne le sont pas en surface, par rapport à l'espace public : ***l'accès nord obstrue complètement l'allée centrale de la promenade arborée qui se prolonge vers la place Rouppe tandis que l'accès sud est implanté sur l'une des deux voies carrossables latérales de l'avenue, rendant irréversible le dévoiement de la circulation vers la rue Frédéric Basse (sens sortie de ville). L'installation de la « Trompette » serait reculée d'autant.***

La Commission demande que la promenade Rosa Luxembourg soit rétablie dans son intégrité :

- la promenade centrale arborée, dévolue aux piétons, ne peut être interrompue par le bâtiment d'accès nord à la station de métro ;
- le tracé des voies latérales de l'avenue de Stalingrad ne peut être hypothéqué par l'implantation de l'autre bâtiment d'accès au métro ;
- les alignements d'arbres doivent demeurer continus jusqu'à la Petite Ceinture de manière à conserver la lisibilité de l'axe structurant de l'avenue de Stalingrad depuis le boulevard du Midi

Tunnel métro

Tronçon C3H : tunnel sous le Palais du Midi

C'est un ouvrage délicat à réaliser. Le double tunnel serait foré de façon traditionnelle, ce qui suppose la rencontre avec des pieux en bois sur lesquels est fondé le Palais du Midi. La stabilisation préalable du sous-sol n'est pas précisée (congélation, probablement). Or, à une profondeur de - 4m, les travaux se feront dans l'eau. Cette intervention exige une étude de stabilité détaillée compte tenu des travaux de

renforcement déjà réalisés lors de la rénovation d'une aile du Palais et compte tenu du fait que l'on ne peut introduire un point dur dans la structure des fondations existantes sans reprendre la totalité des fondations du Palais en sous-œuvre – ce qui risque d'avoir des implications budgétaires.

Tronçon C4D : tunnel Constitution Jamar

Tunnel foré traditionnellement, vu la présence d'autres ouvrages à ne pas perturber. Pas de remarques.

Tronçon C4C : tunnel Jamar

Il concerne tout l'espace entre la trémie existante (déjà subdivisée dans les années 1970 entre trémie tram et tunnel pré-métro). La construction est prévue en tranchée couverte.

Pour rappel, toute l'ancienne trémie devrait être surmontée d'une barre bureaux / logements dans le cadre du Schéma Directeur Midi, détruisant ainsi la perspective urbaine monumentale amorcée par Auguste Payen (architecte de la Gare du Midi II) et achevée par Besme (rue de Fiennes aboutissant sur la Maison communale d'Anderlecht).

L'aménagement de surface prévoit le retour à l'état actuel.

Tunnel tram

Futur tunnel – tronçon C4F

L'exécution de ce tunnel est prévue en tranchée ouverte.

Future trémie Fonsny – tronçon C4F

Cette partie des travaux est délicate dans la mesure où la trémie est plus large que le site propre existant : la trémie d'une largeur de 7,86 m est augmentée de part et d'autre de 45 cm (épaisseur du mur nécessaire pour les poteaux porte-caténaire) + 35 cm (bordure chasse-roue).

Hauteur du mur est de 60 cm, surmonté de verre sans cadre de 60 cm.

L'alignement d'arbres situé du côté du front bâti est remplacé par une piste cyclable.

Tronçon de tunnel routier existant – tronçon C4G

Il s'agit d'un ancien tunnel routier désaffecté à la fin des années 1960.

Pas de remarques, l'abaissement du niveau du radier pouvant se faire intégralement par l'intérieur.

Futur tunnel – tronçon C4G

Pas de remarques.

Station de tram Midi

Le gros-œuvre existe déjà, réalisé simultanément à la double gare de métro Midi (années 1980).

Divers

Les ouvrages souterrains existants hors lignes seraient convertis en garages tram / métro et autres locaux techniques.

La trémie de tram longeant le Grand Quadrilatère serait refermée, permettant un aménagement plus libre de l'esplanade de l'Europe dans le cadre du Schéma Directeur Midi.

Les stations trams ne sont pas dimensionnées pour une conversion ultérieure en métro.

Conclusion

1. La CRMS s'étonne que la demande de PU ne soit pas accompagnée d'une étude d'incidence en bonne et due forme, qui compare la présente proposition avec différents tracés et, à tout le moins, avec celui figurant au PRAS, dans la prolongation des infrastructures existantes boulevard Lemonnier et à travers l'îlot triangulaire compris entre le square de l'Aviation, le boulevard du Midi et le boulevard Jamar.

Elle ne peut donc approuver la demande de PU telle qu'introduite. Elle demande que l'étude d'incidence soit jointe au dossier et que la comparaison soit effectuée sous différents points de vue, parmi lesquels :

- les implications sur le patrimoine ;

- les implications du point de vue de la lisibilité et de la qualité des espaces publics ;
- les implications du point de vue de la desserte des usagers ;
- les implications du point de vue de la durée des travaux ;
- les implications du point de vue des coûts, compte tenu des ouvrages déjà réalisés.

2. Dans l'objectif de documenter précisément les scénarios en présence, la Commission demande qu'une étude détaillée des travaux souterrains et de reprise en sous-œuvre du Palais du Midi soit effectuée et chiffrée ;

3. La promenade Rosa Luxembourg sera maintenue ou rétablie dans son intégrité. Outre l'étude d'un scénario alternatif (voir ci-dessus), on étudiera la possibilité d'aménager les accès/sorties du métro dans le bâti ou les infrastructures existants.

4. L'accès à l'Esplanade de l'Europe a été conçu en fonction de l'aménagement existant, indépendamment du Schéma Directeur. Est-il nécessaire de prolonger les aménagements souterrains jusque-là ? Ces infrastructures coûteuses nécessitent de l'entretien et de la surveillance. Dans l'affirmative, l'implantation de cet accès devrait tenir compte des aménagements futurs et ne pas déborder sur l'alignement des trottoirs du boulevard du Midi.

5. L'arbitrage effectué dans le projet pour une nouvelle piste cyclable avenue Fonsny au détriment des arbres existants est arbitraire : il privilégie la circulation aux conditions de vie des habitants. L'avenue Fonsny doit faire l'objet d'un réaménagement homogène, bordé de deux alignements d'arbres continus, pour accéder à une certaine cohérence urbaine.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

Copie à :
- B.D.U. – D.M.S. : Mme S. Valcke ;
- B.D.U. – D.U. : M. Fr. Guillan y Suarez ;
- M. G. Coomans de Brachène (par mail) ;
- M. Th. Van Ro (par mail).