

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Arrêté du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST

Besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering

22/06/2023 - ARRÊTÉ DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE ENTAMANT LA
PROCEDURE D'INSCRIPTION SUR LA
LISTE DE SAUVEGARDE ET
N'ENTAMANT PAS LA PROCÉDURE DE
CLASSEMENT COMME MONUMENT DE
LA GARE DU NORD SISE RUE DU
PROGRÈS À SCHAERBEEK

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), les articles 210 et 222 ;

Vu la demande de classement introduite par l'asbl BRAL en date du 14 décembre 2022 selon l'article 222 § 1^{er}, 4^o du Cobat, visant le classement comme monument de la totalité de la gare du Nord sise rue du Progrès à Schaerbeek, en ce compris les quais et l'intérieur ;

Vu l'accusé de réception de dossier complet en date du 04 janvier 2023, ainsi que les copies notifiées le 05 janvier 2023 conformément à l'article 222 § 2 du Cobat ;

Vu la demande d'avis envoyée en date du 19 janvier 2023 à la Commission royale des Monuments et des Sites (CRMS), en application de l'article 222 § 3 du CoBAT ;

Vu l'avis favorable de la CRMS sur la demande émis lors de sa séance du 01 février 2023 ;

Le rappel adressé au gouvernement envoyé le 27 mai 2023 par le Collège des Bourgmestres et Échevins de la commune de Schaerbeek, conformément à l'article 222 §5 du CoBAT ;

Considérant que la demande de classement est fondée sur les éléments suivants :

-la gare du nord est un bâtiment emblématique conçu en 1938 par les

22/06/2023 - BESLUIT VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING
HOUDENDE INSTELLING VAN DE
PROCEDURE TOT INSCHRIJVING OP DE
BEWAARLIJST EN NIET-INSTELLING VAN
DE PROCEDURE TOT BESCHERMING ALS
MONUMENT VAN HET NOORDSTATION
GELEGEN VOORUITGANGSTRAAT TE
SCHAARBEEK

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), artikelen 210 en 222;

Gelet op de aanvraag tot bescherming ingediend door BRAL vzw op 14 december 2022 overeenkomstig artikel 222 § 1, 4^o van het BWRO, voor de bescherming als monument van de totaliteit van het Noordstation gelegen Vooruitgangstraat te Schaerbeek, met inbegrip van de perrons en het interieur;

Gelet op het ontvangstbewijs van volledig verklaard dossier op 04 januari 2023, evenals de kopieën betekend op 05 januari 2023 in overeenstemming met artikel 222 § 2 van het BWRO;

Gelet op de vraag tot advies van 19 januari 2023 aan de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) in overeenstemming met artikel 222 § 3 van het BWRO;

Gelet op het gunstige advies van de KCML over de vraag, uitgebracht tijdens de vergadering van 01 februari 2023;

De herinnering ter attentie van de regering vanwege het College van Burgmeester en Schepenen van de gemeente Schaerbeek, via het aangetekend schrijven van 27 mei 2023, op grond van artikel 222 §5 van het BWRO ;

Overwegende dat de vraag tot bescherming gebaseerd is op de volgende elementen:

-het noordstation is een emblematisch gebouw dat werd getekend in 1938 door



architectes Paul Saintenoy, son fils Jacques et Jean Hendrickx-Van den Bosch, et achevé en 1956 ;

-le bâtiment est un témoin tardif du modernisme de l'entre-deux-guerres et est en très bon état ;

- l'extérieur du bâtiment, avec son utilisation caractéristique de la pierre bleue et sa tour reconnaissable, est remarquable, et l'intérieur est lui aussi intéressant : la grande salle des guichets où ont été conservés des détails tels que l'Etoile du Nord et les escaliers menant au musée du train et aux quais, avec leurs châssis métalliques d'origine, leurs cabines téléphoniques intégrées et leurs bancs assortis ;

Considérant que la demande de classement est accompagnée d'une note explicative (bref historique et description) qui contextualise et motive la protection ;

Considérant que, dans son avis, la CRMS demande que l'étendue de la protection soit encore étudiée et précisée en raison des modifications parfois radicales qu'ont subies certaines parties de la gare ;

Considérant que pour la CRMS, les parties suivantes méritent le classement :

-l'ensemble de l'enveloppe extérieure du bâtiment actuel de la gare avec sa tour-horloge et son usage caractéristique de matériaux : la pierre naturelle pour les façades principales et latérales (pierre naturelle blanche et bleue) et la brique (jaune) pour la façade arrière, menuiserie métallique (dans la mesure du possible, la protection devrait également contribuer à une conception appropriée de la nouvelle façade ouest aux niveaux 0 et -1, qui devra déjà être reconstruite après la démolition du bâtiment du CCN) ;

- l'ensemble des quais avec leurs auvents et leurs éléments et mobiliers caractéristiques et d'origine : auvents, salles d'attente, cabines téléphoniques, bancs en bois, horloges, cadres d'affiches, etc. ;

- la salle des pas perdus, y compris le plenum et la charpente en béton : bien que modernisée, cette zone est une partie symbolique et structurante de la gare avec une conception spatiale remarquable et qui conserve encore de nombreux éléments originaux significatifs, tels que l'escalier monumental menant au musée, le plafond à caissons, l'étoile du Nord, etc. ;

- la zone de l'ancien musée : concept spatial, balustrades et escaliers ;

architecten Paul Saintenoy, zijn zoon Jacques en Jean Hendrickx-Van den Bosch en afgewerkt in 1956;

-het gebouw is een late getuige van het modernisme uit het interbellum en verkeert in een erg goede staat;

-niet alleen de buitenkant met zijn kenmerkende gebruik van blauwe steen en de herkenbare klokkentoren is opmerkelijk, ook vanbinnen is het gebouw interessant: de grootse lokettenzaal, waar details bewaard bleven zoals de Ster van het Noorden en de trap naar het Treinmuseum en de perrons, met hun originele stalen ramen, geïntegreerde telefooncellen en bijpassende banken;

Overwegende dat de aanvraag tot bescherming is vergezeld van een verklarende nota met een korte historiek en een beschrijving van het station die de bescherming contextualiseert en motiveert;

Overwegende dat de KCML in haar advies vraagt dat de omvang van de bescherming nader wordt bestudeerd en gepreciseerd, gezien de soms radicale veranderingen die sommige delen van het station hebben ondergaan;

Overwegende dat voor de KCML de volgende delen de bescherming verdienen:

-de volledige buitenschil van het eigenlijke stationsgebouw en zijn klokkentoren met hun kenschetsend materiaalgebruik: hoofd- en zijgevels in natuursteen (witte en blauwe natuursteen) en achtergevel in (gele) baksteen, metalen schrijnwerk (in de mate van het mogelijke moet de vrijwaring ook bijdragen tot een aangepaste vormgeving van de nieuwe westgevel op niveau 0 en -1 die heropgebouwd zal moeten worden na de afbraak van het CCN-gebouw);

- het geheel van de perrons met hun overkapping en karakteristieke, oorspronkelijke elementen en aankleding: luifels, wachtruimtes, telefooncellen, houten banken, klokken, affichekaders, enz.;

- de *salle des pas perdus*, met inbegrip van het plenum en het betonnen dakgebinte: hoewel deze ruimte gemoderniseerd werd, vormt deze zone een symbolisch en structurerend onderdeel van het station met een opmerkelijke ruimteconcept en bevat ze nog voldoende betekenisvolle originele elementen, zoals de monumentale trap naar het museum, het cassetteplafond, de ster van het Noorden, enz.;

- de zone van het vroegere museum: ruimteconcept, balustrades en trappen;



- l'intérieur de la tour d'horloge avec sa décoration caractéristique à hauteur des différents niveaux ainsi que les sols et murs carrelés d'origine ;
- les cages d'escalier encore d'origine ;
- les bureaux, en particulier celui du 3^e étage dans l'aile nord, où sont conservés les murs en bois, les parois vitrées et les carrelages de sol et muraux d'origine ;

Considérant que la CRMS estime que les éléments suivants ne doivent pas être repris dans l'étendue de classement : les caves et les locaux techniques, les passages souterrains vers les quais et l'ancien buffet de la gare dans l'aile nord. Elle précise en même temps qu'il faudra veiller, lors des futures rénovations, à revaloriser les éléments d'origine éventuellement conservés derrière les faux murs et plafonds des passages, du buffet et des bureaux ;

Considérant que la gare du Nord s'inscrit dans le contexte très particulier de la création de la Jonction Nord-Midi, dont elle est un témoin historique privilégié ;

Considérant que les architectes J. et P. Saintenoy ont conçu un bâtiment reprenant les codes de l'architecture classique qui prédominent à la veille de la Seconde Guerre mondiale pour l'architecture publique ou officielle : les volumes cubiques imposant par leur caractère monumental et compact, marqué par la symétrie, la rigueur et le rythme vertical des façades ;

Considérant qu'en raison de ses caractéristiques artistiques et esthétiques, la gare du Nord constitue un témoin particulièrement remarquable de l'architecture monumentale classicisante et, par sa typologie, un témoin particulièrement représentatif de l'architecture ferroviaire belge d'après-guerre ;

Considérant que la gare du Nord a subi des transformations identifiées et repérables (notamment les caves, locaux techniques, passages souterrains vers les quais, guichets de la salle des pas perdus, ancien buffet dans l'aile nord et le Salon Royal disparus) mais que celles-ci ne portent pas atteinte à son intégrité, ni aux éléments essentiels qui déterminent sa qualité architecturale et son intérêt patrimonial particulièrement remarquable ;

- het interieur van de klokkentoren met de karakteristieke inrichting van de verschillende niveaus en de originele tegelvloeren en wandafwerking;
- de nog originele trapzalen;
- de kantoren, in het bijzonder de kantoorzone op de 3de verdieping van de noordvleugel waar de originele houten, beglaasde wanden en vloer- en wandtegels bewaard zijn;

Overwegende dat de KCML van mening is dat de volgende elementen niet in de bescherming moeten worden opgenomen: de kelders en technische ruimten, de ondergrondse gangen naar de perrons en het voormalige stationsbuffet in de noordelijke vleugel. Tegelijkertijd wijst zij erop dat er bij toekomstige renovaties voor moet worden gezorgd dat de oorspronkelijke elementen die eventueel achter de valse muren en plafonds van de gangen, het buffet en de kantoren bewaard zijn gebleven, beter tot hun recht komen;

Overwegende dat het Noordstation deel uitmaakt van de zeer specifieke context van de oprichting van de Noord-Zuidverbinding, waarvan het een bevoorrechte historische getuige is;

Overwegende dat de architecten J. en P. Saintenoy een gebouw hebben ontworpen dat de codes van de klassieke architectuur overneemt die aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog overheersten voor de openbare of officiële architectuur: de imposante kubusvormige volumes door hun monumentale en compacte karakter, gekenmerkt door de symmetrie, de strengheid en het verticale ritme van de gevels;

Overwegende dat het Noordstation door zijn artistieke en esthetische kenmerken een bijzonder merkwaardig voorbeeld is van monumentale classicistische architectuur en, door zijn typologie, een bijzonder representatief voorbeeld van de naoorlogse Belgische spoorwegarchitectuur;

Overwegende dat het Noordstation herkenbare en identificeerbare transformaties heeft ondergaan (met name de kelders, de technische lokalen, de ondergrondse gangen naar de perrons, de loketten in de salle des pas perdus, het voormalige buffet in de noordelijke vleugel en het Koninklijk Salon, die zijn verdwenen), maar dat deze de integriteit ervan niet aantasten, noch de essentiële elementen die bepalend zijn voor de architectonische kwaliteit en de bijzonder merkwaardige erfgoedwaarde ervan;



Considérant toutefois qu'il y a lieu de limiter l'étendue de la protection à ces parties dites essentielles et/ou éléments d'origine, visés par l'article 1^{er} et décrits dans l'annexe I du présent arrêté ;

Considérant que des escaliers en granito ont été conservés à divers emplacements ; que ces escaliers, bien que d'origine, sont purement fonctionnels et ne font pas partie des éléments ou des espaces particulièrement remarquables de la gare ;

Considérant que les bureaux, à l'exception de ceux du 3^e étage dans l'aile nord (parois en bois et/ou vitrées, carrelages de sol et muraux d'origine), ont subi des modifications importantes qui ne permettent plus de justifier un intérêt particulièrement remarquable ;

Considérant que l'inscription sur la liste de sauvegarde est une mesure qui apparaît plus adaptée à la Gare du Nord qui relève du patrimoine ferroviaire ; qu'au contraire du classement, elle permet plus de souplesse de gestion par ses obligations limitées au maintien en bon état (art. 214 du CoBAT) et permet des modifications sensibles au bien compatibles avec les besoins actuels de la Région ;

Considérant que cette souplesse de gestion est également nécessaire à la poursuite des activités de cette importante gare pour voyageurs de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), qui doit pouvoir être adaptée en termes de fonctionnement et de sécurité, et selon les exigences et contraintes techniques en la matière ;

Considérant que par l'inscription sur la liste de sauvegarde, la valeur architecturale et patrimoniale particulièrement remarquable de la gare du Nord est légalement reconnue, ce qui permettra au propriétaire de bénéficier des conseils des services techniques de la Région en vue d'accompagner le bien dans le cadre d'éventuelles transformations futures, et ce dans le respect de sa haute valeur patrimoniale ;

Overwegende evenwel dat de draagwijdte van de vrijwaring moet worden beperkt tot deze zogenoemde essentiële onderdelen en/of oorspronkelijke elementen, bedoeld in artikel 1 en beschreven in bijlage I bij dit besluit;

Overwegende dat op verschillende plaatsen granito trappen bewaard zijn gebleven; dat deze trappen, hoewel oorspronkelijk, louter functioneel zijn en geen deel uitmaken van de bijzonder merkwaaardige elementen of ruimten van het station;

Overwegende dat de kantoren, met uitzondering van die op de 3de verdieping in de noordelijke vleugel (houten en/of glazen wanden, originele vloer- en wandtegels), belangrijke wijzigingen hebben ondergaan die hun bijzonder merkwaaardige waarde niet langer rechtvaardigen;

Overwegende dat de inschrijving op de bewaarlijst gepaster blijkt voor het Noordstation dat deel uitmaakt van het spoorwegerfgoed; dat in tegenstelling tot de bescherming, deze een grotere soepelheid in beheer toelaat door zijn verplichtingen beperkt tot het behoud in goede staat (art. 214 van het BWRO), en laat aanzienlijke wijzigingen aan het goed toe die in overeenstemming zijn met de huidige noden van het Gewest;

Overwegende dat deze soepelheid in het beheer ook noodzakelijk is voor de voortzetting van de activiteiten van dit belangrijke reizigersstation van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), dat qua exploitatie en veiligheid moet kunnen worden aangepast aan de technische eisen en beperkingen op dit gebied;

Overwegende dat door de inschrijving op de bewaarlijst de bijzonder merkwaaardige architecturale en erfgoed waarde van het Noordstation wettelijk erkend is en de eigenaar zal toelaten te genieten van de raadgevingen van de technische diensten van het Gewest met het oog op de begeleiding in een eventueel toekomstig hergebruik, en dit met respect van de hoge erfgoedwaarde;

Sur proposition du Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Monuments et Sites,

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er} – Est entamée la procédure d'inscription sur la liste de sauvegarde comme monument de certaines parties de la gare du Nord (1938-1956) sise rue du Progrès à Schaerbeek, en raison de leur intérêt historique, esthétique et artistique précisé dans l'annexe I faisant partie intégrante du présent arrêté, à savoir :

- la totalité de la tour d'horloge ;
- les façades en pierre naturelle et en briques beiges – à l'exception des parties des niveaux 0 et -1 jusqu'à hauteur de l'ancien auvent de la façade ouest qui ont été démolies lors de l'intégration du CCN (1974-1994) ;
- les toitures ;
- la salle des pas perdus, en ce compris l'escalier monumental en U menant à l'ancien musée du train et la charpente en béton au-dessus de la voûte du plafond ;
- dans le corps adjacent côté nord, la salle de l'ancien musée du train avec ses deux escaliers d'accès, sa mezzanine et ses balustrades, ainsi que les bureaux du troisième étage ;
- les sept quais et leurs aménagements qui en font partie intégrante (auvents, salles d'attente ou abris, cabines téléphoniques, bancs en bois, horloges, cadres d'affiches).

Le bien est connu au cadastre de Schaerbeek, 8^e division, section E, parcelles 1/06A, 2H14 (partie), 14/09A (partie).

La délimitation du monument figure à l'annexe II du présent arrêté.

Art. 2 – N'est pas entamée la procédure de classement comme monument de la gare du Nord (1938-1956) sise rue du Progrès à Schaerbeek.

Op voorstel van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Monumenten en Landschappen,

Na beraadslaging,

Besluit:

Artikel 1 – Wordt ingesteld de procedure tot inschrijving op de bewaarlijst als monument van bepaalde delen van het Noordstation (1938-1956) gelegen Vooruitgangstraat in Schaerbeek, wegens hun historische, esthetische en artistieke waarde die in bijlage I, die integrerend deel uitmaakt van dit besluit, wordt omschreven.

- de totaliteit van de klokkentoren;
- de natuurstenen en beige bakstenen gevels met uitzondering van de delen van de verdiepingen 0 en -1 tot de hoogte van de vroegere luifel van de westelijke gevel, die bij de integratie van het CCN (1974-1994) zijn gesloopt;
- de daken;
- de salle des pas perdus, met inbegrip van de monumentale U-vormige trap naar het voormalige treinmuseum en het betonnen dakgebinte boven het plafondgewelf;
- de voormalige museumzaal met zijn twee toegangstrappen, mezzanine en balustrades, alsmede de kantoren op de derde verdieping, in het aangrenzende gebouw aan de noordzijde.
- de zeven perrons en de bijbehorende voorzieningen die er integrerend deel van uitmaken (luifels, wachtkamers of schuilhuisjes, telefooncellen, houten banken, klokken, affichelijsten).

Het goed is bekend ten kadaster van Schaerbeek, afdeling 8, sectie E, percelen 1/06A, 2H14 (deel), 14/09A (deel).

De afbakening van het monument is opgenomen in bijlage II van dit besluit.

Art. 2 – Wordt niet ingesteld de procedure tot bescherming als monument van het Noordstation (1938-1956) gelegen Vooruitgangstraat in Schaerbeek.



Art. 3 – Le Ministre qui a les Monuments et Sites dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 22 juin 2023

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'Intérêt régional,


Rudi VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,


Sven GATZ

Art. 3 – De Minister bevoegd voor Monumenten en Landschappen, wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 22 juni 2023

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,

Copie certifiée conforme
Voor aansluitend afschrift


27-06-2023

Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI



**ANNEXE I A L'ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
ENTAMANT LA PROCEDURE D'INSCRIPTION SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE ET N'ENTAMANT
PAS LA PROCEDURE DE CLASSEMENT COMME MONUMENT DE LA GARE DU NORD SISE RUE
DU PROGRÈS À SCHAERBEEK**

Réf. cadastrale : Schaerbeek, 8^e division, section E, parcelles 1/06A, 2H14 (partie), 14/09A (partie).

Description sommaire :

De style moderniste classicisant, la gare du Nord a été édifiée entre 1938 et 1956 d'après les plans des architectes Paul et Jacques Saintenoy et Jean Hendrickx-Van den Bosch.

Située sur le territoire de la commune de Schaerbeek, la gare et ses quais sont bordés par la rue du Progrès (ouest) et la rue d'Aerschot (est). Côté rue du Progrès, elle est partiellement intégrée dans le bâtiment du Centre de Communication Nord (CCN), construit de 1974 à 1982 par le groupe Structures et rehaussé de 1992 à 1994 d'une extension postmoderne (architectes von Vittorelli, Ferriere et Van Campenhout) destinée à centraliser les services de l'Administration régionale bruxelloise.

La gare dessert notamment un quartier d'affaires avec des sièges d'administrations et des entreprises, c'est une importante gare pour voyageurs de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), desservie par de nombreux trains de relations internationales, nationales, régionales et locales.

La gare a subi de nombreuses modifications à partir des années 1970 suite à la construction du CCN, puis au cours des années 1990 et des années 2000.

Extérieur :

Implanté sur une longueur de 210 mètres pour 22 de largeur, la gare consiste en un long bâtiment rectangulaire à structure de béton armé alignant de manière symétrique et à l'arrière d'une tour carrée, trois corps ou volumes et un pavillon au nord, tous sous toiture plate.

Un haut corps central à avant-corps latéraux plus élevés, d'un seul niveau, accueille la salle des pas perdus tandis que les corps adjacents comptent quatre niveaux. Le corps adjacent côté nord était à l'origine destiné à abriter un buffet-restaurant (disparu), la consigne pour bagages, un musée du train et divers locaux aux étages. Le corps adjacent côté sud devait quant à lui loger divers bureaux, une double cabine de signalisation électrique, le logement du chef de gare et la centrale téléphonique. Quant au pavillon nord, il compte deux niveaux, à l'origine notamment réservés au Salon Royal et à son hall (disparus au milieu des années 1990).

La façades principale et latérales superposent deux registres à plaquis de pierre blanche : le premier peu élevé, à l'origine surligné d'un auvent continu, reprend les entrées tandis que le second est rythmé par des travées de baies continues à retraits.

A hauteur du corps central, à l'origine, un portail axial en légère saillie et des portes étroites perçaient les avant-corps. Le second registre aligne sept travées de baies jumelées, par trois au centre, sommées d'une table rectangulaire. Percés d'une travée simple, les avant-corps à angles à retraits successifs se terminent en gradins.

Les corps adjacents en miroir sont rythmés par deux larges pilastres – assortis aux avant-corps précités – qui encadrent les halls de sortie. Vers le corps central se succèdent cinq travées, à baies vitrées pour l'ancien restaurant dans le corps nord, à baies libres pour la galerie couverte du corps sud, accompagnées de deux portails percés dans les pilastres. Au niveau supérieur, les trois travées extrêmes sont groupées dans un même encadrement sous une table en T ; une petite baie étroite est percée au bas des pilastres.

De part et d'autre de la tour, les façades latérales comptent une travée. La galerie couverte fait retour sous la tour pour se prolonger contre le mur de soutènement des voies de chemin de fer.

La tour carrée, de dix étages, accueille des bureaux desservis par un ascenseur et des escaliers. Ses quatre côtés sont marqués d'une travée semblable à celles qui rythment les autres corps de bâtiment et sont surmontés d'une table et d'une horloge.



Renforcé de pilastres d'angle à retraits, l'ancien pavillon royal à galerie couverte est percé de trois baies libres, débouchant en façade latérale. L'étage est percé de cinq portes-fenêtres à trumeaux rainurés, l'axiale étant précédée d'un balcon. En façade latérale, deux portes-fenêtres devancées d'un balcon continu peu saillant flanquent une baie aveugle. La façade arrière, de trois travées, est également en pierre.

Les façades arrière des trois autres corps sont en briques beiges. Celle de la salle des pas perdus est percée de fenêtres jumelées encadrées de pierre blanche, alignées selon le même rythme imprimé en façade avant. La façade arrière du corps nord-est, conçue dans les mêmes matériaux, compte douze travées, la dernière étant entièrement en pierre blanche. La façade arrière du corps sud est marquée par un retrait du dernier niveau.

La partie de la façade ouest a été démolie à hauteur des niveaux 0 et -1 jusqu'à hauteur de l'ancien auvent lors de l'intégration du CCN (1974-1994). Cette partie, qui n'est plus d'origine, n'est pas visée par la protection.

Intérieur :

La salle des pas perdus est conçue comme un vaste hall à parement de pierre blanche au-dessus d'un haut lambris de marbre rose Botticino. Bien que modernisée, cette zone est une partie symbolique et structurante de la gare, dont la conception spatiale est remarquable. Elle est couverte d'une voûte de béton sur corniche denticulée, en berceau surbaissé, à caissons piqués d'un luminaire sauf les latéraux qui sont vitrés. Au-dessus de la voûte du plafond, la charpente, également en béton, est remarquable.

En façade arrière se trouve l'entrée du couloir central d'accès aux voies, anciennement flanquée des guichets (disparus). Au sud, sous un vaste panneau orné de la symbolique Etoile du Nord à la lettre « B », une galerie mène aux entrées sud et au couloir de sortie des voies de ce côté.

Au nord, donnant accès à ce qui était autrefois le musée du train, un escalier en U d'une élégante sobriété est aménagé dans un avant-corps à deux retraits, sous plafond à caissons et verrière.

Le sol dallé de céramique rouge, bleu clair et jaune, formant des dessins géométriques, a quant à lui été refait à l'identique, selon celui d'origine.

Dans le corps adjacent côté nord, l'espace initialement réservé pour accueillir le musée du train conserve son aménagement intérieur d'origine, à savoir une mezzanine fermée de garde-corps métalliques à parois vitrées. La mezzanine est accessible depuis deux élégants escaliers tournants dont la rampe reprend un dessin similaire à celui de la balustrade de la mezzanine.

Au troisième étage de l'aile nord également, les bureaux conservent eux aussi leur aspect d'origine avec leurs parois en bois et vitrées ainsi que, au sol et sur les murs, des carrelages de couleur claire.

A l'intérieur de la tour, chaque niveau, accessible par un escalier (granito et béton), conserve sa structure d'origine. Les niveaux inférieurs, à l'origine destinés à accueillir des bureaux, ont leur sol et leurs murs carrelés tandis que les niveaux supérieurs ont été sommairement aménagés (structure de béton et murs en briques).

Des escaliers en granito ont été conservés à divers emplacement. Ces escaliers, bien que d'origine, sont purement fonctionnels et ne font pas partie des éléments particulièrement remarquables du bâtiment. Ils ne sont donc pas, eux non plus, visés par le classement.

Les quais et leurs aménagements :

La gare compte sept quais, desservant douze voies surélevées par rapport au niveau des rues du Progrès et d'Aerschot. De longs auvents de béton en V sur piliers abritent divers volumes parementés de briques beiges : cages d'escalier (et escalators), monte-charges pour les bagages aux extrémités, anciennes cabines téléphoniques et abris fermés ou ouverts. Les quais sont également dotés de bancs en bois massifs (avec et sans repose arrière), de cadres d'affiches et d'horloges.

Sous les voies se développent trois couloirs parallèles, le central étant à l'origine réservé aux départs, les latéraux, plus étroits, aux arrivées. Les trois couloirs pour voyageurs sont accessibles depuis la rue d'Aerschot (ces couloirs souterrains ne sont pas inclus dans l'étendue de classement, vu leurs modifications).

Intérêt présenté par le bien selon les critères définis à l'article 206, 1° du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

Intérêt historique :

La construction de la gare du Nord s'inscrit dans le contexte historique très particulier de la création de la Jonction Nord-Midi.

Les origines de ce projet remontent à la fin du fin du XIX^e siècle : la croissance du rail est très rapide et les gares terminus de Bruxelles – la gare du Nord (1846) et la station des Bogards (1840) –, de plus en plus fréquentées, risquent la congestion. Aussi, en 1903, le Parlement vote le projet de liaison ferroviaire en grande partie souterraine imaginé par Frédéric Bruneel, ingénieur des Chemins de fer de l'État belge. Ce projet prévoit le creusement d'un tunnel complété d'un viaduc à chacune de ses extrémités, le déplacement et le remaniement des deux gares terminus (Nord et Midi) et la création d'une gare centrale.

Les travaux débutent en 1911 pour s'interrompre en 1914 par la Première Guerre mondiale. Après la guerre, le chantier de la jonction traîne, notamment en raison de la crise économique des années 1930. Dans le but de soustraire le chantier à certaines remises en cause politiques, on crée en 1935 l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi (ONJ) qui reçoit pour mission d'exécuter les travaux. Le viaduc entre la gare du Midi et l'église de la Chapelle ayant déjà été construit avant la Première Guerre mondiale, les travaux de l'ONJ vont porter tout d'abord sur le tracé entre l'église de la Chapelle et la gare du Nord. Les travaux reprennent en 1936. La Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) est de son côté chargée du déplacement et de la reconstruction des nouvelles gares du Nord et du Midi.

Les plans de la nouvelle gare du Nord sont confiés aux architectes Jacques et Paul Saintenoy qui conçoivent un bâtiment doté d'une grande tour horloge et d'une immense salle des guichets. Suite au décès prématuré de J. et P. Saintenoy, c'est l'architecte Jean Hendrickx-Van den Bosch (1890-1961) qui reprend le chantier.

La nouvelle gare est reculée de 350 mètres environ par rapport à l'ancienne (démolie en 1956) située place des Nations, et en surélévation afin de pouvoir raccorder les douze voies à quai aux six de la jonction.

Lancés en 1936, les travaux de la gare du Nord sont retardés par la Seconde Guerre mondiale. Ouverte progressivement au trafic dès 1950, la gare n'est achevée qu'en 1956. Sa façade principale est alors longée par une vaste esplanade réservée aux tramways et aux piétons. Cette esplanade a été remplacée depuis par le Centre de Communication Nord (CCN), construit de 1974 à 1982 par le groupe Structures qui masque et transforme partiellement la façade principale de la gare. De 1992 à 1994, le CCN reçoit une surhausse postmoderne (architectes von Vittorelli, Ferriere et Van Campenhout) destinée à centraliser les services de l'administration régionale bruxelloise.

Intérêts artistique et esthétique :

Si on ignore tout de la production architecturale de Jacques Saintenoy (1895-1947), celle de son père, Paul (1862-1952) est par contre étudiée et reconnue, toute comme sa portée intellectuelle dans les milieux artistiques de son époque. Issu de l'Académie royale des Beaux-Arts d'Anvers en 1881, P. Saintenoy complète ensuite sa formation auprès des architectes Victor Horta et Paul Hankar. Secrétaire général de la Société royale d'archéologie de Bruxelles, il devient aussi professeur d'histoire de l'architecture à l'Académie royale des Beaux-Arts de Bruxelles à partir de 1910. À la fin de la Première Guerre mondiale, Saintenoy est membre de la Commission royale des Monuments et Sites où il joue un rôle important dans la reconstruction de la Belgique après-guerre.

Le début de la carrière de l'architecte est fortement influencé par l'Art nouveau, mais également par E. Viollet-le-Duc. Peu à peu, son style évolue vers la modernité, notamment avec la réalisation de la gare du Nord et de sa tour.

Le style retenu pour la gare du Nord puise dans les codes de l'architecture classique qui prédominent à la veille de la Seconde Guerre mondiale pour l'architecture publique ou officielle : les volumes cubiques imposent par leur caractère monumental et compact, marqué par la symétrie, la rigueur et le rythme vertical des façades. De par ses caractéristiques architecturales, la gare du Nord constitue ainsi un témoignage particulièrement remarquable de cette architecture monumentale classicisante et, par sa typologie, un élément exceptionnel de l'architecture ferroviaire belge de l'après-guerre.



Ce retour au langage du classicisme ou à « l'ordre monumental » pour reprendre les termes de l'architecte italien Franco Borsi (*L'ordre monumental. Europe 1929-1939*, Paris, 1986), reflète la pensée architecturale au service des nationalismes européens qui s'impose alors, tant au sein des régimes autoritaires que dans les pays démocratiques. Les débuts de cette tendance se signalent avec le concours organisé pour l'édification du nouveau siège de la Société des Nations à Genève (1926), et trouve la consécration dans l'Exposition universelle de Paris en 1937.

En Belgique, l'architecture monumentale classicisante s'exprime de manière manifeste dans l'architecture publique et de celle des immeubles de bureaux durant les années 1930, puis dans les années 1950. À Bruxelles, ce style est choisi pour le grand Palais des expositions du Heysel (architecte Joseph Van Neck, 1935) mais aussi pour les immeubles construits sur le nouvel axe tracé dans le cadre de la réalisation de la Jonction Nord-Midi, et notamment le long de la rue Ravenstein avec la Galerie Ravenstein (n° 6-24 ; 1954-1958) conçue par Alexis et Philippe Dumont, ou juste à côté les Siège de la société *Belgian Shell* (n° 48-70 ; 1931-1934) et des Assurances Générales de Trieste (n° 24-46 ; 1936) des architectes Marcel Van Goethem et Alexis Dumont, la Banque Nationale (1940-1957) de l'architecte Marcel Van Goethem située boulevard Berlaimont (nos 3, 56) ou encore le Mont des Arts et la bibliothèque royale (architectes Jules Ghobert et Maurice Houyoux, 1955), la gare Centrale (architecte Victor Horta, 1936) et la gare du Nord.

Sources :

Archives : AVB/PP 3223 (1939-1945) ; ACS/Urb. 221-Gare du Nord.

Ouvrages : BORSI, F., *L'ordre monumental. Europe 1929-1939*, Hazan, Paris, 1986 ; BRUNFAUT, F., *La Jonction*, Ad. Goemaere, Bruxelles, 1959, pp. 130-133 ; DEMEY, T., *Chronique d'une capitale en chantier, t. 2, De l'Expo '58 au siège de la C.E.E.*, Paul Legrain, Bruxelles, 1992, pp. 149-151 ; DEMEY, T., *Les gares bruxelloises. Un patrimoine méconnu*, Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 1994 ; CULOT, M. [dir.], *Schaerbeek. Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*, AAM, Bruxelles, 1980-1982, fiche 1 ; JACOBS, P., et al, *La Jonction Nord-Midi 1952-2002*, Éditions PFT, Bruxelles, 2002 ; *Le rail bruxellois en images*, Éditions PFT, Bruxelles, 1994 ; TOELEN, T., *De grote en kleine geschiedenis van de Kassei. La grande et petite histoire de la Chaussée*, AMVB, Bruxelles, 2004, pp. 45-46 ; VAN MEERTEN, M., *Un tunnel sous Bruxelles. Les 50 ans de la jonction Nord-Midi*, Racine, Bruxelles, 2002. <https://monument.heritage.brussels/fr/buildings/24192>.

Périodiques : « Bruxelles entre en gare », *Les Cahiers de La Fonderie*, 24, octobre 1998 ; BLOMME, Y., PETIT, J., « Les trois gares de Bruxelles », *Rythme*, 14, avril 1953, pp. 5-15.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 22 juin 2023

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

Rudi VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,

Sven GATZ



BIJLAGE I BIJ HET BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING HOUDENDE INSTELLING VAN DE PROCEDURE TOT INSCHRIJVING OP DE BEWAARLIJST EN NIET-INSTELLING VAN DE PROCEDURE TOT BESCHERMING ALS MONUMENT VAN HET NOORDSTATION GELEGEN VOORUITGANGSTRAAT TE SCHAARBEEK

Kadastrale gegevens: Schaarbeek, afdeling 8, sectie E, percelen 1/06A, 2H14 (deel), 14/09A (deel).

Beknopte beschrijving:

Het Noordstation, in classicistisch-modernistische stijl, werd gebouwd tussen 1938 en 1956 volgens de plannen van de architecten Paul en Jacques Saintenoy en Jean Hendrickx-Van den Bosch.

Het station en zijn perrons liggen in de gemeente Schaarbeek en worden begrensd door de Vooruitgangstraat (west) en de Aarschotstraat (oost). Aan de kant van de Vooruitgangstraat is het gedeeltelijk geïntegreerd in het gebouw van het Communicatiecentrum Noord (CCN), dat van 1974 tot 1982 werd gebouwd door de groep Structures en van 1992 tot 1994 werd verhoogd met een postmoderne uitbreiding (architecten van Vittorelli, Ferriere en Van Campenhout) om de diensten van de Brusselse gewestelijke administratie te centraliseren.

Het station bedient een zakenwijk met administratieve kantoren en bedrijven. Het is een belangrijk reizigersstation van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), dat door talrijke internationale, nationale, regionale en lokale treinen wordt bediend.

Het station heeft veel veranderingen ondergaan sinds de jaren 1970 na de bouw van het CCN, vervolgens in de jaren 1990 en de jaren 2000.

Exterieur:

Het station is 210 meter lang en 22 meter breed en bestaat uit een lang rechthoekig gebouw met een symmetrisch opgestelde structuur van gewapend beton. Achter een vierkante toren bevinden zich drie geordende volumes en een paviljoen aan de noordzijde, alle met platte daken.

Een hoog centraal volume met hogere zijvleugels, van één niveau, herbergt de lokettenzaal (salle des pas perdus), terwijl de aangrenzende volumes vier niveaus hebben. Het aangrenzende noordelijke gebouw was oorspronkelijk bestemd voor een buffetrestaurant (verdwenen), bagageopslag, een spoorwegmuseum en verschillende lokalen op de bovenverdiepingen. In het aangrenzende zuidelijke gebouw zouden diverse kantoren, een dubbel elektrisch seinhuis, de woning van de stationschef en de telefooncentrale worden ondergebracht. Het noordelijke paviljoen heeft twee niveaus, oorspronkelijk gereserveerd voor het Koninklijke Salon en de bijbehorende hal (verdwenen in de jaren 1990).

De hoofd- en zijgevels staan op twee registers met witte stenen bekleding: de eerste, die niet erg hoog is, werd oorspronkelijk benadrukt door een doorlopende luifel, bevat de ingangen, terwijl de tweede wordt onderbroken door doorlopende traveeën met nissen.

Ter hoogte van het centrale volume doorboorden, oorspronkelijk een licht uitspringend axiaal portaal en smalle deuren, de voorbouwen. Het tweede register bestaat uit zeven traveeën met gekoppelde muuropeningen, per drie in het midden, met daarop een rechthoekig paneel. De voorbouw van één travee, met op de hoeken opeenvolgende insprongen mondt uit in een getrapte bekroning.

De aangrenzende gespiegelde volumes worden geritmeerd door twee brede pilasters - passend bij de eerder genoemde voorbouwen - die de uitgangshallen omlijsten. In de richting van het centrale gedeelte volgen vijf traveeën elkaar op, met beglaasde traveeën voor het voormalige restaurant in het noordelijke gedeelte, met open traveeën voor de overdekte galerij in het zuidelijke gedeelte, vergezeld van twee in de pilasters ingewerkte portalen. In de bovenste bouwlaag zijn de drie eindtraveeën gegroepeerd in éénzelfde omlijsting onder een T-vormig paneel; kleine smalle muuropening aan de voet van de pilasters.

Aan weerszijden van de toren hebben de zijgevels één travee. De overdekte galerij keert onder de toren terug en loopt door tegen de steunmuur van de spoorlijnen.

De vierkante toren van tien verdiepingen herbergt kantoren die worden bediend door een lift en trappen. De vier zijden ervan worden gemarkeerd door één travee zoals die van de andere gebouwen en worden bekroond door een paneel en een klok.



Versterkt door hoekpilasters met insprongen, is het koninklijk paviljoen voorzien van een overdekte galerij met drie vrije muuropeningen, die uitmonden op de zijgevel. Op de verdieping zijn er vijf glasdeuren met gegroefde muurdammen, de centrale glasdeur wordt voorafgegaan door een balkon. Op de zijgevel flankeren twee glasdeuren achter een lichtjes uitspringend doorlopend balkon een blinde muuropening. De achtergevel met drie traveeën is eveneens in natuursteen.

De achtergevels van de drie overige volumes zijn in baksteen opgetrokken. De achtergevel van de wachtzaal is opengewerkt met gekoppelde vensters omlijst met witsteen, volgens hetzelfde ritme als op de voorgevel. De achtergevel van het noordelijke volume is in dezelfde materialen gemaakt, met twaalf traveeën, de laatste volledig in witsteen. De achtergevel van het zuidelijke volume wordt gemarkeerd door een insprong in de laatste bouwlaag.

Het deel van de westelijke gevel is bij de integratie van het CCN (1974-1994) afgebroken van niveau 0 en -1 tot het niveau van de vroegere luifel. Dit deel, dat niet meer oorspronkelijk is, valt niet onder de bescherming.

Interieur:

De wachtzaal (salle des pas perdus) is ontworpen als een grote hal met parement in natuursteen boven een hoge lambrisering in roze "Botticino"-marmer. Hoewel gemoderniseerd, is deze zone een symbolisch en structurerend gedeelte van het station, waarvan het ruimtelijk concept merkwaardig is. Ze is overdekt door een steekboogvormig betonnen gewelf op tandlijst, met caissons voorzien van een licht, behalve de caissons aan de zijkant, die beglaasd zijn. Boven het plafondgewelf bevindt zich het merkwaardige, eveneens betonnen gebinte. De vloer is bekleed met rode, lichtblauwe en gele keramiektegels die geometrische motieven vormen.

Op de achtergevel bevindt zich de toegang tot de centrale gang naar de sporen, eertijds geflankeerd door loketten. In het zuiden, onder een groot paneel versierd met een symbolische "Noordster" en de letter "B", leidt een galerij naar de zuidelijke ingangen en naar de uitgang van de sporen. In het noorden, uitgevend op wat eertijds het treinmuseum was, bevindt zich een U-vormige trap in een voorbouw met twee insprongen, onder een caissonplafond en een glaspartij.

De rode, lichtblauwe en gele keramische vloer, die geometrische patronen vormt, is op identieke wijze hersteld, volgens de oorspronkelijke.

In het aangrenzende noordelijke gebouw heeft de oorspronkelijk voor het treinmuseum bestemde ruimte zijn oorspronkelijke indeling behouden, namelijk een mezzanine omsloten door metalen balustrades met glazen wanden. De mezzanine is toegankelijk via twee elegante wenteltrappen, waarvan de leuning hetzelfde ontwerp heeft als de balustrade van de mezzanine.

Ook de kantoren op de derde verdieping van de noordelijke vleugel hebben hun oorspronkelijke uiterlijk behouden met houten en glazen wanden en lichtgekleurde tegels op de vloer en de wanden.

Binnenin de toren heeft elk niveau, toegankelijk via een trap (granito en beton), zijn oorspronkelijke structuur behouden. De onderste niveaus, oorspronkelijk bestemd voor kantoren, hebben betegelde vloeren en muren, terwijl de bovenste niveaus summier zijn ingericht (betonstructuur en bakstenen muren).

Op verschillende plaatsen zijn granieten trappen bewaard gebleven. Deze trappen zijn weliswaar origineel, maar zijn louter functioneel en maken geen deel uit van de bijzonder merkwaardige elementen van het gebouw. Ze zijn daarom ook niet opgenomen in de bescherming.

De perrons:

Het station heeft zeven perrons naar twaalf sporen die hoger liggen dan het niveau van de Vooruitgangstraat en de Aarschotstraat. Lange, V-vormige betonnen luifels op pijlers bevatten diverse volumes bekleed met beige baksteen: trappenhuizen en roltrappen, goederenliften voor de bagage aan de uiteinden, voormalige telefooncabines en gesloten of open wachthuisjes. De perrons zijn ook uitgerust met massief houten banken (met en zonder rugleuning), klokken, affichelijsten.

Onder de sporen lopen drie evenwijdige gangen. De centrale gang was oorspronkelijk voorbehouden voor het vertrek en de smallere laterale gangen voor de aankomst. De drie gangen voor de reizigers zijn vanuit de Aarschotstraat toegankelijk via bordestrappen (Deze ondergrondse gangen zijn niet opgenomen in beschermingsmaatregel vanwege hun wijzigingen).

Waarde van het goed volgens de criteria die worden bepaald in artikel 206, 1° van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening:

Historische waarde:

De bouw van het Noordstation maakt deel uit van de zeer specifieke historische context van de oprichting van de Noord-Zuidverbinding.

De oorsprong van dit project gaat terug tot het einde van de 19e eeuw: de spoorwegen groeiden zeer snel en de eindstations in Brussel - het Noordstation (1846) en het Bogaardenstation (1840) - werden steeds drukker en dreigden overbelast te raken. In 1903 stemde het Parlement over een project voor een grotendeels ondergrondse spoorverbinding, bedacht door Frédéric Bruneel, een ingenieur bij de Belgische Staatsspoorwegen. Dit project omvatte het graven van een tunnel met een viaduct aan beide uiteinden, de verplaatsing en herinrichting van de twee eindstations (Noord en Zuid) en de aanleg van een centraal station.

De werkzaamheden begonnen in 1911 en werden in 1914 onderbroken door de Eerste Wereldoorlog. Na de oorlog sleepte de aanleg van de verbinding zich voort, vooral door de economische crisis van de jaren 1930. Om de bouwplaats te beschermen tegen politieke in vraag stelling, werd in 1935 de Nationale Dienst voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding opgericht, die belast werd met de uitvoering van de werkzaamheden. Aangezien het viaduct tussen het Zuidstation en de Kapellekerk al voor de Eerste Wereldoorlog was gebouwd, zouden de werkzaamheden van de Dienst zich eerst richten op het traject tussen de Kapellekerk en het Noordstation. Het werk werd hervat in 1936. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) was verantwoordelijk voor het verplaatsen en herbouwen van de nieuwe stations Noord en Zuid.

De plannen voor het nieuwe Noordstation werden toevertrouwd aan de architecten Jacques en Paul Saintenoy, die een gebouw ontwierpen met een grote klokkentoren en een enorme lokettenzaal. Na de vroegtijdige dood van J. en P. Saintenoy nam architect Jean Hendrickx-Van den Bosch (1890-1961) het project over.

Het nieuwe station lag ongeveer 350 meter terug ten opzichte van het oude station (afgebroken in 1956) op het Natieplein, en werd verhoogd om de twaalf perronsporen te kunnen verbinden met de zes van de ondergrondse verbinding.

De werkzaamheden aan het Noordstation werden in 1936 gestart, maar liepen vertraging op door de Tweede Wereldoorlog. Het station werd geleidelijk geopend voor het verkeer in 1950, maar werd pas in 1956 voltooid. De hoofdgevel werd toen begrensd door een grote esplanade die gereserveerd was voor trams en voetgangers. Deze esplanade is inmiddels vervangen door het Communicatiecentrum Noord (CCN), dat van 1974 tot 1982 is gebouwd door de groep Structures en de hoofdgevel van het station maskeert en gedeeltelijk transformeert. Van 1992 tot 1994 kreeg het CCN een postmoderne uitbreiding (architecten van Vittorelli, Ferriere en Van Campenhout) om de diensten van de Brusselse gewestelijke administratie te centraliseren.

Artistieke en esthetische waarde:

Hoewel de architectonische productie van Jacques Saintenoy (1895-1947) niet zo bekend is, is die van zijn zoon Paul (1862-1952) wel bestudeerd en erkend, evenals zijn intellectuele invloed op de artistieke kringen van zijn tijd. Na zijn afstuderen aan de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten in Antwerpen in 1881, voltooide P. Saintenoy zijn opleiding bij de architecten Victor Horta en Paul Hankar. Hij werd secretaris-generaal van de Koninklijke Archeologische Vereniging van Brussel en vanaf 1910 hoogleraar architectuurgeschiedenis aan de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten in Brussel. Aan het einde van de Eerste Wereldoorlog was Saintenoy lid van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, waar hij een belangrijke rol speelde bij de naoorlogse wederopbouw van België.

Het begin van de carrière van de architect werd sterk beïnvloed door de art nouveau, maar ook door E. Viollet-le-Duc. Geleidelijk evolueerde zijn stijl naar moderniteit, vooral met de bouw van het Noordstation en zijn toren.

De voor het Noordstation gekozen stijl is gebaseerd op de codes van de klassieke architectuur die aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog overheersend waren voor openbare of officiële architectuur: de kubusvormige volumes leggen hun monumentale en compacte karakter op, gekenmerkt door de symmetrie, de strengheid en het verticale ritme van de gevels. De architecturale kenmerken van het



Noordstation zijn dus een bijzonder merkwaardige getuigenis van deze monumentale classicistische architectuur en, door haar typologie, een uitzonderlijk element van de naoorlogse Belgische spoorwegarchitectuur.

Deze terugkeer naar de taal van het classicisme of de "monumentale orde", om de woorden van de Italiaanse architect Franco Borsi (*L'ordre monumental. Europe 1929-1939*, Parijs, 1986) te gebruiken, weerspiegelt het architecturale denken dat in dienst stond van het Europese nationalisme, dat toen zowel in autoritaire als in democratische landen bestond. Het begin van deze trend is te zien in de prijsvraag die werd uitgeschreven voor de bouw van het nieuwe hoofdkwartier van de Volkenbond in Genève (1926), en werd ingewijd op de Wereldtentoonstelling in Parijs in 1937.

In België kwam de monumentaal classicistische architectuur in de jaren 1930 en daarna in de jaren 1950 duidelijk tot uiting in de architectuur van openbare gebouwen en kantoren. In Brussel werd deze stijl gekozen voor het grote tentoonstellingscentrum Heizel (architect Joseph Van Neck, 1935), maar ook voor de gebouwen langs de nieuwe as die werd aangelegd in het kader van de aanleg van de Noord-Zuidverbinding, en met name langs de Ravensteinstraat met de Ravensteingalerij (nr. 6-24; 1954-1958), ontworpen door Alexis en Philippe Dumont, of vlak daarnaast met de hoofdzetel van de Belgische Shell-maatschappij (nr. 48-70; 1931-1934) en Assurances Générales de Trieste (nrs. 24-46; 1936) ontworpen door de architecten Marcel Van Goethem en Alexis Dumont, de Nationale Bank (1940-1957) ontworpen door de architect Marcel Van Goethem en gelegen aan de Berlaimontlaan (nrs. 3, 56), de Kunstberg en de Koninklijke Bibliotheek (architecten Jules Ghobert en Maurice Houyoux, 1955), het Centraal station (architect Victor Horta, 1936) en het Noordstation.

Bronnen:

Archieven: SAB/PP 3223 (1939-1945), GAS/DS 221-Noordstation.

Publicaties en studies: BORSI, F., *L'ordre monumental. Europe 1929-1939*, Hazan, Parijs, 1986 ; BRUNFAUT, F., *La Jonction*, Ad. Goemaere, Brussel, 1959, pp. 130-133. DEMEY, T., *Chronique d'une capitale en chantier. 2. De l'Expo '58 au siège de la C.E.E.*, Paul Legrain, Brussel, 1992, pp. 149-151. DEMEY, T., *Les gares bruxelloises. Un patrimoine méconnu*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brussel, 1994. CULOT, M. [o.l.v.], *Schaerbeek. Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*, AAM, Brussel, 1980-1982, fiche 1. JACOBS, P., et al, *La Jonction Nord-Midi 1952-2002*, Editions PFT, Brussel, 2002. *Le rail bruxellois en images*, Editions PFT, Brussel, 1994. TOELEN, T., *De grote en kleine geschiedenis van de Kassei. La grande et petite histoire de la Chaussée*, AMVB, Brussel, 2004, pp. 45-46. VAN MEERTEN, M., *Un tunnel sous Bruxelles. Les 50 ans de la jonction Nord-Midi*, Racine, Brussel, 2002 ; <https://monument.heritage.brussels/nl/Schaerbeek/Vooruitgangstraat/80/24192>

Tijdschriften: "Bruxelles entre en gare", *Les Cahiers de La Fonderie*, 24, oktober 1998.

BLOMME, Y., PETIT, J., "Les trois gares de Brussel", *Rythme*, 14, april 1953, pp. 5-15.

Gezien om te worden gehecht aan het besluit van 22 juni 2023

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang

Rudi VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

Sven GATZ



ANNEXE II A L'ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE ENTAMANT LA PROCEDURE D'INSCRIPTION SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE ET N'ENTAMANT PAS LA PROCEDURE DE CLASSEMENT COMME MONUMENT DE LA GARE DU NORD SISE RUE DU PROGRES A SCHAEERBEEK

BIJLAGE II BIJ HET BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING HOUDENDE INSTELLING VAN DE PROCEDURE TOT INSCHRIJVING OP DE BEWAARLIJST EN NIET-INSTELLING VAN DE PROCEDURE TOT BESCHERMING ALS MONUMENT VAN HET NOORDSTATION GELEGEN VOORUITGANGSTRAAT TE SCHAEERBEEK

DELIMITATION DU MONUMENT

AFBAKENING VAN HET MONUMENT



Vu pour être annexé à l'arrêté du 22 juin 2023

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van 22 juni 2023

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion et de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt général

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Algemeen Belang

Rudi VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel

Sven GATZ

