

ARCHITECTURE DES GARES EN BELGIQUE (1835-1914)

• H. De Bot

PARTIE 2

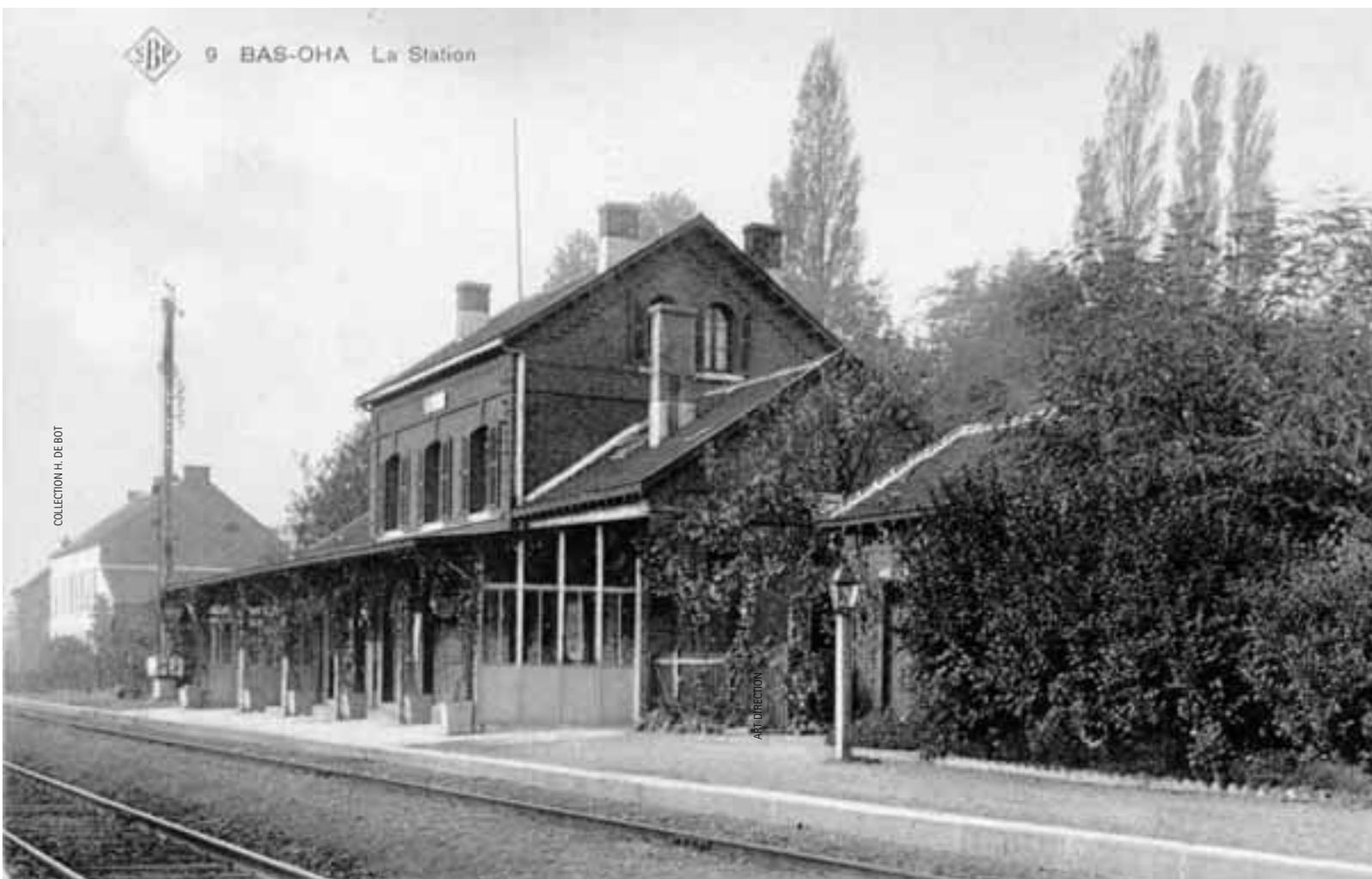
Après avoir abordé, le mois dernier, l'architecture des gares des chemins de fer de l'État, passons maintenant aux compagnies particulières.

LES PREMIÈRES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER

Dans notre pays, les premiers chemins de fer furent aménagés par l'État, contrairement à la plupart des nations voisines. La Chambre fut d'ailleurs le théâtre de débats houleux entre partisans et adversaires d'un service public de chemins de fer. Les grandes lignes furent donc posées à l'initiative de l'État jusqu'en 1844, date à laquelle les sociétés particulières prirent la relève pour poursuivre le maillage du réseau.

LE RAIL 12 NOVEMBRE 2002

▼ Gare de Bas-Oha



Toutefois, entre 1843 et 1870, quelques rares lignes nouvelles furent encore installées par l'État, lequel accorda encore par la suite, des concessions pour l'aménagement de lignes contre paiement d'un montant fixe. L'État assurait lui-même l'exploitation de ces lignes.

Si l'on excepte quelques lignes industrielles du Borinage, c'est la liaison Anvers-Gand qui fut la première à être aménagée au moyen de financements privés. À l'époque, la compagnie *d'Anvers à Gand* utilisait un concept distinct pour chaque gare tandis que celle de *L'Entre-Sambre-Meuse* proposait, pour la première fois, un modèle de gare standard. La compagnie *Flandre Occidentale* lui emboîta le pas à partir de 1853. La longueur du bâtiment variait cependant en fonction de l'importance de la gare. Les gares de *L'Entre-Sambre-et-Meuse* et de la *Flandre Occidentale* arboraient des éléments de style néo-classique.

De 1853 à 1856, la société Dendre-et-Waes construisit de Ath à Denderleeuw une ligne de chemin de fer comprenant diverses bifurcations, entre autres vers Bruxelles, Alost, Termonde et Lokeren. Cette compagnie fit appel aux services de Jean-Pierre Cluysenaar, architecte réputé. Il dessina dix-sept gares différentes, la plupart de style néo-renaissance flamande. La gare restaurée et classée d'Alost témoigne du raffinement de Cluysenaar sur le plan architectural.

1858 pour que la ligne rejoigne enfin Arlon. Par la suite, la compagnie acquit aussi des concessions de Marloie à Liège, d'Arlon à Athus et de Libramont à Bastenaken. Elle érigea des gares de style néo-renaissance italienne à Assesse, Jemelle, Ciney, Natoye et Habay. Les gares de Barvaux, Bomal, Chastre, Esneux, Mont-Saint-Guibert, Rhisnes, Saint-Denis-Bovesse et Tilff étaient du même type. Comblain-la-Tour, Bernimont, Wideumont, Morhet, Sibret et Bastenaken se virent doter d'une gare identique.

LES FUSIONS

Les années soixante du XIX^e siècle furent caractérisées par des fusions d'exploitations. À la fin de cette décennie, quatre compagnies privées de chemin de fer dominaient le paysage ferroviaire belge. Le *Grand Central Belge* exploitait surtout des lignes dans les provinces d'Anvers, du Brabant et du Hainaut oriental. La *Société Générale d'Exploitation* gérât un réseau ferroviaire d'environ 1 000 km en Flandre orientale et occidentale ainsi que dans le Hainaut occidental. En 1871, l'État racheta 600 km de lignes pour des raisons de concurrence.



▲ Gare de Geel

▲ Gare de Poperinge

▲ Gare d'Alost

COLLECTION H. DE BOUT

En 1846, la *Grande Compagnie du Luxembourg* reçut une concession pour l'aménagement d'une ligne de Bruxelles à Luxembourg. Le premier tronçon entre le Quartier Léopold et la Hulpe ne fut mis en service qu'en 1854. Il fallut attendre

Entre-temps, les banquiers français avaient acquis des exploitations importantes telles que Namur-Liège, Charleroi-Erquelines et Mons-Quévy. Ils exploitaient ces lignes sous le nom de *Nord-Belge*. Ils contrôlaient également la société



- Liège-Maastricht et la *Compagnie de Chimay*. Le quatrième grand acteur présent sur la scène ferroviaire était la *Grande Compagnie du Luxembourg*. L'État racheta cette compagnie en 1873.

L'existence de la *Société Générale d'Exploitation* fut bien trop courte pour pouvoir développer une architecture de gare spécifique. Il en fut tout autrement pour le *Grand Central Belge*, cette société n'étant rachetée qu'en 1898. La société *Nord de la Belgique* fit l'acquisition de la concession des lignes Anvers-Hasselt et Turnhout-Tilburg. La compagnie en céda toutefois l'exploitation au *Grand Central Belge*. Sur cette ligne, la société construisit des gares identiques à Boechout, Berlaar, Heist-op-den-Berg, Booischot, Testelt, Zichem, Zelem, Schuilen, Kermt, Alphen (NL) et Riel (NL).

Le *Grand Central Belge* remplaça aussi plusieurs gares des compagnies initiales. Ce fut notamment le cas à Berzée, Ham-sur-Heure, Ransart, La Sambre, Tilly, Jamioulx et Charleroi (Ville-Basse). Pour ces gares, le *Grand Central Belge* conçut un projet standard. La longueur du bâtiment était proportionnelle à l'importance de la gare. Lors de la construction de la ligne Anvers-Mönchengladbach en 1878-1879, on érigea des gares à Olen, Geel, Mol, Balen-Wezel, Lommel, Neerpelt, St-Huibrechts-Lille et Hamont. Aux Pays-Bas également, le *Grand Central Belge* édifia des gares à Budel, Weert, Baexem, Haelen, Melick-Herkenbosch et Vlodrop.

LE NORD-BELGE

Le 28 juin 1854, la *Compagnie du Nord* conclut un accord avec les propriétaires anglais de la *Compagnie de Namur à Liège et de Mons à Manage* en vue de l'exploitation de la ligne Namur-Liège. Le 3 novembre 1854, un nouvel accord fut signé avec la *Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France* pour l'exploitation de la ligne Charleroi-Erquelines. Le 4 juin 1854, un accord fut passé avec la *Compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont* et la *Saint-Ghislain* pour l'exploitation de la ligne Mons-Quévy-Hautmont. À la même date, la *Compagnie du Nord* concluait également un accord avec la *Compagnie de Namur à Liège et de Mons à Manage* en vue de l'exploitation de la ligne Namur-Dinant-Givet, qui devait être encore aménagée.

Tout l'environnement du *Nord-Belge* - les gares, les signaux, les passages à niveau, les locomotives, les voitures et les wagons - était typiquement français. Même l'emploi des langues au *Nord-Belge* était différent de celui en vigueur à l'État. Au *Nord-Belge*, on parlait d'un *bâtiment voyageur* et à l'État, d'un *bâtiment de recettes*. Les modèles de gare du *Nord-Belge* étaient également en usage à la *Compagnie du Nord*. L'architecture des plus grandes gares était indéniablement d'inspiration française. Ainsi, la façade de la gare de Liège-Longdoz fait d'emblée penser à la gare du Nord à Paris tandis que la gare de Huy est une version réduite des gares de Tourcoing et d'Arras.



▲ Gare de Bomal

▲ Gare de Bourcy

▲ Gare de Boechout

Diverses compagnies de plus petite envergure, comme *Hesbaye-Condruz*, *Liégeois-Limbourgeois*, *Spa - frontière grand ducale*, *Malines - Terneuzen*, *Gand - Terneuzen*, *Eeklo - Bruges*, *Hasselt - Maeseyck* ainsi que la *Compagnie de Chimay* conçurent également un modèle de gare standard.

Les plans des gares de taille plus modeste venaient généralement de France, où la *Compagnie du Nord* avait adopté un même type de bâtiments. Vingt-huit gares similaires furent construites à Amay, Ampsin, Andenne-Seilles, Bas-Oha, Dave, Engis, Flémalle-Grande, Fontaine-Valmont, Godinne,

Hastière, Hermalle-sous-Huy, Jambes, Jemeppe-sur-Meuse, Landelies, Lobbes, Lustin, Marche-les-Dames, Marchienne-Zone, Namèche, Ougrée, Sclaigneaux, Seraing, Solre-sur-Sambre, Statte, Thuin-Nord, Tilleur, Val-Saint-Lambert et Yvoir.

RACHAT

En 1868, les plans de la *Compagnie de l'Est* française visant à reprendre la ligne de Luxembourg provoquèrent un grand émoi à la rue de la Loi. Étant donné la tension régnant entre la France et l'Allemagne, la Belgique risquait involontairement de se retrouver impliquée dans le conflit. Le 1^{er} janvier 1873, l'État racheta la concession.

Le parlement décida qu'à l'avenir, aucune nouvelle concession ferroviaire ne serait en principe accordée. Pire encore, en raison de difficultés budgétaires rencontrées, toutes les concessions seraient progressivement rachetées. Un certain temps s'écoula toutefois avant que ces projets soient mis à exécution. Lorsque la Première Guerre mondiale éclata, il restait encore trois compagnies, à savoir le *Nord-Belge*, *Malines - Terneuzen* et la *Compagnie de Chimay*.

Une convention/loi vit le jour lors de l'approbation de la loi du 3 juin 1870 en vue de la reprise des lignes du consortium bâti autour de la *Société Générale d'Exploitation* et de la *Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut*. L'État et les *Bassins Houillers du Hainaut* convinrent que cette dernière société exécuterait encore toutes les concessions déjà accordées. Après livraison, l'État prendrait l'exploitation à sa charge. En 1877, les *Bassins Houillers du Hainaut* firent cependant faillite après n'avoir respecté qu'une petite partie seulement des obligations de la convention/loi.

À partir de 1873, les compagnies particulières se virent imposer un modèle de gare par l'État. Que ce soit pour l'aménagement de lignes sous le régime des concessions ou contre un montant fixe, on utilisait donc un modèle standard. En 1872, un concept présentant les mêmes caractéristiques de style était déjà utilisé pour les lignes des *Chemins de fer des Plateaux de Herve*. En 1873, les lignes ferroviaires Trazegnies-Courcelles-Centre, Dour-Quiévrain, Marbehan-Virton furent mises en service et de nouvelles gares créées à Courcelles-Centre, Dour, Élouges, Sainte-Marie, Ethe et Virton.

La première variante, introduite en 1873, était caractérisée par l'utilisation d'une clé de voûte dans les portes et les fenêtres. La seconde variante, sans clé de voûte, fut adoptée pour la première fois en 1876 à Erpe-Mere. Les dernières gares de ce type (Ruien, Berchem-Audenarde et Melden) datent de 1890. Denée-Maredsous, Falaën Warnant furent les dernières gares de la première variante. Jusqu'en 1890, les deux variantes étaient utilisées indistinctement. Dans les gares d'une même concession, les détails étaient généralement identiques. Soixante-quatre gares de la première variante et cinquante-trois de la deuxième ont été répertoriées. ■



▲ Gare de Braine-le-Château

COLLECTION H. DE BOT

À l'exception de quelques lignes industrielles, la liaison Anvers-Gand fut la première à être aménagée au moyen de financements privés