

Architectes des chemins de fer

Nom : Ingénieurs/Architectes des chemins de fer

Domaine professionnel : Architecture

Compétences : Conception des gares

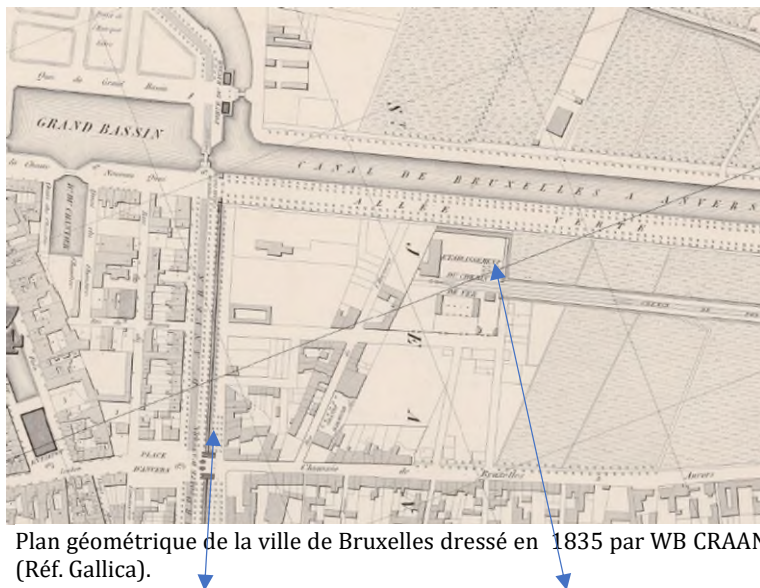
Missions : Dessin et conception des gares

En quelques mots : Depuis les premiers baraquements en bois qui faisaient usage de gares, l'architecture des gares a évolué au fil du temps. Et les concepteurs de ces bâtiments de voyageurs seront soit des architectes indépendants, soit des architectes officiels, soit des architectes appartenant aux entreprises ferroviaires.



"Alost. Station du chemin de fer" Œuvre de l'architecte Jean-Pierre Cluysenaar, 1853 (Réf. 2206)

Contexte historique



Plan géométrique de la ville de Bruxelles dressé en 1835 par WB CRAAN (Réf. Gallica).

Enceinte de la ville

Emplacement de la gare

Le 5 mai 1835, la ligne de chemin de fer reliant Bruxelles et Malines était inaugurée en grande pompe. Le réseau s'étend rapidement. Le train entre dans les villes et va entraîner une importante transformation du paysage urbain !

Pour assurer un minimum de confort aux voyageurs, des abris vétustes, sortes de baraquements en bois flanqués de quais des plus rudimentaires sont construits¹. Les premiers emplacements choisis pour les bâtir se situent essentiellement en dehors des enceintes des villes².

¹ Ce sont des constructions rudimentaires en bois qui sont construites afin de ne pas gêner le tir des artilleurs et qui peuvent être rapidement détruites par le feu en cas de conflit.

² Les bâtiments étaient souvent construits hors des enceintes des villes jusqu'à l'abolition de l'octroi, en 1860.

Le long des nouvelles lignes, les haltes et les stations vont se multiplier pour satisfaire les besoins des nouveaux faubourgs et la croissance du trafic de marchandises.

Peu à peu, la gare devient le centre économique des villes et des architectes de renom vont s'atteler à la construction de bâtiments remarquables.

Gares et tendances architecturales au XIXe siècle

Les premiers bâtiments de gare sont donc des baraques en bois comme à Bruxelles-Allée Verte (voir carte plus haut). On estime que la première gare construite en pierres est vraisemblablement le bâtiment de Malines³, achevé en 1838, mais dont on ne connaît pas l'architecte !

La plupart des gares urbaines du XIX siècle proposent deux espaces distincts : le hall des voies proprement dit et la zone où les voyageurs arrivent.

Le premier était généralement l'expression des nouvelles attentes technologiques auxquelles l'ingénieur pouvait satisfaire au maximum. Si une station était couverte, la toiture devait être assez haute pour que les passagers ne soient pas accommodés par la fumée et la chaleur des locomotives à vapeur. D'où des hall immenses imaginés par des ingénieurs ! Ces constructions métalliques, souvent audacieuses, illustrent la confiance dans les nouvelles techniques de construction et l'arrivée de nouveaux matériaux comme l'acier et du verre qui vont être pleinement exploités. À l'opposé de ces hall se dressait l'entrée de la station qui offrait une façade rassurante, de style traditionnel, pleine de détails avec des réminiscences du passé et œuvre d'architectes.



Carte postale de la gare de Bruxelles-Luxembourg (Réf. Z12747)

À l'opposé de ces hall se dressait l'entrée de la station qui offrait une façade rassurante, de style traditionnel, pleine de détails avec des réminiscences du passé et œuvre d'architectes.

Avec l'évolution des techniques, l'architecture de la station même s'adapte et se modernise. Les styles architecturaux de l'époque vont influencer architectes et ingénieurs.

Au XIXe siècle, le style d'architecture dominant est le Néoclassicisme, un style qui combine des éléments de l'architecture romaine et grecque et privilégie l'harmonie, les formes linéaires et la symétrie. Il sera la norme des premières gares (Louvain 1843, Bruxelles-Luxembourg 1855).

Dès 1844, l'Etat va progressivement concéder la construction de lignes nouvelles à des compagnies privées. Chaque entreprise voudra alors créer sa propre marque de fabrique et certaines d'entre elles vont faire également appel à des architectes réputés. Les gares de la compagnie Nord-Belge seront quant à elles d'inspiration française.

Pendant la période 1860-1875, plusieurs gares sont construites dans un style néo-Renaissance flamande qui va évoluer vers le néo-gothique vers la fin du XIXe siècle.

³ La bâtiment était situé près de la colonne milliaire matérialisant le point central du réseau de 1835.

Vers 1860, plusieurs gares doivent déjà être remplacées. La seconde moitié du XIXe siècle verra aussi la construction de gares monumentales (Bruxelles-Midi 1869, Anvers-Central 1895) qui présentent un style éclectique.

En dehors des grandes villes, les gares sont construites d'après des plans-types qui sont imposés par l'Etat. Les plans type évolueront au cours du temps.

Il est à noter que la conception même de la gare en tant que bâtiment destiné aux voyageurs n'est pas celle d'aujourd'hui ! A l'époque, la gare se doit d'illustrer la grandeur de la ville ! Architecte et ingénieur recherchent principalement à mettre en valeur la qualité esthétique du bâtiment de gare plutôt qu'à répondre aux besoins des usagers, comme c'est le cas actuellement.

Nous n'allons pas pouvoir nous attarder sur tous les architectes ni toutes les gares du pays. Nous allons tenter de présenter quelques architectes qui ont marqué l'architecture de gares du XIXe et du XXe siècle en Belgique.

Les premiers architectes des stations



Carte postale de la première gare de Malines de 1838 (Réf. Z01352A)

On ne connaît pas avec certitude l'identité des architectes des premières stations. Ce sont des bâtiments fonctionnels et dépouillés, exempts de tout luxe, conçus probablement par des ingénieurs. Ces premières stations ont un caractère purement utilitaire.

La première gare en pierres connue est celle de Malines, dont la construction démarre en 1836, vraisemblablement.

Faute de signatures et de dates sur les plans, on ne peut qu'offrir une estimation de datation et d'auteurs des premiers bâtiments de gare. On se base alors sur des représentations datées ou datables pour s'aider.

On constate des ressemblances entre certaines gares comme ici, les gares de Louvain (Louvain I, 1843), Termonde (Termonde I, 1844) et Tirlemont (1844) avec leur petit clocheton coiffant le corps central. Ces plans seraient-ils l'œuvre de la même personne ? Aucune idée ! On ne connaît même pas le nom de l'architecte !



Lithographie de la première gare de Louvain, 1843 (Réf. 2201)



Carte postale de la gare de Tirlemont (Réf. Z12733)



Lithographie de la première gare de Bruges en 1844 (Réf. IFA026)



Carte postale de la gare de Bruxelles-Midi (Réf. Z01450)

Suite à la fin de l'octroi ⁴, en 1860, Léopold Ier signe le démantèlement des fortifications des villes. La gare fait son entrée dans les villes et s'agrandit, répondant ainsi aux besoins des voyageurs de plus en plus nombreux. C'est le début des grandes gares urbaines...et l'entrée des architectes de renom qui vont ainsi lui donner ses lettres de noblesse.

Ces architectes s'inscrivent dans les courants artistiques de l'époque : **Auguste Payen**, **Paul Saintenoy**⁵ et son fils, **Jacques, Louis Delacenserie**⁶, **Henry Beyaert** ou encore **Jean-Pierre Cluysenaar**⁷ vont dessiner les grandes gares en laissant libre cours à leur créativité.

Le premier architecte connu est **Auguste Payen** (1801-1877). Les Chemins de fer de l'État engagent cet ingénieur-architecte en 1841. L'arrivée d'un architecte de renom au sein de l'entreprise ferroviaire d'État montre l'intérêt esthétique qu'on désire porter alors aux stations ! Payen va dessiner les plans des gares des importantes localités situées le long des premières lignes ferroviaires du réseau belge.

Au service des Chemins de fer de l'État, **Payen** va concevoir des bâtiments de style néo-classiques, sobres et élégants qui doivent être fonctionnels et surtout en imposer ! Ce sont principalement des gares de passage et les bâtiments sont implantés le long des voies. On lui attribue des bâtiments construits entre 1841 et 1850 comme les stations de Bruges (1844), Gand Sud (I) (1852), Ostende-ville (1844), Pepinster (1844), Verviers (1846), Wetteren (1848), Chaudfontaine (1844), Courtrai (1858), Manage (1843), Lierre (1861). Son œuvre ultime, la gare de Bruxelles-Midi (1869), contraste avec ses premières gares. On peut parler ici de gare monumentale.

En 1841, **Auguste Payen** n'est pas le seul ingénieur/architecte des Chemins de fer de l'État. On sait avec certitude qu'il côtoie l'architecte **Gustave De Man** (1805-1887) et l'architecte **A.P.J. Lambeau**,

⁴ L'octroi est une contribution indirecte perçue par une ville sur les marchandises de consommation locale (droits d'entrée).

⁵ On verra plus loin que Paul Saintenoy (1862-1952) est également le petit-fils de Jean-Pierre Cluysenaar. Il va côtoyer Victor Horta et est fortement influencé par l'art nouveau. Il sera président de la Commission royale des Monuments et des Sites et construira de nombreux bâtiments officiels et de maisons particulières ainsi que la Gare du Nord à Bruxelles.

⁶ Louis Delacenserie (1838-1909) était un architecte très connu, nommé architecte municipal de la ville de Bruges en 1870. Il a réalisé entre autres la gare centrale d'Anvers (1894-1898)

⁷ Jean-Pierre Cluysenaar (1811-1880) est une figure de proue de l'éclectisme. Il est devenu l'architecte bruxellois le plus célèbre de l'époque grâce à la réalisation des Galeries Saint-Hubert (1847).

également engagés au Ministère des Travaux Publics pour la construction des bâtiments des chemins de fer. **De Man** dessine entre autres les plans des gares de Cureghem, de Koekelberg et Bruxelles-Ouest construits de 1870 à 1872. Il sera affecté à la construction d'autres grands édifices pour le Département de l'Intérieur .

A.P.J. Lambeau, ingénieur à l'administration des chemins de fer de l'Etat, va dessiner les gares de Namur (1864), Liège-Guillemins (1870), Mons (1870) et Charleroi-Sud (1874). L'architecture de cette dernière présente des allures de palais, faisant penser à certaines gares parisiennes, notamment la Gare de l'Est.

A côté des gares de style néo-classiques, les architectes de l'époque sont influencés par plusieurs courants d'architecture comme : influence française, italienne qui vont aboutir à un **style éclectique**.



Carte postale de la gare de Bruxelles-Nord. (Réf. 10124)

François Coppens (1799 -1873) et **Henri Fouquet** (1825-1893) sont contemporains d'**Auguste Payen**. L'Etat fait appel à l'architecte **François Coppens** pour dessiner les plans de la nouvelle gare de Bruxelles-Nord qui remplace la gare devenue exigüe de l'Allée Verte. La gare du Nord (1841-1846/1863) marque l'avènement d'une architecture publique d'allure monumentale prenant ses distances par rapport au néoclassicisme qui avait prévalu jusqu'alors. On va y trouver une architecture où la construction métallique se trouve associée à une tradition monumentale.

François Coppens est architecte honoraire du chemin de fer. ⁸

Henri Fouquet rejoint les chemins de fer de l'Etat belge a 16 ans (1841). Il va faire des études d'architecture et devient ingénieur-architecte. Après 39 ans de service (1879-1880), il est promu architecte principal à titre personnel. Il sera chargé de la construction de la nouvelle gare de Louvain, en 1876, en remplacement du premier bâtiment.

Fouquet est alors chef de section principal de l'administration des chemins de fer. Il va construire un bâtiment de style éclectique avec des influences du classicisme français et de la Renaissance italienne. Ce monument classé est généralement considéré comme le chef-d'œuvre de **Fouquet**. Il réalisera encore d'autres gares dont Nieupoort-Bains, Oostkamp, Soignies, Oudenaarde.. Pour la nouvelle gare de Hal, **Fouquet** adopte le style dit de néo-Renaissance flamande lors de l'exécution des plans en 1887.

D'autres grands architectes vont marquer les nouvelles gares de leur empreinte. Ces architectes se côtoient de près et s'influencent l'un l'autre. Ainsi, **Henri Beyaert** (1823-1894) (dont l'effigie figurait sur le billet de 100 francs) a comme professeur, **Félix Janlet** (1808-1868), père de **Emile Janlet** (1839-1919) qui va construire la deuxième gare de Malines, 1886-1888, dotée d'un hall métallique.

⁸ Il est nommé chevalier de l'ordre de Leopold en 1841 pour « la part prise à la formation du projet de la nouvelle station du Nord, à Bruxelles » .



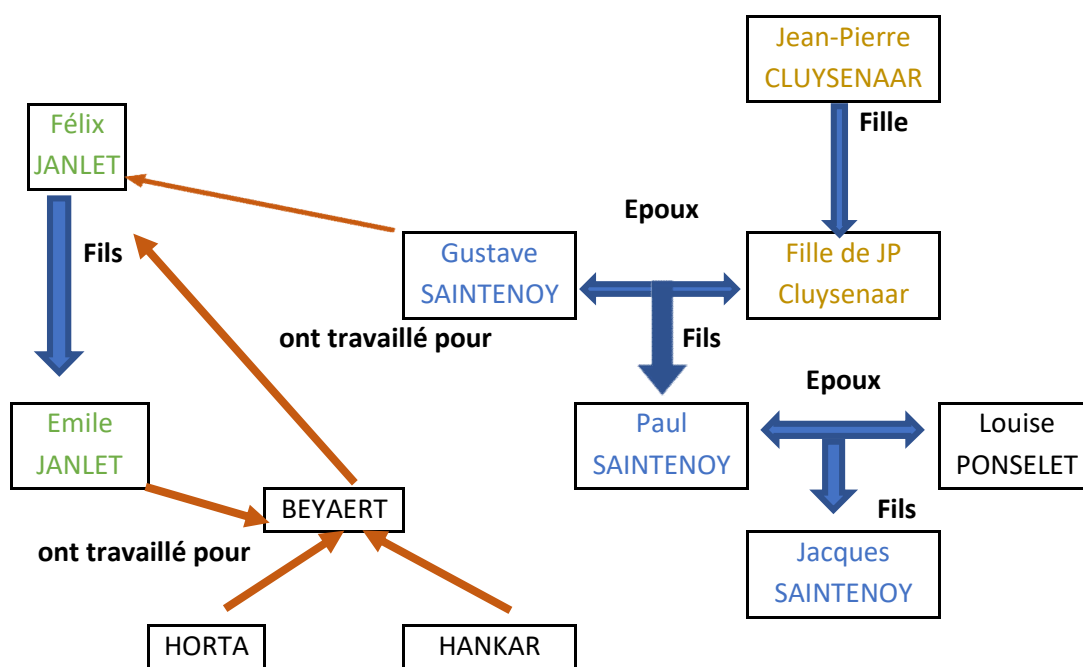
Carte postale de l'ancienne gare de Malines 1886 (Réf. 12892)

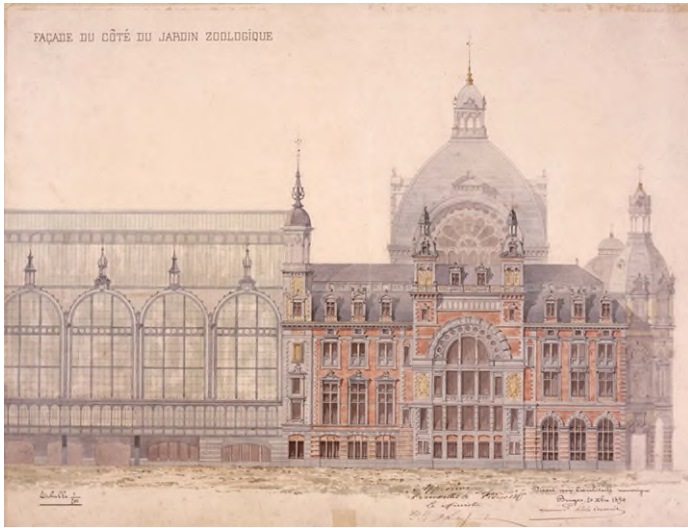
Beyaert et Janlet sont en général considérés comme les fondateurs du style néo-Renaissance flamande. Ils souhaitent créer un style propre en recourant à des éléments historiques et à des matériaux du pays. En 1879, **Beyaert** va construire la gare de Tournai.

Beyaert va dessiner les plans du Ministère des Chemins de Fer à Bruxelles, en 1889 où le voisinage immédiat des bâtiments du Parlement lui inspirent une architecture plus classicisante.

Il a exercé une influence prépondérante sur l'activité et la conception de plusieurs architectes. Parmi ceux-ci, il convient de mentionner certains de ses collaborateurs stagiaires : **Paul Hankar** (1859-1901), **Victor Horta** (1861-1947) et **Emile Janlet**. C'est dans son atelier qu'ont été jetées les bases de l'Art nouveau. Son influence réside dans l'apport du métal, tant dans la construction que dans la décoration, la combinaison de matériaux riches en couleurs, la fluidité des lignes, le jeu du clair-obscur, l'importance du confort moderne et surtout, l'idée que toute construction doit être une œuvre d'art jusque dans les moindres détails.

A partir de 1852, **Gustave Saintenoy** (1832-1892) entre dans l'atelier de **Félix Janlet** et y fait la connaissance d'**Henri Beyaert**. Dès 1855, **Gustave Saintenoy** construit la gare de Bruxelles-Luxembourg et six ans plus tard, il épouse la fille du célèbre architecte **Jean-Pierre Cluysenaar** (1811-1880) dont on parlera encore un peu plus tard. Le fils de Gustave, **Paul Saintenoy** (1862-1952) travaillera avec son propre fils, **Jacques Saintenoy** (1895-1947), à la réalisation des plans de la nouvelle gare de Bruxelles-Nord ! Mort prématurément, la construction de la gare sera poursuivie par son père ainsi que par l'architecte **Jean Hendrickx van den Bosch**.





Projet de Anvers-Central: "Façade du Côté du Jardin Zoologique" par Louis Delacenserie (Réf. 10078)

De nombreux bâtiments de gare sont de véritables temples de l'architecture. Un exemple en est la cathédrale ferroviaire d'Anvers. **Louis (Joseph Jean-Baptiste) Delacenserie** (1838-1909) était l'un des architectes les plus réputés de Bruges et même de Belgique dans la seconde moitié du XIXe siècle. Le roi Léopold II lui confiera personnellement la construction de l'église Saint-Pierre et Saint-Paul d'Ostende ainsi que l'éclectique gare centrale d'Anvers (1895-1898). Celui-ci lui fera la demande d'ériger un édifice résolument monumental et entièrement construit en matériaux belges.

Pour le hall de la gare, on va faire appel à l'ingénieur principal des chemins de fer **Clément Van Bogaert**⁹ (1856-1937). En 1886, on lui confère la tâche de se concentrer sur la planification de la construction de la gare centrale d'Anvers. Il s'agissait de l'étude et l'exécution des grands travaux mais aussi des lignes qui convergeaient vers ce point. En avril 1891, **Clément Van Bogaert** est placé à la tête du Service spécial de Travaux et d'Études des Chemins de fer de l'Etat, à Bruxelles. Il est alors chargé de la construction du hall de la gare d'Anvers, en acier et en verre. La verrière sera d'abord achevée avant la construction de la gare, en 1895-1899 avant la construction de la gare, achevée en 1905.

On peut encore citer d'autres architectes reconnus à leur époque comme l'ingénieur-architecte **Louis Cloquet** (1849-1920) En 1908, grâce à l'appui de son beau-frère, l'ingénieur-architecte **Jozef Helleputte**, alors ministre des chemins de fer, on lui confie le projet de la construction d'une nouvelle gare prestigieuse, la gare de Gand St Pierre en vue de l'exposition universelle de Gand de 1913.

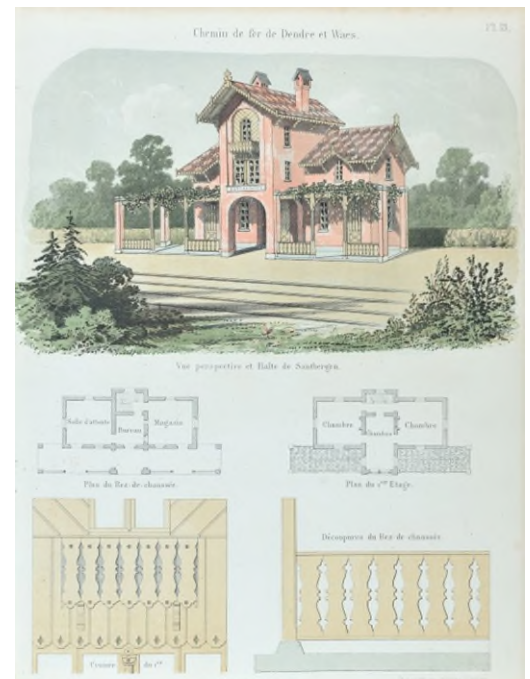
Les compagnies privées

Jusqu'en 1845 environ, l'Etat a construit et exploité les grandes artères du réseau belge. Le chemin de fer atteint déjà la plupart des villes importantes.

À partir de 1845, l'État confie à des compagnies ferroviaires privées la réalisation de nouvelles lignes. Les plus importantes sociétés possédaient leur type unifié de gares.

Quelques réalisations sont réalisées en style néo-classique, dans les années 1850 par la *Compagnie d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas (St Niklaas-Waas)* ou la *Compagnie du chemin de fer du centre avec Binche* (1857).

Un grand nom est à retenir concernant les gares des concessions privées: **Jean-Pierre Cluysenaar**. Architecte réputé, il est engagé par la *Compagnie du chemin de fer de*



Chemin de fer de Dendre et Waes: Vue perspective et Halte de Santbergen" par Jean-Pierre Cluysenaar 1855 (Réf. 2305)

⁹ Entré aux chemins de fer en 1879.

Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost, de 1853 à 1856. **Cluysenaar** va dessiner dix-sept gares différentes, la plupart de style néo-renaissance flamande : Alost , Termonde, Lokeren, se rapprochent du style flamand (1853). Celles de Ternat, Zele et Santbergen rappellent les pittoresques cottages anglais. Il se démarqua du Néoclassicisme omniprésent de l'époque, en introduisant des nouveaux éléments de style dans ses réalisations. Toutes ses gares seront différentes et il est considéré comme le père de l'éclectisme en Belgique. La gare d'Alost, inaugurée officiellement en 1856, est classée et témoigne du raffinement de Cluysenaar sur le plan architectural.

Cluysenaar va dessiner aussi bien des bâtiments de haltes (Deux-Acres, Gijzegem, Idegem, Papegem, Rebaix, Schellebelle et Santbergen), de gares champêtres (Denderleeuw, Lede, Ternat et Zele) que de gares urbaines (Termonde, Alost, Lokeren, Grammont, Lessines et Ninove).

Les architectes des groupes

Les divers services des chemins de fer se répartissent dès 1880 en neuf à dix groupes régionaux. Chaque groupe possède un service des voies et travaux et un responsable des bâtiments. Généralement, ce responsable porte le grade de chef de section ou de sous-chef de section. Ces architectes vont concevoir des bâtiments spécifiques à leur groupe.

Les gares sont classées selon leur importance et pour les gares de 3e, 4e et 5e classe, le rôle du chef de section se réduit à signer les plans-types.

Pour les gares importantes, celles de 1e et 2e classe, le chef de section peut encore mettre sa créativité

à contribution. On retiendra **E.J. Robert**, pour le groupe de Namur, et **F.J. Seulen**, pour celui Bruxelles-Nord et Anvers.

Franz Seulen (1845- ?) est un ingénieur-architecte, responsable du groupe de Bruxelles-Nord de 1885 à 1910. Il a travaillé pour les Chemins de fer de l'État belge pendant les décennies précédant et après 1900. Il a conçu les bâtiments des gares de Schaerbeek (1887 et 1913), Jette (1886-1892) et Tervuren (1897) et a travaillé sur la gare de marchandises du Sud à Anvers. (1901).

La gare d'Ostende-quai (1907-1913) est enregistrée comme l'œuvre de son frère **Louis Seulen**, également architecte ferroviaire.

À partir de 1881, les Chemins de fer de l'État adoptent un modèle de gare-type pour toute la Belgique.



Gare de Jette (Réf. Z02997A)

Le XXe siècle

Le XXe siècle marque un tournant avec, en 1926, la création de la Société Nationale des Chemins de fer (SNCB).

D'un point de vue architectural, on va insister dorénavant sur la nécessité de privilégier le caractère fonctionnel des gares tout en conservant des styles architecturaux différents empruntés tantôt au néoclassicisme, tantôt au néogothique, à l'Art Nouveau ou à des tendances éclectiques.

La SNCB va s'adjoindre le concours d'architectes reconnus comme **Horta ou Van de Velde**.

Victor Horta (1861-1947) fut désigné en 1910 pour dresser les plans de la Halte Centrale, point d'arrêt des trains appelés à circuler dans la Jonction, à mi-chemin entre les gares du Nord et du Midi. Il peaufinera les plans jusqu'en 1945, date à laquelle la demande de bâtir de la Halte Centrale est introduite par l'Office National de la Jonction en juillet 1945 auprès du Collège de la Ville de Bruxelles. L'architecte a alors 84 ans et ne se sent plus capable de terminer l'œuvre qu'il a peaufinée durant 25 ans. Il demande à l'ONJ de mettre fin à sa mission, le 11 avril 1945, pour raison de santé. Il présente, pour lui succéder, Maxime Brunfaut, son collaborateur qui a travaillé sur le projet jusqu'en mai 1940. Brunfaut succède alors à Horta tout en refusant de modifier l'aspect architectural extérieur du monument.

Henry van de Velde (1863-1957) entre en fonction le 11/03/ 1932 en qualité de conseiller artistique. En tant que conseiller artistique, tous les projets de gares ou de simples postes d'aiguillages sont soumis à son contrôle. De nombreuses façades sont redessinées sous sa direction. Il sera également consulté par le service des bâtiments pour donner son avis concernant les plans des gares d'Auvelais, Blankenberghe, Knokke, Bourg Léopold, Maaseik, Wetteren, Zeebruges et la cabine de signalisation de Bruxelles-midi et de Forest-Voitures.

En 1948, la SNCB a repris le contrôle des compagnies privées et peut désormais exploiter tout le réseau ferroviaire à sa guise, tant sur le plan financier que commercial et administratif. Les deux guerres mondiales voient la destruction de bon nombre de gares qui seront reconstruites par la suite, mais dans un style des plus sobre, plus fonctionnel, mais nettement moins grandiose.

Le projet de rénovation du réseau surgit au début du XXIe siècle, entraînant la modernisation des gares telles que Liège, Anvers, Bruxelles, Louvain, Namur et Gand.



Vue extérieure de la cabine de signalisation 2 à Bruxelles-Midi (Réf. Z03862)

Aujourd'hui

Au XXI^e siècle, la gare est devenue un acteur central de la mobilité, un acteur central de développement durable et un acteur central de la vie urbaine.

Les architectes de districts sont chargés de moderniser et de concevoir les gares de leur secteur. Ils suivent un grand nombre de normes qui sont reprises dans le programme Revalor. Ces normes de construction doivent constituer, pour les concepteurs, le fil conducteur lors de la rédaction de dossiers d'adjudication relatifs à l'environnement voyageurs, à savoir les quais, les couloirs sous voies, les zones publiques des bâtiments de gare et les abords des gares

Les gares cathédrales de Santiago Calatrava

Avec l'arrivée des trains à grande vitesse, Liège et sa région font l'objet d'importants investissements. Un appel d'offre européen attribue le projet de la nouvelle gare à Santiago Calatrava, architecte espagnol qui bénéficie d'une renommée internationale, notamment en matière ferroviaire. Il a à son actif cinq autres gares : Lyon-Satolas, Zurich, Lucerne, Valence et Lisbonne. La mission de **S. Calatrava** consiste à concevoir la volumétrie et l'esthétique générale.



La gare de Liège-Guillemins en 2016 (Réf. B0124-15)

meilleure, ce qui permet de dépasser la notion de service et d'aller vers l'émotion. Les cathédrales célébraient le culte de Dieu. .../... Les gares célèbrent le culte de la personne, de ceux qui s'y rassemblent chaque jour, parmi des milliers d'autres, et pas seulement pour voyager. La gare de Liège, comme celle de Mons sont là aussi pour manger, boire un verre, pour voir une exposition... »

Après Liège, **Calatrava** va concevoir la gare de Mons. Mais le chantier, qui débute en 2013, est interminable et, plus de 10 ans plus tard, la gare n'a toujours pas été inaugurée... et le budget n'a cessé d'être revu à la hausse !

Comment voit-il la gare du XXI^e siècle ?
« Il y a dans une gare une notion de service universel. C'est un bâtiment ouvert à tout le monde. J'y vois comme un hommage aux hommes qui l'utilisent chaque jour et, par-là, l'architecture ferroviaire peut toucher à la dignité de l'individu. On n'est pas très éloigné là effectivement d'une forme de dimension religieuse. La gare est aussi bâtie pour rendre la vie des gens

Aujourd'hui, la SNCB continue à renouveler ou à construire de nouvelles gares adaptées aux attentes actuelles sur la base d'un concept modulable. Les reconstructions sont parfois nécessaires car Infrabel modifie l'infrastructure ferroviaire (pour le RER par exemple) ou parce que l'ancien bâtiment n'est plus fonctionnel (Courtrai).

Catherine Walravens

Juin 2024.

Bibliographie succincte

- Articles :** Biographie : Payen (Auguste), *Biographie nationale*, Vol. 16, n° 1901, p.773-776, BIB_K701164
- Hommage Victor Horta, Paul Saintenoy, Jacques Saintenoy, Adrien Blomme, *Rythme*, n° 14, 04-1953, p.2-4, BIB_K715247
- Il conçoit nos gares, c'est un des architectes du rail (Christian Bourgeois), *C'est à dire. Mensuel destiné au personnel de la S.N.C.B.* n° 1, 1999, BIB_K710756
- BOURSON Ph. J.-P. Cluysenaar, *L'illustration nationale des fêtes et cérémonies du 50e anniversaire de l'indépendance de la Belgique*, 1880, n° 4, 29-02-1880, p.8, BIB_K714449
- COUVREUR D. Calatrava : "Les gares célèbrent le culte de la personne", *Soir (Le)*, 20-09-2014, BIB_J595366
- DE CHOU F. Het Cluysenaar-station in Zandbergen, *Gerardimontium*, n° 181, 01/02-2002, p.33-34, BIB_K708344
- PUTTEMANS P. Biographie : Brunfaut (Maxime), *Nouvelle biographie nationale*, Vol. II, 21-02-2012, p.41-44, BIB_K701347
- Livres :** *De eclectische bouwkunst van Hendrik Beyaert*. Brussel : Nationale Bank van België, 1978, 142 p. BIB_B700369
- DEJARDIN V. *Gares d'hier et d'aujourd'hui*, Namur : Institut du patrimoine wallon, 2017, 40p. BIB_B701026
- JODIDIO PH. *Santiago Calatrava. Liège train station*. New York : Sofia Books LLC, 2011. - 192 p. BIB_B587628
- VANDENDAELE R. *Poelaert et son temps. Catalogue de l'exposition organisée dans le cadre du 150e anniversaire de l'indépendance*. Bruxelles : Crédit communal de Belgique, 1980, 319 p. BIB_C0225
- VICTOIR J., VANDERPERREN J. - *Henri Beyaert. Du Classicisme à Art Nouveau*. Sint-Martens-Latem : Editions de la Dyle, 1992. - 296 p. BIB_C701039

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : architecture, ingénieur, architecte, gare voyageurs

Collection musée : architecture et décoration