

Gare de Schaerbeek

Première gare (Halte Helmet) : 1864¹-1887

Deuxième gare : 1887²-1913

Architecte : Franz Seulen
néo-Renaissance flamande

Troisième gare : 1913³-2015

Architecte : Franz Seulen
néo-Renaissance flamande

Siège de Train World : 2015-

Code télégraphique : FSR

Lignes : 25, 26, 27, 28, 36, 36c, 94



La gare et la place princesse Elisabeth, 2011
(Réf. D3548-39)

De la Halte au hameau de Helmet à la première *station*

En 1835 est inaugurée la première ligne de chemin de fer belge, reliant Bruxelles à Malines. Partant de la gare de l'Allée verte, aujourd'hui disparue, les rails traversent le bas de Schaerbeek et longent les bords de la Senne et le domaine de Monplaisir. Afin de desservir le quartier de Helmet, un premier bâtiment est construit en 1864 aux environs de l'actuel croisement entre les rues Rodenbach et Anatole France. Cette halte Helmet sert aussi de logement au garde-barrière. Elle est ouverte au public dès le 1 septembre 1864 et deviendra rapidement une *station* au 1 octobre 1865. Un plan de 1874 atteste déjà la présence d'un bâtiment de recette en dur jouxtant un bâtiment provisoire.⁴ On peut désormais parler d'une véritable première gare !

Dès 1871, le ministère des Travaux publics décide le remplacement de cette station par une nouvelle gare et acquiert, dès 1873, près de 250 hectares de terrains au nord-est de Schaerbeek. Le but est de

¹ Date d'inauguration : 1864

² Les plans datent de 1887

³ Les plans datent de 1913 mais la gare ne sera construite qu'après la guerre, en 1919 et inaugurée au début des années 1920.

⁴ OS n°249 17/08/1874

désengorger les gares du Nord et de l'Allée verte, d'établir une gare de triage et de formation ainsi qu'une remise pour les locomotives et des ateliers pour les wagons.

En 1880, suite au percement de l'avenue Princesse Élisabeth, alors appelée rue Royale Sainte-Marie, une place, la place Nationale, est aménagée. Elle s'appelle désormais la place Princesse Elisabeth.

La seconde gare (1887-1913)

En 1887⁵, l'architecte des Chemins de fer de l'Etat belge, Franz Seulen, conçoit les plans du nouveau « bâtiment des recettes ». Il s'agit de la partie gauche de la gare actuelle.

Le bâtiment est érigé à quelques pas de l'ancienne station Helmet.



Façade principale de la gare de 1887. Carte postale datant de la fin du XIXe siècle (Réf. 10122)

Elle a quatre fonctions : une partie pour l'administration (guichets et bureaux), une pour les voyageurs (salle d'attente et buffet), une pour les installations techniques (lampisterie) et la dernière pour le logement du chef de gare, prévu à l'étage de la section destinée aux voyageurs. La gare, de style néo-Renaissance flamande, est ouverte au public le 7 février 1889⁶.

La gare devient vite exigüe. Entre 1903 et 1913, l'augmentation du nombre de

voyageurs et du volume de marchandises poussent la direction des chemins de fer à décider d'étendre et de moderniser le réseau ferroviaire. On parle déjà d'une jonction Nord-Midi et Schaerbeek se voit attribuer un rôle important dans ce développement.

⁵ Le plan de l'aile gauche de la gare date du 12 mars 1887. On peut y déchiffrer la signature de F.-J. Seulen, chef de section de première classe à l'Administration des chemins de fer de l'Etat.

⁶ D'après le journal « L'Indépendance belge » du 08/02/1889

La troisième gare (1913-2015)

L'architecte Seulen est à nouveau sollicité en 1913 pour dresser les plans d'une nouvelle aile au bâtiment des recettes existant, de même style néo-Renaissance flamande que le premier. Ce bâtiment, plus grand que le premier, accueillera les voyageurs et se compose d'une grande salle des pas perdus et de plusieurs guichets.

On décide également de porter le nombre de voies à 12 pour les trains de voyageurs ; voies surélevées, ce qui nécessitera la construction de passages souterrains pour accéder aux quais.

Les travaux devaient être terminés pour 1916 mais la construction est interrompue par la guerre et les bâtiments ne seront terminés qu'au début des années 1920. En attendant son achèvement, les guichets de la gare de 1887 restent accessibles au public. La date exacte de son ouverture au public n'est pas connue.



La gare dans les années 1960 (Réf. Z02897A)

La gare pendant la Seconde Guerre mondiale

En 1943, les autorités allemandes ordonnent la déportation d'ouvriers belges pour le travail forcé en Allemagne. La Résistance n'hésite pas à mener des actes de sabotage afin de retarder le départ des trains et permettre aux prisonniers de s'évader.

Durant la guerre, la gare de Schaerbeek est de nombreuses fois bombardée par les alliés. Entre mars et août 1944, 814 bombes vont tomber sur les installations de la gare, ce qui représente 87% des engins explosifs lancés sur les chemins de fer bruxellois, provoquant la mort de près de 500 personnes dans la commune.

De cette époque subsiste aujourd'hui encore un impressionnant témoin de béton armé : dans le contexte troublé des années 1930, la SNCB décida de construire dans la gare de formation une « cellule sanitaire » destinée – souvenir pénible de la Première Guerre mondiale – à accueillir ses agents qui seraient victimes des gaz de combat. Ce bunker ne servit finalement qu'à abriter le personnel de la gare pendant les bombardements aériens.

Une gare importante

Pendant plus de 50 ans, entre les années 1930 et les années 1980, la gare de Schaerbeek-Formation est une plaque tournante importante du trafic marchandises. Les installations des différents faisceaux totalisent un peu plus de 60 km de voie. Plusieurs milliers de wagons y transitent chaque jour : la gare est notamment reliée à l'Avant-Port de Bruxelles, au Chemin de fer industriel (qui depuis Haren-Nord dessert les industries de Vilvoorde), à l'importante usine Renault, aux divers ateliers SNCB implantés dans le complexe, mais aussi au marché matinal de Bruxelles où sont acheminés les wagons frigorifiques de fruits et légumes venant du sud.

En saison, la cour à marchandises de la gare sert d'ailleurs aussi à l'expédition d'une production bien belge : des wagons complets de « chicons » à destination de la Suisse. Autre activité typique : les trains de pigeons ! Les colombophiles confient leurs champions au train qui les emmène au lieu de départ des courses les plus prestigieuses. Notons encore que la gare (ou sa dépendance de Schaerbeek-Josaphat) sert aussi à l'époque à l'acheminement du matériel militaire défilant le 21 juillet.

A partir de 1980, suite à l'expansion du transport routier de marchandises, la gare de Schaerbeek, subit un déclin très important du trafic marchandises, tant intérieur qu'international. Les voyageurs se font rares et les guichets sont automatisés. La grande salle des pas-perdus est alors fermée!

la seconde partie des années 1950 jusqu'en 2000, Schaerbeek est en Belgique la gare la plus importante



Chargement d'un train-autos à la gare de Schaerbeek, 1957 (Réf. K00069B)

de départ des trains-autos accompagnées, acheminant confortablement les touristes et leur voiture vers leur lieu de vacances. Les jours de grands départs, la salle d'attente, la cour de chargement, le buffet de la gare accueillait cette foule de voyageurs joyeux et impatients.

Les locomotives de manœuvre s'activaient alors en tous sens pour former ces trains vers le soleil.

De la gare de Schaerbeek s'élançaient aussi, en saison d'hiver, de nombreux trains internationaux vers la stations de ski, mais aussi, par exemple, des trains de pèlerinages vers Lourdes.

Architecture de la gare

Les deux constructions sont de style éclectique teinté de néo-Renaissance flamande mais les deux parties diffèrent légèrement, la gare de 1913 étant influencée par l'Art Nouveau.

Les matériaux utilisés sont identiques pour les deux bâtiments : la brique rehaussée de pierre bleue et de bandeaux en pierre de Gobertange avec toiture d'ardoises. Le métal sert également d'ornement avec plus de présence dans la gare de 1913 que dans celle de 1887.

L'édifice de 1887 se compose de trois parties asymétriques, d'inégale hauteur, largeur et profondeur.



Façade principale de la gare de 1887 Réf. Z01584)

Le corps central comporte trois travées. A gauche, on trouve une tour d'horloge

carrée, scandée de bandeaux horizontaux et diagonaux et sommée d'une toiture à bulbe effilé. La tour est percée d'une porte sous fronton courbe et de fenêtres en meurtrière. La travée centrale sert d'entrée principale, avec porte à arc en plein cintre flanquée de colonnes surmontées d'une inscription : « CHEMIN DE FER – SPOORWEG ». A l'étage : large baie vitrée en plein cintre.

Des deux côtés de la partie centrale du bâtiment s'élèvent deux ailes au volume plus modeste et de gabarit différent, tous les deux d'un seul niveau. L'aile droite est percée de quatre baies vitrées, celle de gauche en possédant seulement trois. L'intérieur du bâtiment a été fortement remanié au fil des ans à l'exception de la salle des guichets des premières classes qui a conservé son revêtement de sol et ses lambris décoratifs et de l'ancien buffet de la gare, largement conservé.

Le bâtiment de 1913 est plus imposant et plus vaste. Il est constitué d'un ensemble de travées symétriques. La partie centrale comprend deux niveaux sous une imposante toiture surmontée d'un bulbe ajouré de quatre œils-de-bœuf. Le pignon du corps central est percé au rez-de-chaussée de trois portes-fenêtres jumelées, surmontées d'une immense baie vitrée à arc en plein cintre. Aux



Façade de la gare, 2011 (Réf. D3548-01)

extrémités, on retrouve deux corps latéraux d'un seul niveau, couverts d'une toiture à deux versants.

Le bâtiment abrite principalement une immense salle des pas perdus dotée de guichets et qui a conservé sa structure et son décor d'origine. Ajourée de deux registres de baies, la salle est couverte latéralement d'un plafond reposant sur d'immenses équerres métalliques rivetées s'étendant sur toute la profondeur du bâtiment et ajourées de cercles. Dotés d'un soubassement en granito sur lequel s'élève une fine structure en chêne, les dix guichets forment un imposant ensemble de style néo-Renaissance.



La salle des pas perdus de la gare restaurée, 2015 (Réf. D4086-01)

Le bâtiment des recettes, en ce compris le dépôt des bagages et les auvents de quais, a été classé par arrêté gouvernemental du 10 novembre 1994.

Train World

La gare accueille depuis septembre 2015 le musée Train World.



La salle des guichets de la gare de 1887, restaurée, 2015 (Réf. D4085-02)

Le choix de la gare de Schaerbeek pour accueillir le musée du train s'est imposé naturellement étant donné qu'elle était située sur la première ligne ferroviaire européenne, Bruxelles - Malines, inaugurée en 1835. C'est également la seule gare bruxelloise à avoir été totalement préservées, jusqu'à ses guichets !

Le bâtiment de gare de 1887 fait office de hall d'accueil de Train World. Les guichets ont retrouvé leur lustre d'antan et sont affectés à la billetterie du musée. La grande salle des pas perdus de la gare de 1920

accueille les maquettes des anciens apprentis. C'est ici que débute véritablement le musée proprement dit. Un nouveau bâtiment, d'une superficie de 8.000 m² présente un style industriel et la toiture en dents de scie typique des ateliers ferroviaires. Quatre halls imposants constituent la nouvelle résidence du matériel ferroviaire légendaire. Deux halls ont également été équipés de voies (raccordées au réseau ferroviaire) qui permettent les entrées et sorties du matériel roulant. La restauration de l'ancien bâtiment de gare et la construction du nouveau bâtiment industriel ont été réalisées par Eurostation avec le concours de l'architecte Paul Levevrouw.

Catherine Walravens
Mars 2021

Bibliographie succincte

- Articles : FERON G. Les gares de Bruxelles . *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-08-1979, p. 6-13, K 36857
- FERON G. De brusselse stations. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-08-1979, p. 6-13, K36858
- VAN HEESVELDE P. Grandeur et décadence d'une géante. La gare de Schaerbeek . *Cahiers de la Fonderie (Les)*, 01-10-1998, p. 61-67, K24103
- Arrêté du Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale portant classement comme monument de la totalité de la gare de Schaerbeek -en ce compris le dépôt de bagages et les auvents des quais- sise Place Princesse Elisabeth à Schaerbeek - Besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk gewest houdende bescherming als monument van de totaliteit van het station van Schaerbeek -met inbegrip van de bewaarplaats voor bagage en de luifels van de perrons- gelegen Prinses Elisabethplein te Schaerbeek. *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, 10-11-1994, K552150
- Livres : PIRON C. *Musée du train/train world, ancienne immensité ferroviaire*. Visit.Brussels, 2017. 4 p. ill. I701023
- PIRON C. *Train museum / train world, a former railway giant*. Visit.Brussels, 2017. 4 p. ill. I701024
- PIRON C. *Train world, de rijke geschiedenis van het spoor*. Visit.Brussels, 2017. 4 p. ill. I701025
- Internet : [http://www.irismonument.be/fr.Schaerbeek.Place Princesse Elisabeth.html](http://www.irismonument.be/fr.Schaerbeek.Place_Princesse_Elisabeth.html)

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

Catalogue Bibliothèque : gare de schaerbeek

Collection musée : gare de Schaerbeek, Train World