

## Gare d'Alost

**Gare provisoire** : 1853 – 1856

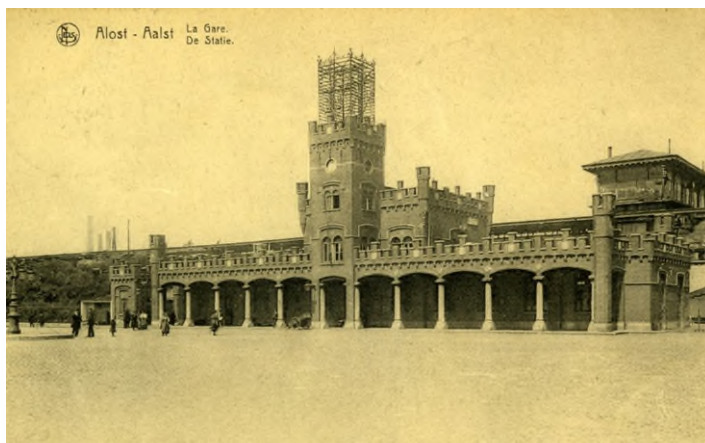
**Gare** : 1856 -

Architecte : Jean-Pierre Cluysenaar

Style : néo-Renaissance flamande

**Code télégraphique** : FLS

**Lignes** : 50, 82, (57, 61)



Carte postale de la gare d'Alost (réf. 12800)

### Historique : la ligne Dendre-et-Waes

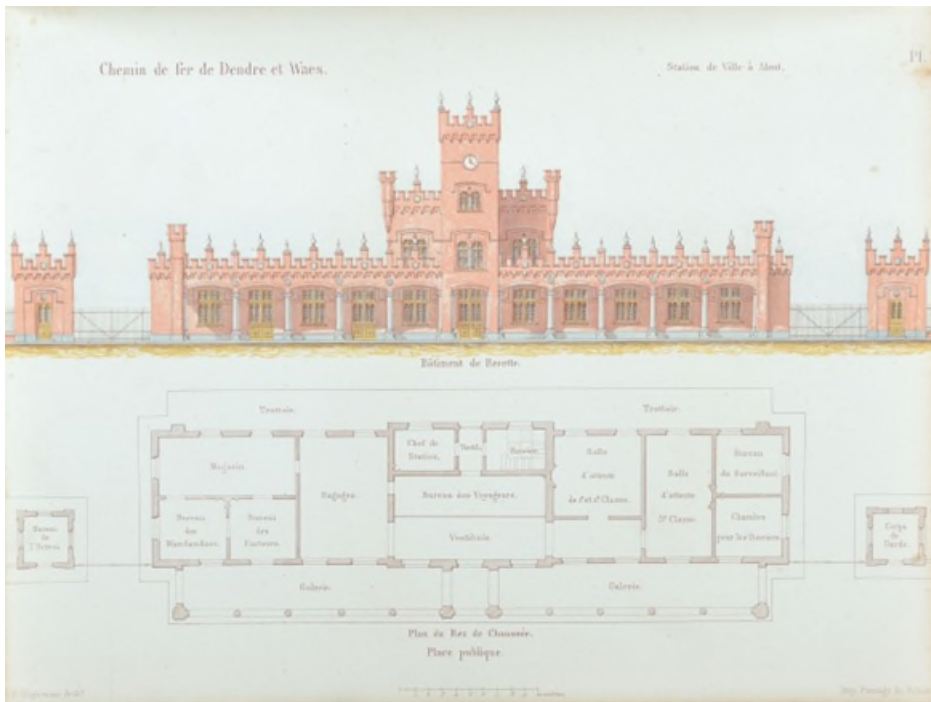
Peu après la naissance des chemins de fer, en 1835, des concessions privées ont été accordées pour l'aménagement et l'exploitation de lignes secondaires dès les années 1840. Le 14/04/1845, une concession a été accordée à Londres pour l'aménagement de lignes de chemin de fer dans la région de Dendre et Waes. Cette entreprise ferroviaire était responsable de l'exploitation des lignes Bruxelles-Nord – Alost, Alost – Grammont – Ath, Alost – Wetteren (raccordement à la ligne de l'État) et Alost – Termonde – Lokeren.

Mais il fallut bientôt revendre cette concession à une autre société, qui fonda en mai 1852 la *Société Anonyme du chemin de fer de Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost*.

### Gare provisoire (1853-1856)

En 1853, Alost était accessible en train depuis Termonde (ligne 57). La gare provisoire d'Alost a été ouverte le 09/06/1853. Trois ans plus tard (en 1856), la ligne de chemin de fer vers Bruxelles (ligne 50) est également aménagée. La ligne de chemin de fer partant de la gare d'Alost vers Burst (ligne 82) puis vers Zottegem est inaugurée le 01/06/1876. Enfin, à partir d'Alost, le chemin de fer vers Anvers-Sud et Mortsels-Oude-God via Boom (ligne 61) sera également mis en service en 1879.

## La gare actuelle (1856-)



Façade avant de la gare et plan du rez-de-chaussée, lithographie, 1855, extraite de l'ouvrage : "Chemin de fer de Dendre-et-Waes (d'Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost - Bâtiments des stations et maisons de garde" par J.-P. Cluysenaar, plaque 25 (réf. 2307)

Le bâtiment actuel de la gare, de style néo-Renaissance, est conçu par l'architecte Jean-Pierre Cluysenaar en 1852 et inauguré officiellement par le prince héritier Léopold le 06/07/1856.

Jean-Pierre Cluysenaar est connu pour avoir dessiné la galerie Saint-Hubert de Bruxelles. Pour l'époque, il s'agissait d'un projet pionnier en plein centre de Bruxelles, à l'emplacement de l'ancienne rue Saint-Hubert. Le style est clairement inspiré des modèles de la Renaissance italienne avec des porches à colonnes.

Jean-Pierre Cluysenaar a introduit la néo-Renaissance flamande dans la construction de ses gares. Sur les lignes du Chemin de fer de Dendre-et-Waes, il a conçu des gares à la fois fonctionnelles et architecturalement intégrées à leur environnement. Il en a développé trois types :

- les stations de ville : des gares monumentales qui témoignent de l'importance de la ville (dont seule la gare d'Alost subsiste) ;
- les stations de campagne : des gares plus petites aux allures de villas de campagne, dont la gare de Ternat est un exemple ;
- les bâtiments de halte : des bâtiments basiques, comme l'ancien bâtiment de la gare de Zandbergen.

Il a également dessiné plusieurs maisons de garde-barrière dans son style marquant et typique, mais elles n'ont jamais été construites.

La gare d'Alost était le point de jonction de plusieurs lignes ferroviaires, ce qui a été souligné par la forme que devait revêtir la gare. La gare appartenait au *groupe des stations de ville* et, de toutes les gares de ce groupe, elle est la plus luxueuse. Sa galerie, ses créneaux, sa tour et ses dépendances lui confèrent une grandeur tranquille.

La gare se voulait le témoin du développement social de la région. La *Société Anonyme du chemin de fer de Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost* utilisera dès lors la gare comme enseigne.

## Architecture

Le design de la gare est à la croisée d'un château médiéval et d'un hôtel de ville gothique. Le bâtiment a été réalisé en briques de Boom, de la variété dite Papesteen, et rappelle le style gothique Tudor. Les éléments décoratifs tels que les colonnes, les larmiers, les pierres de couverture des créneaux et les rosaces sont exécutés en pierre bleue. La toiture se compose de tuiles rouges et noires. Le bâtiment principal est accentué par une tour et une galerie à toit plat du côté ville.

La façade de la station est orientée vers la ville et forme, avec la tour, un mur de façade de l'esplanade de la gare et des rues environnantes, ce qui est une caractéristique du type de *station de ville*, auquel appartient Alost. Cluysenaar a également conçu un tout nouveau quartier urbain dans le style du XIX<sup>e</sup> siècle pour faire le lien entre la gare et le centre-ville séculaire. Ce faisant, l'architecte a voulu respecter l'identité culturelle d'Alost.

## Transformations

L'ingénieur-architecte De Paepe a dessiné en 1890 quelques extensions au bâtiment existant. De ce remarquable projet d'agrandissement, seuls les deux pavillons latéraux indépendants ont été réalisés. Il est probable que l'auvent situé à l'arrière de la gare date également de cette période.

En 1906, dans le contexte de l'exposition universelle de Gand, les accès aux quais ont été modifiés pour faire face à l'augmentation attendue du nombre de voyageurs.

En 1925, la salle des guichets a été remodelée.

En 1957, la toiture des auvents de quais est remplacée.

Le 02/06/1957 voit la fin du trafic sur la ligne ferroviaire 61 vers Opwijk, Londerzeel et Mortsel-Oude-God. Aujourd'hui, Alost n'est donc plus directement reliée par le rail à la province d'Anvers. Le 31/05/1964, la liaison (ligne 57) vers Termonde est abandonnée.



En 1975, le bâtiment de la gare était "usé" et une demande de démolition a été déposée le 26/08/1975. En raison du caractère (historique) unique de la gare, plusieurs instances ont insisté pour préserver la partie extérieure. Le bâtiment de gare fut ainsi classé en 1978.

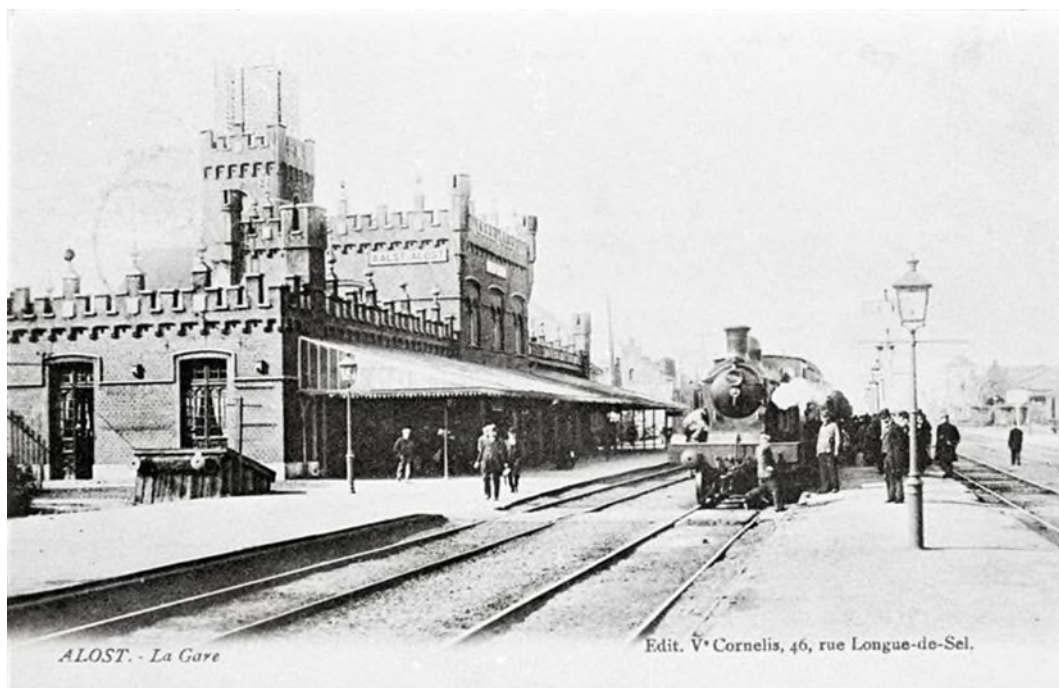
La démolition de l'intérieur de la gare débuta le 17/09/1990. Seules la façade extérieure et la tour sont restées debout. L'objectif était de rétablir la stabilité du bâtiment endommagé et de revaloriser la façade. Grâce aux dessins d'origine, la gare devait retrouver son aspect du siècle dernier.

Sa structure symétrique fut restaurée. Les parties de mur fissurées ont été colmatées avec de la Pappensteen de Boom. Les chapiteaux décoratifs, les rosaces ornementales et les écussons en pierre bleue ont également été soigneusement nettoyés. Enfin, les façades en briques ont été nettoyées en profondeur et tous les joints ont été restaurés. L'entrée principale a été déplacée sous la tour au centre du bâtiment symétrique. L'intérieur a été reconstruit en conservant les caractéristiques d'origine.

Afin de perpétuer le design original de cette *station de ville* de Cluysenaar, les tourelles ont également été classées par arrêté ministériel en janvier 2014. Les deux tourelles n'avaient apparemment pas été incluses dans la demande de conservation de 1978.

Fin 2001, les abords de la gare d'Alost ont été entièrement rafraîchis. Un nouveau couloir sous voies avec des ascenseurs, de nouveaux quais et un nouveau parking ont vu le jour. La construction du nouveau couloir sous voies a permis de relier la Statieplein à la Denderplein située derrière elle. La Statieplein a également été entièrement réaménagée, ce qui a permis de créer un bel espace. Depuis l'ouverture du tunnel supplémentaire pour les voyageurs en 2019, la gare est entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite.

## De Alost à Aalst



Depuis l'ouverture de la gare jusqu'au 01/08/1889, la dénomination de la gare était *Alost*. Le 27/07/1889, une gare de marchandises fut ouverte sur la ligne de chemin de fer vers Bruxelles, sous le nom d'*Alost-Est*. Pour plus de clarté, le nom de la gare de voyageurs devint alors *Alost-Nord*.

Carte postale de la gare d'Alost côté voies. La façade latérale arbore le nom de la gare en deux langues. (réf. Z00421)

Pendant la Première Guerre mondiale, l'occupant allemand rebaptisa la gare *Aalst-Noord*.

En raison de la suppression de la gare de marchandises d'Alost-Est, le nom de la gare de voyageurs devint *Alost* à partir du 02/10/1960, nom qu'elle a gardé jusqu'à ce jour.

Paul Jacops

Novembre 2024



## Bibliographie succincte

- Articles :** Stationsomgeving Aalst op de schop, *Bouwkroniek*, 20-06-2008, BIB\_J42529
- HAYEN H. Station Aalst uit de steigers, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 6, 01-06-1993, p.16-20, BIB\_K575196
- Livres :** *Aalst stationsomgeving. Informatiebrochure. Project ASO - Aalst StationsOmgeving.* Bruxelles : B-Holding, 2009, 31 p. BIB\_A308498
- Nieuwe onderdoorgang station Aalst officieel geopend.* Bruxelles : SNCB, Infrabel, De Lijn, 2019, 2p., BIB\_P701830
- Officiële inwijding van de vernieuwde perrons en onderdoorgang in het station te Aalst (29/04/1995).* Bruxelles : SNCB, 1995, 6 p. BIB\_P701140
- CLUYSENAAR J.-P. *Le Chemin de Fer de Dendre-et-Waes (d'Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maisons de garde.* Bruxelles : B. Van der Kolk, 1855, 28 p., BIB\_C700399
- DE BOT H., *Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835-1914.* Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. BIB\_A24858
- LEROUGE W. *Het Noordstation te Aalst en de Oostvlaamse spoorlijn "Dender en Waas" van Jean-Pierre Cluysebaar. Overdruk uit Kultureel Jaarboek Oost-Vlaanderen Bijdragen - Nieuwe Reeks Nr. 18 Gent 1892 p105-147.* Gand, 1982, 43 p., BIB\_B700349
- WALTER H. WAGEMANS S. *Het grote Belgische stationsboek.* Louvain : Davidsfonds, 2012, 271 p. BIB\_B544616

**Ordres de service :** 92 du 27/07/1889

**Internet :** [Station Aalst | Inventaris Onroerend Erfgoed](#)

[ST/H/PA - Aalst \(on-rev.com\)](#)

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

***Catalogue Bibliothèque : gare d'Alost***

***Collection musée : gare d'Alost***