

Gare d'Aarschot

Première gare provisoire : 1863-1865

Première gare : 1865-1948

Architecte : inconnu

Deuxième gare : 1848 -

Architecte : Gustave Hendrickx

Code télégraphique : FRS

Lignes : 16, 35, (29)



Gare d'Aarschot, années 1960 (Réf. Z02703)

Première gare provisoire (1863-1865)

En 1863, la société privée *Société de l'Est belge* a mis en service la ligne ferroviaire Louvain – Herentals via Aarschot (ligne 29). Le tronçon Aarschot – Diest, qui avait été aménagé par l'État belge, a également été donné en exploitation à *l'Est belge*. Ce tronçon de ligne faisait partie de la ligne Louvain – Aarschot – Diest - Hasselt (ligne 35).

L'Est belge a ouvert des gares provisoires à Rotselaar et à Aarschot. Sur la ligne Louvain – Herentals, des gares provisoires ont également été construites à Westmeerbeek et à Noorderwijk-Morkhoven.

Dans un premier temps, il ne s'agissait vraisemblablement pas d'un véritable bâtiment faisant office de gare à Aarschot.

La *Société de l'Est belge* a été intégrée en 1864 au réseau privé du *Grand Central Belge*.

Première gare (1865-1948)



Carte postale de la première gare d'Aarschot (réf. Z01056)

Le premier bâtiment de gare d'Aarschot était une gare type standard de la *Compagnie du Grand Central Belge*, caractéristique des constructions de la compagnie dans les villes.

Le bâtiment présentait des arcs en plein cintre répétitifs, dont le début de chaque arc était orné d'un cordon en pierre bleue. La partie centrale ne comptait qu'un seul étage. Elle était flanquée de part et d'autre d'un bâtiment d'angle à deux étages. La partie médiane était couverte d'une toiture oblique à pignon en zinc, tandis que les bâtiments d'angle étaient surmontés d'une toiture en pavillon en zinc. Le long de la partie centrale, un large auvent avait été installé du côté des voies.

Dans la partie centrale basse, seuls les murs extérieurs et un mur intérieur, à savoir celui situé entre le hall d'entrée et le bureau des voyageurs, étaient en pierre. Ce mur intérieur en pierre comportait deux grandes fenêtres, en dessous desquelles se trouvaient des guichets destinés à la délivrance des billets. Les façades avant et arrière comptaient 20 portes ou fenêtres surmontées d'un arc en plein cintre. La partie inférieure était généralement en bois et la partie supérieure en verre, certaines étaient ornées de ferronneries. Dans la salle d'attente de deuxième classe, des bancs en bois étaient placés contre les murs latéraux et on y retrouvait des tables et des chaises. Le kiosque à journaux disposait également d'un guichet pour les clients sur le quai. Dans la salle d'attente de première classe, le sol était recouvert de tapis et, vers 1930, le garde-salle devait porter une cravate noire et des gants blancs.

Les pignons des bâtiments d'angle comportaient trois ouvertures dans les murs. Des pilastres en maçonnerie encadraient les portes et les fenêtres. Le bâtiment d'angle de droite abritait l'habitation du chef de gare. Les murs intérieurs et extérieurs étaient en pierre. Le sol était en bois, sauf dans l'une des chambres de l'habitation du chef de gare.



Lors des combats de mai 1940, le bâtiment de la gare d'Aarschot a été détruit par un incendie. Seule l'aile gauche (côté Diest) a été épargnée et est restée debout. Une gare provisoire a ensuite été aménagée dans cette aile. Ce n'est qu'après la fin de la Seconde Guerre mondiale que la SNCB a décidé de construire une nouvelle gare. Cette décision s'est avérée judicieuse, car la gare provisoire a également été endommagée lors des combats pour la libération en 1944.

Le bâtiment d'angle de gauche qui a servi de gare provisoire pendant la Seconde Guerre mondiale, et à l'arrière-plan, la deuxième gare en cours de construction, le 28 décembre 1948 (réf. Z02706E)

Deuxième gare (1948-)

Le nouveau bâtiment de gare a été construit à l'emplacement même de l'ancienne gare détruite.

L'architecte Gustave Hendrickx a conçu un bâtiment volumineux à deux étages. Le bâtiment de la poste adjacent ne compte qu'un seul étage. Côté rue, il a fait saillir au centre du bâtiment huit ouvertures murales en arc en plein cintre.

Les détails architecturaux sont fortement mis en valeur. On retrouve des pierres de couverture et des appuis de fenêtre massifs en pierre bleue, d'imposantes descentes d'eau de pluie en cuivre, d'impressionnantes toitures, des corniches à fort débord et de robustes cheminées. Ces éléments symbolisent la solidité et la fiabilité.



Deuxième gare d'Aarschot, mai 1953 (réf. Z02704a)

Du côté des voies, les ouvertures des fenêtres sont rectangulaires. Un grand auvent en béton protège les voyageurs se trouvant sur le quai 1. Le nom de la gare est gravé sur la façade arrière.

La construction de la nouvelle gare va durer un an, ce qui explique qu'elle ne pourra être mise en service qu'en juillet 1949. Ce n'est qu'alors que la partie encore existante de l'ancienne gare sera démolie.

La nouvelle gare disposait d'un vaste parking à vélos. Un passage sous voies, dont les escaliers déboucheront à l'intérieur, près de la salle des pas perdus, facilitera l'accès aux quais.



Intérieur de la deuxième gare, mai 1953 (réf. Z02704b)

Travaux de rénovation

Lors des travaux de rénovation au cours de la période 1995-2000, les façades ont été nettoyées et les boiseries remplacées. La salle d'attente a également été réaménagée dans un style contemporain, avec notamment des portes d'accès automatiques, ce qui la rend plus aisément accessible aux personnes à mobilité réduite. Les sanitaires ont été rénovés et les dalles de quais ont été renouvelées.

Comme les voyageurs viennent des 4 coins de la région, l'infrastructure de parking constitue un atout majeur pour cette gare. C'est pourquoi un espace supplémentaire pouvant accueillir 132 voitures et 50 vélos a été aménagé à l'arrière de la gare. Afin de rendre le parking facilement accessible, le couloir sous voies a été prolongé de 30 mètres.



Prolongement du couloir sous voies après les travaux de rénovation, Leo Goossenaarts, 3 décembre 1999 (réf. L0642-06)

En ce qui concerne le parking vélos couverts, le choix s'est porté sur un modèle de râteliers antivol et adapté aux vélos. En raison de la proximité des quais, le contrôle social dans le parking vélos est renforcé au maximum. À l'avant de la gare également, des parkings vélos sécurisés ont été construits à la place des anciens.

Paul Jacops
Avril 2026

Bibliographie succincte

- Articles :** MELIS F.E. Het oude stationsgebouw van de N.M.B.S. te Aarschot en de vernieling ervan door brand in mei 1940, *Het Oude Land van Aarschot*, 1995, p.83-90, BIB_K714082
- Aarschot en NMBS realiseren nieuw parkeerpark bij station, *Bouwkronek*, n° 18, 01-05-2015, p.27-28, BIB_K613616
- Nouveau bâtiment des recettes à Aarschot, *Informations publiées par la Société Nationale des Chemins de fer Belges*, n° 41, 19-08-1948, p.2, BIB_K714431
- Het opgefrist station van Sint-Katelijne-Waver is klaar - Het station van Aarschot in een nieuw kleedje, *Mediabericht*, 20-12-1999, BIB_J32304
- Livres :** DE BOTH H. *Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835-1914*, Brepols : Turnhout, 2002, 240 p. BIB_A24858
- DE BOTH H. *Architecture des gares en Belgique. Tome II. 1914-2003*, Brepols : Turnhout, 2003, 207 p. BIB_A24920
- 125 jaar spoorwegen te Aarschot 1863-1988. 24 september - 30 oktober 1988*, Aarschot: Museum voor Heemkunde en Folklore, 1966, BBib_B11789
- DE BRUYN J., VAN ACKER M., BLONDIA M., DAS G.ET ALII; *Spoorboek. Vernieuwing van stationsomgevingen in Vlaanderen en Nederland. Aarschot. Bergen op zoom. Diest. Hasselt. Heerlen. Herentals. Roosendaal. Sint-Truiden. Tienen. Tongeren. Turnhout*, Mechelen: Public Space Publishers, 2013, 343 p. BIB_B552107
- Het station van Aarschot in een nieuw kleedje. (17/12/1999)*, Brussel: NMBS, 1999, 2 p. BIB_P701219

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

Catalogue Bibliothèque : gare d'Aarschot

Collection musée : gare d'Aarschot