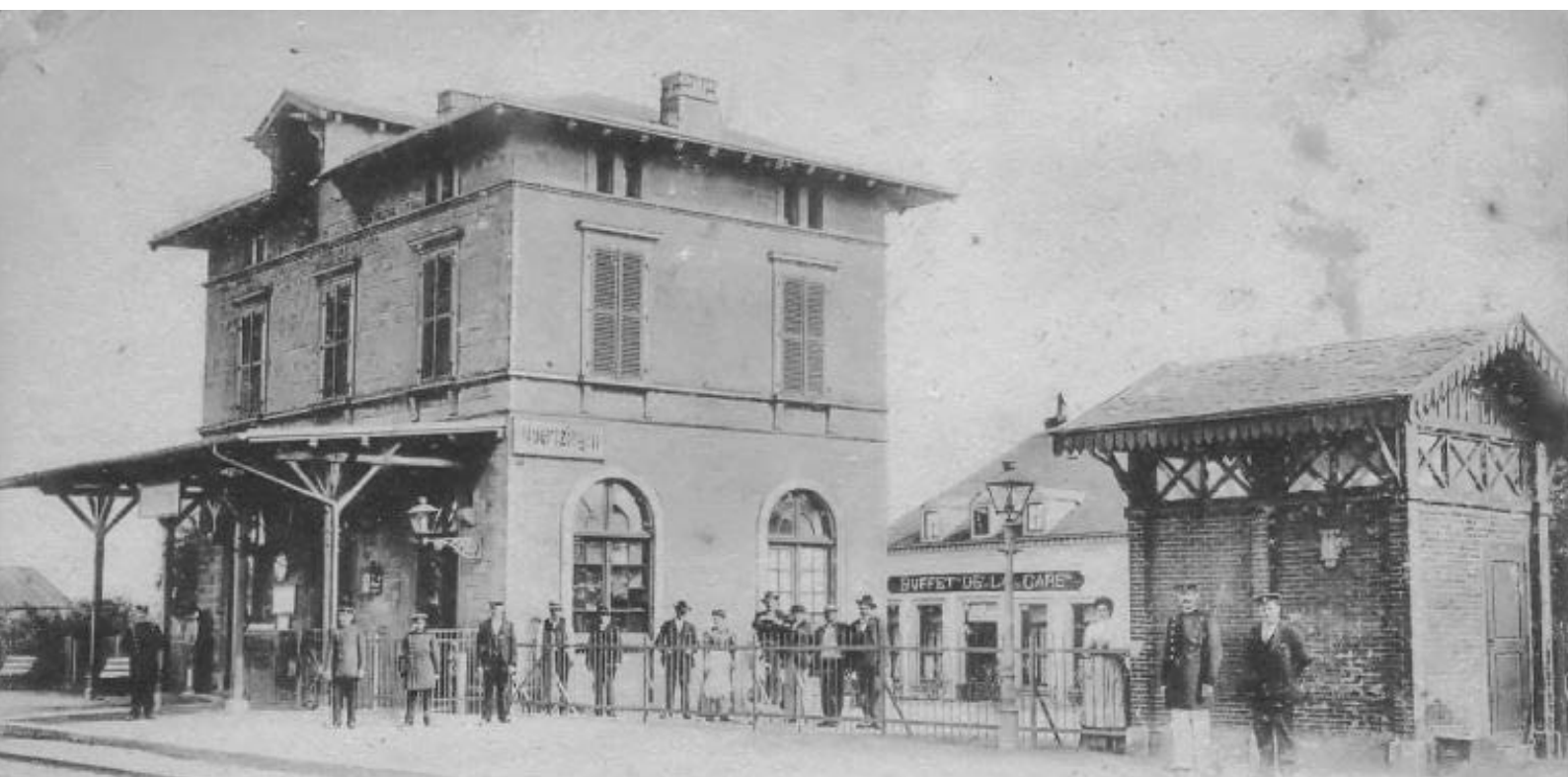


# Réhabilitation de la Gare de Noertzange en logements pour étudiants et doctorants de l'université de Luxembourg

2, rue de la Gare, L-3382 Noertzange

inauguration  
samedi 23 février 2013





la gare avant réhabilitation

La Gare de Noertzange a été construite en 1873. Elle représente un genre de bâtiment de gare typique pour le XIXe siècle.

Après fermeture officielle de la gare, sa démolition fut envisagée en 2001. Ayant pris connaissance de ce projet, le Ministre de la Culture a entamé une procédure de protection d'urgence afin de sauvegarder ce patrimoine ferroviaire.

Le bâtiment, inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments nationaux depuis le 18 juillet 2003, a été remis en valeur dans les années 2009 à 2011 par le Service des sites et monuments nationaux en collaboration avec les architectes Arend & Thill dans un souci de respect envers sa structure d'origine.





La ligne de Noertzange vers Rumelange et Ottange (F) fut inaugurée en avril 1860. Construite par la « Société anonyme royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume Luxembourg », elle servait surtout au transport de marchandises comme le charbon et le minerai de fer.

La gare est un bâtiment du type tricellulaire qui résulte d'une adaptation aux besoins de service. Une augmentation en volume se traduit par l'adjonction d'une annexe réservée à un local de service avec poste de signalisation. Des constructions secondaires aux abords du bâtiment principal furent ainsi ajoutées au fur à mesure, à savoir lampisterie et toilettes, dépôt pour le transport de marchandise « à petite vitesse », abri pour les ouvriers, dépôt d'outillage.



Les façades avec leurs modénatures en pierre (socle, encadrements, bandeaux...) ont été nettoyées et restaurées du côté des rails. Une grande lacune au niveau de la maçonnerie d'origine a aussi été redressée dans le cadre de ces travaux. Ces éléments architecturaux et les surfaces maçonnées ont par la suite été munis d'une lasure recherchant une harmonie monochrome et garantissant une protection de la peau extérieure. Aucun hydrofuge n'a été appliqué. L'annexe, située du côté oriental, a été enduite à la chaux. Les portes et fenêtres ont été remplacées tout en recherchant des profilés identiques aux modèles historiques et en garantissant l'intégration d'un vitrage thermique et acoustique de haut niveau.

Seule la nouvelle porte d'entrée adopte un caractère contemporain, ceci pour engager le dialogue entre le bâti historique et les interventions intérieures d'aujourd'hui.



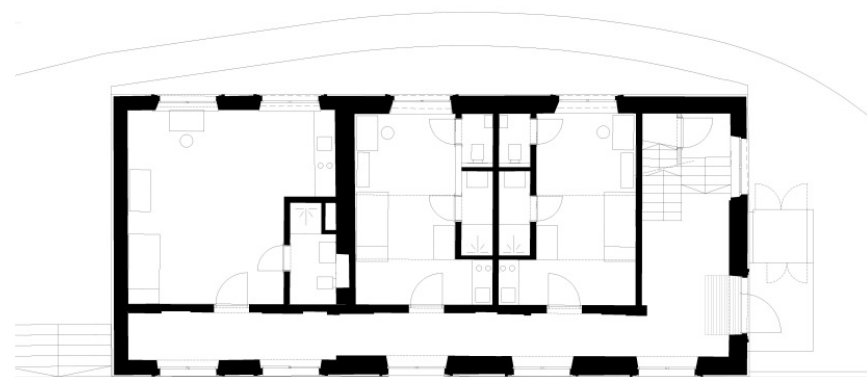




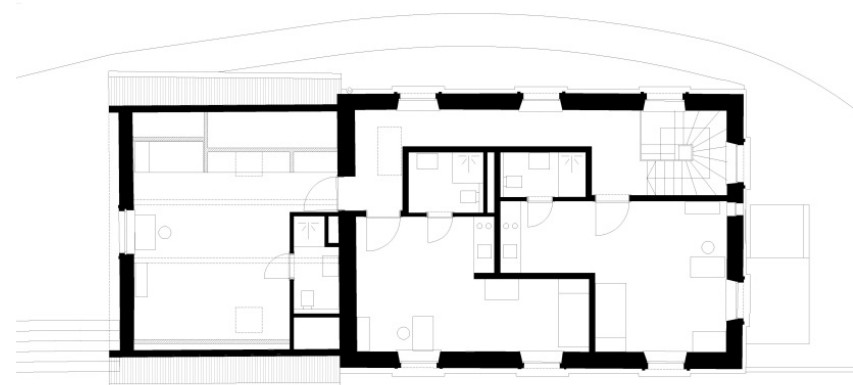
A l'intérieur du bâtiment, les modifications ont été plus conséquentes. Ne présentant en grande partie, plus son identité d'origine, la gare pourrait subir plusieurs interventions afin de répondre au programme prédéfini et aux différentes normes sécuritaires. Les murs porteurs ont été sauvegardés, plusieurs cloisons ont été enlevées. La dalle de l'étage, déjà partiellement endommagée, a été recrée en béton armé. Grâce à la hauteur importante des pièces au r-d-c, il a été possible d'aménager une mezzanine dans deux des unités de logement







rez-de-chaussée



1<sup>er</sup> étage

Le projet de réhabilitation de la gare en logements universitaires consistait à créer six unités d'habitation autonomes, possédant chacune une pièce principale avec kitchenette intégrée, une salle de bain et un WC.

Le bâtiment dispose d'une surface habitable de 225 m<sup>2</sup>.

Au rez-de-chaussée se trouvent trois studios avec des surfaces au sol de 32,8 m<sup>2</sup>, 21,7 m<sup>2</sup> + 5m<sup>2</sup> mezzanine et 21,2m<sup>2</sup>+5m<sup>2</sup> mezzanine.

Au 1<sup>er</sup> étage, trois studios de 26,2 m<sup>2</sup>, 26,7 m<sup>2</sup> et 26,1 m<sup>2</sup> ont été aménagés.





Le couloir de distribution, qui au r-d-c donne accès à trois studios, sert de zone tampon et de barrière acoustique par rapport au quai de la gare. Le mur de séparation entre logements et corridor a bénéficié d'un traitement architectural spécifique. Il est réalisé en béton vu (coffrage en bois non raboté) présentant une géométrie à relief variable et produisant des jeux d'ombres différents par rapport aux sources de lumière naturelles ou artificielles.



Les trois unités à l'étage sont investies par un escalier réunissant les deux matériaux prépondérants à l'intérieur: béton vu et parquet industriel en chêne. Le garde-corps a été réalisé en bois laqué reprenant une tonalité verte tonique. La structure en bois du plancher du grenier et la charpente ont été conservées.



## **Maître d'ouvrage**

Maître d'ouvrage Service des sites et monuments nationaux  
26, rue Münster  
L-2160 Luxembourg

Maître d'ouvrage délégué Nikolaus Jost, architecte

## **Maîtrise d'œuvre**

architecte A+T architecture  
13, rue Kalchesbrück  
L-1852 Luxembourg

Ingénieur génie civil Tecna  
2, rue Marguerite de Brabant  
L-1254 Luxembourg

Ingénieur technique Betic  
2, route de Luxembourg  
L-4972 Dippach

Coordination sécurité-santé HLG  
20, Kierchewee  
L-8395 Septfontaines

## **Corps de métiers**

Gros-œuvre	Entreprise Poeckes
Toiture	Nopson Gmbh
Charpente	Charpente Belhomme
Menuiserie extérieure	Vincent Messerich
Façade	Buccio
Electricité	Electricité Schutz&Ries
Chauffage/sanitaire	Luxclimatherm
Cuisine	Wolf Moritz
Carrelage	Carrelage Louis Scuri
Parquet	Parkett Böhm
Plâtre	Burg&Kirch
Peinture	Burg&Kirch
Menuiserie intérieure en bois	Norbert Brakonier
Echafaudage	Lux-échafaudage

Photographies Boshua