

Gare d'Ostende (-Quai)

Première gare provisoire Ostende-Quai :

1871 - 1904

Architecte : Gustaf Deman

Deuxième gare provisoire Ostende-Quai :

1904 - 1913

Gare actuelle :

Ostende-Quai : 1913 - 1946

Ostende : 1946 -

Architectes : P. Otten et L. Seulen

Code télégraphique :

Gare d'Ostende Quai : FSDQ

Gare d'Ostende : FSD

Lignes : 50A - (62)



Gare d'Ostende, 2005 (réf. L2724-02)

Contexte historique

Les premières liaisons postales entre la Belgique et la Grande-Bretagne débutent le 8 avril 1815 avec des voiliers battant pavillon anglais. Après l'inauguration de la ligne de chemin de fer Ostende - Bruxelles en 1838 et de la ligne Douvres - Londres en 1841, le gouvernement belge décide de mettre en place une liaison belge par bateau à vapeur. La liaison est réalisée dans les premiers temps avec les navires à vapeur de la Poste britannique.

Cette liaison par bateau fait vraiment le trait d'union avec la liaison ferroviaire d'Ostende vers Bruxelles et l'Allemagne.

En 1845, le Service des paquebots de l'État est créé ; un service quotidien est organisé par l'État belge et des bateaux à vapeur sont construits sous pavillon belge.¹ Les voyageurs ferroviaires qui ont recours à ce Service de paquebots doivent parcourir à pied ou en calèche la courte distance qui sépare la gare d'Ostende-Ville de l'embarcadère.

¹ Voir aussi la fiche historique : Liaison maritime entre Ostende et Douvres.

En 1865, l'autorité militaire accepte enfin de lever le statut de ville fortifiée d'Ostende. Une voie de raccordement peut dès lors être aménagée entre la gare d'Ostende-Ville, située à l'extérieur des fortifications, et le débarcadère des paquebots. Cette voie de raccordement est mise en service en juin 1871.

Il était prévu de construire une véritable « gare maritime » avec hôtel (Hôtel Terminus Maritime), buffet et salle de réception royale. Celle-ci devait se situer juste à côté de l'embarcadère des paquebots et s'appeler ainsi Ostende-Quai. La gare d'Ostende-Ville n'aurait alors plus été utilisée que pour les trains locaux en provenance et à destination de Torhout. Ces plans ne seront que partiellement mis en œuvre avec la construction de la gare actuelle en 1913. Dans l'intervalle, il fallut se contenter de gares provisoires.

Première gare provisoire (1871-1904)

Suite à l'insistance de la ville d'Ostende, la voie de raccordement entre la gare d'Ostende-Ville et le quai a été aménagée en 1871. La création de cette voie de raccordement a nécessité la construction de nouveaux quais et la démolition d'une grande partie du mur de fortification.



Carte postale de la première gare provisoire avec à l'arrière la marquise surplombant les voies (réf. Z00970)

Une gare de tête provisoire en bois a été érigée sur le quai. Cette gare se composait de deux avant-corps d'angle², reliés par une aile basse. Ce bâtiment aurait été conçu par l'architecte Gustaf Deman. Une marquise a également été construite en 1879 pour protéger les voyageurs des intempéries.

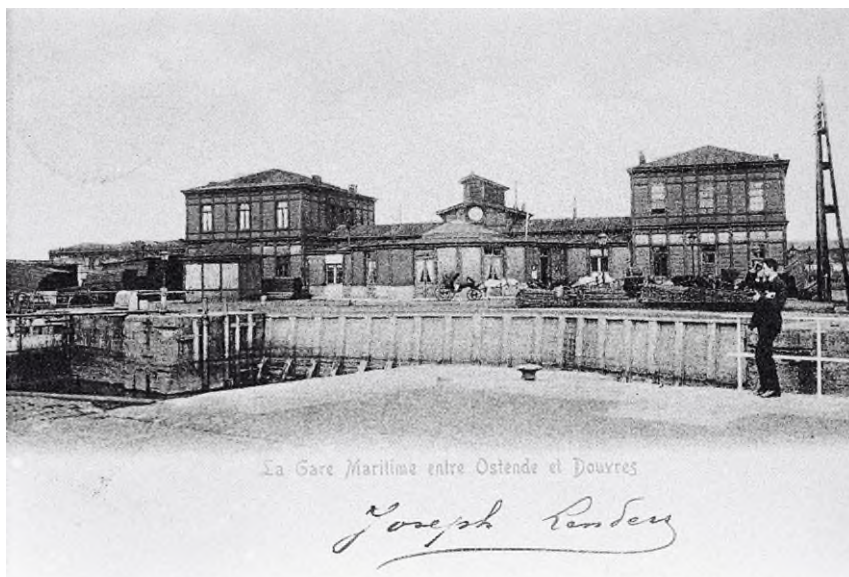
L'idée de faire partir et arriver en gare d'Ostende-Quai les trains internationaux qui assuraient la correspondance avec les malles vers l'Angleterre n'a été mise en

œuvre que le 3 novembre 1896. La pression de la noblesse européenne était énorme, et après avoir comblé une partie du spuiikom français, la connexion avec le débarcadère des paquebots a enfin pu être réalisée. Il a donc été décidé d'aménager une voie supplémentaire entre Zandvoorde et la gare provisoire d'Ostende-Quai.

² Un avant-corps est la partie d'une façade qui fait saillie vers l'avant sur toute sa hauteur.

Deuxième gare provisoire (1904 – 1913)

Vers 1900, des plans ont été élaborés pour une gare plus grande. En vue de garantir une exécution fluide des travaux de construction, une deuxième gare temporaire a été construite à l'endroit de l'actuelle gare des trams, c'est-à-dire juste à côté de l'emplacement de la gare d'origine et de la gare actuelle. Il s'agissait d'un bâtiment en bois de forme allongée.



Carte postale de la deuxième gare provisoire (réf. Z01175)

Gare actuelle (1913-)



Carte postale de la gare actuelle (réf. Z01666)

La gare actuelle a été dessinée par les architectes P. Otten et L. Seulen. La construction a commencé en 1910 et la toute nouvelle gare a été inaugurée le 1^{er} août 1913.

La façade de la gare de tête a été construite de manière asymétrique. Le bâtiment de gare et l'hôtel Terminus Maritime adjacent ont été construits dans un style belle époque avec des influences art nouveau et néo-Renaissance. Le style architectural est plutôt éclectique et présente

également des influences françaises.

Comme les gares provisoires, la gare actuelle d'Ostende-Quai a été conçue comme une gare de tête, avec la façade tournée vers la ville. Le hall d'entrée est doté d'un vitrage incorporé dans une charpente métallique et flanqué de part et d'autre d'une tour accueillant une toiture mansardée en forme de chapiteau.



Hall d'entrée et guichets de la gare d'Ostende-Quai, années 1920 (réf. Z02990C)

Le hall d'entrée et la zone d'accès aux paquebots sont reliés aux quais par une verrière. La verrière des quais est constituée de trois arches (une arche pour deux voies). Comme les paquebots accostaient à cet endroit, un grand hall de débarquement a été construit le long du quai maritime, dans lequel se trouvaient également les services de douane. Ce hall était constitué d'une verrière métallique. Un couloir en métal et en verre a également été construit pour relier le hall d'entrée à ce hall de débarquement.

Le bâtiment est flanqué de deux tours. Par la tour de gauche, on pénètre dans le hall d'entrée de l'hôtel Terminus Maritime. Un salon royal a également été aménagé dans cette aile gauche, immédiatement accessible depuis le hall de départ.

À l'origine, la partie centrale du bâtiment comprenait également une salle d'attente pour les voyageurs de première/deuxième classe.

Les guerres mondiales

Lors de la retraite des troupes allemandes en 1918, le bâtiment a été gravement endommagé et n'a jamais été restauré dans son état d'origine.

La marquise de quai initiale alliant le métal et le verre rivalisait de beauté avec celle d'Anvers-Central, mais... la Première Guerre mondiale éclata.

Cette magnifique marquise ferroviaire ne fut pas reconstruite et de nouveaux auvents ont été aménagés sur les quais en 1930.



Carte postale des ruines après la Première Guerre mondiale (réf. Z00978)

La structure vitrée du hall de débarquement, également détruite, fut remplacée par une structure simple avec un toit plat.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la gare d'Ostende-Quai fut fermée aux voyageurs. C'est l'ancienne gare d'Ostende-Ville qui dut accueillir tous les trains en provenance et à destination d'Ostende. Le trafic civil était extrêmement réduit pendant la Seconde Guerre mondiale et, bien entendu, les liaisons maritimes avec la Grande-Bretagne ont également cessé.



Auvents des quais en construction, 1930 (réf. Z07073a)

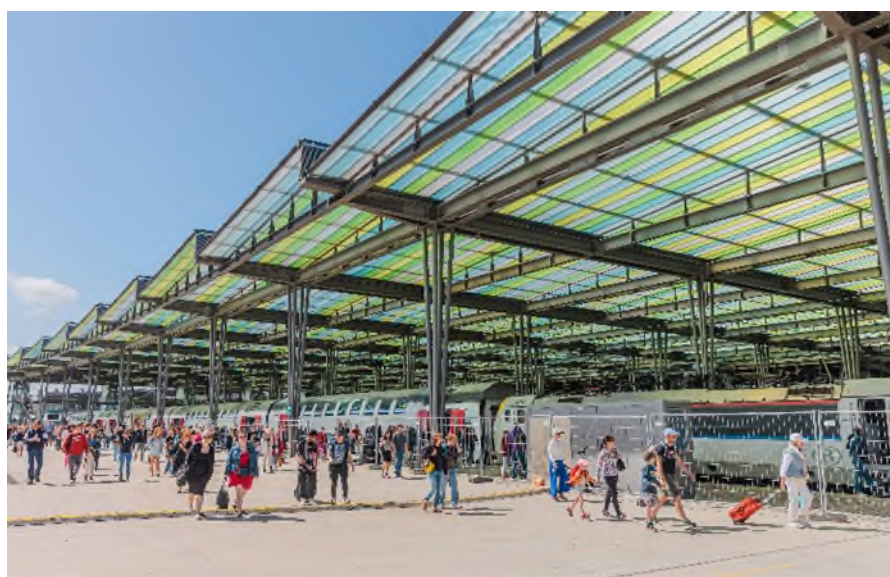
Gare d'Ostende

Peu après la Première Guerre mondiale, en 1919, l'idée de rassembler les gares d'Ostende-Quai et d'Ostende-Ville en une seule gare a été évoquée pour la première fois. Mais à l'époque, cette idée est restée purement théorique.

Ce n'est qu'en 1934 qu'elle a été relancée, puis concrétisée. En octobre 1935, les trains nationaux au départ d'Ostende-Ville ont été transférés à Ostende-Quai.

Ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale que tous les trains sont passés de la gare d'Ostende-Ville à celle d'Ostende-Quai. « Ostende-Quai » fut dès lors renommée « Ostende » en 1946. Cette gare devint par après la seule gare à Ostende suite à la démolition de celle d'Ostende-Ville.

Modernisation de la gare et de ses abords



Nouvel auvent de la gare d'Ostende, 2022 (réf. B0216-25)

L'année 2002 a vu l'achèvement du tout nouvel auvent de l'avant-quai, qui permet aux voyageurs de rester au sec pour rejoindre leur train ou pour se rendre au parkings vélos ou à l'arrêt de tram.

En 2011, un projet d'auvent de 11 mètres de haut surplombant les quais a été présenté. Cet auvent a été construit dans la volonté de rappeler la grandeur de la marquise détruite. Il a été achevé en 2018.

L'ancien terminal des ferries, qui avait perdu sa fonction, a été remplacé par un hall doté d'une grande baie vitrée. Celui-ci offre une vue spectaculaire sur le port. Avec ce hall qui accueille désormais les passagers des bateaux de croisière, la gare redevient une porte d'entrée sur la mer.

Le hall de gare historique a également été restauré par la pose d'un revêtement de sol dans les matériaux d'origine et par le nettoyage des arcs en fonte qui ont retrouvé leur « bleu Léopold II » d'origine.

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

BELPAEME L. Oostende. Stationshal weer in Leopold II-blauw. Historisch gebouw wordt in oorspronkelijke staat hersteld. *Laatste Nieuws (Het)*, 17-09-2016, J702111

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,

Station Oostende houdt het droog voor zijn klanten. SNCB, 2002, P329

Stationsproject Oostende uit de startblokken. Oostende : Station aan zee, B-Holding, Infrabel, De Lijn, Stad Oostende , 2011, P497707

Le projet de la gare d'Ostende dans les starting blocks, Oostende : SNCB, Infrabel, De Lijn, Stad Oostende, 2011, P496187

Werken parkeergarage en overkapping station Oostende van start. Brussel : SNCB, Infrabel, De Lijn, Eurostation, Stad Oostende , 2014, P566475

Internet : <http://www.naardesporen.be/oostende%20history.htm>

<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/56821>

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