Point 46

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

16/10/2025 - ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE INSCRIVANT SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE COMME MONUMENT DE CERTAINES PARTIES 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 211 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 juin 2023 entamant 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, 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) ;

Vu la notification de l'arrêté précité au collège des bourgmestre et échevins de la commune de Schaerbeek le 06 juillet 2023 ;

Vu la notification du même arrêté aux propriétaires le 06 juillet 2023 ;

16/10/2025 - BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING TOT INSCHRIJVING OP DE BEWAARLIJST ALS MONUMENT VAN BEPALDE DELEN VAN HET NOORDSTATION GELEGEN VOORUITGANGSTRAAT TE SCHAARBEEK

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), artikelen 210 en 211;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 22 juni 2023 houdende instelling van de procedure tot inschrijving op de bewaarlijst als monument van bepaalde delen van het Noordstation (1938-1956) gelegen Vooruitgangstraat in Schaarbeek:
-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).

Gelet op de kennisgeving van het voornoemde besluit aan het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schaarbeek op 06 juli 2023;

Gelet op de kennisgeving van hetzelfde besluit aan de eigenaars op 06 juli 2023 ;

CHANCELLERIE KANSELARIJ

Considérant que la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB) a fait savoir dans un courrier daté du 18.08.23 qu'elle s'oppose à la protection de la gare ou, à tout le moins, propose que l'inscription sur la liste de sauvegarde soit limitée aux seuls éléments présentant un réel intérêt patrimonial et dont l'inscription ne gêne pas le maintien et la modernisation future de la gare de Bruxelles-Nord en tant que gare internationale, sûre et accessible ;

Considérant que la SNCB avance les arguments suivants :

-les motifs mis en avant dans l'annexe I de l'arrêté sont assez communs et ne démontrent pas l'intérêt suffisant et particulièrement remarquable de certains éléments de la gare du Nord ;

- de nombreux travaux étaient déjà réalisés lors de la notification de la procédure et d'autres sont en cours, notamment des travaux concernant des équipements de quai repris dans l'arrêté (nouvelles horloges, 50 % des bancs en bois remplacés, panneaux d'affichage remplacés, vernis placé sur les anciennes cabines téléphoniques ainsi qu'un film translucide, etc.) ;

- l'inscription sur la liste de sauvegarde d'une partie de la gare du Nord empêchera l'exécution des missions de service public de la SNCB (transport intérieur et transfrontalier de voyageurs, entretien et gestion de la gare, activités de sécurité, etc.) dans la mesure où celle-ci aura de gros impacts sur les travaux en cours et futurs ainsi que, plus généralement, sur l'exploitation de la gare et donc sur l'exécution des missions de service public. Certains travaux devront faire l'objet d'un avis préalable de la CRMS et/ou d'un permis unique. Cette complexification des démarches ainsi que les solutions patrimoniales qui devront être étudiées entraîneront très probablement des retards et auront un impact négatif sur la gare ;

- l'objet de la procédure d'inscription sur la liste de sauvegarde n'est pas clairement établi. Il en va de même pour la nature des biens impactés (mobiliers/immobiliers). Cela concerne notamment la salle des pas perdus, la salle de l'ancien Musée, les bureaux du troisième étage ou encore la tour de l'horloge ;

Overwegende dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) in een brief van 18.08.23 te kennen heeft gegeven dat ze gekant is tegen de vrijwaring van het station of, op zijn minst, voorstelt om de inschrijving op de bewaarlijst te beperken tot enkel die elementen die een reële erfgoedwaarde hebben en waarvan de inschrijving het behoud en de toekomstige modernisering van het station Brussel-Noord als internationaal, veilig en toegankelijk station niet in de weg staat;

Overwegende dat de NMBS de volgende argumenten aanvoert :

-de in bijlage I bij het besluit aangevoerde redenen zijn vrij algemeen en tonen niet aan dat bepaalde elementen van het Noordstation van voldoende waarde of bijzonder merkwaardig zijn;

- Een groot deel van de werkzaamheden was al uitgevoerd ten tijde van de kennisgeving van de procedure, en andere werkzaamheden zijn in uitvoering, met name werkzaamheden aan de perron-uitrusting die in het besluit wordt genoemd (nieuwe klokken, vervanging van 50% van de houten banken, vervanging van mededelingenborden, vernis op de oude telefooncellen en doorschijnende folie, enz);

- de inschrijving op de bewaarlijst van een deel van het Noordstation zal de uitvoering van de taken van openbare dienst van de NMBS verhinderen (binnenlands en grensoverschrijdend reizigersvervoer, onderhoud en beheer van het station, bewakingsactiviteiten, ...) dit zal een grote impact hebben op de lopende en toekomstige werken en, meer algemeen, op de werking van het station en dus op de uitvoering van de taken van openbare dienst. Voor bepaalde werken is een voorafgaand advies van de KCML en/of een omgevingsvergunning nodig. De complexiteit van deze procedures en de erfgoedoplossingen die moeten worden bestudeerd, zullen hoogstwaarschijnlijk leiden tot vertragingen en een negatieve impact hebben op het station;

- het voorwerp van de procedure tot inschrijving op de bewaarlijst is niet duidelijk vastgesteld. Hetzelfde geldt voor de aard van de betrokken goederen (roerende en onroerende). Dit geldt met name voor de Salle des Pas Perdus, de Oude Museumzaal, de kantoren op de derde verdieping en de klokkentoren;

CHANCELLERIE
KANSELARIJ

Considérant que ces remarques et observations peuvent être rencontrées comme suit :

- la SNCB remet en question la valeur patrimoniale particulièrement remarquable de la gare du Nord mais n'avance aucun contre argument qui permettrait de remettre en question cet intérêt. Elle ne précise pas non plus quels seraient les éléments qui, pour elle, présentent un intérêt patrimonial réel ;

- la gare du Nord a subi depuis sa construction quelques transformations et travaux de modernisation identifiables et repérables (notamment les caves, locaux techniques, bureaux, ancien Salon royal, passages souterrains vers les quais, guichets de la salle des pas perdus, ancien buffet dans l'aile nord), mais ceux-ci ne portent pas atteinte à son intégrité, ni aux éléments essentiels qui déterminent sa qualité architecturale, sa typologie, sa fonction originelle et son intérêt patrimonial particulièrement remarquable ;

- l'inscription sur la liste de sauvegarde est une mesure de protection qui apparait adaptée à la Gare du Nord qui relève du patrimoine ferroviaire ; au contraire du classement qui interdit toute démolition, même partielle, utilisation ou modification d'usage non conformes aux intérêts patrimoniaux, ou son déplacement, 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;

- l'étendue de la protection est limitée aux parties dites essentielles et/ou éléments d'origine de la gare du Nord tels qui sont visés par l'article 1er et décrits dans l'annexe I du présent arrêté ;

Considérant que l'intérêt particulièrement remarquable de la gare relève de plusieurs motifs précisés et décrits dans l'annexe I du présent arrêté ;

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 dat deze opmerkingen en observaties als volgt kunnen worden beantwoord:

- De NMBS trekt de bijzonder opmerkelijke erfgoedwaarde van het Gare du Nord in twijfel, maar voert geen tegenargumenten aan op basis waarvan deze waarde in twijfel kan worden getrokken. De NMBS preciseert evenmin welke elementen zij van echt erfgoedbelang acht;

- sinds de bouw heeft het Noordstation een aantal identificeerbare en opspoorbare verbouwingen en moderniseringswerken ondergaan (met name de kelders, technische ruimtes, kantoren, het voormalige Koninklijke Salon, ondergrondse gangen naar de perrons, loketten in de Salle des Pas Perdus en het voormalige buffet in de noordelijke vleugel), maar deze doen geen afbreuk aan de integriteit of de essentiële elementen die bepalend zijn voor de architecturale kwaliteit, typologie, oorspronkelijke functie en de bijzonder merkwaardige erfgoedwaarde;

- de inschrijving op de bewaarlijst is een vrijwaringsmaatregel die meer aangepast is voor het Noordstation dat deel uitmaakt van het spoorweg erfgoed, dit in tegenstelling tot een bescherming, die elke sloop verbiedt, zelfs gedeeltelijk, gebruik of verandering van gebruik dat niet in overeenstemming is met de erfgoedwaarden, of verplaatsing. Het laat een grotere flexibiliteit toe in het beheer door de verplichtingen die beperkt zijn tot het in goede staat houden van het eigendom (art. 214 van het BWRO) en het laat belangrijke veranderingen aan het goed toe;

- de omvang van de bescherming is beperkt tot de zogenoemde essentiële onderdelen en/of originele elementen van het Noordstation als bedoeld in artikel 1 en beschreven in bijlage I bij dit besluit;

Overwegende dat de bijzonder opmerkelijke waarde van het station voortvloeit uit verschillende redenen die zijn gespecificeerd en beschreven in bijlage I bij dit besluit;

Overwegende dat de inschrijving op de bewaarlijst een wettelijke erkenning is van de bijzonder opmerkelijke architecturale en erfgoedwaarde van het Noordstation, waardoor de eigenaar kan profiteren van het advies van de technische diensten van het gewest om het goed te ondersteunen bij toekomstige transformaties, met inachtneming van de hoge erfgoedwaarde;

CHANCELLERIE
KANSELARIJ

Considérant que l'inscription du bien sur la liste de sauvegarde ne met nullement en cause la possibilité d'adapter le bâtiment pour autant que soient respectées les caractéristiques architecturales essentielles de celui-ci ;

Considérant que la souplesse de gestion permise par l'inscription sur la liste de sauvegarde permettra la poursuite des activités de cette importante gare pour voyageurs qu'est la gare du Nord, qui doit pouvoir être adaptée en termes de fonctionnement et de sécurité, et selon les exigences et contraintes techniques en la matière ;

Considérant que l'inscription sur la liste de sauvegarde permet d'envisager des transformations plus conséquentes, voire la démolition de certaines parties (au contraire du classement), tout en garantissant un suivi et un accompagnement par des spécialistes ;

Considérant que les parties dites essentielles de la gare visés par la mesure de protection ont été clarifiées dans le présent arrêté afin de répondre à la demande de la SNCB ;

Considérant que parmi ces éléments essentiels figurent les quais car ils font intrinsèquement partie de la typologie de la gare, qu'ils conservent leurs caractéristiques principales dont leurs aménagements incluant notamment un mobilier fixe qui en fait partie intégrante, à savoir des auvents, des cabines téléphoniques, des bancs en bois massif avec et sans repose arrière ;

Considérant qu'il y a lieu de préciser à ce propos que la SNCB a malheureusement récemment entrepris le remplacement de certains bancs en bois d'origine par de nouveaux en métal ; que ces bancs métalliques ne sont bien évidemment pas visés par la mesure de protection au vue de leur absence d'intérêt patrimonial ;

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

Après délibération,

Arrête :

Article 1er – Sont inscrites sur la liste de sauvegarde comme monument certaines parties de la gare du Nord (1938-1956) sise

Overwegende dat de inschrijving op de bewaarlijst van het goed op geen enkele manier de mogelijkheid om het gebouw aan te passen in twijfel trekt, zolang de essentiële architecturale kenmerken worden gerespecteerd;

Overwegende dat de soepelheid in het beheer die mogelijk wordt gemaakt door de inschrijving op de bewaarlijst, de voortzetting mogelijk maakt van de activiteiten in dit belangrijke passagiersstation, dat het Noordstation is, dat moet kunnen worden aangepast in termen van exploitatie en veiligheid, en in overeenstemming met de technische eisen en beperkingen in dit gebied;

Overwegende dat de inschrijving op de bewaarlijst het mogelijk maakt om grotere veranderingen te overwegen, of zelfs de sloop van bepaalde delen (in tegenstelling tot bescherming), terwijl monitoring en ondersteuning door specialisten gegarandeerd is;

Overwegende dat de zogenoemde essentiële onderdelen van het station waarop de vrijwaringsmaatregel betrekking heeft, in dit besluit zijn verduidelijkt om tegemoet te komen aan het verzoek van de NMBS;

Overwegende dat de perrons behoren tot deze essentiële elementen, aangezien ze een intrinsiek onderdeel vormen van de typologie van het station, en ze hun belangrijkste karakteristieken behouden hebben, met inbegrip van hun inrichting, in het bijzonder het vaste meubilair dat er integrerend deel van uitmaakt, d.w.z. luifels, telefooncellen, massief houten banken met en zonder rugleuning;

Overwegende dat in dit verband er op moet worden gewezen dat de NMBS onlangs helaas enkele van de oorspronkelijke houten banken heeft vervangen door nieuwe metalen banken; deze metalen banken vallen uiteraard niet onder de beschermingsmaatregel omdat ze geen erfgoedwaarde hebben;

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

Na beraadslaging,

Besluit:

Artikel 1 – Worden ingeschreven op de bewaarlijst als monument bepaalde delen van het Noordstation (1938-1956) gelegen

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 (à partir du premier étage) ;
-les façades en pierre naturelle et en briques beiges d'origine – 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) ;
-toutes les toitures ;
-la totalité de la salle des pas perdus (à hauteur des niveaux 0 et +1), 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 tournants 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 et qui incluent notamment le mobilier fixe d'origine à savoir : les auvents, les salles d'attente ou abris, les anciennes cabines téléphoniques en bois, les bancs en bois massif.
Le bien est connu au cadastre de Schaerbeek, 8e division, section E, parcelles 1/06A, 2N14 (partie), A14/09A (partie).
La délimitation du monument figure à l'annexe II du présent arrêté.

Art. 2 – Le Ministre qui a les Monuments et Sites dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 16/10/2025

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

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

Vooruitgangstraat in Schaarbeek, 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 (vanaf de eerste verdieping;
-de oorspronkelijke 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;
- alle daken;
-de totaliteit van de Salle des Pas Perdus (ter hoogte van de niveaus 0 en +1), 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 draaiende toegangstrappen, mezzanine en balustrades, alsmede de kantoren op de derde verdieping, in het aangrenzende gebouw aan de noordzijde
-de zeven perrons en de bijbehorende oorspronkelijke voorzieningen die er integrerend deel van uitmaken (luifels, wachtkamers of schuilhuisjes, de voormalige houten telefooncellen, massiefhouten banken).
Het goed is bekend ten kadaster van Schaarbeek, afdeling 8, sectie E, percelen 1/06A, 2N14 (deel), 14/09A (deel).
De afbakening van het monument is opgenomen in bijlage II van dit besluit.

Art. 2 – De Minister bevoegd voor Monumenten en Landschappen, wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 16/10/2025

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,

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

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
24-10-2025
Chancellerie - Kanselarij
Yassine EL HAMMADI

CHANCELLERIE
KANSELARIJ

ANNEXE I A L'ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE INSCRIVANT SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE COMME MONUMENT DE CERTAINES PARTIES DE LA GARE DU NORD SISE RUE DU PROGRÈS À SCHAERBEEK

Réf. cadastrale : Schaerbeek, 8e division, section E, parcelles 1/06A, 2N14 (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.

CHANCELLERIE
KANSELARIJ

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 (Entrepreneur : Marbrerie Focant de Wellin).. 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. Le mobilier récent qui s'y trouve n'est pas visé par cette mesure de protection.

A l'intérieur de la **tour**, chaque étage, accessible par un escalier (granito et béton), conserve sa structure d'origine. Les étages inférieurs, à l'origine destinés à accueillir des bureaux, ont leur sol et leurs murs carrelés tandis que les étages 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, leur aménagement et leur mobilier :

La gare du Nord étant une gare importante, elle compte sept quais desservant douze voies surélevées par rapport au niveau des rues du Progrès et d'Aerschot. Ces quais conservent leur aménagement originel qui se compose de longs auvents de béton en V sur piliers qui abritent divers volumes parementés de briques beiges : cages d'escalier (et escalators), monte-charges pour les bagages aux extrémités, anciennes cabines téléphoniques en bois et abris fermés ou ouverts. Les quais ont également conservés un certain nombre de bancs en bois massif (avec et sans repose arrière) d'origine.

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 les importantes modifications qui en ont profondément changé l'aspect d'origine).

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ

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 XIXe 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.

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
KANSELARIJ

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.

Dès l'extérieur, la gare du Nord s'impose par sa sobriété, ses lignes claires et son volume parfait. Ses quais ont été dessinés pour s'accorder avec ce caractère sobre et monumental tout en ayant reçu toutes les commodités de l'époque pour accueillir les voyageurs dans des conditions optimales. Ils ont en effet été conçus de manière à abriter ces voyageurs des intempéries et à leur assurer le plus grand confort dans la mesure où y ont été intégrés des salles d'attente autrefois chauffées en hiver, de larges abris et cloisons coupe-vent, un mobilier sobre et de qualité incluant des bancs en bois massif, des cabines téléphoniques conservant leur porte caractéristique. L'ensemble est protégé par de vastes auvents de béton dont les piliers en V affichent une forme dynamique et décorative qui rappelle le style Expo 58. Les sols des salles d'attente et la plupart des murs sont recouverts de carrelages et de briques de ton jaune ocre associés à la pierre bleue, des matériaux de qualité qui soulignent le caractère homogène de l'ensemble.

Les gares que construit par la suite la SNCB adopteront les codes de l'architecture fonctionnelle qui se développe parallèlement au style Expo 58. Moins séduisantes ou attractives, elles se caractériseront par une plus grande simplification dans le choix des matériaux et moins d'audace dans l'architecture (béton apparent et murs-rideaux), ce qui souligne encore l'intérêt de la préservation et de la mise en valeur de ce patrimoine remarquable qu'est 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 ; DE BOT, H., *Architecture des gares en Belgique*, t. II, 1914-2003, Brepols, 2003 ; 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, pp. 61-80 ; 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 16/10/2025

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

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
24-10-2025
Chancellerie - Kanselarij
Yassine EL HAMMADI

CHANCELLERIE KANSELARIJ

BIJLAGE I BIJ HET BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING TOT INSCHRIJVING OP DE BEWAARLIJST ALS MONUMENT VAN BEPAALDE DELEN VAN HET NOORDSTATION GELEGEN VOORUITGANGSTRAAT TE SCHAARBEEK

Kadastrale gegevens: Schaarbeek, afdeling 8, sectie E, percelen 1/06A, 2N14 (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 von 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.

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING

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 vrijwaring.

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 (aannemer: Marmerbewerker Focant uit Wellin). 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. Het recente meubilair dat er zich bevindt maakt geen deel uit van deze vrijwaringsmaatregel.

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

Op verschillende plaatsen zijn granito 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 vrijwaring.

De perrons, hun oorspronkelijke inrichting en hun meubilair:

Het Noordstation, dat een belangrijk station is, heeft zeven perrons naar twaalf sporen die hoger liggen dan het niveau van de Vooruitgangstraat en de Aarschotstraat. Deze perrons hebben hun oorspronkelijke inrichting behouden die bestaat uit 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 houten telefooncabines en gesloten of open wachthuisjes. De perrons hebben ook een deel van hun oorspronkelijke massief houten banken (met en zonder rugleuning) bewaard.

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 vrijwaringsmaatregel vanwege hun belangrijke wijzigingen).

CHANCELLERIE
KANSELARIJ

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 von 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,

KANSELARIJ

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.

Vanaf de buitenkant valt het Noordstation op door zijn soberheid, heldere lijnen en perfecte volume. De perrons werden ontworpen om dit sobere, monumentale karakter te evenaren, terwijl ze tegelijkertijd alle voorzieningen van die tijd hadden om passagiers in optimale omstandigheden te verwelkomen. Ze werden ontworpen om reizigers te beschermen tegen de elementen en hen het grootste comfort te bieden, met wachtruimtes die vroeger in de winter verwarmd werden, grote afdaken en winddichte scheidingswanden, eenvoudig meubilair van hoge kwaliteit waaronder massief houten banken, en telefooncellen die nog steeds hun karakteristieke deuren hebben. Het hele gebied wordt beschermd door grote betonnen luifels waarvan de V-vormige pilaren dynamisch en decoratief zijn en doen denken aan de stijl van Expo 58. De vloeren van de wachtkamers en de meeste muren zijn bedekt met okergeel tegelwerk en baksteen gecombineerd met arduin, kwaliteitsmaterialen die het homogene karakter van het geheel benadrukken.

De stations die later door de NMBS werden gebouwd, namen de codes van de functionele architectuur over die zich parallel met de stijl van Expo 58 ontwikkelde. Ze waren minder verleidelijk of aantrekkelijk en werden gekenmerkt door een meer vereenvoudigde materiaalkeuze en een minder gedurfde architectuur (zichtbeton en gordijngevels), wat het belang onderstreept van het behoud en de opwaardering van het merkwaardige erfgoed dat het Noordstation is.

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 ; DE BOT, H., Architecture des gares en Belgique, t. II, 1914-2003, Brepols, 2003 ; 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, p. 61-80; 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/Schaarbeek/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 16/10/2025

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,

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
24-10-2025
Chancellerie - Kanselarij
Yassine EL HAMMADI

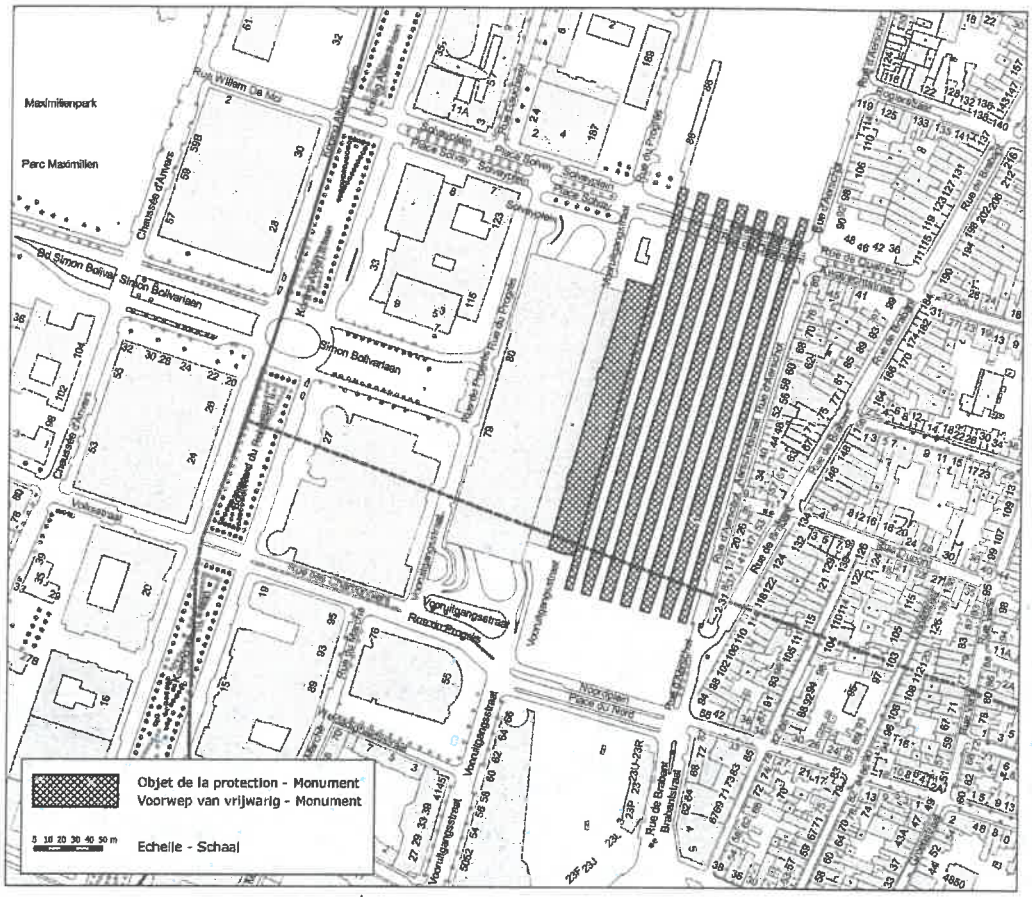
Sven GATZ

CHANCELLERIE
KANSELARIJ

ANNEXE II A L'ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE INSCRIVANT SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE COMME MONUMENT LA GARE DU NORD SISE RUE DU PROGRÈS À SCHAERBEEK

BIJLAGE II BIJ HET BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING HOUDENDE TOT INSCHRIJVING OP DE BEWAARLIJST ALS MONUMENT HET NOORDSTATION GELEGEN VOORUITGANGSTRAAT TE SCHAARBEEK

DELIMITATION DU MONUMENT **AFBAKENING VAN HET MONUMENT**



Vu pour être annexé à l'arrêté du, 16/10/2025

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van 16/10/2025

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

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
24-10-2025
Chancellerie - Kanselarij
Yassine EL HAMMADI

CHANCELLERIE
KANSELARIJ