

Gare de Courtrai

Première gare provisoire : 1839-1858

Première gare : 1858-1956

Architecte : Auguste Payen
Néoclassique

Deuxième gare : 1956-

Architecte : Pierre Albert Pauwels
Style fonctionnel

Code télégraphique : LK

Lignes : 66, 69, 75, 83, 85, 89



Gare de Courtrai, vers 1960 (Réf. K00085B)

Première gare provisoire (1839-1858)

Peu après l'ouverture de la première ligne ferroviaire de Belgique entre Bruxelles-Allée verte et Malines, on envisage la construction d'une nouvelle ligne reliant Gand à Courtrai. Le 8 mai 1837, un projet de loi est déposé en vue de la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Gand à Lille, en France.

La construction de la ligne Gand-Courtrai débute en 1838 et, un an plus tard, le 22 septembre 1839, le premier train partait de Gand pour rejoindre, via Deinze et Waregem, la gare provisoire de Courtrai. À la demande du conseil communal, la ligne de chemin de fer et la gare sont construites hors des remparts, entre les portes de Tournai et de Lille, au sud de la ville. Cependant, une partie de la ligne de chemin de fer traversait le fossé sud de la ville.

L'ouverture de la ligne et de la gare provisoire fera l'objet d'une semaine entière de festivités organisées par la ville de Courtrai. Le roi Léopold Ier, venu à Courtrai en calèche, assistera également à l'inauguration de la gare.

Depuis la gare provisoire de Courtrai, on pouvait se rendre à Mouscron et Tournai dès le 23 octobre 1842, à Tourcoing (F) dès le 6 novembre 1842, et une semaine plus tard, le 14 novembre, on pouvait également rejoindre Roubaix (F). Par conséquent, un bureau de douane sera ouvert dans la gare provisoire. Le roi Léopold Ier était un fervent partisan de la réalisation de ces lignes de chemin de fer,

car elles facilitaient les déplacements vers la France, ce qui lui permettait de rendre visite à son beau-père, le roi de France.

Au cours des années suivantes, de plus en plus de lignes furent mises en service et l'on pouvait rejoindre les destinations suivantes depuis Courtrai : Bruges via Ingelmunster en 1847, Wervik en 1853, Audenarde en 1868 et Renaix via Avelgem en 1869.

Le premier bâtiment de gare (1858-1956)

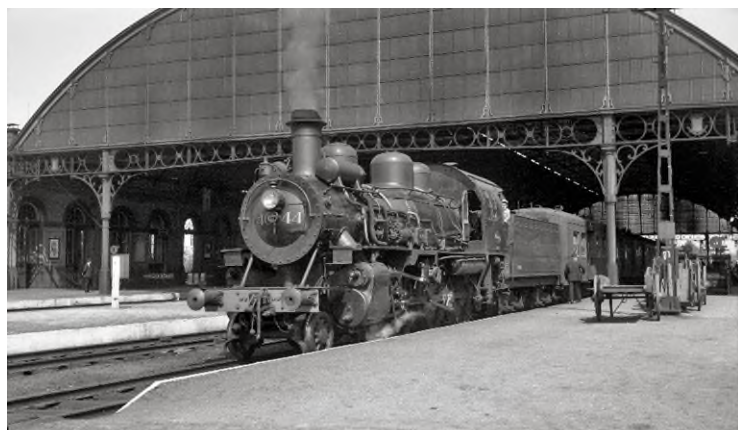


Carte postale de la première gare de Courtrai, vers 1900-1910
(Ref. 10095)

La première gare de Courtrai a fait l'objet d'un appel d'offres en 1858. Les plans sont dessinés par l'architecte Auguste Payen qui avait rejoint les chemins de fer de l'État en 1841. Durant sa longue carrière qui s'achèvera en 1871, il va concevoir de nombreuses grandes gares.

La nouvelle gare sera érigée au même emplacement que la gare provisoire. Elle a été construite en style néoclassique, composée d'un bloc central et de deux ailes latérales. Toutes les travées du rez-de-chaussée étaient marquées par des pilastres en damier. La

façade avant se caractérisait par des arcs en plein cintre pour les portes et les fenêtres. Un ornement flanqué d'une horloge de gare couronnait la partie centrale.



Hall de voies de Courtrai avec locomotive à vapeur 4044, J. Quanjer,
23/05/1939 (Réf. Q0530)

Plusieurs photos prises après 1879 illustrent la gare avec un toit plat et parapet de toit, non prévu dans les plans initiaux. Le bâtiment se composait à l'origine d'un avant-corps central sous un toit en pente qui entourait, de part et d'autre, une aile basse sous une toiture à deux versants. Ces modifications ont probablement été apportées lors de la construction de la marquise de quai vers 1878-1879. Les ailes du bâtiment avaient alors également été agrandies et ont contribué à soutenir la marquise de quai. Les deux ailes latérales étaient couronnées

d'un fronton central. La marquise de quai était constituée de fer et de verre. Sept voies à quai étaient présentes. Cette marquise mesurait 140 mètres de long, 40 mètres de large et 16 mètres de haut.

La gare de Courtrai sera bombardée régulièrement lors de la Première Guerre mondiale. En effet, Courtrai se trouve à l'arrière du front de l'Yser. Un avion français a ainsi largué trois bombes sur la gare le 28 octobre 1917, endommageant gravement la verrière. La gare de Courtrai était alors également importante pour le transport des soldats allemands blessés.

Les dommages subis par la gare seront rapidement réparés après la guerre sans le moindre changement significatif.

Les installations ferroviaires de Courtrai vont subir, en 1944, des bombardements alliés très dévastateurs. Le 2 juillet 1944, les bombes britanniques touchent principalement la gare de formation. Bien que les dégâts soient considérables, les voies vers la France sont rapidement réparées. Les Allemands en avaient en effet grand besoin pour approvisionner leurs troupes en Normandie. D'autres bombardements moins graves vont suivre, sans quasiment endommager la gare ou la gare de formation.

L'attaque la plus importante des bombardiers tant américains que britanniques a lieu dans la nuit du 20 au 21 juillet 1944. Cette nuit-là, deux vagues d'avions alliés vont frapper la ville de Courtrai. Lors de ce bombardement, l'ensemble du bâtiment de gare est réduit à l'état de cendres, de même que la gare de formation adjacente.

À l'origine, l'idée visait à reconstruire la gare un peu plus à l'ouest. Mais finalement, la toute nouvelle gare sera érigée sur le site d'origine.

Le deuxième bâtiment de gare (1956-)

Après la guerre, de nombreuses gares doivent faire l'objet de réparations. Comme de nombreuses réparations s'avèrent coûteuses et que l'on souhaitait abandonner complètement les anciens styles de construction, la gare de Courtrai est conçue dans un style fonctionnel moins onéreux.

Les études sur la nouvelle gare vont débuter au début de l'année 1949. En 1951, l'architecte courtraisien Pierre Albert Pauwels est chargé de concevoir cette gare entièrement nouvelle. La construction débute en 1952 et la toute nouvelle gare est inaugurée le 7 juillet 1956.

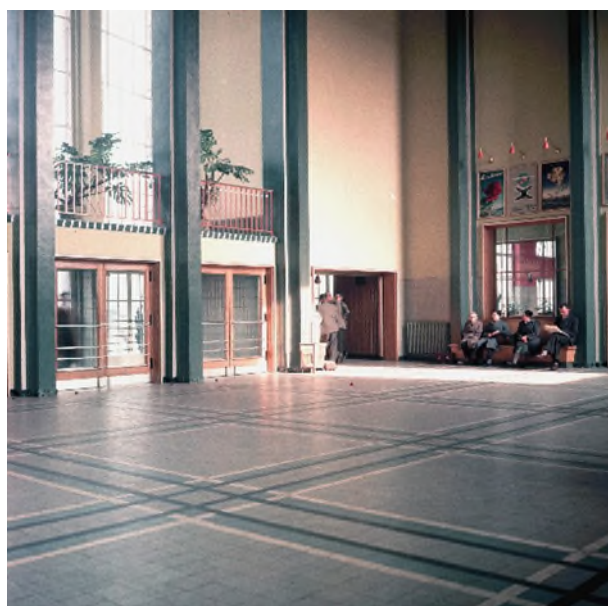
L'architecte Pauwels va s'écarter quelque peu des nouveaux styles architecturaux largement répandus après la Seconde Guerre mondiale. Il souhaitait un niveau de détail plus élevé et une intégration de l'art dans la gare. La gare de Courtrai constitue donc un exemple de mélange harmonieux entre le modernisme de l'entre-deux-guerres et des touches de modernité empreintes des années cinquante.

La gare est construite en briques blanches. L'entrée principale rehausse le bâtiment grâce à ses pignons ondulés. La façade avant est ornée d'un bas-relief, œuvre du sculpteur Maurits Witdouck. Ce relief représente de manière allégorique le voyage et le transport.

À l'intérieur également, tout est conçu et exécuté avec le souci du détail. Une œuvre d'art de Rogier Vandeweghe trône dans le hall d'entrée. Elle représente la Lys et les industries de Courtrai. Dans le hall des voyageurs, les



La deuxième gare de Courtrai, vers 1960 (Réf. K00085A)



Le hall de gare, vers 1960 (Réf. K00057H)

couleurs claires dominant. Le sol a été élaboré en dalles teintées dans différentes nuances de bleu, blanc et gris. La même nuance de bleu se retrouvait à l'origine dans les colonnes qui bordent le hall.

Le bâtiment de gare proprement dit n'a pas subi de modifications importantes au fil des ans.

En 2007-2009, les installations d'accès à la gare ont été améliorées. Le couloir sous voies a été entièrement rénové et est devenu accessible depuis plusieurs entrées, grâce à de larges escaliers et à un escalator. Le sol et le revêtement des escaliers menant aux quais ont été rénovés et un nouvel éclairage a été installé. Des bandes de guidage ont également été apposées sur les sols pour faciliter l'accès des malvoyants. Grâce à l'utilisation d'une grande quantité de vitres, les voyageurs peuvent profiter d'une lumière naturelle abondante dans le couloir sous voies rénové.

L'avenir de la gare ?

La gare de Courtrai est la deuxième plus grande gare de Flandre occidentale avec 8.200 voyageurs montés par jour (2023). C'est une plaque tournante pour les transports publics en Flandre occidentale et vers l'intérieur du pays. Pour assurer la capacité future, la SNCB a décidé de construire une nouvelle gare.



Source : <https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/corporate/project-station-kortrijk>

L'avant-projet a opté pour un nouveau hall de gare sous les voies et des quais surplombés par une marquise. Elle se présente sous la forme d'un couloir de liaison de 19 mètres de large et de 100 mètres de long pour les piétons, situé entre les deux parkings vélos et entre les quais de bus et de train eux-mêmes. Le nouveau parking souterrain est également relié de manière logique au hall de la gare.

Les huit voies sont équipées d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs afin d'assurer une accessibilité optimale. Du côté est, le passage existant sous la gare sera transformé en tunnel technique. Le passage ouest actuel sera conservé comme accès supplémentaire vers les quais, y compris depuis le parking souterrain.

Le bas-relief du sculpteur Maurits Witdouck, représentation allégorique du voyage et du transport, qui orne aujourd'hui la façade de la gare actuelle, trouvera un nouvel emplacement dans une cage d'ascenseur. La mosaïque de Rogier Vandeweghe sera quant à elle déplacée dans le nouveau grand passage.

Paul Jacops
Avril 2025

Bibliographie abrégée

- Articles :** DEQUEKER J., LIBBRECHT P., Station Kortrijk : hoe het allemaal begon, *The philatelic club Kortrijk*, 01-01-2003, p. 11-14, K36592
- DEQUEKER J., LIBBRECHT P. Station Kortrijk eindelijk de officiële opening, *The philatelic club Kortrijk*, 01-02-2003, p. 5-11, K36593
- DEQUEKER J., LIBBRECHT P., Station Kortrijk – Het verder ontwikkelen van het west vlaamse spoorwegnet, *The philatelic club Kortrijk*, 01-03-2003, p.45-11, K36594
- DEQUEKER J., LIBBRECHT P. Station Kortrijk de zwartste bladzijde de twee wereldoorlogen. *The philatelic club Kortrijk*, 01-04-2003, p. 4-11, K36595
- DEQUEKER J., LIBBRECHT P., Station Kortrijk -5, *The philatelic club Kortrijk*, 01-05-2003, p. 9-11, K36596
- DEQUEKER J., LIBBRECHT P., Station Kortrijk -6, *The philatelic club Kortrijk*, 01-06-2003, p. 3-11, K36597
- LIBBRECHT P. Het station van Kortrijk tijdens de Groote oorlog, *Germania. Filatelistisch tijdschrift uitgegeven door de Germania-studiekring*, 01-06-2004, p.3-15, K37484
- Livres :** *Bureaustudie Kortrijk station BAAC Vlaanderen Rapport 140*, Basseveld, BAAC Vlaanderen, 2015, 29 p. Z702032
- Het station Kortrijk nodigt uit*, Brussel : SNCB, 1976, 15 p. A00120
- Kortrijk 150 jaar spoorwegen*, Kortrijk, 1989, 11 p. A702580
- Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. A24859
- Linters, A. *Beschermingsaanveraag station van Kortrijk een uniek en wederopbouwstation in vlaanderen*. 2023, 38 p. Z702564
- Internet :** <https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/corporate/project-station-kortrijk>

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

Catalogue de la bibliothèque : Gare Courtrai

Collection du musée : Gare Courtrai