

Bruxelles Urbanisme et Patrimoine

Direction de l'Urbanisme

Monsieur Thibaut Jossart

Directeur

Mont des Arts, 10-13

B - 1000 BRUXELLES

Bruxelles, le 09/09/2024

N/Réf. : **SBK20042_729_PU**

Gest. : **A. Heylen**

NOVA : **04/PFD/1942111**

Corr DU: **M. Resibois**

SCHAERBEEK / BRUXELLES. Rampe du Lion - pont Albert
(= partiellement en ZP du site classé du Moeraske / Inventaire)

PERMIS D'URBANISME : Renouveler le pont : démolir la
superstructure du pont actuel et installer un nouveau pont posé
sur les fondations et culées existantes

Avis de la CRMS

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre courrier reçu le 09/08/2024, nous vous communiquons ***l'avis défavorable*** émis par la CRMS en séance du 04/09/2024, concernant le dossier sous rubrique.

CONTEXTE PATRIMONIAL ET DEMANDE



Localisation du pont (© Brugis), vues sur le pont vers 1925 (© photographie ancienne jointe à la demande)
et 2017 (© urban.brussels)

La demande concerne le renouvellement du pont Albert, qui surplombe la zone ferroviaire au droit de la rampe du Lion et relie l'avenue Zénobe Gramme à Schaerbeek avec la chaussée de Vilvorde ainsi qu'avec le quai Léon Monnoyer sur le territoire de Bruxelles. *Inscrit à l'Inventaire du patrimoine architectural, le pont est partiellement compris dans la zone de protection du Moeraske, classé comme site.*

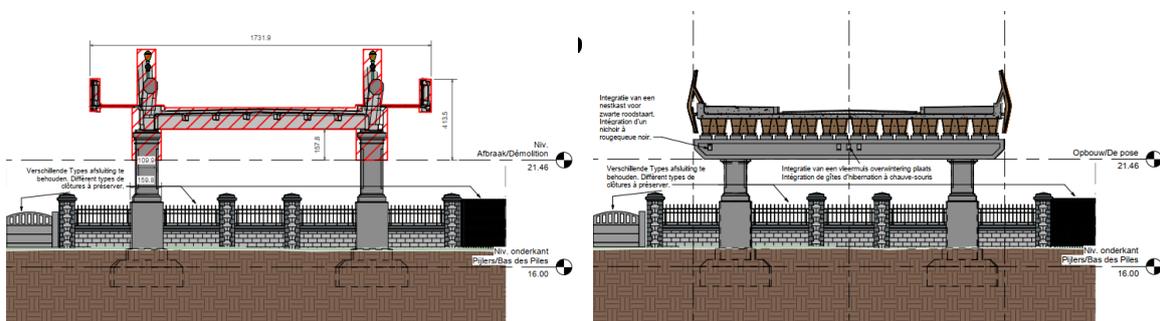
L'ouvrage a été réalisé entre 1922 et 1925 selon les plans de l'ingénieur Hairiant de l'Administration des chemins de fer de l'État belge, dans la foulée de l'extension de la zone ferroviaire de Schaerbeek des années 1910-1920.

Le pont appartient au type bow-string (arcs à tirants). Il est composé de deux sections de trois travées, et se démarque dans le paysage par ses 12 arcs en béton armé. Les parements des culées et les piliers sont composés de pierre bleue, de briques et de similibrique. Les trottoirs ont été aménagés entre les arcs et le parapet, et sont portés par des corbeaux en doucine.

Le pont a connu certaines transformations depuis sa réalisation. Il est, depuis 2013, interdit au charroi lourd en raison de dégradations constatées au niveau des structures portantes. Bien qu'il présente aujourd'hui des signes de délabrement, les transformations et réparations effectuées par le passé n'ont rien enlevé à l'intérêt patrimonial et paysager intrinsèque de l'ouvrage d'art.



Infographies de la situation projetée, extraites de la demande : vue latérale et structure portante



Coupes transversales extraites de la demande : états existant et projeté

La demande vise à démolir la superstructure et les arcs pour les remplacer par un nouveau pont posé sur les fondations et culées existantes (réduites en hauteur), qui se composerait comme suit :

- superstructure conçue selon un système de poutres-caissons,
- structure et garde-corps réalisés en acier Corten,
- garde-corps de 1,8 m avec partie haute réalisée en métal déployé courbé,
- pose d'un éclairage led linéaire sur la face extérieure des garde-corps.

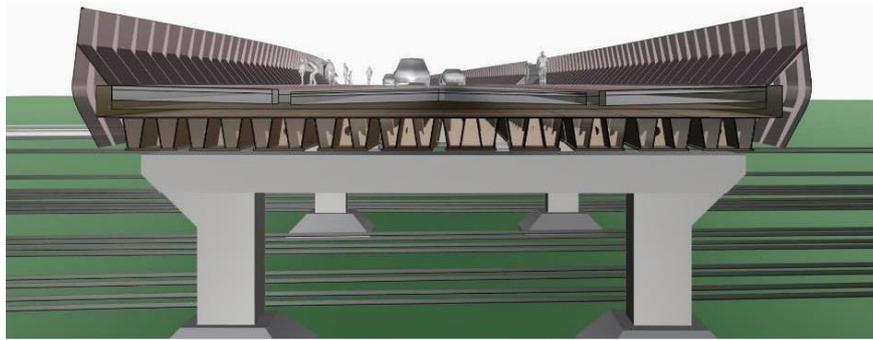
Avis

La CRMS émet sur la demande un avis défavorable.

La démolition de la majeure partie du pont fera disparaître une œuvre d'ingénierie, de grand intérêt et de qualité architecturale remarquable, ce qui est inacceptable d'un point de vue patrimonial. En supprimant la succession caractéristique des arcs, témoin emblématique en Région bruxelloise, le projet aurait également un impact négatif majeur sur le paysage urbain, particulièrement à proximité de la Gare de Schaerbeek et du Musée Trainworld.



Vue depuis le pont vers la gare de Schaerbeek et Trainworld (© Google Streetview)



Infographie de la situation projetée, extraite de la demande de permis

Selon la CRMS, le nouveau pont manque de finesse et sa nouvelle esthétique modifierait radicalement sa présence dans l'environnement : massivité de la structure portante, massivité et opacité partielle des garde-corps, impact visuel de l'acier Corten de couleur sombre, piles amputées, tracé rectiligne ... Ce projet n'est donc pas à la hauteur de l'ouvrage existant, iconique et qui se distingue largement dans le paysage et l'environnement par :

- sa légèreté et ses formes élancées,
- la succession des arcs de section octogonale,
- l'esthétique sobre et épurée liée au choix du matériau et au principe constructif du bow-string,
- le tracé légèrement courbe du pont qui permet aux utilisateurs de graduellement découvrir les séquences visuelles successives,
- les trottoirs aménagés en porte à faux, supportés des corbeaux en doucine.

En raison de la valeur patrimoniale que la CRMS reconnaît au pont Albert, elle a proposé lors de sa séance du 04/09/2024, de le classer comme monument, en raison de son intérêt historique, esthétique, scientifique et technique ainsi que de son importance dans le paysage urbain.

La Commission est consciente du mauvais état de conservation du pont, en grande partie dû à un manque d'entretien depuis plusieurs années, et a pris connaissance de l'étude de stabilité jointe à la demande qui conclut, en raison des faiblesses structurelles et de coûts importants, à la nécessité d'un renouvellement complet.

La CRMS ne peut souscrire à cette position et juge prématuré de conclure à l'impossibilité de restaurer et renforcer les structures de l'ouvrage d'art existant. L'étude de stabilité s'est principalement concentrée sur le tablier, mais aucune étude n'est disponible sur le comportement des arcs. Or, les performances des bow-strings (efforts horizontaux transmis par l'arc) devraient être étudiées également. Il est nécessaire de compléter les études, dans le cadre d'une étude de stabilité globale, intégrant également la dimension patrimoniale et sa haute valeur en Région bruxelloise.



D'autres ponts en béton de ce type, tant en Belgique qu'à l'étranger, notamment en France (p.ex. St-Brieuc, dépt. Côtes d'Armor), ont fait l'objet de projets de restauration ou ont été restaurés avec succès, grâce aux nouvelles techniques mises au point pour la réparation des bétons.

Pont à Saint-Brieuc, France, contemporain au pont Albert et restauré en 2021-2022 (© photo Richard Fortat)

En conclusion, la CRMS demande de réorienter le projet vers une restauration et une valorisation du pont existant quitte à revoir à la baisse (ou solutionner autrement) les ambitions de faire circuler un plus gros charroi (développement de Schaerbeek-Formation, organisation du chantier du Métro nord), et d'associer au pont un usage moins contraignant, comme c'est le cas actuellement, permettant sa conservation.

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



A. AUTENNE
Secrétaire



S. VAN ACKER
Président

c.c.: lleirens@urban.brussels ; protection@urban.brussels ; tjacobs@urban.brussels ; avis.advies@urban.brussels ; crms@urban.brussels ; opp.patrimoine@brucity.be ;