



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

**Bruxelles Urbanisme et Patrimoine**

Direction de l'Urbanisme  
**Monsieur Thibaut Jossart**  
**Directeur**

Direction du Patrimoine Culturel  
**Monsieur Thierry Wauters**  
**Directeur**

Mont des Arts, 10-13  
B - 1000 BRUXELLES

Bruxelles, le 08/12/2023

N/Réf. : IXL20475\_717\_PUN  
Gest. : BDG/CJ  
V/Réf. : 2071-0181/02/2022-068PU  
Corr DPC: Coralie Jacques  
NOVA : 09/PFU/1907998  
Corr DU: Michaël Briard  
Gaëlle Robert

**IXELLES. Boulevard Général Jacques 263F - 265 (arch. J. Otten)**  
(=première gare d'Etterbeek classée en totalité comme monument /  
nouvelle gare à l'Inventaire)  
**PERMIS UNIQUE: Démolir et reconstruire le bâtiment voyageur**  
**existant, restaurer l'ancienne gare, construire une passerelle cyclo -**  
**piétonne et des parkings vélos et réaménager les abords**  
**Demande de BUP – DPC / BUP – DU du 17/11/2023**

**Avis conforme de la CRMS**

Messieurs les Directeurs,

En réponse à votre courrier du 17/11/2023, nous vous communiquons *l'avis conforme favorable sous conditions* émis par notre Assemblée en sa séance du 29/11/2023, concernant la demande sous rubrique.



Contexte patrimonial (©brugis) – vue aérienne (©Google maps) – plan général existant (aile de liaison et escalier intérieur en couleur – extr. du dossier de demande)

La première gare d'Etterbeek (1880) est classée comme monument en totalité. L'ensemble des bâtiments est repris à l'Inventaire du patrimoine architectural, toutefois il y est précisé que la gare des années 50 est « sans grande qualité architecturale ».



Vue générale depuis le boulevard Général Jacques (©Google maps)

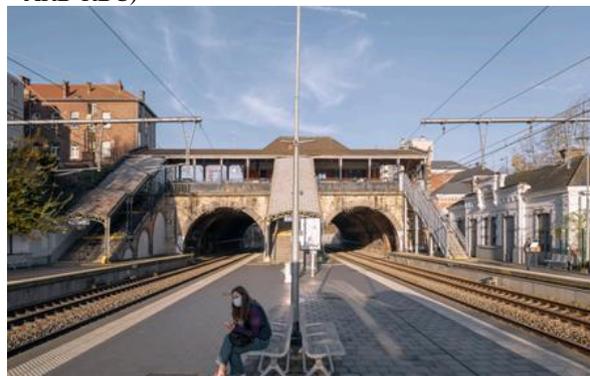
## CONTEXTE

L'actuelle gare d'Etterbeek est constituée de plusieurs bâtiments, résultant d'époques variées<sup>1</sup> :

- Lors de la création de la ligne Bruxelles-Tervueren (1877-1882), une première gare est construite en 1880 le long du quai 4. Elle prend la forme d'un petit bâtiment rectangulaire éclectique, répondant à la typologie des gares de 3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup> catégorie, sans logement de fonction. Elle a été peu transformée, bien vite remplacée par la gare érigée au début du 20<sup>e</sup> siècle le long du boulevard Général Jacques. Désaffectée, elle a servi comme bureau du chef de gare et pour le stockage du matériel.
- En 1902, un socle (avec deux tunnels pour les voies) surmonté d'un auvent/préau, et des escaliers sont construits : des escaliers droits mènent aux quais 1, 2-3, et un escalier monumental dessert le quai 4. Ce dernier bâtiment, présentant des soucis de stabilité, est désaffecté et un escalier (béton et acier) a été installé sur le quai 4.
- En 1906, une imposante gare néo-Renaissance s'installe à front du boulevard, sur le socle à deux arcs enjambant les voies. L'aile de liaison entre la nouvelle gare et l'escalier monumental est également érigée. Des rambarde et charpentes métalliques viennent alors compléter les accès aux quais. Endommagé par un bombardement en 1943, cet imposant bâtiment de l'ancien boulevard Militaire sera démoli et remplacé en 1956 par la gare actuelle, nettement plus petite.



La première gare de 1880 (©urban.brussels), avec l'escalier récent donnant accès au quai – La gare de 1906 (Collection Dexia Banque – ARB-RBC)



Les quais de l'ancienne gare (Collection Dexia Banque ARB-RBC) – Vue actuelle des quais (extr. du dossier de demande)

<sup>1</sup> [https://monument.heritage.brussels/fr/Ixelles/Boulevard\\_General\\_Jacques/265/21294](https://monument.heritage.brussels/fr/Ixelles/Boulevard_General_Jacques/265/21294)



L'escalier monumental du quai 4 et l'aile de liaison : vue actuelle et élévation existante (©urban.brussels – extr. du dossier de demande)

### HISTORIQUE DE LA DEMANDE

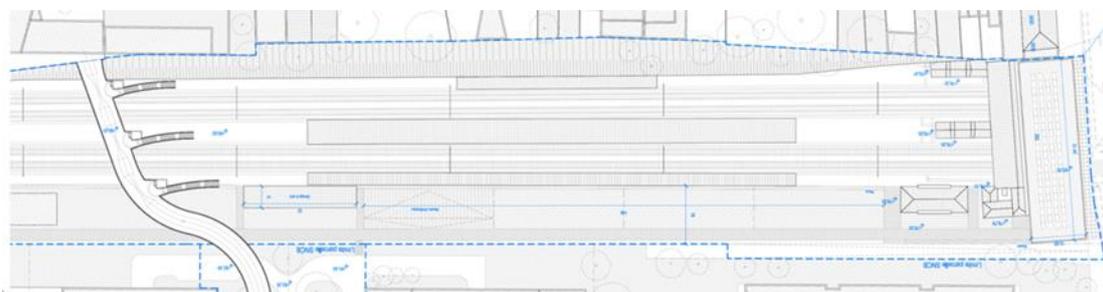
Une réunion de projet s'est tenue le 09/12/2022. Les grandes lignes du projet consistaient en :

- remplacement du bâtiment actuel de voyageurs, côté boulevard Général Jacques, par une nouvelle halle des pas perdus, totalement ouverte tout en accueillant des pavillons fermés,
- remise en état d'origine des parties existantes datant de 1880 et 1902/1906 et intégration au nouveau complexe,
- création d'une passerelle cyclo-piétonne reliant le boulevard de la Plaine et l'avenue de la Couronne, et donnant un accès direct aux quais.



Vue existante depuis le boulevard Général Jacques (©Google maps) et photomontage de la situation projetée (extr. doc. RP)

La Commission marquait son accord pour l'approche générale et la programmation présentées, mais elle questionnait la forme et l'emplacement de la passerelle.



Plan d'implantation générale projeté (extr. des documents de la RP)

### DEMANDE

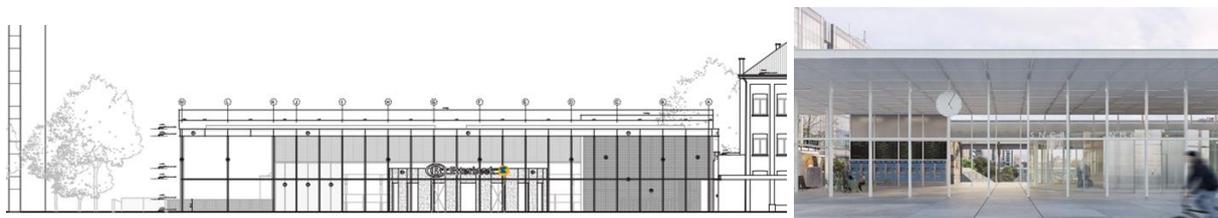
La demande s'accompagne de plusieurs études préliminaires :

- une note historique,
- une étude stratigraphique des couleurs : investigation des couleurs d'origine pour les parties métalliques de l'auvent et des balustrades (1906), et des menuiseries extérieures en bois de l'ancienne gare (1880),

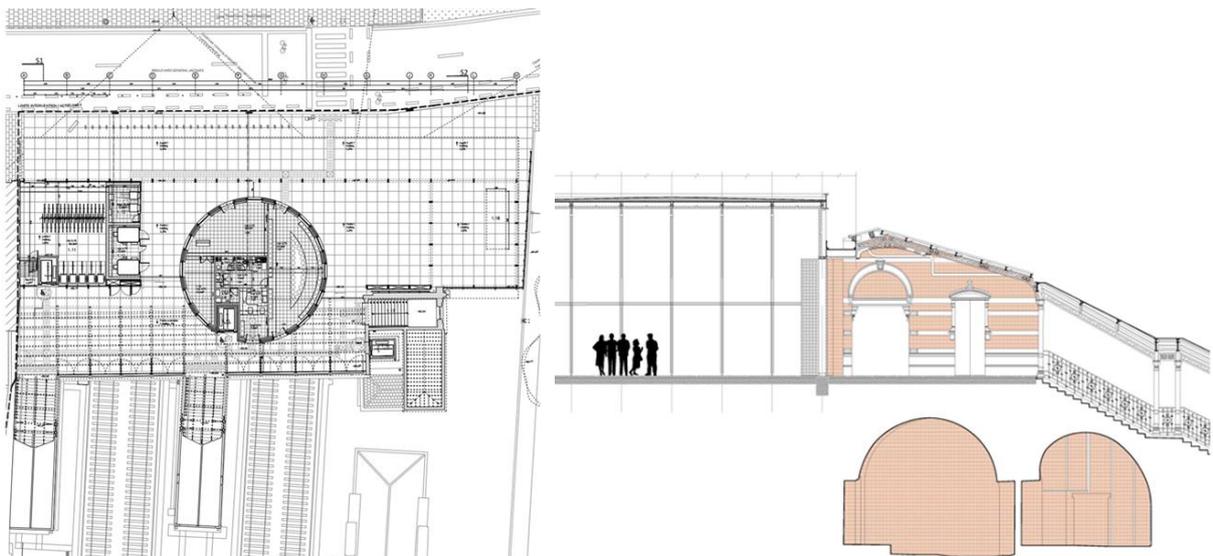
- un rapport avec les tests de nettoyage, à savoir des tests préliminaires sur les façades peintes et dépeintes de la gare historique par un nettoyage chimique et/ou un jet hydropneumatique à jet rotatif, afin de mettre au point une méthode de nettoyage afin d'unifier toutes les façades de l'ancienne gare.

La présente demande suit tout à fait les lignes présentées en réunion de projet :

1. La nouvelle halle prend la forme d'un grand auvent (structure de poteaux couverte de caissons, créant un ensemble métallique thermolaqué blanc) avec des pavillons intérieurs fermés (accueillant les guichets de la gare et un local vélos). Elle s'implante à 80cm du préau existant, afin de créer une distinction entre l'ancien et le nouveau et d'y concentrer les techniques. Des ascenseurs vont desservir les quais. Avec la construction de la nouvelle halle, la façade latérale de 1906 deviendra une paroi intérieure, sous la dalle du parvis et derrière une nouvelle façade perpendiculaire : le remplissage de l'arche sera remplacé par une nouvelle cloison intérieure et le démontage de la partie supérieure en briques et pierre bleue sera partiel.



Élévation et photomontage projetés de la nouvelle gare (extr. du dossier de demande)



Plan et coupe projetés de la nouvelle gare (extr. du dossier de demande)

2. La restauration de l'ancienne gare (classée en totalité), qui servira d'abord de gare provisoire puis sera réaffectée en 'concession food', se décline comme suit :
  - ✓ traitement des façades : nettoyage des façades peintes afin de revenir à la brique apparente, déjointoyage et rejointoyage (les joints seront réalisés à la chaux hydraulique naturelle et recoupés, les excédents de joints seront peints en rouge, à la peinture minérale). Le cartouche *Etterbeek* sera replafonné à la chaux et le nom repeint,
  - ✓ démolition de l'annexe comprenant les locaux techniques et remise en état de cette façade pignon,
  - ✓ restitution des menuiseries (qui sont déjà remplacées ou trop modifiées), avec insertion de double vitrage mince. Seule une double fenêtre encore d'origine sera restaurée et doublée. En façade arrière, deux fenêtres seront transformées en porte. Les châssis seront repeints soit en brun foncé (couleur d'origine), soit en bleu-gris (couleur de 1906) avec une peinture à base d'alkyde,

- ✓ Toiture : remplacement des *eternits* par des ardoises naturelles, corniches refaites en zinc et la deuxième cheminée disparue sera restituée,
- ✓ A l'intérieur, peu d'éléments « patrimoine » sont présents, seul un plafond mouluré sera restauré, ainsi qu'une double porte. Pour le reste, le projet prévoit la démolition des cloisons récentes afin de retrouver le plan d'origine, la mise en place d'une nouvelle dalle (sans les futures installations techniques, afin de laisser le choix de fonctionnement au futur concessionnaire).

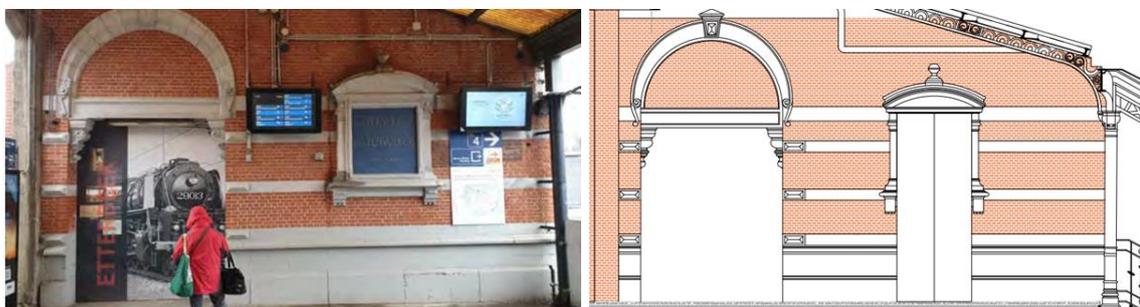


Façade est (côté arrière) : élévations existante et projetée (extr. du dossier de demande)

3. La rénovation de l'escalier monumental et des escaliers droits, et celle du préau (Inventaire) : en plus de la restauration, du nettoyage et du rejointoyage des parements, des remplacements / consolidations / travaux de stabilisation nécessaires, des restitutions diverses (couverture en vitrage feuilleté, arrondis des poutrelles), des restaurations des menuiseries, des remises en peinture selon les analyses stratigraphiques, de la remise en état de l'escalier monumental (marches réparées et finition en simili-pierre des murs refaite), les changements projetés consistent en la rehausse des balustrades horizontales au-dessus des voies avec des panneaux de verre et le percement d'une ouverture pour l'ascenseur (pignon nord de l'auvent, au droit du panneau 'vers Tervueren').



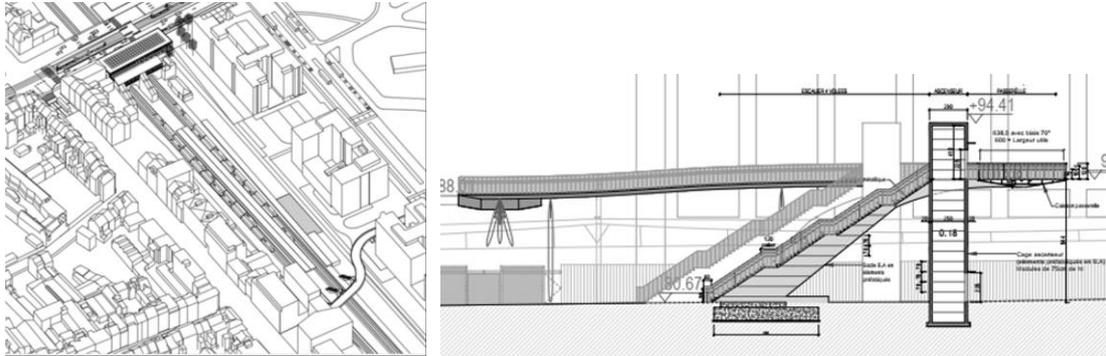
L'escalier vers le quai 1 (©urban.brussels) – Poutrelles composées d'arrondis, photo de 1949 - Détail de corniche actuelle avec les trous de fixation des poutrelles disparues (extr. du dossier de demande)



Pignon de 1906 sous l'auvent : vue actuelle et élévation projetée (extr. du dossier de demande) avec l'intégration de l'ascenseur

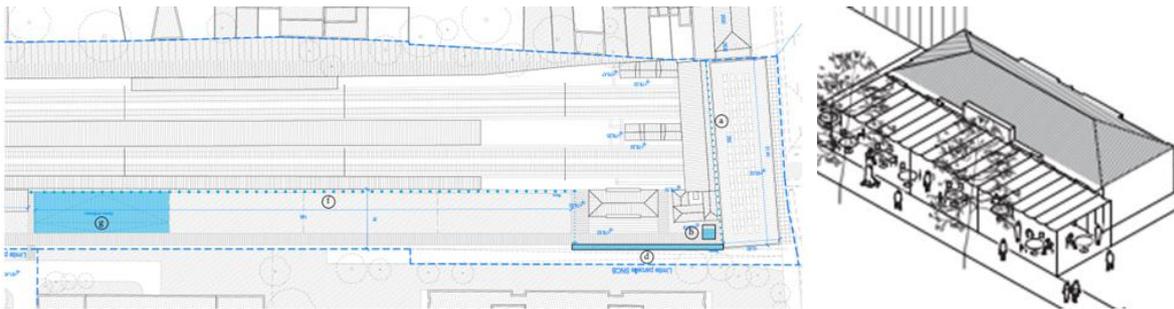
4. Construction d'auvents « standard » sur les quais : les quais verront leurs abris actuels démolis et ils seront équipés d'auvents à ossature métallique, faits d'éléments préfabriqués, adaptés à l'esprit général des nouvelles constructions de ce projet.

5. Construction d'une passerelle cyclo-piétonne reliant le boulevard de la Plaine et l'avenue de la Couronne, desservant l'ensemble des voies par des ascenseurs PMR et des escaliers : la passerelle, en caissons métalliques autoportants, se déploiera sur 5 travées de 22m de portée sur une largeur de 6m utile.



Axonométrie générale projetée et coupe projetée de la passerelle (extr. du dossier de demande)

6. Création d'un jardin le long des voies, ainsi qu'un second parking à vélo sécurisé. La partie 'jardin' sera structurée par plusieurs éléments linéaires : d'une part, une servitude carrossable, ensuite, une noue paysagère associée à d'autres systèmes de gestion de l'eau sur l'ensemble du site (fond de vallée) et, enfin, une zone conçue comme une série de concessions à aménager pour des activités multiples.



Gestion des eaux pluviales et l'une des possibilités d'activités, telle une guinguette devant la 1<sup>ère</sup> gare (extr. du dossier de demande)

## AVIS

De manière générale et dans la suite de sa position en réunion de projet, l'Assemblée émet un avis favorable sur la demande, se réjouissant de ce nouvel élan pour la gare d'Etterbeek grâce à un projet qui associe nouveautés et mise en valeur du patrimoine. Le patrimoine, classé et inventorié, a été justement pris en compte dans l'élaboration du projet, qui se base sur diverses études approfondies permettant la restauration des éléments patrimoniaux, leur réutilisation – en partie - dans leur fonction première et leur intégration respectueuse dans le nouvel ensemble multimodal.

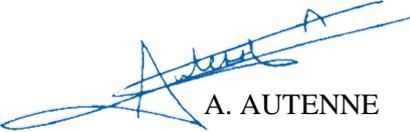
La CRMS, si elle approuve les divers points du projet, émet cependant les quelques conditions suivantes :

- concernant l'ancienne gare :
  - ✓ elle questionne la nécessité de créer deux nouvelles portes dans les fenêtres existantes, alors que deux portes sont déjà présentes,
  - ✓ elle demande de prévoir déjà les sorties techniques, notamment pour la ventilation, afin d'intégrer cela correctement dans la restauration prévue et d'éviter de laisser le choix au futur utilisateur. Vu le soin apporté à la restauration, il serait dommage de réaliser ces interventions après restauration ;
  - ✓ à propos de la restitution des couleurs, l'étude stratigraphique démontre que les couleurs originelles des menuiseries (corniche, châssis) étaient 'brun châtaigne' et 'rouge brun'. Une teinte grise a ensuite été retrouvée, afin probablement d'harmoniser la 1<sup>ère</sup> gare avec les

couleurs des ferronneries de la phase '1906'. Les auteurs de projet s'interrogent sur le choix à faire : respect de l'original ou souci d'harmonie et de cohérence ? L'Assemblée préconise de revenir aux teintes originelles pour chacun des éléments.

- Concernant l'ancien préau, la Commission demande de ne pas intégrer la porte de l'ascenseur dans le panneau de signalisation historique '*vers Tervuren*' et de proposer une autre solution permettant à la fois un accès PMR et le maintien de la totalité du panneau : soit son déplacement, soit le déplacement de la porte d'ascenseur

Veillez agréer, Messieurs les Directeurs, l'expression de nos sentiments distingués.



A. AUTENNE  
Secrétaire



C. FRISQUE  
Président f.f.

c.c. à : [ejacques@urban.brussels](mailto:ejacques@urban.brussels) ; [jvandersmissen@urban.brussels](mailto:jvandersmissen@urban.brussels) ; [restauration@urban.brussels](mailto:restauration@urban.brussels) ; [avis.advises@urban.brussels](mailto:avis.advises@urban.brussels) ; [crms@urban.brussels](mailto:crms@urban.brussels)