

Gare d'Ostende-Ville

Première gare provisoire : 1838 - 1839

Deuxième gare provisoire : 1839 - 1844

Première gare : 1844 - 1880

Architecte : Auguste Payen

Style : Néoclassique

Deuxième gare : 1880 - 1946

Architecte : Felix Laureys

Style : Néogothique

Code télégraphique : FSDS

Lignes : 50A, 62



Carte postale de la gare d'Ostende-Ville, vers 1905 (réf. 10093)

Première gare provisoire (1838-1839)

La ligne de chemin de fer reliant Bruges à Ostende a été aménagée en 1838. L'administration communale d'Ostende avait insisté pour que la ligne soit achevée avant le début de la saison balnéaire. Par conséquent, il n'y avait pas encore de gare proprement dite. Comme à l'époque, l'autorité militaire s'opposait fortement à l'aménagement de lignes de chemin de fer passant à travers les fortifications de la ville, une gare provisoire a été construite à l'extérieur des fortifications, sur le territoire de la commune de Stene. Un petit bâtiment en bois a été érigé à l'intention des voyageurs.

La ligne de chemin de fer Bruges – Ostende a été officiellement inaugurée le 28 août 1838 en présence du roi Léopold I^{er}. Cependant, l'administration communale d'Ostende n'était pas satisfaite de la gare provisoire située à l'extérieur des fortifications et a donc tout fait pour obtenir une gare à l'intérieur des fortifications, comme prévu à l'origine.

Deuxième gare provisoire (1839-1844)

Le 22 mai 1839, un appel d'offres a été lancé pour l'aménagement d'une voie devant traverser les fortifications pour aboutir à une nouvelle gare. Mais l'autorité militaire a posé des exigences très précises sur les endroits où percer les fortifications. Par conséquent, il a fallu faire décrire une large courbe à la voie pour atteindre la nouvelle gare. Cette deuxième gare n'était elle aussi que temporaire et n'était rien de plus qu'une cour de gare pavée avec une baraque en bois. La fête d'inauguration de cette « gare » eut lieu le 1^{er} septembre 1839.

La première gare véritable (1844-1882)



La première gare d'Ostende-Ville (réf. Z02991B)

La construction de la première véritable gare a probablement commencé en 1840. L'architecte était Auguste Payen. La gare a donc été construite intra-muros et sa cérémonie d'inauguration eut lieu le 1^{er} juillet 1844.

Bien que la gare d'Ostende-Ville soit une gare de tête, l'architecte a imaginé un bâtiment parallèle aux voies. La conception du bâtiment présente une symétrie. La salle d'attente avec les guichets occupe une position centrale. Un étage aménagé

au-dessus de celle-ci comprend un espace de réception pour les invités de marque. Cette partie centrale comporte cinq travées. Le style architectural est néo-classique.

À gauche et à droite de la partie centrale, une zone de plain-pied renfermait les services de gare et le bureau du télégraphe. Ces deux façades latérales étaient dotées d'une corniche et d'une balustrade.

La deuxième gare (1880-1946)

En 1871 fut promulgué un arrêté royal prévoyant la construction d'une nouvelle gare à Ostende. Il fallut cependant attendre plusieurs années avant que le projet de l'architecte ostendais Felix Laureys ne soit adopté comme plan de construction de la nouvelle gare. Les travaux furent entamés en 1880 et la cérémonie d'inauguration de la gare eut lieu le 30 juillet 1882.

En fait, selon les plans de l'architecte, la deuxième gare était une extension de la première gare d'origine. Une tour d'horloge a été ajoutée et des horloges éclairées ont été installées sur les quatre côtés. La gare élargie a été pensée comme une gare de tête. Elle était cependant traversée par deux voies ferrées qui la connectaient à la gare maritime d'Ostende-Quai.

Cette gare, comme celle d'Ostende-Quai, devait dégager une atmosphère de station balnéaire, et l'accueil des voyageurs a donc fait l'objet d'une attention particulière. Ainsi, un endroit a été prévu dans le hall des arrivées où les automobiles et les calèches des hôtels pouvaient réceptionner les voyageurs qui venaient de débarquer. Dans ce hall des arrivées, les représentants des hôtels venaient également vanter haut et fort les mérites de leur établissement aux voyageurs.

La gare était de style néo-gothique. Une tour de 40 mètres de haut a également été construite et des horloges éclairées ont été installées sur les quatre côtés de celle-ci.

En 1903, la voie de raccordement entre les gares d'Ostende-Ville et d'Ostende-Quai a été mise hors service et démantelée. Après le transfert des trains nationaux entre Bruges et Ostende à la gare d'Ostende-Quai en octobre 1935, seuls les trains locaux de la ligne vers Torhout arrivaient et partaient encore d'Ostende-Ville.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, cette dernière a cependant encore connu un bref regain d'activité lorsque l'occupant allemand a fermé la gare d'Ostende-Quai.

La gare d'Ostende-Ville est restée en service jusqu'au 5 mai 1946 exclusivement pour les trains arrivant de Torhout via la ligne 62. La ligne 62 a ensuite été déplacée vers l'est afin de permettre aux trains en provenance de Torhout de circuler directement jusqu'à Ostende-Quai. La relation entre Torhout et



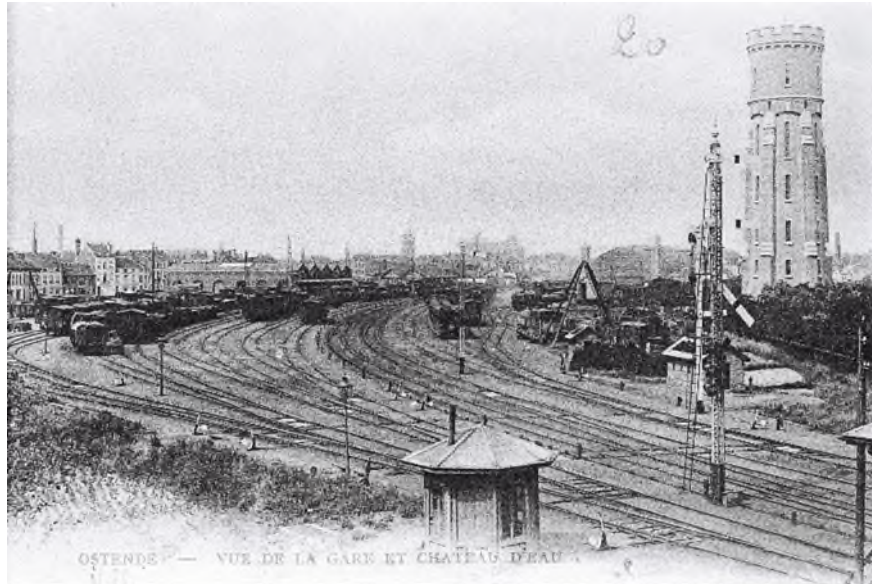
Carte postale montrant la gare d'Ostende-Ville au premier plan et la gare d'Ostende-Quai à l'arrière-plan (réf. Z00968)



Hall de voies de la gare d'Ostende-Ville, années 1930 (réf. Z02988B)

Ostende-Ville est encore restée plusieurs années en service pour le trafic de marchandises. Ces voies de marchandises furent toutefois démantelées à partir du 2 septembre 1959.

Après l'arrêt des trains de voyageurs, le bâtiment de la gare d'Ostende-Ville a accueilli pendant quelque temps un marché aux légumes. Le bâtiment fut finalement démoli en 1956. L'ensemble de la zone a été adapté aux besoins modernes d'aujourd'hui. Le site dispose désormais d'un rond-point donnant accès à l'autoroute Bruxelles - Ostende. Des immeubles à appartements ont également été construits sur les terrains devenus vacants.



Carte postale du faisceau de voies d'Ostende-Ville en des temps meilleurs (réf. Z01174)

Paul Jacops

Septembre 2023

Bibliographie succincte

- Articles :** Déplacement des gares de Bruges et d'Ostende, Revue générale des Chemins de fer, 01-07-1939, p. 67, K18783
- Het samensmelten der beide stations van Oostende, Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, 15-10-1939, p.18-22, K7423
- La fusion des deux gares d'Ostende, Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB, 15-10-1939, p.18-22, K7424
- Livres :** DE BOT H. Stationsarchitectuur in België deel 1, 1835–1914. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. A24859
- DE BOT H. Architecture des gares en Belgique Tome I, 1835-1914. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. A24858
- GEVAERT F. Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende. Oostende : Heemkring "De plate", 1990, 49 p., C3775
- WAEYAERT F. Sporen door Noord West Vlaanderen. Brugge : Marc De Wiele, 1988, 128 p. C3652
- WELTER H. , WAGEMANS S. Het grote Belgische stationsboek. Leuven : Davidsfonds 2012, 271 p. , B544616,

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

Catalogue Bibliothèque : gare d'Ostende

Collection musée : gare d'Ostende-Ville