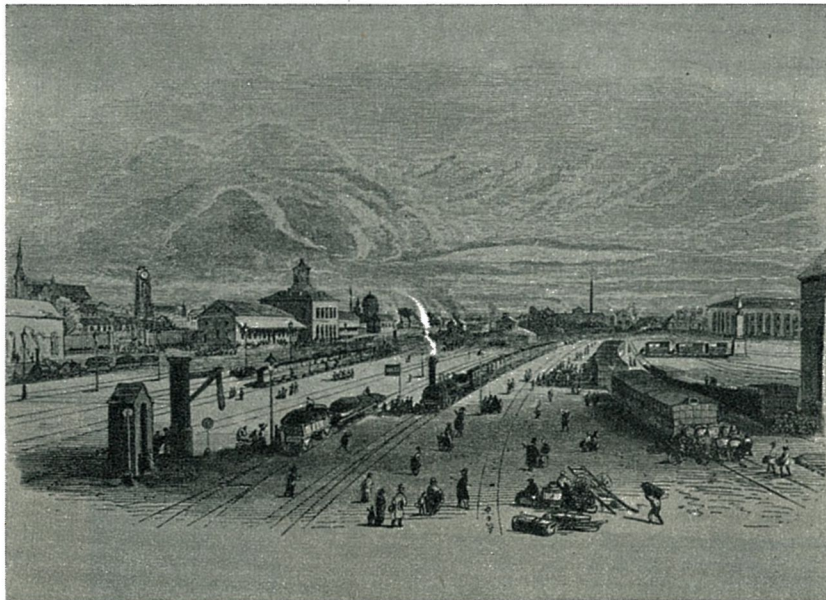


La nouvelle gare de Malines



La première gare de Malines aux environs de 1845. A droite, à l'arrière-plan, la colonne commémorative inaugurée le 5 mai 1835 à la place où le premier train s'arrêta.

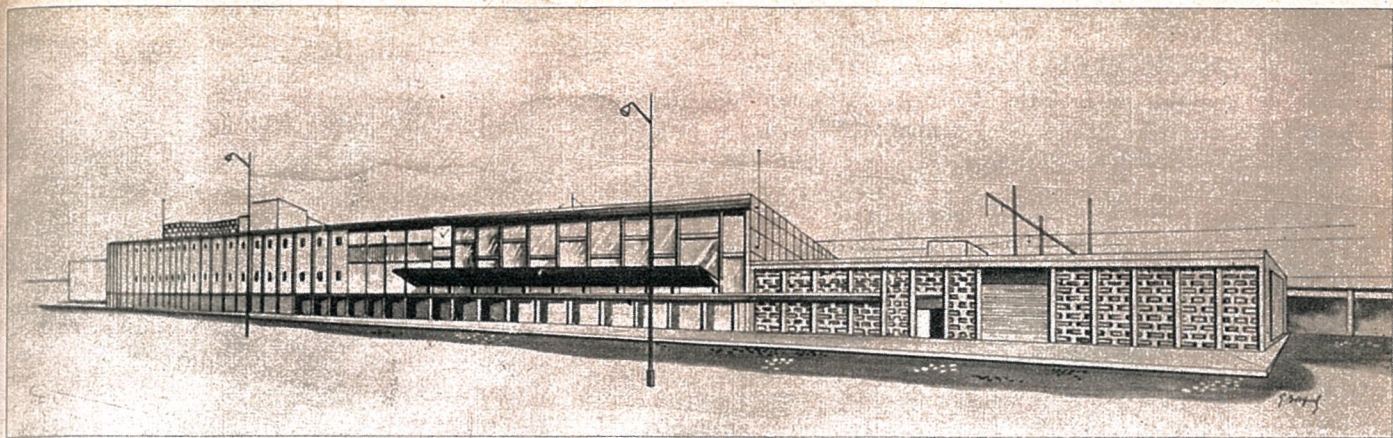


Le bâtiment construit en 1888, qui fut gravement endommagé au cours de la dernière guerre.

On n'aurait pas pu imaginer que l'inauguration de la nouvelle gare de Malines se fit sans la présence du ministre des Communications, du gouverneur de la province, du bourgmestre de la ville, de hautes personnalités civiles et religieuses... et d'une fanfare cheminote. Les uns et les autres étaient nécessaires, à des titres divers, sans doute, mais autant.

Malines, ancienne capitale des Pays-Bas, où siégea leur grand conseil ; Malines, qui fut la place forte des rouliers, des charretiers, des entrepreneurs de messageries et des maîtres de poste avant de devenir, de 1835 à 1855, la plaque tournante d'où s'élançèrent les premières lignes de nos chemins de fer ; Malines, qui est restée, après la centralisation bruxelloise, une des gares les plus achalandées du pays et, grâce à l'Atelier central, un centre vital de notre réseau ; Malines, siège archiépiscopal ; Malines, cité industrielle en plein essor, avait droit à une gare digne de son passé et de son présent. Elle méritait aussi que l'inauguration du nouvel édifice fût solennelle et musicale.

La foule, qui se pressait autour de la gare le 14 décembre dernier, n'a pas été déçue. Elle fut enchantée par les nouvelles installations, dans lesquelles, conduits par un chef de gare épanoui, ministre, gouverneur, bourgmestre, excellences et personnalités circulèrent avec satisfaction, tandis que l'Harmonie des Cheminots de l'Atelier central, à



coups de cuivres et de bois, transmettait la bonne nouvelle et la fierté des hommes du rail jusqu'au sommet de la tour de la cathédrale, où le carillon, à toute volée, les répercutait pour tous les clients des quatre coins de la ville.

Un peu d'histoire

Le premier bâtiment de la gare de Malines, érigé en 1836, fut remplacé, en 1888, par un ensemble monumental, nanti d'une énorme marquise. Bien que fort endommagée au cours de la dernière guerre, cette construction resta en service jusqu'en 1957.

C'est alors qu'on entama les travaux conduisant à la construction d'un édifice qui répondrait mieux aux exigences de notre époque.

Difficultés et problèmes

De nombreuses difficultés entravèrent la démolition de l'ancien monument et la construction de la nouvelle gare.

Il fallait résoudre des problèmes compliqués d'urbanisme. De plus, la circulation des trains ne pouvait être interrompue, et le mouvement des voyageurs — un des plus importants du pays — devait continuer dans les meilleures conditions possibles.

Maintenant que tout est terminé, la clientèle et le personnel oublient déjà les inconvénients de cette époque de transition. Adieu la bâtisse de secours ! Adieu les tours et les détours dans les installations ! Adieu les escaliers pénibles et les services perturbés ! Tous ces ennuis s'estompent, mais on gardera maints souvenirs de la patience et de la courtoisie dont ont fait preuve les voyageurs et les cheminots.

Le nouvel édifice

Sur la place de la Gare, le nouvel édifice se présente comme une construction élégante et légère, alors

pourtant qu'elle est uniformément basse sur une longueur de 174 m. L'ensemble de la façade forme un panneau harmonieux, heureusement divisé en plusieurs parties, dont certaines rappellent que Malines est célèbre aussi pour ses dentelles.

Quand on observe l'édifice de la gauche (côté Anvers) vers la droite (côté Bruxelles), on distingue, dans l'ordre :

- Le bureau des postes ;
- Les portes vitrées de la sortie des voyageurs ;
- Un bas-relief, sculpté par Lode Eyckermans, qui rappelle les progrès du rail en deux parties symboliques : la première représente un petit train à vapeur supplantant la traction chevaline ; la deuxième évoque la vitesse des trains électriques, rapides comme l'aigle des armoiries de la ville ;
- Un dépôt pouvant contenir 1.200 vélos et motorettes (derrière la partie de la façade composée de carreaux carrés en verre épais et mat) ;
- Le bureau des télégraphe et téléphone ;
- Le hall comprenant le buffet, avec un frais jardinet suspendu, et la salle d'attente aux lignes nettes et aux couleurs joyeuses ;
- Le vaste local du factage et du magasin à marchandises (derrière la partie de la façade découpée en rectangles et en carrés vitrés) ;
- Le parage couvert pour les voitures des voyageurs (en retrait).

Une marquise légère protège les entrées du buffet et de la salle d'attente. A l'intérieur, la grande paroi du fond, qui s'élève jusqu'au faite de l'édifice, est ornée d'une œuvre d'art en céramique, conçue par Robert Coolens. Quel mouvement dans cette immense flèche en zigzag de couleur rouge, soulignée de bleu ! Elle unit et emporte vers l'avenir un travailleur avec

une bêche, et un ébéniste représentant les maraîchers et les fabricants de meubles de la ville, un soleil rayonnant de chaleur, un cheminot campé au milieu de symboles ferroviaires et deux mouettes évoquant les désirs de voyage et de découverte.

L'accès aux trains se fait par une galerie qui, passant derrière le buffet et le local des téléphone et télégraphe, rejoint la galerie, perpendiculaire, qui va vers les quais à droite, vers la sortie à gauche. Des escaliers roulants conduisent aux deux quais réservés à la ligne 25.

Les deux étages, de chaque côté du hall, comprennent des bureaux, une salle d'archives, des vestiaires, des réfectoires...

Le toit est uniformément plat. Seul émerge le dos de la cabine de signalisation "tout relais", flanquée d'un mur ajouré, qui se déploie comme une dentelle drapée dans le ciel.

Autres travaux

La construction de ce nouvel édifice ne constituait qu'une partie des grands travaux qui furent exécutés, suivant un plan général d'urbanisme, après pas mal de négociations et de préparatifs de longue haleine.

Nous nous bornerons à énumérer ici les principales réalisations :

- Rehaussement des voies jusqu'à cinq mètres au-dessus du sol (il a fallu amener environ 320.000 mètres cubes de terre) ;
- Surélévation de la ligne Malines-Termonde ;
- Construction de quatre nouveaux ponts, dont deux du type Vierendeel au-dessus du canal, et de deux viaducs sur la ligne Malines-Termonde ;
- Travaux ferroviaires et de voirie à la place Ragheno et à la chaussée de Louvain ;
- Suppression de quatre passages à niveau, dont celui de la chaussée de Bruxelles ;
- Agrandissement de la place de la Gare (le nouvel édifice se trouve en retrait de dix mètres sur l'ancien alignement) ;
- Installation d'une gare pour autobus, à exploiter en commun par la S.N.C.B. et la S.N.C.V. ;
- Suppression du pont mobile sur le canal ;
- Electrification de toutes les voies de la gare.

**

A la suite de tous ces travaux, Malines possède une gare moderne et des installations adéquates, dignes de son passé et de sa vie actuelle.

