

LA GARE CENTRALE DE BRUXELLES

ET SES MATERIAUX
PIERREUX



LA GARE CENTRALE DE BRUXELLES ET SES MATÉRIAUX PIERREUX

ÉDITION DE LA SNCB-HOLDING



AVEC LA COLLABORATION DE PIERRE ET MARBRE DE WALLONIE



DANS LE CADRE DES JOURNÉES DU PATRIMOINE



BRUXELLES, 2010

Rédaction: Geoffrey Longueville
et Francis Tourneur
(Pierre et Marbre de Wallonie)

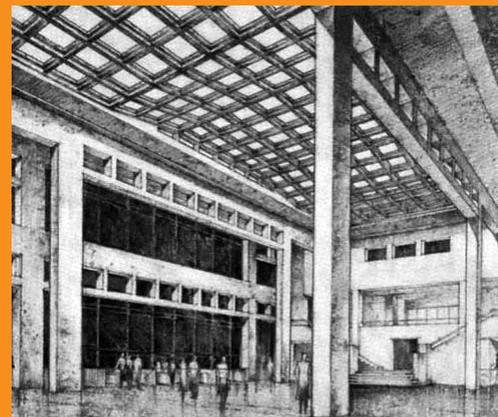
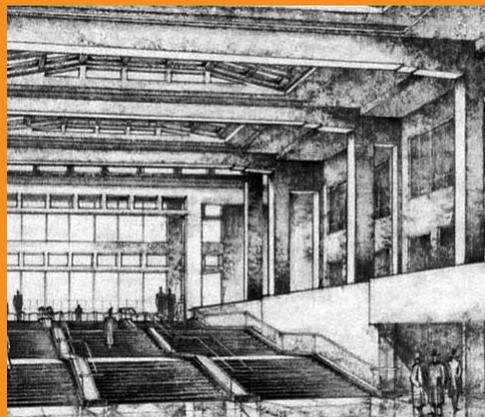
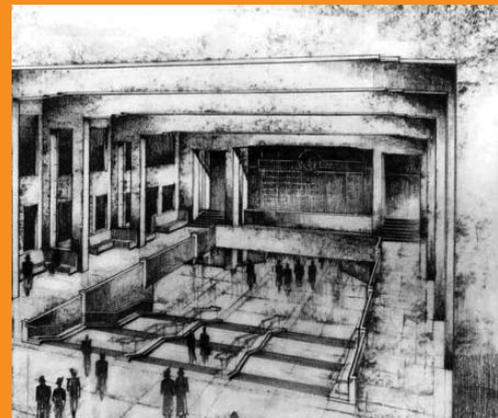
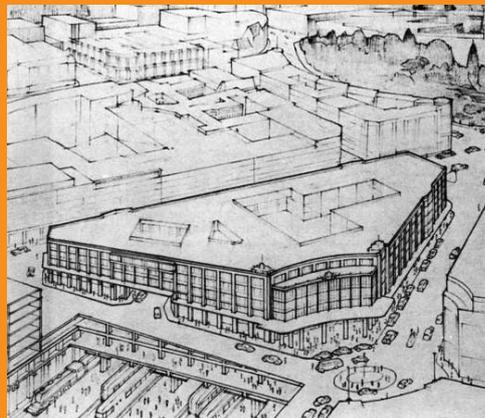
Editeur responsable:
Erik Sclep (SNCB-Holding H-CO)

Coordination: Louis Maraite

Graphisme: Béatrice Duculot

Photos: Denis Moinil, Leo Goossenaarts
et Archives Groupe SNCB

Remerciements à Mme Françoise Aubry
(Musée Horta, Bruxelles)



Gare centrale, projet définitif 1936. Élévation. Perspective de la descente des quais et du hall des guichets dessinées par Albert Demesmaeker en 1940. (Archives du musée Horta)

Avant-propos

HEUREUSE VISITE EN GARE DE BRUXELLES-CENTRAL

Vincent BOURLARD

Directeur général "Stations" de la SNCB-Holding

La gare de Bruxelles-Central, c'est un peu le vaisseau amiral de la SNCB-Holding. D'abord parce qu'il s'agit de la première gare du pays en nombre de voyageurs. Ensuite parce qu'il s'agit d'une gare conçue par Victor Horta. Enfin parce que, placée sur la jonction Nord-Midi (1.200 trains - un train toutes les 40 secondes-, 320.000 passagers quotidiens), elle est au coeur du réseau ferroviaire belge. Elle est ...Centrale.

Les Journées 2010 du Patrimoine de la Région de Bruxelles-Capitale mettent l'accent sur les pierres. Avec ses ornements, la gare de Bruxelles-Central se devait d'être au programme des "Journées". La SNCB-Holding la montre avec d'autant plus de plaisir et de fierté qu'elle a réussi à marier sa superbe architecture plus que cinquantenaire et les besoins d'une gare d'aujourd'hui.

La gare de Bruxelles-Central n'est plus seulement un lieu que l'on fréquente juste pour prendre le train, c'est aussi un ensemble de services, de points de rencontres, de commerces,... qui répondent aux exigences de la modernité. La gare est intermodale, translatrice, adaptée à tous les publics, conviviale, intelligente. En plus d'être un "incontournable" du patrimoine belge et bruxellois, elle est un lieu de vie et de culture. Je vous souhaite une heureuse visite de la gare de Bruxelles-Central.

Vincent BOURLARD



La gare, lieu de rencontres, de convivialité où l'on ne perd pas son temps grâce à la diversité des commerces et services proposés.

LE RÉVEIL DES GARES

Au début du 20^e siècle, les gares étaient souvent les constructions les plus prestigieuses d'une ville. Puis les modes de transports ont fondamentalement changé. Face à l'auto toute-puissante, individualiste et mondaine, les gares et les trains ont perdu de leur attrait. Il a fallu attendre la fin des années 1980 pour que le chemin de fer retrouve la vie, grâce au développement des premiers trains à grande vitesse : prendre le train ne concurrence plus seulement la voiture mais aussi l'avion pour des trajets jusqu'à 500 km. Le train revient dès lors à la mode et regagne des parts de marché.

Sensibilisés, entre autres, par la société de chemin de fer, les urbanistes ont rapidement compris l'intérêt des gares dans le redéploiement de la Cité : la gare redevient un lieu stratégique pour les nouveaux développements, immobiliers, intermodaux, commerciaux et de logements ; le train redevient le moyen idéal pour intégrer la mobilité durable au cœur des villes.

Plutôt que pour des gares accessibles aux seules personnes qui disposent

déjà de leur titre de transport, la Belgique a opté pour les gares ouvertes, "gares lieux de vie", espaces publics accessibles à tous, lieux de passages qui recourent les quartiers des villes,... Le groupe SNCB a alors concrétisé cette nouvelle vie des gares par des rénovations intelligentes (Namur, Bruxelles-Midi,...), majestueuses (Anvers-Central) ou par des constructions exceptionnelles (Liège-Guillemins).

La SNCB-Holding, en charge des 37 plus grandes gares du pays, a été à la rencontre des besoins des usagers des gares au travers d'une grande étude d'opinion. Et elle a arrêté les trois "piliers" de la philosophie de la gare :

Ne pas perdre de temps

Le déplacement en train doit se dérouler dans un contexte rassurant, le voyageur doit trouver ses repères facilement ; que vous arriviez en tram, en bus, en auto ou à vélo, les connexions intermodales sont les plus performantes. Et les personnes à mobilité réduite doivent accéder aux quais sans encombre.

La Gare lieu de rencontres

Il règne, dans les gares d'aujourd'hui, une ambiance propice à la flânerie. Vous y trouverez toujours quelqu'un à rencontrer, une expérience à vivre, dans les petits magasins ou dans les établissements Horeca. Un confort qui va de pair avec sécurité et propreté. Les gares deviennent d'ailleurs de plus en plus souvent des lieux culturels, avec concerts et expositions.

Gagnez du temps !

Aux commerces dans les gares se joignent aujourd'hui les services pour permettre aux usagers de limiter leurs déplacements "hors gare" et donc de gagner du temps : acheter un journal ou petit-déjeuner, déposer ses chemises à repasser, acheter un bouquet de fleurs pour le rendez-vous du soir, passer à la pharmacie pour contrer la migraine, faire réparer son vélo, se renseigner sur l'offre touristique régionale,...

La SNCB-Holding a fait déposer la marque "la Gare", créé des logos et des totems de couleurs qui symbolisent cette offre. Qui annoncent que la gare s'est réveillée !



LA JONCTION NORD-MIDI

L'histoire de la Jonction Nord-Midi commence le 5 mai 1835 avec l'inauguration de la première ligne de chemin de fer en Belgique et sur le continent, la ligne Bruxelles-Malines. Ce chemin de fer connut rapidement un grand succès et dès 1836, les travaux d'une nouvelle ligne reliant Bruxelles à Tubize commencèrent. Ces deux lignes rejoignant Bruxelles à deux endroits différents, la station de Bruxelles-Allée Verte au Nord-est pour la première et la station des Bogards au Sud-ouest, qui sera très vite rebaptisée Bruxelles-Midi, pour la seconde, la question d'une "Jonction" se posa dès 1837. La station de Bruxelles-Allée Verte étant devenue insuffisante, une nouvelle gare fut construite non loin en 1841, la gare de Bruxelles-Nord. L'année 1841 voit également la création d'une nouvelle ligne de chemin de fer contournant la ville par les boulevards. Celle-ci se trouvant mêlée à la circulation ordinaire ne s'est pas révélée pratique - un coureur devait précéder le train en agitant un drapeau et une cloche pour

éviter les collisions. Elle fut donc supprimée en 1871, au profit d'une ligne contournant la ville par l'Ouest.

Malgré cette nouvelle ligne, l'idée d'une Jonction n'est pas abandonnée. Il faudra cependant attendre jusqu'en 1903 pour qu'une décision concrète soit prise par l'Etat Belge et la Ville de Bruxelles. Celle-ci prévoit l'assainissement des quartiers de Terarken, Isabelle, de la Putterie et Saint-Roch, pour revoir en même temps profondément la liaison entre la ville haute et la ville basse, ainsi que la création d'une gare centrale dans le quartier renouvelé, sur la Jonction Nord-Midi. Et c'est en 1911 que les grands travaux commencent suivant les plans de Frédéric Bruneel datant de 1887. Les chantiers durent être interrompus pendant la grande guerre et il faudra attendre 1935 et la création de l' "Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi" pour que l'on se décide à poursuivre les travaux. Les plans déjà anciens

de Fr. Bruneel furent remaniés et les travaux reprirent en 1936. Ils furent une nouvelle fois suspendus suite à l'invasion de la Belgique par les Allemands et ne reprirent qu'en 1944, après la Libération. La Jonction fut inaugurée en 1952 par le Roi Baudouin mais les travaux ne s'achevèrent réellement qu'en 1954 et une voie annexe fut créée dès 1955 pour relier l'aéroport avec l'Air Terminus de la Sabena au centre ville.

Aujourd'hui, 1.200 trains et 320.000 passagers empruntent quotidiennement la Jonction Nord-Midi qui est arrivée à saturation. Prévue initialement pour une capacité d'un train toutes les 50 secondes, elle compte aujourd'hui un train toute les 40 secondes. Des solutions ont été proposées pour résoudre ce problème : celles-ci se rangent en deux grandes catégories - creuser un nouveau tunnel sous la Jonction Nord-Midi ou élargir les installations actuelles. Quoi qu'il en soit, il faudra agir avant 2020.



La jonction Nord-Midi vue du ciel et... sous terre.
La gare centrale en son cœur fut inaugurée par le Roi Baudouin le 4 octobre 1952.



LA GARE CENTRALE

L'idée d'une gare centrale fut lancée dès 1903 par l'Etat Belge et la Ville de Bruxelles en même temps que le projet de la Jonction Nord-Midi. La construction de la gare fut confiée à l'architecte Victor Horta dès 1910. Il livra plusieurs avant-projets mais la superficie du terrain disponible fut réduite à trois reprises. Le projet définitif, sur l'emplacement actuel, ne date que de 1936. Victor Horta a du faire face à de nombreuses difficultés comme, entre autres, les liaisons avec les niveaux inférieurs, le tracé courbe du tunnel et des servitudes urbaines limitant la hauteur de la future construction à celle du bâtiment voisin, le Building Shell, à l'angle du Cantersteen et de la rue Ravenstein, érigé en 1931 sur les plans de l'architecte Alexis Dumont. A tout cela s'ajoute la pente inégale et la forme triangulaire du terrain, cerné

par les rue de la Putterie, le Cantersteen et le boulevard de l'Impératrice. Bien que l'on puisse y retrouver quelques références à ses travaux antérieurs, dans la gare centrale, Horta a définitivement choisi, quasiment dès le début du projet, d'abandonner l'Art Nouveau pour une architecture sobre et fonctionnelle. Elle s'inscrit dans le contexte des architectures officielles internationales, typiques de la fin des années '30.

Les travaux commencèrent effectivement en 1937. En 1945, Victor Horta demanda à son ancien élève, l'architecte Maxime Brunfaut, de reprendre la direction du chantier. Ce n'est que le 4 octobre 1952 que la gare centrale fut inaugurée par le Roi Baudouin en même temps que la Jonction Nord-Midi. Il faudra attendre

1954 pour que la gare soit pourvue d'un souterrain débouchant rue du Marché aux Herbes, l'actuelle galerie Horta, qui fut fermée au début des années '90, et 1965-1969, pour que la gare soit reliée à la station de métro.

A l'instigation de la Commission des Monuments et Sites, le bâtiment de la gare est classé comme monument le 16 mars 1995. En 1997, l'architecte français Alain Sarfati du bureau Saréa remporte le concours pour l'aménagement du Boulevard de l'Impératrice et du Carrefour de l'Europe et en 2000, l'architecte bruxellois Francis Metzger du bureau MA² est chargé de la rénovation de la gare. La galerie Horta quant à elle devra attendre 2008 pour être rénovée par l'architecte suisse Louis Caduff des Architectes Associés.



Gare centrale, entrée principale, 1960.

VICTOR HORTA



Victor Horta est né le 6 janvier 1861 à Gand. Il s'inscrit à la section d'architecture de l'Académie des Beaux-arts de Gand en 1876 mais part à Paris en 1879 avant la fin de ses études, pour travailler chez un architecte d'intérieur. Il rentre en Belgique en 1880 suite à la mort de son père et s'installe à Bruxelles. En 1881, il reprend ses études à l'académie des Beaux-arts de Bruxelles et se marie avec Pauline Heyse avec qui il a une fille qui décèdera en 1882. Il aura une seconde fille en 1890. Il divorcera en 1906 et se remariera deux ans plus tard avec Julia Carlsson.

En 1884, il termine ses études et remporte des prix et une bourse avec laquelle il effectue des voyages. Il fait un stage chez Alphonse Balat, l'architecte préféré du Roi Léopold II, qui a notamment réalisé le Musée d'Art ancien de Bruxelles, rue de la Régence et les Serres royales de Laeken. Il s'installe ensuite comme architecte indépendant. En 1894, il devient Président de la Société Centrale d'Architecture de Bruxelles.

Il enseigne à la Faculté polytechnique de l'Université libre de Bruxelles de 1892 à 1911. Pour son enseignement, il étudie les textes d'Eugène Viollet-le-Duc qui l'influenceront fortement dans son travail.

En 1893, il réalise sa première œuvre véritablement Art Nouveau, la maison Autrique, Chaussée de Haecht à Schaerbeek. Par la suite, il construira de nombreuses maisons et hôtels particuliers dans ce style dont l'hôtel Tassel, rue Paul-Emile Janson, l'hôtel Van Eetvelde, avenue Palmerston, l'hôtel Solvay, avenue Louise, l'hôtel Deprez-Van de Velde, avenue Palmerston, la maison Frison, rue Lebeau, la maison Carpentier à Renaix, un jardin d'enfants, rue Saint-Ghislain, la Maison du Peuple (malheureusement détruite en 1965), ainsi que les Magasins Waucquez (actuellement Centre Belge de la Bande dessinée), rue des Sables, et les Magasins Wolfers, rue d'Arenberg. Il fait bâtir en 1898 sa maison personnelle et ses ateliers, rue Américaine (actuel Musée Horta). En 1906, il se penche sur le projet

de l'Hôpital Brugmann à Jette, dont les travaux seront achevés en 1923. Il est chargé en 1910 de la construction de la nouvelle gare centrale, dont il ne verra pas l'achèvement plus de quarante ans après.

En 1913, il est nommé Directeur de l'Académie des Beaux-arts de Bruxelles et entame un projet de réorganisation des cours. Pendant la première guerre mondiale, Horta part aux Etats-Unis. A son retour en 1919, il abandonne définitivement l'Art Nouveau (si ce n'est pour le Musée de Tournai, élevé sur des plans d'avant-guerre) et entame les premières esquisses du Palais des Beaux-arts de Bruxelles, qui sera inauguré en 1928, dans un style Art Déco personnalisé. Dès 1925, il donne des cours à l'Académie des Beaux-arts, où il aura Maxime Brunfaut comme élève. C'est lui qu'il chargera de terminer les travaux de la gare centrale, à partir de 1945.

Victor Horta meurt le 8 septembre 1947.



MAXIME BRUNFAUT

Maxime Brunfaut est né le 23 mai 1909 à Schaerbeek. Il va suivre les traces de son père, Fernand Brunfaut, et devenir architecte. Une fois sorti en 1929 de l'Académie des Beaux-arts de Bruxelles où il a fréquenté les cours de composi-

tion de Victor Horta, il collabore avec son père. Comme lui, il est étroitement lié au parti socialiste et réalise principalement des bâtiments en lien avec le mouvement ouvrier, dans une architecture moderne influencée par le constructivisme des architectes soviétiques de la fin des années 20. Il participera également à de nombreux concours, pour un home à Oostduinkerke, la Bibliothèque Albert I^{er}, entre autres. Il est également chargé des sièges des journaux "Vooruit" à Gand et "Le Peuple", rue des Sables et rue Saint-Laurent à Bruxelles en 1930, ainsi que de la Maison du Peuple de Willebroek, de la Prévoyance Sociale, square de l'Aviation en 1931 (récemment restaurée), du sanatorium socialiste Joseph Lemaire de Tombeek en 1934-1937, de la cité coopérative Germinal à Evere en 1951, du siège du Parti socialiste en 1963 et de l'immeuble du Syndicat CGSP. Il réalisera aussi l'Hôtel de l'Ambassade d'URSS, avenue De Fré, en 1957. On retrouve dans ces œuvres les préoccupations de Brunfaut pour le dynamisme spatial par l'emploi de nombreux matériaux et

l'utilisation de couleurs variées, le travail de la lumière et la mise en évidence des circulations verticales.

Il est membre de la Société Centrale d'Architecture de Belgique de 1938 à 1973. En 1945, il succède à Victor Horta pour l'achèvement de la gare centrale de Bruxelles. Dans la foulée, il réalisera aussi pour les Chemins de Fer la station Bruxelles-Congrès en 1950 et l'Air Terminus de la Sabena, boulevard de l'Impératrice, en 1952. Il sera chargé de plusieurs projets pour l'Exposition universelle de 1958 : outre plusieurs pavillons, il est chef de projet de l'aérogare de Bruxelles National, en collaboration avec les architectes Géo Bontinck de Gand et Joseph Moutschen de Liège, dans une architecture d'exploits techniques faite de grandes portées, de porte-à-faux, de grandes parois de verre, de passerelles suspendues... Il en étudiera les plans à partir de 1954. Dans les années 70, il réalise les stations de pré-métro de Bruxelles.

Max Brunfaut décède le 9 octobre 2003 à l'âge de 94 ans.



LE BÂTIMENT ET SES MATÉRIAUX PIERREUX

Parements extérieurs

La gare centrale de Bruxelles s'inscrit dans un paysage urbain où la pierre s'est imposée depuis plusieurs siècles comme matériau de prédilection aux côtés de la brique, présente depuis la fin du Moyen Âge – sans prendre en compte les traditions bien établies de badigeons et de peintures, voire d'enduits, qui travestissaient aisément ce substrat minéral... L'habitude s'est installée de longue date d'un bâti globalement bichrome – "pierres bleues"/"pierres blanches", selon une dualité reconnue tant en ancien flamand ("blauwe stenen"/"witte stenen") qu'en français. Les "pierres bleues", calcaires compacts issus du socle ancien, d'âge primaire, qui affleurent surtout en Wallonie dans différents bassins carriers, sont caractérisées par d'exceptionnelles performances techniques, doublées d'intérêt esthétique indéniable (dont l'aptitude à des traitements de surface

très diversifiés), mais venant d'assez loin (les gisements les plus proches sont à Soignies et aux Écaussinnes), elles sont utilisées à Bruxelles avec une sage parcimonie. Les "pierres blanches", tirées des terrains plus jeunes, surtout d'âge tertiaire, sont moins compactes mais plus faciles à extraire et à façonner, même si leur résistance globale aux intempéries est moindre que celle des pierres bleues. Elles étaient extraites du substrat du Brabant, de Bruxelles même, ou des environs d'Alost (Balegem) ou de Jodoigne (Gobertange). Cet usage raisonné de deux gammes de matériaux pierreux, distincts tant par leur chromatisme que par leur comportement, a instauré un patrimoine bâti tout en camaïeu de gris, de beige et de blanc cassé, rehaussé du rouge plus ou moins sobre des panneaux de briques et ponctué éventuellement de notes peintes ou dorées...

C'est dans ce paysage multiséculaire que s'insère avec une discrète

monumentalité la gare centrale. Construites sur une structure en béton armé, ses façades sont recouvertes de parements de pierre de Gobertange et de pierre de Reffroy, sur un haut soubassement et sous un couronnement crénelé en "petit granit". La "pierre de Gobertange", pierre blanche calcaire chargée de silice, est extraite dans la région de Melin près de Jodoigne en province du Brabant Wallon. On la retrouve en éléments de petites dimensions dans beaucoup de façades bruxelloises, souvent combinée avec du petit granit. Elle a été longtemps l'objet d'une exploitation intense pour la construction de monument de prestige, et on la retrouve notamment dans les parties restaurées de l'Hôtel de Ville de Bruxelles mais aussi dans le Musée d'Art Ancien de la rue de la Régence ou dans les palais du Cinquantenaire. Ce matériau, concurrencé dès le milieu du XIX^e siècle par les pierres blanches françaises, est inattendu dans le contexte de la gare



centrale, au milieu du XX^e siècle, d'autant qu'il s'agit d'une pierre de petit appareil, dont la hauteur d'assise ne dépasse guère une douzaine de centimètres (l'épaisseur d'une grosse brique), ce qui est peu compatible avec le caractère monumental des façades incriminées. D'où cette impression inhabituelle, générée par l'empilement des très nombreux petits éléments réguliers...

La pierre de Reffroy était exploitée en France dans la commune du même

nom, dans le département de la Meuse. Bien que plutôt dure à tailler, elle se prête à la sculpture et sa couleur, proche de celle de la pierre de Gobertange, se marie plutôt bien avec celle-ci. Ces deux matériaux furent employés conjointement lors de la restauration de l'Hôtel de Ville de Louvain. Ici, elle est utilisée en grands modules (qui auraient été impossibles à réaliser en pierre de Gobertange), subtilement recoupés par un réseau de rainures qui suggère un faux appareil de format carré.



Très apprécié pour ses nombreuses tailles et finitions qui peuvent lui donner des teintes allant du gris clair au presque noir en passant par une gamme de gris bleutés, le Petit Granit – Pierre Bleue de Belgique® est une pierre calcaire au grain très grenu, exploitée dans les bassins carriers de Soignies, de l'Ourthe-Ambève, du Bocq et de la Moline, des provinces du Hainaut, de Liège et de Namur. Très résistant, elle est à Bruxelles mise en œuvre dans les parties d'ouvrages spécialement sollicitées, comme les soubassements, les bandeaux, les corniches, les tours de baies. Dans la capitale, elle fut utilisée notamment au Palais des Beaux-arts, dans les palais du Cinquantenaire et du Centenaire (Heysel), et de façon plus contemporaine au célèbre bâtiment de Glaverbel. A la gare centrale, il constitue toute la hauteur du rez-de-chaussée, doublé par endroits d'un entresol, conçu comme un haut socle sur lequel s'élèvent les parements en pierres blanches. La finition de surface est

une ciselure manuelle particulièrement soignée. Les reliefs de Ch. Leplae et E. Barmarin qui sont intégrés dans ce soubassement sont évidemment sculptés dans la même pierre.

Sur le Cantersteen, l'entrée du salon royal est soulignée par un tour exécuté dans un matériau très grenu et brillant, aux reflets chatoyants. Le "Granite du Labrador", ou "larvikite" sous son nom savant, est une roche magmatique exploitée surtout près de la ville de Larvik, dans le comté de Vestfold, au Sud de la Norvège. Considérée comme la pierre nationale de la Norvège, elle existe en différentes variétés de couleurs, bleues, brunes ou quasi noires. Cette matière inhabituelle a été employée chez nous en plaque minces dans le funéraire ou comme revêtement d'ornementation extérieure, par exemple pour les devantures de magasins. Le haut socle du Building Shell, de l'autre côté du Cantersteen, est constitué de Labrador foncé, auquel la porte royale

de la gare fait un discret mais remarquable écho.

On notera enfin que le nouvel accès aménagé en contrebas du Mont des Arts est équipé d'une lourde porte astucieusement revêtue de "pierre de Vinalmont", qui s'inscrit parfaitement dans le soubassement du bâtiment existant, constitué de ce même matériau. Les carrières de Vinalmont exploitent le Calcaire de Meuse dit de Vinalmont sur la plaine de Wanzoule dans la commune de Wanze. Cette pierre au grain et d'une grande pureté chimique apparaît gris foncé en cassure fraîche, mais, exposée aux intempéries, elle prend rapidement une agréable patine gris clair. Elle connut dès l'après-guerre un beau succès, employée notamment par Victor Bourgeois à l'hôtel de ville d'Ostende et à la Maison de la Culture de Namur. Les aménagements du Mont des Arts et des bâtiments environnants en ont fait un large usage, tant en architecture qu'en sculpture.



La porte du Mont des Arts en pierres de Vinalmont.



Le travertin romain, mis en valeur par les plinthes en marbre bleu belge et les rampes "Art Moderne".

Eléments intérieurs

Un plafond de caissons de béton supportant des dalles de verre inonde la salle des guichets d'une lumière naturelle zénithale. Les murs recouverts uniformément d'un parement de travertin romain rubané sont soulignés par de courtes plinthes en marbre bleu belge. Le sol, dallé de pierre de Larrys, est ponctué par un motif en laiton incrusté dans la pierre, qui intègre les emblèmes des Villes de Bruxelles, Anvers et Liège. Utilisé depuis le temps de l'empire romain (parfois à échelle très monumentale comme au Colisée), le "travertin romain" provient principalement de la région de Tivoli, près de Rome. Il s'agit d'une roche de formation récente, qui s'est déposée dans des cours d'eau où l'activité végétale, favorisée par les conditions de bonne oxygénation et d'ensoleillement, génère des encroûtements multiples – ce qui donne cette structure très caractéristique de rubans irréguliers ponctués de nombreuses cavités plus

ou moins colmatées par un ciment naturel ou par un produit de bouche-pore. Pour les parements intérieurs de la gare, il est utilisé en plaques minces agrafées, coupées perpendiculairement au rubanement de stratification ("à contre-passe"). Cette formule connut un certain succès au milieu du XX^e siècle et on retrouve l'application dans plusieurs bâtiments publics et commerciaux de cette époque à Bruxelles. Parmi les nombreux matériaux marbriers autrefois exploités en Wallonie, le "Bleu Belge" a connu un grand succès jusque dans les années '60. Il s'agit d'un calcaire à grain fin, qui prend au polissage une teinte très foncée, en frappant contraste avec de fines veines de calcite blanche, qui dessinent des zébrures au tracé fantasque. Il était exploité en galeries souterraines surtout dans les régions de Bioul et Anhée, où certaines de ces carrières sont encore visibles. Il fut très apprécié par les créateurs de l'Art Déco, notamment dans la superbe décoration marbrière de l'hôtel de ville de Charleroi.



Les emblèmes de Liège, Bruxelles et Anvers incrustés dans le sol.

Exploité en Bourgogne dans la région de Ravières, dans le département de l'Yonne, la pierre marbrière de "Larrys" est un calcaire beige ou légèrement rosé à texture fort grenue, aussi dénommé pierre de Mirabeau ou de Longchamp. Il en existe plusieurs variétés plus ou moins mouchetées de petites taches rondes, débris de fossiles – on peut les distinguer dans le dallage de la gare, où les dalles carrées incrustées des motifs de laiton sont de grain plus grenu et de teinte plus soutenue. Réputée comme d'autres pierres bourguignonnes pour sa compacité et sa bonne résistance à l'usure, il se retrouve à Paris dans des ouvrages comme le Grand Palais et la Gare de Lyon, à Bruxelles dans des réalisations comme les sols de la Galerie Ravenstein, où il est mêlé au calcaire de Comblanchien.

Les guichets et leurs abords, ainsi que les grands escaliers qui descendent vers les niveaux inférieurs, sont en gneiss du Tessin. Au niveau de l'entresol, l'encadrement de porte du Salon royal est recouvert de granite du Labrador,

comme à l'extérieur sur le Cantersteen. Pour les sols très sollicités des niveaux bas et des quais, le choix avait été fait d'un matériau très résistant, un quartzite brésilienne, utilisé en petit calepinage d'éléments rectangulaires. Aujourd'hui, seul le sol de la consigne témoigne encore de ce matériau initial inhabituel, remplacé par ailleurs par du Larrys pour les galeries basses, ou par du gneiss chinois Wave White pour les quais, lors de la rénovation de la gare. Originaire du canton suisse du même nom, le "gneiss du Tessin", aussi appelé "granite du Tessin", est une roche métamorphique (résultant de la transformation d'une roche antérieure) très compacte,

caractérisée par une alternance de lits clairs et de lits foncés, de teinte générale gris moyen moucheté de noir. Les carrières s'inscrivent dans les reliefs montagneux des Alpes, où il était utilisé traditionnellement pour la construction des maisons, à la fois pour les revêtements de sols, pour les murs et pour les toitures. Quant au "gneiss Wave White", il s'agit d'une des nombreuses pierres chinoises que la mondialisation répand à travers les continents. Extrait dans la province de Fujian et exporté par bateau depuis le port de Xiamen, il montre une couleur grise avec une alternance des bandes claires et sombres, les premières étant dominantes.



Le plafond de caissons.
Le quartzite d'origine
brésilienne.



La gare centrale est ornée de nombreuses œuvres d'arts. De part et d'autre de l'entrée principale sur le Carrefour de l'Europe, deux reliefs de Charles Leplae datant de 1954 représentent les anciens quartiers de la Putterie, démolis lors des travaux de la Jonction – de nombreux bâtiments anciens ont alors disparu, dont ces sculptures évoquent l'enchevêtrement pittoresque. Près de l'accès du côté Cantersteen, c'est un autre relief, signé par Elisabeth Barmarin.

Dans la salle des guichets, au-dessus de l'escalier principal d'accès aux quais se dresse le monument dédiés aux cheminots morts pendant les guerres mondiales, composé d'une sculpture en ronde-bosse, le "Machiniste", et de deux reliefs, évoquant la Libération, le tout est œuvre de Fernand Debonnaires. A gauche et à droite de l'entrée principale, une plaque commémorative à F. Franchimont, E. Waucquez et M. Lastiaux par Adolphe Wansart et deux autres à F. Brunfaut

et E. François par Dolf Ledel, au dessus, une grande peinture de l'artiste hennuyer Joseph Hayez figurant saint Michel et des villes belges.

Dans un domaine plus contemporain, on retiendra, sur les murs des quais, des séquences animées sur écran LED qui s'illuminent ou s'éteignent en fonction du trafic des trains, réalisées par l'auteur de bandes dessinées Yslaire, et dans le couloir du métro, une fresque de Daniel Deltour.

ŒUVRES D'ART



Saint Michel et les villes belges, Joseph Hayez et le bas-relief signé Elisabeth Barmarin

Charles Leplae

Charles Leplae voit le jour à Louvain en 1903. Parallèlement à ses études de droit, il fréquente l'Académie des Beaux-arts. Il séjourne à Paris grâce au Prix Rubens. Le sculpteur français Charles Despiau le remarque et l'invite à fréquenter son atelier. Il se fixe à Bruxelles en 1929 et devient membre de la Libre Académie de Belgique en 1932. Il donne des cours à l'Institut des Arts Visuels de La Cambre. Il réalise notamment des statues pour la Banque Nationale de Belgique, la Gare centrale de Bruxelles, et un relief au Mont des Arts voisin. Il meurt en 1961.

Elisabeth Barmarin

Elisabeth Barmarin naît à Lodelinsart en 1915. Elle suit des cours à l'Académie des Beaux-arts de Bruxelles. Elle remporte le Prix Godecharle en 1939. Elle donne des cours à l'École de recherche graphique de Bruxelles, où elle est directrice de 1974 à 1980. Elle enseigne à L'École Supérieure des Arts de Saint-Luc et à l'École Supérieure d'Architecture de Saint-Luc

à Bruxelles. Elle est l'auteur notamment de monuments en hommage au Roi Baudouin, d'une statue à l'Observatoire d'Uccle et d'un relief dans la station de métro Baudouin. Elle décède en 2010.

Adolphe Wansart

Adolphe Wansart naît en 1873 à Verviers. Il suit des cours à l'Académie des Beaux-arts de Liège et à l'Académie des Beaux-arts de Bruxelles de 1889 à 1893. Dès 1900, il se tourne principalement vers la sculpture mais continue à peindre occasionnellement. Il réalisera des statues de son épouse, de l'historien Henri Pirenne, avenue Franklin Roosevelt, du peintre Pierre Paulus, parc Jacques Frank, et de la "Résistance de Liège contre les Bourguignons", au Pont des Arches à Liège. Il travaille aussi à Paris à partir de 1927. Il meurt en 1954.

Dolf Ledel

Dolf Ledel naît en 1893. Il étudie à l'Académie des Beaux-arts de Bruxelles et a suivi également des cours à Düsseldorf, Cologne, Munich et Paris.

Il réalise principalement des médailles, quelques monuments funéraires, des sculptures, une figure féminine couchée au Mont des Arts à Bruxelles, l'"Offrande" au Jardin de la Sculpture, rue de la Régence, le relief la "Poste", à la Gare du Midi à Bruxelles. Il est membre du parti communiste et ses médailles sont souvent des hommages à des personnalités du mouvement ouvrier. Il décède en 1976.

Fernand Debonnaires

Fernand Debonnaires voit le jour à Saint-Gilles en 1907. Il quitte l'école en 1918 pour fréquenter l'Académie des Beaux-arts. Il voyage en France, en Italie et à Londres grâce au prix Godecharle qu'il remporte en 1928. Il est professeur à l'Académie des Beaux-arts à partir de 1951 et est élu membre de l'Académie de Belgique en 1969. Ses sculptures sont exposées dans les musées de Bruxelles, Liège et Ixelles, ainsi qu'au musée Pouchkine de Moscou. Il s'adonne à la peinture pendant les dernières années de sa vie et meurt en 1997.

SUGGESTION DE PROMENADES

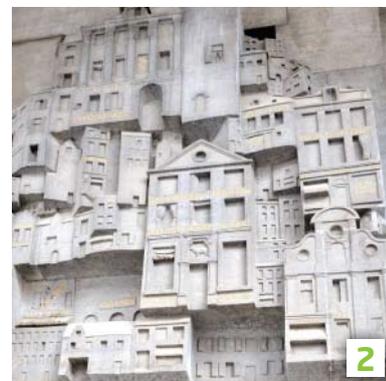


Extérieur

1 Façade sur le Carrefour de l'Europe – l'accès principal à la gare s'ouvre sous une façade légèrement incurvée, où le haut soubassement en pierre bleue s'élargit en un auvent supporté par quatre colonnes rondes de béton habillé de la même pierre. Au-dessus, les hautes baies aux fenestragés métalliques sont séparées par d'étroits trumeaux où la pierre de Reffroy en grands éléments accentue la calme monumentalité du frontispice – par contraste avec les autres façades, où les trumeaux sont occupés majoritairement par de la pierre de Gobertange en petit appareil entre les baies aux linteaux en béton. Un couronnement continu en pierre bleue, au profil curieusement crénelé, termine l'édifice, au-dessus d'un attique aveugle en faux appareil carré de pierre de Reffroy. De part et d'autre de l'entrée, des plaques commémoratives portent dans les

deux langues nationales l'indication "Architecte Baron Victor Horta / Architecte sucr Maxime Brunfaut" (elles ont été corrigées suite à l'intervention de la Société centrale d'Architecture de Belgique, les plaques initiales de 1952 ne portaient que le seul nom de M. Brunfaut) et, en hauteur, s'accrochent les

2 reliefs extérieurs de Charles Lepiae – l'artiste a suggéré par un empilement de petits édifices l'aspect pittoresque que revêtaient les quartiers rasés entre la ville haute et la ville basse, maisons anciennes et commerces variés ("Distillerie d'Opwyck" ou "Garage de Sion"), ainsi que la façade baroque de la chapelle Sainte-Anne, remontée en contrebas de la gare, contre l'église de la Madeleine. Les reliefs prolongent sans discontinuité les grands éléments de pierre bleue ciselée du socle de la gare et portent en rehauts d'or les petites indications des lieux disparus.





Salle des Guichets

3 plaques commémoratives, dues à Adolphe Wansart et à Dolf Ledel, de part et d'autre de l'entrée principale, surmontée de la

4 peinture de Joseph Hayez évoquant des villes belges.

5 La grande salle est baignée d'une lumière zénithale largement répandue et sa clarté est renforcée encore par le choix des matériaux dans des tonalités dominantes de beige. Les revêtements de sol en pierre marbrière de Larrys sont posés selon des tracés raffinés qui incluent des filets de laiton doré – le même matériau est employé pour les emblèmes des principales villes belges, Bruxelles, Anvers et Liège, qui ponctuent la dalle carrée au centre de chaque motif. De façon très subtile,

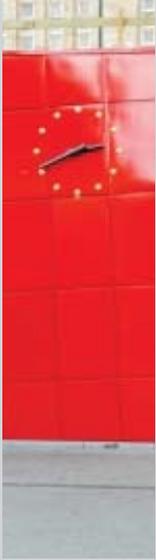
deux variétés de Larrys sont mises en œuvre, pour animer la composition. Le tout parfaitement exécuté s'est montré d'une très bonne tenue malgré l'intensité du passage.

6 Les parements intérieurs de toute la gare sont réalisés en grandes plaques minces de travertin romain, retenues par des agrafes métalliques. Ce matériau est très structuré par les rubanements fossiles qui lui impriment une direction très présente – ici, les éléments disposent ces rubans verticalement, augmentant l'effet d'élan des grandes structures. A la base, une plinthe continue en marbre Bleu Belge souligne discrètement la transition avec les sols de sa ligne sombre.

7 L'espace des guichets est organisé par toute une structure en gneiss du Tessin, qui forme les

lambris bas, se prolonge en comptoirs et en sols, et s'érige en bornes de séparation, le tout traité dans une parfaite continuité. C'est le même gneiss aux reflets gris argent qui habille marches et contre-marches du grand escalier vers l'entresol – ainsi d'ailleurs que de l'escalier qui le double vers la Putterie, à l'arrière.

8 Monument commémoratif de Fernand Debonnaires, de 1952-1954 – dans l'axe des grandes volées d'escaliers, au-dessus de l'accès principal aux quais, s'élève le monumental mémorial dédié aux cheminots morts pendant les deux guerres mondiales, dominé par la robuste stature du "Machiniste", encadré par des reliefs relatant des épisodes de ces grands conflits. Le tout est sculpté dans des marbres de Carrare, blanc statuaire immaculé ou "Arabescato" brouillé de fins nuages gris.



Extérieur

9 Façade sur le Cantersteen – le socle de pierre bleue est ici de hauteur réduite par rapport à la façade principale. Il est interrompu par la porte du Salon royal, dont le tour en Labrador poli souligne la majesté de ses sombres reflets mordorés. L'élévation, plus sobre que celle du Carrefour de l'Europe, mêle hauts trumeaux de petits éléments empilés en Gobertange et attique de Reffroy sous la corniche crénelée en pierre bleue.

10 Relief extérieur d'Elisabeth Barmarin

11 La translativité de la gare a été assurée par deux portes réaménagées. La "Porte rouge" vers Madeleine, est en acier émaillé rouge, imaginée (en même temps que la verrière ronde qui illumine la galerie) par l'architecte Francis Metzger en collaboration avec l'architecte de la SNCB-Holding Patrick Quittelier. Le rouge vif donne une meilleure visibilité à cette entrée pour laquelle des essais avec du marbre rouge de Belgique n'ont pas été concluants. Les plots et les aiguilles de l'horloge sont en laiton.



12 La Porte "Mont des Arts" est une vraie... porte qui se referme tous les soirs. Elle est recouverte de pierres de 4 cm d'épaisseur. Il s'agit de "pierre calcaire de Meuse" aussi appelée du nom de la carrière dont elle provient : "pierre de Vinalmont" (carrière du Roua), un petit granit ciselé "à l'ancienne". On retrouve cette pierre aussi sur la bibliothèque "Albertine" à Bruxelles et à la gare d'Anvers-Central, notamment.



Entresol

13 L'entrée du Salon Royal est cernée par le même portail en Labrador que celui qui s'ouvre sur le Cantersteen, qui tranche ici nettement sur les plaques dorées de travertin.



14 Le sol de la consigne conserve une plage importante de l'ancien revêtement utilisé aussi pour les quais. Le quartzite choisi, sur lequel on dispose de peu de données si ce n'est qu'il est brésilien, est décliné en deux nuances, plus jaune ou plus blanche. Les petites dalles rectangulaires peu épaisses sont organisées en motifs carrés alternés, ce qui imprime une dynamique intéressante à ce sol très résistant.



Galerie Horta

15 Escalator de la firme Otis - la célèbre société fondée à New-York en 1853 a installé ce très bel exemple de design industriel aux courbes parfaites et aux matériaux de grande classe, dont les placages de palissandre.

16 La rotonde d'accès à la Galerie Horta bénéficie d'une acoustique très particulière, à expérimenter en se positionnant au centre de la structure et en claquant des mains - surprenant effet d'écho garanti !...

