



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

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

Réf. DPC : AET/2311-0055/06/2012-079 PR (corr. : A ; Totelin)
Réf. DU : (corr. : A. Collet)
Réf. CRMS : AA/JMB/UCL20075_640_gare_Uccle-Stalle
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le 28 -06- 2019

Objet : UCCLE. Rue Victor Allard, 256 – hangar à marchandises de la gare d’Uccle-Stalle.
Demande d’avis de principe portant sur la réaffectation et la rénovation de l’ancien hangar à marchandises en commerce : modification du permis 16/PFU/463388 du 18/12/2017 ▪ **Avis de principe de la CRMS**

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre courrier du 31/05/2019, nous vous communiquons *les remarques* formulées par notre Assemblée en sa séance du 19/06/2019.

Étendue de la protection

L’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14/07/1994 classe comme monument la totalité -y compris le hangar à marchandises et l’abri- de la gare d’Uccle-Stalle sise rue Victor Allard 256 à Uccle.

Historique du bien

La gare et le hangar à marchandises dont il est ici question furent bâtis peu après l’établissement de la liaison ferroviaire Bruxelles-Charleroi en 1873.

La construction de cette gare entraîna l’aménagement d’un chemin d’accès pavé, l’ancienne rue de la Station, dénommée depuis 1926 rue Victor Allard. L’urbanisation des environs immédiats suivra à la fin du XIXème siècle, quand un ensemble de maisons éclectiques délimitant une place au caractère rural furent construites en face de la gare.

La gare, son hangar, et l’ensemble des maisons voisines forment un ensemble harmonieux qui porte le témoignage d’une architecture et d’un urbanisme à échelle humaine caractéristiques de la fin du XIXème siècle.

Le hangar a été implanté à une cinquantaine de mètres du bâtiment de la gare, à la fin du quai principal côté gare. Il est accessible directement à partir de celui-ci (façade Sud-Ouest) et du chemin d’accès latéral en pavés à partir de la place (façade Nord-Est).

Le site de la gare d’Uccle-Stalle fonctionne aujourd’hui comme une halte. Le bâtiment de la gare a été entièrement rénové et réaffecté en espaces de bureaux. Le bâtiment du hangar est quant à lui à l’abandon depuis de trop nombreuses années.





Hangar à marchandises gare Uccle-Stalle, façade arrière, 2019 © CRMS

Historique de la demande

9/11/2005 Avis de principe défavorable de la CRMS portant sur un projet de transformation et de réaffectation en logement de l'ancien hangar. Ce projet prévoyait entre autres d'abaisser les allèges des fenêtres des façades Nord, Est et Ouest jusqu'au soubassement des murs. La CRMS « *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. (...) De par sa fonction, le hangar n'a jamais réclamé que la présence de petites fenêtres hautes et de deux portes surélevées pour permettre, côté Ouest, le transfert des marchandises du transit dans le hangar et, côté Est, du hangar vers les véhicules routiers. (...) 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.* »

9/09/2009 Avis de principe défavorable de la CRMS portant sur la réaffectation du hangar en galerie d'art au rez-de-chaussée et en restaurant au premier étage. Ce projet prévoyait entre autres le creusement en sous-œuvre d'un niveau de sous-sol afin d'y aménager les locaux techniques, sanitaires, cuisine, laverie et stockage, sur un radier. La CRMS : « *(...) si le sous-sol devait être partiellement creusé, la Commission demande que le type de construction de la dalle du rez-de-chaussée soit documenté et qu'il soit tenu compte des vibrations provoquées par le passage des trains avant d'envisager une reprise en sous-œuvre.* »

4/11/2009 Avis de principe défavorable de la CRMS portant sur le même projet mais qui prévoyait la création d'un niveau de sous-sol pour l'installation de locaux techniques et sanitaires d'une superficie plus réduite et se plaçant en retrait des murs du hangar. La CRMS précisait : « si la Commission souscrit au principe de réduire ce nouveau niveau de sous-sol, elle s'interroge sur la reprise partielle des fondations en sous-œuvre (cage d'escalier) et sur les tassements différentiels qui peuvent en découler. »

12/09/2012 Avis conforme favorable sous réserves dans le cadre de la demande du permis unique. Ce projet prévoyait de restaurer l'enveloppe (avec remplacement à l'identique des éléments ne pouvant être conservés), d'isoler la toiture et d'aménager une verrière au niveau du faite pour assurer la ventilation des lieux et de réaménager l'intérieur avec la création d'un nouveau niveau partiel en sous-sol sur radier, l'ajout d'un étage partiel en mezzanine et l'aménagement d'un escalier et d'un ascenseur pour relier les différents niveaux entre eux. Le réaménagement des abords était également prévu, incluant la démolition d'un escalier et d'une annexe en béton, la remise en état du chemin pavé et la création d'un parking. Les réserves de la CRMS portaient particulièrement sur l'affectation, le traitement des abords, la rampe d'accès PMR et certains articles du cahier des charges.

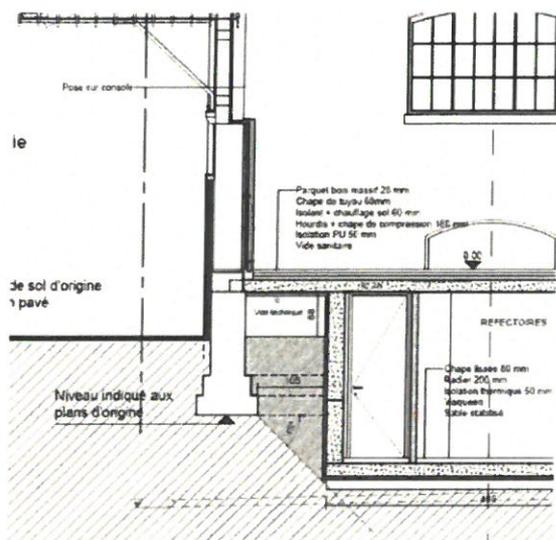
18/12/2017 Permis d'urbanisme unique 16/PFU/463388 portant sur la réaffectation du bien en commerce :

- La réaffectation du hangar à du commerce se limitant à une superficie commerciale de maximum 200m², le réaménagement de l'intérieur avec la création d'un nouveau niveau partiel en sous-sol en voiles de béton sur radier et sans mezzanine;
- L'aménagement d'un escalier et d'un ascenseur pour relier les différents niveaux entre eux;
- Le réaménagement des abords avec la remise en état du chemin pavé et la création d'un parking en réduisant le nombre de places de parking;
- La restauration de l'enveloppe avec remplacement à l'identique des éléments ne pouvant être conservés;
- L'isolation de la toiture et l'aménagement d'une verrière au niveau du faite pour assurer la ventilation des lieux.

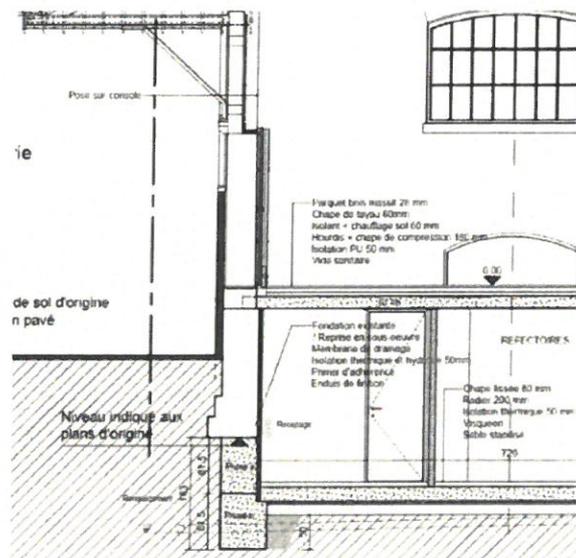
Analyse de la demande

1. Niveau du sous-sol.

Le permis d'urbanisme délivré prévoit l'exécution d'un sous-sol partiel (largeur moins élevée que celle du bâtiment existant). Or, pour des raisons de tenue de l'édifice dans son état actuel, l'exécution d'un sous-sol, même partiel, impose de procéder à une reprise en sous-œuvre des fondations. Dans la mesure où ces travaux de rempiètement devront être exécutés, limiter l'espace en sous-sol a peu de sens, et implique de plus une mise en œuvre complexe et coûteuse. L'actuelle demande souhaite donc construire un espace en sous-sol de même largeur que le rez-de-chaussée, à l'instar du projet à partir de 2009.



Coupe transversale extraite du dossier situation autorisée par le permis



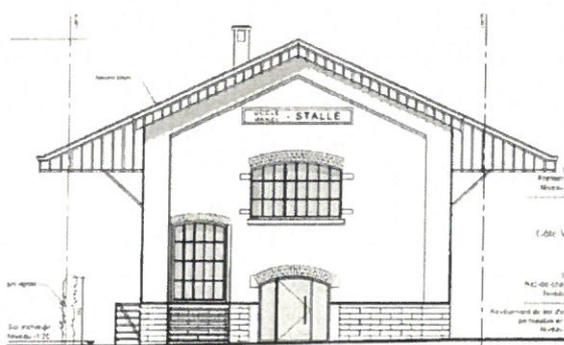
Coupe transversale extraite du dossier modification proposée

2. Modification des baies du pignon Sud.

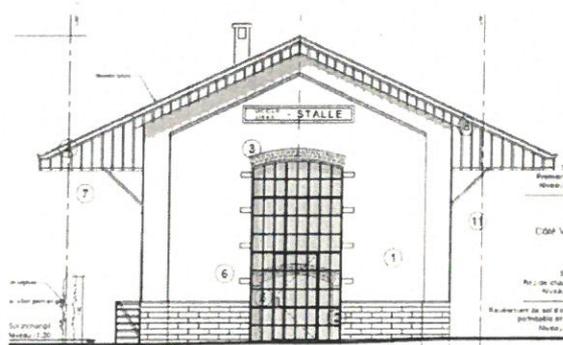
Le permis d'urbanisme délivré comprenait un accès PMR par la baie de l'ancienne cave à outils se trouvant au niveau du terrain naturel. La baie latérale était utilisée comme entrée principale. On y accédait par un nouvel escalier métallique.

Les modifications suivantes sont demandées dans la présente demande :

- L'aménagement d'un accès unique par une grande baie centrale résultant de la suppression de la maçonnerie entre les deux baies existantes (petite fenêtre haute et accès ancienne cave à outils) et placement d'un nouvel ensemble vitré dans le style industriel du bâtiment ;
- L'obturation de la baie latérale existante, pas d'origine, et suppression de l'escalier métallique latéral prévu.



Élévation façade arrière extraite du dossier situation autorisée par le permis



Élévation façade arrière extraite du dossier modification proposée

Avis

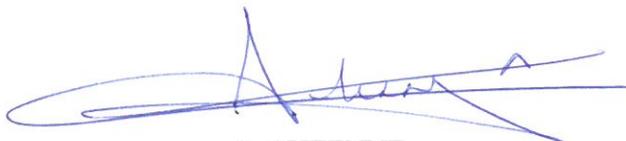
1. Niveau du sous-sol.

La CRMS s'était déjà exprimée plusieurs fois sur les problématiques de stabilité importantes d'une reprise en sous-œuvre accentuées par les vibrations dues au passage des trains. En effet, les déblais prévus pour effectuer la reprise en sous-œuvre des maçonneries imposent de bien maîtriser la mise en œuvre et l'intervention est délicate. La CRMS demande dès lors que toutes les précautions soient prises en considération pour le bon déroulement de cette intervention lourde sans mettre le bien en danger. Elle demande que des documents soient fournis pour détailler davantage les différentes étapes d'exécution et garantir la stabilité du bien classé.

2. Modification des baies du pignon Sud.

Pour analyser ce parti, la CRMS estime qu'il convient de s'interroger sur ce qui justifie la valeur patrimoniale du bien. Le hangar se caractérise par une construction en maçonnerie de briques avec soubassement en pierre bleue. De grandes baies munies de châssis métalliques à petites divisions sont présentes en partie haute sur les murs gouttereaux. Les murs pignons sont plus fermés mais possèdent néanmoins une baie du même type en partie centrale. La composition du bâtiment est sobre, caractérisée par une rythmique régulière et une organisation symétrique des façades. La proposition modifiée correspond effectivement à un nouvel état qui n'a jamais existé auparavant. Celle-ci offre cependant une grande lisibilité et respecte l'ordonnement de la composition de la façade. Elle ne constitue pas pour la CRMS une expression antinomique avec les ouvertures situées au centre des murs gouttereaux. La CRMS est dès lors favorable pour cette nouvelle proposition.

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



A. AUTENNE
Secrétaire



C. FRISQUE
Président

c.c. à BUP-DPC : Madame Anne Totelin