



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES  
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

**B.U.P. - D.U.**  
**Madame B. WAKNINE**  
**Directrice générale**  
**Région de Bruxelles-Capitale**  
**C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / boîte 1**  
**B – 1035 BRUXELLES**

Réf. D.U. : 04/pfd/582158 (corr. Mme S. David)  
Réf. C.R.M.S.: AA/KD/BXL40166\_BXL22382\_628\_Constitution  
Annexe : 1 dossier /

Bruxelles, le **09 NOV. 2018**

Madame la Directrice générale,

**Concerne :** BRUXELLES. Avenue de Stalingrad 57-117, boulevard du Midi 19-85, boulevard Jamar, avenue Fonsny, station STIB Gare du Midi, tunnel STIB Lemonnier – Gare du Midi, station STIB – Lemonnier.  
Conversion en métro de l'axe nord-sud : aménagement de la station de métro « Constitution », implantation des liaisons entre l'espace public et les infrastructures souterraines et réaménagement des espaces publics avec abattages et replantations.  
Demande de permis d'urbanisme - Remarques de la CRMS.

En réponse à votre demande reçue le 9 octobre 2018, nous vous communiquons *les remarques* émises par notre Assemblée en sa séance du 24 octobre 2018.

*La CRMS ne s'exprime plus sur la pertinence du tracé de la ligne de métro qui nécessite de passer notamment sous le Palais du Midi puisqu'elle a déjà été interrogée en 2015 sur une version précédente du projet qui prévoyait cette option. Elle renvoie à ce sujet à son avis du 18/11/2015 (réf.AVL/KD/BXL-4.166/s.579). Elle formule à présent une nouvelle série de remarques qui visent à limiter au maximum l'impact des aménagements et du chantier eu égard au contexte patrimonial environnant.*

Le périmètre concerné par le projet se situe à proximité de deux biens classés : la maison Jamaer (62, avenue Stalingrad) et la Grande Ecluse (77, boulevard Poincaré). Il est partiellement compris dans la zone de protection de l'ancienne brasserie Express Midi (218, boulevard Maurice Lemonnier). Il borde plusieurs biens repris à l'inventaire architectural du Pentagone, en particulier le Palais du Midi (132-172, boulevard Lemonnier) directement concerné par les interventions. L'ensemble du périmètre est compris dans une ZICHEE du PRAS et les voiries sont reprises comme espaces structurants.

La demande vise :

- la construction en sous-sol : d'une nouvelle station métro et tram « Constitution », d'un tunnel pour métro de raccordement entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant, passant sous le palais du Midi, d'un tunnel métro entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant passant sous la place de la Constitution et le boulevard Jamar ;
- l'implantation de liaisons entre l'espace public et les infrastructures souterraines ;
- la remise de certains espaces publics en pristin état ;
- le réaménagement des espaces publics suivants (avec trémies, accès, sorties de secours, ventilations, etc.) : le tronçon du boulevard de Stalingrad compris entre le Palais du Midi et la Petite Ceinture ;
- l'abattage de 128 arbres et la plantation de 123 nouveaux sujets.



### Rétroactes

Pour mémoire, la CRMS a émis un avis le 18/11/2015 sur une version précédente du projet en question. Dans son avis, elle regrettait l'absence d'une étude des incidences environnementales. Elle demandait également des précisions concernant le passage en sous-œuvre du Palais du Midi et le rétablissement de la promenade Rosa-Luxembourg (avenue de Stalingrad) mise à mal par la localisation des accès à la future station Constitution. Elle s'interrogeait sur la pertinence d'une sortie sur l'Esplanade de l'Europe et contestait les aménagements de surface prévus avenue Fonsny. Depuis, une réunion s'est tenue le 18 juillet 2018 suivie d'une visite sur place le 27 juillet en présence des représentants de la CRMS, la DMS, la Ville de Bruxelles et la STIB. La visite avait pour objectif principal d'évaluer l'impact des travaux projetés dans le bâtiment du Palais du Midi, en particulier à l'angle de l'avenue Stalingrad / rue de la Fontaine.

### Différences entre 2018 et 2015

Le projet actuel est une version amendée du projet initial. La principale différence concerne la réorganisation des trams. A l'origine, deux stations souterraines étaient prévues. La première dans l'avenue Fonsny qui utilisait un gros-œuvre existant mais qui présentait la difficulté d'une trémie dans l'avenue. Cette option est abandonnée. La seconde station était localisée boulevard du Midi, en about de la future station de métro Constitution. Dans l'actuel projet, elle serait déplacée vers le nord, impliquant le déplacement de la trémie existante dans le boulevard du Midi. La réorganisation des trams se ferait ainsi au départ des tracés existants, à savoir le maintien des voies dans la rue Couverte (entre la gare et le Grand Quadrilatère) et la rue de l'Argonne (entre le Grand et le Petit Quadrilatère). (Rem : ce maintien risque toutefois de contrarier l'éventualité d'ouvrir l'espace de la gare vers le Pentagone.)

Le tracé du métro proprement dit prévoit toujours le passage en oblique sous le Palais du Midi, l'aménagement de la station sous l'avenue de Stalingrad et la construction du tunnel sous le boulevard Jamar pour se raccorder aux ouvrages existants. Les ouvrages secondaires ont en revanche été revus.

### Remarques de la CRMS

1. Le **passage sous le Palais du Midi** serait construit selon une technique différente que celle envisagée initialement par congélation du sol. Lors de la visite du 27 juillet 2018, il a été confirmé à la CRMS que les fondations du bâtiment ne reposent pas sur une forêt de pieux en bois. Les interventions lourdes des années 80 ont entraîné la suppression des deux cours intérieures et la création d'un parking souterrain sur dalle. Le creusement du tunnel projeté se ferait après consolidation et étanchéisation du sol par jet grouting. ***La CRMS insiste pour que la mise en œuvre et les interventions techniques projetées, - trop peu documentées (travaux souterrains et de reprise en sous-œuvre du bâtiment) - garantissent la stabilité et la pérennité du Palais du Midi. Elle demande expressément que la DMS accompagne cette phase des travaux pour s'assurer que toutes les mesures de précaution seront prises.***

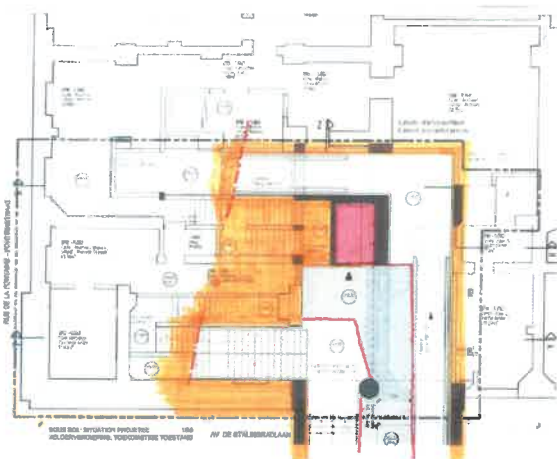


BRUGIS 1971

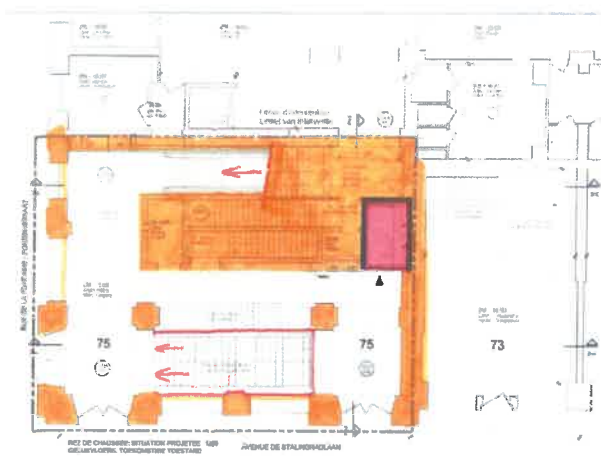


Photo W. Robberechts © BUP

2. La création de l'accès secondaire de la station Constitution se ferait à l'angle du Palais du Midi (angle 75, avenue Stalingrad / rue de la Fontaine) répondant ainsi à la demande de la CRMS en 2015 de ne pas encombrer l'espace public et d'étudier la possibilité d'aménager les accès/sorties du métro dans le bâti ou les infrastructures existants. Cette nouvelle entrée dans le Palais du Midi nécessiterait toutefois la démolition et le réaménagement des espaces existants.



Projet -1



Projet rez



Projet façades (extraits du dossier)

***La CRMS ne s'oppose pas au principe d'aménager l'accès à la station de métro à cet endroit du Palais du Midi, fortement transformé. Cette option présente en effet l'avantage d'éviter de construire un édicule d'entrée dans l'espace public pour un impact limité sur le bâtiment. Lors de la visite en juillet 2018 et suite aux recherches menées ultérieurement, il est en effet apparu que ces espaces (partiellement occupés par la Haute Ecole Francisco Ferrer et par une agence de voyage) ont déjà été transformés et modifiés dans les années 80, notamment par l'ajout d'un escalier de secours pour l'école, réduisant considérablement la superficie de l'agence disponible à l'angle. Tous les décors d'origine auraient également disparu. Ceci devrait néanmoins être confirmé avant le chantier et documenté le cas échéant.***



*Intérieur de l'agence de voyage (photo CRMS, 2018)*

Le dispositif d'entrée occupera, au rez-de-chaussée, trois travées de la façade rue de la Fontaine (agence de voyages et Haute Ecole) et avenue Stalingrad les quatre travées de « Midi Tours ». Rue de la Fontaine, la fenêtre de droite serait transformée en porte d'accès, ce qui suppose la démolition d'une portion de soubassement (en retrait du plan de la plinthe principale) en pierre bleue. Avenue de Stalingrad, le projet prévoit la suppression des deux menuiseries de portes existantes.



*Photo CRMS, 2018*



*Photos CRMS, 2018*

***La CRMS souscrit au principe des interventions en façade mais celles-ci devront être réalisées avec le plus grand soin, sans porter atteinte à l'architecture et à l'esthétique des façades et de leurs éléments de décors : moulures, encadrements, .... Le dossier est très peu documenté et ne présente pas le niveau de détail requis pour pouvoir apprécier les travaux dans un bâtiment patrimonial. La DMS devrait pouvoir suivre ce volet du dossier. Repris à l'Inventaire du Patrimoine architectural du Pentagone, le***

Palais du Midi est en effet un bâtiment de très belle facture, dont le volume et les façades s'imposent dans le paysage urbain avec grandeur. Les façades sont restées relativement intactes, hormis les réaménagements partiels des années 20 et la mise en couleurs des vitrines réalisée il y a quelques années dans le cadre du Contrat de Quartier Durable visant à rendre un aspect plus cohérent aux rez-de-chaussée commerciaux.

La Ville de Bruxelles a d'ailleurs récemment lancé un marché public visant à désigner une équipe d'auteurs de projet pour la restauration complète des façades à front de rue du Palais du Midi. Concomitamment, il semblerait qu'elle lance prochainement une procédure de classement des façades. ***Par conséquent, compte tenu de la valeur patrimoniale des lieux, l'aménagement d'un accès métro, en ce compris sa gestion et la signalétique propre à la STIB, devra impérativement être menée en concertation avec la Ville de Bruxelles et la DMS et s'inscrire dans une seule et même démarche de restauration et de valorisation de l'ensemble.***

En ce qui concerne les aménagements intérieurs, ni les simulations ni les légendes ne permettent de se faire une idée précise de l'aspect définitif qu'aurait l'espace d'entrée. ***En tout état de cause, la CRMS demande de privilégier des matériaux et des finitions de qualité, qui s'inspirent à la fois des stations de métro traditionnelles tout en restant fidèles à l'esprit du Palais du Midi. Elle demande que l'aménagement de l'espace d'entrée soit soumis à l'approbation préalable de la DMS.***

**3. La station Constitution proprement dite** serait entièrement construite sous l'avenue de Stalingrad. Le projet de tunnel piéton prévu initialement jusqu'à l'Esplanade de l'Europe est abandonné. Une épaisseur de terre (+/-1,5m) permettrait le rétablissement, après travaux, du quadruple alignement d'arbres. L'accès principal est orienté vers la Petite Ceinture, en dehors de l'axe de la promenade Rosa Luxembourg, parallèlement (donc plus en oblique) aux alignements et dépourvu d'édicule fermé en surface. ***La CRMS n'émet pas de remarques sur ces aménagements.***

**4. La nouvelle station de trams Lemonnier** serait construite approximativement à l'emplacement de l'actuelle trémie (boulevard du Midi / boulevard Poincaré), le raccord aux ouvrages existants ne permettant cependant pas la présence d'une couche de terre pour envisager des plantations. Une nouvelle trémie serait créée plus au nord, entre les rues de la Caserne et d'Artois. L'accès principal demeurerait à l'angle Midi/Lemonnier. Un accès secondaire serait créé dans la partie centrale du boulevard, plus au nord. L'oeuvre de l'artiste Hamsi Boubeker serait reprise/complétée. ***La CRMS ne formule pas de remarques sur ces aménagements.***

**5. Un tunnel de connexion serait aménagé entre les deux stations**, directement accessible en surface depuis le 63, boulevard du Midi, à proximité immédiate du bien classé sis 218, boulevard Lemonnier. Cet immeuble des années 50 donnait autrefois accès aux tunnels piétons desservant les arrêts de tram souterrains. Seuls subsistent aujourd'hui les vestiges d'un escalator, utilisé comme escalier par l'actuel occupant des lieux. ***La CRMS suggère de confier cet élément au Musée du Transport Urbain bruxellois comme témoin d'un dispositif ancien.***



Ancien escalator du 63, bvd du Midi (photo CRMS, 2018)

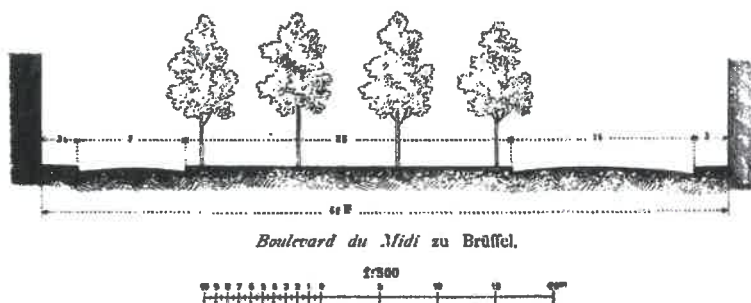
## 6. Interventions en surface de la Petite Ceinture

Depuis quelques années, les boulevards de la Petite Ceinture font l'objet de réaménagements comme l'ajout de pistes cyclables, la sécurisation des tunnels routiers, etc. Interrogée sur ces travaux, la CRMS souscrit généralement aux intentions de requalification de la Petite Ceinture, axe majeur pour Bruxelles, tout en regrettant la fragmentation des demandes qui correspondent à une segmentation des tronçons et de leurs besoins spécifiques. La Petite Ceinture forme aujourd'hui une autoroute urbaine, tantôt à trois bandes, tantôt constituée d'une série de tunnels et de trémies. Cette situation malheureuse, héritée du plan de circulation destiné à faciliter l'accès à l'Exposition universelle de 1958, mérite une attention particulière et un projet cohérent de requalification. La CRMS regrette pourtant l'absence d'un concept prédéfini, pour la totalité des tronçons qui forment la Petite Ceinture, et un projet paysager cohérent sur l'ensemble du petit ring de façon à traiter la boucle du pentagone comme une entité structurante et paysagère tout en apportant/adaptant les solutions les plus adéquates à chaque situation. Un plan paysager et urbanistique d'ensemble devrait en être le fil rouge.

Le périmètre d'intervention se situe également à la limite de celui du schéma directeur Midi qui comprend un important volet « espaces publics » jouxtant/débordant précisément sur la Petite Ceinture.

*Dans le cas du boulevard Jamar, qui relie le boulevard de la Petite Ceinture à la place Bara, la CRMS demande explicitement de préserver la possibilité de pouvoir planter des arbres de belle taille, l'épaisseur de terre prévue le permettant.* Concernant ce boulevard, la CRMS rappelle sa désapprobation au projet de construction d'un bâtiment au milieu de celui-ci, comme l'envisage le schéma directeur Midi. Pour rappel, cette désapprobation est partagée par la Commission Régionale de Développement. Il y a là une perspective visuelle sur la Maison communale d'Anderlecht qui est à mettre en valeur.

*La CRMS renvoie à tous ses avis précédents concernant la Petite Ceinture (ainsi que le boulevard Jamar). Elle plaide pour que la Région dont Bruxelles Mobilité se forge une vision cohérente de tous ces espaces.*



*Quatre rangées d'arbres agrémentaient originellement le boulevard (Stübgen, 1907). Il n'en reste aujourd'hui que des enfilades discontinues*

**7. La Commission suggère que la quantité de sable (bruxellien et lédien) qui sera dégagée lors des travaux de creusement du passage sous le Palais du Midi soit récupérée pour servir à d'éventuels autres chantiers de restauration nécessitant ce type de couches géologiques.**

8. Enfin, la CRMS attire l'attention des services chargés de la protection et de la conservation du patrimoine historique (BUP et Ville) sur le fait que le périmètre délimité entre le boulevard Lemonnier et le boulevard du Midi (période 1840-1870) compte parmi les derniers ensembles néo-classiques homogènes de Bruxelles-Ville. **La Commission recommande vivement que ces ensembles fassent l'objet d'une attention particulière de la part des gestionnaires publics pour les conserver et les réhabiliter de manière optimale en vue d'assurer une gestion intégrée et cohérente sur le plan patrimonial.**

Veillez agréer, Madame la Directrice générale, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. AUTENNE  
Secrétaire

Ch. FRISQUE  
Président f.f.

Copie à : B.U.P. – D.M.S. : Mme S. Valcke, M. H. Lelièvre ; B.U.P. – D.U. : Mme S. David.