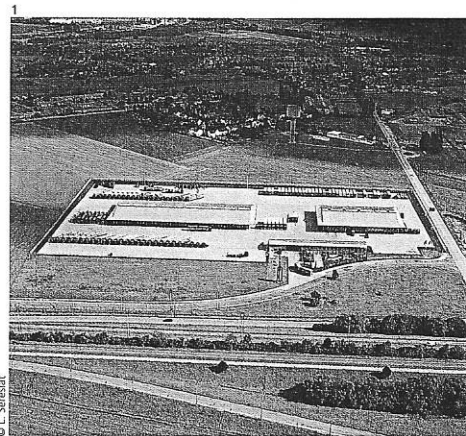


Une acropole consacrée aux poids lourds ? Trois bâtiments pour la société de transports Galliker, à Milmort

Koen Van Synghel et Jef Apers (*)

Une réalisation de l'atelier d'architecture Gauthoye-Berhaut en collaboration avec le bureau d'étude R. Greisch.

Les constructions industrielles ont souvent accéléré l'évolution de l'architecture. Aujourd'hui, l'architecture utilitaire ne représente généralement pas davantage que la réalisation d'une surface au sol utile. Pourtant, l'économie des moyens ne doit pas nécessairement être synonyme d'une économie de pensée. L'uniformité stricte dans le choix des matériaux et de la structure peut aussi aboutir à une architecture claire, comme dans le cas du complexe construit pour la firme de transports Galliker, à Milmort, de la main des architectes John Berhaut et Jacques Gauthoye, en collaboration avec l'ingénieur-architecte René Greisch.



1. Vue aérienne
2. Vue de l'entrepôt à gauche et de l'amorce de l'atelier à droite
3. Vue du bâtiment portique abritant les bureaux, le corps de garde et la conciergerie
4. Plan d'implantation
 - 1 entrepôt
 - 2 atelier
 - 3 bureaux
 - 4 corps de garde et conciergerie

© L. Serejski

(1) Selon Paul Virilio, la dromologie est une discipline qui s'intéresse aux effets de la vitesse dans différents domaines.

Plans : Atelier d'architecture Gauthoye-Berhaut s.a.

Avec nos remerciements au bureau d'étude R. Greisch pour les informations techniques.
Traduction : Words in context

(*) Koen Van Synghel est architecte indépendant, assistant à l'Hoger Architectuurinstituut Sint-Lucas à Gand et critique d'architecture.

Ir. arch. Jef Apers est responsable de la section bâtiments au sein du département promotion, recherche et développement de la Fédération de l'industrie Cimentière Belge. Il a complété le texte général de Koen Van Synghel d'informations techniques sur les trois bâtiments.

Les historiens traditionnels ont longtemps entretenu l'impression erronée qu'en matière d'architecture, l'évolution était une question de style. Cependant, en architecture, les courants de renouveau correspondent généralement à l'émergence de nouveaux programmes, de nouvelles techniques ou de nouveaux systèmes. Et pourtant, les architectes semblent avoir peine à matérialiser les innovations techniques en un langage architectural ou encore, lorsqu'ils en sont capables, les occasions de réaliser de tels bâtiments ne se présentent pas. L'architecte futuriste Sant'Elia dut ainsi s'escrimer face à ses contemporains qui, fidèles à une vision chère au XIX^e siècle, voulaient cacher les équipements techniques derrière des façades-décor historiques. Il concevait quant à lui des centrales électriques qui étaient l'expression symbolique de force et d'énergie. Behrens s'efforçait lui aussi de libérer la typologie du bâtiment industriel de ce langage d'inspiration historique. Il fallut ainsi attendre 1908 pour voir ces efforts aboutir dans le plan de Behrens pour la fabrique de turbines AEG. La situation n'est guère très différente aujourd'hui. Il est bien rare que des innovations techniques ne se transforment immédiatement en une architecture ou un urbanisme significatifs.

L'espace public est ainsi dominé aujourd'hui par les impératifs de "l'automobilité" : lors de leur conception comme de leur mise en œuvre, la voirie et les places

publiques sont profilées et largement asphaltées en fonction de la vitesse du trafic automobile. Dans le discours architectural, le véhicule automobile est généralement pris pour modèle, à l'instar de la dromologie⁽¹⁾ du philosophe Paul Virilio. Il n'est souvent pas tenu compte du camion, le plus grand utilisateur routier, qui se saisit pourtant physiquement de l'espace public existant et détermine le visage de nouveaux paysages suburbains.

L'écrivain et cinéaste Marguerite Duras a très bien perçu l'impact du poids lourd. Dans son film *Le camion*, elle nous embarque en tant que spectateur dans la cabine d'un camion où nous sommes le témoin d'une conversation entre Duras et Gérard Depardieu. Deux personnages en route dans un poids lourd. Au fil du temps, il devient toutefois clair que le film met un troisième personnage en scène, en l'occurrence le paysage. Non pas un paysage naturel, mais la périphérie, les espaces sans nom d'une zone industrielle dans une ville imprécisée, où les rues et les volumes sont à l'échelle du camion. Des minutes durant, des immeubles anonymes défilent, aux contours de boîtes à chaussures. De façon monotone, comme si non seulement le voyage, mais l'espace aussi ne connaissait ni début ni fin...

À l'opposé de l'espace banal et articulé d'une zone industrielle que nous laisse voir Marguerite Duras dans *Le camion* — et qui

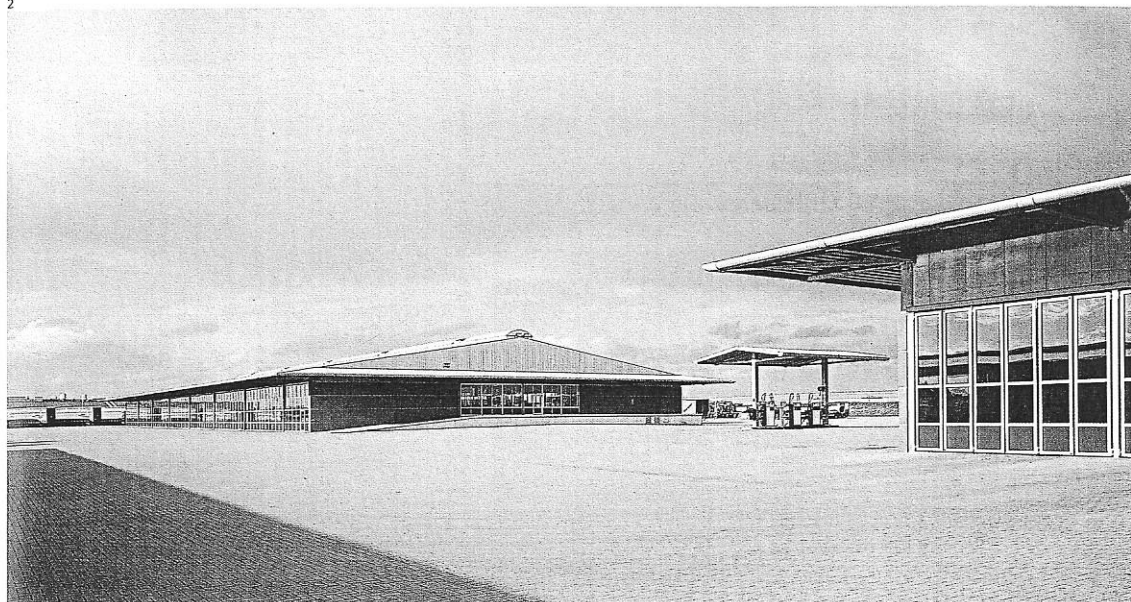
est hélas un phénomène quotidien et universel — les architectes ont conçu pour la firme de transports Galliker un complexe qui cherche à se rattacher à l'architecture et l'urbanisme grecs classiques. En même temps, ils formalisent et réhabilitent le vide d'une aire industrielle en un vide presque métaphysique commun en retrouvons dans les tableaux du peintre italien de Chirico.

Ce vide puise son sens surtout dans l'utilisation d'un seul matériau, des pavés de béton gris clair pour toute la superficie du terrain les espaces de manœuvre et de stationnement, sans nullement engendrer une phobie du vide. S dans un contexte urbain ce traitement uniforme de la surface choquerait comme un « tapis-plein d'extérieur » de mauvais goût, il est ici parfaitement pertinent. Parce que le pavement gris-clair transforme le site entier en une scène sublime où les bâtiments ainsi que l'homme lui-même se présentent comme les pièces énigmatiques d'un échiquier.

Si les architectes créent ainsi un contexte plutôt déconcertant voire inquiétant, leur approche est aussi classique. Par exemple, dans la manière dont ils ordonnent les trois bâtiments principaux — un entrepôt, l'atelier, un bâtiment-portique — ainsi qu'une petite station de carburant selon un schéma strict, à l'image des villes grecques classiques. Ne s'agit-il pas ici d'une "ville-sanctuaire" du camion ? Une acropole du poids lourd ?

A+, no 149, dec 1997, janv. 1998, p. 34-38.

1. Vue aérienne
2. Vue de l'entrepôt à gauche et de l'amorce de l'atelier à droite
3. Vue du bâtiment portique abritant les bureaux, le corps de garde et la conciergerie
4. Plan d'implantation
 - 1 entrepôt
 - 2 atelier
 - 3 bureaux
 - 4 corps de garde et conciergerie



© DAYLIGHT s.p.a.

Cette parallèle avec l'acropole d'Athènes peut sembler un peu forte, déjà parce que, à l'opposé de l'acropole d'Athènes, le terrain à Milmort est plat et que la disposition des trois bâtiments reprend sensiblement les lignes de force de la société mère suisse de Altshofen. Par ailleurs, les bâtiments sont ordonnés selon une grille orthogonale rigide tandis que les Grecs de l'antiquité approchaient leurs temples de préférence en diagonale et disposaient donc leurs bâtiments de biais les uns par rapport aux autres.

Mais les architectes parviennent quand même à éveiller l'impression d'une "polis" (grecque). Ils le font déjà en regroupant dans un premier bâtiment-portique les espaces administratifs, la loge du gardien, un petit musée privé de vieux camions et une habitation.

La forme analogue des divers bâtiments, jusqu'à celle de la station de carburant, souligne encore la référence à la ville grecque antique.

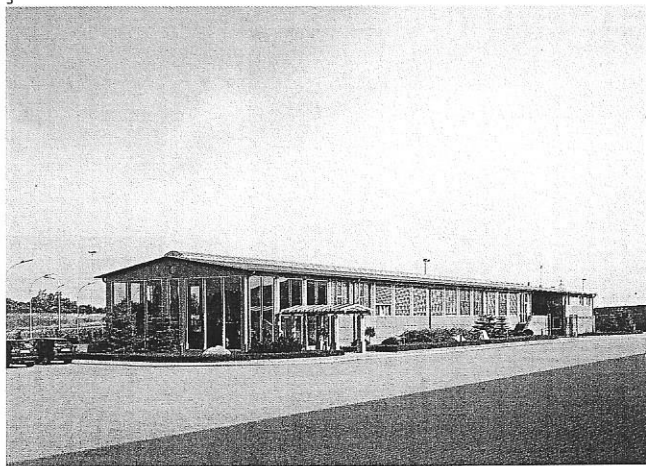
Tous les bâtiments possèdent ainsi une structure rythmée, évoquant d'emblée l'image d'une colonnade classique. Cette particularité se combine à la typologie du toit en bâtière pour conférer aux bâtiments en quelque sorte le statut de temples grecs. L'unité et l'harmonie sont aussi créées par les coloris et les matériaux uniformes tels le béton architectural préfabriqué pour les fa-

çades. Mais la majesté des entrepôts et la sensation d'espace dans les locaux industriels sont subitement perdues dans le bâtiment-portique. Évidemment, le programme est ici bien plus complexe. Mais c'est surtout la manière dont les espaces sont traités et les matériaux utilisés, tels le béton architectural préfabriqué, qui fait perdre au concept sa force. Le portique manque de pureté et de maîtrise au niveau de l'esthétique des différents éléments de la façade. Trop d'anecdotes, comme le puits de lumière devant la salle de réunion, une rampe d'escalier oblique, se traduisent dans le béton d'une manière littérale. Non seulement le volume bâti perd ainsi son âme stricte et élégante qu'il possède au départ, mais la combinaison de panneaux de remplissage horizontaux et de fenêtres verticales dilue le rythme vertical des façades.

Il est surprenant que les architectes s'inspirent bien de l'antiquité classique, entre autre en conférant aux bâtiments une structure s'approchant du temple, alors qu'ils n'intègrent pas suffisamment l'esprit des "classiques" et s'abstiennent d'utiliser les ressources de l'architecture classiciste. Il semble que la technique ait influencé le concept et certainement dans le cas du bâtiment-portique. Le dessin du coffrage laisse des traces gênantes sur un concept intrinsèquement vierge.

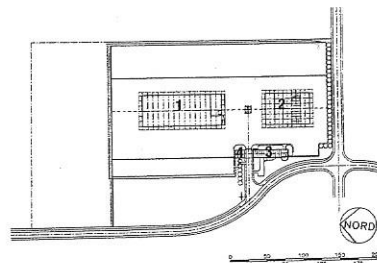
La manière dont les panneaux préfabriqués ont été utilisés dans l'en-

3

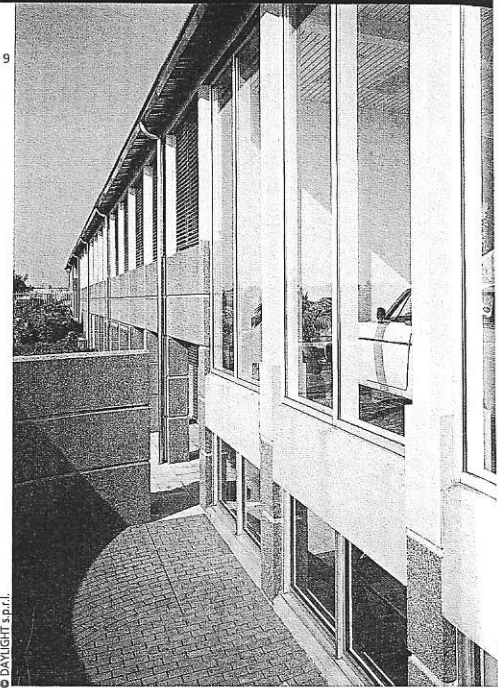
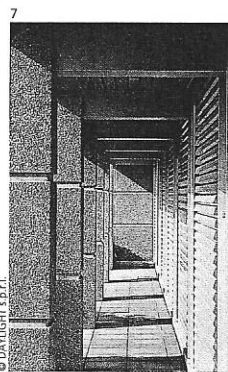
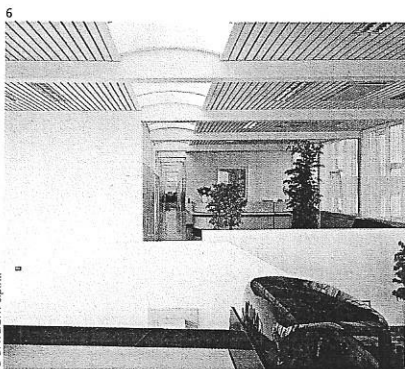
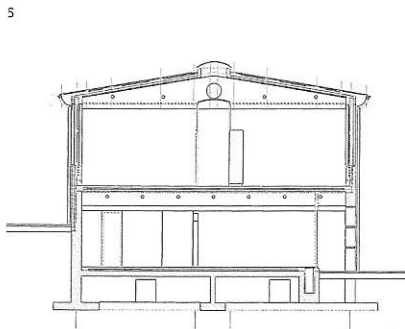


© DAYLIGHT s.p.a.

4



trepôt est beaucoup plus appropriée. Les rythmes de la structure portante, les poutres, la répartition des portes coulissantes et des joints des panneaux préfabriqués sont ici parfaitement à bonne échelle. La modulation n'est pas une fin en soi, mais la rigueur de cette modulation et le respect du rythme créent pour l'entrepôt et l'atelier une grande sensation d'espace. Un lieu de travail se passe d'anecdotes comme les petites fenêtres cintrées dans l'habitation du bâtiment-portique. Les verrières industrielles rigides dans le faite du toit assurent un éclairage tant fonctionnel qu'agréable.



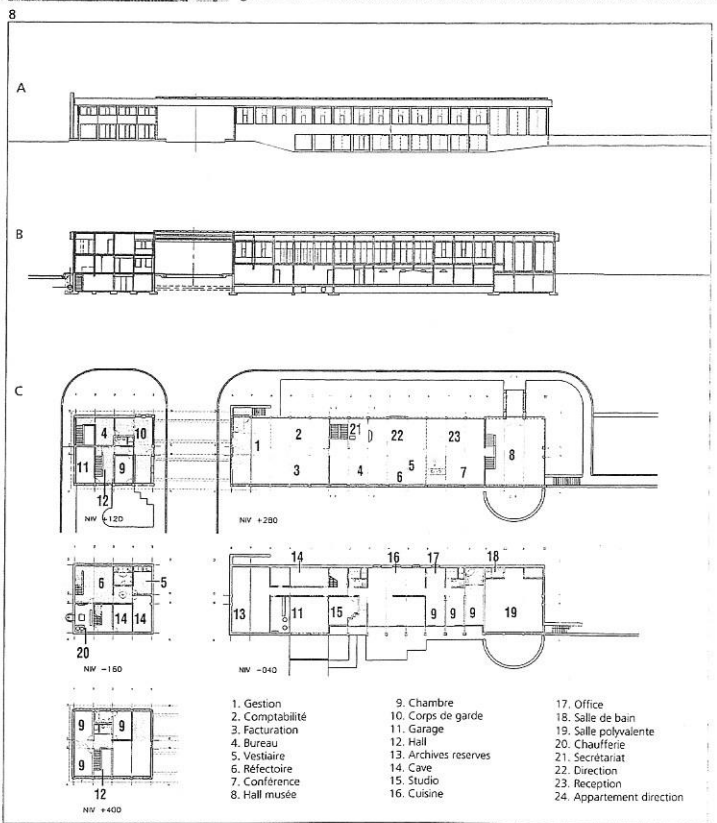
© DAVLIGHT s.p.a.

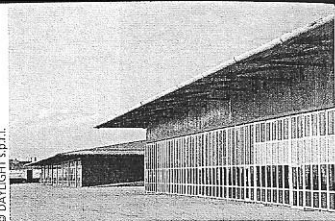
© DAVLIGHT s.p.a.

© DAVLIGHT s.p.a.

- 5. Coupe transversale au niveau du bâtiment portique/bureaux
- 6. Vue intérieure à partir du hall musée
- 7. Façade Ouest: galerie extérieure
- 8. A façade Ouest
B coupe longitudinale
C plans
- 9. Façade Ouest

Bâtiment-portique/bureaux
L'ensemble est constitué d'une structure portante d'éléments de béton préfabriqué. Le volume allongé est divisé en travées selon un module de 3 m. Ces travées sont séparées par de petites colonnes octogonales élancées soutenant des poutres précontraintes qui franchissent la distance de 10,8 m de façade à façade. Des panneaux de façade de 3 m relient ces colonnes. Le béton architectural utilisé pour les colonnes et panneaux est de couleur brun-rouge. La texture varie : la surface des colonnes est légèrement sablée, tandis que celle des panneaux est lavée. Les colonnes de façade ont une barrière thermique intégrée. Les sols sont constitués de prédalles.



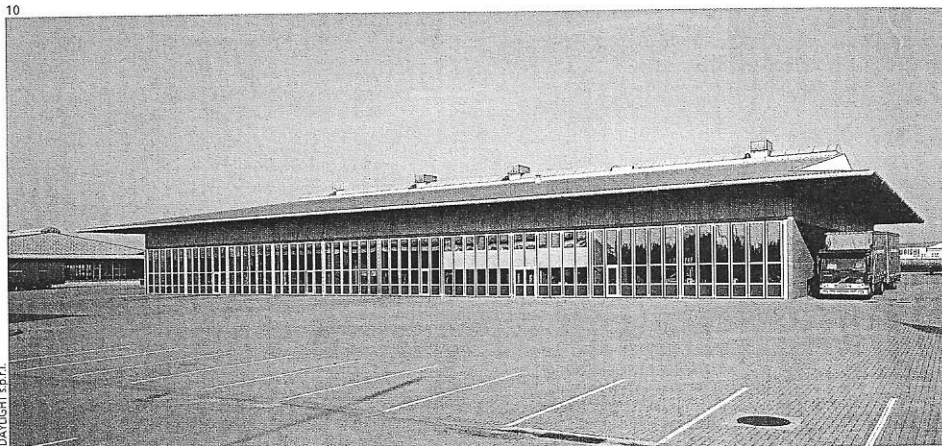


Atelier

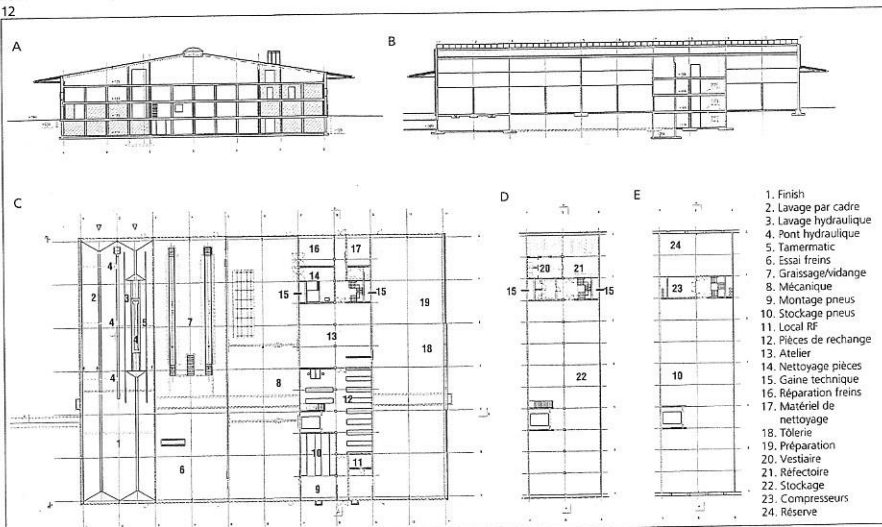
L'atelier possède un plan rectangulaire de 60 m sur 43,20 m. L'espace est structuré en fonction du flux transversal des camions. Parallèlement au côté court du rectangle, quatre voiles sont érigés divisant le volume en cinq travées égales de 12 m de large. Ces parois verticales, d'une épaisseur de 20 cm à peine, ont été coulées in situ. Elles reprennent les charges de la toiture, constituée de hourdis précontraints d'une épaisseur de 30 cm qui enjambent les travées en une seule volée.

Les murs extérieurs transversaux sont en panneaux préfabriqués de béton architectonique, les pans de murs au-dessus des ouvertures des façades longitudinales étant réalisés en béton d'argile expansé, coulé in situ.

10



12



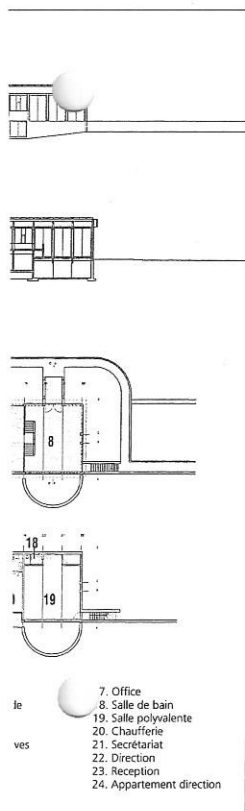
13

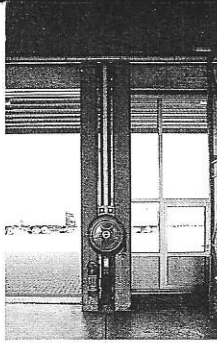


10/11. Vue de l'atelier

12. A coupe transversale
 B coupe longitudinale
 C plan du rez-de-chaussée
 D plan du premier étage
 E plan du deuxième étage

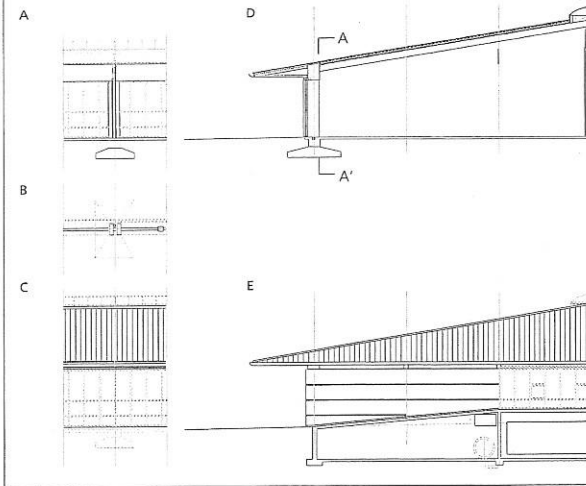
13. Vue d'une travée





14

14. Détail des colonnes dédoublées



15

15.
A coupe AA'
B plan axe 7
C façade Est partielle
D coupe transversale partielle
E façade Sud partielle

Plan : Atelier d'architecture Gauthoye-Berhaut s.a.
Avec les remerciements au bureau d'étude R. Greisch pour les informations techniques.

16. Vue générale intérieure de l'entrepôt

Entrepôt

L'entrepôt est aussi large que l'atelier (43,2 m) mais près de deux fois plus long (108 m). Le chargement et déchargement efficaces des camions exigent des surfaces libres très importantes. Le choix s'est finalement porté sur une trame d'implantation de colonnes de 21,60 m qui a été retenue. Curieusement, ces colonnes dédoublées, combinées aux poutres, s'offrent comme une suite de portiques. L'axe longitudinal du hall est ainsi constitué au centre de portiques hauts avec, parallèlement, des portiques moins élevés le long des façades. Les colonnes sont coulées in situ, les poutres préfabriquées en béton précontraint. Les poutres hautes de 135 cm et larges de 90 cm utilisées dans l'axe central sont en fait creuses et remplies de polystyrène expansé. Malgré cet allègement, chaque poutre pèse encore 34 tonnes. Des poutres transversales métalliques (IPE 500) constituent la pente de la toiture, reliant les portiques hauts aux portiques bas et fixés à ceux-ci. Les charges produites par la grande portée de toiture sont reportées sur les portiques de façade au moyen de profils creux.

Certains profils servent également à l'écoulement des eaux pluviales. L'eau de pluie est ensuite amenée, via une conduite verticale dans le joint entre les colonnes dédoublées, vers un grand réservoir d'eau de pluie souterrain situé au milieu de l'entrepôt.

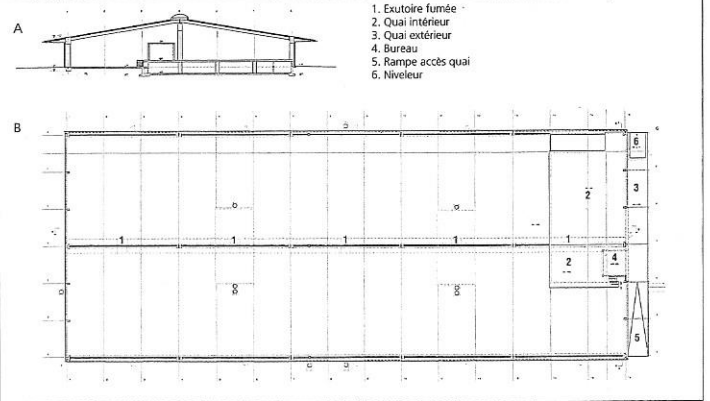
Les mouvements de dilatation et de retrait sont absorbés par les joints entre les portiques. Les murs extérieurs transversaux sont réalisés en panneaux préfabriqués de béton architectonique.

16



17. A coupe transversale
B plan du rez-de-chaussée

17



1. Exutoire fumée
2. Quai intérieur
3. Quai extérieur
4. Bureau
5. Rampe accès quai
6. Niveau