

S.P.R.B. - B.D.U.
DIRECTION DES MONUMENTS ET DES
SITES
Monsieur Thierry WAUTERS
Directeur / Fonctionnaire délégué
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : GCR/2043-0369/04/2015-268pu/01ap15
N/réf. : AVL/AH/BXL-2.1270/s.581
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Rue Champ de l'Eglise – ancienne gare de Laeken. Projet de réaffectation élaboré dans le cadre du contrat de quartier durable « Bockstael ».
Dossier traité par M. G. Conde-Reis, DMS

En réponse à votre courrier du 21 décembre 2015 sous référence, nous vous communiquons l'avis rendu par la CRMS en sa séance du 6 janvier 2016, concernant l'objet susmentionné.

LA DEMANDE

L'ancienne gare de Laeken est classée comme monument pour ses façades et toitures par arrêté du 26/09/1996. La présente demande vise sa restauration et son réaménagement en espace socio-culturel dans le cadre du contrat de quartier durable « Bockstael ».

La halte de Laeken desservit à partir de 1872 les lignes 50 Bruxelles-Gand et 28 Schaerbeek-Gare du Nord, inaugurées en 1856 et 1871. La gare actuelle fut réalisée en 1880 selon les plans de l'ingénieur A. De Paepe. Elle subit d'importantes transformations en 1936. Il s'agit d'un bâtiment de style néo-renaissance réalisé en maçonnerie de briques et de pierres sous toiture à la Mansart, qui était originellement relié aux quais par une élégante passerelle métallique sous verrière. Cet ensemble fut détruit par les bombardements de 1940-45 et ensuite remplacé par une construction en béton et briques.

La halte a été fermée en 1982. Les escaliers qui menaient vers les quais ont été récemment démolis et seule l'amorce de la passerelle accolée à la façade nord subsiste. La gare est louée depuis 2004 à la Ville par la SNCB avec bail emphytéotique de 27 ans. Elle abrite actuellement des fonctions socio-culturelles, ce qui a donné lieu des réaménagements intérieurs provisoires.

Le projet porte sur la restauration et la remise en valeur des façades et des toitures classées, sur le réaménagement intérieur ainsi que sur le remplacement de l'annexe latérale en béton par un volume vitré. La demande est assortie d'une étude sur l'évolution historique du bien (analyse comparative des plans) ainsi que sur des aspects de stabilité.

Avis CRMS

Bien que la gare soit déjà affectée comme espace culturel, elle présente aujourd'hui un caractère assez fermé. Le projet actuel vise la mise en valeur des éléments classés en même temps que l'ouverture de l'immeuble sur le quartier. Cette démarche est fortement encouragée car elle associe la mise en valeur du patrimoine à l'utilisation du bien dans de bonnes conditions et permet la préservation du bien classé sur le long terme.

Elle rend donc un avis de principe favorable sur les grandes lignes des travaux de restauration aux éléments classés moyennant les réserves suivantes. Elle formule également des remarques sur les interventions proposées à l'intérieur de la gare ainsi que sur l'aménagement de ses abords.

La transformations des baies de fenêtre

Il est prévu de démolir les allèges des fenêtres N0.1 et N0.5 (façade parc) ainsi que de la baie O-1.3 (-1, côte piste cyclable).

L'agrandissement de la baie N0.5 située à proximité de l'angle avec la rue Champ d'Eglise aurait un impact peu heureux sur la composition des façades (modification des proportions des pleins et des vides au niveau de l'angle). Cette intervention, dont la raison n'est pas motivée dans la demande, ne devrait pas avoir lieu : elle ne semble pas s'imposer sur le plan fonctionnel puisque la baie donne jour au futur local de quartier, déjà fortement éclairé par les grandes baies situées au rez-de-chaussée de la façade à rue.

A noter que la baie N0.1 située du côté opposé, est déjà munie d'une porte fenêtre et qu'elle n'est donc pas concernée par la démolition. Le relevé de la situation existante devra être adapté en ce sens.

La suppression de l'allège O-1.3 au niveau de la piste cyclable serait moins perturbant pour la cohérence d'ensemble et semble pertinent pour des raisons organisationnelles. La Commission n'y voit pas d'objection. Cependant, le traitement de ce nouvel accès reste à préciser.

Les menuiseries extérieures

La demande est assortie d'un inventaire succinct des menuiseries, illustré de photos, comprenant l'historique et la description de leur état de conservation ainsi que la pathologie de chacun des éléments. Il est proposé de restaurer / reconstituer les menuiseries selon l'état de 1914. Cette état de référence paraît justifié étant donné que des éléments de cette époque sont encore largement présents.

En revanche, certains éléments et, en particulier, les ensembles présents dans les baies obturées, sont à peine documentés. Le dossier devra être complété sur ce point. En attendant, il semble prématuré d'opter pour l'enlèvement systématique des menuiseries actuellement obturées, comme proposé. Les recherches sur les menuiseries devront donc être poursuivies, les techniques de restauration devront être détaillées et le modèle des menuiseries de restitution devra être précisé. Le projet devra s'attacher à conserver autant que possible les châssis anciens et à préserver une cohérence maximale des façades.

Afin de distinguer l'entrée principale, il est proposé de placer un cadre saillant en métal dans l'embrasure de la porte. Cette intervention étant sans conséquence directe et matérielle sur le patrimoine, elle peut être acceptée pour autant qu'il s'agisse d'une intervention ponctuelle et réversible. Elle devra être précisée.

L'annexe vitrée

Il est proposé de remplacer l'annexe latérale en béton par un volume vitré faisant référence aux passerelles qui, à l'époque, reliaient la gare aux voies. Cette option n'appelle pas de remarques particulières sur le plan patrimonial. Cependant, la création du nouveau volume soulève certaines questions architecturales et urbanistiques qui ne semblent pas résolues à ce stade et qui méritent une attention particulière. Les recherches sur ce point devront être poursuivies en tenant compte des points suivants :

- Le nouveau volume figure de manière schématique sur les esquisses d'avant-projet. Cependant, afin de pouvoir évaluer l'impact visuel et matériel du nouveau volume en toute connaissance de cause, le projet devra être détaillé et sa mise en œuvre devra être précisée. De quelle manière sera assurée la stabilité de l'annexe (contreventement, portiques, stabilité des colonnes) ? Comment intégrer les installations techniques ainsi que l'isolation thermique dans le sol ? De quelle manière sera prévue l'évacuation des eaux ? De quelle manière sera réalisé le ragréage de la façade suite à la démolition des éléments en béton ?
- Le nouveau volume aura un impact important sur le bâtiment classé. Vu le grand dégagement qui existe autour de la gare, il sera vu de loin et sera très présent dans la rue. Il est donc impératif de traduire l'aspect sobre et minimaliste renseigné par l'avant-projet par un élément de la plus grande qualité architecturale, conçu dans le respect de l'intérêt patrimonial de la gare classée.
- La Commission demande également de poursuivre la réflexion sur l'articulation de l'ancienne gare avec le pont du chemin de fer. Depuis l'origine, l'espace public à hauteur du pont était relié à la zone ferroviaire au moyen de passerelles ou de rampes et les immeubles implantés au quatre angles du pont étaient des constructions libres. La Commission demande de préserver cette caractéristique et d'ajuster le gabarit de la nouvelle annexe en fonction d'une éventuelle liaison (future) entre la rue Champ d'Eglise et le niveau des voies. Cette option garantirait une meilleure intégration du bien et contribuerait à renforcer le maillage urbain. Par ailleurs, le raccord entre la (nouvelle) balustrade du pont et la gare proposé actuellement ne mettrait pas le bâtiment classé en valeur ; il ne peut être approuvé sous sa forme actuelle.

L'aménagement des abords

Dans un même objectif d'intégration la Commission préconise dès à présent de mener une réflexion sur l'aménagement des abords immédiats de la gare et d'associer un architecte-paysager au projet. En effet, la réussite du projet dépendra en grande partie de la bonne intégration de la gare dans le tissu existant et, en particulier, de son articulation avec le petit espace vert qui précède la façade sud. Une attention particulière sera donc portée à la mise en valeur paysagère ainsi qu'au considérations d'ordre fonctionnel et au programme à définir pour l'utilisation de cet espace vert.

Travaux intérieures

La principale transformation intérieure apportée au bâtiment, outre la modification de cloisons et de murs, porte sur l'implantation d'une nouvelle cage d'escalier. Celle-ci serait créée à l'emplacement de l'escalier existant. Elle serait toutefois balancée différemment de façon à pouvoir abriter en son centre un ascenseur. La Commission souscrit à l'implantation d'un ascenseur car il est indispensable pour l'ouverture au public de tous les étages. Cependant, l'impact de la nouvelle circulation verticale sur la façade côté parc n'est pas documenté (effet visuel, impact constructif de la nouvelle structure en béton) et la Commission ne peut se prononcer définitivement sur ce point. Ne serait-il pas possible d'organiser la nouvelle circulation tout en maintenant l'escalier existant dont l'intérêt n'est pas non plus documenté par le dossier ?

Performance énergétique

Les plans renseignent l'isolation par l'intérieur des façades ainsi que la pose de doubles châssis (fixes) aux étages. Quelles performances souhaite-t-on atteindre? Qu'est-ce qui justifie cette intervention? Comment serait-elle techniquement mise en œuvre? Est-il pertinent de prévoir uniquement des châssis fixes et de ne pas pouvoir ouvrir les fenêtres au vu de l'utilisation du bâtiment comme centre culturel ?

De manière générale la Commission met les demandeurs en garde contre l'isolation intérieure dans la mesure où ce type d'isolation risque de mettre en péril la bonne conservation des maçonneries en raison de l'humidité accrue dans les briques, notamment en hiver (façades isolées par l'intérieur

plus froides et plus humides en hiver, risques de fissures en raison cycles de gel-dégel plus accentués, risques de ponts thermiques, dilatations différentielles entre matériaux).

Dans tous les cas, l'augmentation des performances énergétiques du bien et le placement de double châssis devront être dûment motivés. Ils devront se fonder sur une étude précise et chiffrée des performances du bâtiment existant prenant en compte les aspects liés à l'hygiène du bâti et au comportement hygrothermique des façades (audit). Le projet devra fournir toutes les garanties requises pour exclure tout risque de dégradation des façades classées et garantir un climat intérieur correct pour les occupants.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

c.c. à : BDU-DMS : G. Conde-Reis