

Gare de Denderleeuw

Première gare : 1855– (vers 1900)

Architecte : Jean-Pierre Cluysenaar
(1811-1880)

Deuxième gare : vers 1900-1918

Troisième gare : 1918-1962

Quatrième gare : 1962–

Architecte : F. Verbeemen

Code télégraphique : FDD

Lignes : 50, 50A, 50C, 89, 90

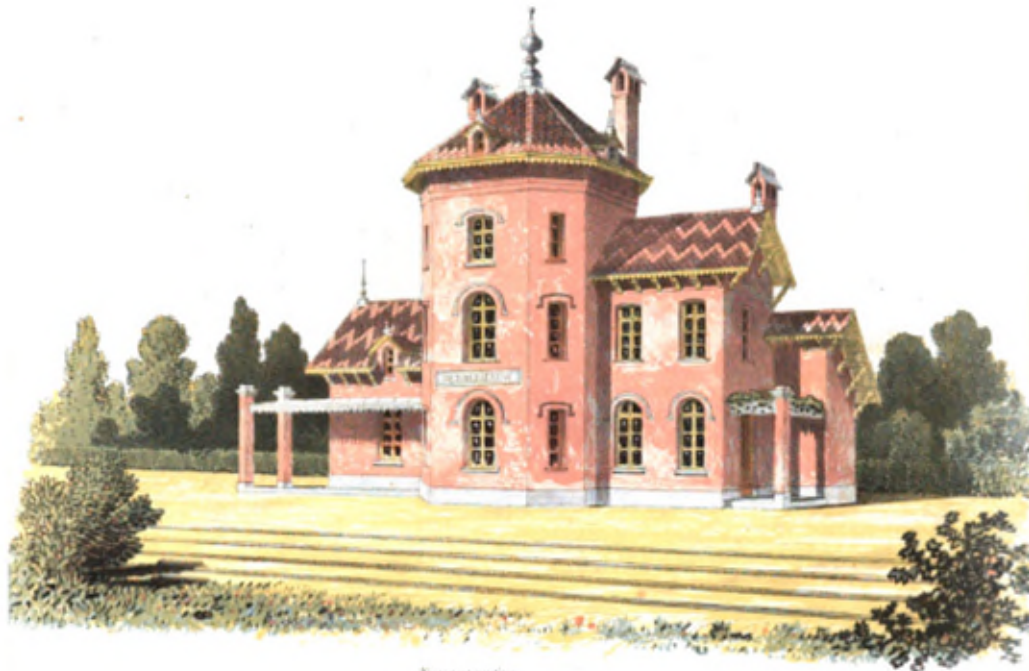


Gare de Denderleeuw, Leo Goossenaarts, 25 janvier 2008 (Réf. L3200-35)

Première gare 1855-(vers 1900)

Denderleeuw s'est dotée d'une gare pour la première fois en 1855, lors de la mise en service de la ligne ferroviaire Alost-Grammont. C'est le célèbre architecte Jean-Pierre Cluysenaar qui fut chargé de la conception de toutes les gares de la ligne. Cluysenaar est également l'architecte qui a conçu les gares du *Chemin de Fer de Dendre et Waes*. Ses créations présentaient une certaine uniformité et s'intégraient dans leur environnement. C'est pourquoi Cluysenaar a conçu plusieurs *gares de ville* ainsi qu'une série de *gares de campagne*.

À Denderleeuw, le choix s'est porté sur une gare de campagne. Avec les gares de Lede, Ternat et Zele, elle fut l'une des gares de campagne conçues par Cluysenaar.



Vue perspective
Station de Campagne à Denderleeuw.



Extrait de : *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, Panneau 16 (Ref. C700399)

L'architecte s'est efforcé d'intégrer autant que possible les formes flamandes dans ses plans. Le bâtiment de gare de Denderleeuw était unique à bien des égards : il présentait un plan en cinq parties et s'articulait autour d'un donjon octogonal.

La gare disposait de deux salles d'attente : l'une pour les voyageurs de première et deuxième classes, et l'autre pour ceux de troisième classe. Au rez-de-chaussée, les fenêtres étaient finies par des arcs en plein cintre. Cette technique avait également été utilisée pour les fenêtres centrales des premier et deuxième étages du donjon octogonal. Entre les deux fenêtres du donjon, côté quai, figurait l'inscription « DENDERLEEuw ».

Les voyageurs accédaient au hall d'entrée de la gare par un escalier. C'est là que se trouvait également l'escalier menant aux appartements privés du chef de gare, au premier étage. Dans le bureau du chef de gare, situé au rez-de-chaussée, les voyageurs pouvaient acheter leur billet, puis prendre place dans la salle d'attente correspondant à leur classe. Il n'y avait pas de guichets spécialement prévus à cet effet. Le rez-de-chaussée comportait également un entrepôt et une cuisine.

Le quai situé devant l'entrepôt présentait un auvent où les voyageurs pouvaient attendre leur train après que le chef de gare l'avait annoncé.



Carte postale de la première gare de Denderleeuw (Réf. Z13319)

Au premier étage, quatre pièces avaient été prévues pour le chef de gare.

Le toit du donjon octogonal était percé de petites lucarnes et orné d'un pinacle sphérique.

Vers la fin du XIX^{ème} siècle, il était évident que la gare était devenue trop petite et ne remplissait plus son rôle, principalement en raison de l'intensification du trafic ferroviaire. Le bâtiment fut donc reconverti en bureau de poste. Cela a probablement eu lieu à la fin du XIX^{ème} siècle.

Dans la nuit du 9 au 10 novembre 1918, le bâtiment fut bombardé par les Alliés. Lors de ce bombardement, les bâtiments de l'ancienne et de la nouvelle gare furent presque entièrement détruits par l'explosion simultanée de 340 wagons de munitions.

Deuxième gare (vers 1900-1918)



Extrait de : *Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914*, Hugo De Bot, p. 99 (réf. A24859)

Après la transformation de la gare de Cluysenaar en bureau de poste, une nouvelle gare fut construite. Le bâtiment en briques ne comptait qu'un seul étage, des ouvertures murales en arc segmentaire et un auvent attenant sur toute la longueur du bâtiment, côté quai.

Ce bâtiment, tout comme la gare de Cluysenaar, fut entièrement détruit en 1918. (Voir plus haut).

Troisième gare (1918–1962)



La troisième gare de Denderleeuw, le 30 janvier 1963 (Réf. Z03700c)

Après la guerre, la gare détruite fut remplacée par une construction basse surmontée d'un toit à deux versants, dont on trouve par ailleurs peu d'informations.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la gare fut prise pour cible par l'occupant allemand et les troupes alliées, ce qui l'endommageât sérieusement ; elle resta néanmoins en service pendant encore de nombreuses années. Elle fut finalement remplacée en 1962 par le bâtiment de gare actuel, puis démolie par la suite.

Quatrième gare (1962-)



La salle d'attente de la quatrième gare, au début des années 1960 (Réf. K00167f)

La nouvelle gare fut mise en service le 30 juin 1962. Elle présente un design épuré et très moderne pour l'époque, dessinée par F. Verbeemen. Le bâtiment se compose de deux parties : une partie réservée aux voyageurs (comprenant notamment les guichets, la salle d'attente et un buffet) et une partie réservée au personnel (cabine de signalisation, locaux techniques et bureau du chef de gare). Cette dernière est logée dans un grand bloc monolithique, tandis que la conception de la partie réservée aux voyageurs rappelle davantage le style Expo de la fin des années 1950.

En 2010, une nouvelle cabine de signalisation fut inaugurée dans un nouveau bâtiment. Elle remplaçait non seulement l'ancienne cabine de signalisation, mais également les postes de block de Ninove, Alost, Ternat, Grammont, Burst et Zottegem.



Salle d'attente couverte sur le quai, Leo Goossenaarts, 25 janvier 2008 (Réf. L3200-48)

Denderleeuw est une gare de correspondance. C'est d'ailleurs pour cette raison que la gare actuelle compte neuf voies, réparties sur cinq quais. Ils sont tous couverts et chaque quai dispose également d'une salle d'attente fermée (le quai situé entre les voies 4 et 5 en compte même deux). On accède aux quais par deux tunnels réservés aux voyageurs. Un tunnel relie les guichets à la voie 9. Le deuxième tunnel permet d'accéder à la gare par l'arrière. On peut accéder aux quais par des escalators.

Le stationnement est possible dans l'un des deux parkings payants : 344 places sont disponibles devant la gare, sur la Statieplein. À l'arrière, 315 places sont également prévues. Des parkings vélos sont disponibles à plusieurs endroits à l'avant et à l'arrière de la gare.

Le 19 avril 2021, les travaux de rénovation des quais ont débuté. L'objectif principal visait à rendre les quais accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Chaque quai est accessible par ascenseur, escalier et escalator. Les quais sont équipés de nouveaux auvents, abris, bancs et écrans d'information. La sécurité est également une priorité : la vidéosurveillance et le stationnement supplémentaire pour vélos offrent près de 300 places supplémentaires, portant la capacité totale à mille places.

Les travaux devraient prendre fin en 2027.

Train auto-couchettes



Quai de chargement des trains-autos à Denderleeuw, Leo Goossenaarts, 16 juin 2000 (Réf. L1011-12)

Pendant une brève période, de 2000 à fin 2003, Denderleeuw a servi de gare de correspondance pour les trains auto-couchettes à destination du sud de la France et de l'Italie.

Pour ces trains auto-couchettes, des guichets d'accueil destinés aux voyageurs furent aménagés dans la gare.

Les rampes de chargement spécifiques nécessaires pour permettre aux voitures de monter sur les wagons furent reprises de l'ancienne gare d'embarquement du train auto-couchettes (Schaerbeek). Elles furent installées sur deux voies du faisceau de marchandises de la gare de Denderleeuw.

En 2006, il avait été prévu que les trains auto-couchettes fassent à nouveau arrêt à Denderleeuw, mais ce projet n'a pas abouti.

Le dernier train à vapeur



Le dernier train à vapeur arrive à la gare de Denderleeuw, le 20 décembre 1966 (Réf. Z00539b)

Le mardi 20 décembre 1966 marque la fin de la circulation des trains de voyageurs réguliers tractés par locomotive à vapeur dans notre pays. La gare de Denderleeuw constituait le terminus de ce trajet historique. Le train 8155 devait quitter la gare d'Ath à 14 h 07 et arriver à la gare de Denderleeuw à 15 h 15. En raison des différents discours prononcés au moment du départ, le train n'est toutefois arrivé à la gare de Denderleeuw qu'à 15 h 26.

C'est à la locomotive à vapeur 29.013 du dépôt d'Alost qu'est revenu l'honneur de tracter ce dernier train à vapeur régulier. La locomotive était conduite par le machiniste Van Oost et le chauffeur D'Hoker. Ils étaient accompagnés par le chef instructeur Van Dessel.

Paul Jacops
Septembre 2026

Bibliographie abrégée

Articles : Denderleeuw wordt station voor autotrein, *Gazet van Antwerpen*, 09-12-1996, BIB_J16860

HENDRICKX G. Les bâtiments des voyageurs, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 85, 01-09-1963, p.18-21, BIB_K707308

JACOPS P. HISTOIRE : Il y a 30 ans : la fin de la traction vapeur, *En Lignes*, n° 28, p. 48-49, 12-1996, BIB_K596446

REDANT W Masterplan voor stationsbuurt Denderleeuw, *Standaard (De)*, 09-10-2007, BIB_J41704

Livres : *IC IR Denderleeuw : spoorwegknooppunt. SNCB*, 1993, 32 p. BIB_A702732

Uit Denderleeuw, spoor alle richtingen uit. Denderleeuw : NMBS, 1995, 15 p. BIB_A702733

Persconferentie 3 juli 2009. Denderleeuw stationsomgeving. Bruxelles : B-Holding ; Infrabel ; De Lijn, 2009, 30 p., BIB_P313436

Station Denderleeuw wordt stap voor stap een toegankelijk en modern vervoersknooppunt. Bruxelles : SNCB ; Infrabel, 2026, 7 p. BIB_P804149

CLUYSENAAR J.-P. *Le Chemin de Fer de Dendre-et-Waes (d'Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Batiments des stations et maisons de garde. Bruxelles : B. Van der Kolk*, 1855, 28 p. Ref. C700399

DE BOT, H. *Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835-1914*, Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. BIB_A24858

DE BOT, H. *Architecture des gares en Belgique. Tome II. 1914-2003*, Turnhout : Brepols, 2003, 207 p. A24920

JACOPS P. *Het einde van de stoomtractie bij de N.M.B.S. 1965-1967*. Jenka, 1991, 56 p. BIB_C3316

Pour une recherche plus approfondie, n'hésitez pas à consulter notre base de données en utilisant les mots clés suivants :

Catalogue de la bibliothèque : gare de Denderleeuw

Collection du musée : gare de Denderleeuw