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 : **2264-0021/14/2021-052 PU** *(corr. DPC : C. Criquilion)*
Réf. NOVA : / *(corr. DU : /)*
Réf. CRMS : AA/AH/**SBK20040_674_PREAL_GareSchaerbeek_Auvents**
Annexe : /

Bruxelles, le 17/06/2021

Objet : SCHAERBEEK. Place Princesse Elisabeth – Gare de Schaerbeek. Restauration des auvents des quais. Demande introduite préalablement à la dépose du dossier de permis unique.

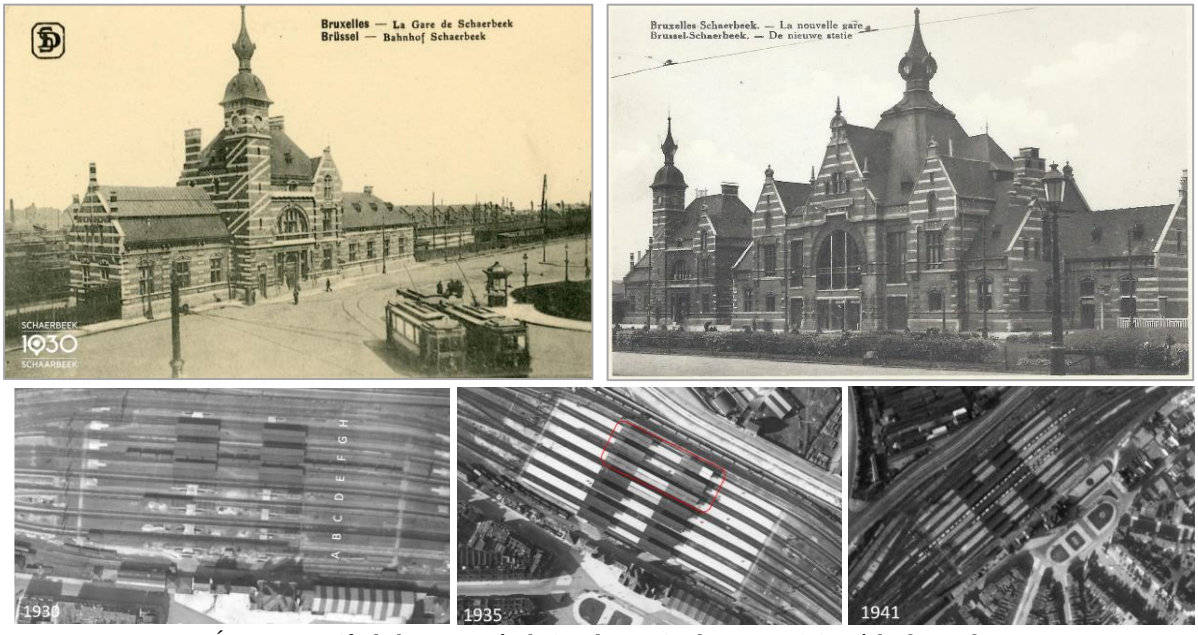
Avis préalable de la CRMS

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre courrier du 25/05/2021, nous vous communiquons l'avis de principe rendu par notre Assemblée en sa séance du 2/06/2021, concernant l'objet mentionné sous rubrique.

CONTEXTE PATRIMONIAL

La demande concerne la restauration des auvents et des quais de la gare de Schaerbeek, classée *comme monument en totalité, y compris le dépôt de bagages et les auvents des quais.*



États successifs de la gare et évolution des quais, documents joints à la demande

Réalisée en deux phases selon les plans l'architecte Frans J. Seulen, la gare de Schaerbeek est composée d'une première construction datant de 1887 et de son importante extension conçue en 1913 mais réalisée après la Première Guerre. Comme illustré par la notice historique très complète jointe à la demande, le

COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
BRUXELLES URBANISME ET PATRIMOINE
Arcadia (3e étage) – Mont des Arts, 10-13 – 1000 Bruxelles
www.crms.irisnet.be – crms@urban.brussels – 02/432.85.00

KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN
BRUSSEL STEDENBOUW EN ERFGOED
Arcadia (3de verdieping) – Kunstberg 10-13– 1000 Brussel
www.kcml.irisnet.be – kcml@urban.brussels – 02/432.85.00

projet de 1913 prévoyait à l'arrière de la gare l'aménagement de 8 quais chacun desservis par 4 tunnels, 5 escaliers et 4 ascenseurs. Les quais devaient être recouverts d'auvents de 300 m de long, équipés de salles d'attente. Revus à la baisse pour des raisons budgétaires et entamés dans les années 1920, ces aménagements ont ensuite connu l'évolution suivante :

- 1924 : réalisation sur chacun des quais E, F et G de deux auvents d'environs 40 m, recouverts de verrières ; le concept original des auvents continus couvrant l'entièreté des quais est donc abandonné en faveur de protections partielles (voir photo aérienne de 1930);
- 1925 : réalisation de 2 couloirs sous les voies ;
- 1930 : construction des auvents sur les quais A, B, C et D, selon la même configuration que les premiers mais, à la différence de ceux-ci, recouverts de toitures opaques (voir photo aérienne de 1935) ;
- 1930-1935 : liaison des auvents séparés des quais D et E ; démolition du quai H pour faire place à une voie supplémentaire ;
- 1933 (voies 5 et 6) et 1953-1958 (autres voies) : réduction du porte-à faux des toitures des auvents pour permettre le passage des caténaires des lignes électrifiées ;
- 1939 : rehausse de 45 cm des quais B, C et E pour améliorer le confort des voyageurs ;
- fin des années '50 : remplacement des toitures des auvents en fibrociment ;
- 1980 – : campagnes de travaux d'entretien et de réparation des couvertures ;
- entre 2014 et 2019 : salles d'attentes démolies

Portiques simples et doubles, état existant, photos jointes à la demande

Aujourd'hui, tous les auvents sont conservés mais les quais présentent un aspect globalement délabré. Les principales dégradations constatées sont des désordres à la base des portiques des auvents, la corrosion de surface et expansive du métal, des déformations des structures ainsi que des assemblages manquants. Les revêtements de toiture, aujourd'hui de types différents, sont déficients, tout comme les évacuations d'eau dont certaines sont manquantes.

LA DEMANDE

Après la restauration de la gare et l'inauguration en 2015 du musée « Train Word », une campagne de rénovation des quais a été entamée en 2017. Elle inclut notamment la mise en conformité des accès PMR et l'installation d'ascenseurs. Dans ce cadre, la SNCB a lancé un marché en vue de restaurer les auvents et d'étudier l'intégration de nouveaux équipements sous les structures historiques. Ces interventions font l'objet du présent avant-projet qui comprend les interventions suivantes :

- restauration des structures métalliques des auvents et de leur couvertures ;
- restauration et mise en conformité des garde-corps des trémies d'escalier donnant accès aux quais depuis les tunnels souterrains ;
- intégration sous les auvents d'ascenseurs et d'abris pour voyageurs ;
- rationalisation de la signalétique et renouvellement de l'éclairage.

Les propositions sont fondées sur des recherches historiques ainsi que sur plusieurs études préalables, dont le relevé des ouvrages d'art, une analyse de résistance de l'acier ainsi qu'une analyse stratigraphique.

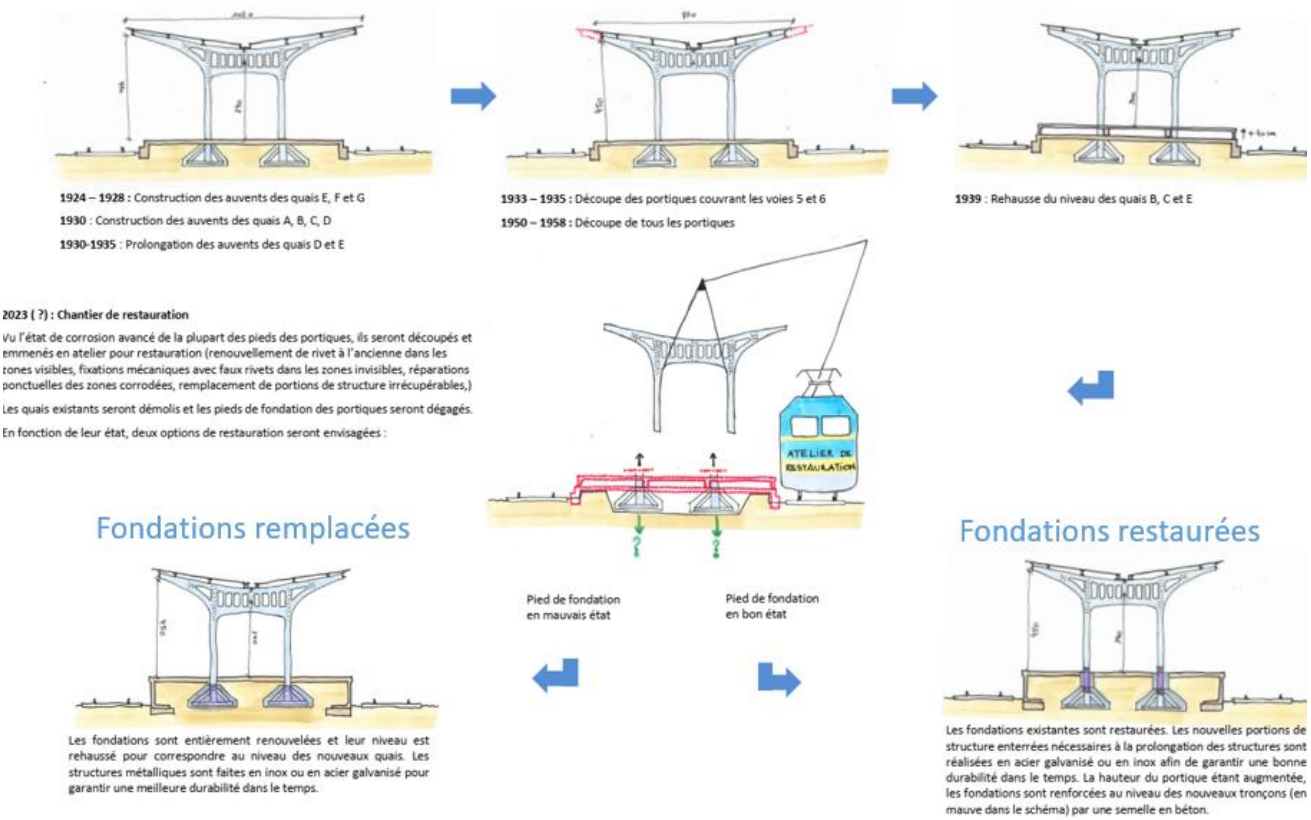
Ces travaux cadrent dans l'opération de valorisation de la gare envisagée par la SNCB, notamment par la surhausse des quais pour augmenter le confort des voyageurs et en prolongeant les couloirs sous voie jusqu'à l'avenue de Vilvoorde, créant un deuxième accès au site. La rénovation du couloir sud est terminée, celle du couloir nord est à l'étude.

Avis

La CRMS encourage la requalification des quais et des auvents de la gare de Schaerbeek et elle souscrit entièrement eux options présentées par cet avant-projet. Complémentairement à la restauration du bâti effectuée il y a quelques années, cette opération renforcera l'intérêt patrimonial ainsi que le rayonnement de cet ensemble ferroviaire spectaculaire, en même temps qu'il augmentera le confort des voyageurs. La Commission félicite tous les acteurs qui ont contribué à l'élaboration de ce dossier de qualité qui, fondé sur une analyse historique complète et sur une bonne connaissance de l'état existant, offre une image précise des méthodes d'intervention qui sont envisagées.

La Commission rend dès lors un avis favorable sur l'avant-projet moyennant les remarques et observations suivantes qu'elle demande d'intégrer au projet de restauration définitif.

Structures métalliques



Proposition d'intervention jointe à l'avant-projet

La CRMS approuve les méthodes d'intervention proposées pour la restauration des portiques qui se justifient par le mauvais état des pieds des structures ainsi que par les avantages présentés par la restauration en atelier. Elle demande cependant de poursuivre les recherches sur les points suivants :

Auvents en 1942 et aujourd'hui, photos jointes à la demande, auvent du premier quai (A) photo CRMS.

La Commission insiste pour que, dans la mesure du possible, cette restauration soit mise à profit pour rendre aux auvents (une partie de) leur ampleur originelle. Lors de l'électrification des lignes entre 1933 et 1958, la largeur des auvents a, en effet, été réduite en rognant les bords des couvertures. Tel que l'on peut encore l'observer à hauteur de l'auvent en vis-à-vis du quai 3 qui, ne desservant pas de voie, a gardé son ampleur originelle (voir la photo de droite ci-dessus), cet élancement donnait aux auvents une grande finesse qu'il serait intéressant de retrouver. La Commission demande d'en examiner la faisabilité.

Elle demande également que la restauration des portiques soit assortie de la requalification du revêtement de sol des quais qui sont, sous les auvents, pavés de dalles de ciment 30x30. La Commission demande que les revêtements de sol soient restaurés / renouvelés dans le respect des revêtement historiques. Préalablement à l'élaboration du dossier définitif ou lors de la dépose des portiques, des sondages devraient dès lors être effectués pour mieux documenter les états successifs des sols. A rappeler que les quais avaient été conçus pour être revêtus de carreaux de béton comprimé et ont pendant une certaine période été recouverts de terre battue (dont l'aspect s'apparentait au revêtement qui subsiste aujourd'hui aux extrémités non-couverts des quais).

<u>Revêtements de toiture</u>

L'avant-projet propose à ce sujet trois options : une couverture de type verrière à l'ancienne, une couverture vitrée contemporaine avec structure plus importante ou une couverture de type panneaux sandwich opaques, apparentés à l'aspect panneaux fibrociment installées à partir des années 1930.

Bien que les auvents aient été conçus pour être recouverts de verrières, celles-ci n'ont subsisté que quelques années et uniquement sur une partie des quais, les auvents des quais A à D ayant directement été équipés de couvertures opaques, la CRMS plaide aujourd'hui pour le recours à des couvertures opaques. Cette option semble la plus adéquate au regard de l'évolution historique des couvertures (la plupart ont toujours été opaques), dans un souci de cohérence d'ensemble des auvents, ainsi que pour des raisons d'usage et de gestion. La Commission ne s'oppose pas à la réalisation d'un revêtement de type 'panneaux sandwiches'. Elle recommande d'affiner l'étude de ce point pour une composition qui rétablira l'esthétique de la situation historique des couvertures opaques (épaisseur, rive, finitions intérieures, …) tout en permettant néanmoins d'y intégrer un isolant fin pour contrer les problèmes de surchauffe et de condensation.

Garde-corps

Comparaison entre les garde-corps d'origine (à restaurer) et les ajouts contemporains de 2017-2018 (à remplacer).

La CRMS approuve les méthodes d'intervention proposées pour la restauration des garde-corps, y compris le remplacement par un modèle plus cohérent de ceux des trémies du couloir sud, ce qui contribuera à l'homogénéité visuelle des quais. Quant à la mise aux normes, la Commission demande d'opter pour la solution qui consiste à installer les garde-corps sur des murets puisqu'elle permet de conserver telles quelles les ferronneries originelles.

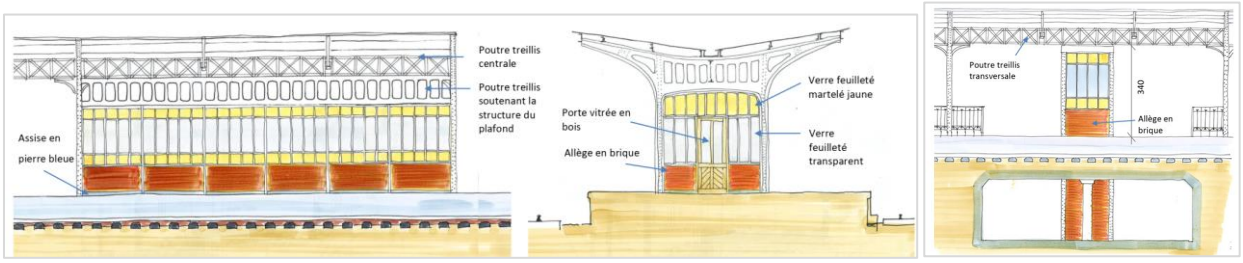
Image extraite du dossier

L'habillage de cette rehausse devra être étudié de manière à s'harmoniser avec le revêtement des quais d'un côté et avec celui des murs de la trémie d'escalier de l'autre. Bien que certains des murets atteindraient jusqu'à 50 cm de hauteur, la CRMS accepte cette solution s'agissant d'un dispositif provisoire dans l'attente de la surhausse des quais concernés.

Intégration d'abris et d'ascenseurs sous les auvents

L'avant-projet propose de réaliser

- des salles d'attente et cloisons pare-vent conçus selon principe constructif d'origine, mais adaptés aux normes actuelles en termes de stabilité, de confort thermique et acoustique ;
- des ascenseurs implantés sous les auvents à hauteur du couloir sud, dont les cages extérieures seraient inspirées de celles figurés sur les plans de 1914 mais dimensionnées en fonction de leur nouvelle implantation et des normes en vigueur.



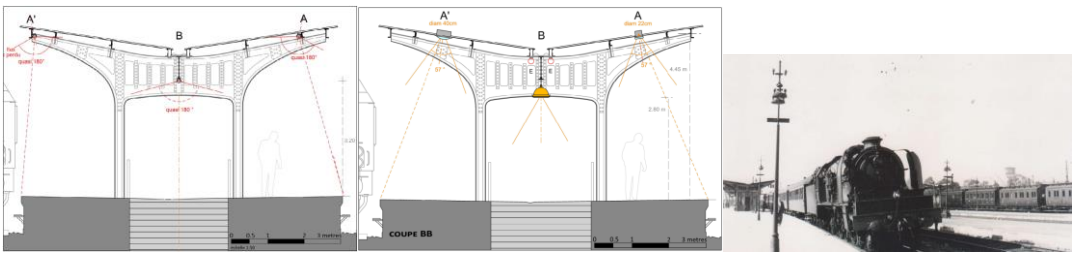
Esquisses des salles d'attente et des ascenseurs projetés, jointes à la demande

La CRMS approuve la proposition des salles d'attente pour autant que l'amélioration des performances, qui restent à préciser, soit conçue de manière à ne pas impacter l'esthétique des installations proposées.

Quant aux ascenseurs, la Commission souscrit entièrement à leur installation mais s'interroge sur le choix et les conséquences visuelles d'un tel degré de réinterprétation stylistique « historique ». Les ascenseurs étaient originellement conçus pour être placés aux extrémités des auvents, en dehors de ceux-ci. Ils seraient aujourd'hui intégrés sous les auvents et placés entre les trémies d'escaliers dont l'interdistance atteint à peine 10 m. En raison du caractère assez confiné de cette nouvelle implantation, les cages d'ascenseurs proposées ne risquent-elles pas d'être visuellement très impactantes ? La Commission demande de réévaluer le concept et l'expression des ascenseurs sous cet angle et de vérifier quel en sera l'impact sur les vues qui se dégagent à travers les quais sur la succession des auvents. Les aspects techniques (dont interface des ascenseurs avec l'enveloppe 'historique') tout comme le phasage de ce volet par rapport à la surhausse des quais devront également être précisés.

Signalétique et éclairage

L'avant-projet propose d'harmoniser la signalétique sur les quais et de renouveler et mettre aux normes le système d'éclairage, intégrant le câblage nécessaire à la signalisation lumineuse et à la sonorisation. Les variantes proposées pour l'éclairage visent soit la réalisation de luminaires linéaires fixés au centre et sur les bords des auvents, soit la mise en œuvre de hublots de lumières sous forme de luminaires ronds intégrés aux couvertures et complétés de suspensions fixées sous les poutrelles centrales.



Variantes de options d'éclairage et luminaire historique, documents joints à la demande

La CRMS approuve l'option des caissons lumineux appartenant au vocabulaire habituel de signalétique traditionnelle des gares de la SNCB. Elle ne marque pas de préférence par rapport aux variantes d'éclairage qu'elle estime toutes de qualité. Elle demande cependant de poursuivre l'étude de ce volet du dossier en fonction du type de couverture des auvents (possibilité d'y encastrer ou non les appareils et leur câblage) et de l'éventuel retour à l'ampleur des auvents. Puisqu'il faudra aussi envisager un éclairage complémentaire (sur poteaux ?) sur les parties non-couvertes des quais ainsi qu'à l'intérieur des salles d'attente, la CRMS insiste sur une approche globale du projet assurant un éclairage cohérent et de qualité des quais.

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

A. AUTENNE
Secrétaire

C. FRISQUE
Président

c.c. : ccriquilion@urban.brussels ; jvandersmissen@urban.brussels ; restauration@urban.brussels ; urban_avis.advies@urban.brussels ; cvandersmissen@urban.brussels ; mbadard@urban.brussels ; crms@urban.brussels ; espacepublic@urban.brussels