

Conception et construction de bâtiments au *Nord-Belge* : Le bâtiment des voyageurs de Godinne (1863)

Baptiste Drugmand – Laboratoire DIVA – ULiège

Introduction¹

En Belgique, de nombreuses sociétés ont tiré profit des concessions octroyées par le gouvernement belge pour entamer la construction de voies ferrées parsemées de bâtiments et dépendances. La multitude d'entreprises a marqué durablement le réseau d'un panel fort diversifié de bâtiments dont l'architecture rappelle l'origine de la société. Parmi ces constructions, celles de la Compagnie du chemin de fer du Nord, active dans tout le nord de la France mais également en Belgique sous la dénomination Nord-Belge, restent encore aujourd'hui une figure dominante dans le paysage ferroviaire wallon. Son patrimoine bâti regroupe encore aujourd'hui 19 bâtiments de voyageurs complétés par des hangars à marchandises, maisons d'employés, maisons de garde et dépendances diverses². Ce vaste ensemble s'explique non seulement par la longévité de son activité en Belgique – de 1855 à 1940 –, la longueur de son réseau exploité sur le sol belge – 161 km maximum –, ainsi que par la capacité d'adaptation de ses bâtiments au cours du XXe siècle³.

L'intérêt pour ces bâtiments a mené à plusieurs analyses qui les abordent principalement sous l'angle de leur enveloppe architecturale extérieure⁴. Cette approche classique tend à les regrouper sous un modèle-type uniforme, gommant par ce biais toutes leurs spécificités constructives propres à chaque bâtiment.

L'objectif de cet article est de renouveler l'exploration de l'architecture Nord-Belge sous l'angle de sa conception et de sa construction par le biais d'un de ses plus anciens bâtiments de voyageurs, situé à Godinne. Celui-ci est intégré dans un lot de cinq bâtiments standard prévus sur la section du chemin de fer de Namur à Givet en 1863, que le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord à Paris a présentés comme « *restreints aux types les plus simples et les plus économiques* »⁵.

La première partie de l'article, mobilisant des fonds d'archives encore peu exploités, dresse le processus de conception et d'adjudication des bâtiments de la section de Namur à Dinant dans le contexte élargi du chantier de la ligne et de son réseau d'acteurs. La seconde partie, réduite à l'échelle du bâtiment de voyageurs de Godinne, s'appuie sur une étude de terrain confrontée aux sources

¹ L'auteur remercie (par ordre alphabétique), Claudine Houbart, Dany Lacroix, Marie Lebeau, Jean-Noël Lefèvre, Philippe Sosnowska, Jean-Luc Vanderhaegen et Guy Van Hercq.

Abréviations utilisées : AGR : archives générales du Royaume à Bruxelles, AM : arrêté ministériel, ANMT : archives nationales du monde du travail à Roubaix, AR : arrêté royal, ASNCB : archives de la SNCB, ASNCF : archives de la SNCF – open archives, ATW : archives de Train World / SNCB.

² Il existe encore les bâtiments des voyageurs à Erquennes, Lobbes, Thuin, La Buissière, Landelies, Tilleur, Flémalle-Haute, Engis, Hermalle sous Huy, Amay, Ampsin, Statte, Sclaigneaux, Namêche, Marche-les-Dames, Godinne, Waulsort, Hastière, Heer-Agimont. Le noyau ancien du bâtiment des voyageurs de Quévy remonte normalement à la *Compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain*.

³ Concernant les données statistiques de la Compagnie, voir : LAFFUT, Michel, 1985-1995, *Les chemins de fer belges 1830-1913, Genèse du réseau et présentation critique des données statistiques*, coll. Histoire quantitative et développement de la Belgique aux XIXe et XXe siècles, 1^{ère} série, t. VIII, vol. 1a, Bruxelles, p 317-318.

⁴ Citons notamment: DE BOT, Hugo, 2002, *Architecture des gares en Belgique*, t. 1, Turnhout ; LEMOINE, Bertrand, 2021, *Une histoire des gares en France*, Paris ; DEJARDIN, Valérie, 2017, *Gares d'hier et d'aujourd'hui*, Namur.

⁵ ANMT, 48 AQ 14, p. 115.

d'archives. Suivant une analyse comparative entre le conçu et le construit, elle vise à explorer plusieurs aspects du système constructif mis en œuvre face aux exigences du programme de la station du XIXe siècle et aux enjeux économiques propres à une vaste entreprise de chemin de fer.

Cet article s'intègre dans les recherches d'un projet doctoral dédié à l'évolution des abris ferroviaires en Belgique entre 1835 et 1914⁶. Celui-ci est mené au laboratoire DIVA (Documentation, Interprétation et Valorisation des patrimoines) et rattaché à l'Unité de recherche mixte interfacultaire Art, Archéologie et Patrimoine (URAAP) de l'Université de Liège, avec un soutien supplémentaire de Rails et Histoire.

Mise en contexte

La station de Godinne s'inscrit dans le projet plus vaste du chantier d'étude, de construction et de parachèvement de la section ferroviaire reliant Namur à Dinant (1857-1863), elle-même faisant partie du chemin de fer reliant Namur à Givet. L'origine de la ligne ferrée de Namur à Givet est liée à celle de Namur à Liège, concédée en 1845. Une clause du cahier des charges de cette dernière prévoyait en effet une prolongation vers la France de la ligne « *si, endéans les dix premières années de la concession, l'on construisait en France, dans la vallée de la Meuse, un chemin de fer de la frontière à Vireux ou à tout autre point supérieur de cette vallée, [...]*⁷ ».

Le chemin de fer de Namur à Liège est d'abord construit et exploité par la Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions, dont les fondateurs sont d'origine anglaise. Dès 1855, son exploitation est reprise à bail par la Compagnie du chemin de fer du Nord, fondée en France dix ans plus tôt. Cette Compagnie est à ce moment en pleine politique d'extension de ses lignes vers les bassins industriels wallons. Profitant de la difficulté de petites sociétés concessionnaires belges, elle reprend à bail au cours des années 1850 l'exploitation de trois lignes sur le sol belge, dont celle vers Liège.

Les conditions nécessaires pour la prolongation de la ligne de Namur à Givet sont finalement rassemblées le 10 juin 1857, lorsqu'une concession de chemin de fer entre Charleville et Givet est accordée⁸.

Si le délai de dix ans peut être contesté, la prolongation de la ligne vers Givet est vue d'un bon œil par la Compagnie, dont la ligne de Namur à Liège était isolée de la frontière. Elle y vit « *un nouveau et utile débouché pour tous les produits du bassin de Liège [...]*⁹ ». Après plusieurs années de travaux, la ligne de Namur à Givet est mise en service en novembre 1862 entre Namur et Dinant, et en février 1863 entre Dinant et la frontière¹⁰.

Pour ce nouveau chemin de fer, la Compagnie envisage la construction généralisée de bâtiments définitifs. En Belgique, elle s'était jusqu'alors largement contentée des constructions souvent provisoires héritées de la société concessionnaire et n'intervenait qu'avec parcimonie dans la construction de nouveaux bâtiments définitifs.

⁶ Le projet doctoral (2022-2028) est mené sous la direction de Philippe Sosnowska et de Claudine Houbart (ULiège).

⁷ Chambre des représentants, documents parlementaires, législature 04, séance du 14 avril 1845, n°380.

⁸ ANMT, 48 AQ 12, p. 147.

⁹ ANMT, 48 AQ 12, p. 178-180. Précisons ici que des négociations avaient été entreprises sans succès dès 1854-1855 entre la *Compagnie du chemin de fer du Nord* et le ministre des Travaux publics pour porter à double voie la section de Namur à Charleroi, seul chaînon manquant du réseau belge de la Compagnie.

¹⁰ Concernant l'histoire de la ligne, voir VANDERHAEGEN, Jean-Luc, 2014, *La ligne Namur-Dinant-Givet*, Mons.

Présentation des acteurs et des sources

En Belgique, les projets liés au chemin de fer mobilisent un vaste réseau d'acteurs. Pour la construction de bâtiments sur les chemins de fer concédés, deux intervenants de premier plan jouent un rôle moteur. D'une part, la société concessionnaire possède, du moins jusqu'en 1868, une certaine liberté dans la conception de ses propres bâtiments¹¹. D'autre part, le ministère des Travaux publics, son principal interlocuteur, est chargé jusqu'en 1895 de la surveillance de l'ensemble des projets de construction des concessionnaires¹², et entre 1866 et 1895, de la surveillance de l'entretien de leurs bâtiments¹³.

Concernant la ligne de Namur à Givet, le rôle du concessionnaire (Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions) a été transmis à une société exploitante distincte (Compagnie du chemin de fer du Nord) qui, en prenant à bail la ligne en 1855, s'est subrogée à ses droits et obligations. Un traité du 10 juillet 1858 entre ces deux protagonistes stipule en ce sens que la société exploitante se charge elle-même de l'étude et de la construction de la ligne. Néanmoins, la société concessionnaire, représentée par son administrateur et directeur-gérant Poppe, conserve une fonction d'intermédiaire entre la société exploitante et le gouvernement belge, sans pour autant intervenir dans le processus de conception¹⁴.

Les importantes lacunes laissées par la disparition de la quasi-totalité des archives des sociétés concessionnaires belges imposent généralement au chercheur d'aborder les chantiers ferroviaires par l'intermédiaire des archives secrétées par l'administration belge en contact direct avec le concessionnaire¹⁵. Pour la ligne Namur-Givet, la situation est tout autre grâce à l'apport exceptionnel des importantes archives de la société exploitante, dont la richesse a déjà été démontrée¹⁶. Ainsi, la multiplicité des fonds autorise une double approche du bâtiment, d'une part sous l'angle du concepteur-constructeur et, d'autre part, sous celui du surveillant.

Parallèlement, les plans de bâtiments des voyageurs de la société exploitante ont été reversés à la SNCB, probablement après son rachat. Les cinq bâtiments intermédiaires de la section de Namur à Dinant sont représentés à travers un jeu de plans d'exécution numérotés et datés de 1862¹⁷. Malheureusement, seuls les plans numéro 3 (plan et détails des planchers), 4 (détails de la marquise) et 5 (une partie des menuiseries) ont été actuellement retrouvés. Néanmoins, d'autres plans originaux de bâtiments du même type mais postérieurs, originaires de Belgique et de France, ont pu être récoltés¹⁸. Ce complément permet d'intéressantes comparaisons des systèmes constructifs avec nos bâtiments de la vallée de la Meuse. Enfin, quelques plans de transformations postérieures de ces

¹¹ Vers la fin des années 1860, les bâtiments tendent à se standardiser, probablement sous l'impulsion du *Comité mixte chargé de donner son avis sur les plans et projets relatifs à la construction de chemin de fer soit par l'Etat, soit par les compagnies concessionnaires* créé par AR du 21 juillet 1868. Recherche en cours.

¹² VELLE, Karel, 1993, *Het Ministerie van Openbare werken (1837-1990)*, part. 2, Bruxelles, p.631-635.

¹³ AR du 25 mars 1866 sur la surveillance des chemins de fer concédés.

¹⁴ DEMEUR, Adolphe, 1865, *Les sociétés anonymes de Belgique, suite et complément de la collection complète des statuts en 1857*, part. 2, Bruxelles-Paris-Leipzig, p. 52-53.

¹⁵ Voir les fonds des *arrêts ministériels et du secrétariat général (1830-1979)*, versé par le SPF mobilité & transports, successeur en droit du ministère des Travaux publics et du ministère des communications déposé aux AGR sous le n° I 429. Voir également le fonds du ministère des Communications, Administration des Transports. *Chemins de fer, 1835-1966* également inventorié aux AGR sous le n° I 673.

¹⁶ Le fonds de la *Compagnie du chemin de fer du Nord* a été déposé aux ANMT. Elles ont été inventoriées par Bernard Gille sous la cote 48 AQ. BERNARD, Gille, 1959, « Les archives de la Compagnie du chemin de fer du Nord », dans *Revue du Nord*, n°161, p. 39-51. Les procès verbaux du conseil d'administration (48 AQ 12 à 15) et du comité de direction (48 AQ 77 à 83) ont été dépouillés pour la période couverte par le chantier.

¹⁷ ATW, BA008.

¹⁸ Il s'agit des plans originaux des bâtiments d'Ougrée (1869), Seraing (1869) et Thuin (1874) conservés aux ATW BA044 & BA045 et ASNCB et ceux du bâtiment d'Ascq (évalué à 1863-1864) conservé aux ASNCF, n° 0216LM0146_00. (consulté le 8 août 2025 sur www.archives.sncf.com).

bâtiments, dressés par la compagnie exploitante et, après 1940, par la SNCB, permettent de documenter la vie de ces bâtiments.



Fig. 1 : Implantation (en bleu) du bâtiment des voyageurs de la gare de Godinne. Dessin de l'auteur sur fonds de plan SPW.

De la conception...

La conception de la ligne de Namur à Givet est menée en deux projets distincts correspondant aux deux sections qui la composent. Dans le cadre de cet article, l'étude est volontairement limitée à la première section de Namur à Dinant, sur laquelle est établie la station de Godinne. Cette section est non seulement la plus ancienne, mais la mieux dotée en bâtiments – six contre deux pour la seconde section. La Compagnie prévoit également l'adoption d'un plan type commun pour cinq de ses bâtiments de voyageurs.

L'établissement de la section du chemin de fer de Namur à Dinant, depuis sa conception jusqu'à son parachèvement, est scindé, selon la nature des travaux, en deux phases principales. La première phase comprend les travaux de terrassement et les ouvrages d'art de la nouvelle ligne et de ses stations. La seconde, de parachèvement, comprend notamment la construction des bâtiments et dépendances des stations intermédiaires.

Ces phases sont décalées chronologiquement. Un des objectifs est sans doute de faciliter le transport des matériaux et d'éviter la présence simultanée d'entrepreneurs différents sur un même site, avec une concurrence fâcheuse pour le recrutement des ouvriers. Cet argument a en effet été avancé à cette période par la Compagnie pour la construction des maisons de garde sur cette même section¹⁹. Ainsi, l'étude de la ligne est en cours de finalisation en septembre 1859 pour une ouverture en novembre 1862²⁰. La seconde phase, la construction des bâtiments, n'est pas entamée avant juin 1863, soit sept mois après l'ouverture de la section à l'exploitation. En attendant ses bâtiments définitifs, la Compagnie ne se contente que de simples baraquements en bois établis dans les stations intermédiaires²¹.

Pour l'exécution de la première phase, la Compagnie du chemin de fer du Nord confie l'étude à un ingénieur attaché²². Un plan original dressé le 22 mars 1861, et présentant un ouvrage d'art à construire sur la section entre Namur et Dinant, permet de mettre en évidence un certain De La Trémoire, ingénieur des Ponts et Chaussées attaché aux travaux de la Compagnie. Celui-ci est alors établi à Namur et placé sous la direction de Couche, ingénieur en chef de la troisième division à la Compagnie, chargé des

¹⁹ ANMT, 48 AQ 13, p. 73.

²⁰ Voir les rapports dans ANMT, 48A Q 12, p. 370-371 ; 48 AQ 13, p. 57 et 150.

²¹ ANMT, 48 AQ 14, p. 115. Cet exposé rapporte en outre que seul les travaux du bâtiment de la station de Dinant sont déjà entamés à cette époque.

²² Un ingénieur chargé des travaux de la ligne est mentionné dans un rapport présenté le 16 septembre 1859. ANMT, 48 AQ 12, p. 370.

travaux et de la surveillance²³. De La Trémoire est probablement à l'initiative de l'emplacement de toutes les stations à établir sur la section.

La seconde phase, qui concerne l'établissement des bâtiments de voyageurs et dépendances, fait appel à d'autres acteurs²⁴. Les plans des bâtiments sont présentés par Louis Jules Léon Lejeune (?-1877), chef de service des bâtiments à Paris, et approuvés par Couche. Il est identifié comme le concepteur des plans types de la Compagnie à cette période²⁵.

Le projet des bâtiments a ensuite été soumis au ministre des Travaux publics et a marqué à cette occasion les archives du ministère. Pour la section de Namur à Dinant, un total de sept plans a été soumis, par l'intermédiaire de la société concessionnaire, au ministère des Travaux publics vraisemblablement au début de l'année 1863. Ils concernent les bâtiments et dépendances de la halte de Dave et des stations de Lustin, Godinne, Yvoir, Dinant et Jambes²⁶. Au vu du nombre assez réduit de plans et de l'article 16 du cahier des charges, on peut imaginer qu'il s'agit de plans peu détaillés, se bornant à représenter le plan ainsi que les profils en long et en travers de chaque bâtiment²⁷.

Un inventaire des archives relatives à la ligne, dressé en 1881, permet de préciser que ces plans correspondent aux bâtiments types n°1 et n°4 de la Compagnie du chemin de fer du Nord²⁸. Si le type n°4 semble logiquement prévu pour la station de Dinant, plus importante, le type n°1 est destiné à être reproduit à la chaîne dans toutes les autres stations et haltes de la ligne, dont celle de Godinne.

Les sept plans relatifs aux bâtiments de la section de Namur à Dinant ont suivi de manière liée la procédure d'approbation en vigueur au ministère des Travaux publics. Ils sont d'abord examinés le 12 avril par les ingénieurs des Ponts et Chaussées de la direction provinciale de Namur, puis, le 29 avril, par le Comité permanent de l'administration des Ponts et Chaussées. Les observations formulées, se retrouvant exposées dans l'arrêté ministériel du 8 mai 1862, stipulent que les espaces sont insuffisants : « *La largeur des bâtiments des recettes des autres stations [bâtiments du type 1] sera portée de 15m30 à 16m et la largeur de la salle d'attente de 3e classe sera augmentée de manière à avoir 3m00 au moins* »²⁹.

Ce changement de dimension n'a pas pour autant généré de lourdes répercussions sur la conception du projet ; les plans d'exécution d'origine retrouvés conservent les proportions initiales du projet type soumis. Seules les cotes remises en cause par le ministère des Travaux publics ont été biffées et corrigées.

²³ ATW, dossier *ouvrages d'art*, province de Namur.

²⁴ Plusieurs bâtiments seront encore construits postérieurement.

²⁵ LEMOINE, Bertrand, *op. cit.*, p. 79, 144. Notons que des plan-types similaires ont également été dressé en 1861 par l'ingénieur Bazaine pour la ligne de Moret à Nevers et dont une planche est reproduite dans l'ouvrage précité p. 160. En Belgique, Lejeune est notamment l'auteur des bâtiments des voyageurs des stations d'Ougrée (1869) et de Thuin (1874) ainsi que de de la halle aux marchandises de la station de Seraing (1861), tous, cette fois co-signés avec l'ingénieur en chef O. Bouchet. ATW, BA044 et BA 045 ; ASNCB.

²⁶ Voir AM du 8 mai 1862. AGR, I 429 - 373.

²⁷ Chambre des représentants, *op.cit.*, n°380.

²⁸ AGR, I 673 – 1681. Inventaire des documents relatifs au chemin de fer de Namur à Givet remis à Rummen, directeur chargé du service des chemins de fer concédés en exploitation.

²⁹ Voir AM du 8 mai 1862. AGR, I 429 – 373.

... à la construction

À l'instar de leur conception unifiée, la construction des cinq bâtiments standards est également confondue dans une même adjudication. Celle-ci est toutefois scindée en trois lots distincts selon la nature des travaux. François Caron a montré que cette répartition par lots s'inscrit dans un objectif d'attirer un plus grand nombre d'entrepreneurs et d'alimenter la concurrence³⁰.

Les adjudications menées en 1863 auprès des entrepreneurs habituels de la Compagnie ont mené à la sélection de personnalités d'horizons différents. Adolphe Wanty, établi à Hautmont, est déclaré adjudicataire le 5 juin des travaux de terrassement, maçonnerie, charpente et couverture³¹. Quelques semaines plus tard, le 30 juin, les travaux de menuiserie et de pose de quincailleries sont attribués à Théliez, déjà particulièrement actif dans les travaux de la Compagnie en France³². Les procès-verbaux issus des archives de la Compagnie restent muets quant à l'adjudication des travaux de pose de fontes et ferrures, mais tout porte à croire qu'ils ont été attribués à Isaac Pâris, de Marchienne-au-Pont. En effet, lors de la prolongation des marchés pour la construction du bâtiment de la station d'Hastière en août 1863, Pâris figure aux côtés de Wanty et Théliez. En outre, une analyse approfondie des formes et mises en œuvre des colonnes en fonte auprès des bâtiments de Godinne et d'Hastière suggère une fabrication par le même entrepreneur.



Fig. 2 : Bâtiment des voyageurs de Godinne en août 2020. Photo de l'auteur.



Fig. 3 : Bâtiment des voyageurs de Godinne à l'époque de son exploitation par la Compagnie du chemin de fer du Nord. Collection PFT.

³⁰ CARON, François, 1973, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, La compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris-La Haye, p. 96.

³¹ ANMT, 48 AQ 14, p. 115.

³² ANMT, 48 AQ 83, p. 142.

Vers une enquête approfondie

Si le processus de conception peut être suffisamment documenté à l'aide des archives ferroviaires, il en est autrement pour la phase constructive, dont les éventuelles archives, réparties auprès d'entrepreneurs parfois peu connus, sont rarement retrouvées. La considération de cette phase constructive est pourtant primordiale ; l'idée d'une standardisation générale des modèles se heurte en effet aux réalités du terrain. Comme nous l'avons vu, les normes locales et la multiplicité des entrepreneurs amènent à des variations géographiques dans la construction. Parallèlement, ces modèles ne sont pas figés dans le temps. L'apparition de vices conceptuels et constructifs ainsi que l'économie de la construction conduisent à la mise à jour régulière des modèles. Sous cet angle, l'étude de terrain se révèle fort utile. Elle permet d'explorer les enjeux du système constructif liés à la construction économique de bâtiments à la chaîne au XIXe siècle. Elle vise à confronter le bâti existant avec, d'une part, le modèle conçu et, d'autre part, les versions postérieures du modèle dressées pour d'autres stations belges et françaises. De cette manière, elle permet d'identifier la marge de liberté des entrepreneurs et fait apparaître les vices conceptuels et constructifs ainsi que leur impact sur l'amélioration du modèle.

L'ensemble des bâtiments des stations de la section Namur-Dinant a été fortement élagué au cours des années 1970 et 1980. Aujourd'hui, seul celui de la gare de Godinne a été conservé et figure parmi les rares bâtiments de gare classés en Wallonie. Des travaux en cours dans le bâtiment, dévoilant à cette occasion tout le système constructif intérieur, ont été mis à profit pour réaliser une étude de terrain plus approfondie.

Le bâtiment des voyageurs de Godinne se développe entre l'actuelle ligne 154 et la rue Grande, en face d'une place de stationnement [Fig. 1, 2 et 3]. La correspondance du bâtiment avec le modèle type n°1 de Lejeune est indéniable. En élévation, le bâtiment se présente selon le schéma traditionnel du bâtiment des recettes de petite station secondaire : un corps central de quatre niveaux, dont un de cave et un de comble, jouté d'ailerons basses de deux niveaux, dont un de combles. Un auvent, disposé du côté des voies, complète le bâtiment sur toute sa longueur. L'architecture, essentiellement en briques, est rythmée par des éléments architecturaux – pilastres corniers à bossages, bandeaux, soubassement en pierre calcaire. L'organisation intérieure se répartit suivant une logique elle aussi habituelle : les services de la station, avec bureaux et salles d'attente, s'articulent au rez-de-chaussée, tandis que le logement, accessible via un escalier disposé dans l'aile nord, est aménagé aux étages. L'allongement des ailes imposé par le ministère des Travaux publics a bien été appliqué. Il a nécessité l'ajout de fermes de charpente et la redistribution des dimensions secondaires intérieures.

Aujourd'hui, le gros œuvre original du bâtiment se retrouve largement conservé. Les principales transformations concernent le rez-de-chaussée, soumis à l'évolution constante des services de la gare et de la mobilité en gare³³. Les représentations du modèle original type n°1 montrent une configuration initiale très cloisonnée. Bien que disparue aujourd'hui à Godinne, elle est attestée tant par la division actuelle des espaces que par les traces laissées par les équipements d'origine (poêles, menuiseries intérieures, niche d'une possible horloge encastrée, etc.). La distribution intérieure d'origine imposait un passage obligé par les salles d'attente pour accéder aux quais. Une modification de la distribution intérieure est mentionnée en 1894³⁴. Il est fort probable que ces travaux aient visé à dégager le vestibule pour offrir un accès direct vers le quai, comme cela a été fait à Ougrée en 1899 et à Seraing en 1901³⁵. Le sol en granito actuel, datant probablement de cette phase, trahit encore, par sa composition, l'emplacement d'une hypothétique cloison séparant le bureau des recettes du vestibule. Un inventaire méticuleux,

³³ Voir à ce sujet DETAVERNIER, Pauline, 2023, *Le marcheur de la gare : une architecture des corps*, Genève.

³⁴ *Chemin de fer, postes, télégraphes, téléphones et marine, Compte-rendu des opérations pendant l'année 1894, rapport présenté aux chambres législatives*, Bruxelles, p. A105.

³⁵ ATW, BA 044.

réalisé à l'occasion du rachat du Nord-Belge par la SNCB en 1942, mentionne à cette occasion toutes les pièces de service et le mobilier que comprend le bâtiment³⁶. Une transformation est encore effectuée vers le milieu du XXe siècle, visant à aménager le bureau des recettes dans l'aile sud³⁷.

À l'inverse, l'étage réservé à la fonction de logement se trouve relativement épargné par les transformations. La division des espaces, la maçonnerie, la charpente et les structures des planchers correspondent à l'état originel, moyennant quelques réparations et adaptations locales. Les principales transformations se concentrent sur la modification des cheminées, dont les manteaux ont tous été démontés. Les escaliers et les châssis des étages correspondent également aux plans de détails dressés par Lejeune.

Le système constructif du bâtiment mérite une attention particulière. Il se compose d'une enveloppe en maçonnerie dans laquelle se développe une ossature mixte fer/bois délimitant les espaces et supportant les planchers [Fig. 4]. Les espaces intérieurs sont librement divisés à chaque étage par un système de cloisons légères. Celles-ci sont structurées par une succession de poteaux de bois grossièrement fixés à la structure du plancher ou à la charpente. Le développement libre des cloisons dans un espace dépourvu de descentes de charge est rendu possible par l'emploi de robustes poutres maîtresses métalliques précontraintes traversant la largeur du bâtiment entre les deux murs de façade. La composition originale de cette poutre est donnée par la [fig. 5]. Elles sont composées de profilés en I, jumelés par l'intermédiaire régulière d'entretoises maintenues par un cerclage enserrant la poutre. Ce système est habilement mis à profit pour faire passer les conduits de cheminées des poêles-ventilateurs, intercalés initialement dans les cloisons du rez-de-chaussée. Si le système de poutres jumelées est également visible dans les bâtiments de Flémalle-Haute (1870) et Engis (1876), ainsi que sur le projet de Thuin (1874), le cerclage y est substitué par un assemblage boulonné.

Ce système de plan libre, développé dans le bâtiment de Godinne, semble répondre au besoin d'adaptation des bâtiments face au contexte plutôt imprévisible du développement du réseau ferroviaire. Cette préoccupation entre en résonance avec l'idée de François Caron, qui souligne la difficulté éprouvée par les ingénieurs à dimensionner les stations en raison des inconnues imprévisibles³⁸. Ce système de cloisons légères ne semble pourtant pas généralisé en Belgique à cette époque. La comparaison avec d'autres projets de bâtiments des recettes construits à la même période, notamment par l'administration des chemins de fer belges et par le Nord de la Belgique sur la ligne d'Anvers à Hasselt, suppose le recours important à des murs pleins sur lesquels repose la structure du plancher. Cette caractéristique de plan libre n'est probablement pas étrangère à la bonne conservation du bâtiment, qui a pu s'adapter facilement aux nouveaux besoins pendant plus d'un siècle.

La structure du plancher construite à Godinne soulève également d'intéressantes questions sur les éventuels vices entre le stade du projet et celui de la construction. Un plan d'origine spécifie que « *les poutres seront cintrées sur toute leur longueur ; la flèche du milieu sera de 0,06 [cm]* »³⁹. Cette précontrainte est censée renforcer la poutre, qui reprend sa forme rectiligne sous le poids du plancher. Cependant, dans la réalité, les poutres maîtresses ont conservé leur flèche de cinq centimètres, occasionnant un fastidieux travail de mise à niveau des solives et un rehaussement du plancher au moyen de cales [Fig. 4 et 5]. Tout porte à croire que le fléchissement n'était pas prévu. D'une part, les poutres de Godinne ont été hourdées de briques, probablement pour les alourdir, et, d'autre part, elles apparaissent parfaitement droites, sans rehaussement de plancher, sur les plans des bâtiments

³⁶ ASNCB, Dossier Nord-Belge, *Inventaire du mobilier et outillage*, Godinne, 16 janvier 1942.

³⁷ ASNCB, *Ligne 154, Namur-Givet, Dépendance de Godinne*, 31 décembre 1863 au 31 décembre 1988.

³⁸ CARON, François, 1997, *Histoire des chemins de fer en France*, t. 1, Paris, p. 324.

³⁹ Stations de Jambes, Dave, Lustin, Godinne, Yvoir, bâtiment des voyageurs. Type n°1, dessin n°3 : plan des planchers et de la marquise, côté de la cour. ATW, BA008.

projetés à Ascq, Ougrée et Thuin. Pour cette dernière station, une annotation sur un plan de détails précise cette fois une flèche réduite de 3,5 cm à prévoir lors de la fabrication de la poutre.

Les charpentes du bâtiment de Godinne entrent en résonance avec la politique constructive économique menée par la Compagnie. Elles sont de facture extrêmement simple, tant en termes de mise en œuvre que de faibles sections de bois employées. Leur typologie, rappelant le système de Philibert Delorme, se caractérise par l'emploi de chevrons-formant-fermes de faible entraxe. Les fermes, dont le détail est donné par la [Fig. 6], sont intégralement composées de planches de 18 × 3 centimètres de section, superposées et en grande partie clouées.

L'auvent en fonte et en bois annexé au bâtiment, bien que fortement détérioré, constitue également une pièce majeure du bâtiment. L'intéressant détail des sablières est donné par la [Fig. 7]. Les récentes recherches sur l'évolution des typologies d'abris ferroviaires en Belgique ont démontré la richesse de cet abri, qui se distingue à l'échelle nationale par son ancienneté, sa matérialité et sa typologie singulière. Ces caractéristiques contrastent avec les typologies métalliques à fermes et pannes, largement répandues en Belgique⁴⁰. Cet auvent type, avec ceux d'Hastière et d'Heer-Agimont, correspond au premier type d'auvent employé par la Compagnie. Il évoluera vers une version intégralement métallique, avec une couverture en verre, dès la fin des années 1860, certainement à la suite des récurrentes détériorations des boiseries et d'une crise sidérurgique favorisant l'abaissement des coûts⁴¹.

Conclusion et perspectives

Les bâtiments des voyageurs des petites gares intermédiaires sont généralement rangés dans la catégorie des bâtiments stéréotypés produits en masse par l'industrie ferroviaire. Au-delà de la composition architecturale uniforme, ils comprennent un système constructif plus technique qui matérialise les principaux enjeux de l'exploitation ferroviaire et les impératifs économiques d'une grande entreprise de chemins de fer. Loin d'être uniforme, sa mise en œuvre évolue chronologiquement et présente de nombreuses variations qui reflètent l'organisation du secteur de la construction, impliqué tant dans sa conception que dans sa réalisation.

Cet article cherche ainsi à renouveler l'exploration du modeste bâtiment des voyageurs du XIXe siècle en histoire de la construction. Sur la base d'une recherche archivistique couplée à une étude de terrain menée sur l'un des plus anciens bâtiments de la Compagnie du Nord-Belge, l'article vise à identifier les enjeux d'une conception et d'une construction à la chaîne le long des lignes de chemin de fer. En outre, l'analyse du processus de conception et de construction amorce de stimulantes réflexions sur le déroulement des projets et sur l'influence du réseau d'acteurs et des vices sur les variations constructives au sein d'un même plan type.

Pour approfondir les recherches sur le bâtiment des voyageurs de Godinne, une compréhension fine de l'organisation hiérarchisée de la troisième division de la Compagnie, avec ses interactions avec le gouvernement belge et les acteurs locaux, permettrait d'éclairer davantage le processus de conception. L'étude du chantier de construction nécessiterait, quant à elle, une compréhension approfondie du réseau entrepreneurial gravitant autour des projets de la Compagnie et de leur collaboration au sein d'un même bâtiment⁴². Enfin, une telle enquête gagnerait également à être

⁴⁰ DRUGMAND, Baptiste, 2024, « Couvrir le quai des gares belges entre 1835 et 1960 : évolution typologique », dans *Bulletin de la Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles*, t. 39, Liège, p. 81-124.

⁴¹ GADISSEUR, Jean, 1987, « Le malaise sidérurgique dans la crise belge, 1873-1895 » dans *La sidérurgie aux XVIIIe et XIXe siècles : aspects technologiques, économiques et sociaux*, La Louvière, p. 80-103.

⁴² Cette réflexion a fait l'objet d'une participation au 5ème congrès francophone d'histoire de la construction qui s'est tenue du 18 au 20 juin 2025 à Toulouse.

enrichie par une étude comparative avec d'autres constructions de la Compagnie du chemin de fer du Nord en France et en Belgique, de manière à faire ressortir les spécificités de chaque bâtiment.

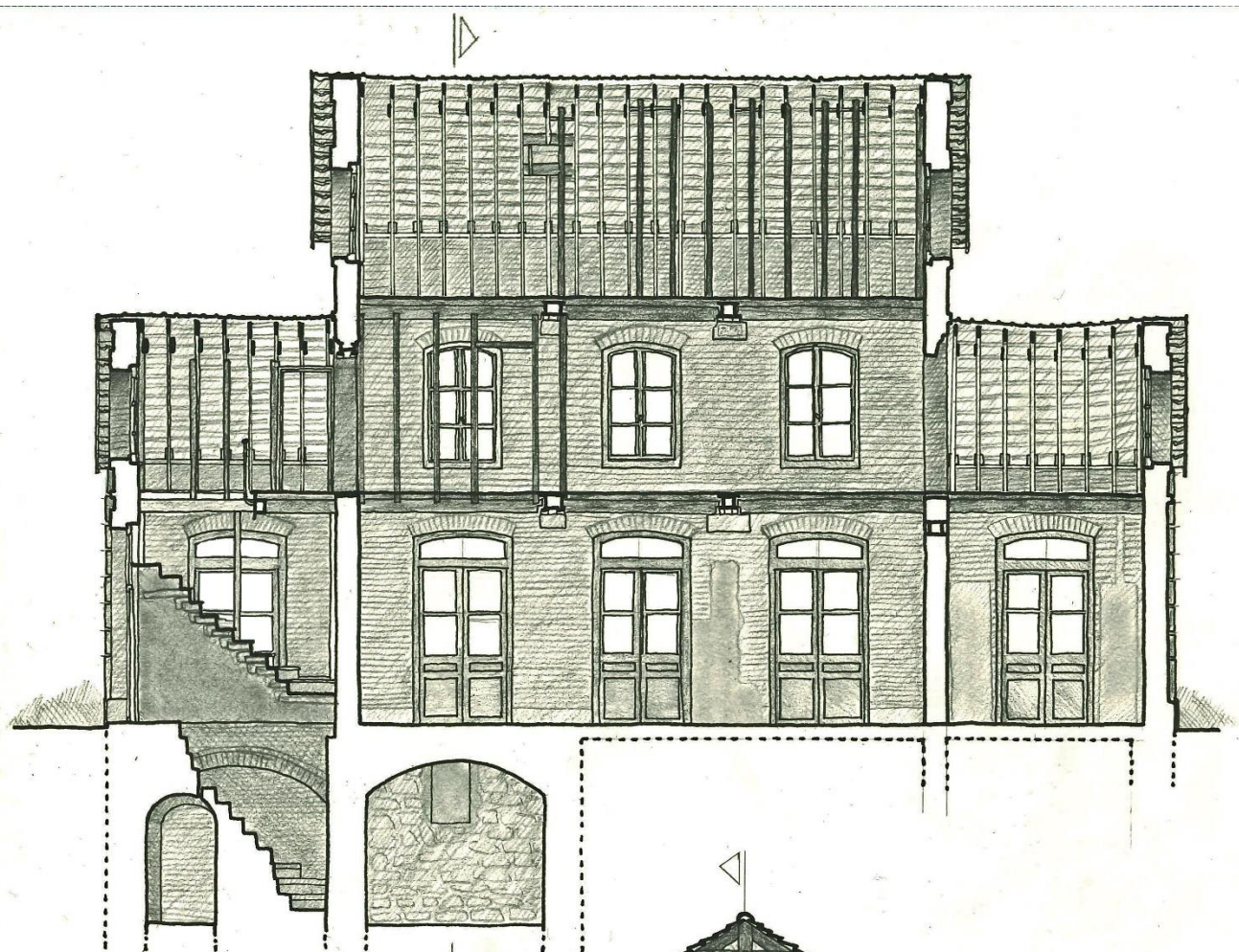
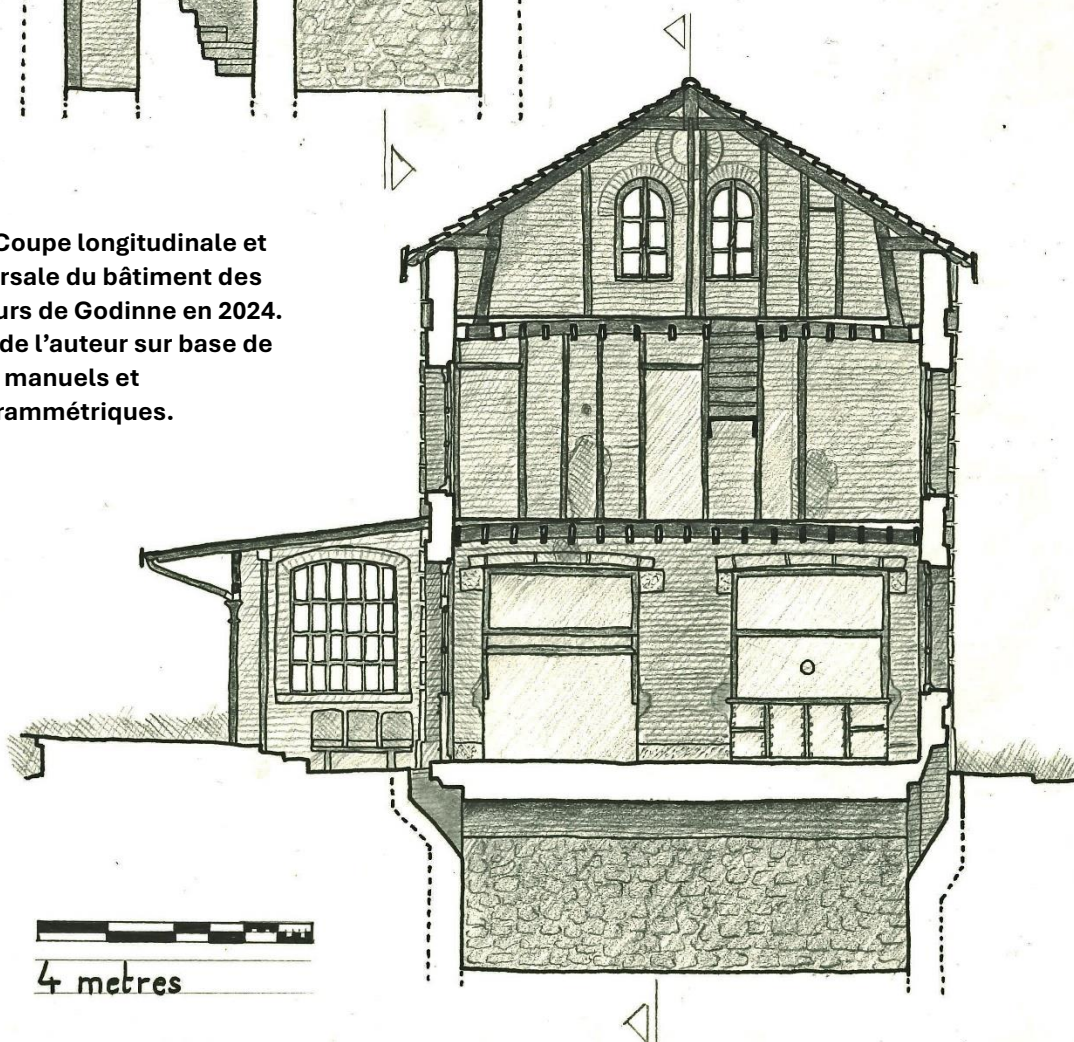


Fig. 4 : Coupe longitudinale et transversale du bâtiment des voyageurs de Godinne en 2024. Dessin de l'auteur sur base de relevés manuels et photogrammétriques.



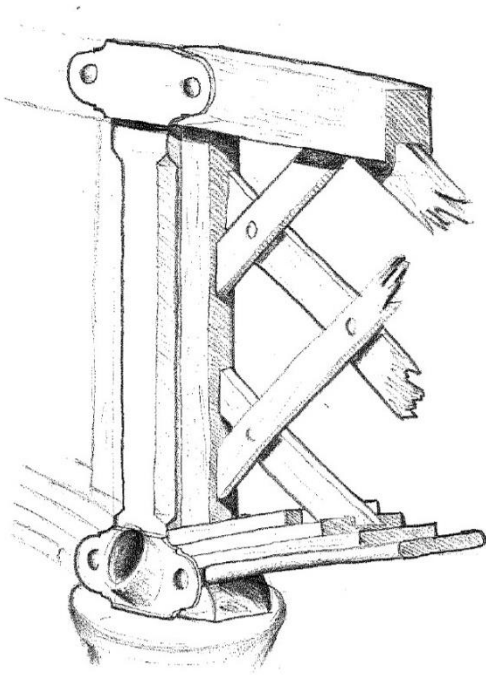


Fig. 7 : Détail d'une sablières en bois de l'auvent. Dessin de l'auteur, 2024.