

Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
Monsieur Patrick CRAHAY, Directeur
*Direction des Monuments et des Sites –
A.A.T.L.*
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1
1035 BRUXELLES

V/Réf. : GCR/2311-0055/03/2009-356/01cr09pr
N/Réf. : AVL/CC/UCL-2.75/s.462
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Concerne : UCCLE. Rue Victor Allard, 256. Gare d'Uccle Stalle.
Transformation et réaffectation de l'ancien hangar à marchandise.
Demande d'avis préalable à l'introduction d'une demande de permis unique
(Gestionnaire du dossier : Guy Conde Reis)

En réponse à votre lettre du 1^{er} septembre 2009 sous référence, reçue le 2 septembre, nous avons l'honneur de vous communiquer ***l'avis de principe défavorable*** émis par notre Assemblée, en sa séance du 9 septembre 2009 concernant l'objet susmentionné.

La demande porte sur la transformation et la réaffectation du pavillon de marchandises de l'ancienne gare d'Uccle-Stalle, classée comme monument par arrêté du 14/07/1994. Pour mémoire, la CRMS a déjà été interrogée à deux reprises sur la transformation / réaffectation du bâtiment, une première fois en novembre 2005 pour son occupation en logement (avis défavorable) et une seconde fois en septembre 2006 pour son occupation en bureau (avis favorable sous réserve). Le présent projet propose sa réaffectation en galerie d'art au rez-de-chaussée et restaurant au 1^{er} étage. Il suppose comme principales interventions :

- le creusement, en sous-œuvre, d'un niveau de sous-sol afin d'y aménager les locaux techniques, sanitaires, cuisine de préparation, laverie et stockage sur un radier ;
- l'ajout d'une structure métallique au niveau du 1^{er} étage afin d'y aménager une mezzanine destinée à accueillir l'espace restaurant accompagné d'une petite cuisine-bar ;
- l'aménagement d'un ascenseur depuis le sous-sol jusqu'au 1^{er} étage, d'un monte-plat et d'un escalier ;
- l'ajout d'une coursive le long de la façade côté voirie, identique à celle existant côté quai ;
- le remplacement « à l'identique » de la toiture en zinc à tasseaux et des châssis en acier ;
- le nettoyage et la restauration des parements en briques et pierre des façades ;
- la démolition des annexes en blocs de béton non d'origine ;
- la remise en état du chemin en pavé avec récupération d'un maximum de pavés d'origine ;
- l'aménagement d'un parking de 23 places.

Programme d'occupation

La Commission observe que le programme d'occupation du bâtiment est trop ambitieux par rapport à ses capacités intrinsèques et nécessite des transformations qui apparaissent disproportionnées et non respectueuses de l'intégrité du bien classé, de son intérêt et de ses particularités constructives.

En effet, bien que l'affectation proposée permette le maintien des baies dans leur configuration d'origine, ce qui est très positif, la totalité de la volumétrie intérieure du hangar se trouve, par contre, sensiblement modifié dans ce nouveau projet : division horizontale ne permettant pas une

perception suffisante de la volumétrie initiale et ajout d'un niveau en sous-sol pour abriter toutes les fonctions induites par le programme d'occupation. Or, outre les 4 façades et le toit, ce qui est protégé par l'arrêté de classement est précisément le vaste espace intérieur du hangar.

Par conséquent, la Commission estime que le programme d'occupation devrait être allégé de manière à davantage permettre le maintien des caractéristiques intrinsèques de la volumétrie d'origine. Si, pour des raisons pratiques inhérentes à l'occupation du bien, la partition spatiale du hangar s'avère inévitable, la Commission estime que celle-ci soit se faire avec circonspection et de manière à conserver au bien son identité et ses caractéristiques propres. En tout état de cause, elle estime qu'il n'est pas adéquat d'ajouter un niveau en sous-sol ni une mezzanine totalement couvrante mais qu'une intervention plus légère sur le volume pourrait, dans ce cadre, être envisagée : ajout d'une mezzanine ne couvrant qu'une partie de la surface ou bien plus nettement dégagée des murs latéraux ; ajout, si nécessaire, d'une pièce en sous-sol, par exemple. Si le sous-sol devait partiellement être creusé, la Commission demande que le type de construction de la dalle du rez-de-chaussée soit documentée et qu'il soit tenu compte des vibrations provoquées par le passage des trains avant d'envisager une reprise en sous-œuvre risquant de déformer ponctuellement les fondations.

Enfin, la Commission souligne que les activités et la densité d'occupation que l'affectation proposée par le présent projet suppose confrontera le bâtiment à des problèmes thermiques pour lequel il n'est pas du tout conçu et qui risquent d'être préjudiciables à sa bonne conservation (problème d'humidité et nécessité d'isoler).

Isolation

Ce hangar a été conçu à l'origine pour des conditions de température et d'humidité intérieures semblables à celles de l'extérieur. Sa reconversion en restaurant sera, plus qu'une autre affectation, à l'origine de problèmes de condensation en raison des activités horéca mais aussi de la fréquentation plus importante des lieux. Or, la Commission constate que la question de l'isolation du bâtiment est abordée de manière ponctuelle, ce qui risque d'entraîner l'aggravation de certains ponts thermiques néfastes à sa bonne conservation. Elle estime que ce point devrait faire l'objet d'une réflexion globale plus poussée.

En tout état de cause, elle émet plusieurs remarques sur les options d'isolation proposées :

- l'emplacement prévu pour la couche isolante du toit s'avère préjudiciable à la bonne conservation des voliges en bois car l'humidité va se trouver piégée entre le zinc et l'isolation. Cette option est donc à revoir de manière à éviter ce problème mais aussi à réduire l'impact des la surépaisseur de l'isolant sur l'extérieur.
- un diagnostic de l'état des châssis d'origine toujours en place devrait être fourni avant d'envisager leur remplacement systématique. S'ils doivent être remplacés, l'application des croisillons sur le verre n'est en tout cas pas acceptable mais les divisions doivent être intégrées à la composition du châssis. Le type de verre Van Ruysdael à utiliser doit, par ailleurs, être justifié par une étude thermique du bâtiment.
- comme l'isolation des vitrages, la pose d'un isolant à l'intérieur des portes ne fera que reporter ailleurs les problèmes de condensation.

Restauration

Concernant la restauration des façades, la Commission demande, à l'instar de la DMS qu'une étude stratigraphique soit réalisée pour connaître la teinte et le type de peinture d'origine afin de permettre une restitution de la finition à l'identique.

Parking

La Commission regrette que la nouvelle affectation pose la question du parking de manière plus incontournable que les projets précédents. 23 emplacements sont prévus dans ce nouveau projet (dont 16 sur la propriété de la SNCB).

La Commission s'interroge sur la nécessité d'établir ce parking sur le site étant donné les nombreuses possibilités de parage dans les environs immédiats de la gare. En tout état de cause, elle ne peut l'encourager.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

G. VANDERHULST
Président f. f.

Copie à : A.A.T.L. – D.M.S. : M. Guy Conde Reis