



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

Bruxelles Urbanisme et Patrimoine
Direction de l'Urbanisme
Madame Bety WAKNINE
Directrice Générale

Direction du Patrimoine Culturel
Monsieur Thierry WAUTERS
Directeur
Mont des Arts, 10-13
B - 1000 BRUXELLES

Bruxelles, le 16/11/2022

N/Réf. : MSJ20101_699_PUN
Gest. : KD/AH
V/Réf. : 2272-0057/13/2022-373PU
NOVA : 04/PFU/1853277
Corr: Sabeha Zerouali
Lejeune Lindsay

MOLENBEEK-SAINT-JEAN. Pont du Jubilé
(= Pont de chemin de fer classé monument)
PERMIS UNIQUE : restauration du pont
Demande de BUP – DPC / BUP – DU du 19/10/2022

Avis conforme de la CRMS

Madame la Directrice Générale,
Monsieur le Directeur,

En réponse à votre courrier du 19/10/2022, nous vous communiquons *l'avis conforme favorable sous conditions*, émis par notre Assemblée en sa séance du 09/11/2022.



A gauche, extrait Brugis. A droite, carte postale du pont du Jubilé, non datée



A gauche, situation existante © Google maps. A droite, situation projetée (extrait du dossier de demande de permis unique)

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19/04/2007 classe comme monument le pont faisant la jonction entre le boulevard du Jubilé à Molenbeek et le boulevard Emile Bockstael à Bruxelles, en ce compris les balustrades en pierre bleue bordant les trottoirs y menant, ainsi que l'ensemble des éléments de décor et en particulier les luminaires et leur support.

1/6

HISTORIQUE DU DOSSIER

Le dossier a fait l'objet d'une phase préalable durant laquelle la CRMS a été invité à participer à une unique réunion, le 23/04/2021, en présence de la DPC, de la SNCB et du bureau d'étude. A l'occasion de cette réunion, la CRMS avait apprécié la démarche scientifique et technique du bureau d'études pour la phase d'analyse, mais s'était montrée défavorable au parti architectural des nouvelles interventions en surface du tablier : les balustrades existantes (installées en remplacement des garde-corps) étaient, par exemple et à ce stade du projet, remplacées par des garde-corps transparents « pour valoriser la vue vers le parc ». Le représentant de la CRMS n'avait pas souscrit à cette logique d'intervention et avait rappelé, de concert avec la DPC, que des éléments de clôture subsistent sur le site de Tour & Taxis. Le propos était similaire pour les lampadaires.

La CRMS a ensuite émis un avis préalable en sa séance du 15/12/2021 dont l'avis dans son intégralité est disponible ici https://crms.brussels/sites/default/files/avis/683/MSJ20101_683_PREA_Jubile_Pont.pdf. En synthèse, celui-ci était favorable sur les interventions projetées à la restauration de la structure de l'ouvrage d'art, en ce compris le principe de renouveler le tablier du pont. Dans la continuité de la réunion du 23/04/2021, la CRMS demeurait défavorable sur les autres volets du dossier et demandait explicitement de changer radicalement de concept, en respectant l'esprit de l'arrêté de classement du 19/04/2007.

Par ailleurs, aux abords du pont du Jubilé, un permis d'urbanisme (avec avis conforme de la CRMS en sa séance du 24/06/2020, réf. 12/PFU/1745053) a été délivré le 25/05/2021 pour la création de 2 accès et aménagement de la partie du parc Tour & Taxis entre les ponts de Jubilé et Clesse.

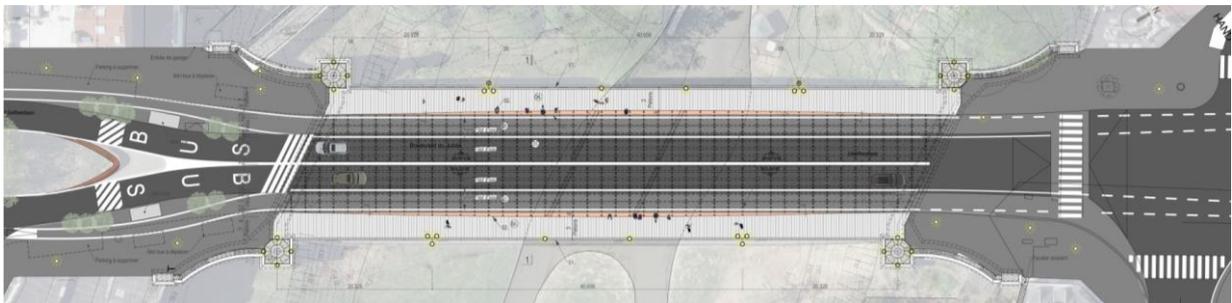
HISTORIQUE DU BIEN

Cf : https://crms.brussels/sites/default/files/avis/683/MSJ20101_683_PREA_Jubile_Pont.pdf

PROJET

La demande est de rénover entièrement le pont du Jubilé et de le réutiliser de façon complète avec une bande de circulation voitures, vélos et piétons dans chaque sens. Les travaux prévoient :

- la restauration des charpentes métalliques,
- la restauration des maçonneries et pierres naturelles,
- la gestion des écoulements des eaux de pluie,
- le renouvellement du tablier et du complexe de voirie,
- le remplacement des garde-corps,
- la mise en lumière du pont.



Situation projetée (extrait du dossier)

AVIS DE LA CRMS

La CRMS se réjouit de la mise en conformité du pont du Jubilé qui améliorera la mobilité du quartier et permettra à nouveau son utilisation pour les usagers tant piétons, cyclistes qu'automobilistes ou en transports en commun. Les travaux de restauration de la structure portante métallique (remplacements ponctuels, réparations locales, renforcements structurels, etc.) sont indispensables. ***En cela, la CRMS souscrit au remplacement de la structure du tablier pour des raisons techniques indiscutables et à la réparation et consolidation des poutres portantes et des éléments structurels sous-jacents.***

En revanche, elle réitère son opposition, déjà clairement formulée en réunion du 23/04/2021 ainsi que dans son avis de principe du 15/12/2021 sur le volet du dossier qui concerne le réaménagement de surface car les nouvelles propositions ne sont pas respectueuses du caractère remarquable et monumental du pont qui lui ont valu son nom « Pont Monumental » mais surtout un classement comme monument (en ce compris les balustrades en pierre bleue bordant les trottoirs y menant, ainsi que l'ensemble des éléments de décor et en particulier les luminaires et leur support).

La valeur de la luxuriance des éléments décoratifs et l'esthétique d'esprit Art nouveau sont clairement attestés dans les intérêts ayant justifié le classement au point même qu'au sujet des éléments disparus, on peut lire qu' « ils pourraient être restitués à l'identique sur base des plans détail à grandeur d'exécution conservés »¹.

En conséquence la CRMS rend un avis conforme favorable (remplacement de la structure du tablier, réparation et consolidation des poutres portantes et des éléments structurels sous-jacents) sous d'importantes conditions (aménagements, garde-corps et luminaires) qui nécessiteront une révision profonde du projet

1) Intervention sur les fondations

Les culées et les piles seraient fondées sur des pieux en bois. Des micropieux sont désormais prévus dans le dossier d'intervention, sans précision sur leur utilité, leur nombre ni leur localisation. **La CRMS demande de soumettre à l'approbation de la DPC le plan d'implantation des micropieux, leur nombre et leur localisation.**

2) Restauration des charpentes métalliques

L'ensemble de la structure du pont (poutres principales, entretoises, longrines, pièces d'appuis, tirants d'ancrage) est métallique (acier doux type S235). La mauvaise étanchéité au droit des joints de dilatation et des évacuations d'eau déficientes ont provoqué une corrosion importante des structures en acier avec perte de matière ou délamination de certaines poutrelles. Les profilés métalliques d'origine sont non normés, avec pour les poutres de sections plus importantes un assemblage de plats et profilés rivetés à chaud.

Le projet actuel propose de traiter l'ensemble de la structure métallique portante du pont, à savoir un remplacement des pièces trop corrodées par des profilés identiques, des renforcements ponctuels de la charpente, un traitement par sablage de l'ensemble et une remise en peinture après métallisation. Les interventions seront effectuées en atelier ou sur place en fonction de la faisabilité des opérations prévues.

La CRMS demande d'avoir une attention particulière aux pièces d'ornement ou autres pièces spécifiques à conserver et remonter si possible (remplacement strictement à l'identique si nécessaire, en terme de matériau, dimensions, finition, assemblage, etc.). Etant donné leur présence visuelle forte, les assemblages rivetés à l'origine devront être préservés après restauration (le cas échéant, refaits à l'identique si l'assemblage aura été démonté dans le cadre de la restauration actuelle des structures métalliques). L'étude stratigraphique des peintures d'origine doit être complétée avant décapage des structures. La teinte de la remise en peinture des éléments métalliques suivra les résultats de l'étude stratigraphique et sera soumise à la DPC pour approbation.

3) Restauration des maçonneries et pierres naturelles

Les éléments en pierres naturelles apparentes du pont sont la pierre bleue (« petit granit » du Hainaut ou du Condroz) pour les soubassements, les balustrades d'entrée, les socles et couronnements des colonnes d'entrée, l'habillage des culées et colonnes des piliers de soutien du pont et le granit rose poli pour l'habillage des fûts des colonnes d'entrée. La pierre bleue est de bonne qualité avec quelques pathologies (rouille due à la corrosion des éléments métalliques insérés, nettoyages agressifs effectués précédemment, salissures dues à la pollution, cassures d'origine mécanique ou structurelle) tout comme le granit rose (trous et cassures localisées). La maçonnerie de briques et le béton sont utilisés pour les culées et les piles (semelles de fondation, voiles latéraux, murs d'appuis, etc.).

¹ https://doc.patrimoine.brussels/REGISTRE/AG/042_054.pdf

Le projet actuel propose un nettoyage de l'ensemble des pierres naturelles apparentes (hydrosablage), une consolidation des murs en maçonnerie (injection au coulis minéral), des réparations de pierres fissurées (résine époxydique, brochage par tiges filetées inoxydables, greffons), des injections de fissure dans les maçonneries fissurées (injection au micro-ciment), des ragréages de maçonneries de pierres en moellons (démontage et remontage des pierres en bon état, remplacement si nécessaire à l'identique, rejointoyage au mortier batard).

La CRMS demande de soumettre à l'approbation de la DPC les localisations des différentes interventions prévues sur les maçonneries (consolidation, injection de fissures, ragréages, etc.). Des tests préalables devront être effectués pour valider la technique la plus appropriée pour le nettoyage du granit rose et préciser les méthodes de réparation du granit rose afin de s'assurer d'un résultat identique au granit existant (matériau, finition, texture, aspect, etc.).

4) Gestion des écoulements des eaux de pluie

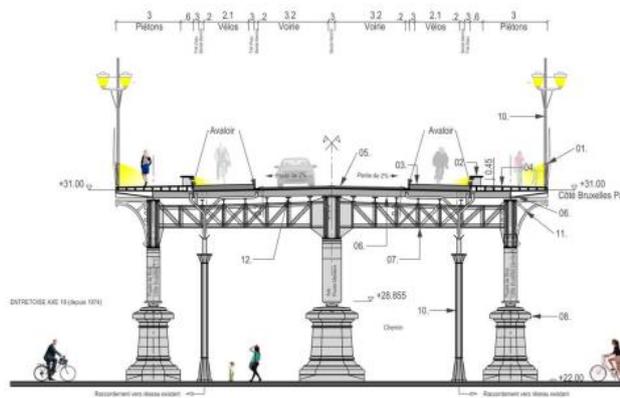
Le projet actuel propose de récolter les écoulements d'eau au moyen de filets d'eau de part et d'autre de la voirie et de les diriger vers les descentes d'eau pluviale existantes qui seront restaurées. Ces gouttières apparentes en fonte descendant du tablier sont en bon état mais nécessitent un nettoyage (graffitis entre autres).

La CRMS de soumettre à l'approbation de la DPC les informations nécessaires sur le nettoyage et la restauration des DEP existantes en fonte, et sur les nouveaux avaloirs car il est indispensable que l'écoulement des eaux pluviales soit fonctionnel pour éviter de futures dégradations comme les actuelles.

5) Renouvellement du tablier et du complexe de voirie, remplacement des garde-corps et mise en lumière du pont

Pour rappel, dans son avis préalable de décembre 2021², la CRMS avait souscrit au principe de renouveler le tablier (déjà maintes fois remplacé) mais était fermement défavorable à la modification projetée de sa forme qui se caractériserait par une largeur plus importante qu'auparavant (en porte-à-faux de part et d'autre des consoles existantes) et variable dans le sens de la longueur résultant en une forme organique en plan. Elle demandait aussi de changer radicalement de concept, en respectant l'esprit de l'arrêté de classement du 19/04/2007 et demandait

- la restitution du pristin état des décors disparus ;
- de présenter un tablier renouvelé dont la forme (en plan et coupe) serait dans la continuité de la structure des éléments d'origine du pont ;
- de revoir le projet d'éclairage ;
- sous réserve des résultats de l'étude stratigraphique, de remettre en peinture la structure métallique du pont selon la teinte historique d'origine ;
- de préciser les modalités de la simplification nécessaire des espaces aux alentours du pont (réorganisation de la signalisation, abribus, etc.).



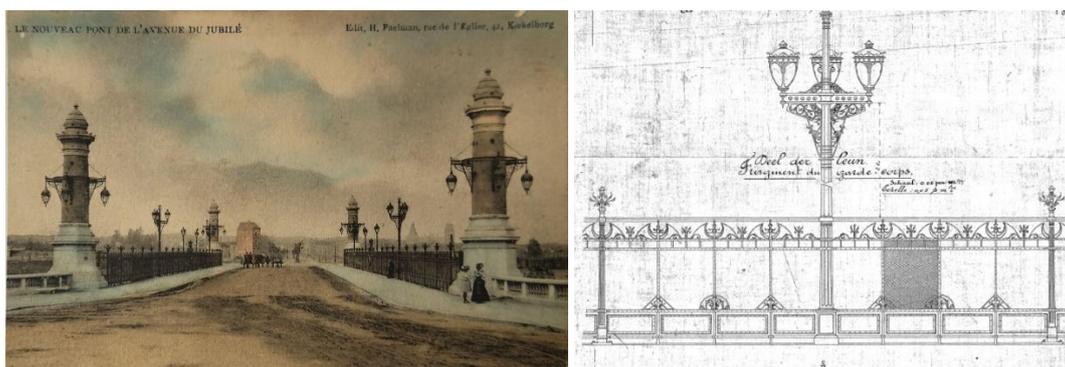
Ci-dessus, la situation projetée (extraits du dossier)

² https://crms.brussels/sites/default/files/avis/683/MSJ20101_683_PREA_Jubile_Pont.pdf

En guise de réponses apportées à cette demande, le projet introduit comme permis unique propose

- d'une part, de remplacer le tablier par une dalle orthotrope légère afin de ne pas surcharger le pont (et de ce fait de limiter les renforcements à effectuer sur sa structure) et,
- d'autre part, d'améliorer la gestion de la circulation sur le pont en délimitant des zones séparées d'utilisation : circulation automobile (zone asphaltée), un espace cycliste marqué par un revêtement en béton surhaussé par rapport au flux automobile et un platelage en bois azobé pour la zone piétonne séparée de l'espace vélos par un banc (assise bois et structure acier).

Les matériaux proposés seraient les mêmes que ceux d'origine (métal, bois, asphalte) mais différemment localisés (par exemple, inversion du bois et de l'asphalte entre la voirie à l'époque et la zone piétonne actuelle) et traités de façon contemporaine (par exemple, le bois de la voirie à l'époque était utilisé sous forme de pavé et proposé en latte pour la zone piétonne, changement également d'essence de bois avec de l'azobé dans la version actuelle).



A gauche, carte postale illustrant le nouveau pont de l'avenue du Jubilé. A droite, extrait du plan « ensembles et détails des balustrades, des pylônes et des garde-corps », archives SNCB, signé Bruneel, 1903 (extraits du dossier)



Ci-dessus, la situation projetée (extraits du dossier)

En ce qui concerne les garde-corps d'origine, ils étaient d'aspect imposant et présentaient une hauteur importante (environ 2 m à 2,5 m), un treillis assez opaque et étaient rythmés par la présence de lampadaires en fer forgé. La situation d'origine comptait 16 lanterneaux éclairant la voirie du pont et 16 candélabres répartis par quatre sur chacune des quatre colonnes monumentales d'entrée, à motifs végétaux et blasons en partie centrale. Ils participaient pleinement au décor chatoyant Art nouveau du pont et étaient visuellement très présents. Les ferronneries et luminaires le long de la rive semblent avoir été remplacés à la fin des années 30.

Le projet actuel propose un nouveau garde-corps formé de treillis en maille losange en acier inoxydable avec une main courante sous forme d'un plat plié en acier placée à 1.1 m de haut et un barreau ou câble tendu à mi-hauteur. La maille du treillis en partie supérieure serait plus large qu'en partie basse selon les plans en perspectives des équipements. Des lampadaires contemporains seront installés selon le rythme d'origine et de nouveaux mâts en acier peint de 2.5 m de haut feraient « échos » aux anciens ornements verticaux du garde-corps. Trois types de luminaires différents sont prévus :

- 2 lampadaires par côté sur la voirie avec 1 seul bulbe d'éclairage (càd 4 lampadaires de type 1 au total),
- 2 réverbères par côté sur la voirie avec 3 bulbes d'éclairage (càd 4 lampadaires de type 2 au total),
- 4 lanternes sur chacune des quatre colonnes en granit (càd 16 candélabres de type 3 au total).

Il est également prévu d'éclairer le trottoir via un éclairage inséré dans la main courante du garde-corps et la piste cyclable via l'insertion d'éclairage sous le banc continu.

La CRMS estime que ces nouvelles propositions (point 5) ne sont pas satisfaisantes et réitère sa position défavorable, déjà exprimée à deux reprises, sur ce volet du dossier qui devra être substantiellement revu en conséquence. Le langage architectural contemporain proposé pour l'aménagement de surface, les nouveaux-garde-corps et les luminaires ne valorisent en rien l'identité, l'histoire, la monumentalité, l'architecture, les matériaux du pont ; au contraire, ils le banaliseront et appauvriront considérablement sa valeur patrimoniale.

La restauration du pont du Jubilé représente une réelle opportunité de le rendre à nouveau majestueux et les éléments disparus participent pleinement à l'intérêt patrimonial de l'ouvrage d'art qui lui ont valu d'être classé, l'arrêté de classement allant jusqu'à suggérer que : (...) *La plupart de ces éléments, aujourd'hui disparus, pourraient être restitués à l'identique sur base des plans de détail à grandeur d'exécution conservé (...).*

Vu l'existence de nombreuses photographies et archives cartographiques, la CRMS réitère sa demande d'entreprendre :

- une restitution historique des garde-corps en fer forgés ouvragés d'origine sur base des éléments d'archives, dont la hauteur pourrait être revue à la baisse tenant compte du contexte actuel de parc aménagé sous le pont (sa réhabilitation actuelle). Il est en effet à noter que la restitution stricte des garde-corps d'origine est sans doute compromise par le fait que le modèle initial était haut (plus de 2 m) et possédait un treillis métallique continu, car il agissait à l'époque comme une barrière physique et visuelle (les voies de chemin de fer se trouvant en dessous), ce qui rend difficile la perméabilité/visibilité souhaitée aujourd'hui entre le pont et le parc. La Commission demande de se renseigner sur les modèles de grilles utilisées à l'époque dans les environs immédiats du site (certaines sont d'ailleurs démontées et stockées chez le propriétaire privé de Tour & Taxis) et d'étudier les possibilités de récupération et de réutilisation de grilles anciennes, dont le modèle pourrait être semblable à celui du pont du Jubilé (les grilles réalisées pour les chemins de fer, ancienne gare maritime et pont du Jubilé, diffèrent cependant des grilles réalisées pour l'ancien port de Bruxelles).
- une restitution historique des luminaires des voiries et ceux des 4 colonnes d'extrémité en granit sur base des documents d'archives. Le projet d'éclairage global devra être revu en conséquence.
- Les autres éléments mobiliers en voirie tout comme les nouveaux revêtements de sols devront également s'intégrer correctement à l'ensemble du pont en tenant compte d'une philosophie de retour à une situation d'origine et de continuité en admettant bien sûr que les nouvelles mobilités diffèrent de celles historiques du pont. La CRMS insiste pour une approche globale en phase avec le type, la nature, la valeur et la monumentalité de ce chef d'œuvre d'ouvrage d'art.

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


A. AUTENNE
Secrétaire


C. FRISQUE
Président

c.c. à : szerouali@urban.brussels ; llejeune@urban.brussels ; ahellebois@urban.brussels ; jvandersmissen@urban.brussels ; restauration@urban.brussels ; avis.advises@urban.brussels ; crms@urban.brussels ; espacepublic@urban.brussels ; kdepicker@urban.brussels