

ARCHITECTURE DES GARES EN BELGIQUE (1835-1914)

• H. De Bot

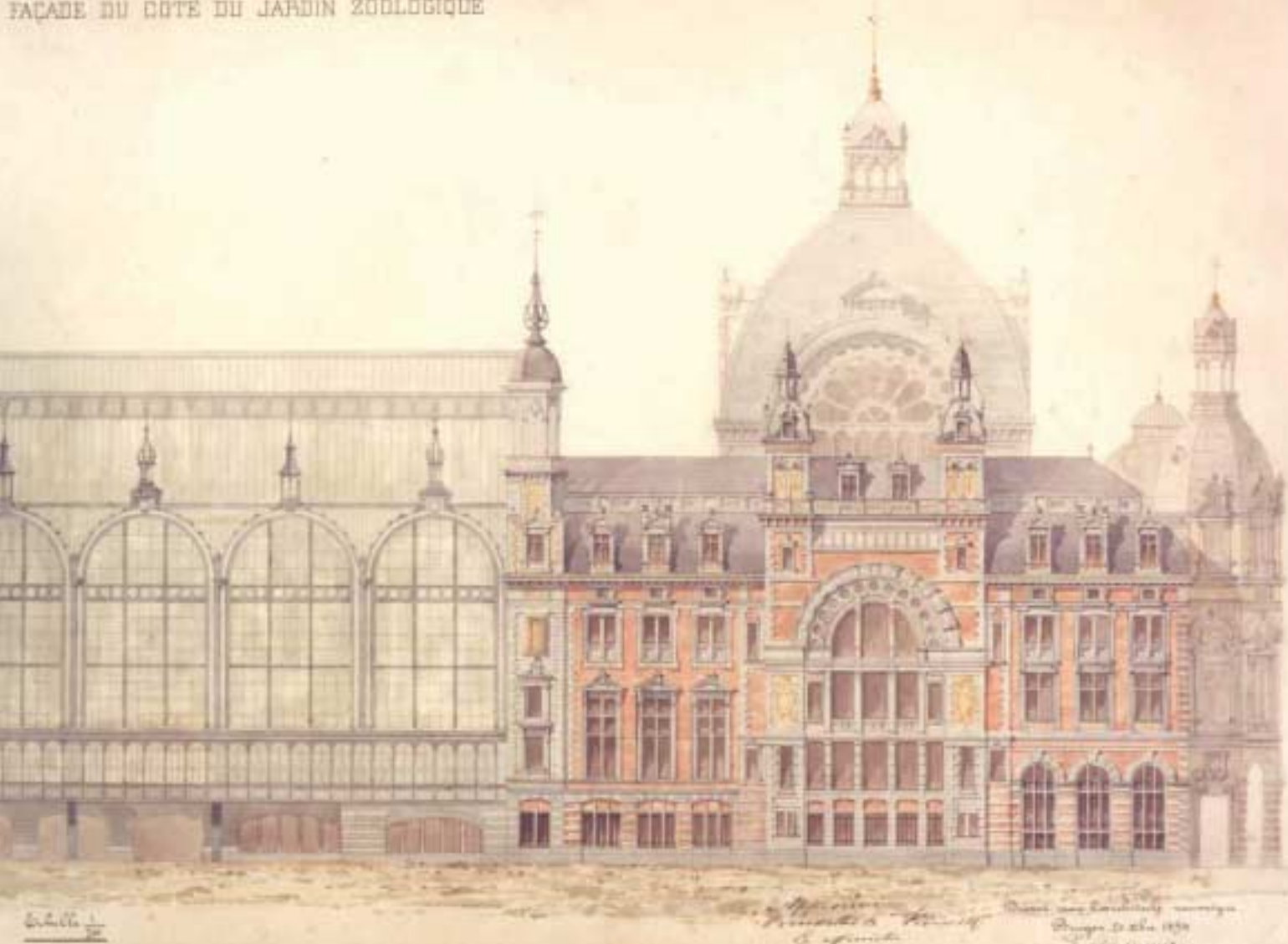
PARTIE 1

Dans le courant du mois, les éditions Brepols vont publier le premier tome d'un ouvrage consacré à l'architecture des gares belges. Cette première partie couvre la période allant de l'avènement des chemins de fer à la veille de la Première Guerre mondiale. Le présent article en propose un aperçu axé sur l'architecture des gares des chemins de fer de l'État. Un second article sera publié ultérieurement sur l'architecture des gares des sociétés particulières.

LE RAIL 22 OCTOBRE 2002

▼ Anvers-Central

FACADE DU CÔTÉ DU JARDIN ZOOLOGIQUE



LES PREMIÈRES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Le 1^{er} mai 1834, le parlement belge approuvait une loi relative à la construction d'un réseau ferroviaire. Cette loi prévoyait l'aménagement d'un réseau en étoile dont Malines était le point central. À l'ouest, le réseau ferroviaire s'étendait jusqu'à la frontière allemande en passant par Louvain, Tirlemont, Liège et Verviers. Au nord, il se dirigeait vers Anvers. Il était encore possible de rallier le port d'Ostende via Termonde, Gand et Bruges. Enfin, une ligne permettait aussi de se rendre vers les villes hennuyères et la frontière française.

Un an plus tard, le 5 mai 1835, la ligne de chemin de fer reliant Bruxelles et Malines était inaugurée en grande pompe. Le 26 mai 1837, une loi complémentaire était votée en vue de l'aménagement des lignes Gand-Courtrai-Tournai et Braine-le-Comte-Manage-Charleroi-Namur.

En 1843, les objectifs de la loi étaient atteints et l'État possédait 559 km de voies.

LES PREMIÈRES GARES

Le néo-classicisme était le style le plus répandu au début du XIX^e siècle. Ce style utilisait principalement des éléments de l'architecture romaine et grecque et privilégiait l'harmonie, les formes linéaires et la symétrie. Il connut son apogée lors de l'avènement des chemins de fer en Europe occidentale. Il était dès lors logique qu'il devint la norme appliquée pour les premières gares des nouvelles compagnies ferroviaires de notre pays. À l'exception de Gand-Sud, Bruxelles-Bogards, Ostende, Bruges, Tournai et Mons, les premières gares furent construites en dehors des murs de la ville. En effet, à l'épo-

deux niveaux sous un toit en pavillon et de chaque côté, une aile recouverte d'un toit « à bâtière ». Au rez-de-chaussée, le bâtiment était doté de portes et de fenêtres cintrées, et au premier étage, de fenêtres rectangulaires. Au-dessus du toit en pavillon trônait une tour à quatre horloges. Les gares de Louvain et Tirlemont étaient également dotées d'une tour à horloge, ce qui laisse penser que les plans de ces édifices étaient l'œuvre de la même personne.

En 1841, Auguste Payen (1801-1877) entra au service des Chemins de fer de l'État. Si l'on en croit son biographe, E.-J. Soil, Payen conçut les gares de Wetteren, Gand-Sud, Bruges, Ostende, Louvain (?), Manage, Lierre, Verviers-Ouest, Pepinster et Bruxelles-Midi. Cette liste doit toutefois être considérée avec les réserves d'usage. En effet, la gare de Louvain fut mise en service avant la désignation de Payen. Comme Payen a dessiné la gare de Pepinster, il est fort probable qu'il a aussi signé celle de Chaudfontaine, qui est quasiment semblable. Les gares d'origine de Wetteren et Borgworm étaient, elles aussi, presque identiques. Quant à la gare de Braine-le-Comte, elle était presque achevée au début de sa carrière.

Il est cependant un fait que plusieurs autres gares furent réalisées de son vivant, comme Termonde, Hal, Soignies, Forest-Midi, Bruxelles-Bogards, Tubize, Liège, Tournai, Aalter, Vilvorde, Châtelineau-Châtelet, Jurbise et Écaussines.

À CHAQUE STYLE, SON ARCHITECTE

Au milieu du XIX^e siècle, l'architecture suivit deux tendances antagonistes. L'une puisait son inspiration dans l'héritage



▲ Point d'arrêt de Kemzeke



▲ Gare d'Anvaing



▲ Gare de Hal

que, la Belgique était toujours soumise au droit de concession, et il fallait donc acquitter un péage aux portes de la ville.

On ne connaît pas avec certitude l'identité des architectes qui construisirent les premières gares. Certains attribuent ces œuvres à l'ingénieur De Ridder, d'autres à Poncelet.

La première gare fut construite à Malines (1837). Il s'agissait d'un bâtiment sobre comprenant en son centre une aile à

gréco-romain (néo-classicisme) tandis que l'autre se basait sur des styles historiques à part entière (néo-renaissance). Pendant la période 1860-1875, plusieurs gares furent construites en style néo-renaissance flamande. Le nouveau style contrastait fortement avec le néo-classicisme en vogue à l'époque. L'architecture des gares passa sans transition des murs recouverts de plâtre, des colonnes, des frontons et des arcades à d'imposants bâtiments en briques caractérisés par une profusion de pignons à redans. Après presque trente ●●●

••• années d'histoire des chemins de fer, il n'y avait toujours pas de place pour la fonctionnalité et la symétrie imposait sa loi tous azimuts.

Dans les années 1860, plusieurs gares de la période initiale n'étaient déjà plus en mesure de faire face à la croissance du trafic ferroviaire. De plus, plusieurs constructions provisoires devaient être remplacées d'urgence. Ce fut le cas pour les gares de Oude-God, Ensival, Ezemaal, Floreffe, Gingelom, Jeuk-Roost, Verrijck, Malderen, Haacht, Wespelaar-Tildonk, Lembeek, Hennuyères, Boussu, Gouy-lez-Piéton, Pont-à-Celles (Nord) et Auvélais. Après l'ouverture d'une ligne directe Bruxelles-Louvain en 1866, l'État construisit des gares avec pignons à redans à Diegem, Zaventem et Kortenberg. Des gares du même style furent aussi construites le long des lignes Hal-Ath et Bruxelles-Charleroi.

Cette période fut également marquée par la construction de gares monumentales. La gare de Bruxelles-Midi (1869) fut encore érigée dans un style purement néo-classique. La gare de Bruxelles-Nord, dont Léopold I^{er} posa la première pierre en 1841, était presque complètement achevée en 1862. En fait, cette gare annonçait la période éclectique. L'éclectisme désigne l'emprunt par les architectes de divers éléments de style. Il est établi avec certitude que l'architecte Lambeau des chemins de fer de l'État dessina les gares de Liège-Guillemins (1864) et de Namur (1864). Comme il est probablement aussi le concepteur des gares de Mons (1870) et de Charleroi (1874). Toutes ces gares laissaient clairement transparaître des influences françaises.

deux abhorraient les dogmes architecturaux. À Tournai, Beyaert utilisa encore divers éléments de la renaissance française et Janlet réussit à exploiter avec raffinement des matériaux aussi modernes que le fer dans son projet de gare pour Malines. De 1879, année de l'inauguration de la gare de Tournai, jusqu'en 1913, année de la mise en service de la gare de Malines-Nekkerspoel, les Chemins de fer de l'État utilisèrent surtout des concepts de style néo-renaissance flamande.

L'architecte Henri Fouquet en fut un autre représentant majeur. Il érigea les gares de Louvain, Nieupoort-Bains, Oostkamp, Hal, Soignies, Harelbeke et Audenaerde.

Les Chemins de fer de l'État édifièrent également quelques gares de style néo-gothique à Bruges, Furnes, Binche, Liège-Palais, Ostende-Ville et Gand-Saint-Pierre. L'art nouveau, qui propulsa la Belgique à l'avant-plan de la scène architecturale, marqua également les Chemins de fer de l'État de son empreinte.

LA CATHÉDRALE FERROVIAIRE

Il est impossible d'ouvrir un ouvrage de référence concernant l'architecture des gares sans trouver une allusion à la cathédrale ferroviaire d'Anvers. Le bâtiment de bois de 1854 avait atteint ses limites depuis longtemps. Dans un premier temps, l'architecte anversois Ernest Dieltens dessina les plans d'une nouvelle gare. Il puisa son inspiration du côté de Francfort et de Strasbourg. Finalement, le travail fut confié au Brugeois Louis Dela Censerie. Celui-ci acquit sa notoriété grâce à des projets néo-gothiques. Pour la gare d'Anvers, il opta toutefois pour un style néo-baroque, inspiré en droite ligne de la



▲ Gare de Liège-Guillemins



▲ Gare de Liège



▲ Gare de Tirlemont

Henri Beyaert (dont l'effigie figurait sur le billet de 100 francs) et Émile Janlet sont en général considérés comme les fondateurs du style renaissance flamande. Ils souhaitaient créer un style propre en recourant à des éléments historiques et à des matériaux du pays. Ils ont chacun conçu une gare: Tournai pour Beyaert et Malines pour Janlet. Pourtant, tous

gare de Lucerne dont finalement Anvers-Central n'est qu'une version agrandie.

L'ingénieur Clément Van Bogaert conçut le hall de la gare. Les travaux furent entamés aux environs de 1895. Parallèlement à la construction de la nouvelle gare d'Anvers, la voie en anneau fut rehaussée, ce qui nécessita la construction d'une

nouvelle gare à Berchem et le déplacement de la gare à Anvers-Dam.

La gare se composait de trois parties. La première partie comprenait les maçonneries inférieure et supérieure sur lesquelles les quais reposaient. Ces quais étaient prolongés par une berme ferroviaire rehaussée par des murs de soutènement maçonnés, appelés *centers* par les Anversois. Une deuxième partie était constituée par le hall tandis que le bâtiment de gare proprement dit formait la troisième partie.

En 1898, une adjudication fut lancée pour ledit bâtiment de gare. C'est aux environs de 1899 qu'un service de trains provisoire fut mis en place sous le hall. En 1905, la gare était complètement terminée.

CONCEPT STANDARD

Les grandes gares étaient des gares de 1^{re} ou de 2^e classe. À la fin des années 1870, l'État appliqua un concept standard pour les gares de 3^e, 4^e et 5^e classe. Une gare se composait de trois parties, avec au milieu une partie à deux niveaux, flanquée d'un côté d'une aile basse recouverte par un toit plat et de l'autre côté, d'une aile basse recouverte d'un toit «à bâtière». Les Chemins de fer de l'État avaient prévu à l'attention de leur personnel un logement de fonction qui était spacieux pour l'époque. L'étage inférieur de la partie médiane du bâtiment était partiellement réservé à la famille du chef de gare. Un bureau avec des guichets était installé dans l'autre partie. Les chambres à coucher se trouvaient au premier étage. L'aile basse coiffée d'un toit plat était aussi destinée à la famille du chef de gare tandis que l'autre aile était réservée au service voyageurs. C'est là que se trouvait la salle d'attente pour les voyageurs de 3^e classe. Parfois, une salle d'attente séparée était prévue pour les voyageurs de 1^{re} et de 2^e classe. Un magasin était parfois aussi aménagé pour le service des colis.

À l'origine, les architectes des différents groupes concevaient un bâtiment spécifique à leur groupe. Le projet du groupe Bruxelles-Midi devint, à partir de 1881, la référence pour toute la Belgique. En 1895, elle fut quelque peu adaptée. L'aile basse à toit plat fut remplacée par une aile recouverte d'une toiture «à bâtière». Cent quarante-trois gares des deux variantes ont été inventoriées. Hormis Zingem et Olsene, toutes ces gares furent construites avant 1914.

GARES, ARRÊTS ET POINTS D'ARRÊT

Il faut savoir que l'État établit une distinction entre une gare, un arrêt et un point d'arrêt.

Les gares offraient un service de trains régulier aux voyageurs, ainsi qu'une infrastructure pour le service des marchandises. Devant le bâtiment se trouvait une place, généralement prolongée par un terrain à marchandises clôturé. En principe, une voie de garage était également aménagée à cet

endroit. En fonction des besoins locaux, la gare comprenait aussi une cour à marchandises, un quai de chargement, une plate-forme de chargement et un pont bascule.

Un arrêt assurait un service de trains plus ou moins régulier pour les voyageurs. Il était toujours pourvu d'un bâtiment et d'une place. Le bâtiment était divisé en quatre parties : une zone à fonction d'habitation, un bureau, une salle d'attente et un magasin pour le service des colis.

Un point d'arrêt n'était qu'un simple petit quai situé au croisement d'une route, la plupart du temps à proximité de l'habitation d'un garde. Les billets étaient achetés à bord du train. Généralement, seul un nombre limité de trains s'y arrêtaient. En principe, un point d'arrêt n'avait pas de bâtiment attitré. Parfois, l'État y érigeait une petite construction dans la perspective d'une éventuelle extension.

Vers la fin des années 1890, l'État adopta une norme pour les bâtiments des points d'arrêt. Il s'agissait d'un bâtiment simple et de dimensions réduites qui devait être presque toujours agrandi car il s'avérait rapidement trop petit. On en a répertorié une vingtaine de ce type.

À partir de 1893, l'État mit en service un nouveau type de construction pour les points d'arrêt. Deux prototypes furent érigés à Dolhain-Vicinal et Profondsart, le projet définitif vit le jour à Carlsbourg. Dans ses grandes lignes, le concept est identique à celui de 1881. Un bâtiment à étage était flanqué d'une aile basse surmontée d'un toit en bâtière, ainsi que d'une aile basse en forme de L. Une moitié de l'étage inférieur de la partie centrale était réservée à la famille du chef de gare tandis que l'autre moitié était aménagée comme bureau avec guichet. Les chambres à coucher se trouvaient à l'étage. L'aile basse en forme de L faisait, quant à elle, office de pièce de séjour. Côté quai, cette aile était protégée par un muret muni d'une porte donnant accès à une petite cour. L'autre aile comprenait une salle d'attente pour les voyageurs et un magasin pour le service des colis. Jusqu'en 1914, on construisit au moins cent cinquante bâtiments de ce type dans les points d'arrêt. ■

À suivre...

Le premier tome de l'ouvrage *Architecture des gares en Belgique* comprend quelque 200 pages et est agrémenté de 800 photos. Il peut être commandé aux éditions Brepols contre paiement d'une somme de 45,00 euros (40,50 euros pour les cheminots actifs et pensionnés).

Architecture des gares en Belgique
Hugo De Bot, traduit par D. Verhagen
Brepols Publishers, Begijnhof, 67 à 2300 Turnhout.
Tél.: 014/44 80 20; Télécopie: 014/42 89 19.
Courrier électronique: info.publishers@brepols.net