Mme Marion CHRISTOPHE
Rue Robert Jones, 38, boîte 3
B – 1180 BRUXELLES

V/Réf : votre courrier du 04/11/2005
N/Réf : AVL/CC/UCL-2.75/s.379
Annexe : /

Bruxelles, le

Madame,

Objet : UCCLE.Rue Victor Allard, 256. Gare d'Uccle-Stalle. Transformation et réaffectation en logement de l'ancien pavillon de marchandises.
Avis de principe

En réponse à votre lettre du 4 novembre 2005, nous avons l'honneur de vous informer qu'en sa séance du 9 novembre 2005 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis les observations et recommandations suivantes.

La demande porte sur la transformation du pavillon de marchandises de l'ancienne gare d'Uccle-Stalle, classée comme monument, ainsi que sur sa réaffectation en bureaux et logement ou bureaux seuls si l'habitabilité des lieux s'avère trop inconfortable en raison des nuisances sonores et vibratoires du chemin de fer. Outre divers travaux d'assainissement, d'isolation, de réaménagement des abords, etc., d'importantes transformations sont prévues aux quatre façades du bâtiment, en toiture ainsi que (éventuellement) sur les auvents afin d'assurer un bon apport de lumière naturelle à l'intérieur du bâtiment.

Remarque préalable
En remarque préalable, la Commission rappelle que la réaffectation d'un bien classé doit être compatible avec ses caractéristiques intrinsèques. Elle souligne, par ailleurs, que les exigences d'un bâtiment en termes d'éclairage sont un corollaire de son occupation : les besoins en lumière de locaux affectés en bureaux sont très différents et moins impératifs que ceux d'un logement. Or, c'est précisément le souci d'un apport lumineux intérieur abondant qui conditionne les intentions du projet les plus pénalisantes pour le bâtiment. La Commission demande donc que le choix de l'affectation soit réfléchi sous cet angle et que si l'affectation en logement conditionne les transformations actuellement prévues, celle-ci soit abandonnée au profit d'une autre occupation des lieux, permettant des interventions moins lourdes que celles actuellement projetées (notamment du bureau).

Transformations envisagées aux façades
En ce qui concerne toutes les fenêtres des façades nord, est et ouest, il serait question d'abaisser les allèges jusqu'au soubassement des murs ; en façade est et ouest, les deux portes métalliques, permettant autrefois le transit des marchandises via le hangar, seraient transformées en baies vitrées. L'accès au bâtiment se ferait par les baies latérales de la façade est. Quant au pignon nord, il s'agirait d'ouvrir la baie inférieure initialement murée ainsi qu'une portion de mur afin de ne plus former, avec la fenêtre supérieure qu'une seule grande baie allant jusqu'au sol.
La Commission ne peut souscrire à ces options qui contredisent la typologie du hangar et conduisent à l'assimiler à celle du corps principal de la gare. Destiné au transit des voyageurs, le bâtiment principal est, en effet, doté de baies de plain-pied sur la totalité de son rez-de-chaussée pour permettre la circulation des personnes. De par sa fonction, le hangar n'a jamais réclamé que la présence que de petites fenêtres hautes et de deux portes surélevées pour permettre, côté ouest, le transfert des marchandises du train dans le hangar et, côté est, du hangar vers les véhicules routiers.
Conférer, à toutes les fenêtres, les dimensions des portes d'accès, tel que prévu, ne permettrait dès lors plus d'identifier le hangar comme tel et fausserait donc la lecture du bâtiment mais aussi du site global de la gare tant dans son fonctionnement initial que dans la typologie architecturale des bâtiments qui le composent.

La Commission ne peut y souscrire d'autant que le bâtiment est classé et qu'il convient de lui conserver un maximum d'authenticité. Elle remarque, par ailleurs, qu'étant donné la faible largeur du hangar, les moyens prévus pour lui assurer une luminosité intérieure correcte pourraient être plus modestes que ceux actuellement prévus, lesquels sont excessifs tant dans leur nombre que dans leurs dimensions.

Par conséquent et dans un souci d'authenticité, la Commission demande que les deux pignons, très caractéristiques du bâtiment ainsi que la façade ouest – tous trois visibles depuis les voies – restent inchangés. Seules les allèges des fenêtres de la façade est pourront être abaissées mais dans une moindre mesure que ce qui est actuellement prévu. Quant aux portes d'origine, elles doivent être maintenues dans leurs proportions actuelles et dans leur fonction initiale d'accès au bâtiment – tel que le prévoyait d'ailleurs le premier avant-projet, introduit initialement par le demandeur.

Fenêtres de toiture pour éclairer la mezzanine

Il est prévu de percer 5 ouvertures dans le pan est de toiture. Les dimensions et la typologie de ces fenêtres de toiture ne sont pas renseignées et la Commission ne peut donc se prononcer sur ces aspects mais, quoi qu'il en soit, elle estime que ces interventions sont trop nombreuses et qu'elles doivent rester modestes en nombre et en dimensions.

Vitrage des auvents

Afin de gagner en luminosité, une autre option facultative du projet serait de remplacer, par du verre, la couverture des auvents, initialement en bois, des façades est et ouest (autrefois destinés à abriter des intempéries les portes par lesquelles transitaient les marchandises). La Commission ne peut souscrire à cette option qui ne correspond pas à la typologie du bâtiment et en modifierait considérablement l'aspect initial.

Organisation spatiale intérieure

La Commission regrette que le nouvel avant-projet abandonne certaines options des premières esquisses qui étaient nettement plus favorables à la mise ne valeur des caractéristiques essentielles du bâtiment classé. Outre le maintien des accès d'origine, la distribution par un escalier central permettait de conserver, au moins au niveau de ce « puits » central, une perception de toute la hauteur sous toiture du bâtiment qui ne connaissait initialement aucune division horizontale. L'abandon, dans le deuxième projet, de ce parti au profit d'une mezzanine unique ne permet plus cette perception spatiale du bâtiment pourtant essentielle de sa configuration d'origine. La Commission estime donc que le premier avant-projet offre une meilleure alternative en ce qui concerne l'aménagement intérieur et qu'il doit être préféré au second.

Autres interventions

En ce qui concerne le reste des interventions au bâtiment (nouvelles structures intérieures, nouvelle dalle en béton, rehausse du lattage de toiture, etc.) et à ses abords (clôture, portail, passerelles, cheminement, etc.), les documents fournis sont insuffisamment précis et détaillés que pour permettre à la Commission de se prononcer à leur sujet.

Conclusion

Si la Commission se réjouit de la possible réhabilitation du hangar, elle est soucieuse que celle-ci se fasse de manière harmonieuse et respectueuse des caractéristiques essentielles du bâtiment. Dans ce sens, les interventions prévues actuellement doivent être nettement revues à la baisse et le choix de l'affectation doit être opéré en conséquence, soit au profit d'une occupation des lieux qui rendrait le souci d'éclairage moins aigu (des bureaux peuvent être moins intensivement éclairés que ce qui est actuellement souhaité) et donc les interventions y-relatives moins pénalisantes pour le bâtiment.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président

C.C. : A.A.T.L. – D.U. / A.A.T.L. – D.M.S. / Commune d'Uccle