

Gare de Tournai

Première gare : 1842 - 1850

Architecte : inconnu

Style : néoclassique

Deuxième gare : 1850 - 1879

Architecte : Auguste Payen

Style : néoclassique

Troisième gare : 1879 -

Architecte : Henri Beyaert

Style : néo-renaissance flamande

Code télégraphique : FTY

Lignes : 78, 87, 88A, 94



La gare de Tournai (Réf. D3186-16)

Contexte historique

Tournai est un port fluvial sur l'Escaut, ancienne « cité royale » et fortifiée à la frontière avec la France. Lorsque, le 1er mai 1834, le parlement belge approuve une loi relative à la construction d'un réseau ferroviaire en étoile avec pour centre, Malines, il prévoit également 4 branches dont l'une d'elle permettait de se rendre vers les villes hennuyères et la frontière française.

Un an plus tard, la ligne Bruxelles - Malines était inaugurée. Le 26 mai 1837, une loi complémentaire est votée. La ville de Tournai est inscrite à l'article 1^{er} du décret en vue de l'aménagement des lignes Gand - Courtrai - Tournai et Braine-le Comte - Manage - Charleroi - Namur. Le premier train arrivera à Tournai le 24 octobre 1842. En 1847, y arrivent aussi les trains en provenance de Ath.

La première gare de Tournai (1842-1850)



“Station du chemin de fer à Tournai” (Réf. IFA027)

même de l’enceinte de la ville, les bâtiments ferroviaires comprennent le quai, du Pont de Fer au Pont des Trous, augmenté de l’atelier des réparations, situé à l’emplacement de l’ancien arsenal, ainsi que des magasins pour les marchandises. Deux « aubettes » reliées par des grilles clôturent la cour, face à la gare. Elles devaient servir à la perception de l’octroi.²

Le bâtiment des recettes (bâtiment des voyageurs) est mis en service le 24 octobre 1842. Une gravure donne une représentation de la gare vue des voies.

Il s’agissait d’une gare terminus, ce qui était assez courant à l’époque. Par contre, ce qui l’est moins est la disposition transversale pour le bâtiment des voyageurs.

L’identité de l’architecte de la première gare n’est pas connue. Le bâtiment est de style néo-classique, le style architectural de l’époque pour les premières gares construites sur le réseau par L’Etat belge. Il s’agit d’un édifice d’un seul niveau.

La deuxième gare (1850-1879)

D’après une source datant de 1864, Le bâtiment à peine construit est reconnu insuffisant et sera démoli peu de temps après.

En effet, le chemin de fer de Tournai à Jurbise, concédé le 19/05/1846, s’ouvre complètement à la circulation le 11/11/1848. Il met la ville de Tournai en liaison avec Mons et permet, à partir de Bruxelles, d’éviter le fastidieux parcours Malines – Gand - Courtrai. L’augmentation de trafic due à la mise en service de cette nouvelle ligne provoque vraisemblablement la reconstruction du bâtiment des recettes vers 1850.

¹ Lors de la construction des premières gares, il était encore d’usage de s’acquitter d’un péage aux portes des villes. C’est la raison pour laquelle bon nombre de gares seront construites en dehors des murs des villes. Tournai sera une exception, comme Gand-Sud, Bruxelles-Bogards, Ostende, Bruges et Mons.

² L’octroi est aboli en 1860.

Ce bâtiment est attribué à Auguste Payen (1801-1877) bien que son nom n'apparaisse nulle part. Mais, à cette époque il est, depuis 1841, architecte au service des Chemins de fer de l'État et il va doter la plupart des localités importantes de l'époque d'une gare décente de style néo-classique.



Le bâtiment en U présente, côté ville, une façade de sept travées. Deux ailes se développent côté voies.

Carte postale de la seconde gare de Tournai, démontée et reconstruite à Leuze (Réf. Z00217B)

La station comporte une salle des pas perdus qui communique avec une marquise comprise entre les deux courtes ailes du bâtiment. L'aile de droite, vers le quai de l'Arsenal, abrite les salles d'attente. L'aile de gauche, longeant l'Escaut, contient l'habitation du chef de gare et son bureau.

Pour faciliter la circulation des piétons entre la gare et le centre de la ville, le pont de Fer est doublé d'une passerelle métallique (date indéterminée).

AFJ Bozière³ écrit en 1864 que : « De beaucoup trop petite pour les besoins actuels, la station, dont l'importance doit considérablement s'accroître par l'établissement du chemin de fer direct d'Anvers à Douai, par ceux de Lille à Tournai et de Tournai à Péruwelz, sera, dit-on, déplacée et reconstruite au-delà des fortifications démolies.../... Ces travaux permettront d'abattre les bâtiments du bureau, les aubettes et de replanter le quai de l'Arsenal qui deviendra comme autrefois une charmante promenade et une magnifique entrée de ville. »

En effet, suite à l'augmentation du trafic et aux difficultés engendrées par la gare en impasse, la gare doit se déplacer ! C'est ce que décrète l'arrêté royal du 26 décembre 1865.

Après 1879, le bâtiment de la gare abritera probablement les bureaux du service des marchandises avant d'être démonté pierre par pierre en 1885 et rebâti à Leuze-en-Hainaut où la gare est toujours en service.

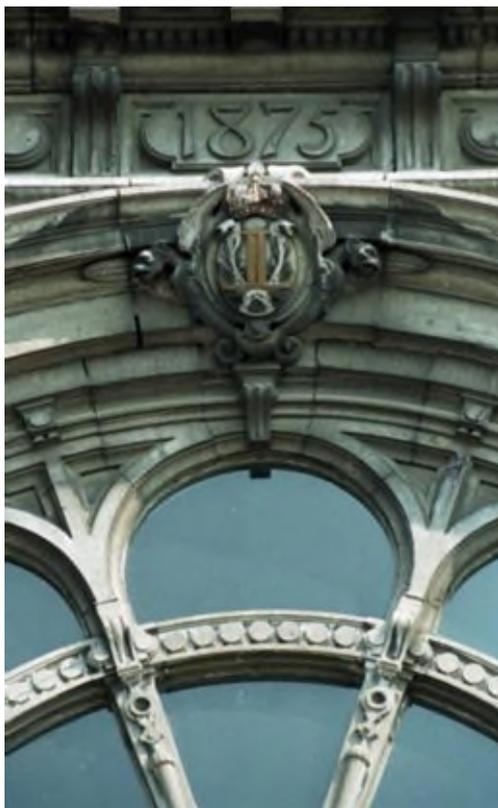
³ Aimé François Joseph Bozière 1814-1873) est un architecte, historien belge tournaisien.

La gare de 1879



« Gare de Tournai » (Réf. IFA024)

qui va concevoir cette troisième gare de Tournai. Beyaert va utiliser encore divers éléments de la Renaissance française mais surtout le style néo-renaissance flamande, préféré à l'époque par les chemins de fer de l'Etat.



Détail de la façade (Réf. D0973-05A)

dernier ne sera opérationnel qu'en 1914.

L'ancienne petite gare néo-classique est devenue trop exigüe et les autorités décident de déplacer toute la station en dehors de la ville, au-delà des remparts, sur les terrains laissés libres par la destruction de l'enceinte de la ville.

Située au point de convergence de larges voies de circulation reliant le quartier neuf à la ville ancienne, la gare devient un centre d'activité intense.

C'est l'architecte Henri Beyaert

Les travaux vont débuter en 1875 et il faudra attendre 4 ans avant que la gare de Tournai ne soit inaugurée par le roi Leopold II, le 24 août 1879.

Le Moniteur belge relate l'événement : « Œuvre remarquable d'architecture, construit avec les matériaux du pays, avec la même pierre que celle de notre antique cathédrale, cet édifice et les installations de la nouvelle gare viendront puissamment en aide au commerce et à l'industrie. Les rues nouvelles qui y aboutissent prolongent la ville au-delà de la vieille enceinte et remplacent un quartier insalubre. La reconnaissance a voulu donner à l'une de ces rues le nom de rue Royale, titre ambitieux, sans doute, mais témoignage sincère de souvenir de toute une population pour ses souverains. »

En effet, l'édifice est majestueux ! Beyaert ne se limite pas à la construction d'un imposant bâtiment mais il y ajoute une marquise de 118 mètres de long abritant les cinq voies principales sur toute la longueur de la gare, un hangar destiné aux marchandises, un entrepôt et un bâtiment de douane d'un côté et un bâtiment pour la Poste et le télégraphe de l'autre. Ce

La gare comporte un corps central et deux corps latéraux unis par des ailes basses. Le corps central comporte deux entrées surmontées d'un linteau qui entourent une large baie divisée en 5 parties vitrées. Le tout est surmonté d'une demi-rosace que coiffe une horloge.

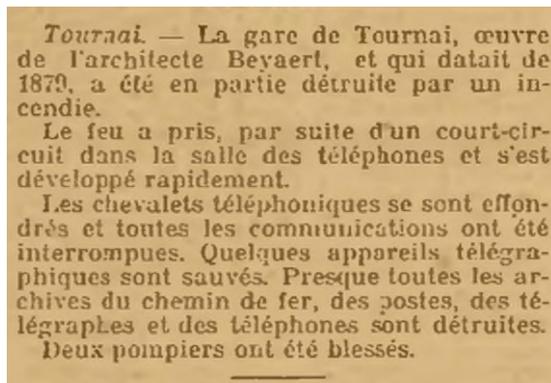


Médaille en l'honneur de l'inauguration officielle de la gare de Tournai, le 27 août 1879 (Réf. 3109)

A l'époque de sa construction, la gare de Tournai comptait deux salles d'attente, l'une réservée aux voyageurs de première et deuxième classes, l'autre pour ceux de la troisième classe (qui disparaîtra par la suite). Le bureau des bagages occupait le centre de la salle des pas perdus et faisait office de séparation entre les guichets des différentes classes. La gare est dotée de l'éclairage électrique.

L'incendie de 1912

Le 5 mars 1912, un spectaculaire incendie va détruire le bureau central des téléphones et télégraphes, ainsi que le dôme central et la salle d'attente de deuxième classe de la gare. Presque toutes les archives du chemin de fer, des postes, des télégraphes et des téléphones seront détruites. Deux ans plus tard, toutes les traces de ce sinistre ont été effacées et la gare a retrouvé son aspect d'antan.



Extrait du journal *La Liberté* du 07/03/1912

La guerre 1914-1918 et l'entre-deux guerres

La gare va échapper aux nombreuses destructions causées par les Allemands en 1918 lors de leur retraite.

Dans leur désir de retarder l'avancée des troupes alliées, ils vont dynamiter les ponts, les installations hydrauliques et les postes de signalisation mais n'auront pas le temps de détruire le reste des bâtiments. Après la guerre, tout sera reconstruit aux nouvelles normes : le Pont du Viaduc le fut en pierre et brique alors que le Pont des Roulages reçut un tablier métallique tout comme le Pont Morel.

Quelques années après la fin du premier conflit mondial, le plateau de la gare va connaître une nouvelle extension par la création d'une gare marchandises dotées de six voies, trois quais, une rampe d'accès et un pont à peser les marchandises.

Ce nouvel emplacement sera connu des Tournaisiens sous le nom de "gare margarine".

Autre transformation attendue depuis bien longtemps par les usagers de la gare, le passage sous-voies. Les travaux furent entamés le 12 octobre 1932 et se termineront au début de l'année 1934.

Les séquelles de la guerre 1940-1945

La Deuxième Guerre mondiale sera lourde de conséquences pour la gare. Si les bombardements de 1940 ravagent le centre-ville, c'est surtout la toiture du bâtiment de la gare qui va subir des dommages tandis que le Pont des Roulages est détruit.

Les bombardements alliés de 1944 feront plus de dégâts dans les installations ferroviaires car ils voulaient priver les Allemands, lors de leur repli, de ces voies de communication.



Gare de Tournai après bombardement (Réf. Z02848B)



Gare de Tournai après bombardement (Réf. Z02848C)

Voici la description qu'en fit l'architecte Eugène Dhuicque, chargé de la reconstruction de la gare après-guerre :

« Le bâtiment de la gare et ses annexes furent pris dans une rafale de fer et de feu. Le pavillon de la douane fut rasé. De l'entrepôt, il ne subsista qu'un pan de mur et un tas de décombres. Quant à la gare, l'aile gauche en direction de Lille fut complètement anéantie, hormis un fragment de façade du pavillon terminal.

L'extrémité opposée, en direction de Bruxelles, fut détruite jusque dans les fondements. Les parties hautes du pavillon central furent entraînées par la chute des charpentes et l'incendie qui fit rage, plusieurs jours durant, dans les ruines du bâtiment acheva la destruction des portions épargnées par les bombes. Protégée par ses voûtes, la salle des pas-perdus échappa au désastre et apparut au milieu de toute cette désolation comme un vestige de thermes romains.

Lorsque, dans les derniers mois de 1945, on put enfin songer à la

réparation des dégâts, une question préalable se posa. Fallait-il abattre les restes subsistants et entreprendre la construction d'une gare nouvelle, conforme aux besoins actuels, ou bien fallait-il, au contraire, envisager le maintien des portions épargnées. Reconstituer les façades détruites et tenter d'adapter aux éléments de l'ancien édifice un bâtiment nouveau répondant aux conditions présentes de

l'exploitation ? Il est permis de dire que l'opinion publique à Tournai fut unanime pour souhaiter la renaissance de l'ancienne gare.

D'autre part, la salle des pas perdus, miraculeusement épargnée par le sinistre, représentait un élément d'une valeur esthétique impressionnante ; il semblait difficile d'en décréter la démolition. La majeure partie des fondations avait été épargnée et quantité de pierres se retrouvaient dans les décombres n'ayant subi que des dégâts réparables.

Le prestige de l'œuvre d'Henry Beyaert appuya ces considérations et la reconstitution de l'ancien bâtiment fut décidée, sous cette réserve que, dans toute la mesure du possible, ses dispositions internes seraient rétablies mais en tenant compte. En fonction des exigences modernes de l'exploitation. En effet, une gare n'est pas, comme une cathédrale, un édifice dont les besoins ne changent pas parce que ces besoins sont essentiellement moraux. C'est un édifice participant à la vie journalière, qui doit donc répondre à des besoins matériels et suivre, par conséquent, l'évolution de toutes les techniques que cette vie engendre et transforme sans cesse. »

Et après ?

L'option choisie est donc la reconstruction à l'identique du bâtiment principal voyageurs de 1879. Mais la grande verrière abritant les quais ne sera pas reconstruite et l'aménagement intérieur sera entièrement modifié et modernisé.

Les travaux seront terminés en 1953. Sur les quais, des auvents remplacent le grand hall couvert et la tour centrale et les toitures ont un aspect légèrement différent.

Quelques bâtiments provisoires abriteront les agents des douanes dans l'attente de la construction d'un nouvel entrepôt qui ne sera finalement réalisé qu'en 1967, le long du quai Donat Casterman.

Au début des années quatre-vingt, l'électrification de la dorsale wallonne, ligne reliant Mouscron à Liège va modifier une nouvelle fois le paysage de la gare tournaisienne.

A la fin de l'année 1981, le vieux Pont Morel est démonté. Un nouveau pont plus haut, plus large, en béton sera construit et inauguré le 2 juillet 1983. Par la suite, en 1985, on supprimera le Centre de Réparations Rapides de Tournai et on démolira le vieux château d'eau situé le long du boulevard Eisenhower.

Située sur la dorsale Wallonne et sur la ligne 94 rejoignant la capitale, la gare de Tournai voit son avenir s'éclaircir avec la création de

l'Eurométropole regroupant Lille-Courtrai et Tournai.

La gare a possédé une plaque tournante qui sera détruite le 05 juin 1993.



Plaque tournante de Tournai (Réf. Z02833g)

Et aujourd'hui

En 2001, le chantier de la gare de Tournai a débuté avec le renouvellement des toitures, l'aménagement des guichets et surtout un important ravalement des façades qui a réveillé la magnifique architecture du bâtiment.

En 2012, d'importants travaux sont également lancés pour installer une nouvelle galerie commerciale inaugurée en juin 2013.

La phase de rénovation a

également tenu à mettre en valeur la façade du bâtiment grâce à des éclairages LED placés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Ils s'illuminent dès le coucher du soleil et changent de couleur au cours de la nuit.

La gare est aujourd'hui totalement équipée pour l'accueil des personnes à mobilité réduite avec des guichets et sanitaires qui leur sont adaptés. La suppression des seuils, le placement de dalles tactiles et de portes automatisées permettent aux personnes moins valides de circuler librement dans le bâtiment.

Depuis 2014, le chantier de rénovation s'attaque aux alentours de la gare.



Gare de Tournai (Réf. D3174-17)

Catherine Walravens
Octobre 2022

Bibliographie succincte

- Articles :** Bruxelles, 26 août 1879 - Visite royale à Tournai - Inauguration de la gare du chemin de fer. *Moniteur belge / Belgisch Staatsblad*, n° 238, 26-08-1879, p.2875-2878, K701310
- Brug « reed » weg, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 12, 01-12-1981, p.23, K568859
- Une "première" mondiale. Déplacement du pont Morelle à Tournai. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-12-1981, p.23, K707539
- Il y a 40 ans : Tournai gare terminus. *En Lignes*, n° 78, 01 04 2007, p.6-10, K594042
- Tournai: zoom sur une rénovation, *Connect FR*, n° 37, 10-2008, p.15, K711516
- Doornik: een renovatie in beeld. *Connect NL*, n° 37, 10-2008, p.15, K711515
- DHUICQUE E. La reconstruction de la gare de Tournai ill. *Trains (Fr)*, 01-03-1955. pp33-39, ill. K18787
- DE BOT H. Architecture des gares en Belgique (1835-1914) (Partie 1), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-10-2002, p.22-25, K35908
- DE BOT H. Stationsarchitectuur in België (1835-1914) (Deel 1), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-10-2002, p.22-25, K35909
- Livres :** BOZIERE Aimé François Joseph. *Tournai ancien et moderne ou description historique et pittoresque de cette ville, de ses monuments, de ses institutions, depuis son origine jusqu'à nos jours*. Tournai : 1864. 558 p. : ill. ; Z702449
- VERHAEGEN, D., *Le Bâtiment des Voyageurs du chemin de fer en Belgique [...]*, Mémoire [...] en Archéologie et Histoire de l'Art, Louvain, UCL, 1976. C3130
- VERHAEGEN D. Les gares de Tournai. Contribution du chemin de fer au développement de la ville (Mémoires de la Société royale d'histoire et d'archéologie de Tournai, Tome II) / - Tournai Société royale d'histoire et d'archéologie de Tournai 1981, 54 p., C701286
- VICTOIR J., VANDERPERREN J. Henri Beyaert. Du Classicisme à Art Nouveau. - Sint-Martens-Latem Editions de la Dyle 1992, 296 p., ill. C701039
- VICTOIR J., VANDERPERREN J. Henri Beyaert. Hendrik Beyaert. Van Classicisme tot Art Nouveau. - Sint-Martens-Latem Editions de la Dyle 1992, 296 p., ill. C701038
- Internet :** <http://www.senegaldiv.com/cfet/index.html>

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

Catalogue Bibliothèque : gare de Tournai

Collection musée : gare de Tournai