

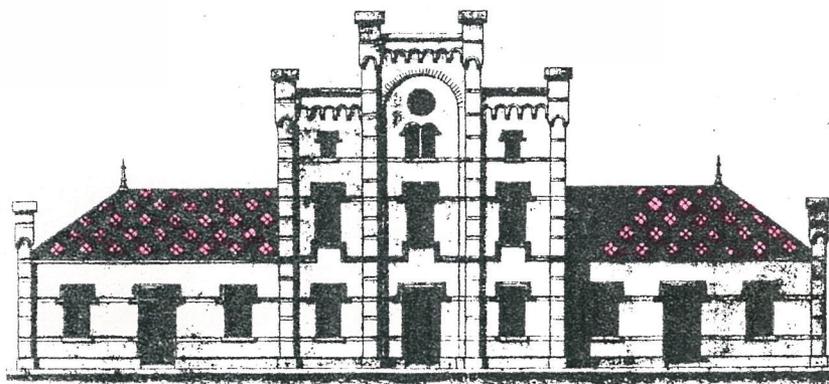
# Le Bâtiment des Voyageurs de la Gare de Lessines

Une œuvre de Jean-Pierre Cluysenaar

Requête pour sa protection

**Dominique VERHAEGEN**

Licencié-agrégé en Archéologie et Histoire de l'Art



Éditions Les Capucines

# Le Bâtiment des Voyageurs de la Gare de Lessines

Une œuvre de Jean-Pierre Cluysenaar

Requête pour sa protection

**Dominique VERHAEGEN**

Licencié-agrégé en Archéologie et Histoire de l'Art

10 mai 2012

*Il y a deux choses dans un édifice :  
son usage et sa beauté.  
Son usage appartient au propriétaire,  
sa beauté à tout le monde,  
à vous, à moi, à nous tous.  
Donc, le détruire c'est dépasser son droit.*

Victor Hugo

*Guerre aux Démolisseurs*

“Revue des Deux Mondes”, t. V, 1832

Le bâtiment des voyageurs de Lessines est la dernière œuvre ferroviaire subsistant en Wallonie d'un architecte de talent, Jean-Pierre Cluysenaar, qui en a dressé les plans pour le Chemin de Fer de Dendre et Waes.

Le dossier présente successivement :

- **Cluysenaar architecte**
- **Cluysenaar et la recherche d'un style ferroviaire original**
- **La Notice architecturale du bâtiment**
- **L'Argumentaire pour sa protection**
- **Les Illustrations anciennes**

**CLUYSENAAR** (*Jean-Pierre*), architecte, né à Kampen (Over-Yssel), le 28 mars 1811, mort à Bruxelles, le 16 février 1880. D'une famille originaire du Tyrol, — et dont le nom s'orthographie parfois Clausner ou Clausener, — il est petit-fils et petit-neveu d'architectes et fils d'un ingénieur des eaux et forêts.

Vers l'âge de six ans, il vient en Belgique avec ses parents et fréquente avec succès l'Académie des Beaux-Arts de Bruxelles. Puis, comme élève de l'architecte Suys, il participe aux importants travaux du maître et acquiert les connaissances pratiques de son art.

En 1830, il épouse Elisabeth Puttaert, dont il eut cinq enfants, parmi lesquels son fils Alfred devint un peintre de renom. La même année, il demande sa naturalisation belge. Les premières constructions de Cluysenaar furent des maisons de campagne (à Hal, Asemberg, Cortenberg, Duffel) et des hôtels de maître à Bruxelles.

Les Galeries Saint-Hubert, une de ses œuvres les plus connues, relie le Marché aux Herbes à la Montagne aux Herbes-Potagères. Longues de deux cents mètres, larges de huit, ces galeries se composent de deux parties principales, avec des accès latéraux. Trois ordres superposés et richement décorés de niches et de statues correspondent respectivement aux étages. Une toiture semi-circulaire abrite tous les étages et laisse échapper l'air vicié par des ouvertures aménagées entre les vitres. Ce passage contient plus de cent magasins, un théâtre, un casino, des restaurants, des cafés et forme un des centres de commerce et de plaisir les plus vivants de la capitale.

L'Hospice des Aveugles, bâti vers 1842 par Cluysenaar, est bien conçu et pratique.

Son œuvre la plus importante : le Marché de la Madeleine, manifeste la recherche de procédés d'art nouveaux. Ce marché couvert comprend intérieurement deux galeries superposées en fer, doublant ainsi l'espace réservé à la vente. La façade principale

donne rue Duquesnoy et est de conception Renaissance. Deux larges portiques superposés, composés chacun d'arcades, rappellent quelque peu l'ordonnance de la Loggia dei Lanzi à Florence. Le plan est un carré terminé par un hémicycle. Des colonnettes creuses, en fonte, supportent le bâtiment et servent de cheminées d'aération pour les souterrains.

En 1847, Cluysenaar construit le Marché du Parc, différent de celui de la Madeleine, en même temps qu'il édifie le bel escalier qui entoure la Colonne du Congrès et relie la rue Royale à la rue de Ligne et au quartier de la rue des Sables.

Le local de la Grande Harmonie, grande salle divisée en trois nefs par deux rangs de colonnes corinthiennes et terminée au centre par une abside circulaire, fut édifié en cinq mois, rapidité inouïe pour l'époque.

Plusieurs stations de la ligne du chemin de fer de « Dendre-et-Waes » dues à Cluysenaar, telles que celles d'Alost, de Termonde, de Lokeren, se rapprochaient du style flamand (1853). Celles de Ternath, Zele et Santbergen rappelèrent les pittoresques cottages anglais. Le style de la Renaissance française fut employé au château d'Argenteuil (près de La Hulpe) et le style flamand à ceux de Forest et de Vieuxart. En 1859, il publie *Maisons de campagne, châteaux, fermes, maisons de gardiens, de gardes-chasse et d'ouvriers, exécutés en Belgique*. Un château à Dilbeek, une villa italienne à Droogenbosch, la villa pour la famille de l'architecte à Boitsfort et des maisons à Bruxelles, avenue des Arts et rue de l'Écuyer, appartiennent à la même époque. Cluysenaar fut aussi connu à l'étranger : en 1862, il construit le théâtre et le Kurhaus de Homburg (Allemagne).

Parmi ses travaux importants, mentionnons encore le Conservatoire de Bruxelles, l'église de Rochefort, celle en fonte d'Argenteuil et un projet pour la cathédrale de Monaco.

L'église de Rochefort, flanquée de deux tours entre lesquelles se trouvent huit niches ornées de statues, bâties en pierre bleue du pays, est un édifice remarquable de style roman.

Cluysenaar fut un architecte hardi, un constructeur plein d'imagination et de dynamisme, — à ce titre il peut être considéré comme ayant exercé une influence réelle sur l'évolution des données de l'art de bâtir en Belgique, — et un précurseur.

En effet, c'est après la construction des Galeries Saint-Hubert à Bruxelles que Milan bâtit le Passage Vittorio Emmanuele.

La disposition intérieure et nouvelle du Marché de la Madeleine avec ses galeries à l'étage fut donnée en exemple lors de la construction des nouvelles Halles de Paris.

Toutefois son œuvre ne sut échapper au courant romantique du siècle. Répudiant l'antiquité gréco-romaine, l'inspiration des architectes s'abreuve à toutes les sources ; ainsi fait aussi Cluysenaar. Son œuvre pourtant garde toujours une mesure et un goût qui attestent l'efficacité de l'enseignement de son premier maître, l'architecte Suys.

Les qualités personnelles d'homme et d'homme d'affaires de J.-P. Cluysenaar, — il fut personnellement intéressé à la construction des Galeries, — lui valurent la confiance et l'amitié des autorités communales et gouvernementales, qui le chargèrent parfois de missions d'un caractère quasi diplomatique ; c'est ainsi qu'il fut envoyé à Paris par le gouvernement pour faire le compte rendu de la translation des cendres de Napoléon. En 1856, il collabora à la décoration organisée pour les fêtes commémorant les vingt-cinq ans du règne de Léopold I<sup>er</sup>.

Ses élèves les plus réputés furent Trappeniers et Van Yzendyck. Cluysenaar était vice-président de la Commission royale des Monuments, vice-président du Conseil supérieur d'hygiène publique, membre agrégé du corps académique de l'Académie royale d'Anvers, membre titulaire de l'Académie d'archéologie de Belgique, membre honoraire de l'Association royale des Architectes britanniques et de l'Académie royale d'Amsterdam. Le gouvernement décida que son buste serait placé dans un des monuments qu'il avait érigés.

Les portraits les plus connus de Cluysenaar sont ceux de son fils Alfred et celui de Gallait (Musée communal de Bruxelles).

Jacques Stevens  
revu par A. Dumont.

Thieme-Becker, *Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart* (Leipzig, 1912). — Immerzeel, *De Levens en Werken*, t. I (1842). — Kügler, *Belg. Kst. d. 19. Jahrh.* — Id., *Kleine Schriften*, t. III, p. 514. — H. Hymans, *Belg. Kst. d. 19. Jahrh.* (Leipzig, 1906, p. 71 et suiv., 235-236). — J. Rousseau, in *Bulletin des Commissions royales d'art et d'archéologie*, t. XX, p. 318 (Bruxelles, 1881). — *Rev. générale de l'architecture* (1873), p. 227 et suiv. — *Journ. des Beaux-Arts* (1880), p. 29. — *Ztschr. f. bild. Kst.*, t. XII (1877), p. 18-80. — *Cat. ill. de l'exposition rétrospective de l'Art belge* (Bruxelles, 1905). — P. Saintenoy, *La Grande Harmonie de Bruxelles dans Bull. Acad. roy. de Belg.* (classe des Beaux-Arts, 1938, n° 4-5), p. 48 et suiv. — G. Doutrepoint, *Les proscrits du coup d'État... en Belgique* (Bruxelles, 1938), p. 21-22.

STEVENS, Jacques, “Cluysenaar, (Jean-Pierre)”, in *Biographie Nationale*, t. 29, col. 463-466. Tiré du site :

<http://www2.academieroyale.be/academie/documents/FichierPDFBiographieNationaleTome2088.pdf#page=247>

consulté le 24/04/2012.

## Jean-Pierre Cluysenaar (1811-1880), et la recherche d'un style ferroviaire original

Adapté de : Verhaegen Dominique, *Le Bâtiment des Voyageurs du Chemin de Fer en Belgique et plus spécialement à Anvers et à Tournai. Un type de réalisation de l'ère industrielle*, Louvain, Université Catholique de Louvain, Institut Supérieur d'Archéologie et d'Histoire de l'Art, 1976, p. 84 et 85. (Mémoire de licence, inédit)

L'auteur des Galeries Saint-Hubert à Bruxelles, construites en 1846-1847, œuvre néoclassique s'il en est, avait déjà dû poursuivre plusieurs années auparavant une recherche d'équilibre entre le site et la construction-hôte pour la réalisation de maisons de campagne.

Chargé par la Société du Chemin de fer de Dendre et Waes d'établir les plans de ses édifices selon le type choisi pour le chemin de fer de Tournai à Jurbise, il peut "*grâce au sentiment artistique de la Compagnie*", qui s'expose ainsi à une plus grande dépense, s' "*inspirer de la destination de chaque bâtiment et du caractère [de son] cadre*", exigences d'utilité et d'agrément absentes selon lui des "*traditions jusque-là suivies en Belgique*". La monotonie qu'engendrent des rails toujours identiques et les constructions qui les bordent doit pour l'architecte faire place à "*la variété des impressions*", objet même du voyage. Des gares du chemin de fer de Baden (D) et du courant rustique qui dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle a peuplé les parcs de fabriques et de chalets *suisses*, Cluysenaar va s'inspirer pour livrer trois types d'édifices : des maisons de garde, les haltes, telles celle d'**Acren** et les *stations de campagne*, comme celle de Denderleeuw. Parmi les *stations de ville*, celles de **Lessines**, de Ninove et d'Alost, dotées d'annexes accusent d'autres influences; ces murailles hérissées de créneaux, l'emploi des *arcatures lombardes* et

d'un pseudo-encorbellement feraient plutôt penser au style *médiéval* qu'incarne la caserne du Petit-Château à Bruxelles, œuvre de M.B. Meyers décrétée en 1848 et inaugurée en 1851. Enfin, comble de variété, la gare de Grammont reçoit un bâtiment des voyageurs, une remise à voitures et un magasin aux marchandises de style baroque allemand ou autrichien recouverts d'un enduit clair. Pour la plupart de ces constructions issues des "*exigences du service [...] ennoblies par un cachet d'art et par le sentiment du pittoresque*", l'architecte choisit la brique de Boom dite "*papesteen*", belle et solide brique rouge, longue de 18 centimètres, et "*cuite au bois de sapin*", par opposition au matériau employé jusqu'alors, la brique dite "*de localité*", confectionnée sur place, souvent de mauvaise qualité et destinée à être enduite. La pierre des plinthes et des cordons provient, elle, de Maffle ou de Soignies. Les toits, aux corniches découpées en sapin du Nord, se couvrent de "*tuiles plates à double rebord de la fabrique de M.M. Josson et Delangle, d'Anvers*" suivant un mélange des couleurs rouge et bleu-noir qui "*produit un effet agréable à la vue*".

L'ensemble des travaux du chemin de fer de Dendre et Waes réalisés par Hartogs Frère & Cie, entrepreneurs de travaux publics à Anvers, comprend-il les bâtiments des stations ? Cluysenaar ne le dit pas dans son ouvrage *Bâtiments des Stations et Maisons de Garde*, Chemin de Fer de Dendre et Waes [...], Bruxelles, B. Van Der Kolk, 1855, dont proviennent les citations.

De nouveaux styles sont nés. La tendance rustique va devenir, non dans son ensemble, mais par ses signes, corniches découpées et toitures débordantes, une des composantes obligées de la gare de campagne, tandis que le courant des styles nationaux encore relativement peu suivi va se développer à l'intérieur du cadre urbain pour réapparaître au chemin de fer dès le milieu des années 1860.

## Notice architecturale

En élévation, le bâtiment des voyageurs de Lessines se présente sous la forme d'un haut volume axial de trois travées sur trois niveaux et demi, sous bâtière transversale. Il est flanqué de deux ailes basses couvertes de demi toitures en croupe, elles aussi de trois travées à l'origine. Eu égard sans doute à l'histoire du lieu, l'architecte a retenu le parti médiéval de la façade à pignon, flanquée et rythmée de contreforts, avec décrochement du corps central du côté de la ville pour en accentuer la monumentalité. Un soubassement et des cordons de pierre bleue contrastent avec le ton soutenu des briques. Des motifs d'amortissement couronnent les ailes dont les toitures adoptent également le jeu pittoresque d'un semis de tuiles rouges sur fond noir. Des cheminées monumentales recherchées accentuent la verticalité de l'ensemble.

L'entretien des pignons ouvragés a amené, à de nombreux endroits, comme à Nivelles-Est, l'Administration à les simplifier, voire à les éliminer, en modifiant la toiture. Si l'option transversale du départ s'est maintenue, le recours à de simples rampants a fait disparaître les faîtes horizontaux de la composition ternaire originale, soulignés d'une frise d'arcatures et sommés de merlons, et ce, sans doute, dès l'entre-deux-guerres. Des auvents sur consoles, aujourd'hui disparus, ont abrité le quai face aux salles d'attente et la sortie latérale extérieure.

En plan, le corps central sur caves accueille à l'origine, au rez-de-chaussée, le bureau des recettes et celui du chef de gare, précédés du vestibule qui organise la circulation du public dans l'ensemble des services. Le logement de fonction du chef de station occupe cinq pièces, et des toilettes, au premier étage. L'affectation des locaux du deuxième étage n'est pas donnée.

L'aile vers Grammont, dite des bagages et petites marchandises, s'est développée de deux travées, vraisemblablement vers le tournant du XXe siècle, pour les besoins probables de la Poste ou des Téléphones et Télégraphes. Des toilettes occupent une part de l'allongement de quatre travées de l'aile vers Ath qui abrite les salles d'attente. L'ensemble des dispositions doit avoir subi nombre de modifications au cours du temps.

En tenant compte de la mise en service du tronçon Ath - Grammont au 9 avril 1855, on peut vraisemblablement situer le début du chantier du bâtiment aux alentours de 1853-1854.

## Argumentaire

Malgré l'aura d'un architecte reconnu au niveau mondial, le temps et l'ignorance ont précipité la ruine de plusieurs de ses œuvres. Si l'on s'en tient aux édifices du rail, après la disparition des bâtiments de Rebaix, Papignies et Acren, la Wallonie ne dispose plus que de la seule gare de **Lessines**, une *station de ville*, de surcroît, pour témoigner du savoir-faire de Cluysenaar en matière ferroviaire. Or parmi le même patrimoine de la Compagnie de Dendre et Waes, pas moins de trois bâtiments sont, de longue date, protégés en Flandre, les gares d'Alost (A.R. 19/06/1978), de Ternat (A.M. 11/06/2004) et de Zandbergen (A.M. 20/06/1991).

Plus attentive au patrimoine, car plus en phase avec son passé, la Flandre continue d'ailleurs à voir des chercheurs se pencher sur ces témoins d'archéologie industrielle, et ce, depuis les années 1970, à travers l'action d'Adriaan Linters et de ses émules. Rien de pareil ne s'est produit en Wallonie, pourtant riche en vestiges dignes d'intérêt.

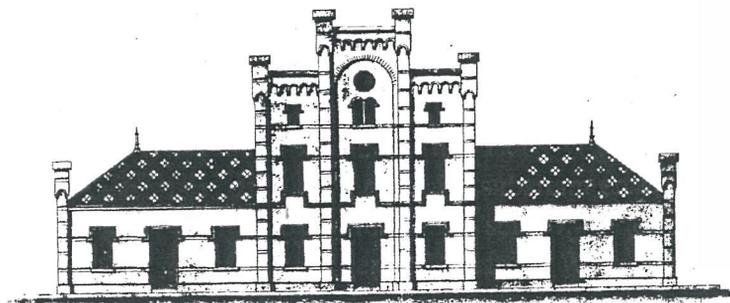
La réponse, teintée de romantisme, offerte par l'architecte représente une adaptation remarquable du programme d'un édifice appartenant au contexte nouveau d'un moyen de transport industriel, caractéristique de nos régions au 19<sup>e</sup> siècle, au cadre urbain local. L'arrivée du chemin de fer à Lessines correspond d'ailleurs au large développement de l'industrie, notamment des carrières de porphyre, dont les produits ont gagné le monde par le rail et la voie d'eau.

La sauvegarde de la gare et de ses toitures permettrait en outre de conserver la qualité du cadre urbain de l'ancienne place de la Station, aujourd'hui défigurée.

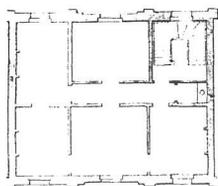
Si l'état du bâtiment se révèle aussi problématique que le prétend la rumeur de présence de mэрule, la réponse par la fermeture ne

règle rien. Dans cette situation indigne, l'accueil du voyageur et le service à l'utilisateur s'en trouvent réduits aux apparences. Livré aux intempéries, le public se trouve confronté, selon un horaire limité, aux dispositions d'un conteneur, emblème de la culture du provisoire, la *passion Algeco*, si présente aujourd'hui. Et ce cadre dégradé nourrit le sentiment d'insécurité.

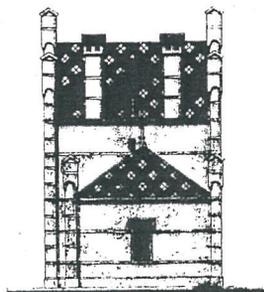
Au moment même où, comme véritable alternative à la voiture, nombre de navetteurs vers Bruxelles sont en demande d'une solution rapide (moins lente) de déplacement, ceux de Lessines vivent la situation absurde de voir le RER limité à Grammont, sans que l'on sache si de réels critères techniques et économiques, ou d'obscurs calculs linguistiques, ont présidé au choix. La fréquentation future du lieu en sera pourtant gravement et durablement affectée, ce qui plaidera à terme, statistiques à l'appui, pour la disparition du bâtiment.



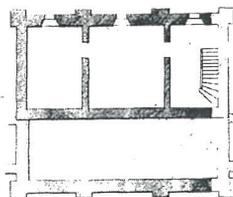
Batiment de Recette.



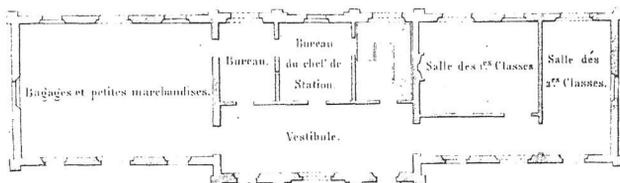
Plan du 1<sup>er</sup> Etage.



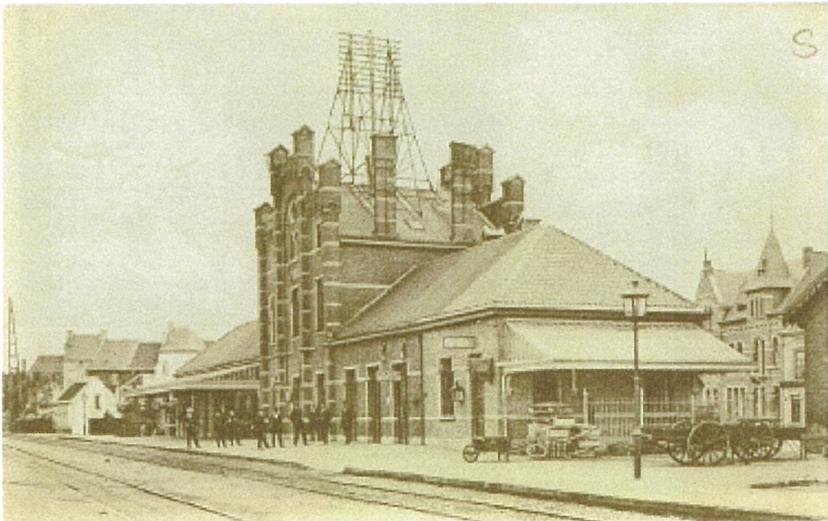
Façade latérale.



Plan des souterrains.



Cluysenaar, Jean-Pierre, *Bâtiments des Stations et Maisons de Garde*,  
Chemin de Fer de Dendre et Waes [...], Bruxelles, B. Van Der Kolk, 1855.



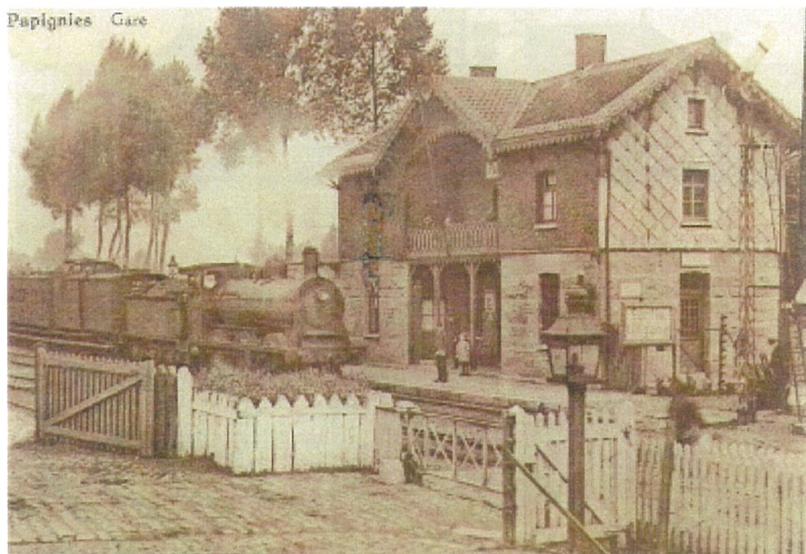
Le bâtiment des voyageurs de Lessines vu des voies.

Tiré du site : *Les gares belges d'autrefois*

Plus de 1000 cartes postales anciennes

Contact : [g.demeulder@skynet.be](mailto:g.demeulder@skynet.be)

<http://users.skynet.be/fa058639/> consulté le 21/04/2012



Le bâtiment des voyageurs de Papignies vu des voies.

Tiré du site : *Les gares belges d'autrefois*

Plus de 1000 cartes postales anciennes

Contact : [g.demeulder@skynet.be](mailto:g.demeulder@skynet.be)

<http://users.skynet.be/fa058639/> consulté le 21/04/2012

*Il y a deux choses dans un édifice :  
son usage et sa beauté.  
Son usage appartient au propriétaire,  
sa beauté à tout le monde,  
à vous, à moi, à nous tous.  
Donc, le détruire c'est dépasser son droit.*

Victor Hugo  
*Guerre aux Démolisseurs*  
"Revue des Deux Mondes", t. V, 1832