

Gare de Bruxelles-Allée verte

Première gare : 1835 – 1920

Architecte inconnu

Nouveau bâtiment des recettes : 1920 - 1954

Architecte inconnu

Installations démontées entre 1954 et 1958

Code télégraphique : FBV

Ligne : 25



Gare de Bruxelles-Allée verte, Joop Quanjer, 16 septembre 1953 (Réf. Q0158)

Lieu de promenade



Promenade de l'Allée verte (Réf. IFA050)

La gare de Bruxelles-Allée verte est célèbre pour avoir été choisie, en 1834, comme point de départ de la première ligne ferroviaire belge entre Bruxelles et Malines.

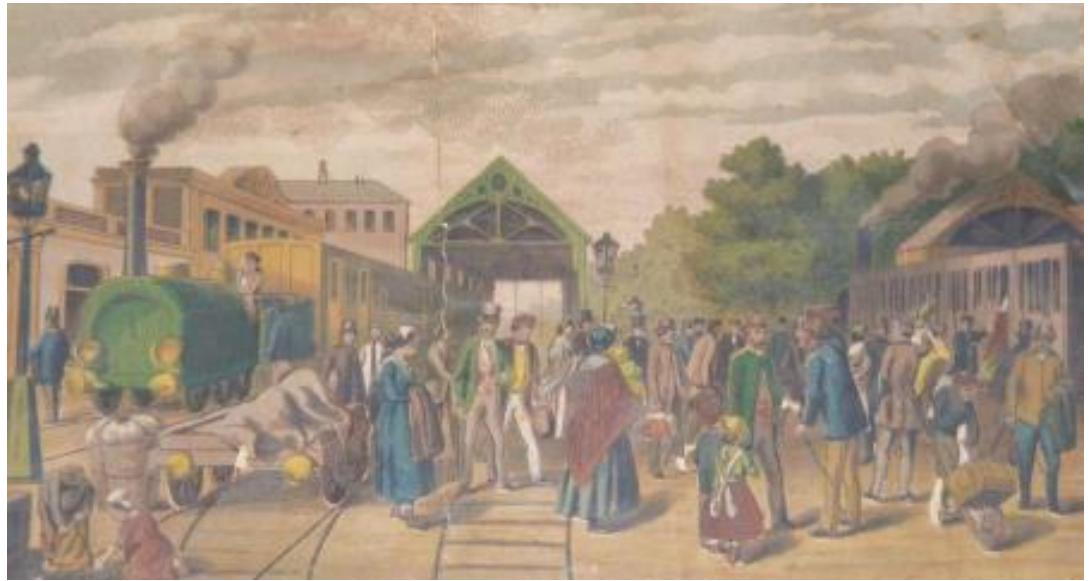
A la suite de l'indépendance de la Belgique, les Hollandais menacent l'économie de la jeune nation, empêchant toute activité maritime au départ d'Anvers. Le train offre alors le moyen de transporter des marchandises vers la France et l'Allemagne. De par sa position proche du canal de Willebroek, l'Allée verte permettait une synergie avec la

voie d'eau, indispensable au transport des marchandises.

Au XVIII siècle, l'Allée verte, près de la porte du Rivage est le lieu de promenade mondaine du tout Bruxelles. Elle dessert divers établissements de délasserment implantés le long du canal de Willebroeck, tels que guinguettes, cabarets et laiteries. La séparation des voitures et des piétons y est assurée par la division en une vaste allée centrale carrossable et deux contre-allées piétonnes ombragées. Lieu d'apparat, l'allée est empruntée lors de réjouissances et d'entrées solennelles de visiteurs prestigieux à Bruxelles.

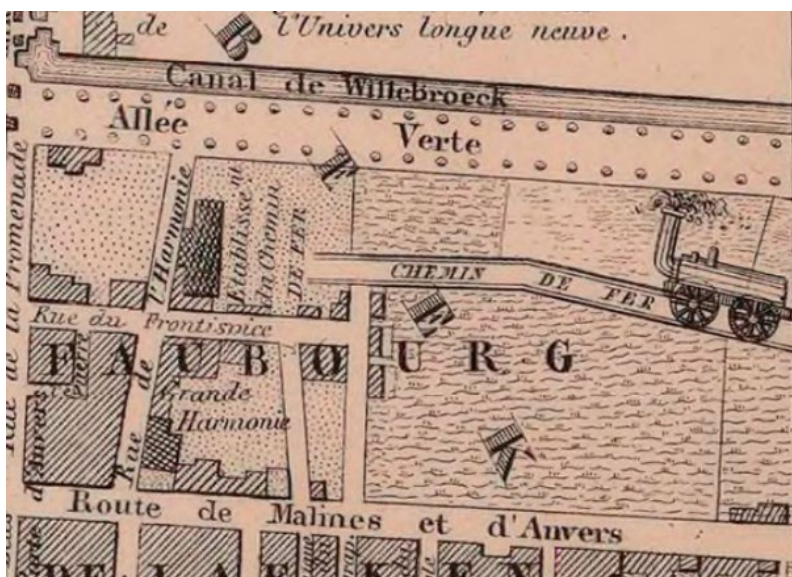
5 mai 1835

Le 5 mai 1835, la station de l'Allée verte est le lieu de départ des premiers trains de voyageurs du continent européen. Les trois convois inauguraux comprennent les locomotives : *La Flèche*, le *Stephenson* et *l'Eléphant*. 900 privilégiés vont vaincre leur peur et, à bord des berlines, diligences et chars à bancs couverts et non couverts, ils vont s'accrocher tant bien que mal durant les 50 minutes que durera le voyage. L'engouement est total !



Ambiance de gare (Réf. 2180)

La première station



Station de l'Allée verte, plan de 1841

C'est à l'extrémité de l'Allée verte que sont édiés à la hâte, en 1835, les premiers baraquements faisant office de gare, hors de la porte de Laeken, entre le faubourg de ce nom et la promenade de l'Allée verte.

Initialement, la station ne comportait ni salle d'attente ni bureaux. Les installations étaient primitives.

Ce que l'on appelait *station* était un simple enclos où se dressait un pavillon en bois où un employé délivrait les billets. Cette petite station de tête accueillait trois voies. Selon les estimations, 160 000 personnes ont

Gare de Bruxelles-Allée verte|2

emprunté la ligne durant les trois premiers mois d'exploitation. Le développement des activités ferroviaires va entraîner rapidement la construction de nouveaux bâtiments.

Evolution

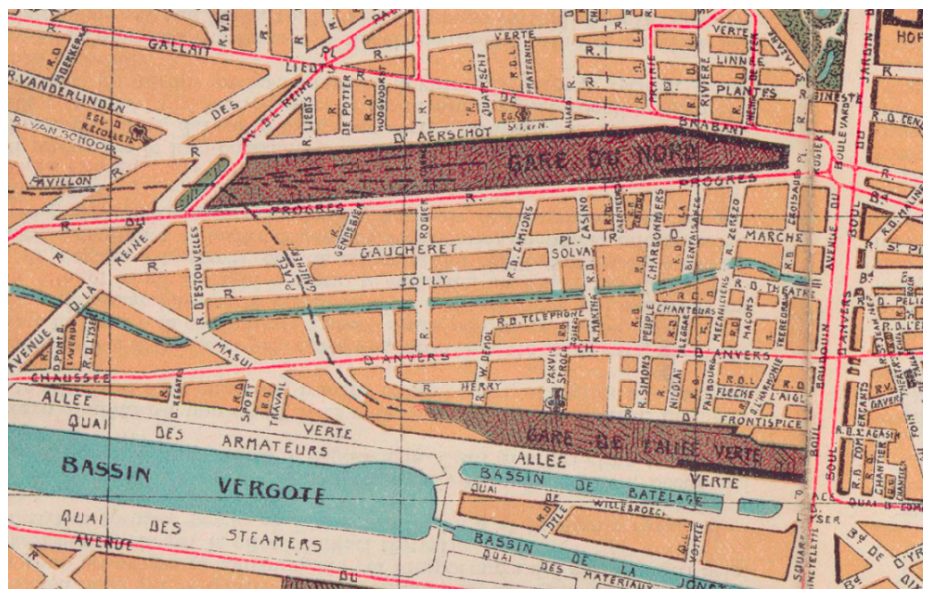
L'Allée verte perd peu à peu son charme d'antan. Le trafic ferroviaire fait fuir graduellement les promeneurs qui s'en vont humer l'air du Bois de la Cambre et de l'avenue Louise, nouvelle promenade à la mode. C'est que le quartier de l'Allée verte a perdu son calme avec l'aménagement d'industries et dès 1864, s'est érigée la Ferme des Boues, chargée de collecter et d'évacuer par bateau les déchets de la ville.

Rapidement, le quartier s'est urbanisé attirant les entrepreneurs et spéculateurs et le prix des terrains est devenu prohibitif !

La station s'agrandit

Mais, en raison de l'énorme succès des chemins de fer, la petite gare est rapidement saturée. Son agrandissement nécessite des expropriations massives et coûteuses, tant ses alentours se sont urbanisés. De tels frais ne peuvent être envisagés !

On va lui préférer la construction d'une plus grande gare destinée aux voyageurs, dans le prolongement de la longue rue Neuve : ce sera la gare dite du *Jardin botanique* construite à partir du 27 septembre 1841, qui deviendra plus tard la gare de Bruxelles-Nord. Le trafic *voyageurs* est reporté dès le 01 novembre 1841 vers cette nouvelle gare.



Bruxelles, plan de 1924

La gare de L'Allée verte conserve alors le trafic de marchandises, destiné notamment au port de Bruxelles et, vers 1843, un important entrepôt est érigé, comprenant deux blocs de bâtiments parallèles aux canaux de Charleroi et de Willbroeck et reliés par trois corps transversaux, s'organisant autour de trois cours peu à peu recouvertes.

Une voie, appelée *Ligne des Boulevards*, est aussi ouverte en 1841 et passait par cet entrepôt douanier pour relier la gare de l'Allée verte à ligne du Midi à proximité de la gare des Bogards, qui deviendra la gare du Midi, le long de la petite ceinture. Cette ligne est utilisée jusqu'en 1871.

Les marchandises non entreposées étaient, elles, déchargées ou réexpédiées à partir de la station de L'Allée verte qui comprit plus tard deux ensembles de quais. Un ensemble sis du côté du canal était réservé à l'arrivée des produits et denrées, tandis que l'autre situé le long de la rue du Frontispice

accueillait les marchandises en partance. L'actuelle courbe de l'avenue de l'Héliport suggère encore aujourd'hui (avec l'ancienne maison du garde toujours sise aux confins de la chaussée d'Anvers et de l'avenue de l'Héliport) l'ancienne liaison de l'Allée verte vers la gare de Bruxelles-Nord.

Ce trafic de marchandises à destination du port de Bruxelles va s'achever dès la mise en service de la gare de Bruxelles Tour et Taxis, inaugurée en 1907, qui reprend les activités de dédouanement et dépôt. Néanmoins la desserte de raccordements privés va subsister.

Nouvelles affectations...

Les bâtiments de l'Allée verte vont être alors utilisés à d'autres fins. La gare va accueillir l'exposition de l'Œuvre Belge en 1910. Quatre ans plus tard, les occupants allemands l'utilisent comme faisceau de voies pour les trains de munitions. Durant la Seconde Guerre mondiale, la gare est mise à disposition de la Centrale horticole et sert de stockage de produits alimentaires et tenue de marchés de grossistes de fruits et légumes.

Dès 1910, dans le cadre des travaux de la Jonction Nord-Midi, on envisage de reporter le trafic *voyageurs* de la gare de Bruxelles-Nord vers celles de l'Allée verte et de Schaerbeek.

...et nouveau bâtiment des recettes



Six voies en impasse, à quai, sont établies en 1920 et la gare de l'Allée verte, dépendance de celle du Nord, reçoit un petit bâtiment des recettes en bois à front de rue. La gare est ouverte donc également au trafic voyageurs dès le 15 juillet 1920.

L'attrait du quartier a disparu avec le développement des activités et, de promenade privilégiée, l'Allée verte devient une artère mal famée pour retrouver une nouvelle jeunesse avec les aménagements effectués en vue de l'Exposition universelle de 1935 où elle est réaménagée en artère de prestige,

Cour à marchandises de la gare de l'Allée verte, 1843 (Réf. 2202)
adaptée à la circulation automobile.

Le 17 janvier 1954, la gare de l'Allée verte ferme définitivement ses portes aux voyageurs. Il fallait permettre la fin des travaux de rehaussement de la gare de Bruxelles-Nord.

Fermeture de la gare

Le 16 janvier 1954, vers 16 heures, le tout dernier train quitte la gare. Et si, en 1835, des milliers de personnes assistent au départ du premier train de cette gare, en 1954, seul le directeur de l'arrêt de l'époque et son chef, le directeur de la gare de Bruxelles-Nord, vont assister au départ du dernier train de la plus ancienne gare d'Europe continentale. Elle sera officiellement fermée à minuit après près de 120 ans de bons et loyaux services.

Les installations sont démolies entre 1954 et 1958 pour agrandir l'héliport de Bruxelles-Allée verte en prévision de l'exposition universelle de 1958. C'est l'emplacement actuel du parc Maximilien et sa ferme pédagogique.

Catherine Walravens
octobre 2021

Bibliographie succincte

- Articles : RADERMECKER V. L'Allée-verte. Le premier train, la première gare - ill. - Cahiers de la Fonderie (Les), 01-10-1998, p. 30-35, K24099
- Livres : DE W. M. Promenades sur le chemin de fer - Bruxelles 1838-01-01, 116 p. ill. A00035
Hugo De Bot, Architecture de gare en Belgique Partie 1, 1835 -1914 2002 A24859
DUPLESSY M.J., Le guide indispensable du voyageur sur les chemins de fer de la Belgique - Edition illustrée, Bruxelles. Eugène Landoy éditeur, 1841, 264 p. ill. A700609
WAUTERS A.. Atlas pittoresque des chemins de fer de la Belgique, composé de 16 cartes ornées de 400 - Bruxelles Etablissement géographique de Ph. Vandermaelen 1840, 53 p. ill. C545274
- Internet : <https://archiviris.be/fr/2020/02/23/la-premiere-gare-belge-het-eerste-belgische-station/>
[https://monument.heritage.brussels/fr/Bruxelles Extension Nord/Allee Verte/10007001](https://monument.heritage.brussels/fr/Bruxelles%20Extension%20Nord/Allee%20Verte/10007001)

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

Catalogue Bibliothèque : gare de Bruxelles-Allée Verte

Collection musée : gare de Bruxelles-Allée Verte