

Particulièrement accaparée pendant la Seconde Guerre, la gare de Schaerbeek en subira des stigmates parfois encore perceptibles aujourd'hui... Un bunker en béton est ainsi construit sur le site, vraisemblablement en 1938 déjà, dans un endroit tenu secret à l'époque. Il se situe en réalité dans le centre de la zone consacrée à la formation des convois, c'est-à-dire, si l'on prend l'entrée de la gare des voyageurs comme point de départ, davantage vers Willebroek en se déplaçant le long du canal, à côté du « Bâtiment à Usage divers » (« BUD »). Ce bunker, qui occupe 12 m sur 24 m, doit servir de « cellule sanitaire », autrement dit de petit hôpital pour

les premiers soins des blessés parmi les agents des chemins de fer. Il résulte d'une initiative de la société des chemins de fer elle-même, qui était sortie traumatisée du premier conflit mondial suite aux destructions sur son réseau et aux victimes dans ses rangs ; il s'agit donc de rassurer quelque peu ses employés et de faire preuve de bienveillance à leur égard. Le bunker ne sera au final pas utilisé comme hôpital mais bien en tant qu'abri anti-aérien. Édifié selon les normes les plus récentes, il a résisté aux bombardements de la fin du conflit, si l'on excepte la toiture partiellement endommagée. Des centaines de bombes — le plus souvent lancées par les Alliés — tomberont sur les installations ferroviaires de la gare de Schaerbeek, à l'origine de dégâts importants. Enfin, les gares du Nord et de Schaerbeek seront, durant les hostilités, les témoins de séparations douloureuses dues aux nombreuses déportations, dans le contexte de l'instauration du travail obligatoire à aller prestre en Allemagne. Des images émouvantes du retour des hommes partis en Allemagne restent également dans les mémoires. Depuis les années 50, la gare est réputée pour son service d'auto-trains, ces trains munis de couchettes qui emmènent les voyageurs et leur véhicule sur leur lieu de villégiature, essentiellement vers le sud de la France et l'Italie. Ce type de service prend fin en 2000.

Le trafic de marchandises, première raison d'être de la gare, entre en déliquescence dans les années 1980, au profit du transport routier. À l'heure actuelle, la gare accueille toujours les navetteurs, et demeure l'endroit ferroviaire privilégié pour accueillir d'importants convois, comme en 2004, lors de l'arrivée depuis l'Allemagne, de deux trains de 400 mètres chacun, qui transportent les roulottes du cirque Roncalli !

# A

## rchitecture et décor



L'auteur des deux étapes de l'édification du complexe ferroviaire est l'architecte Franz Seulen, au service de l'Administration des Chemins de fer de l'État — c'est lui qui concevra par exemple les gares de Jette ou d'Ostende — et habitué des ouvrages de style éclectique.

Le premier bâtiment de gare comporte une partie centrale munie d'un clocher, et de part et d'autre, deux bâtiments d'inégales dimensions (tout à la fois en hauteur, longueur et profondeur), conférant à l'ensemble un aspect asymétrique. Il renferme une zone administrative (guichets, salle d'attente), une zone technique et le logement du chef de gare. Si l'enveloppe extérieure de ce premier bâti a gardé son aspect initial, l'intérieur ne conserve que peu d'éléments d'origine.

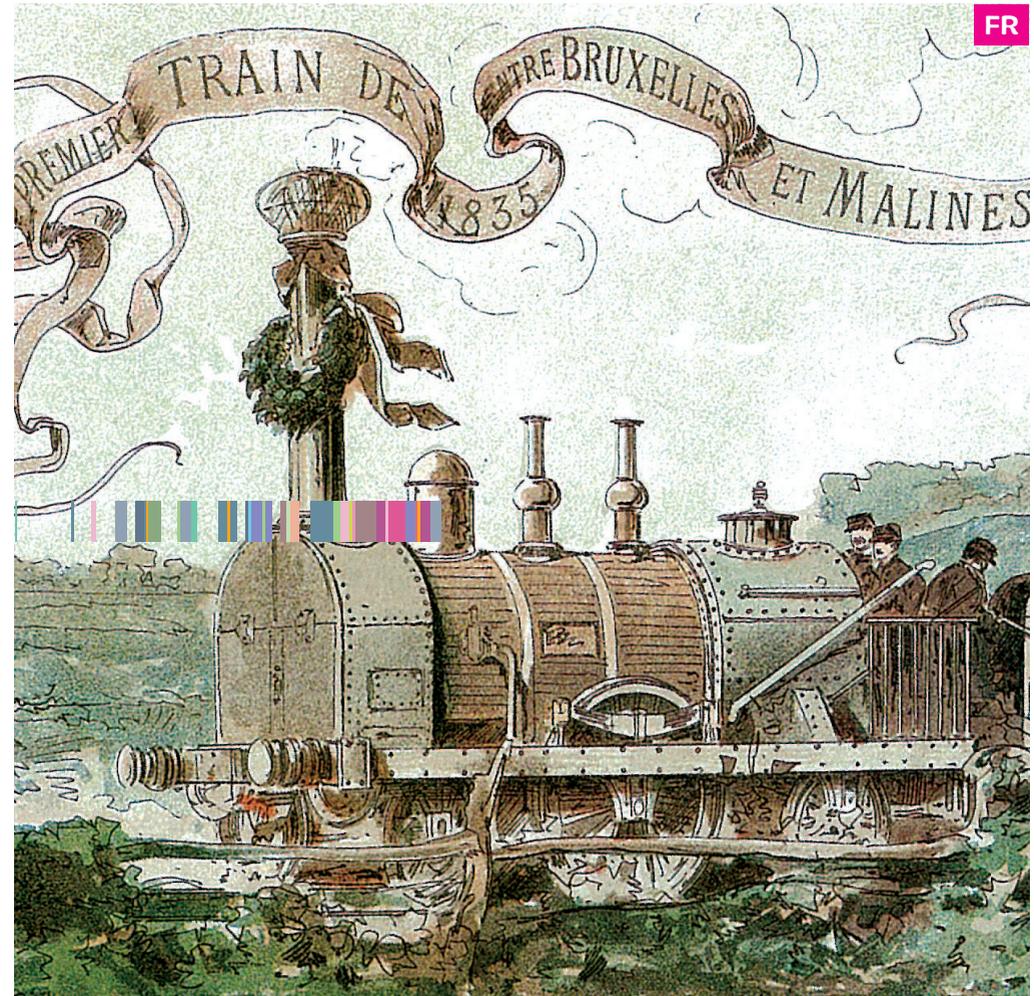
La partie de droite, née après la Première Guerre, adopte également le style éclectique, avec deux inspirations évidentes : la néo-renaissance flamande et l'Art nouveau. Les matériaux employés sont variés : briques, pierres, métal...

L'ensemble des bâtiments formant la gare est classé au patrimoine depuis l'année 1994.



copyright: Archives de la Ville de Bruxelles

[www.visit.brussels](http://www.visit.brussels)



FR

## musée du train / train world, ancienne immensité ferroviaire

[visit.brussels](http://visit.brussels)





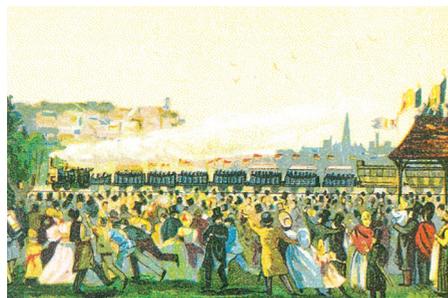
Ouvert en 2015 dans l'ancienne gare de Schaerbeek — elle conserve partiellement ses activités —, ce vaste espace est dédié à l'histoire des chemins de fer belges. Abrisé dans un ensemble mélangeant patrimoine ancien et bâti neuf, il présente des véhicules historiques, des objets, des photos, des archives textuelles et audiovisuelles, etc., selon une scénographie due à François Schuiten. L'histoire du rail en Belgique coïncide quasiment avec la naissance de l'État belge. La fin du royaume uni des Pays-Bas (approximativement le territoire du Benelux et entité dont naîtra la Belgique en 1830) signifie la fin de l'hégémonie du transport par voies navigables — avec en première ligne le port d'Anvers —, et induit une diversification des moyens de communication. En 1835 est ainsi inaugurée la première ligne de chemin de fer nationale reliant Bruxelles — la gare de Bruxelles-Allée-Verte installée le long du canal de Willebroeck, sur le site de l'ancien héliport, actuellement investi par le parc Maximilien — à Malines.

La gare du Nord voit le jour quelques temps après l'ouverture de l'ancêtre de la gare du Midi, la « station des Bogards ». Inaugurée en 1846, même si la mise en service et la circulation des trains datent de 1841, la première gare du Nord est située à l'emplacement de l'actuelle place Rogier. Elle est remplacée, en 1952, par la gare du Nord que nous apercevons aujourd'hui, quelques centaines de mètres plus loin, sur le territoire de la commune de Schaerbeek. L'ancienne gare qui nous occupe est née de deux phases de construction,



l'une débutant en 1887 — qui correspond à la partie de gauche —, l'autre en 1919 — le grand bâtiment de droite, qui lui donne son aspect actuel. Toutefois, dès avant 1887, le site revêt déjà une activité de type ferroviaire puisque dès 1864 s'y trouve la halte « Helmet », petite station prenant la forme d'un modeste baraquement d'où l'on véhiculait voyageurs et marchandises. On raconte que ce baraquement aurait pu correspondre à un ancien wagon en bois désaffecté, qui servira ensuite d'abri pour le garde barrière. Cette discrète station est donc le lointain ancêtre de la gare de Schaerbeek. Dès le début des années 1870, le ministère des Travaux publics prend conscience, suite au succès de ce mode de transport, qu'il est temps de désengorger les gares du Nord et de l'Allée verte. La nette progression quantitative du matériel roulant qui pénètre à Bruxelles et l'accroissement du trafic de marchandises finissent de convaincre l'État d'ériger une nouvelle gare. La gare de Schaerbeek sera donc une « gare de formation » — en référence à la « formation » des convois —, ou « gare de triage », soit une gare spécialisée dans le tri et l'organisation des wagons avant de les incorporer dans de nouveaux trains de marchandises. Elle comportera en outre des installations pour entretenir et réparer les trains. En dépit de ces avancées, il faut attendre l'émulation des travaux urbanistiques des années 1880 (aménagement de la place Nationale — actuelle place Princesse Elisabeth —, érection du nouvel hôtel communal schaarbeekois, à la place Colignon) pour qu'on aboutisse à la construction, en 1887, d'un premier bâtiment de gare, correspondant actuellement à la partie de gauche. Durant les premières années du 20e siècle, le triomphe du rail se renforce nettement, amenant à un développement du réseau. Il est décidé, en 1913, de construire une gare intermédiaire pour relier le sud et le nord : il s'agira de ce qu'on a coutume d'appeler la « jonction nord-midi », en fonction à partir de 1952 seulement. Dans ce contexte, la gare de Schaerbeek devient la suppléante de la gare du Nord durant l'indisponibilité de celle-ci ; elle doit donc être modernisée et agrandie pour assumer ses nouvelles fonctions. Les extensions programmées sont vastes, incluant notamment une remise pour locomotives et wagons et un atelier. Les travaux, postposés à cause de la Première Guerre, se terminent dans les années 20, accouchant, entre autres, d'un vaste bâtiment réservé aux voyageurs.

## Parcours et détours



Le 5 mai 1835 s'élançait le premier train du continent européen, pour relier Bruxelles-Allée-Verte à Malines : quel événement ! La nouveauté et l'inconnu donnent naissance à la crainte : n'aura-t-on pas la respiration coupée à cette vitesse ? Les vaches ne seront-elles pas perturbées par le passage des trains, au point de ne plus donner de lait ? Trois locomotives — la Flèche, la Stephenson et l'Éléphant —, à la tête de trois convois, prennent le départ, flanquées de 30 wagons et de 900 passagers, qui parcourent le trajet de 22 kilomètres en 50 minutes. Le retour, sous la forme d'un convoi unique cette fois, est entaché par un ennui technique — une baisse importante de la pression de vapeur —,

qui contraint l'Éléphant à abandonner pendant quelques temps ses 30 wagons en rase campagne pour aller se renflouer en eau à Vilvoorde, avant de revenir... ! La décision de bâtir la gare de Schaerbeek induit un processus d'expropriation, qui empiète sur une partie du domaine de Monplaisir (comprenant le château du même nom) et sur des lieux de pâturages collectifs à destination des éleveurs de la commune. La superficie de départ ne représente que quelques hectares, dans les dernières années l'exploitation couvre plus de 200 hectares ! En cette deuxième moitié du 19e siècle, l'urbanisation de la région bruxelloise est toute relative... Ainsi, la deuxième partie de la rue Royale-Saint-Marie (c'est-à-dire l'actuelle avenue Princesse Elisabeth à partir du lieu-dit Cage aux Ours) n'est pas pourvue de route et ne comporte pas de maisons ! L'habitat réapparaît aux alentours de la gare, grâce aux maisons bâties par les employés du chemin fer. Durant les deux guerres du 20e siècle, la gare est occupée par les Allemands qui l'érigent en plaque tournante de leur stratégie de déplacement des troupes et d'approvisionnement en matériel et munitions.

