



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

**Bruxelles Urbanisme et Patrimoine**

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

Mont des Arts, 10-13  
B - 1000 BRUXELLES

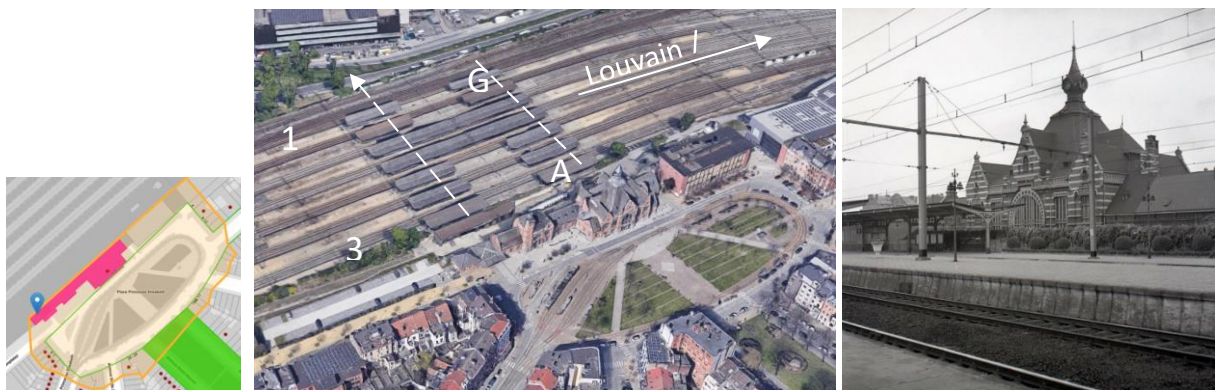
Bruxelles, le 16/01/2024

N/Réf. : **SBK20089\_719\_PUN**      **SCHAERBEEK. Place Princesse Elisabeth 5 - Gare de Schaerbeek**  
Gest. : **A. Heylen**      (classé comme monument pour totalité)  
Corr DPC: **C. Criquillon**      **PERMIS UNIQUE** : Rénover le complexe des quais de la gare de  
NOVA : **04/PFU/1922602**  
Corr DU: **A. Streulens et G. Kump**      Schaerbeek

**Avis conforme de la CRMS**

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre courrier du 21/12/2023, nous vous communiquons *l'avis conforme favorable sous conditions* émis par notre Assemblée en sa séance du 10/01/2024, concernant la demande sous rubrique.



Localisation patrimoniale (© Brugis), vue globale de la gare et des quais (© Google Streetview)  
et zone des quais vers 1960-1970 (photographie ancienne issue de l'étude historique jointe à la demande)

**CONTEXTE PATRIMONIAL ET DEMANDE**

*L'arrêté du 10/11/1994 classe comme monument la totalité de la gare de Schaerbeek, y compris le dépôt de bagages et les auvents des quais.*

Réalisée en deux phases selon les plans l'architecte Frans J. Seulen, la gare est composée d'une première construction datant de 1887 et de son importante extension conçue en 1913, mais réalisée après la Première Guerre. Comme illustré par la notice historique jointe à la demande, le projet de 1913 prévoyait à l'arrière de la gare l'aménagement de 8 quais chacun desservi par 4 tunnels, 5 escaliers et 4 ascenseurs. Les quais devaient être recouverts d'auvents de 300 m de long et équipés de salles d'attente. Leur configuration actuelle résulte des travaux entamés dans les années 1920, selon un projet revu à la baisse pour des raisons

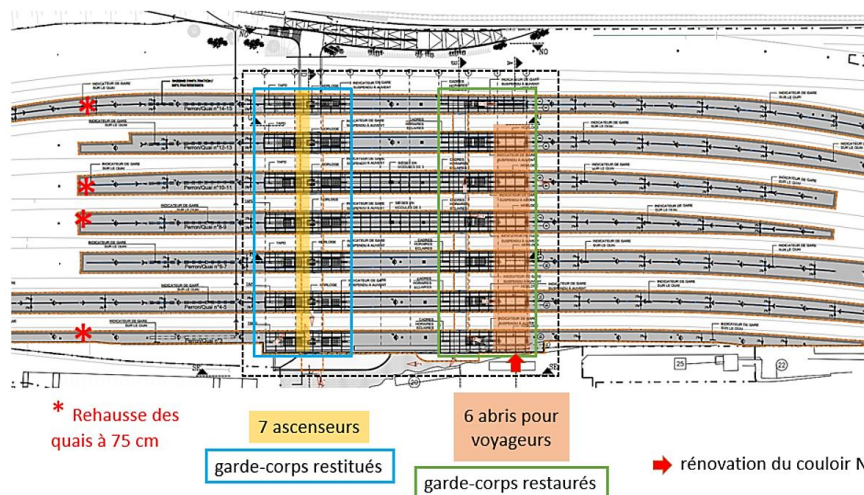
1/5

budgétaires. Ayant subi plusieurs transformations, quasi tous les auvents sont aujourd’hui conservés, mais ils présentent un aspect globalement délabré.

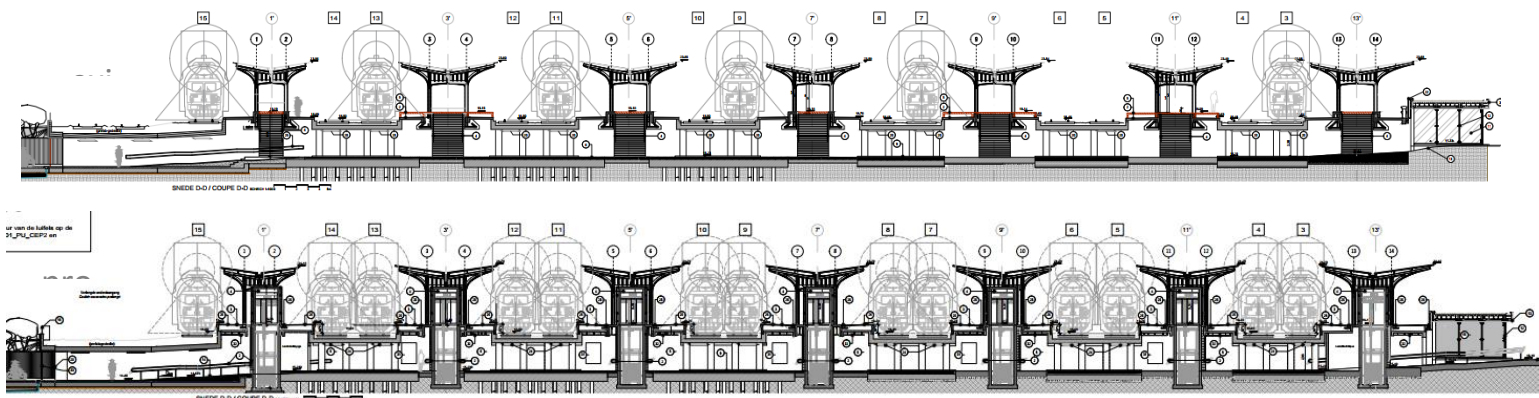


Portiques simples et doubles, état existant, photos jointes à la demande

En sa séance du 2/06/2021, la CRMS avait émis un avis de principe favorable sous conditions sur l’avant-projet concernant la requalification des auvents et des autres éléments patrimoniaux présents sur les quais [https://crms.brussels/sites/default/files/avis/674/SBK20040\\_674\\_PREAL\\_GareSchaerbeek\\_auvents.pdf](https://crms.brussels/sites/default/files/avis/674/SBK20040_674_PREAL_GareSchaerbeek_auvents.pdf)



Plan des interventions joint à la demande, annoté par la CRMS



Plans de coupes transversales au droit du couloir sud : situations existante et projetée

La présente demande de permis associe cette revalorisation des auvents à la dernière phase de rénovation de la zone des quais, y compris leur mise aux normes ainsi que leur ouverture aux personnes à mobilité réduite.

La demande concerne :

- la rénovation des quais avec prolongement et rehausse à 75cm là où nécessaire ;
- l'installation de 7 ascenseurs donnant accès aux quais depuis le couloir sud ;
- la restauration des auvents, pour remédier aux désordres constatés (corrosion à la base des portiques, corrosion de surface et expansive du métal, déformations des structures, revêtements de toiture et évacuations d'eau déficients) ;
- l'intégration sous les auvents d'espaces d'attente et de cloisons coupe-vent ;
- la rénovation des couloirs sous voies nord et sud et des escaliers d'accès ;
- le renouvellement des équipements techniques, des finitions et de l'éclairage ;
- la construction de locaux techniques et l'amélioration des rampes d'accès aux couloirs sous voies.

## AVIS

***La CRMS émet sur la demande un avis conforme favorable sous conditions.***

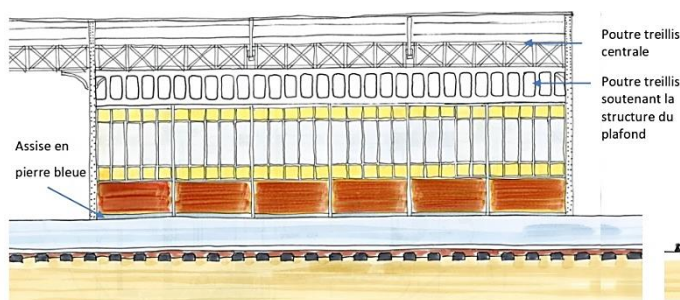
Elle se réjouit de constater que la requalification des quais intègre la restauration des auvents, éléments identitaires de la gare de Schaerbeek qui demeure l'une des dernières en Belgique à avoir préservé ses couvertures de quais anciennes. C'est une réelle plus-value patrimoniale.

Cependant, à ces interventions de restauration et restitution d'éléments historiques, caractérisées par un grand respect du patrimoine, le projet mêle des dispositifs standardisés, interchangeables et peu intégrés, tels les nouveaux ascenseurs, certains revêtements de sol ou les futurs éclairages. La CRMS demande à la SNCB de reconsidérer ces interventions et de les dessiner sur mesure avec le niveau de composition, de détail et de qualité, en faveur d'un ensemble intégré, cohérent et global, tenant compte des caractéristiques architecturales et patrimoniales spécifiques du lieu.

Ceci est d'autant plus important que les quais servent d'accès et de signe distinctif pour les visiteurs du musée Trainworld aménagé dans la gare. Par ailleurs, la rénovation déjà réalisée à ses abords introduit déjà une esthétique radicalement différente du langage historique des bâtiments classés, et il ne faudrait pas continuer à juxtaposer des vocabulaires sans dialogue subtil et équilibré lors des aménagements futurs (tunnel sud rénové, le local vélos traité de lattis en bois, etc.) au risque de perdre la valeur d'ensemble.

La CRMS demande donc d'améliorer le projet et formule les demandes concrètes suivantes. L'ensemble des documents complémentaires, détails et fiches techniques et les dessins d'exécution ainsi que les échantillons et mock-up devront être soumis à l'accord préalable de la cellule travaux de la DPC.

***\* Au sujet des auvents, opter pour une finition des éléments métalliques présentant un rendu traditionnel, en évitant le thermolaquage proposé, et affiner le choix des teintes sur base des recherches stratigraphiques (à compléter en atelier).***



De manière globale, le projet de restauration / restitution des auvents, des garde-corps ainsi que des abris pour voyageurs et parois coupe-vent constitue un élément très positif du dossier et n'appelle pas de remarques.

*Esquisse des abris pour voyageurs restitués (issue de l'avant-projet présenté en 2021)*

En revanche, la technique du thermolaquage proposée comme couche de finition conférerait un rendu très lisse aux structures des auvents. La Commission demande d'optimiser le projet sur ce point qui jouera un rôle déterminant pour l'aspect final de l'ensemble restauré (par exemple appliquer la peinture à la brosse).

**\* Au sujet des ascenseurs : développer une solution sur mesure où la composition, les matériaux et les couleurs sont en adéquation/dialogue avec l'esthétique de la gare, et en particulier avec celle des auvents.** Comme mentionné ci-devant, le choix du vocabulaire proposé pour les ascenseurs, avec des parois en tôle perforée, est patrimonielement peu adéquat. La Commission est défavorable à cette option et demande de poursuivre ce volet du dossier afin d'intégrer les contraintes techniques à une cohérence architecturale mieux appropriée.



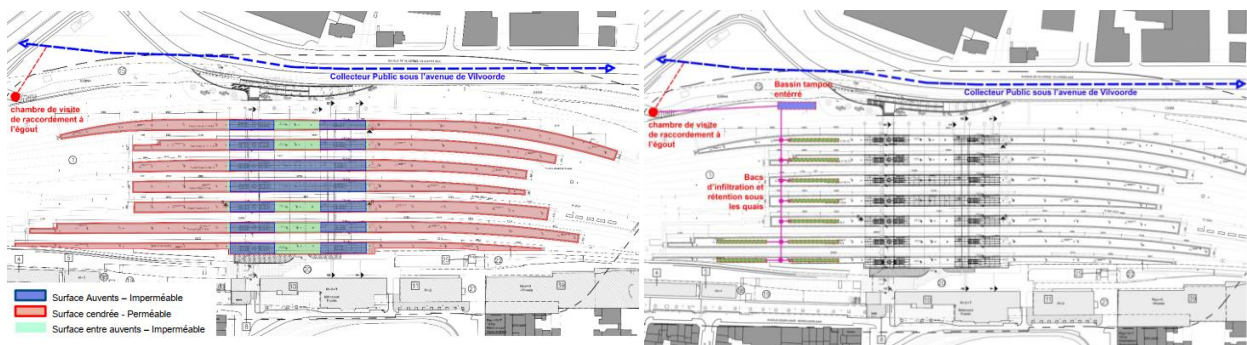
Projet d'ascenseur à intégrer aux quais (dessin joint à la demande)

**\* Au sujet du projet d'éclairage : compléter le dossier et renseigner un projet d'ensemble, pensé en cohérence avec les éléments patrimoniaux de la gare, y compris pour les luminaires envisagés dans les zones non couvertes,** pour lesquels le dossier ne comprend pas d'informations. À ce sujet, la Commission renvoie aux photos historiques qui attestent de la présence de luminaires sur pieds sur les parties non couvertes des quais.



Situation des quais vers 1940 photographie ancienne issue de l'étude historique jointe à la demande

**\* Au sujet des revêtements des quais : spécifier la nature et le type de matériaux, significativement réduire le degré d'imperméabilisation des quais et conserver un revêtement perméable sur les tronçons non recouverts latéraux.**



Revêtements et aménagement des quais, plans des situations existante et projetée joints à la demande

Au vu des efforts consentis pour restaurer les auvents, il est important de respecter aussi les revêtements historiques des quais, qui étaient très probablement similaires aux actuels, avec un revêtement en dur sous les auvents et une couche perméable sur les zones non couvertes. Des sondages restent à prévoir pour mieux documenter les états successifs des sols. Les choix définitifs devront être déterminés au regard de l'évolution historique des quais, mais aussi de leur importance environnementale.



Revêtement perméable de la zone non couverte, photo ancienne issue de l'étude historique jointe à la demande


Selon la note explicative jointe au dossier, l'on adopterait une finition « de type dalles », ce qui entraînerait une imperméabilisation de l'ensemble des quais sur une surface totale de 19.780 m<sup>2</sup> (contre 6.270 m<sup>2</sup> actuellement, soit une augmentation de 13.510 m<sup>2</sup>). Cette nouvelle imperméabilisation sur plus de 1.3 ha nécessiterait la mise en place d'infrastructures lourdes (bacs d'infiltration et de rétention sous chacun des quais), aboutissant finalement à un rejet considérable des eaux de pluie dans les égouts. Ce parti s'écarte non seulement de l'état 'historique' présumé des quais, mais elle est également difficile à justifier d'un point de vue climatique et de durabilité, puisqu'on renonce à une zone d'infiltration.

**\* *Au sujet des équipements, compléter le dossier en fournissant des informations détaillées sur la nouvelle signalétique et le mobilier à prévoir sous les auvents et sur les zones non couvertes des quais: abris, bancs, poubelles, etc. Le choix de ces éléments devra concorder avec l'esthétique d'ensemble de la gare classée.***

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.



A. AUTENNE  
Secrétaire



C. FRISQUE  
Président f.f.

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