

Architecture des gares

TYPLOGIE

Pour distinguer les stations, on peut s'attacher, soit à leur importance du point de vue du trafic, soit à leur emplacement par rapport aux voies ou encore à leur situation eu égard au niveau de ces mêmes voies.

Selon l'importance

À travers un réseau, l'importance d'un arrêt évolue du point d'arrêt à la grande gare suivant de multiples degrés. En dehors du schéma de base du point d'arrêt ou de la halte, la plupart des chemins de fer s'appliquent pour la facilité à répartir ensuite les gares suivant trois, quatre ou cinq groupes. Cette division adoptée en Belgique distingue des stations de 1^e, 2^e, 3^e et 4^e classe.

Les modestes points d'arrêt ne comportent que peu ou pas d'installations en dehors des quais longeant les voies principales, trottoirs parfois constitués d'une simple surélévation du ballast. Certains trains s'y arrêtent chaque jour ou tel jour de la semaine ou encore en telle saison. Les billets sont parfois vendus par le garde-barrière ou à l'estaminet voisin.

Si le trafic est actif, les haltes peuvent posséder des signaux et quelquefois un abri pour les voyageurs. Généralement situées près d'un passage à niveau, elles n'assurent que le service des voyageurs et des messageries.

Les petites stations, établies en des points où le trafic est relativement faible, sont parfois fréquentées par des trains mixtes attelant voitures et wagons. Raccordées à une ligne à simple ou double voie, elles possèdent généralement deux trottoirs d'environ 100 mètres de long, dimension des convois les plus importants appelés à y stationner, un bâtiment des voyageurs pour l'accueil, la distribution des billets et l'enregistrement des bagages, un abri destiné à protéger de la pluie, une cour de stationnement où les voitures déposent ou emmènent les voyageurs et, des lieux d'aisance. Cet équipement se complète pour les marchandises d'un quai haut où l'on dépose les matières à charger ou à décharger; une halle couverte abrite les denrées périssables. Un raccordement aux voies principales et une cour des marchandises réservée à l'accès des chariots achèvent la description. La proximité d'un croisement de la ligne par une route desservant une localité semble l'endroit le plus propice pour établir la station, sise le plus généralement du côté de l'agglomération. Le bâtiment des marchandises jouxte celui des voyageurs ou lui fait face selon le sens qu'empruntent de préférence les produits expédiés.

Les stations de moyenne importance proches d'un chef-lieu d'arrondissement ou d'un gros chef-lieu de canton offrent les mêmes installations, mais en des dimensions plus imposantes. Elles possèdent en outre une remise pour voitures proche du bâtiment des voyageurs afin

de pouvoir répondre à la demande de places dans un convoi au départ. Des voies de garage pour trains plus lents permettent le dépassement, tandis que la communication avec la remise aux voitures s'établit par une batterie de plaques tournantes reliées à une voie perpendiculaire au faisceau. Le service des marchandises obtient un hall plus vaste précédé d'une cour affectée spécialement aux véhicules amenant ou emportant leur cargaison. Pour l'alimentation des locomotives, on établit un réservoir et des prises d'eau; une petite remise pour deux ou quatre machines abrite les remorqueurs d'appoint, de secours ou de manœuvre. Comme pour les exemples précédents, mais de façon plus nette ici, l'extension de la station doit être prévue.

Les gares principales reprennent en les développant de diverses manières les éléments nécessaires à la bonne exploitation d'un réseau. Elles desservent les villes importantes du pays et à cet effet les installations engendrées pour les services des voyageurs, des marchandises et de la traction atteignent des dimensions souvent considérables. Le groupement des services, lui-même, disparaît dans de nombreux cas, tant pour des raisons techniques qu'économiques : disposer d'espaces parfois immenses au cœur ou à proximité immédiate d'une ville entraîne des dépenses trop élevées en raison du prix du terrain. L'établissement des quais et d'une grande remise aux voitures prend environ 200 mètres; le service des marchandises demande de 600 à 800 mètres et le dépôt des machines et son raccordement exige une longueur de près de 300 mètres. Le bâtiment des voyageurs se double d'une halle couverte abritant les quais. Une ou plusieurs batteries de plaques tournantes - leur emploi se restreint aujourd'hui à la manœuvre hors des *rotondes* - mettent en liaison les différentes voies réservées aux marchandises, longées de plusieurs bâtiments. Le dépôt des machines affecte la forme d'un grand rectangle ou celle plus typique d'une demi-lune. Un quai destiné au chargement du combustible dans les tenders complète ces dispositions de base qu'un atelier de réparation, voire un arsenal, une gare spéciale ou un triage viennent parfois étoffer.

Selon l'emplacement par rapport aux voies

L'implantation des bâtiments par rapport aux voies donne naissance à des dispositions qui vont de la simple gare de passage à la gare terminus, en côtoyant la gare de bifurcation, celle de jonction, ou encore la gare-île (*Inselbahnhof*) selon que l'on construit le long, en tête ou entre les voies.

Les gares de passage offrent parfois, outre les deux voies principales longées par des quais, une ou plusieurs voies secondaires dotées ou pas de trottoirs et destinées à l'arrêt d'un convoi dépassé par un autre plus rapide ou à garer un train à charger, à décharger ou à compléter. Généralement les bâtiments des voyageurs et des marchandises longent simplement les voies.

Les gares de bifurcation ou de jonction, selon le sens dans lequel le railway est parcouru, desservent plusieurs lignes et doivent donc assurer une fonction de transit; tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Le nombre de trottoirs augmente en fonction du nombre d'embranchements à exploiter. L'édification des bâtisses prendra la forme d'édifices, soit accolés longitudinalement au *gril*, soit placés partiellement ou totalement en tête des différentes lignes. On peut ainsi considérer certaines gares terminales comme des stations de bifurcation. Plusieurs trains en partance dans le même sens nécessitent la distinction d'un faisceau de départ et d'arrivée et, selon l'importance des prestations à assurer, les services des voyageurs, des marchandises et de la traction développeront des bâtiments propres, plus ou moins vastes. L'élaboration d'une typologie stricte s'avère souvent délicate, une même gare représentant souvent plusieurs types à la fois ou s'adjoignant au fur et à mesure du développement du réseau de nouveaux raccordements et ipso facto de nouvelles caractéristiques. C'est ainsi que la station de Namur joue le rôle de gare de passage pour les trains de la ligne Bruxelles-Luxembourg et servait de terminus dans les relations Namur-Givet.

Les gares terminus ou terminales, répandues dans les grandes villes d'Europe et plus spécialement à Londres et à Paris, restent pour beaucoup l'évocation même du chemin de fer par leurs imposantes halles vitrées. Leur caractéristique est d'être accessible des deux côtés du faisceau sans exiger sa traversée. Généralement cette disposition en *fer à cheval* aboutit à réserver un côté pour le service du départ, l'autre pour celui de l'arrivée, le bâtiment du fond comprenant des bureaux, le buffet ou d'autres installations. Se prêtant souvent mal aux extensions, beaucoup de ces gares sont tombées sous le pic des démolisseurs, telles les anciennes gares de Bruxelles (Nord) et (Midi) condamnées d'autre part par l'exécution de la *Jonction*.

Les gares dites de rebroussement affectent la forme d'une station terminus alors qu'elles ne représentent qu'un point de passage sur une ligne. Les pertes de temps importantes engendrées par l'entrée en gare, le décrochage successif de la machine et de son tender manœuvrés séparément sur la plaque tournante et renvoyés en tête du train par une voie de service doivent réserver cette disposition inconfortable pour des agglomérations dont l'approche ne peut être résolue autrement. Souvent, on effectue le recouplement de la déviation et la station de rebroussement n'accueille plus dès lors, qu'un trafic local, ou voit ses installations aménagées pour un service de marchandises. L'exemple de Verviers (Ouest) se retrouve en France et en Angleterre. De la même façon, les relations internationales évitent en partie le cul-de-sac d'Anvers-Central. Un grand nombre de gares ont servi de tête de ligne à une étape de la construction des lignes; d'autres, d'abord gares de passage, ont dû faire face au développement du trafic par l'aménagement de gares latérales comme il en existe à Namur et à Charleroi (Sud).

Selon le niveau par rapport aux voies

La plupart des bâtiments, établis de plain-pied avec le faisceau, évitent, s'ils sont en tête de ligne, par la répartition de quais de départ et d'arrivée distincts,

Parmi les usagers du chemin de fer, trois catégories peuvent être distinguées : ceux qui quittent la localité, ceux qui y arrivent et enfin ceux pour lesquels la gare servira de lieu de transit.

la rencontre de groupes de voyageurs dont le mouvement s'oppose. Empêcher tout contact voyageurs-bagages est parfois plus complexe. Dans les gares implantées longitudinalement, pour atteindre leur lieu d'embarquement ou au contraire gagner la sortie, les voyageurs doivent s'engager dans des passages qui traversent les voies avec tous les dangers que cela comporte en plus de l'éventualité de croiser un groupe de personnes marchant en sens opposé. Pour des raisons de sécurité et éviter l'encombrement des passages, la construction de galeries sous les voies ou de passerelles les surplombant s'effectue, d'abord, là où les dispositions topographiques favorisent une telle solution. Selon que les voies se trouvent à niveau, sous terre, ou en élévation trois types de gares y correspondent.

La gare de plain-pied, déjà citée, doit faire face aux mouvements inverses et des voyageurs et des bagages, soit quatre courants à niveau qui ne peuvent en théorie se croiser.

Les gares à trafic souterrain profitent le plus souvent du passage en tranchée des voies pour établir à partir d'une station érigée au-dessus d'elles, ou latéralement, une distribution par le haut à l'aide d'escaliers différents reliés à une passerelle. Les exemples de Verviers (Central), Cerfontaine et Louvain-la-Neuve illustrent bien cette situation. L'aménagement d'une station sous le niveau des voies, comme à Chaudfontaine, permet aussi facilement l'accès aux quais par une seule montée et la sortie par une seule descente en empruntant des rampes ou des escaliers distincts raccordés à un passage inférieur transversal, comme à Liège-Jonfosse. Des travaux importants et coûteux peuvent recréer artificiellement de telles conditions avantageuses; les gares actuelles de Liège-Guillemins, Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord ont adopté cette disposition développée à la fin du XIX^e siècle lors du relèvement des gares d'Anvers. Au fil des années, les gares de plain-pied se sont dotées de passages souterrains : par exemple, Liège (Guillemins) lors de l'Exposition de 1905, Namur avant 1910 et Ciney au début des années 70.

ÉLÉMENTS DES STATIONS

Trois grands services se partagent les bâtiments, considérés ici selon leur destination : celui des voyageurs, celui des marchandises et celui de la traction.

Service des voyageurs

Il concerne les quais et leurs aménagements et le bâtiment des voyageurs, la gare pour le profane, qui seul sera développé.

Le bâtiment des voyageurs

Parmi les usagers du chemin de fer, trois catégories peuvent être distinguées : ceux qui quittent la localité, ceux qui y arrivent et enfin ceux pour lesquels la gare servira de lieu de transit. Pour les voyageurs au départ les dispositions comprennent nécessairement des installations pour la distribution des billets, l'enregistrement des bagages et l'attente du train. Parvenu à destination, le voyageur à l'arrivée doit pouvoir rentrer en possession des bagages qu'il a confiés à l'administration avant son embarquement. Son titre de transport lui sera réclamé à la sortie. L'attente d'une *correspondance* demande une salle munie de bancs et en annexe un *buffet* ou un restaurant. Voilà assez grossièrement donnés les éléments du programme. Certains locaux propres aux différents départements des chemins de fer s'assembleront autour de ce noyau. Le voyageur devra avant de prendre place dans une voiture se procurer un *ticket*, assorti ou non d'une réservation, établi pour une classe et une destination déterminées. Celui qui emmène des bagages se verra, en raison du poids maximum qu'il est autorisé à emporter dans son compartiment, astreint à déposer les objets les plus lourds ou les plus volumineux au service des bagages. Pesés et enregistrés, ils rejoignent le train sur de petits chariots manœuvrés par des employés. Leur propriétaire les récupérera à son lieu d'arrivée. L'attente du convoi amène le voyageur à se diriger vers la salle d'attente correspondant à sa classe et dotée d'un confort proche de celui offert par son cadre de vie habituel.

Un *buffet* et parfois un restaurant permettent de patienter plus commodément, le temps que vienne le convoi ou la correspondance. Le train annoncé, chacun gagne le quai d'embarquement après le contrôle des *coupons*.

Voilà une organisation très proche du rituel des aéroports et des gares maritimes. La mise sur pied d'un tel programme exige pour son déroulement harmonieux la plus grande adéquation possible entre chaque service, les locaux qu'il occupe et leurs caractéristiques, traitées dans le plan et l'élévation, données adaptées par l'emploi quotidien. L'utilisateur désire : un cadre simple où la distribution des services apparaît d'emblée; des locaux propres où l'existence de *commodités* et l'entretien aisé doivent l'emporter; un endroit confortable par l'apport du chauffage et de l'éclairage, par l'existence de sièges et le respect du *plus court chemin*; un ensemble agréable dans le choix de l'architecture, des matériaux et de la décoration. L'évolution de ces éléments et l'importance qu'on leur attribuera selon l'époque, le goût et les habitudes du public, alliées à des considérations techniques moins mouvantes, déboucheront sur l'historique du bâtiment des voyageurs.

Isolée du mouvement de la rue par une cour, la gare présente d'abord un vestibule d'entrée où donnent les locaux accessibles au public. Les guichets de distribution des billets et ceux d'enregistrement des bagages séparent cette salle des pas perdus du bureau des recettes et du local des bagages. Pour les billets, les guichets, percés le plus souvent dans le mur puis plus tard dans une paroi vitrée, distinguent généralement la délivrance de titres de transport pour le pays, pour l'étranger ou encore les tickets pour l'accès aux quais. Une répartition par destination ou par classe se retrouve aussi. Des tablettes permettent l'échange des coupons et de la monnaie. L'emploi des barrières évite les bousculades en cas d'affluence. La proximité des voies correspondantes détermine l'emplacement du local des bagages au départ en raison du gain de temps appréciable qu'accompagne le choix du plus court trajet. Une bascule pour la pesée et un banc pour y

déposer les colis selon leur ordre d'arrivée en forment le mobilier. Cependant, le chargement direct sur de petits véhicules à trois roues, d'un poids connu, et la pesée sur une bascule au tablier placé au niveau du sol permettent un mouvement plus rapide, sans manutentions inutiles. Ses bagages déposés, le voyageur acquitte la taxe au guichet prévu. La remise des bagages à l'arrivée peut avoir lieu sur le quai même, à la descente du train, dans de petites gares, mais les points d'arrêt importants possèdent, eux, un local des bagages à l'arrivée, dont l'existence s'impose dans les stations frontières pour le contrôle douanier.

Annexes des quais, les salles d'attente accueillent les voyageurs par discrimination de classe, tout comme les compartiments des voitures. Séparé selon la 1^e, la 2^e et la 3^e classe dans les grandes gares, le public se voit souvent attribuer en Belgique une pièce groupant les passagers des deux classes supérieures et une autre pour ceux de troisième. Ces dispositions se retrouvent à Péruwelz et à Saint-Ghislain. L'existence de salles séparées pour les grandes lignes ou la banlieue, comme à l'ancienne station de Bruxelles (Midi), s'étoffe parfois de pièces accessibles en cas d'affluence les jours de marché, comme à Ciney. Dans de petites stations cependant, la salle des pas perdus peut servir de salle d'attente pour l'ensemble ou une partie des voyageurs. Des plans, des cartes, des horaires partagent l'espace mural aux affiches et à la publicité.

L'agencement et les dimensions des locaux évoqués varient, bien sûr, selon l'importance de la station mais aussi selon les caractéristiques de l'endroit desservi, la compagnie exploitante et l'époque de construction ou d'aménagement du bâtiment des recettes.

Pour ses stations, l'État-Belge adopte finalement une disposition qui deviendra classique. Le bâtiment des recettes, composé de trois pavillons reliés par deux ailes, voit le voyageur pénétrer dans la salle des pas perdus placée dans le corps central, se diriger vers la *barrière* des guichets et le service des bagages, puis gagner l'aile où se trouve la salle d'attente de sa classe ainsi totalement séparée de

celle des autres classes et dotée souvent de son propre buffet. Les pavillons extérieurs accueillent l'un le télégraphe et la poste, l'autre les bureaux du chef et du sous-chef de gare, la douane, le local réservé aux gardes, la lampisterie, etc. Les stations de Namur, Louvain, Charleroi (Sud), Tournai et vraisemblablement celles de Mons, Liège (Guillemins) et Arlon s'organisaient ainsi. Péruwelz affiche le même parti. Un projet de 1881 choisit cette répartition des locaux pour la station de Braine-le-Comte au détriment du logement du chef de gare.

La plupart des petites gares et des stations de moyenne importance assurent un logement au chef de station. Une salle à manger, une cuisine et un vestibule d'où part l'escalier menant aux chambres sont généralement proches de son bureau. Pour les stations plus importantes, comme Ath et Ciney par exemple, une maison attenante ou construite non loin du bâtiment des voyageurs lui assure un confort parfois enviable pour l'époque et l'endroit considérés. Les lieux d'aisance destinés aux voyageurs, placés parfois dans le bâtiment des recettes même, mais accessibles de l'extérieur seulement font parfois l'objet de la construction d'un petit édifice distinct nommé *pavillon d'aisance*. La modification relativement tardive des voitures en vue de les doter d'un W.C. peut expliquer l'emplacement de ces édifices ouverts vers les quais uniquement.

Des locaux publics placés dans le bâtiment des voyageurs accueillent la poste et le télégraphe. Si, dans les petites stations, le chef de gare occupe aussi les fonctions d'employé des postes et de télégraphiste, des localités plus importantes exigent plus de personnel et d'autres dispositions architecturales. De la même façon qu'on y trouvera répartis en locaux distincts les billets, les bagages, les messageries, le bureau du chef et celui du sous-chef, des pièces devront être attribuée à la chaufferetterie, à la lampisterie, aux gardes, aux machinistes, à l'officier de police, à la douane, voire à un hôtel, etc... Souvent devenues exiguës, les installations existantes sont dotées d'un étage, comme à Charleroi (Ouest) et à Floreffe, ou d'une

Le décor et le mobilier des salles réservées au public s'inspirent le plus souvent des intérieurs bourgeois de l'époque.

extension attenante ou pas au bâtiment des voyageurs, telles celles réalisées pour la poste à Ottignies et à Lessines, vers le début du XX^e siècle.

Le décor et le mobilier des salles réservées au public s'inspirent le plus souvent des intérieurs bourgeois de l'époque. Selon la classe, les bancs seront de bois ou rembourrés, les murs et plafonds peints laisseront la place aux lambris, aux stucs, aux caissons et aux allégories, les cheminées simples deviendront des monuments et le pavement ordinaire cèdera le pas au marbre ou au parquet de chêne, tous éléments de bonne qualité, construits pour durer. Le chauffage assuré le plus souvent par des poêles en fonte, le poêle-colonne État-Belge, s'opère dans les grandes stations par circulation d'eau chaude, d'air chaud ou de vapeur. Pour l'éclairage, le choix entre l'huile, le pétrole, le gaz et l'électricité dépend souvent de l'importance de la localité qui possède ou non une usine à gaz ou une centrale électrique. Le pétrole a remplacé l'huile de colza; toutes les stations du Grand Central Belge l'emploient. Où il existe, on préfère le gaz, bien que ce moyen déjà en usage dans des stations d'Angleterre en 1830 laisse peu à peu la place à l'électricité, ce luxe, adopté d'abord à Courtrai et à Bruxelles (Nord) puis par toutes les stations du pays en commençant par les plus grandes.

Il y aurait encore beaucoup à dire sur les dispositifs de pesage et de transport des bagages, les presses à dater les coupons, les meubles où ils sont entreposés... Anciennement, après l'usage du carnet à souches des débuts, les billets étaient préparés et rangés dans des armoires par classe et par destination. La presse du type Edmondson y imprimait uniquement une date indélébile. L'adoption du système actuel, la confection directe du coupon, a rendu caduc l'emploi des nombreux casiers de classement qui meublaient autrefois le bureau des recettes.

Abris, marquises et gares couvertes

Si le convoi aborde le quai longeant le bâtiment des recettes, le voyageur sera protégé de la pluie et du vent par une marquise, sorte de grand auvent établi en

saillie sur la longueur de l'édifice et disposé sur des consoles solidaires du mur ou des colonnes de fonte ou de fer. Si les exemples en bois ont disparu, peu de ces réalisations en métal subsistent. Une couverture vitrée ou un voligeage doublé de zinc forment la toiture qui inclinée vers la voie ou vers le bâtiment évacue les eaux pluviales vers des gouttières et les tuyaux de descente fixés à l'aplomb du mur ou simplement par les colonnes métalliques creuses reliées à l'égout. Supports et consoles ont donné l'occasion de réaliser des pièces de forge ou de fonte simples ou décorées sur lesquelles la mode exerce parfois une forte influence. Les marquises des gares du Quartier-Léopold à Bruxelles, d'Arlon, de Pepinster, d'Ath, de Péruwelz et de Vilvorde reposent sur des colonnes; des consoles jouent le même rôle à Groenendael, et à Genval. Un cas particulier, le toit débordant supporté ou non par des poteaux de bois se rencontre à la halte de Papignies et à l'ancienne station de Boitsfort. Le principe d'un auvent vers la place de stationnement, parfois rendu inutile par la construction d'un bâtiment doté d'une galerie, comme à Alost ou à Ottignies, a été appliqué à de nombreux endroits. Si le convoi s'arrête le long du quai qui fait face au bâtiment des voyageurs, la traversée des voies doit se faire quelques minutes avant l'arrivée du train, aussi les intempéries menacent-elles les passagers sortis de la salle d'attente. Des abris aménagés sur le quai même leur permettent de passer ces derniers instants d'attente dans un confort relatif. Des constructions en charpente, en maçonnerie, en métal, et plus récentes en béton émaillent tout le réseau. Un premier type, dit *loge*, offre un espace clos garni de bancs et dont la baie d'accès seule reste ouverte. Réalisé entièrement en maçonnerie, comme jadis à Jemappes, ou doté d'une face métallique vitrée, comme à Groenendael ou Rixensart, ce modèle d'abri a souvent été transformé par l'adjonction de portes en une sorte de salle d'attente sur le quai. L'autre type, dit *abri-parapluie* en raison de la similitude qu'il offre avec les réalisations actuelles, présente sous un toit une série de cloisons et de coupe-vents, et parfois des bancs. Érigé à l'aide de bois et de verre, ou d'éléments en fonte et de verre, comme autrefois à La Hulpe, ce genre

d'abri varie énormément dans ses formes et ses dimensions selon la compagnie constructrice et la date d'édification. La solution de la gare couverte, adoptée surtout dans les grandes gares, entraîne la construction d'un véritable édifice métallique où le verre et le zinc sur voliges se partagent la couverture. La halle à plusieurs travées, héritage vraisemblable de premiers *hangars* en bois, dispose les fermes de la toiture sur une série de supports. Les rangées de colonnes forment la division en travées. Divers types de fermes, dont celle inventée par Polonceau, seront employées. La station de Gand (Sud), celle de Bruxelles (Midi) et la première couverture des quais de Bruxelles (Nord) offraient cet aspect. L'évolution des techniques de construction métallique amènent les halles à une seule travée, les palais des machines des expositions universelles, portées par de longues poutrelles courbes avec ou sans articulations. La course au gigantisme en vue, d'une part, de soustraire les vitrages aux fumées et, d'autre part, de couvrir l'entière surface des quais va chez nous de l'exemple modeste de Braine-le-Comte au véritable monument d'Anvers (Central), en passant par Malines, Turnhout, Ostende (Ville), Tournai, Mons, Charleroi (Sud), Namur, Liège (Guillemins), Bruxelles (Nord), Courtrai, Louvain, Pruges et Ottignies notamment. L'allongement des convois et des quais a entraîné dans la plupart des stations citées la construction d'abris-parapluies complémentaires, sur portiques en T rivés ou soudés qui se sont imposés comme mode de couverture des trottoirs des grandes gares telles Ostende (Quai) et Gand (Saint-Pierre), puis de toutes les autres après la destruction des halles vitrées exigeant un entretien énorme et peu propices à l'électrification.

L'éclairage des quais, dont des gravures et des photos anciennes attestent l'existence, doit remonter aux débuts du réseau tout comme l'emploi d'indications des destinations des trains ou d'identification des gares. La désignation du point d'arrêt connaît, outre les critères linguistiques et les réformes orthographiques, des fluctuations historiques, celles qui font que Gosselies-Courcelles et Courcelles-Motte désignent la même gare;

mais des types précis d'inscriptions, lettres noires sur fond blanc, blanches sur fond bleu, ou les lettres rouges sur fond crème du Nord, côtoient l'usage dans nombre de bâtiments de dénominations gravées dans la pierre et dorées.

Des jardins ou des espaces plantés, voire de nombreux parterres suscités par le concours des gares fleuries, ajoutent une note aimable aux abords.

Service des marchandises

Sans vouloir négliger la position prépondérante du transport des marchandises dans la composition du trafic, les services qui y participent ne sont ici décrits que sommairement. Dotée d'un nombre suffisant de voies, une station selon qu'elle sert de point de départ, d'arrivée ou de transit de quantités importantes de marchandises verra sa disposition se modifier dans ce sens. L'expédition domine : une vaste cour aux marchandises, clôturée et munie d'une bascule et d'un quai de déchargement surélevé accueille les voitures qui amènent leur cargaison à déposer sur place ou à entreposer sous un hangar couvert, ou une halle s'il s'agit de denrées périssables. L'autre côté du quai longé par une voie permet le transbordement dans les wagons dont il ne reste plus, une fois chargés, qu'à vérifier si les dimensions sont compatibles avec le gabarit. Si la gare constitue un point de destination, les dispositions tendront à absorber le plus rapidement possible cet apport important et à le répartir entre le quai et la halle en attendant l'arrivée des véhicules des destinataires qui ne possèdent pas de raccordement à la ligne. Le transit pose le problème du triage des marchandises selon les destinations et leur transbordement.

Le service de la traction, exclu de cet aperçu, mériterait à lui seul une approche spécifique.

HISTOIRE DU BÂTIMENT DES VOYAGEURS

Il s'agit ici de distinguer des étapes dans un courant de construction où des impératifs techniques et économiques tempè-

rent la recherche esthétique et de parvenir à les situer dans le temps malgré la création de *types*, nés d'une *normalisation* des besoins. Au contenu esthétique des édifices ferroviaires anciens, est souvent opposé leur absence de caractère *fonctionnel*. Chargé du sens que lui donne l'ingénieur aujourd'hui, ce terme témoigne non pas de l'ignorance de critères techniques concernant l'utilisation et la conception d'un bâtiment au XIX^e siècle, mais bien de la manière différente de les percevoir. Plus proche de la règle classique du *décorum*, elle se traduit par l'emploi dans les ouvrages théoriques des termes *distinction* et *monumentalité*, dont la gare doit faire preuve en tant qu'édifice public.

Le remplacement de nombreux bâtiments, l'absence relative de documents anciens ainsi qu'une organisation de la documentation forcément différente de l'optique historique ménagent nombre d'interrogations. L'existence, côte à côte, d'édifices très élaborés et de bâtisses encore rudimentaires à toutes les périodes renforcera encore les réserves quant à la chronologie.

Premières constructions 1835-1860

Avant 1841

Les édifices des débuts prévus dès 1833 par Simons et De Ridder sous le nom de *grand bâtiment et bureaux pour l'exploitation, maison de péage, ou maison de recette*, s'implantent vraisemblablement à proximité immédiate du rail. Conçues probablement par les ingénieurs, ces constructions de caractère utilitaire s'élèvent sans doute en matériaux durs ou à l'aide d'éléments démontables selon le degré d'achèvement de la ligne et la fréquentation du point d'arrêt. On pourrait au plus invoquer comme source d'inspiration des premiers architectes des stations, le séjour des deux ingénieurs en Angleterre en 1831, les installations des relais de poste britanniques ayant, semble-t-il, connu des développements plus importants que les nôtres dans le sens de l'accueil des voyageurs. Ils constatent : "On ne pouvait [...] traiter par adjudication publique, à forfait,

ni même au bordereau, pour l'exécution des bâtiments et dépendances des stations, dont l'ensemble ni les détails ne sont encore de nature à être fixés à l'avance. [...] C'est [...] par simple soumission, sur bordereau de prix à la mesure effective, que ces constructions s'exécutent; l'administration étant entièrement maîtresse de restreindre ou d'étendre les quantités d'ouvrages [...] d'après les besoins du service".

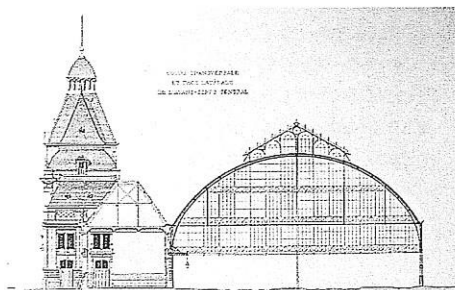
La station de Malines (Mechelen, I), élevée probablement en 1836 à proximité de la colonne milliaire matérialisant le point central du réseau, se doit de présenter aux voyageurs des installations décentes dans un cadre monumental. Les gravures de l'époque montrent un pavillon carré, haut de deux niveaux, couvert d'une toiture pyramidale à clocheton et flanqué de deux ailes basses plus étroites, le tout implanté parallèlement aux voies. Venant de la ville, le voyageur pénètre probablement par l'entrée axiale dans la salle des pas perdus où il se procure son titre de transport et dépose ses bagages. La salle d'attente, vraisemblablement divisée par classe, occupe l'aile droite, les bagages

l'aile gauche. Au fil des années, les quais sont pourvus de réverbères et de bancs et l'aile des voyageurs, puis celle des bagages, reçoivent un auvent du côté des voies.

Le désir du gouvernement de voir le chemin de fer "se tenir en dehors du système d'imposition et de police communal, dût ce principe momentanément contrarier certains intérêts locaux", préside à l'ouverture des gares hors de l'enceinte ou des barrières de l'octroi des villes comme à Bruxelles, où se construit le terminus de l'Allée-Verte (I) en 1835, à Malines (Mechelen, I, 1836) et à Anvers (Antwerpen-Centraal, I, 1836). Placées plus tard intra-muros, les stations se verront alors situées de façon fictive en dehors de l'octroi et dotées le plus souvent d'aubettes pour la perception, comme à Gand (Gent-Zuid, I, 1837), à Bruxelles-Midi (I) en 1840, à Ostende (Oostende-Stad, I, 1842), à Mons (I) en 1841 et à Tournai (I) en 1842. Au fur et à mesure du développement du réseau, au départ de Malines, se créent sur la ligne d'Ostende les points d'arrêts de Termonde, de Wetteren et de Gand-Sud en 1837, et ceux de Bruges et d'Ostende,

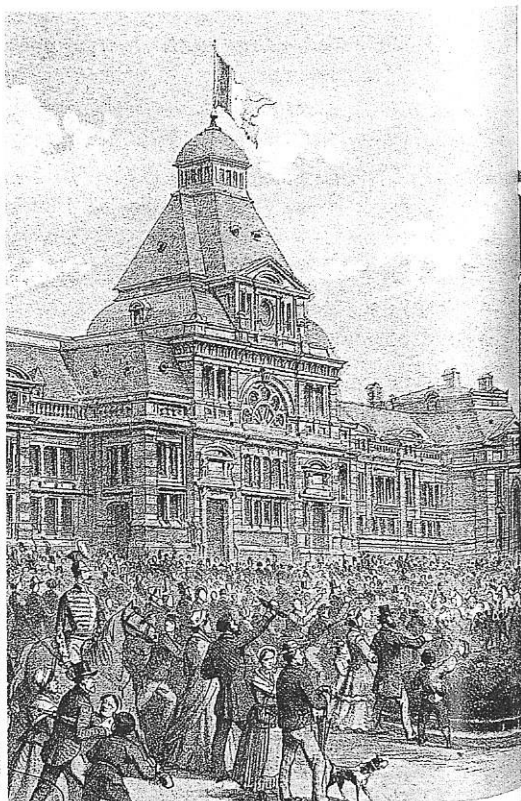
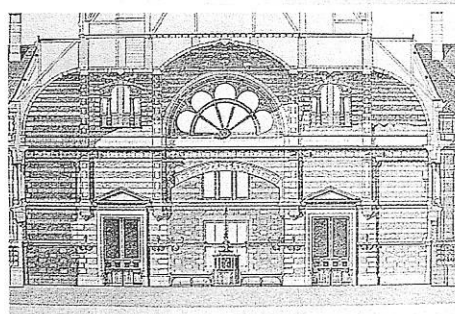
Station de Tournai. Bâtiment des recettes et gare couverte. Coupe transversale et face latérale de l'avant-corps central. Cette vue permet d'apprécier le volume imposant de la gare couverte, détruite en 1944.

(Travaux d'Architecture par H^{ri} Beyaert, Pl.3). Coll. BNB.



Station de Tournai. Bâtiment des recettes. Coupe longitudinale du grand vestibule central. Les bombardements de 1944, qui ont gravement atteint la gare, ont épargné cet espace le plus représentatif de l'édifice et de sa fonction. Le style néo-Renaissance flamande accentue l'aspect coloré des murs comme des voûtes où s'opposent la brique et la pierre.

(Travaux d'Architecture par H^{ri} Beyaert, Pl.17). Coll. BNB.



l'année suivante. Sur la ligne de Liège, les stations de Louvain et Tirlemont en 1837 et de Ans en 1838 s'ouvrent au trafic. Le chemin de fer du Midi possède comme jalons Hal et Tubize en 1840, Braine-le-Comte, Soignies, Jurbise et Mons en 1841. Dotées vraisemblablement d'installations provisoires dont on sait peu de choses, ces *villes-étapes* font pourtant figure de privilégiées par rapport aux petites haltes qui ne sont pourvues sans doute avant 1840 que du seul poteau signalant le nom de la localité.

Payen et l'inspiration classique

Auguste Payen, le Jeune (1801-1877), issu d'une famille d'architectes tournaisiens, a bénéficié à l'Académie de Tournai des leçons de Bruno Renard et accède par lui au vaste courant néo-classique représenté sous l'Empire par Percier et Fontaine. Comme collaborateur de Nicolas Roget, architecte de la

ville de Bruxelles, il participe entre autres à la construction de l'observatoire (1826-1831). Il restaure le Théâtre du Parc, élabore les plans de quasi toutes les aubettes de l'octroi, dont celles de la Porte de Namur (1835-1836), et construit l'abattoir (1836-1841). Professeur à l'Académie des Beaux-Arts de Bruxelles depuis 1835 et devenu architecte des chemins de fer en 1841, il dote assez rapidement la plupart des localités importantes d'une gare décente de style néo-classique, bâtiment simple et élégant alliant son rôle fonctionnel à une architecture de type plutôt aristocratique. Il érigera en tant qu'*ingénieur* la gare couverte de Bruxelles-Midi (II) de 1864, date du projet, à 1869.

Auguste Payen est l'auteur, selon E.J. Soil, des stations de Wetteren (I), de Gand (Sud) (Gent-Zuid, II?), de Bruges (Brugge, I) et d'Ostende (Oostende-Stad, I) sur la ligne Malines-Ostende; de la gare de Lierre (Lier, I), sur le tronçon de Kontich à Turnhout; du bâtiment des voyageurs de Verviers-Ouest, sur la ligne de la Prusse et du bureau des recettes de Manage (I), sur le parcours de Braine-le-Comte à Namur. Eugène De Seyn lui prête la gare de Courtrai (Kortrijk, I) et celle de Louvain (Leuven, I).

Comme les auteurs n'attribuent de date à aucun édifice, à défaut d'archives ou de plans originaux conservés par l'administration, des représentations datées, ou datables de façon plus ou moins précises, doivent être employées. Si l'on excepte la gare de Gand (Gent-Zuid, II) et la der-

nière réalisation de son architecte la station de Bruxelles-Midi II, inaugurée en 1869, qui appartient déjà aux *grandes gares*, tous les édifices créés par Payen illustrent le type de la gare de passage disposée parallèlement aux voies. Une date entre 1841 et au plus tard 1850 devrait pouvoir être attribuée aux œuvres du premier architecte des chemins de fer.

À ce même courant néo-classique des débuts d'une architecture ferroviaire se rattachent aussi les gares de Braine-le-Comte, de La Louvière (I), de Hal (Halle, I) et vraisemblablement celles de Tubize (I), de Tirlemont (Tienen), de Mouscron et de Tournai (I), même si les bâtiments de Chaudfontaine et de Pepinster (I) adossés au remblai empruntent la robustesse de leurs soubassements talutés aux fours à chaux et aux hauts-fourneaux contemporains.

Les premières compagnies concessionnaires développent à leur tour des bâtiments assez semblables : la station de St-Nicolas (St-Niklaas-Waas, I) de la Cie d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas, la gare de Binche (I) doivent sans doute remonter aux années 1850. Si la Grande Compagnie du Luxembourg inaugure le 14 avril 1856 la liaison de Bruxelles Quartier-Léopold à Namur, rien ne permet de déterminer l'existence de stations en dur à ce moment. Les gares de Mont-St-Guibert, Chastre et Gembloux s'apparentent cependant au style néo-classique, tout comme la station du Quartier-Léopold à Bruxelles, œuvre de Gustave Saintenoy, parfois donnée comme néo-renaissance, et construite selon Des Marez vers 1855.

Cluysenaar (1811-1880) et la recherche d'un style original

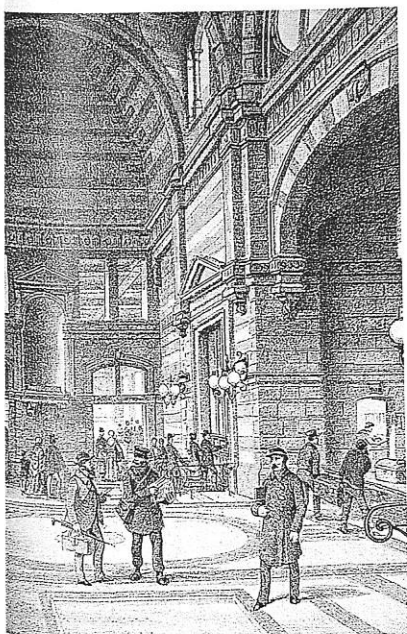
L'auteur des Galeries St-Hubert construites en 1846, œuvre néo-classique s'il en est, avait vraisemblablement dû imaginer plusieurs années auparavant une recherche d'intégration au site de maisons de campagne. Chargé par le Chemin de fer de Dendre et Waes d'établir les plans de ses édifices selon le type choisi pour le chemin de fer de Tournai à Jurbise, il peut "*grâce au sentiment artistique de la Compagnie*" qui

◀ Inauguration de la nouvelle gare de Tournai par les souverains, le dimanche 24 août 1879 (détail). Dans le corps central, la toiture au couronnement élaboré, le pavillon de l'horloge et le clocheton concourent à attirer l'attention du public. Le choix de la lithographie accentue le caractère artistique de l'événement et au bâtiment.

(Album-souvenir des Fêtes Royales, 1880).
Coll. Paul Vanbellinghen.

◀ Nouvelle gare de Tournai - Salle des pas-perdus (détail). Entrés par la porte gauche du corps central, les voyageurs de 3^e classe achètent au guichet qui leur est réservé un titre de transport, déposent leurs bagages sur le banc central et gagnent leur salle d'attente située dans l'aile gauche. La niche encore vide recevra une statue en bronze représentant le *Travail manuel*, œuvre probablement due à Thomas Vincotte. Son pendant, le *Travail intellectuel*, ornera la niche opposée, du côté droit, réservé à la 1^{re} et à la 2^e classe.

(Album-souvenir des Fêtes Royales, 1880). Coll. Paul Vanbellinghen.



... le courant des
styles nationaux va
se développer à
l'intérieur du cadre
urbain pour
réapparaître au
chemin de fer dans
les années 1870.

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^e siècle a peuplé les parcs de fabriques et de chalets suisses, Cluysenaar va s'inspirer pour livrer trois types d'édifices : les maisons de garde, les haltes, telle 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 (Aalst-Noord), dotée 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. 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*".

La tendance rustique va devenir, dans ses signes, corniches découpées et toitures débordantes, une des composantes obligées de la gare de campagne, tandis que le courant des styles *nationaux* va se développer à l'intérieur du cadre urbain pour réapparaître au chemin de fer dans les années 1870.

Les grandes gares (1860-1890)

La destruction des remparts de plusieurs villes et le développement du programme architectural du bâtiment des voyageurs qui pour faire face à une clientèle croissante multiplie la surface des locaux publics et dote notamment d'un buffet les salles d'attente, tout cela peut expliquer la création relativement tardive d'une première gare en dur dans des localités importantes.

Le néo-classicisme continué (1860-1870)

Dans un certain nombre de villes, places fortes anciennes entourées de nouvelles défenses sous le régime hollandais, les autorités militaires n'ont que toléré la présence du chemin de fer intra-muros. Les voies en effet franchissent les fossés sur des ponts de bois, passent les murs par une brèche et, une fois en ville, ne s'entourent que de modestes constructions provisoires. Les cas de Mons, de Charleroi et de Namur illustrent bien cette situation. En 1860 tombent les barrières de l'octroi, et le 8 mai 1861, Léopold I^{er} signe la loi autorisant le démantèlement des fortifications des trois villes. Les remparts sont arasés, les fossés comblés et on établit bientôt sur les anciens terrains militaires de vastes *boulevards*. Délivré des contraintes du Génie militaire imposant le *provisoire*, le chemin de fer dote d'abord Namur d'une gare monumentale commencée vraisemblablement en 1862. L'année suivante, les travaux débutent à Mons; ils dureront jusqu'en 1870. Vers 1865, c'est au tour de Charleroi de voir s'élever la seconde station du Sud, inaugurée en octobre 1874. À Liège, durant les années soixante, on remplace aussi la première gare des Guillemins par une construction neuve. Pourvus d'une disposition intérieure assez semblable, ces quatre bâtiments, Mons (II), Charleroi-Sud (II), Namur (II) et Liège-Guillemins (II), présentent dans leur aspect extérieur une combinaison d'ailes et de pavillons en pierre proche d'un style classique français pour Mons et Namur, ou néo-classique *actualisé* pour Charleroi et Liège.

Ces édifices comportent nombre de similitudes. Chacun possède un pavillon central dont les proportions alliées à des *signes* doivent attirer l'attention. À l'emploi d'une horloge, comme à Namur et à Mons, les architectes, vraisemblablement des ingénieurs de l'administration, préfèrent l'*éventail vitré* mis à l'honneur à Paris-Est pour Liège et Charleroi, l'ajout d'une statue évitant l'écrasement de la composition. Du corps central percé, généralement, de trois ouvertures, partent les ailes, volumes imposants présentant l'aspect de compositions à deux niveaux alors que l'espace n'en possède qu'un, tout comme le hall d'entrée. Le choix de pavillons latéraux reprenant sur un mode mineur la structure et les motifs de l'élément central se restreint parfois au développement dans chaque aile d'un des accès, pourvu d'un percement plus important et plus orné. Si Mons, Namur et Liège consacrent le règne du refend pour animer la façade vers la ville édifée en pierre blanche, Charleroi choisit la pierre bleue et le traitement particulier des clés, des pilastres et des balustrades couronnant l'attique des ailes. La division des écoinçons de la grande baie du pavillon central rappelle dans la pierre à Liège et à Charleroi la structure d'une charpente métallique. Le zinc et l'ardoise des couvertures s'allient aux motifs en plomb des arêtes ou des corniches, tandis que la crête des toitures s'orne parfois d'un décor de fer forgé où la variation sur le thème de la palmette semble le motif favori. L'emploi de lucarnes ouvragées donne souvent une dernière note pittoresque à l'ensemble.

À Bruxelles, les petites stations de l'Allée-Verte et des Bogards, témoins des débuts des lignes du Nord et du Midi, ne peuvent faire face ni à l'accroissement du trafic, ni au développement des services qu'offre le chemin de fer. La nouvelle gare du Nord décrétée par arrêté royal le 15 juillet 1839, entraîne l'expropriation de sept hectares et demi de terrain hors de la ville au bas du Jardin Botanique, la prolongation de la longue rue Neuve donnant l'accès direct à la place de la Monnaie, et la création d'une nouvelle porte. L'ouverture solennelle de la gare par le Roi a lieu le 27 septembre 1841.

Les plans de Bruxelles-Nord (II) dessinés par François Coppens s'inspirent sans doute des édifices de la Renaissance romaine que l'architecte n'a pas manqué de voir durant son voyage en Italie. Les travaux commencent en 1844, mais leur achèvement et l'apport des statues et bas-reliefs décorant l'ouvrage n'interviennent qu'en 1862. La disposition en cul-de-sac avec bâtiment transversal a été retenue. Entre deux pavillons de plan presque carré, hauts de trois niveaux, une aile formée de la superposition de deux rangées de neuf arcades, l'une sur piliers, l'autre scandée de colonnes engagées, se termine par une balustrade surmontée d'un motif comprenant l'horloge, au-dessus de l'entrée axiale. Ce schéma général rappelle un peu la disposition de la gare d'Ostende (Oostende-Stad, II). Coiffés de pyramides tronquées, ornées de masques, de ferronneries et d'écussons, les massifs latéraux accentuent encore le côté décoratif par l'insertion dans des niches de statues allégoriques. Au premier niveau figurent le Commerce et les Arts, à gauche, l'Industrie et l'Agriculture, à droite, quatre œuvres de Joseph Geefs, le frère de Guillaume. Au deuxième niveau, on retrouve des statues de Fraikin : à gauche, la Fraternité et la Paix, à droite, le Progrès et l'Abondance. L'entrée de chaque pavillon est surmontée de bas-reliefs d'Eugène Simonis dans les écoinçons : l'Escaut et la Seine, à gauche, le Rhin et la Meuse à droite. La pierre bleue règne en maître dans l'édifice.

Pour sa dernière œuvre, la gare de Bruxelles-Midi (II) achevée en 1869, Auguste Payen conçoit un bâtiment terminal selon un plan en U. Le caractère sobre de ses constructions antérieures cède, semble-t-il, le pas au goût du *motif d'architecture*, pour doter la capitale d'un des édifices ferroviaires les plus importants du pays. Le thème du portique développé à Euston Station à Londres par le colossal exemple dorique de Hardwick, achevé en 1838, se retrouve à la station du Midi sous la forme de l'arc de triomphe romain. Proche de celui de Septime Sévère ou de Constantin, le vieux motif triomphal réservé au cours des siècles aux souve-

rains accueille à Bruxelles le voyageur dont la présence même marque le triomphe de la technique sur le temps et la distance. La division en *pavillons* et en *ailes* se reproduit cependant au travers de cette nouvelle formule. À l'arc de triomphe central de trois travées, le percement axial étant privilégié, répondent deux éléments latéraux plus restreints, mais dotés, eux aussi, de colonnes reliant les décrochements importants des soubassements et des corniches. Entre ces temps forts, deux courtes ailes de trois travées ménagent un contraste par la faible accentuation des pilastres, des arcatures et des impostes.

De l'ensemble horizontal formé par un bâtiment de 15 travées d'un seul niveau, surmonté d'un attique, l'arc de triomphe se détache comme un élément un peu incongru, presque surajouté. Il masque partiellement l'un des trois frontons percés d'une ouverture circulaire et abondamment ornés de palmettes et de rosaces, qui annoncent l'organisation en trois nefs de la gare couverte. Les ailes en retour d'équerre adoptent pour animer leurs murs la succession des baies en plein cintre entre pilastres et le jeu des impostes et archivoltes moulurées.

À l'emploi d'un ordre quasi-colossal succède dans le *motif* central, un attique panneauté dont quatre statues accentuent la division en travées. Ces figures féminines personnifient la Poste, le Télégraphe, les Chemins de fer et les Canaux. Dues à Joseph Du Caju, elles ornent aujourd'hui le parc de la Dodaine à Nivelles. L'horloge témoin indispensable de l'ère nouvelle et un personnage allégorique sur son char ailé couronnent l'ouvrage.

Une place publique très vaste *organise*, comme à la gare du Nord, une vision totale de la façade de l'édifice neuf, objet et centre d'un projet urbanistique qui aménage la ville selon le principe des *percées* et des *perspectives*. Ainsi dans un grand nombre de villes le tracé d'une artère principale reliant le centre à la gare matérialise un nouveau *cheminement privilégié* au détriment des voies historiques.

L'inspiration nationale et
la disparition des premières
constructions (1870-1890)

Les architectes après
l'usage de toutes les
variétés offertes par le
néo-classicisme
recourent peu à peu
pour des bâtiments civils
à d'autres tendances,
dites nationales, nées
avec le mouvement
Romantique.

À la nécessité de restaurer des édifices importants appartenant stylistiquement au Moyen-Âge, et à l'exemple étranger de vastes chantiers ouverts pour la construction de bâtiments neufs dans les styles de cette époque, se superposent bientôt l'enseignement de cette architecture *nationale* et la reproduction de ses *modèles* dans des réalisations surtout religieuses. L'achèvement de la cathédrale de Cologne qui s'échelonne de 1824 à 1830, la construction du Parlement de Londres menée de 1840 à 1845, les travaux de restauration de la cathédrale d'Anvers commencés, semble-t-il, sous Guillaume I^{er} et continués par François Durlot, ceux de la tour de l'hôtel de ville (1841) et de S^{te} Gudule (1839-1856) à Bruxelles par Tieleman Franciscus Suys, ou encore les travaux au Palais des Princes-évêques à Liège par Jean-Charles Delsaux (après 1847), tous ces exemples s'accompagnent d'œuvres nouvelles : l'église néo-gothique St-Georges à Anvers (1848-1853) par Léon-Pierre Suys, l'église Ste-Marie à Schaerbeek de style *romano-byzantin* (1845-1853) par L. Van Overstraeten, ou encore Notre-Dame de Laeken (après 1854) par Joseph Poelaert et l'église St-Boniface à Ixelles par Dumont, commencée en 1845.

Les architectes après l'usage de toutes les *variétés* offertes par le néo-classicisme recourent peu à peu pour des bâtiments civils à d'autres tendances, dites *nationales*, nées avec le mouvement Romantique. Ainsi, Henri Beyaert, après l'emploi du style Louis XVI pour la Banque Nationale à Bruxelles, qu'il érige avec Wynand Janssens de 1860 à 1865, adopte le gothique pour la restauration et le projet d'extension de la Porte de Hal (1868-1871) et la reconstruction du château de Faulx-les-Tombes. Par la suite une série de ses œuvres présentent quasi simultanément les caractères du style *Renaissance flamande* : la *Maison des chats* (1874) à Bruxelles, pour laquelle il reçoit en 1876 le prix de la Ville pour la plus belle façade des nouveaux boulevards du centre, et la gare de Tournai (1874-1879). Généralement construits en briques et

agrémentés de cordons et de décors en pierre, les bâtiments néo-renaissance tranchent par la couleur et une certaine verticalité sur l'environnement néo-classique. Le goût des stucs et de l'enduit passe; on perd "*cette manie de recouvrir les murailles extérieures des habitations bourgeoises, des hôtels et même des édifices publics, soit de plâtre, soit de couleur, manie qui donne à nos constructions un aspect insupportable d'uniformité fort ennuyeuse [...]* Cette idée unique, cet entêtement flamand, cette routine [...] produisent un effet pénible sur les yeux et finissent par agacer le moral : à ce point qu'on en arrive à désirer moins de propreté, les souillures du temps étant de nature à jeter un peu de diversité dans ces tableaux [...]".

À Tournai, la petite gare néo-classique au bord de l'Escaut ne suffit plus aux besoins et le caractère exigu de l'emprise qui a accueilli les deux premiers bâtiments Tournai (I) et (II) fait rechercher le déplacement de toute la station vers des terrains laissés libres par la destruction de l'enceinte. La nouvelle gare (Tournai, III), reprend sous un habillage neuf la répartition en ailes et pavillons employée pour les édifices des années soixante et leur disposition intérieure devenue classique. Au-delà du matériau, le traitement plus *tourmenté* des volumes de la maçonnerie et des toitures échappe à une certaine uniformité chère au style néo-classique.

À Louvain, le bâtiment d'Auguste Payen fait place vers 1877 à une construction plus vaste (Leuven, II) due à H. Fouquet, chef de section principal de l'Administration des chemins de fer. L'héritage néo-classique des premières gares s'y retrouve, teinté de style néo-Louis XVI. Comme pour les bâtiments des voyageurs importants vus jusqu'ici, deux ailes relient les pavillons à un corps central plus développé. Cette répartition de type ternaire se retrouve dans chaque élément avec une insistance, par le biais du décor, des dimensions et des décrochements, sur le percement axial dans la façade vers la ville. Le recours à l'artifice d'un demi-niveau supplémentaire pour les ailes, rencontré dans les édifices de la génération de Namur et de Charleroi, est abandonné ici dans cette reprise plus

modeste du thème. De même, si des motifs sculptés captent encore l'attention, on délaisse cette fois les toitures monumentales pour des couvertures de type pyramidal très peu élevées. La façade vers les voies ne reprend un traitement en refends des surfaces que pour la partie située sous la halle couverte. Le restant offre aux regards de larges murs sobrement enduits.

Commandés à Joseph Schadde (1818-1894) en 1876 ou 1877 par Beernaert le ministre des Travaux Publics, les plans de la gare de Bruges (Brugge, II) donnent naissance à partir de 1879 ou 1880 à un bâtiment voulu néo-gothique pour mieux s'harmoniser avec le patrimoine architectural de la ville. L'auteur de la Bourse d'Anvers, élevée dans le style néo-gothique de 1868 à 1872, choisit pour Bruges de réaliser dans la brique un édifice proche par son décor des constructions du début du XVI^e siècle. Fenêtres à croisées, toitures élevées, lucarnes, balustrades ajourées d'éléments trilobés, tour de l'escalier, tour à clochetons, une grande partie du vocabulaire de l'architecture gothique tant civile que religieuse s'y retrouve. Certains éléments, telle la grande baie vitrée de la salle des pas perdus, inspirée vraisemblablement de l'éventail vitré de Liège ou de Charleroi, adaptent véritablement ce style historique à de nouvelles dispositions.

Un autre bâtiment de Payen cède le pas à Ostende (Ville) à une autre construction dans le style gothique du XVI^e siècle. Félix Laureys en est l'architecte. Commencé le 1^{er} mars 1880, l'édifice est inauguré le 30 juillet 1882. Face à la place, la gare terminus d'Ostende (Oostende-Stad, II) dispose de part et d'autre des voies, couvertes par une halle vitrée, un grand pavillon de deux niveaux et une sorte de *beffroi* en miniature portant une horloge sur ses quatre faces. Des cordons, des balustrades et des pinacles de pierre animent la surface et le sommet des murs de briques. Un grand nombre de lucarnes et un crête métallique représentent le décor de la toiture.

À Malines, une construction neuve (Mechelen, II) due à Émile Janlet allie les possibilités du fer et du verre à la ten-

dance *Renaissance flamande*. Vraisemblablement terminée en 1886 ou 1888, cette œuvre du fils de Félix Janlet, le professeur d'Henri Beyaert, reprend l'organisation traditionnelle du bâtiment des voyageurs en trois pavillons reliés par deux ailes. Le corps central présente comme celui de la station de Tournai (III) deux portes d'accès à la salle des pas perdus. Entre elles une série de colonnes divisent aussi une surface vitrée. Le soulèvement du second niveau, l'écran métallique, amalgame le thème de la balustrade et celui demi-niveau rencontré notamment à Namur et à Tournai dans les ailes. Deux motifs métalliques semblables à des phares encadrent l'arc vitré. La brique et la pierre blanche se partagent avec des cartouches, des écus, voire des *avant-trains* de locomotives, l'animation des surfaces murales.

Charles Licot, le restaurateur de l'abbaye de Villers, remplace en 1884 les constructions provisoires d'Ottignies par un bâtiment (Ottignies, II) qui combine les dispositions d'une tête de ligne et d'une gare de passage. À un large corps transversal accusé par des pignons à gradins se raccordent deux ailes du côté des voies pour former un U, et deux ailes du côté de la place de stationnement pour donner un H, dont l'espace intérieur, laissé libre, reçoit une sorte de *nef* parallèle aux ailes, mais plus haute et précédée d'une galerie sur colonnes. Les deux avancées vers la place sont postérieures; celle de droite abritait la poste aux lettres. Le bouleversement de la division intérieure de l'édifice aujourd'hui détruit ne permettait plus d'appréhender les dispositions originelles. Aux arcs interrompus de tradition baroque se joignent les chapiteaux à crochets sortis du répertoire gothique dans un ensemble fait de brique et de pierre bleue.

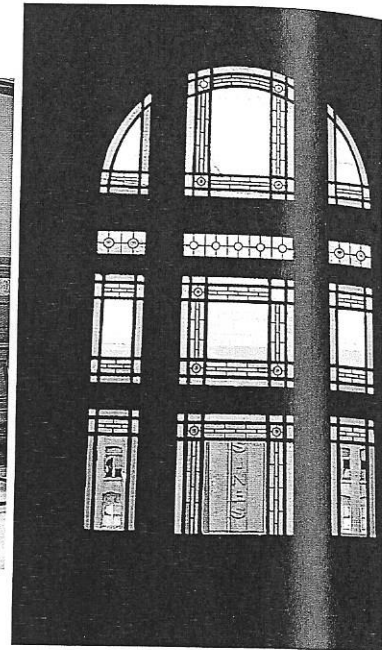
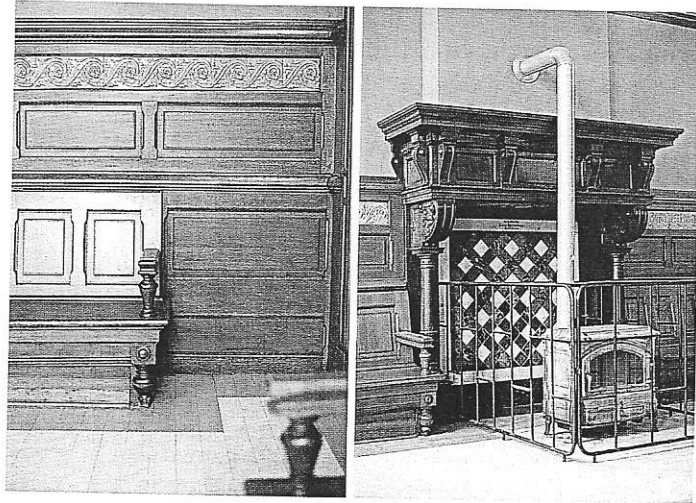
À l'offensive des styles *nationaux*, le néo-classicisme réplique par le glissement vers des réalisations plus *baroques* déjà esquissées dans les gares de Mons et de Namur. L'exemple d'Arlon (II) œuvre de L. Vandewyngaert dont les plans datent de 1884, illustre bien ce choix d'un style plus *pompeux*. Deux longues ailes d'un seul niveau conduisent des pavillons latéraux au corps

central qui est sensé *monopoliser* le décor et l'attention. Le demi-niveau supérieur, presque obligé dans ce type de construction si l'on se réfère aux exemples antérieurs, n'est représenté ici que par une série d'oculi percés dans une toiture à la Mansard. L'accentuation des corniches et la multiplication des frontons ajoute encore au caractère monumental de la partie centrale.

Pour la nouvelle gare de Hal (Halle, II) H. Fouquet, devenu architecte principal, adopte aussi le style dit de la *Renaissance flamande* lors de l'exécution des plans en 1887. L'accent est mis sur une série d'éléments : les pignons à gradins ou pas, les hautes toitures d'ardoise *semées* de nombreuses lucarnes ouvragées et de cheminées *décoratives*, la tour de l'horloge à couverture compliquée, la division des baies et le jeu coloré de la pierre et de la brique, agrémenté parfois d'éléments de fer forgé. À partir de cette sorte de schéma de base, appliqué par exemple à Turnhout, les architectes vont fournir pour une série de stations d'une certaine importance, en accentuant soit le caractère *gothique*, soit le caractère *baroque*, un grand nombre de bâtiments des recettes similaires dans les années proches de 1900. Que l'on pense aux stations de Ciney, de Jurbise, de Péruwelz, de Jemappes...

Le bâtiment des voyageurs de Ath (II), dont les plans dressés par l'architecte De Blicq remontent à 1887, s'apparente à l'art gothique par le choix pour les baies du rez-de-chaussée de linteaux marqués d'une accolade et l'emploi comme motif du trilobe dans les impostes des percements du deuxième niveau. Le verticalisme de l'ensemble est accusé par de hautes toitures sommées de cheminées importantes et de crêtes en fer forgé et par le dégagement par rapport au mur de grands arcs ogivaux recoupant tous les niveaux et couronnés de pignons développés du côté de la ville. L'ajout d'une marquise vers les voies sur toute la longueur du bâtiment atténue cette sorte d'*aspiration* vers le haut. Ici, encore, la brique et la pierre bleue alternent. La halle aux marchandises et l'habitation du chef de station ont été construites dans le même style. Haine-

► Gare de Péruwelz. Bâtiment des voyageurs. Salle d'attente des 1^{ère} et 2^e classe, (à gauche) bancs et carrelages à rinceaux des lambris, (au milieu) cheminée monumentale en marbre noir marquée *Marbrerie / Sarot-Destrebecq / Basécles*, (à droite) vitraux d'une fenêtre donnant vers les voies et vestiges des *Usines Delhaye Carrelages*.
Photos © D. Verhaegen, mai 2002.



Saint-Pierre obtient en 1885-1886 l'édifice de composition ternaire qui abrite aujourd'hui le Centre d'Interprétation de la Construction et de la Vie ferroviaires. Durant la période de 1870 à 1890, le *recoupement* de l'accès du chemin de fer dans certaines villes, desservies jusqu'alors par une gare de rebroussement, aboutit à la création de nouveaux bâtiments des recettes. L'exemple de Tournai a été évoqué, mais les cas de Verviers et de Huy mériteraient d'être développés.

Dernières grandes gares
et diffusion des bâtiments-type
(1890-1914)

Fusion des styles historiques

La connaissance du répertoire des différents styles s'est accrue au fil des années par la pratique devenue de plus en plus courante de la restauration et par l'édification d'œuvres nouvelles employant ce vocabulaire ancien. La tentation de *composer* et d'*assortir* les motifs les plus divers en vue d'une plus grande *monumentalité* ou d'un effet *pittoresque* inattendu a produit à l'étranger quantité d'exemples. Du pavillon royal de Brighton transformé en *gothique indien* par John Nash de 1815 à 1823 on passe en Belgique à la tentative d'abord modeste

de Joseph Poelaert, une église *romano-gothico-renaissance* pour Ste-Catherine (1854) à Bruxelles, puis au couronnement de l'architecture éclectique avec son Palais de Justice (1866-1883) où voisinent les arts de l'Égypte, de l'Assyrie, de Rome et de la Grèce Antique.

Le même éclectisme se manifeste à Anvers où s'édifie selon les plans de Louis De la Censerie la nouvelle gare centrale (Antwerpen Centraal, III) de 1900 à 1905. Une base *baroque* s'orne ainsi d'éléments de la Renaissance française, comme les lucarnes François Ier, de la tradition baroque flamande, comme les arcs interrompus, et même du vocabulaire gothique, comme les chapiteaux de la sortie sous les voies.

Quelques années auparavant, de 1896 à 1898, l'architecte Jean Joseph Van Ysendyck et son frère Paul, ingénieur, avaient construit la gare du Sud à Anvers (Antwerpen-Zuid, I). Là aussi, par l'emploi d'une tour *néo-romane* pour un bâtiment de tradition *renaissante*, l'éclectisme était à l'honneur.

Le point d'arrêt d'Ostende-Quai, fréquenté par les trains internationaux donnant correspondance avec la *malle* à destination de Douvres, se voit doté d'un

imposant bâtiment des voyageurs à la veille de la première guerre mondiale. Dessinés en 1909 par J. Seulen (?) le bâtiment des recettes et l'hôtel qui en forme le pendant présentent sous une apparence générale proche de l'évolution néo-classique des éléments Louis XVI et même des détails Art nouveau. Disposés le long des voies cet ensemble (Oostende (Kaai), II ?) se compose d'abord de deux longues ailes de trois niveaux, dont une sous-toiture, séparées par un pavillon de plan carré coiffé d'une pyramide tronquée. En continuant à observer de gauche à droite la façade donnant vers la gare, on remarque entre deux pavillons de quatre niveaux, sommés eux aussi de hautes toitures, l'écran vitré de la salle des pas perdus. À l'extrême droite, un écran quasi pareil, aujourd'hui disparu, abritait la sortie et assurait la transition entre la gare couverte et la place.

Après le recoupement du raccordement de la ligne Bruxelles-Ostende à la gare de Gand-Sud, certains trains rapides ne desservent plus la ville qu'au point d'arrêt de Gand-St-Pierre. Dès 1910 Louis Cloquet établit les plans de ce qui est aujourd'hui la station principale (Gent-St-Pieters, II). Il réalise dans le style gothique un bâtiment des recettes doté d'une tour et situé entre une aile occupée par les télégraphes et une autre réservée aux postes. Créneaux, gargouilles, colonnes et balustrades néo-gothiques se joignent à une série de tourelles coiffées d'un dôme de pierre et inspirées, semble-t-il, des exemples plutôt néo-romans d'Anvers-Sud ou des ornements des ouvrages d'art construits pour le relèvement des voies menant à Anvers-Central.

Nombre de stations de moindre importance voient le jour dans plusieurs villes du pays. Sans être à proprement parler *éclectiques*, elles s'inspirent diversement des styles à l'honneur. À Huy, la Compagnie du Nord, à l'occasion de la suppression de la gare de rebroussement, détruit en 1887 les bâtiments provisoires en usage jusqu'alors.

Les dessins de la nouvelle gare de Huy-Nord (II) datés de 1890 présentent deux pavillons d'un style classique teinté de

Renaissance française joints par une aile supportant l'écran métallique vitré de la salle des pas perdus. Une tourelle où apparaît l'horloge, domine la composition.

Le chemin de fer de l'État remplace le bâtiment des voyageurs de Ciney par une construction neuve (Ciney, II) de style *Renaissance flamande* dessinée par le chef de section E. Robert en 1895. Des pignons à la Vredeman de Vries soulignent les points forts, les trois pavillons de l'édifice qui comprend l'habitation du chef de station. Un *éventail* vitré désigne le *grand vestibule* dans le corps central.

L'année suivante, le chef de section X. Stasino livre les plans du nouveau bâtiment des recettes de Péruwelz (III) qui sera édifié dans un style semblable par l'entrepreneur Zéphyr Leroy. L'aile la plus courte et le pavillon qui la termine abritent les services de la douane tandis que la salle des pas perdus et le bureau des recettes occupent la partie centrale. Deux salles d'attente divisent l'autre aile, dont le pavillon est réservé au télégraphe.

Pour l'exposition internationale de 1905, la gare des Guillemains à Liège est dotée d'annexes et de passages souterrains, mais le remplacement des installations de Liège-Palais donne le jour à un bâtiment des voyageurs de style néo-gothique (Liège-Palais, II) dessiné en 1904 par Edmond Jamar, "*pour aller en harmonie avec le Palais Provincial*".

La tendance *Art nouveau* se manifeste à Angleur où s'élève une nouvelle construction d'après les plans dressés en 1904 par E. Devos, l'architecte principal du groupe de Liège. À Genval, le développement touristique du Lac amène l'édification d'une deuxième gare. Enfin, cette *revue* des styles historiques s'achève par l'édification du nouveau bâtiment des recettes de Binche (III), véritable dentelle de pierre néo-gothique construite entre 1905 et 1910 d'après les plans de Pierre Langerock, le restaurateur de l'Hôtel de Ville.

Bâtiments-types

L'existence, principalement dans les campagnes, d'un grand nombre de bâtiments des recettes semblables a induit

leur désignation en des termes souvent péjoratifs. On parle couramment de *style chemins de fer* à leur sujet. La diffusion extrême de quelques types de gares assez peu différenciés à première vue et le fait même de leur *répétition* étalée sur de nombreuses années rendent difficile, sans archives, leur datation et l'attribution à une compagnie. Procédant à la fois de l'habitation et du bâtiment industriel, ces édifices-types échappent en effet aux *styles* tout en véhiculant à travers l'Europe continentale une *image* nouvelle, elle-même très proche d'un style. Chaque compagnie a développé des solutions selon ses normes d'exploitation dégageant ainsi un éventail de dispositions traduites en plan et en élévation. L'étude et la comparaison avec une autre construction-type, la maison de garde, peut servir de fil conducteur pour l'analyse de cette sorte si répandue de bâtiments des voyageurs. La date de l'ouvrage de Cluysenaar (1855) interviendra comme repère.

Dans l'histoire du bâtiment-type, la construction de nouvelles lignes directes donne lieu quant aux stations à une *physionomie* plus homogène. L'étude des édifices des tronçons Bruxelles-Louvain (1866), Hal-Ath (1866) et Bruxelles-Luttre (1874) vérifie cette hypothèse. La reprise tardive du Nord-Belge par la SNCB le 10 mai 1940 a permis l'établissement d'un nombre relativement important de bâtiments-types par cette compagnie. Les stations d'Yvoir, sur la ligne Namur-Givet, et de Lobbes sur celle de Charleroi à Erquennes se présentent de façon très semblable. Si les toitures débordantes semblent définitivement assimilées par les constructeurs, le traitement du mur est plus décoratif ici par le jeu des redans sous la corniche, les nombreux cordons, les chambranles saillants des portes et des fenêtres, l'oculus du pignon percé en outre de baies en plein cintre jumelées assez caractéristiques. Deux écrans vitrés latéraux assurent un abri plus efficace que la marquise seule.

Ce bref aperçu permet d'abord de se rendre compte du caractère complexe de l'attribution des bâtiments à une compagnie et de la datation des exemples choi-

sis, l'ouverture d'une station ne nécessitant pas un édifice. On s'aperçoit ensuite qu'au fil du temps, les points d'arrêt se développant, l'homogénéité des constructions d'une ligne disparaît. Enfin, on découvre que le terme *bâtiment-type* cerne un nombre assez considérable de réalisations attachées à des plans très proches mais relativement différentes dans leur élévation. De plus, le choix de matériaux de construction et de couverture différents peut à partir de plans et d'élévations identiques donner des édifices assez dissemblables. Il faut ajouter que la démolition de bâtiments devenus trop coûteux à entretenir enlève chaque année quelques pièces à ce *puzzle*.

Les gares allemandes

En vertu du Traité de Versailles, la souveraineté de la Belgique s'étend aux pays dits *rédimés* et le réseau de l'État Belge incorpore en 1921 les lignes des districts d'Eupen et de Malmedy. Un certain nombre de gares allemandes reprises par l'État ajoutent leurs particularités à celles des constructions héritées des différentes compagnies. Inspirés à la fois d'une certaine tradition rurale allemande et de la vogue rustique, ces bâtiments des voyageurs offrent généralement une bâtisse assez trapue de deux niveaux, coiffée d'une bâtière en faible pente aux rives débordantes. Des lucarnes rampantes ajoutent un élément d'animation à ces larges toitures parfois pourvues de petites bâtières transversales sur charpente extérieure *en carène* couronnant des *pignons*, comme à Malmedy (I). Le choix de l'enduit clair recouvrant les murs et de l'ardoise parfois utilisée de façon très décorative comme dans la région de l'Eiffel achève l'évocation de ces dispositions originales.

Les constructions provisoires

Peu d'auteurs consentent à accorder aux premiers bâtiments des voyageurs une quelconque valeur architecturale, mais le désintérêt même qu'ils manifestent à l'égard des constructions ferroviaires plus récentes, tend à prouver le côté tout relatif de cette option. Sans vouloir conférer à ces modestes *ancêtres* d'innombrables qualités, il faut reconnaître

que leur position de *chaînon* dans l'histoire d'un type d'édifice original répondant à un programme particulier rend indispensable leur prise en considération. L'ignorance qui entoure cette architecture *marginalisée* du fait même de l'utilisation pour sa mise en œuvre de matériaux non durables, non nobles suivant la conception classique d'une architecture limitée à la pierre et à la brique, étouffe les éléments novateurs d'une disposition d'autant plus intéressante que la facilité d'emploi d'éléments légers - pensons au préfabriqué - a pu favoriser des formes nouvelles. Cet art de bâtir expérimental, victime autant de l'extraordinaire développement ultérieur des chemins de fer, que d'une précarité certaine eu égard aux exigences de l'exploitation intensive du nouveau moyen de transport, n'a souvent survécu que grâce à l'abandon, la vente ou la désaffectation de certaines installations. Les exemples *survivants* ne peuvent ainsi en aucun cas prétendre représenter ce courant, du moins dans son ampleur.

Le choix entre le dur et le provisoire doit d'abord provenir du désir et de la nécessité d'accorder à un point d'arrêt prévu comme définitif ou provisoire un bâtiment adéquat. Pour accueillir les voyageurs, nombre de constructions provisoires furent édifiées, non seulement à l'aube du développement du réseau, comme celles de l'Allée Verte (I) ou d'Anvers-Central (I), mais encore tout au long de son extension, par exemple à Mons (I), à Huy (I) et probablement à Charleroi (I), Namur (I) et Liège (I). Que l'on pense aux gares *rustiques* élevées en Belgique à Anvers-Central (II) et à Liège-Palais (I), ou à nos frontières à Givet (I) et à Luxembourg (I), ou aux bâtiments plus modestes mais toujours debout de Villers-la-Ville et jadis de Basse-Wavre où survit le vieux principe du *colombage*. Les raisons qui ont pu pousser l'État et les compagnies concessionnaires à choisir de construire des édifices *temporaires* sont diverses : stratégiques à Anvers et à Givet où les voies traversent une zone soumise aux servitudes militaires, économiques ailleurs, surtout pour les compagnies si les conditions financières laissent à désirer. Il faut y ajouter le cas particulier de la gare-frontière rencontré à Essen et à Doische.

Le choix entre le dur et le provisoire doit d'abord provenir du désir et de la nécessité d'accorder à un point d'arrêt prévu comme définitif ou provisoire un bâtiment adéquat.

Comme pour les loges et les cabines de signalisation, le choix du matériau donnera trois modes de réalisation. Le bois seul peut remplir les fonctions portante et clôturante par un jeu de poteaux et de panneaux. La brique peut ensuite remplacer le bois pour combler les intervalles entre les éléments du squelette du bâtiment. On peut enfin parvenir à un véritable édifice industriel par le jeu de la maçonnerie et d'une structure métallique apparente ou non. L'emploi de ces matériaux doit sans doute évoluer chronologiquement, mais le caractère démontable, non réutilisable, des édifices en bois leur a assuré une utilisation relativement répandue.

Inspirés vraisemblablement, pour les plus modestes d'entre eux, des pavillons d'octroi réalisés en bois, ils suivent le style *chalet suisse* pour des œuvres plus importantes. Que l'on groupe quelques *pavillons-cellules* pour y placer une salle d'attente et un local de distribution des billets et voilà un embryon de station provisoire comme il a dû en exister une, éphémère d'ailleurs, à l'Allée Verte. Un programme plus développé se rencontre à Huy-Nord (I), à Roosendaal, à Anvers-Central (II) (1853-1854), à Villers-la-Ville (1855 ?) et à Luxembourg (I) (1859). La combinaison de la brique et du bois selon le système du colombage se rencontre à Liège-Palais (I) (1877 ?), à Watermael et dans les bâtiments-frontière d'Essen, de Doische et de Welkenraedt. Le petit bâtiment des voyageurs de Basse-Wavre présentait pour sa part une structure métallique sous l'apparence d'un colombage de bois. Il reste à remarquer que des points d'arrêt ont été dotés récemment d'édifices inspirés encore entièrement ou partiellement du principe du colombage. À partir d'une dalle de béton, s'élève une structure de bois où viennent se loger des panneaux de verre et d'asbeste coloré, comme à Boitsfort (II) et à Hoeilaert.

Les gares couvertes, les marquises et les abris.

Les marquises et les abris ont déjà été évoqués (cf. supra). Une typologie précise permettrait seule d'en donner un premier historique. Il faudrait ainsi distinguer au

départ les réalisations en bois et en métal pour les marquises et, en outre, la maçonnerie pour les abris. L'emploi de consoles ou de colonnes, l'étude du métal et de son décor, les modèles choisis par les compagnies, l'inclinaison vers les voies ou vers le bâtiment,... tout cela devrait y intervenir. Le problème de la couverture, zinc sur voliges, ardoise, verre,... serait aussi évoqué tout en tenant compte du fait que pour un édifice connu et daté, l'adjonction d'une marquise ou la décision d'aménager un abri peuvent remonter à des époques assez différentes.

Pour esquisser une évolution, il convient de citer d'abord l'auvent sur poteaux de bois du bâtiment des voyageurs de Malines (Mechelen, I) édifié probablement entre 1840 et 1843. À Braine-le-Comte il existe en 1843 une marquise sur 12 colonnes métalliques, posées elles-mêmes sur des bases en pierre bleue. L'aspect de l'auvent entourant la rotonde vers la ville permet d'apprécier la qualité d'un travail vraisemblablement contemporain. Comme à Braine-le-Comte, on emploie à La Louvière le retour des pavillons latéraux pour placer entre eux une marquise séparée ici en deux par le corps central. La décoration des consoles et des colonnes suit les courants stylistiques avant de disparaître au profit d'éléments rivés ou soudés, privés d'ornements, vraisemblablement répandus après la première guerre mondiale.

La gare couverte constituée au départ de hangars de bois sans doute coiffés de zinc, comme à Ostende-Ville (Oostende-Stad, I) ou à Verviers-Ouest n'atteint pas en Belgique l'ampleur des exemples anglais de Bath ou de Temple Meads I à Bristol (1839-1840) dus à I.K. Brunel. À Ostende, deux hangars juxtaposés abritant vraisemblablement deux voies chacun s'étirent sur toute la longueur du bâtiment des recettes. Leurs fermes ne sont pas visibles. S'agit-il de charpentes sur poteaux de bois ou déjà de colonnes de fonte assemblées à des fermes traditionnelles ?

Le progrès se traduit à Gand-Sud, à Bruxelles-Nord, puis à Bruxelles Midi par la réalisation de trois nefs entièrement métalliques comprises entre des bâti-

ments. En effet, les fermes de bois exposées aux vapeurs sulfureuses se dégradent rapidement et, en plus du danger d'incendie qu'elles présentent, exigent beaucoup de réparations. Vraisemblablement conçue par Auguste Payen, l'architecte de la gare, la halle de Gand-Sud (Gent-Zuid, II) dispose sur deux files de colonnes une série de fermes proches du type Polonceau. Ici les bielles perpendiculaires au milieu des arbalétriers sont dédoublées. Le voligeage recouvert de zinc s'interrompt pour laisser s'échapper les fumées et pénétrer la lumière par le lanterneau vitré axial.

À Bruxelles-Nord (II) (ca.1844) les entretoises arquées décorées de cercles de plus en plus petits employées à Gand font place de travée en travée à des poutres droites. Les fermes qu'elles supportent ressemblent par leur structure au système breveté en 1840 par l'Américain William Howe. Une série de pièces obliques y joignent l'entrait aux arbalétriers en donnant naissance à leurs points de contact à des éléments verticaux. Les trois nefs couvrent une largeur totale de 38 mètres et présentent sous clé une hauteur d'environ 11 mètres.

En 1864, au moment où Auguste Payen élabore les plans de la halle de la gare du Midi (II) à Bruxelles, les fermes en arc de Mons (II) et de Namur (II) sont en cours de montage. Les poutres arquées, formées de plusieurs tronçons assemblés, reposent sur une série de colonnes en fonte engagées d'un côté dans le mur du bâtiment des recettes et de l'autre, reliées à de solides fondations et à des massifs de maçonnerie aux abouts.

Longue de 152 mètres et large de 50,75 mètres, la halle couverte de Bruxelles-Midi (II) est divisée en trois nefs de 16,25 mètres de largeur pour les nefs extérieures et de 18,25 mètres pour la partie centrale. Assez proches de celles réalisées en fonte pour le *Dianabad* de Vienne (1841-1843) d'après les plans de Karl Etzel, les fermes de Payen se composent d'un treillis de cercles en fer plat reliant deux nervures, celle des arbalétriers formant l'extrados et celle d'un arc en plein cintre constituant l'intrados. Dix-neuf travées répètent cette triple combinaison posée sur des colonnes

en fonte de 9 mètres de haut pour la nef centrale et à la fois sur les colonnes et les murs extérieurs pour les nefs latérales. Les entretoises unissant les colonnes de la nef centrale ressemblent à celles employées à Gand. Chaque *hangar* possède sur 17 travées une partie centrale surélevée de 60 centimètres et vitrée, tandis que le reste de la toiture, les deux tiers, se compose de zinc posé sur voliges. Construits à partir des pannes recouvertes d'éléments moulurés en bois, des caissons garnissent l'intérieur et rigidifient la halle terminée en 1869.

La gare couverte de Courtrai (Kortrijk, I) exécutée en 1879 d'après les plans de H. Fouquet représente un type employé en Belgique pour de nombreuses halles, à savoir : celles de Namur (II), de Louvain (Leuven, II), de Liège-Guillemins (II), de Mons (II), de Tournai (III), d'Ostende-Ville (Oostende-Stad, II) et de Bruxelles-Nord (IIa).

En effet, à partir des grandes gares construites durant les années 1860, Bruxelles-Midi (II) excepté, les ingénieurs abandonnent la division en nefs relativement basses pour un seul espace dégagé sous un arc unique.

Les exemples étrangers, telle la halle couverte de la gare de l'Est à Paris, œuvre de l'ingénieur Sérinet, ou celle de St Pancras à Londres commencée en 1863 par W.H. Barlow et R.M. Ordish, ne doivent pas avoir manqué de lancer cette pratique nouvelle. Les réalisations belges cependant vont présenter en quelque sorte une solution *nationale* avec une ferme simple : un arc équilibré par un tirant droit. Comme à Mons et à Namur des colonnes sont isolées et engagées, mais à Courtrai le tirant maintenu par sept tiges de suspension se compose de quatre tronçons et non plus d'un seul, ce qui avait occasionné des difficultés lors du montage des halles précitées en 1864. Longue de 140,43 mètres, large de 37,28 mètres et haute sous clé de 15,54 mètres, la gare couverte de Courtrai repose sur 38 colonnes en fonte. Les écrans vitrés des extrémités possèdent chacun deux colonnes supplémentaires destinées à supporter l'une et l'autre une console de contre-

ventement, la troisième console étant placée dans l'axe. D'une superficie de 5.180 m², la halle pesant 441.448 kilos offre un poids de 85 kilos par m² horizontal couvert. Elle a coûté 201.688 francs.

À Tournai, la gare inaugurée en 1879 comprend une halle dessinée elle aussi par Henri Beyaert.

Érigée en 1883-1884 d'après les plans de Joseph Schadde, la gare couverte de Bruges (Brugge II) est constituée en plan de deux parties rectilignes unies par une portion courbe, le tout atteignant 131,70 mètres de longueur. Les 33,615 mètres de la largeur se répartissent entre une galerie de 5,135 mètres le long du bâtiment des recettes et une nef de 28,45 mètres, dont la hauteur atteint 23 mètres. Les arbalétriers des seize fermes, des poutres en treillis, reposent, d'une part, sur des colonnes séparées du bâtiment des voyageurs par un espace formant galerie et, d'autre part, sur le mur d'enceinte de la gare. Un entrait retroussé assure la rigidité de l'ensemble; il sert de base à une décoration de ferronnerie affectant l'apparence d'un trilobe logé sous la toiture. Les colonnes hautes de cinq mètres se composent d'une base de pierre de taille d'un mètre de haut surmontée de quatre colonnettes en fonte accolées et d'un chapiteau rapporté. Faute d'être contrebutées de façon suffisante, les fermes eurent tendance à s'ouvrir et il fallut pour éviter des dévers et l'écroulement de l'ouvrage établir un tirant joignant les pieds de chaque ferme et renforcer les reins des arbalétriers. Deux écrans vitrés très décorés achèvent de verticaliser l'ensemble par l'ajout d'une arcature en plein cintre de 11,834 mètres de rayon intérieur et affectant dans sa partie supérieure l'aspect d'un arc en accolade.

Le bâtiment des recettes de Braine-le-Comte perd son auvent après l'adjudication en 1886 d'une gare couverte dessinée en 1882 par A. Carlier. Deux halles contiguës composées de fermes en arc sur colonnes abritent les quais. Le sommet du lanterneau s'élève à 11,90 mètres du sol.

À Malines, la fin des années '80 voit la construction d'une halle digne du nou-

Les édifices
expérimentaux des
début, modelés par les
contraintes du nouveau
moyen de transport
suivent dans leur plan le
développement des
différents services.

veau bâtiment des recettes (Mechelen, II). Les fermes en arc brisé allient, comme à St Pancras, les poutres en treillis à l'élan de la courbe.

Des transformations considérables de la station amènent à Bruxelles Nord (II) le remplacement de la halle ancienne, reconstruite semble-t-il à Tirlemont, par un ensemble de trois nefs, la nef centrale occupant à elle seule l'espace primitivement couvert. D'une largeur de 38 mètres, elle atteint 18 mètres de hauteur sous clé. Des fermes en arc supportent les peintures de l'ensemble. Faut-il attribuer les plans de cet édifice métallique à Félix Laureys l'auteur des agrandissements de la gare réalisés notamment en 1894 ?

À peu près au même moment, suite aux travaux du *relèvement*, on édifie le *hall* d'Anvers-Central (Antwerpen-Centraal, III) conçu par l'ingénieur Van Bogaert, l'auteur des murs de quai et des dépendances de la voie. Longue de 185 mètres et large de 64 mètres, la gare couverte, constituée de fermes en arc à trois articulations, domine les dix voies d'une hauteur de plus de 37 mètres échappant ainsi aux fumées. La série des halles couvertes belges s'achève sans doute sur cet exemple gigantesque inauguré en 1898, si l'on excepte la *Gare modèle* de l'Exposition de 1935, le Palais 5 du Heysel, composée de fermes en arc en béton armé à trois articulations et les structures haubanées à venir pour Liège et Louvain.

Ces installations anciennes aujourd'hui

Tout bâtiment industriel marque une étape dans l'histoire du progrès technique et reste, par là même, tributaire de son évolution. Celle-ci entraîne tantôt l'aménagement du bâtiment des voyageurs, tantôt son remplacement quand il ne peut plus faire face à l'importance du trafic. D'autre part, lors des deux guerres, l'artillerie et l'aviation ont endommagé ou ruiné une partie des édifices ferroviaires exigeant leur restauration ou la construction de bâtisses neuves. Le feu lui aussi a choisi ses victimes...

Le mode de vie change et avec lui la façon de voyager. Devenus désuets,

inadaptés aux impératifs du trafic moderne dans les points importants, coûteux à entretenir pour des localités modestes, les bâtiments des recettes périssent sous le pic des démolisseurs ou s'endorment dans les herbes folles des lignes désaffectées. À quelques-uns la modernisation ou le changement d'affectation ouvrent une vie nouvelle.

Aménagements

Les édifices *expérimentaux* des débuts, modelés par les contraintes du nouveau moyen de transport suivent dans leur plan le développement des différents services. Loger le télégraphe, la poste aux lettres, le buffet exige des locaux adéquats. Il faut donc redistribuer l'espace, ériger des annexes ou ajouter un étage pour éviter le remplacement pur et simple.

La période qui s'étend de 1880 à 1910 voit ainsi modifier de nombreux édifices parfois assez récents. Une redistribution des locaux intervient à Braine-le-Comte en 1881. On agrandit à Nivelles-Nord en 1885. Vers 1894 on transforme la gare du Nord à Bruxelles et la station de Mons. La même année le bâtiment des recettes de Floreffe reçoit un nouvel étage et des extensions sont prévues à Montzen. En 1902, la gare du Quartier-Léopold est modifiée à son tour et en 1909 la construction de nouveaux bureaux entraîne l'exhaussement du bâtiment des voyageurs de Charleroi-Ouest.

La guerre touche beaucoup de gares et les cartes postales de l'époque montrent par exemple la station d'Ypres, adjugée en 1894, presque complètement détruite. Des restaurations s'imposent donc.

La reprise des lignes a dû déboucher précédemment sur des aménagements et la création de la SNCB semble en amener une nouvelle vague durant les années 1930 : Charleroi-Sud en 1938, Namur en 1939,... Au sortir de la seconde guerre mondiale, les bâtiments à remplacer sont légion mais le choix de la restauration et du réaménagement intervient pour Tournai. Vers 1960, Anvers-Central fait peau neuve et enfin, depuis 1970 on remplace entièrement les anciennes dispositions à

la gare de Namur. Ces deux chantiers ont repris depuis lors.

Esthétiquement, les programmes développés d'autrefois ont souvent subi une certaine *banalisation*. Les balustrades se désagrègent, les intempéries rongent les statues, certaines pierres gélives menacent de se détacher,... alors pour éviter l'accident et la restauration ressentie aujourd'hui comme coûteuse et sans objet, cette image du chemin de fer n'étant plus représentative, l'administration élimine les tourelles, les clochetons, les lucarnes, les corniches et les torchères. Anvers-Central subsiste comme une cathédrale sans rose, une mosquée sans minarets. Cependant, un grand nombre de transformations et d'ajouts ont respecté le cadre initial : la brique par exemple n'a pas remplacé la pierre pour le soubassement d'un mur lors du changement d'une porte en fenêtre. Une certaine recherche de l'unité de style se manifeste parfois avec bonheur, parfois frise le pastiche.

Trois éléments ont depuis la fin de la guerre profondément modifié l'aspect de nombre d'édifices anciens. La disparition des gares couvertes d'abord, qui en imposant les abris bas *coupe* véritablement en deux la façade *intérieure* des bâtiments prévue pour être visible sur une plus grande hauteur. La division nouvelle des baies et la prolifération des faux plafonds suivent logiquement et *écrasent* littéralement les locaux du premier niveau donnant sur la voie, les condamnant à l'emploi permanent de l'éclairage artificiel. L'électrification, ensuite, a entraîné l'adoption de quais surélevés, expérimentés à Anvers en 1935. Cette remise à niveau a bouleversé non seulement les proportions extérieures de plusieurs édifices, mais a entraîné la surélévation générale du rez-de-chaussée du bâtiment des recettes, imposant du côté de la ville un escalier d'accès comme à Louvain ou *enterrant* comme à Nivelles-Est la gare restée au niveau originel. Le désir de rentabiliser l'espace, enfin, guide le recoupement en hauteur des *vides* énormes laissés pour les salles des pas perdus des *palais du chemin de fer* et leurs écrans vitrés. La disparition de l'éclairage au gaz, la mort du goût de l'apparat, et surtout, le coût du chauffage éliminent les plafonds trop hauts où le néon qui s'installe ne peut



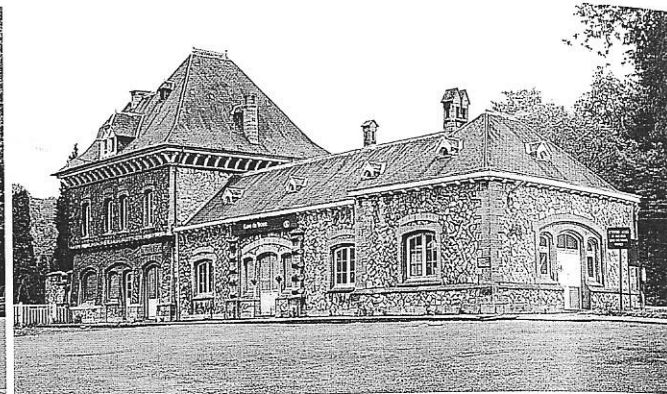
Gare de Chaudfontaine. Bâtiment des voyageurs. Nées probablement avec la ligne vers la Prusse, les gares de Chaudfontaine et celle disparue de Pepinster plaçaient une sorte de bel-étage, réservé aux salles d'attente et à l'habitation du chef, au-dessus d'un haut soubassement taluté.

Photo © D. Verhaegen, mai 2002.



Gare de Trooz. À l'abandon depuis 1993, le bâtiment des voyageurs, œuvre de Jos Schadde, architecte de la Bourse d'Anvers, a perdu son campanile, sa marquise et l'abri du même style qui lui faisait face. Seule une réaffectation éviterait la disparition de cet édifice original. Le même problème se pose à Jemappes.

Photo © D. Verhaegen, mai 2002.



faire bon ménage avec les moulures. Les aubettes, buvettes, kiosques et autres cabines téléphoniques ont envahi les gares, limitant souvent un aménagement à de multiples transformations ponctuelles supportables isolément mais incompatibles une fois réunies du fait de la fragmentation de l'espace, si chère semble-t-il à tout Belge. Parfois certains types de publicité achèvent de perturber la *lisibilité* des dispositions.

Destructions et reconstructions

Le jeu des indices accolés aux noms des stations a pu donner une idée de l'importance d'un phénomène qui reprend une division en *vagues* proche de celle adoptée pour les aménagements. Aux bâtiments neufs des années 1860, Namur, Liège, Charleroi et Mons, s'ajoutent ceux de 1880 à 1910 où l'on retrouve les deux gares d'Ostende, les deux grandes gares d'Anvers, la station de Bruges, celles d'Arlon, de Ciney, de Péruwelz, de Binche,... ou plus modestes de Ramilies, Orp et Jemeppe-sur-Sambre.

Les années trente voient la fusion des gares d'Ostende, le remplacement de celles de Bruges et de Blankenberge, l'élaboration de la jonction et les projets de nouveaux édifices à Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, que la guerre laisse en chantier.

Entre 1945 et 1960, Bruxelles-Midi (III), Bruxelles-Nord (III), Bruxelles-Central, Mons (III), Liège-Guillemins (III), Courtrai (Kortrijk, II), Malines (Mechelen III) sortent de terre et préparent des remplacements plus récents, tels ceux de Berchem (II), Anvers-Sud (Antwerpen-Zuid, II), Hasselt (II), St Nicolas (St-Niklaas, II) et Dinant (III ?). La construction d'un nouveau bâtiment des recettes est en cours à Ciney (III) en 1976. Ottignies change de gare pour l'an 2000.

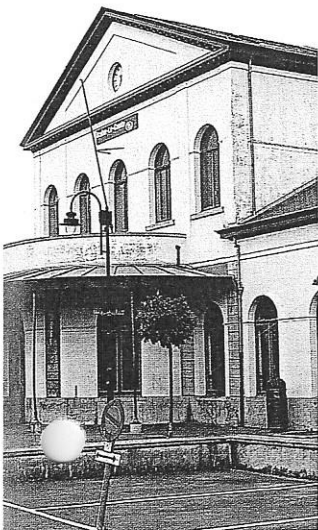
Pour quelques exemples, le déplacement du bâtiment des voyageurs a coïncidé avec son remplacement. La gare de Bruges (Brugge, I) reconstruite à Renaix (Ronse, II ?), celle de Tournai (II) remaniée à Leuze (II) ou encore la station provisoire d'Anvers-Est (Antwerpen-Centraal, II) transférée à Termonde (Dendermonde) représentent une expérience, mais le déplacement sur vérins d'un édifice tel quel a été réalisé à Alost (Aalst) et à Anvers-Dam (Antwerpen-Dam).

La destruction frappe principalement les grands édifices et parmi eux l'apport le plus original du chemin de fer, les gares couvertes. Ces *halls* métalliques, meurtris par la guerre, mais déjà menacés de longue date, le gel faisant remplacer de nouvelles vitres et de nouvelles pièces de fonte chaque année, ont tous disparu sauf celui d'Anvers.



Gare de Braine-le-Comte. Bâtiment des voyageurs.
La rotonde, côté ville, possédait autrefois un étage,
disparu après un incendie. Une marquise, sur des
colonnes du même type que celles de l'auvent,
longeait jadis la façade vers les voies.

Photo © D. Verhaegen, mai 2002.



Destinations nouvelles

La désaffectation de certaines lignes et la fermeture du bureau des recettes de stations transformées en simples haltes posent le problème du remploi d'édifices qui, malgré leur âge, constituent encore un capital relativement important du fait de leur nombre. Comme pour des maisons de garde vendues par l'Administration des Domaines, certaines gares, telles celles de Roisin, Profondsart et Villers-la-Ville, ont été converties en habitations. Souvent leur degré de confort ne correspond plus aux normes actuelles : certaines petites stations isolées doivent vraisemblablement avoir conservé comme les maisons de garde le point d'eau originel, le puits creusé ou foré, le raccordement à la distribution s'avérant trop coûteux en raison de l'éloignement des zones habitées.

Ce même éloignement permet l'étude plus aisée de phénomènes propres à l'environnement naturel. Ainsi la station de Sivry a été rachetée par l'Institut des Sciences naturelles de Belgique et celle de Treignes par la Faculté des Sciences de l'ULB pour en faire un laboratoire de l'environnement.

Si des entrepôts et des quais de chargement ont subsisté, une entreprise peut reprendre ces locaux et aménager le bâtiment des voyageurs adjacent pour y

loger des bureaux. Un marchand de bois a occupé avant sa destruction l'ancienne gare de Herbesthal, tandis que celle de Maredsous convertie en dépôt de bière et de fromage a depuis été transformée en taverne. À Villers-sur-Lesse, le bâtiment des recettes a abrité une agence du Crédit Communal. Les bâtiments de Vierves accueillent le Gîte des Jeunes pour l'Environnement.

Une situation centrale peut déboucher sur une fonction culturelle, au sens large, du fait même du manque de locaux adéquats sur place. Sans que l'on connaisse déjà en Belgique d'équivalent au centre culturel de Rolandsheck en Allemagne, des tentatives modestes existent : *Soundstation* à Liège-Jonfosse, les bibliothèques de Rochefort et d'Eghezée, un foyer culturel à Huy-St-Hilaire et le complexe omnisport de Doische. La salle d'attente d'Ollroy-sur-Viroin a servi aux consultations des nourrissons...

Pour beaucoup d'autres stations que guette le sort de celles de Seneffe, Yves-Gomezée, Rebaix, Bousval,... l'abandon prélude aux bris des vitres, aux infiltrations, puis à la *récupération* de matériaux, situation que connaissent le bâtiment des voyageurs de Jemappes et celui de Trooz, une des dernières œuvres de Joseph Schadde (après 1891). Si la ruine appelle la ruine, un inventaire de la situation actuelle des édifices, assorti de mesures de protection, pourrait déboucher avec un peu d'imagination sur l'intégration d'une partie d'entre eux dans des circuits commerciaux ou culturels sauvant du même coup le capital qu'ils représentent, tant vénale que comme témoins de la prodigieuse aventure des transports. ■

BIBLIOGRAPHIE

- VERHAEGEN, D., *Le Bâtiment des Voyageurs du chemin de fer en Belgique* [...], Mémoire [...] en Archéologie et Histoire de l'Art, Louvain, UCL, 1976. (Inédit)