

***Baptiste DRUGMAND***

*Titulaire d'un Master en Architecture, Université de Liège, doctorant, UR Art, Archéologie et Patrimoine*

**Couvrir le quai  
des gares belges  
entre 1835 et 1960 :  
évolution typo-  
chronologique**



La littérature européenne considère généralement le bâtiment des voyageurs<sup>1</sup> des gares comme une figure majeure de l'architecture du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>, voire même comme un *palais de l'industrie moderne*<sup>3</sup>. Cependant, cette modernité ne se développe pas de manière homogène. L'édifice de la gare apparaît également comme *la scène d'une nouvelle confrontation épique entre Ancien et Moderne*<sup>4</sup> et se scinde le plus souvent en deux entités architecturales contrastées. Alors que le bâtiment renfermant les services des voyageurs prend généralement la forme d'une construction massive profondément ancrée dans l'historicisme, ce n'est qu'au-dessus des quais, au contact de l'industrie ferroviaire, que l'architecture prend sa forme la plus remarquable et innovante sous forme de charpentes évanescentes. La modernité de ces constructions est portée par la mise en œuvre honnête des matériaux dont la matière est répartie de manière raisonnée, laissant ainsi apparaître le système constructif et les forces qui le traversent.

La nouveauté du programme de la gare laisse sous-entendre l'absence totale de modèle historique. La typologie des couvertures de quai naît avec l'arrivée des chemins de fer et se développe de manière fulgurante sur une période relativement courte. Elles apparaissent dès le début comme l'espace d'expérimentation d'une esthétique de l'ingénieur. Les nouveaux matériaux industriels, servant pleinement le parti architectural et répondant aux contraintes techniques, trouveront dans le couvrement des quais un terrain de déploiement fertile. Bien que le développement des abris soit conjointement mené en Europe comme dans le reste du monde, l'établissement de ces constructions revêt un intérêt particulier en Belgique. L'établissement précoce d'un réseau ferroviaire du pays sis au cœur de l'Europe<sup>5</sup>, sa très forte densité de gares<sup>6</sup>, son activité sidérurgique intense et sa renommée mondiale en construction ferroviaire<sup>7</sup> sont autant d'éléments qui donnent à la Belgique une place de premier plan dans la thématique des abris ferroviaires.

Sur base d'un premier *corpus* étudié dans le cadre de notre mémoire en Faculté d'Architecture de l'Université de Liège<sup>8</sup> et largement développé dans le cadre de recherches actuellement menées dans un projet doctoral, la présente contribution a pour objectif de dresser un aperçu des typologies d'abris ferroviaires utilisées en Belgique de 1835 à 1960. Cette période permet d'aborder successivement les générations des couvertures de quai depuis le début des chemins de fer jusqu'à la modernisation du réseau après la Deuxième Guerre mondiale.

---

<sup>1</sup> Appelé « bâtiment des recettes » en Belgique, il s'agit du bâtiment comprenant les guichets et les salles d'attentes.

<sup>2</sup> VERPOEST Luc, 2001, p. 402.

<sup>3</sup> Citation de GAUTIER Théophile, 1846, d'après LEMOINE Bertrand, 2017, p. 27.

<sup>4</sup> DETHIER Jean (dir.), 1978, p. 41.

<sup>5</sup> LAMALLE Ulysse, 1953, p. 27-56.

<sup>6</sup> LAFFUT Michel, 2001, p. 64-95.

<sup>7</sup> HAOUDY Karima, SIRJACOBS Isabelle (dir.), 2017.

<sup>8</sup> DRUGMAND Baptiste, 2021. Sous la direction de Patrick Hoffsummer. Lauréat du « prix du mémoire de l'AWaP 2022 ».

L'étude du sujet est actuellement approfondie au travers d'un projet doctoral sous la direction de Philippe Sosnowska et de Claudine Houbart.

Sans viser l'exhaustivité, ce travail offre un premier panorama représentatif de l'évolution des abris en termes de forme et de matérialité, aussi bien dans les grandes gares urbaines que dans les petites stations rurales<sup>9</sup>.

## État de la question

Les recherches menées sur les abris ferroviaires à l'échelle du territoire européen ou américain depuis la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle sont généralement incorporées dans le cadre plus large des études portant sur l'histoire architecturale des bâtiments des voyageurs. Compte tenu du vaste espace géographique, seules les pièces maîtresses les plus remarquables – grandes gares couvertes – ont été mobilisées pour établir une évolution typologique des abris<sup>10</sup>.

Bien que la Belgique puisse offrir une échelle plus maîtrisable à ces études, un constat similaire peut être établi. Les brèves recherches objectivant l'évolution des abris ferroviaires n'ont pu mener qu'à des résultats fort incomplets<sup>11</sup> ou limités à une période et une typologie précises<sup>12</sup>. Les études générales diachroniques consacrées aux bâtiments des voyageurs n'abordent les typologies d'abris qu'à travers une esquisse portant principalement sur les halles<sup>13</sup>, tandis que d'autres excluent volontairement les abris de l'étude<sup>14</sup>. Les études monographiques de bâtiments des voyageurs fournissent généralement une analyse plus ou moins précise de la typologie de l'abri. Dans ce cas, ce sont à nouveau les grandes halles telles qu'à Anvers-Central, Bruxelles-Tour & Taxis ou Tournai qui retiennent l'attention des différents auteurs<sup>15</sup>. Quelques édifices plus modestes ont cependant été investigués ces dernières années comme à Oostkamp<sup>16</sup>, Poperinge, Uccle-Stalle ou Binche<sup>17</sup>.

Face à l'état lacunaire des connaissances sur l'évolution typologique des abris ferroviaires et un désintérêt marqué pour les typologies plus modestes, une recherche effectuée dans le cadre de notre mémoire a permis de dresser une première typo-chronologie des charpentes constituant ces abris au travers d'un *corpus* restreint de 42 sites<sup>18</sup>.

---

<sup>9</sup> L'auteur tient à remercier Patrick Hoffsummer, Philippe Sosnowska, Claudine Houbart, Guy Van Herck, Marie Lebeau, Anne François, Jan Verhaeven, Jean-Noël Lefèvre, Lisa Maesschalck, Vincent Francotte et la S.N.C.B.

<sup>10</sup> KUBINSZKY Mihály, 1969 ; MEEKS Carroll Louis Vanderslice, 1975.

<sup>11</sup> LENFANT H., 1953, p. 1-18 ; DESTOOP K., 1987.

<sup>12</sup> ACCOU Bart, 1994.

<sup>13</sup> VERHAEGEN Dominique, 1976, p. 103-106.

<sup>14</sup> DE BOT Hugo, 2002 et 2003.

<sup>15</sup> VERHAEGEN Dominique, 1976 ; HAUDY Karima, SIRJACOBS Isabelle (dir.), 2017 ; BERTELS Inge, 2017, p. 1075-1085 ; VANDECASTEELE Raf, 2022.

<sup>16</sup> SOULLIAERT Christophe, 2020.

<sup>17</sup> DRUGMAND Baptiste, 2023, p. 6-21.

<sup>18</sup> *Idem*, 2021.

## Contexte du réseau ferroviaire et de la gare

Avant de se plonger au cœur du sujet, il est primordial de resituer les abris ferroviaires dans le contexte de l'histoire du réseau ferroviaire et de celui des gares.

En Belgique, plusieurs ouvrages, tels que ceux d'Ulysse Lamalle ou de Michel Laffut, offrent un aperçu détaillé de la naissance et du développement du réseau ferroviaire<sup>19</sup>. La création des chemins de fer, envisagée dès l'indépendance de la Belgique en 1830, a longtemps été animée par une question : le réseau devait-il être construit par l'État ou par des concessionnaires privés ? La loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 autorise la construction par l'État d'un réseau primaire dont la ville de Malines est le point de convergence. Après s'être emparé des lignes principales qu'il inaugure principalement entre 1835 et 1843, l'État abandonne la construction du réseau secondaire au régime des concessions. L'élaboration du réseau par le secteur privé prend une telle ampleur qu'en 1870, *sur 3136 kilomètres que comportait le réseau belge, l'État n'en exploitait que 869, soit un peu plus du quart*<sup>20</sup> ! Néanmoins, les difficultés financières des petites compagnies privées, le développement peu unifié du réseau et la menace de dénationalisation des lignes transfrontalières favorisent l'unification progressive du réseau et son rachat par l'État à partir des années 1870. En 1926, au cœur d'une crise économique, l'État crée la nouvelle Société nationale des chemins de fer belges chargée d'exploiter de manière autonome et économique son réseau.

Les chemins de fer peuvent être perçus, dans leur ensemble, comme une immense *machine à voyager*<sup>21</sup> en continuelle mutation selon les besoins. En tant que pièces de cette machine, les abris sont façonnés par l'installation ferroviaire de la gare qui définit leurs dimensions, leur forme, leurs points d'appui, leur emprise au sol ou encore, leur performance. Cette installation ferroviaire est elle-même dimensionnée aussi bien par le trafic envisagé que par la densité du lieu à desservir.

De nombreux auteurs se sont déjà essayés à classer les multiples installations des gares pour voyageurs au cours des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, tant au niveau international comme Meeks<sup>22</sup> ou Kubinszky<sup>23</sup>, qu'en Belgique avec Flamache, Huberti et Stevart<sup>24</sup>, Lebbe<sup>25</sup>, Lenfant<sup>26</sup> ou Verhaegen<sup>27</sup>. Ces classifications, possédant chacune différents niveaux de précision, répartissent les gares suivant leur importance, l'emplacement du bâtiment des voyageurs par rapport aux voies, les accès et sorties des quais ou encore, la topographie de la gare.

<sup>19</sup> LAMALLE Ulysse, 1953, p. 13-63 ; LAFFUT Michel, 1985, vol. 1a, p.89-254.

<sup>20</sup> LAMALLE Ulysse, 1953, p. 44.

<sup>21</sup> SCHIVELBUSCH Wolfgang, 1986, p. 16-32.

<sup>22</sup> MEEKS Carroll Louis Vanderslice, 1975, p. 29-34. Il se base sur la classification de César Daly de 1846.

<sup>23</sup> KUBINSZKY Mihály, 1969, p. 24-30.

<sup>24</sup> FLAMACHE A., HUBERTI A., STEVART A., 1889, p. 211-239.

<sup>25</sup> LEBBE Fernand, 1948, p. 3-7.

<sup>26</sup> LENFANT H., 1953, p. 1-18.

<sup>27</sup> VERHAEGEN Dominique, 2002, p. 108-127.

L'importance de la gare, déterminée suivant sa fréquentation, est aussi bien dépendante du nombre de correspondances offertes que de la population desservie. Elle est définie suivant des critères fixés par la compagnie en charge de l'exploitation. Par exemple, selon la classification de 1869, les chemins de fer de l'État belge répartissent l'ensemble des gares en cinq classes composées chacune (sauf la cinquième) de deux catégories définies suivant le nombre de traitements effectués dans les bureaux de station ou bureaux-mixtes<sup>28</sup>. La complexité de ces classifications variables dans le temps et l'espace est toutefois généralement simplifiée dans la littérature en trois catégories : gares de faible importance (gares de passage à l'extérieur des centres urbains), gares de moyenne importance (gares de passage ou de correspondance à proximité des petits centres urbains) et gares de grande importance (gares de correspondances urbaines)<sup>29</sup>. Un certain niveau d'importance s'accompagne naturellement d'infrastructures supplémentaires et de couvertures de quais renforcées.

Concernant l'emplacement par rapport aux voies, la classification de Kubinzensky, particulièrement précise et complète, s'appuie sur la relation entre les quais avec, d'une part, leurs accès et, d'autre part, le réseau ferroviaire<sup>30</sup>. Selon lui, la configuration des gares est avant tout définie par leur situation sur le réseau. Cette situation peut être distinguée entre les gares de passage [*der Durchgangsbahnhof*], les gares de tête [*der Kopfbahnhof*] et les gares combinées [*Inselbahnhöfe und kombinierte Anlagen*]. Ces trois modèles généraux se subdivisent en sous-catégories définies suivant les cheminements et différences de niveaux entre le bâtiment des voyageurs et les voies à quais. Chacune de ces configurations recourt à une typologie d'abri adaptée au cheminement des voyageurs.

## Abris-types et abris singuliers

Les classifications strictes et ordonnées des infrastructures ferroviaires des gares génèrent la construction d'édifices sur base de schémas communs. De nombreuses compagnies ferroviaires, publiques et privées, ont ainsi opté pour la réalisation de plans-types sur lesquels il suffit d'apposer le nom de la station envisagée. La généralisation d'un abri suivant un même plan-type n'est cependant jamais effective sur le terrain. Le renouvellement régulier de ces plans fait évoluer les typologies tandis que la division du réseau belge en sociétés concessionnaires et administrations publiques apporte une diversité géographique. Ces variations s'estompent toutefois progressivement lorsque l'État reprend en main la construction du réseau en adoptant la construction à forfait des infrastructures ferroviaires à partir de 1873<sup>31</sup>.

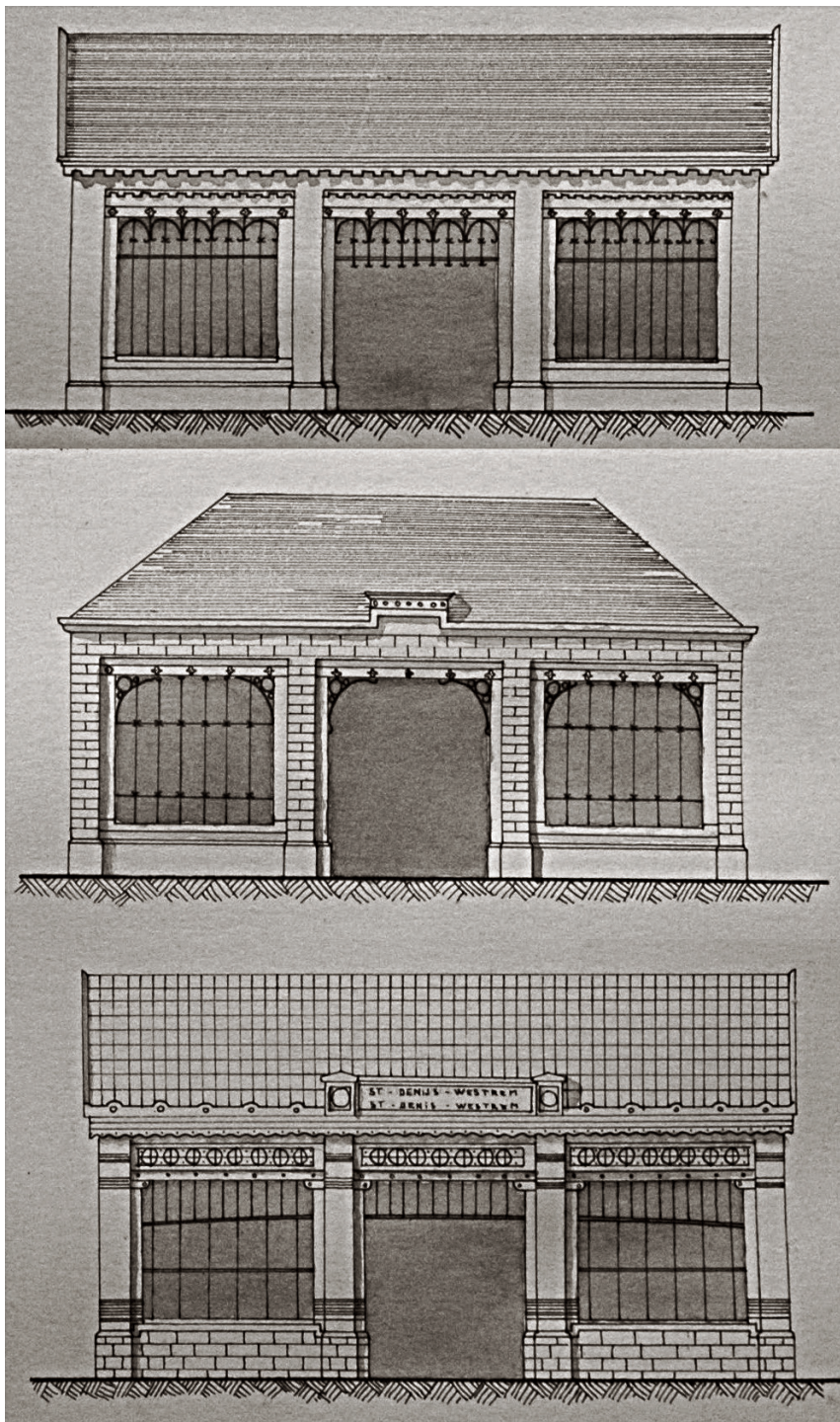
<sup>28</sup> *Recueil administratif des chemins de fer*, 1869, ordre n° 936.

<sup>29</sup> LENFANT H., 1953, p. 1-18.

<sup>30</sup> KUBINZSKY Mihály, 1969, p. 24-30.

<sup>31</sup> LAFFUT Michel, 2001, p. 78.

Fig. 1.- Trois variantes d'une loge-abri type : de haut en bas, l'abri d'Olsene (1899), de Longlier ou Mellier (1901) et de Saint-Denis-Westrem (1907).  
© Baptiste Drugmand, 2023 (d'après des modèles issus des archives de la S.N.C.B.).



Cependant, lorsque l'installation de la gare sort du schéma habituel à la suite d'un statut particulier, d'une haute fréquentation ou d'une disposition spécifique, un abri sur mesure doit être envisagé. Les abris spécifiques se concentrent dans les gares d'une certaine importance où la performance des couvertures nécessite une conception sur mesure suivant la largeur ou la courbure des quais et leurs accès.

Au-delà de l'aspect purement fonctionnel, l'éclectisme et le pittoresque caractérisent l'architecture ferroviaire du XIX<sup>e</sup> siècle et tendent, par ce biais, à s'opposer à la généralisation d'une architecture-type. De nombreux critères peuvent justifier l'emploi d'abris singuliers : un architecte particulier, le statut touristique ou rural d'une halte, un style utilisé pour le bâtiment des recettes, *etc.* Jean-Pierre Cluysenaar, architecte de la concession de chemin de fer de Dendre-et-Waes, propose des abris personnalisés suivant le statut de la localité desservie, renforçant de cette manière le pittoresque du voyage en train<sup>32</sup>.

La frontière entre abris-types et abris singuliers reste cependant perméable. De nombreux architectes des chemins de fer prennent la latitude de décalquer les abris-types en y apportant les modifications nécessaires. Le plan-type s'apparente alors à un modèle neutre pouvant être dérivé ou ornementé pour convenir à une gare d'un statut particulier. Ainsi, un abri-type peut être réapproprié par les différents architectes des chemins de fer qui peuvent le styliser, l'adapter et même en changer la matérialité (fig. 1).

## Méthodologie et sélection du *corpus*

La diversité et la complexité de l'ensemble des abris pour voyageurs est telle qu'elle nécessite une clarification préalable sous la forme d'un inventaire reprenant aussi bien les constructions existantes que disparues. Dans un souci de cohérence, cet inventaire intègre des données relatives au contexte ferroviaire telles que la position de la gare sur le réseau ferré. Cet inventaire, au sein duquel se dessine une évolution typologique, est la base de la constitution du *corpus*.

La structure de l'inventaire a pu être préalablement établie grâce aux indicateurs des chemins de fer reprenant les horaires des trains. Bien qu'ils n'apportent aucun éclaircissement sur les typologies utilisées, ils offrent une liste exhaustive des arrêts, leur statut et leur situation sur le réseau à une date donnée. Deux importantes sources ont ensuite été mobilisées pour la documentation des bâtiments concernés. La première concerne les plans d'origine foisonnant dans les archives de la S.N.C.B.<sup>33</sup> ou, dans une moindre mesure, dans les archives communales ou privées. Cette ressource, qui fournit des données extrêmement précises, montre néanmoins rapidement ses limites ; les plans antérieurs à 1884 n'y sont que très rarement conservés tandis que beaucoup d'autres restent introuvables. Les nombreuses lacunes peuvent être cependant comblées grâce à une deuxième ressource : les documents iconographiques présentant l'environnement intérieur des gares et dans lesquels les abris sont omniprésents. Ces documents peuvent être scindés en deux parties. D'une part, de nombreuses cartes postales permettent de couvrir la période antérieure à 1920 en illustrant les abris les plus anciens.

<sup>32</sup> CLUYSENAAR Jean-Pierre, 1855, p. 6-7.

<sup>33</sup> Les archives du bureau de cartographie de la S.N.C.B. ne sont pas librement consultables. L'inventoriage n'est pas systématique et ne suit pas un classement homogène.

D'autre part, de nombreuses photographies disséminées dans les fonds privés, mais largement publiées au cours des XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles, couvrent une période plus large en renseignant des générations d'abris plus récents. Cette iconographie ne fournit toutefois qu'une vision superficielle et lacunaire des charpentes d'abris disparus. De manière complémentaire à ces sources, de nombreux relevés, couplés à une étude fine des structures selon les méthodes chères à l'archéologie du bâti, ont été menés. Les résultats ont été autant que possible confrontés aux plans d'origine. Bien que ceux-ci se sont avérés fort différents sur les détails d'assemblages, les typologies et les dimensions générales restent identiques.

Les 1.573 accès publics au réseau ferroviaire belge répertoriés pour l'année 1913<sup>34</sup> sont un indicateur de l'ampleur de la zone d'étude à défricher. L'analyse de l'iconographie de 1.400 gares, haltes et points d'arrêt démontre cependant que la moitié ne possède aucun abri avant les années 1930. Ceci peut s'expliquer par le fait que la construction d'abris ne s'intensifie que vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle tandis que la plupart des haltes et points d'arrêt en sont généralement dépourvus. Le pourcentage de stations équipées d'abris augmente lors de l'introduction d'abris préfabriqués en béton à partir de 1938 (1<sup>ère</sup> tranche de 100 abris)<sup>35</sup>. Excepté le cas particulier de ces loges préfabriquées dont le nombre reste nébuleux, l'iconographie a permis de répertorier, de manière non exhaustive, plus de 900 abris. Parmi ceux-ci, un tiers correspond à l'un des quatre abris-types les plus diffusés.

Le *corpus* comporte 41 abris repris du travail de fin d'études enrichis de 62 cas supplémentaires, soit un total de 103 abris (cf. annexe). Sans pour autant être exhaustive, la sélection a pour objectif de fournir une vision représentative des typologies utilisées. Elle comprend un exemplaire de chaque abri-type principal, une ou deux variantes de chaque typologie courante et est étoffée par une multitude d'abris singuliers. En définitive, le *corpus* de 103 abris représente un ensemble de 650 abris, soit 71 % des abris identifiés dans l'inventaire. Le choix des abris est avant tout défini suivant des critères liés à l'existence de plans ou la possibilité d'effectuer des relevés, ensuite suivant des critères d'accessibilité (pour le cas des abris-types).

Dans le *corpus*, chaque abri, dénommé selon sa gare d'implantation, possède sa propre référence<sup>36</sup>, dans laquelle la lettre finale indique la catégorie (H = halle, P = abri-parapluie, A = auvent, L = loge-abri et S = galerie ou hall de raccordement). Ces données sont complétées par la société commanditaire, le niveau de représentativité (abris-type, typologie courante ou abris singulier), l'individu ayant dressé les plans<sup>37</sup>, la source du modèle graphique utilisé (plan à l'état de projet ou *as built*), la date du plan (ou, à défaut, la date d'inauguration<sup>38</sup>) et pour finir, l'état actuel.

---

<sup>34</sup> LAFFUT Michel, 2001, p. 83.

<sup>35</sup> « Abris économiques à voyageurs », 1940, p. 19.

<sup>36</sup> Cette référence est reprise dans la classification typo-chronologique (fig. 3).

<sup>37</sup> Cette information est à nuancer. Il s'agit du signataire du plan dont la signature est précédée de la mention « dressé par ». Cet individu prime sur celui ayant décalqué, dessiné, vérifié, proposé ou approuvé le plan.

<sup>38</sup> Reprises en rouge, les dates d'édification sont tirées de : DE BOT Hugo, 2002 et 2003, excepté pour la date de Waulsort (tirée de : VANDERHAEGEN Jean-Luc, 2014) et Godinne (tirée de : A.N.M.T., fonds de la Compagnie du chemin de fer du Nord, document 48 AQ 14, p. 115).

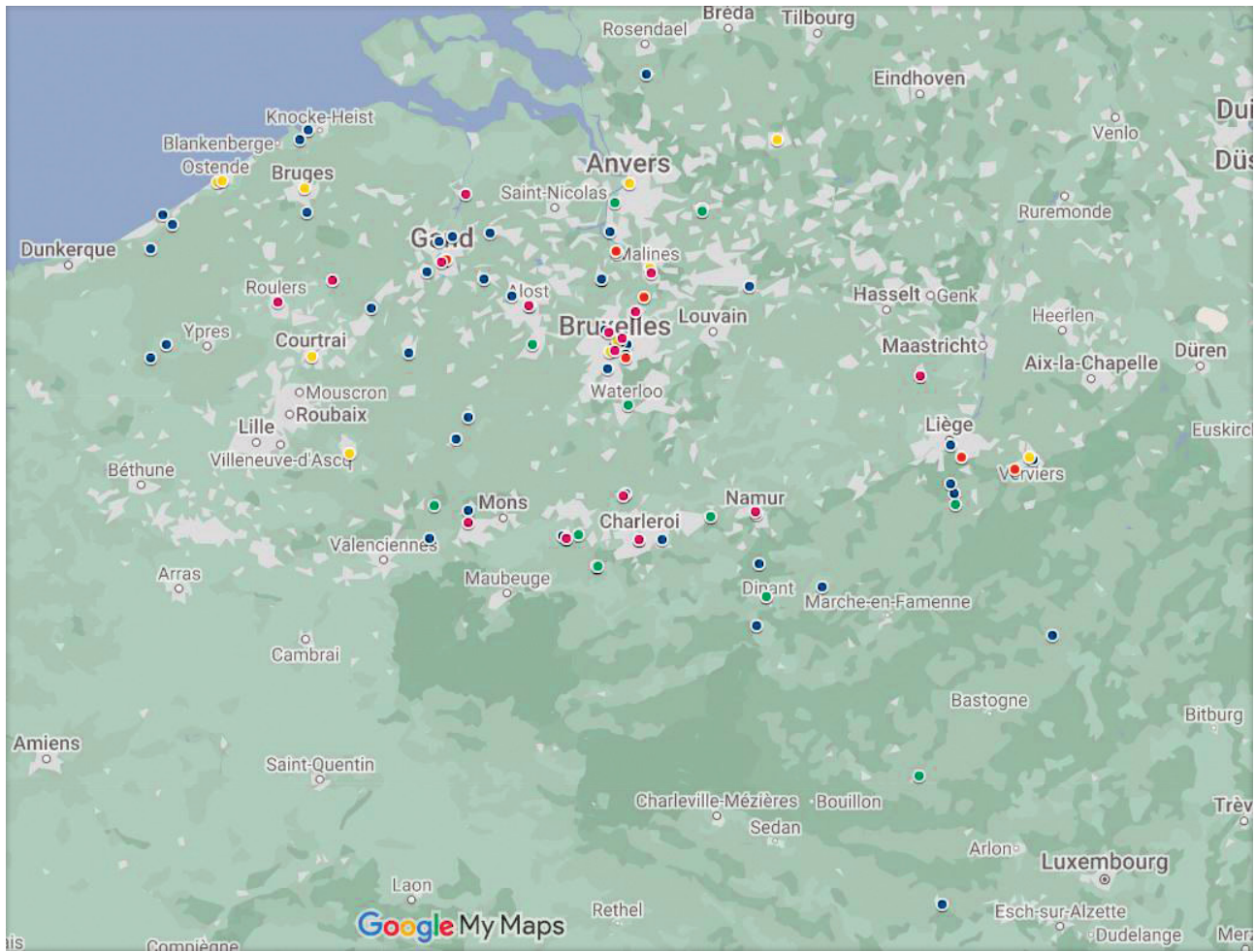


Fig. 2.- Situation des 103 abris du corpus dans l'espace géographique belge. Les halles sont indiquées en jaune, les abris-parapluies en rouge, les auvents en bleu, les loges en vert et les galeries/halls de raccordement en orange.  
© Baptiste Drugmand, 2023 (sur base d'une carte Google Maps).

Enfin, l'implantation du *corpus* est resituée géographiquement (fig. 2). Les abris repris dans le *corpus* sont mentionnés en gras dans le texte.

L'attribution d'une date d'édification à chaque abri du *corpus* mérite une précision supplémentaire. Cette date intervient parfois après la construction du bâtiment des recettes tel qu'à Ath ou Nieuport-Bain. Plus rarement, l'abri est construit en plusieurs étapes comme dans le cas de l'auvent de **Poperinge**<sup>39</sup> monté en trois phases, réparties entre 1855 et 1924 tout en conservant une typologie homogène<sup>40</sup>. L'année de la première phase est alors prise en compte dans le cadre de cet article. La halle de Turnhout constitue un cas particulier puisqu'il s'agit d'une halle reconstruite à partir de celle d'**Anvers-Est**. La date de la première construction est prise en compte pour les éléments récupérés. Un regard critique sur les adaptations éventuelles entre l'état d'origine et l'état reconstruit doit cependant rester de mise.

<sup>39</sup> Les exemples cités en gras font partie du *corpus*.

<sup>40</sup> DRUGMAND Baptiste, 2023, p. 8-12.

## Classification typo-chronologique

La classification typo-chronologique comporte 102 abris repris dans le *corpus*<sup>41</sup> (fig. 3). Sauf mention contraire, l'ensemble des charpentes présentées sont à fermes et pannes. Cette constance a justifié, pour des raisons de clarté visuelle, la présentation de l'ensemble des typologies suivant une coupe transversale renseignant les fermes utilisées. Des couleurs sont introduites dans les modèles de manière à distinguer les matériaux utilisés en un coup d'œil. La diversité de la construction métallique mérite d'être nuancée en quatre sous-couleurs correspondant à un procédé de fabrication ou un système d'assemblage bien spécifique.

Le modèle suivi dans cette classification répartit, avant tout, les abris suivant leur fonction. Comme précisé précédemment, celle-ci est si déterminante qu'elle donne à la charpente ses points d'appuis, sa portée et sa forme primaire. Cinq grandes catégories – halles, abris-parapluies, loges-abris, auvents et typologies spéciales – se dessinent et suivent leur propre évolution. Les abris d'une même catégorie peuvent ensuite être regroupés en plusieurs sous-catégories chronologiques définies par une matérialité, un système d'assemblage ou un critère formel.

### **Les halles**

Parmi les cinq catégories, seules les halles se libèrent du carcan étroit du périmètre des quais pour franchir un ensemble de voies. Treize halles pour voyageurs sur un total de vingt-quatre<sup>42</sup> ont pu être intégrées à la typo-chronologie. Cependant, elles permettent ensemble de représenter près de 80 % des typologies de halles mises en œuvre en Belgique. Les grandes portées imposées par les vastes installations ferroviaires tendent à restreindre le spectre des possibilités typologiques. Après quelques essais primitifs, la plupart des charpentes du XIX<sup>e</sup> siècle s'inscrivent en effet dans un climat de perfectionnements des charpentes en arc alimentant « la course vers la plus grande portée ». Durant cette même période, des portées plus restreintes peuvent donner lieu à des typologies plus variées dont le choix peut être orienté selon des critères stylistiques. L'analyse de l'évolution des dimensions de 15 halles a été menée (fig. 4). De 1840 à 1900, les largeurs des halles n'évoluent pas significativement à l'inverse des portées qui ne cessent d'augmenter, permettant ainsi de fusionner les nefs. La tendance s'inverse dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, parallèlement au déclin des halles. La longueur des halles semble cependant poursuivre sa progression pour atteindre 200 m à Ostende Maritime avant la Première Guerre mondiale.

<sup>41</sup> L'abri de Chaudfontaine, présent dans le *corpus*, n'a pas pu être repris dans la classification typo-chronologique, faute d'une date suffisamment probante pour l'y intégrer.

<sup>42</sup> Certaines de ces halles sont dédoublées comme à Charleroi-Sud, Verviers-Ouest ou Bruxelles-Nord.

# halles

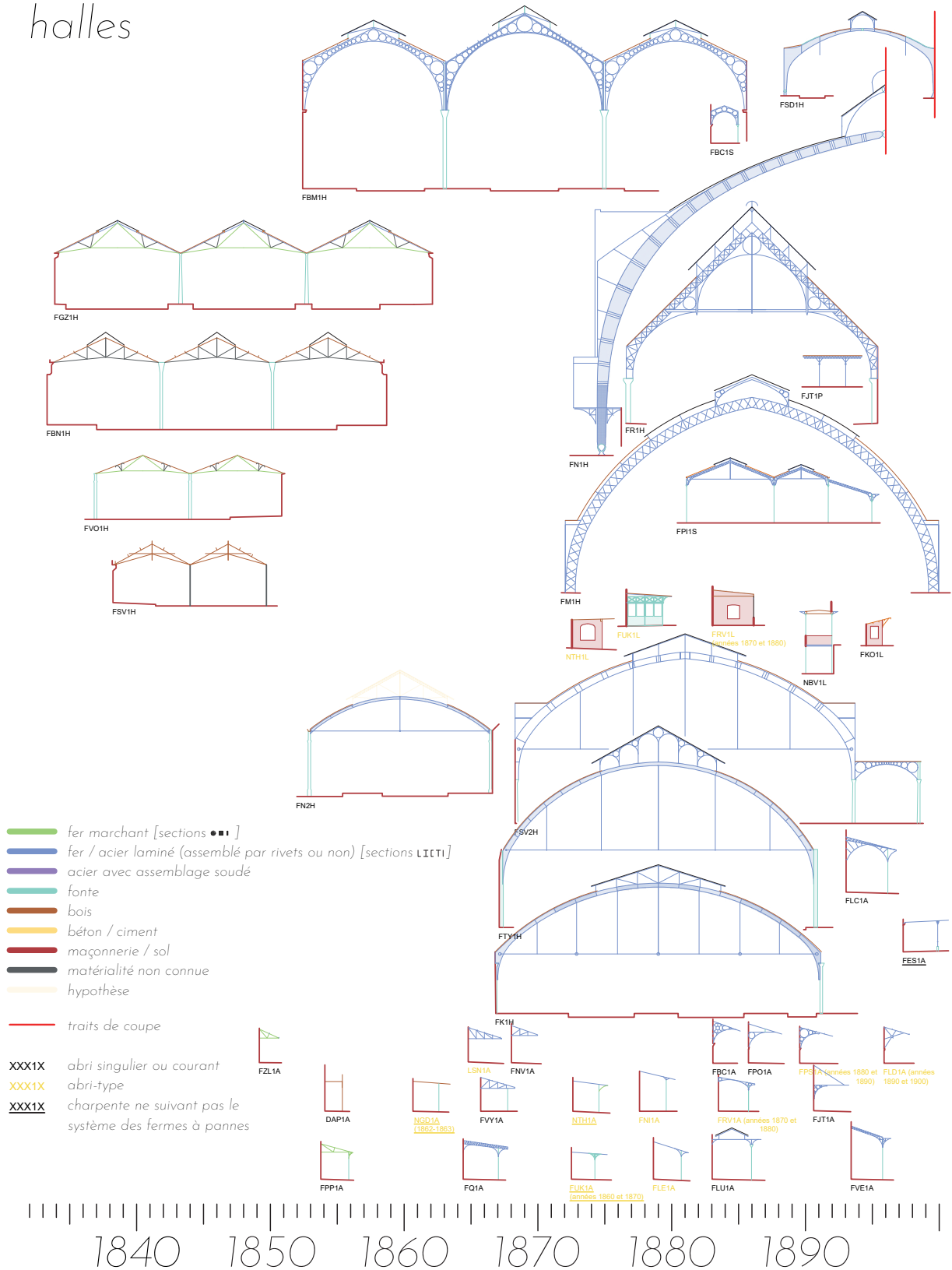
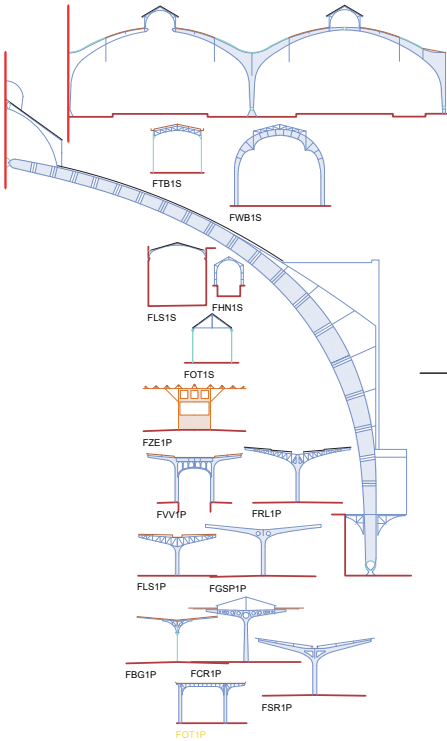
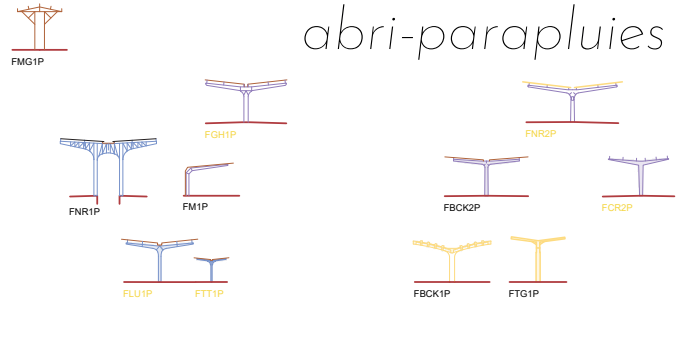


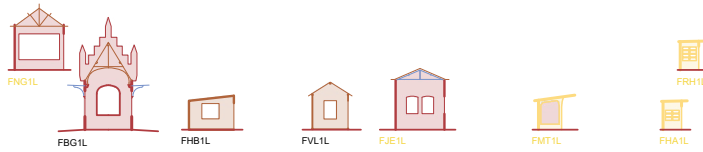
Fig. 3. - Évolution typo-chronologique des 102 abris durant la période 1835-1960.  
© Baptiste Drugmand, 2023.



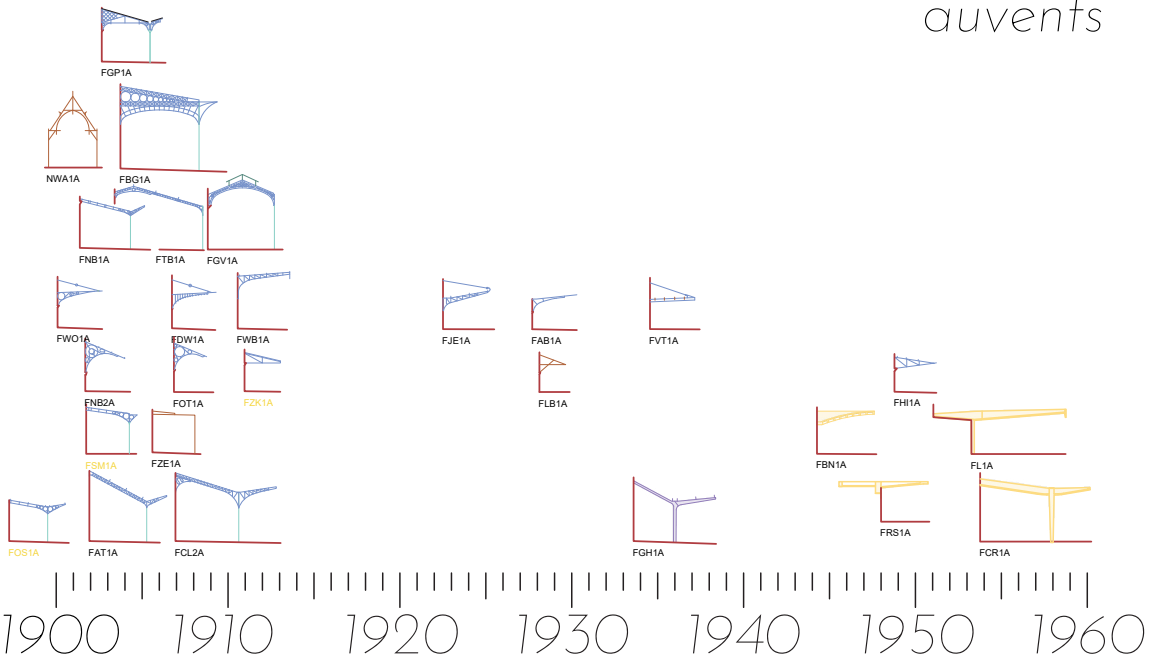
*galerias couvertes*



*abri-parapluies*



*loge-abris*

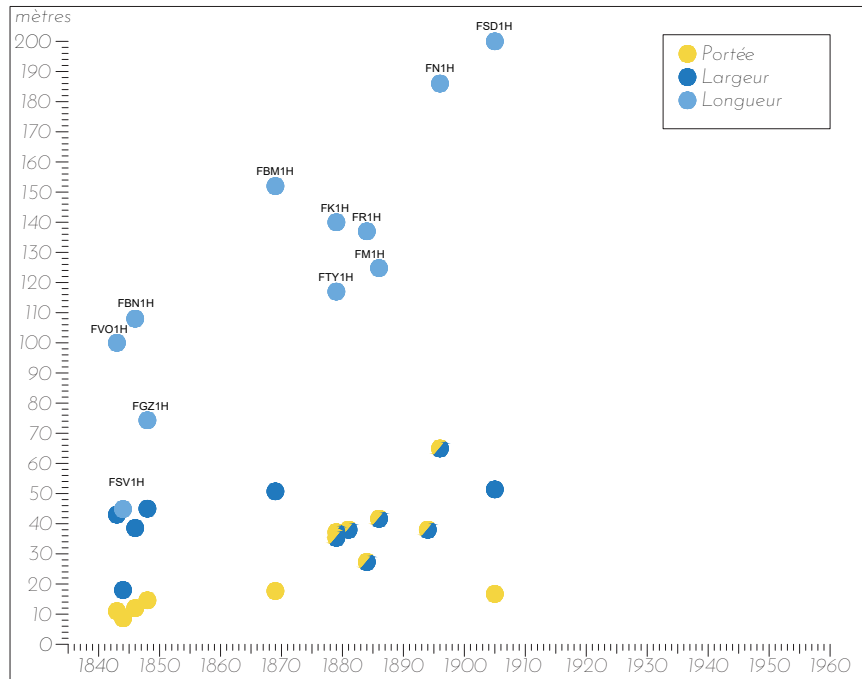


*auvents*

1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960

Fig. 4. - Évolution des largeurs (bleu foncé), portées (jaune) et longueurs (bleu clair) de 15 halles belges entre 1835 et 1960.

© Baptiste Drugmand, 2023.



### Charpentes avec fermes à deux versants de faible portée et pannes

La première génération de halles apparaît dès les premières gares urbaines construites dans les années 1840 par Auguste Payen (1801-1877) à **Ostende**, **Verviers-Ouest** et **Gand-Sud** (fig. 5) ou par François Coppens (1800-1873) à **Bruxelles-Nord** (fig. 6). Ces premières halles, illustrées dans *L'Atlas des chemins de fer de l'État* publié vers le début des années 1840 sous la direction de l'ingénieur A. Poncelet<sup>43</sup>,

Fig. 5. - Halle de Gand-Sud. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les voies à quai ont été raccourcies et le vaste espace couvert a été transformé en jardin exotique.

© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.



Fig. 6. - VANDER HECHT Guillaume (d'après le dessin de HEN-DRICKX Louis Henri), La gare du Nord, gravure publiée dans : HYMANS Henri et Paul, 1884, p. 132. Les proportions ne sont cependant pas fidèles aux planches présentées dans : PONCELET Jean-Nicolas-Antoine, s.d., pl. 18-19.



<sup>43</sup> PONCELET Jean-Nicolas-Antoine, s.d.

s'inscrivent dans la lignée des halles développées dans les puissances ferroviaires voisines. Les initiateurs semblent cependant rester dans une zone de confort avec des portées n'excédant pas 15 m. Les halles sont ainsi scindées en plusieurs nefs pour couvrir l'ensemble des voies à quais.

La halle d'**Ostende** en bois à deux nefs érigées entre 1840 et 1844 semble être une copie conforme de la halle romantique de la première gare d'Heidelberg en Allemagne, construite quatre ans plus tôt<sup>44</sup>. Les fermes des halles de **Verviers-Ouest** et **Gand-Sud** laissent, quant à elles, apparaître leur influence française. Elles sont dérivées des charpentes conçues par Camille Polonceau (1813-1859) pour équiper les halles de la Compagnie de chemins de fer de Versailles<sup>45</sup>. Si la charpente de Verviers reste peu connue en termes de matérialité, celle de Gand-Sud, seulement démolie vers 1930 est mieux connue en détail. Les arbalétriers en fer T plutôt qu'en bois ainsi que le dédoublement de la bielle divergent du modèle publié par Polonceau en 1840<sup>46</sup>. Enfin, la halle de **Bruxelles-Nord** construite vers 1846 emploie des fermes anglaises en treillis caractérisées par des barres diagonales disposées pour travailler en traction. Ce type de ferme avait déjà été mise en œuvre dans les halles des gares d'Euston construites par Charles Fox et celle de Birmingham Curzon Street construite par Robert Stephenson en 1838. Sa matérialité est malheureusement encore floue et ne permet pas d'affirmer s'il s'agit d'une charpente mixte en bois et fer ou entièrement métallique.

Avec ces quatre premières halles, Payen et Coppens amorcent le développement du fer dans les charpentes. De quoi avorter le développement de charpentes grande portée en bois lamellé pourtant effectives dans quelques gares étrangères, telles que la gare de Munich et sa halle de 28 m construite par Friedrich Bürklein en 1849 selon le système d'Emy, la halle de la gare de Hambourg Berlin de 1846 en lamellé vertical dérivé du système de Delorme ou encore, celle de King's Cross construite en 1851-52 par Lewis Cubitt<sup>47</sup>.

### *Charpentes avec fermes en arc et pannes*

L'utilisation d'un seul arc pour franchir l'ensemble des voies à quais marque le coup d'envoi des charpentes à grande portée. Une première typologie de halle sera généreusement diffusée dans dix grandes gares urbaines construites au cours de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, par exemple à Louvain (fig. 7). Les fermes, relativement simples, se composent d'un arc métallique de forte section assemblé par rivetage lancé par-dessus les voies et retombant le long de colonnes en fonte. Un tirant suspendu régulièrement par des tiges pendantes équilibre l'arc au niveau des reins afin de ne pas transmettre de poussées horizontales à ces colonnes. Ces tirants sont d'abord constitués d'une seule pièce avant d'être scindés pour faciliter le montage de la charpente<sup>48</sup>.

<sup>44</sup> KUBINSZKY Mihály, 1969, p. 121.

<sup>45</sup> Ces fermes économes en matière se caractérisent par deux arbalétriers précontraints par une bielle maintenue par deux tirants. L'entrait retroussé, dont la faible longueur ne nécessite pas de poinçon, s'assemble au raccord entre les bielles et les tirants.

<sup>46</sup> POLONCEAU Camille, 1840, p. 27-32.

<sup>47</sup> KUBINSZKY Mihály, 1969, p. 43.

<sup>48</sup> VIERENDEEL Arthur, 1902, p. 172.

Fig. 7.- Halle de Louvain dans les années 1950.

© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.



Cette typologie est vraisemblablement amorcée à la gare d'**Anvers-Est** en remplacement de la première halle de 1854. Si cette halle est fort mal connue, son transfert et remontage dans la nouvelle gare de Turnhout la révèle sous une version modifiée au travers des plans dressés en 1895 par Seulen<sup>49</sup> (fig. 8). Outre les fermes mentionnées « de réemploi », les plans ne mentionnent toutefois pas précisément les apports de Seulen qui concernent vraisemblablement le travail d'ornementation, la modification de la charpente du lanterneau, ainsi que les fermes d'extrémités avec rideaux vitrés. Le reste de la structure primaire – fermes, colonnes et entretoises –, trahie par une différence d'axe avec la travée projetée, semble bien provenir de la construction d'origine. La portée des arcs de 20,75 m n'est qu'un préambule de la portée des halles développées dans les autres gares : 36 et 37 m à **Courtrai** et **Tournai** en 1879, 38 m à **Oostende-Ville** en 1881 et autant à Bruxelles-Nord vers 1894. Ces charpentes présentent de multiples variantes comme l'emploi d'âme en treillis plutôt que pleine ou l'emploi de lunettes vitrées à Oostende-Ville.

Cette typologie de halle, maîtrisée et devenue commune, semble avoir nourri les premières réflexions d'Émile Janlet (1839-1918), chargé d'ériger une nouvelle gare à **Malines** (fig. 9). Les élévations décalquées des fermes de la halle de Tournai se retrouvent au stade de l'esquisse<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> A.S.N.C.B., Station de Turnhout, transfert avec modification de la gare couverte d'Anvers-Est, façade et coupe transversales, 2 février 1895.

<sup>50</sup> A.G.R., fonds architecte Émile Janlet, inventaire BE-A0510 / A 151, documents 46/A, 46/B et 46/C.

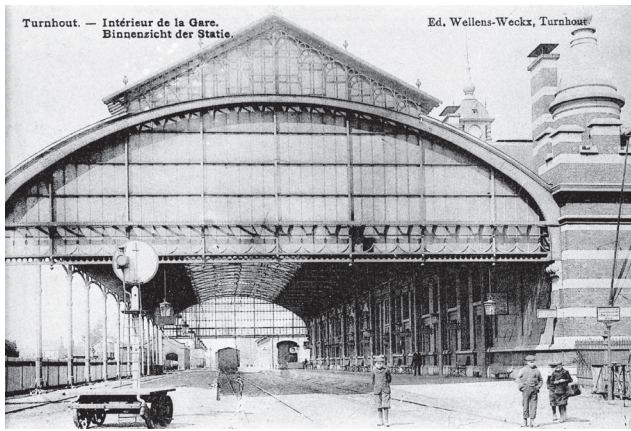


Fig. 8.- Ancienne halle d'Anvers-Est réadaptée et remontée à Turnhout.

© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.



Fig. 9.- Intérieur de la halle de Malines (photo non datée).

© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.

Le projet final s'inspire quant à lui du système de charpente sans tirant du hall de gare de Londres St-Pancras de William Henry Barlow qui, avec ses 74 m de portée, constituait à l'époque la plus grande portée. Pour éviter les tirants au-dessus des voies, les arcs ne retombent plus au sommet de colonnes en fonte, mais directement sur les fondations équilibrées par un tirant. Le bénéfice est double : les fragiles colonnes en fonte, vulnérables aux ruptures, sont bannies de l'immense structure tandis que le vaste espace est débarrassé des habituels tirants inesthétiques, régulièrement visés par la critique<sup>51</sup>. La halle de la gare de Malines, achevée en 1886, rehausse le record de portée des gares couvertes belges à 40 m.

Une autre proposition de fermes sans tirants peut être obtenue par la solidarité de l'arbalétrier avec le poteau des fermes. Les fondations des fermes, soumises à une force oblique, doivent être solidement ancrées. Bien que de telles fermes se retrouvent déjà utilisées à la Palmen Garten de Francfort en 1869, la littérature tend à insister sur les fermes de Henri de Dion qui en fera la promotion lors de l'exposition universelle de Paris en 1878<sup>52</sup>. Ce type de fermes sera perfectionné plus tard par l'ajout d'articulations aux faîtes et aux appuis de manière à présenter un double bénéfice : parer aux dilatations et concentrer les efforts en un point précis permettant de simplifier les calculs de dimensionnement<sup>53</sup>. Dans cette dernière configuration, ces fermes permettent de franchir des portées spectaculaires, comme le confirme leur utilisation pour la plus grande halle du monde à la gare de Broad Street à Philadelphia avec ses 91 m de portée<sup>54</sup>. C'est cette ferme articulée que l'ingénieur principal Clément Van Bogaert (1865-1937) adopte lorsqu'il réalise les plans de la nouvelle gare couverte d'**Anvers-Central**. Les fermes de 65 m de portée sont constituées d'arcs en caisson renforcés au niveau des reins par des tympanes et articulés par des rotules.

<sup>51</sup> VIERENDEEL Arthur, 1902, p. 190.

<sup>52</sup> *Idem*, p. 152.

<sup>53</sup> DENFER Jules, 1894, p. 273.

<sup>54</sup> MEEKS Carroll Louis Vanderslice, 1975, p. 88.

Bien que la construction de halles perdure jusqu'à la Première Guerre mondiale, la vaste halle **d'Anvers-Central** (1898) marque une époque charnière. Les halles de Gand-Sud (vers 1911), Ostende (1913) et même le cas particulier de la halle de la gare marchandise de Bruxelles-Tour & Taxis se détournent de la doctrine de l'unique nef pour suivre un schéma rappelant les premières halles du début du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette tendance s'observe aussi bien en Belgique que dans le reste du monde. La halle de la nouvelle gare de **Ostende-Quai**, inaugurée en 1913 et dont les plans sont déjà dressés en 1905 par l'architecte principal P. J. Otten, illustre pleinement la nouvelle tendance. La halle est dérivée du modèle économique inventé par Lincoln Bush aux États-Unis au début du XX<sup>e</sup> siècle<sup>55</sup>. La charpente divisée en trois nefs de seulement 16,5 m de portée est d'autant plus apte à s'adapter à la courbure et les longueurs inégales des voies tandis que les appuis de la charpente placés dans l'entre-voie libèrent les quais des descentes de charge. Les deux nefs latérales à trois articulations s'inscrivent dans le sillon de la halle d'Anvers tandis que la nef centrale est formée par des éléments en porte-à-faux solidaires des fermes latérales. Les poussées latérales générées aux pieds des fermes sont équilibrées au niveau des fondations par des tirants.

La Première Guerre mondiale met un terme à l'évolution des halles. Si le concept est relancé en Europe pour reconstruire les gares dévastées, notamment dans les gares françaises de Cherbourg Maritime, Le Havre ou Reims, la renaissance échoue en Belgique. La seule halle éradiquée pendant la Première Guerre mondiale (à Ostende Maritime) ne sera pas reconstruite. La relance du projet de la Jonction Nord-Midi est bien l'occasion pour Victor Bourgeois (projet de gare centrale, 1931)<sup>56</sup> et François Langerart (projet de la gare de Bruxelles-Midi en 1936)<sup>57</sup> de proposer des halles en béton, mais les projets ne dépassent pas le stade de la proposition.

### *Charpentes stylistiques avec fermes et pannes*

Des critères stylistiques peuvent également orienter le choix d'une typologie de charpente plutôt qu'une autre. À l'occasion de la création de la nouvelle gare de **Bruxelles-Midi** inaugurée en 1869, A. Payen s'écarte de la tendance des grandes portées en concevant une halle divisée en trois nefs dont celle du milieu atteint 18 m de portée seulement (fig. 10). Cette charpente, publiée dans *La construction architecturale en fonte, fer et acier* d'Arthur Vierendeel, est louée pour sa clarté visuelle et son esthétique constructive : *C'est simple, élégant, sans prétention aucune et cependant d'une haute valeur architecturale*<sup>58</sup>.

Payen semble s'inspirer de la charpente de la piscine Diana de Vienne (1841-1843) qui, comme celle de plusieurs bâtiments prestigieux de l'époque tels que les halles de Paris, est issue de la transposition en version métallique des fermes en bois de grande portée perfectionnées par Ardant en 1840. Ces fermes se composent de deux arbalétriers droits

<sup>55</sup> MEEKS Carroll Louis Vanderslice, 1975, p. 122.

<sup>56</sup> BOURGEOIS Victor, FLOUQUET Pierre-Louis, 1952, p. 46.

<sup>57</sup> « Concours public d'architecture et d'urbanisme (...) », 1938, p. 33.

<sup>58</sup> VIERENDEEL Arthur, 1902, p. 133.

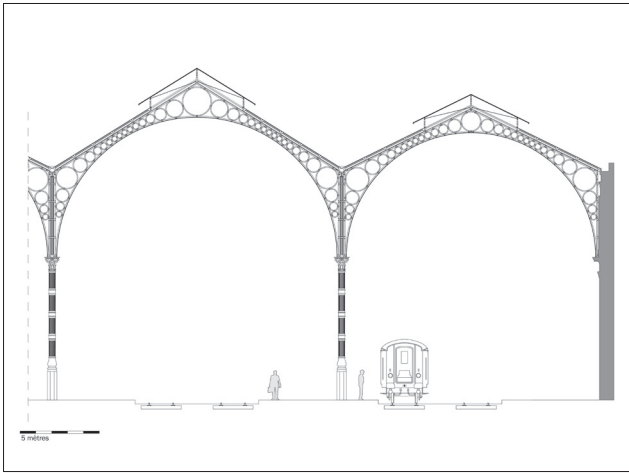


Fig. 10.- Coupe transversale de la halle de Bruxelles-Midi.  
© Baptiste Drugmand, 2021 (d'après VIERENDEEL Arthur, 1902, pl. 27).

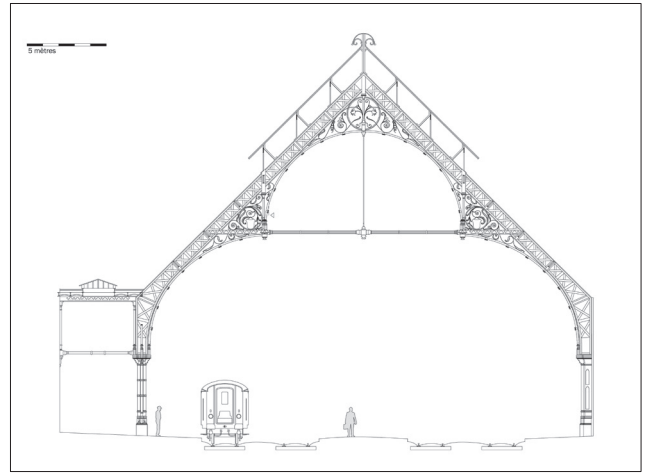


Fig. 11.- Coupe transversale de la halle de Bruges.  
© Baptiste Drugmand, 2021 (d'après VIERENDEEL Arthur, 1902, pl. 71).

rigidifiés à un arc en plein cintre sous-jacent. La halle de Bruxelles-Midi se distingue du modèle d'Ardant par les arbalétriers non tangents à l'arc ; un treillis de cerceau de rayon variable assure la solidarité entre les deux. Les entretoises adoptent le même langage. Pour éviter les tirants, Payen contrebuta les poussées latérales des arcs par des contreforts extérieurs.

Camoufler la structure des halles en charpentes médiévales est une pratique déjà utilisée par Isambard Kingdom Brunel en 1841 pour la célèbre halle de la gare de Temple Meads (1839-1841). Les arbalétriers continus depuis les bas-côtés sont maquillés en fermes *Hammer-beam* avec des proportions invraisemblables. Une situation tout autant surprenante est amenée par Joseph Schadde chargé d'ériger la nouvelle gare néo-gothique de **Bruges** (1886). Seules quatre voies et deux quais sont couverts par la halle, ce qui limite la portée demandée au regard des autres gares urbaines. Le tracé des voies en courbes à travers le centre historique n'aurait de toute manière pas permis plus d'audace en termes de portée. La charpente métallique est composée de fermes sur colonnes formées de deux arbalétriers liés par un entrait retroussé. Schadde s'inspire vraisemblablement de la charpente de l'abbaye de La Biloque à Gand pour lui donner un tout autre aspect formel ; un arc trilobé non structurel réalisé avec une paire de tubes courbés habillé la charpente. La lisibilité du système constructif est même falsifiée ; les tiges pendantes soutenant l'entrait sont dissimulées dans une colonnette en fonte laissant croire à un élément en compression (fig. 11).

Schadde sera évincé du projet avant même l'achèvement des travaux : des plans signés par Henri Beyaert et F.J. Seulen en 1884 dans l'objectif d'achever la halle attestent son remplacement<sup>59</sup>. Le projet initial est retravaillé en amplifiant le lanterneau et en érigeant deux fermes d'extrémités avec écrans vitrés d'une toute autre typologie, conjuguant un arc avec des arbalétriers droits.

<sup>59</sup> A.S.N.C.B., Station de Bruges, achèvement de la gare couverte, coupe verticale de l'un des nouveaux pignons à construire et d'une partie de la charpente existante, 5 avril 1884.



Fig. 12. - Abris-parapluie de Binche.  
© Baptiste Drugmand, 2020.

## Les abris-parapluies<sup>60</sup>

Vingt-et-un abris-parapluies dont cinq abris-types ont pu être rassemblés dans la typo-chronologie. Apprécies pour leur bon rapport entre l'emprise au sol, la performance de couverture et leur prix, ces abris monopolisent l'ensemble des gares de correspondance depuis plus d'un siècle. Leur forme primaire si caractéristique est forgée par la contrainte de minimisation de l'emprise au sol, donnant aux béquilles leur forme à deux bras en porte-à-faux sur poteau central. La présence d'un escalier d'accès dans l'axe du quai ou une fréquentation peu élevée peut éventuellement justifier le dédoublement de la file de poteaux centraux. Contrairement aux halles, les portées sont limitées par des largeurs de quais peu fluctuantes. Les typologies se distinguent principalement suivant la matérialité des charpentes. Si le fer puis l'acier constituent les matériaux de prédilection de ces abris, l'évolution est régulièrement ponctuée d'abris en bois provisoires, avant d'être concurrencée par des structures en béton vers le milieu du XX<sup>e</sup> siècle.

La date d'apparition des premiers abris-parapluies en Belgique est obscure. Flamache, Huberti et Stevart mentionnent déjà de tels abris en 1889 comme étant typiquement français<sup>61</sup>. L'iconographie postale atteste bien la présence d'abris-parapluies dans les gares belges construites par la Compagnie du chemin de fer du Nord sans en révéler leur date de construction. La période postérieure à 1900, marquée par le déclin des halles, est propice au développement massif d'abris-parapluies. Ils s'établissent sur les quais des gares de correspondance nouvellement équipées de couloirs d'accès sous voies ou s'implantent dans le prolongement des halles existantes devenues trop courtes pour supporter le développement du trafic ferroviaire.

### *Charpente métallique avec réseau hiérarchisé de poutres sur poteaux*

L'abri implanté sur le quai intermédiaire de la gare de **Jette** récemment restauré semble être l'abri-parapluie belge le plus ancien encore existant. Les plans de l'édifice de la gare, dressés par Franz Seulen en 1886, n'en font néanmoins pas mention. La charpente primaire, constituée de deux poutres longitudinales en treillis intersectées régulièrement par des poutres transversales identiques, repose sur deux files de poteaux.

### *Charpentes métalliques à béquilles et pannes*

Ces charpentes se caractérisent par l'emploi de béquilles (poteaux supportant deux bras en porte-à-faux) supportant des cours de pannes. Le chéneau central est généralement encadré de deux cours de pannes ou soutenu par une poutre longitudinale de forte section reposant aux extrémités sur des consoles. La typologie s'annonce déjà à travers les abris de Bruges et **Binche** dont les plans ont été dressés en 1906 (fig. 12). La même année, Clément Van Bogaert signe les plans des abris-parapluies toujours existants d'**Alost** (fig. 13). Ces abris,

<sup>60</sup> Abris développés sur la longueur des quais et complètement ouverts vers les voies.

<sup>61</sup> FLAMACHE A., HUBERTI A., STEVART A., 1889, p. 250.



Fig. 13.- Abris-parapluie d'Alost.  
© Baptiste Drugmand, 2020.



Fig. 14.- Abris-parapluie de Gand-saint-Pierre (photo non datée).  
© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.

constitués de béquilles d'une seule pièce à inertie variable assemblées par rivetage, s'apparentent déjà aux abris construits dans les années 1910 et 1920 notamment à **Roulers, Vilvoorde, Namur, Charleroi-Sud, Mons, Gand-Saint-Pierre** ou **Schaerbeek**. Le projet de construction de ces deux derniers, interrompu par la Première Guerre mondiale, est prolongé jusqu'à la fin des années 1920. Ces abris possèdent chacun leurs propres caractéristiques. On observe notamment des béquilles avec âme en treillis à **Alost, Roulers, Namur** et **Mons** tandis qu'elles le sont en tôle pleine perforée à **Vilvoorde, Charleroi-Sud, Gand-Saint-Pierre**<sup>62</sup> (fig. 14) et **Schaerbeek**.

Les années 1930 correspondent à l'affirmation et le déploiement de plusieurs abris-types réutilisant les modèles du début du XX<sup>e</sup> siècle. Un abri-type sur poteaux de faible portée dont les bras sont soutenus par des consoles rivetées est construit dans bon nombre de gares de correspondance dont Ingelmunster et **Tielt** en 1934 ou **Landen** (fig. 15). Un autre abri-type, avec béquille d'une seule pièce assemblée à inertie variable est érigé à **Marloie, Luttre** ou encore **Pepinster**. L'introduction progressive de la soudure à partir de 1933 dont les économies de matière sont vantées dans la revue *L'Ossature métallique* ne modifie guère les typologies<sup>63</sup>.

L'ajout successif de techniques sur les quais après la Deuxième Guerre mondiale est l'occasion de renouveler la conception d'un abri-type dans les nouvelles gares électrifiées. L'égouttage, les nouvelles techniques de sonorisation et l'éclairage, autrefois assuré par des réverbères, sont désormais intégrés dans l'abri. Ces techniques sont dissimulées dans des béquilles soudées en caisson ou derrière un faux plafond. De tels abris sont déjà présents dans les gares de **Charleroi-Sud** ou **Ciney** dans les années 1950.

<sup>62</sup> Les abris de Gand-Saint-Pierre sont aujourd'hui en cours de démolition.

<sup>63</sup> « Les constructions soudées à la Société nationale des Chemins de Fer belges », 1940, p. 1-14.

Fig. 15.- Abri-parapluie de Landen (photo non datée).

© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.



### *Les abris-parapluies en bois*

Les abris-parapluies en bois appartiennent généralement au champ des constructions provisoires éphémères (fig. 16). Les plans des édifices en bois de la gare de **Zeebrugge**, mentionnés comme « provisoires », sont dressés en 1907. L'ensemble comprend notamment un abri-parapluie dont les fondations en bois sont ancrées à même le sol. L'architecte A. Desmet réitère la typologie à **Maldegem** d'après les plans dressés en 1924. Ces deux abris-parapluies à pannes suivent le même système constructif : les pannes reposent sur des béquilles formées de deux poteaux supportant une poutre horizontale dont les extrémités sont en porte-à-faux. À Maldegem, cette poutre est surmontée de deux arbalétriers. Des liens de contreventement rigidifient les angles au droit des poteaux.



Fig. 16.- Abri-parapluie provisoire en bois de Waregem (photo non datée).

© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.

Fig. 17.- Abris-parapluie et auvent de Bruxelles-Nord, peu après leur construction vers la fin des années 1950 ou au début des années 1960.  
© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.



### *Les abris-parapluies en béton*

Le tournant des années 1950 est animé par l'introduction ponctuelle d'abris-parapluies en béton. Ces abris-parapluies n'obtiendront cependant jamais la légèreté et la fluidité des élégants abris-parapluies en béton obtenus aux Pays-Bas, en Suisse ou en Italie. La technique des voiles de béton en ferro-ciment comme utilisés à Innsbruck (1959)<sup>64</sup> n'aura pas de débouché en Belgique. Les abris-parapluies de **Tongres**, Grammont et Lokeren constitués de deux pans relevés de toitures en béton ancrés sur une poutre centrale massive reposant régulièrement sur des piliers sont d'aspect trapu et massif. Seuls les abris-parapluies de Bruxelles-Nord, utilisant la technique des béquilles reliées par des nervures, parviennent à rendre une silhouette élégante, la charpente en béton étant dissimulée derrière un faux-plafond (fig. 17). Ces quelques tentatives d'après-guerre ne seront pas vraiment renouvelées. Le faible niveau de préfabrication et la météo imprévisible auraient-ils découragé les projets postérieurs ?

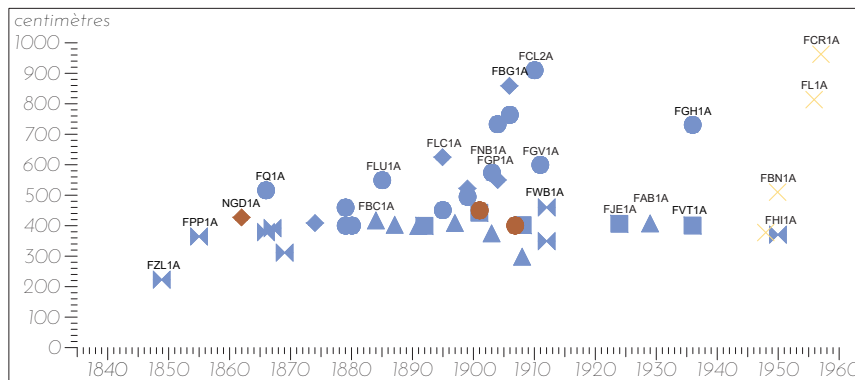
### **Les auvents**

Avec plus de 500 exemplaires recensés dans l'inventaire, les auvents sont profondément ancrés dans le paysage ferroviaire belge. Leur rôle consiste à protéger la portion de quai située entre les salles d'attente et les voitures à voyageurs. Cette protection de base et efficace leur a valu une forte employabilité dans l'ensemble des gares durant toute la

<sup>64</sup> KUBINSZKY Mihály, 1969, p. 57.

Fig. 18.- Évolution des largeurs d'auvents de 1835 à 1960 suivant 45 auvents issus du corpus.

© Baptiste Drugmand, 2023.



- Charpente à pannes avec arbalétriers sur colonnes
- △ Charpente à pannes avec demi-fermes à liens en porte-à-faux
- Charpente à pannes avec demi-fermes suspendues en porte-à-faux
- × Charpente en béton
- ⊗ Charpente à pannes avec demi-fermes en treillis / demi-fermes avec bielle et tirant
- ◇ Autres charpentes sur colonnes

Métal  
Bois  
Béton

période envisagée et ce, aussi bien aux chemins de fer de l'État que pour les concessionnaires. La typo-chronologie forte de quarante-cinq cas présente toutefois des lacunes. Bien que la présence d'auvents soit déjà supposée dès le début des années 1840<sup>65</sup>, la zone d'ombre persistante sur les premières typologies n'a pas permis d'intégrer de cas avant la fin des années 1840. En outre, les faibles sources graphiques concernant les auvents antérieurs à 1870, en grande partie disparus, ne permettent pas de refléter toute l'hétérogénéité des constructions de cette période. À l'inverse, la période 1880 à 1960 est quant à elle beaucoup mieux représentée grâce à la prolifération des projets architecturaux et par le foisonnement des sources disponibles. La multitude de typologies se superposant chronologiquement justifie la subdivision de cette catégorie d'abri en cinq typologies principales.

Avant de plonger plus précisément dans chacune d'elles, un aperçu global de l'évolution des portées des différentes charpentes est proposé (fig. 18). Après une période d'évolution, les portées des auvents en porte-à-faux semblent se stabiliser dès les années 1860 aux alentours de 4 m, coïncidant avec la largeur de quais des gares peu fréquentées. À l'inverse, les auvents sur colonnes maintiennent la progression des portées au-delà de 1870 et s'attribuent dès lors les larges quais des gares de correspondance. Après l'accalmie de l'entre-deux-guerres, les nouvelles typologies en béton renouvellent cette progression des largeurs au-delà de 7 m dans les grandes gares urbaines.

#### *Charpentes à pannes avec demi-fermes en treillis / demi-fermes avec bielle et tirant*

Deux auvents antérieurs à 1860 ayant pu être pris en compte s'apparentent à cette typologie de charpente. L'auvent de **Poperinge** (vers 1855, agrandi en 1909 et 1924) (fig. 19) et celui de **Londerzeel** (années 1840 ou début 1850), toujours existants, présentent une

Fig. 19.- Auvent de Poperinge.

© Baptiste Drugmand, 2022.



<sup>65</sup> VERHAEGEN Dominique, 1976, p. 103.



Fig. 20.- Auvent d'Esneux.  
© Baptiste Drugmand, 2020.



Fig. 21.- Auvent de Heist-sur-Mer.  
© Baptiste Drugmand, 2022.

charpente à demi-ferme avec bielle et tirant. La portée sensiblement plus importante à Poperinge (3,16 m contre 2,25 m à Londerzeel) a nécessité l'ajout de colonnes pour soutenir l'extrémité des demi-fermes<sup>66</sup>. Cette typologie ancienne semble être rapidement substituée dès les années 1860 par des demi-fermes en treillis généreusement mises en œuvre notamment par les chemins de fer de l'ouest de la Belgique, la Grande compagnie du Luxembourg ou encore, la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg. Les demi-fermes en treillis se distinguent par la disposition des barres diagonales travaillant tantôt en compression, tantôt en traction. L'emploi des demi-fermes en treillis permet déjà d'allonger significativement les portées en porte-à-faux : 3,1 m à **Nieuport-ville** vers 1869, 3,8 m à **Esneux** vers 1866 (fig. 20) et 3,9 m à **Gouvy** vers 1867. Cette dernière portée, trop ambitieuse, nécessite l'ajout de colonnes peu après la construction de l'auvent. La typologie se raréfie après 1870. Elle réapparaît toutefois en 1912 au travers d'un abri-type des chemins de fer de l'État belge destiné aux haltes (notamment à **Zeveneken**) et encore en 1950 à **Heist-sur-Mer** (fig. 21).

#### *Charpentes à pannes avec demi-fermes sur colonnes*

Cette typologie est généreusement entreprise dans les années 1870. Dans la grande majorité des cas, les demi-fermes sont simplifiées et se réduisent à de simples arbalétriers ancrés dans la façade et reposant sur des colonnes. La panne sablière, généralement de plus forte section, joue également le rôle d'entretoise et soutient le chéneau ou même parfois le pied des arbalétriers intermédiaires. L'évolution de ces auvents se succède en trois étapes s'accompagnant, pour chacune d'elle, d'un rehaussement de la largeur totale. Dans un premier temps, les arbalétriers et sablières sont constitués d'un simple profilé laminé (**Niel**, vers 1879). Ces profilés sont rigidifiés par un arc sous-jacent à **Rivage** (1885) (fig. 22) tandis que des consoles renforcent l'assemblage avec la colonne à **Leupegem** (1880). À **Zeebruges** (1907), l'auvent provisoire en bois réutilise ce même modèle. Les largeurs de

<sup>66</sup> DRUGMAND Baptiste, 2023, p. 10.



Fig. 22.- Auvent de Rivage.  
© Baptiste Drugmand, 2020.



Fig. 23.- Auvent de Quiévrain.  
© Baptiste Drugmand, 2020.

Fig. 24.- Auvent d'Erquelinnes.  
© Baptiste Drugmand, 2020.



Fig. 25.- Auvent d'Ath.  
© Baptiste Drugmand, 2020.



ces quatre abris n'excèdent pas 4,20 m. Dans un second temps, l'emploi d'arbalétriers assemblés de forte section permet d'augmenter significativement les portées. La tendance semble amorcée avec l'auvent de la gare frontière de **Quiévrain** qui, selon une étude locale pourrait dater de 1866<sup>67</sup>. Les arbalétriers et sablières en treillis autorisent déjà une largeur de 5,17 m selon un entraxe de 6,13 m (fig. 23). Ce premier exemple est suivi en 1881 par celui de **Virton-Saint-Mard**, en 1895 par celui de **Furnes** dessiné par Wisselez, en 1888 par celui de **Pepinster** ou encore, en 1906 par celui d'**Etterbeek** conçu par Otten et caractérisé par sa toiture à deux versants. Dans un troisième temps, la charpente de l'auvent est prolongée au-delà des points d'appuis et du chéneau par des bras relevés. La largeur de l'auvent se trouve davantage augmentée tandis que les bords de quais sont libérés des descentes de charge. La typologie avec versant relevé est utilisée par la Compagnie du chemin de fer du Nord, notamment aux gares d'Erquelinnes (fig. 24), Quévry et Frameries. Les auvents en appentis avec auvent relevé se retrouvent aux chemins de fer de l'État belge entre la fin des années 1890 et 1914, notamment à **Olsen**, **Ath** (restauré en 2016) (fig. 25) ou **Châtelet** avec une largeur de 9,12 m. Cette typologie est renouvelée après la Seconde Guerre mondiale à **Saint-Ghislain** vers 1938 en version soudée avec substitution des colonnes par un poteau à large aile.

Plus rarement les arbalétriers sont intégrés dans un système de demi-fermes plus complexes. C'est notamment le cas à **Ciney** (1895), **Liège-Palais** (1904) ou **Binche** (1906).

#### *Charpentes à pannes avec demi-fermes à liens en porte-à-faux*

Avec plus de 250 exemplaires mis en évidence dans l'inventaire, ces charpentes sont encore aujourd'hui fortement ancrées dans le paysage ferroviaire belge. Si les photographies anciennes montrent déjà l'usage de telles charpentes sous une forme primaire en bois dès les

<sup>67</sup> DIEU Baudouin, VILAIN Marcel, LEMAL Pierre, CORNU Eric, 2017, p. 78.



Fig. 26.- Auvent de Pouloseur.  
© Baptiste Drugmand, 2020.



Fig. 27.- Auvent de Jurbise.  
© Baptiste Drugmand, 2020.

années 1850, la typologie ne renforce sa présence qu'à partir de 1880. Force est de constater que deux auvents-types représentent à eux seuls 175 exemplaires, complétés par une multitude de variantes. Le premier, représenté ici par l'auvent de **Pouloseur** (fig. 26), a été diffusé par les chemins de fer de l'État dans les années 1880 et 1890. Il est constitué de demi-fermes dont les arbalétriers sont maintenus par des liens courbes rigidifiés par des cercles de rayon variable. Ces demi-fermes ainsi obtenues nécessitent un robuste ancrage dans la maçonnerie au niveau du faite et reposent généralement à la base sur des corbeaux en pierre. Au-delà de cet abri-type, le rayonnement de la typologie est beaucoup plus vaste et se décline en nombreuses variantes. Certains architectes en charge des bâtiments dans les différents groupes du service des voies et travaux des chemins de fer de l'État tels que E. J. Robert<sup>68</sup>, P. Stasino<sup>69</sup> ou E. N. J. Wérotte<sup>70</sup> rompent la monotonie du plan-type en s'écartant des dimensions standard ou en substituant les cercles par un remplissage décoratif tel qu'à **Oostakker**, **Nieuport-Bain** ou **Jemeppe-sur-Sambre**. La typologie est également utilisée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées Joniaux et Mailliet pour la gare de **Bruxelles chaussée de Louvain**. Des auvents similaires se retrouvent accolés aux anciens bâtiments des recettes concédés, mais leur attribuer une paternité est ardu. L'exemple de l'auvent de Zingem, seulement ajouté en 1890 sur le bâtiment initialement construit en 1857 par la société concessionnaire Hainaut-Flandre, conforte l'hypothèse que la plupart de ces structures ont été construites après la reprise des concessions par les chemins de fer de l'État belge.

Le second auvent-type trouve son origine dans les anciennes charpentes en bois avec écharpe en ciseaux. Les demi-fermes sont constituées d'un arbalétrier soutenu par une paire de contre-fiches disposées en ciseaux, comme à Jurbise (fig. 27). Un troisième lien relie généralement

<sup>68</sup> Entré aux chemins de fer le 1<sup>er</sup> janvier 1873, il est sous-chef de section de 1<sup>ère</sup> classe à Namur (M.C.F., 1885 et 1890).

<sup>69</sup> Entré aux chemins de fer le 15 décembre 1870, il est chef de section de 2<sup>e</sup> classe (M.C.F., 1885), puis chef de section de 1<sup>ère</sup> classe (M.C.F., 1890 et 1900).

<sup>70</sup> Entré aux chemins de fer le 20 mars 1879, il est sous-chef de section de 1<sup>ère</sup> classe (M.C.F., 1885, 1890 et 1900).

l'intersection des contrefiches au faîte. Toujours attribué aux chemins de fer de l'État, cet auvent-type est diffusé en une centaine d'exemplaires entre la moitié des années 1880 et 1910. L'architecte F. J. Seulen<sup>71</sup> utilise notamment l'auvent-type en 1897 aux gares de Zèle et **Lede**. L'architecte E. Depret<sup>72</sup> le ressort une dernière fois des cartons au début des années 1920 lors de la reconstruction du bâtiment de Boussu-Centre<sup>73</sup>. Une fois de plus, les architectes des différents groupes prennent la latitude de composer l'habillage décoratif en fer forgé ou de faire varier certaines dimensions.

Épinglons encore quelques auvents raliés à cette typologie, mais divergeant des deux typologies précitées. Les demi-fermes de l'auvent de **Oostkamp**, conçu en 1887 par H. J. Fouquet<sup>74</sup>, se caractérisent par l'ajout d'un demi-entrait retroussé maintenu par une console. L'arbalétrier s'assemble sur le demi-entrait et est renforcé par une jambette. La typologie est reprise dans les années 1890 dans la province du Luxembourg, notamment à Bastogne-Sud et Neufchâteau. Le petit bâtiment de halte de **Belsele**, agrandi en 1929 par A. Desmet, présente un petit auvent en bois de 2,35 m de portée. Les demi-fermes employées sont constituées d'un arbalétrier assemblé en pied sur un demi-entrait et soutenu par une contrefiche.

#### *Charpentes à pannes avec demi-fermes suspendues en porte-à-faux*

La fin du XIX<sup>e</sup> siècle se caractérise par l'émergence de nouvelles formes élégantes caractéristiques d'une esthétique constructive créative. Les formes des auvents se renouvellent grâce à l'utilisation de tirants suspendant l'extrémité des demi-fermes. Cette reprise de charge supplémentaire n'est en réalité pas mise à profit pour augmenter les portées, mais plutôt pour alléger l'aspect des constructions. F. J. Seulen annonce déjà la technique à l'auvent de **Jette** en 1892 (fig. 28). Les demi-fermes sont constituées d'un demi-entrait suspendu sur lequel repose l'arbalétrier. Une petite console rigidifie l'angle formé par le demi-entrait avec la façade. Ce n'est que quelques années plus tard que l'avantage des tirants est véritablement mis à profit au travers d'élégants auvents à versant relevé ramenant l'égout vers la façade. C'est sans surprise contre l'édifice Art nouveau de **Saint-Denis-Westrem** dessiné par E. N. J. Wérotte en 1907 que l'on retrouve un splendide exemple d'auvent relevé suspendu. Les auvents conçus dans les années 1920 dans le contexte de reconstruction d'après-guerre ne dépassent généralement pas le stade du projet. C'est notamment le cas de l'auvent de la gare de **Nijlen**, dont les plans sont dressés en 1924 par P. J. Rooms<sup>75</sup>, faisant provisoirement fonction d'architecte. Les fermes distantes selon un entraxe remarquable de 8,6 m sont composées d'un bras en treillis encastré dans la façade et suspendu à leur extrémité par un tirant.

<sup>71</sup> Entré aux chemins de fer le 29 décembre 1868, il est chef de section de 1<sup>ère</sup> classe (M.C.F., 1885 et 1890) puis, chef de section principal (M.C.F., 1900).

<sup>72</sup> Entré aux chemins de fer le 22 janvier 1912, il est architecte principal de 2<sup>e</sup> classe avec diplôme universitaire (S.N.C.B., 1928).

<sup>73</sup> Aujourd'hui renommé « Boussu ».

<sup>74</sup> Entré aux chemins de fer le 10 janvier 1841, il est chef de section principal (architecte à titre personnel) (M.C.F., 1885 et de 1890).

<sup>75</sup> Il est chef de bureau principal de dessin (S.N.C.B., 1928).

Fig. 28.- Auvent de Jette.  
© Baptiste Drugmand, 2020.



L'auvent de la gare de **Wetteren** remplacé à l'occasion de la modernisation du bâtiment des recettes en 1936 recourt à la même typologie. Les demi-fermes supportant des cours de pannes en bois sont cette fois constituées de simples poutrelles encastées dans la façade et suspendues à l'extrémité.

#### *Charpentes en béton*

L'arrivée des gares modernistes après la Deuxième Guerre mondiale constitue un terrain fertile pour l'élaboration d'auvents en béton qui rompent avec les techniques de charpenterie traditionnelles ; l'auvent n'est plus une construction ancrée sur la façade mais devient une excroissance de l'ossature du bâtiment. Des coupes de l'auvent du bâtiment des recettes d'**Aarschot**, dressées en 1948 par Courtois, révèlent le fonctionnement structurel. L'ossature est formée par le prolongement des poutres intérieures en porte-à-faux sur 3,78 m. L'importante flexion résultante dans les poutres en porte-à-faux et au niveau de l'appui est reprise en traction dans la membrure supérieure par une série d'armatures courant depuis l'extrémité de l'auvent jusqu'à différents points d'ancrage dans la structure intérieure du bâtiment. Un voile de béton de 9 cm d'épaisseur aligné aux membrures inférieures de l'ossature assure le couvrement (fig. 29). L'exemple majeur de cette typologie d'auvent est sans contexte celui de la gare de **Liège-Guillemins** dont les plans sont dressés en 1956 par le groupe EGAU. La portée des auvents en porte-à-faux se prolonge au-delà de 8 m ! L'auvent de **Bruxelles-Nord** de 5,37 m de portée variable recourt au même système mais se distingue par l'emploi de nervures rapprochées courant entre les poutres primaires en porte-à-faux. La finition du couvrement est quant à elle assurée par un faux plafond.



Fig. 29.- Auvent d'Aarschot (photo non datée).  
© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.



Fig. 30.- Auvent de Charleroi-Sud (photo réalisée entre 1958 et 1975). La deuxième halle est visible à l'arrière-plan.  
© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.

À la suite de la démolition de la halle de **Charleroi-Sud** en 1958, l'ingénieur Vermander est chargé d'établir un nouvel auvent de 9,6 m de large contre la façade du bâtiment des recettes de 1874. L'importante portée nécessaire et l'impossibilité d'ancrer un auvent en porte-à-faux dans la structure ancienne du bâtiment oriente la conception d'un auvent sur colonnes. Selon les plans de la première phase d'exécution, l'ossature de l'auvent est constituée de trois longrines longitudinales de 44,9 et 20,88 m reposant sur 16 piliers. Trente-et-une poutres transversales ancrées dans la façade prennent appui sur la longrine au droit des piliers ou de manière intermédiaire et se prolongent vers les voies en porte-à-faux (fig. 30).

#### Autres charpentes

Fig. 31.- Auvent de Godinne.  
© Baptiste Drugmand, 2020.



Deux typologies d'auvents notables s'éclipsent du giron des demi-fermes à pannes. La première, à chevrons formant fermes, est instaurée grâce à l'exploitation de lignes belges par la Compagnie du chemin de fer du Nord. Un premier abri-type, diffusé le long de la ligne Namur-Givet notamment à la gare de **Godinne** (fig. 31), se caractérise par une charpente en bois sur colonnes en fonte. Des chevrons de faible entraxe encastés dans la façade reposent sur des sablières en bois et se prolongent en saillie vers les voies. L'originalité constructive des sablières mérite de s'y attarder : elles sont constituées d'une membrure supérieure droite et d'un arc sous-jacent moisant un treillis de lattes de bois. L'arc quant à lui formé de quatre lames juxtaposées, courbées et clouées, n'est pas sans rappeler le système d'arc lamellé mis en œuvre par Amand-Rose Emy (1771-1851) en 1825<sup>76</sup>. La compagnie renouvelle cette typologie dans les années 1870 avec un nouvel auvent-type intégralement métallique. Un exemplaire, toutefois fortement remodelé en 2009, est toujours existant à **Thuin**. La seconde typologie de charpente, présente notamment à **Uccle-Stalle**, se caractérise par un réseau hiérarchisé de poutrelles métalliques reposant sur des colonnes

<sup>76</sup> HOFFSUMMER Patrick (éd.), 2009, p. 257 ; VANDENABEELE Louis, 2018, p. 239.



Fig. 32.- Auvent d'Uccle-Stalle.  
© Baptiste Drugmand, 2023.

en fonte<sup>77</sup>. Les angles formés par l'ossature de la charpente et les colonnes sont rigidifiés par des consoles (fig. 32). Pas moins de 50 abris sont assimilés à cette typologie principalement érigée pour les chemins de fer de l'État belge.

### **Les loges-abris**

*Dans le but d'éviter la traversée des voies au moment du passage des trains, on dispose presque toujours, en face du bâtiment principal, un abri sous lequel les voyageurs peuvent attendre l'arrivée du train qui doit les emmener<sup>78</sup>.*

Ces constructions si chères aux quais en vis-à-vis des bâtiments des recettes se présentent comme des cas particuliers. Les limites de l'espace couvert, d'habitude évanescentes pour les auvents, halles et abri-parapluies, sont ici généralement enveloppées d'une maçonnerie. L'intention était logiquement de renforcer la protection contre le vent pour les voyageurs autorisés à accéder au quai quelques minutes avant l'arrivée du train afin d'éviter les accidents lors de la traversée<sup>79</sup>. Ces petites constructions sont généralement aménagées avec des bancs en bois disposés le long des parois. Les dix loges-abris intégrées dans la typo-chronologie ne remontent pas au-delà des années 1870, laissant supposer la rareté de cette typologie avant cette période. Les typologies mises en œuvre se distinguent principalement par leur matérialité.

### *Les loges-abris maçonnées*

Construire de petites loges maçonnées reprenant le même vocabulaire architectural que le bâtiment des recettes est la solution la plus récurrente pour assurer cette protection. L'opacité des parois est généralement déjouée par de vastes ouvertures ménagées dans la façade vers les voies au moyen de sablières ou linteaux métalliques. Si les charpentes en bois se retrouvent généralement dissimulées derrière un faux plafond sur solive, les charpentes métalliques, bien que moins courantes, sont systématiquement apparentes.

Un abri-type à **Thuin** dont les plans sont dressés en 1874 par un chef de section de la Compagnie du chemin de fer du Nord renvoie déjà à ce schéma. Tous disparus depuis, ces modèles se caractérisaient par l'évidement complet de la façade avant grâce à une sablière métallique en treillis de 9 m de portée. Les chemins de fer de l'État recourent eux aussi à des abris maçonnés se déclinant en plusieurs abris-types accompagnés de nombreux cas particuliers et variantes. Le premier abri-type, diffusé dans les années 1870 et 1880 en deux variantes successives, se caractérise par ses grandes ouvertures vitrées en façade principale. Ces grandes baies sont rendues possibles grâce à l'emploi d'une sablière reposant de manière intermédiaire sur deux colonnes de part et d'autre de l'entrée. Le délabrement actuel d'un de ces abris à **Hennuyères** laisse entrevoir la charpente en appentis à chevron formant fermes en

<sup>77</sup> DRUGMAND Baptiste, 2023, p. 12-13.

<sup>78</sup> FLAMACHE A., HUBERTI A., STEVART A., 1889, p. 250.

<sup>79</sup> ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT, 1926, p. 8.



Fig. 33. - Loge-abri d'Hennuyères.  
© Baptiste Drugmand, 2020.



Fig. 34. - Loge-abri de Wetteren.  
© Baptiste Drugmand, 2020.

bois, toutefois fortement remodelée au XX<sup>e</sup> siècle par la suppression des demi-croupes. Par ailleurs, les baies cintrées latérales ont été maçonnées (fig. 33). De la trentaine d'abris construits en deux variantes, les abris persistants se comptent aujourd'hui sur les doigts d'une main.

Un second abri-type se caractérise par sa toiture à deux versants, soutenue par une charpente à fermes et pannes non apparente. Les fermes sont constituées par deux arbalétriers maintenus par un entrait suspendu à un poinçon. Une fois de plus, les façades principales et latérales maçonnées sont percées de larges baies vitrées surmontées de linteaux métalliques. La loge-abri-type, dont la période de diffusion n'est pas clairement identifiée, est notamment utilisée par Léonard en 1899, adaptée par A. H. Deschamps<sup>80</sup> en 1901 à **Longlier** (aujourd'hui Neufchâteau) et Mellier en une version en pierre avec toiture en croupe ou encore stylisée par E. N. J. Wérotte en 1907 à **Saint-Denis Westrem** (fig. 1).

Un troisième abri-type en maçonnerie, cette fois d'une construction plus traditionnelle, intervient encore par la suite. Développés sur trois travées et percés en façade principale et latéralement par de petites baies cintrées, ces abris se répartissent en deux variantes suivant la présence ou non de mur pignon dans l'axe de symétrie. La charpente métallique à pannes avec fermes composées de deux arbalétriers, entrait et poinçon est cette fois visible de l'intérieur, comme à Wetteren (fig. 34). Sans renseigner l'étendue temporelle de sa diffusion, l'application de l'abri-type est attestée en 1924 d'après un plan dressé par P. J. Rooms destiné à la gare de **Nijlen**.

Signalons encore les loges-abris de **Binche** disposées de part et d'autre de l'abri-parapluie précédemment cité. Ces deux constructions caractérisées par leurs pignons à redents surmontés de pinacles revêtent un langage gothique en adéquation avec le style du bâtiment des recettes. La charpente lambrissée à pannes possède des fermes composées de deux arbalétriers équilibrés par un entrait retroussé suspendu à un poinçon.

<sup>80</sup> Il est entré aux chemins de fer le 1<sup>er</sup> juillet 1873 et est chef de section à Arlon (M.C.F., 1900).



Fig. 35.- Loge-abri d'Uccle-Stalle.  
© Baptiste Drugmand, 2023.



Fig. 36.- Loge-abri à Trois-Ponts (photo non datée).  
© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.

### *Les loges-abris en ossature métallique*

Dans une moindre mesure par rapport aux loges maçonnées, plusieurs loges-abris à ossature métalliques ont été érigées, parfois intégrées sous un abri-parapluie. Déjà en 1874, des loges-abris métalliques remarquables accolées contre un mur arrière maçonné sont construites le long de la ligne Bruxelles et Charleroi notamment à **Uccle-Stalle** (fig. 35) et Waterloo. Si l'ossature est basée sur le même modèle que l'auvent d'Uccle-Stalle développé précédemment (fig. 32), l'entrecolonnement est fermé par d'imposants panneaux de fonte intégrant des baies. Cette loge-abri se dérive en une autre variante adaptée pour les quais intermédiaires (sans mur maçonné aveugle). Moins connue en détail, cette variante était notamment présente à la gare de Trois-Ponts (fig. 36). Un autre abri remarquable dont plusieurs exemplaires ont été construits se trouvait autrefois à **Bouvignes**. La topographie et l'exiguïté du point d'arrêt dont les voies établies en talus sont coincées entre la rue Fétis et la Meuse a nécessité la construction de l'abri sur une plateforme surplombant la rue Fétis, perchée au sommet de colonnes en fonte de 3 m de haut. L'ossature de l'abri se compose de huit colonnes en fonte supportant des sablières hautes sur lesquelles sont assemblées des poutres transversales supportant le voligeage. Les parois de l'abri sont hordées de briques en partie basse tandis que des écrans métalliques vitrés reposant sur un seuil en pierre ferment la partie supérieure. Un couronnement en pierre portant fièrement le nom de la localité surmonte l'abri dans l'axe.

### *Les loges-abris en bois*

Les loges-abris en bois, tout comme les abris-parapluies en bois, appartiennent généralement au champ des constructions provisoires peu durables, à moins qu'elles soient nées d'une volonté de renforcer l'image pittoresque de l'endroit desservi. Par exemple, E. C. G. Gabriels<sup>81</sup>

<sup>81</sup> Il est entré aux chemins de fer le 26 mai 1879. En 1913, il est chef de section principal (M.C.F., 1913).

dresse en 1912 les plans d'un vaste abri provisoire de 25 m de long à **Hoboken**. La construction peu durable dispose de fondations en bois enfouies dans le sol. Un plan d'abri destiné à la gare de **Leval** daté de 1919, en plein cœur d'une période d'après-guerre habituellement désertée par les nouveaux projets d'abris, mérite d'être souligné. Le plan peu précis représente une construction à pan-de-bois hourdé de briques sous toiture à deux versants.

### *Les loges-abris en béton*

Dès les années 1920, le béton est utilisé pour construire quelques loges-abris. Un abri-type est notamment présent à **Moustier** (fig. 37). L'ossature monolithique en béton, de deux travées sous un pan de toiture en saillie vers les voies, est hourdée de briques sur les façades latérales et arrière. La technique consistant à couler l'ossature sur place au moyen de coffrages complexes est balayée la décennie suivante par l'avènement de pièces préfabriquées. Une note sur la fabrication de pièces en béton armé à la Société nationale des chemins de fer belges, parue en 1931, témoigne à quel point cette technique permet d'améliorer la qualité, le rendement et le coût des constructions en béton<sup>82</sup>. À la suite d'une étude objectivant le meilleur aspect au plus faible coût, un abri-type préfabriqué en béton est ainsi élaboré sous le nom de « abri-économique ». Construit en plusieurs séries dont la première débute en 1938 (100 exemplaires), il se décline en plusieurs tailles. L'abri est constitué de montants sur fondation dans lesquels se glissent des panneaux opaques ou châssis en béton. Des dalles de couvertures avec recouvrement sont déposées par-dessus. Les pièces sont jointoyées au bain de mortier ou mastic d'asphalte<sup>83</sup>. Les abris d'**Harchies** et de **Hainin** représentent les deux variantes constructives. L'abri de Modave-Village situé le long du Ravel de la ligne 126 a récemment été restauré (fig. 38).

Fig. 37.- Loge-abris de Moustier.  
© Baptiste Drugmand, 2020.



Fig. 38.- Loge-abris de Modave-Village.  
© Baptiste Drugmand, 2023.



<sup>82</sup> LEMAIRE C., SCHOTTE J., octobre 1931, p. 843-867.

<sup>83</sup> « Abris économiques à voyageurs », 1940, p. 18-19.



Fig. 39.- Escaliers couverts menant aux quais de la gare de Chaudfontaine établie sur un talus.

© Baptiste Drugmand, 2019.

### **Typologies spéciales**

Une configuration ou une topographie particulière des installations de la gare est généralement à l'origine de la mise en place d'un abri divergent des quatre grandes catégories précitées. Lorsque le bâtiment des recettes est éloigné, désaxé ou à un autre niveau par rapport au quai, la construction d'une galerie couverte est généralement requise. Les multiples galeries composées de portiques de faible portée reliés par des cours de pannes, se distinguent par des types de fermes différents. Les fermes utilisées à **Chaudfontaine** sont composées de deux arbalétriers tangents à un arc sous-jacent (fig. 39), celles de **Bruxelles chaussée de Louvain** (1884) et d'**Etterbeek** (1906) (fig. 40) sont respectivement en treillis décoratif et en treillis droit tandis que celles d'**Oostakker** (1908) comprennent deux arbalétriers avec entrain et poinçon. La galerie de sortie de la gare d'**Alost**, d'une construction simple, se compose de deux arbalétriers cintrés retombant de part et d'autre sur des corbeaux ancrés dans les murs en maçonnerie. L'établissement des bâtiments des recettes de Pepinster et de Willebroek sur un terrain délimité par les deux lignes de bifurcation donne lieu à des typologies d'abris remarquables. À **Pepinster**, deux petites halles trapézoïdales contiguës et ceinturées d'auvents en appentis couvrent l'espace entre les quais dès 1888 (restauré en 2001) (fig. 41). La charpente des halles se compose de fermes à pannes prenant appui au sommet des colonnes ou de manière intermédiaire sur les sablières. Chaque ferme

Fig. 40.- Escaliers couverts descendant vers les quais de la gare d'Etterbeek (photo non datée).

© Collection S.N.C.B. - Tain World Heritage.



Fig. 41.- Vaste hall de raccordement de Pepinster.

© Nicolas Drugmand, 2020.



est composée de deux arbalétriers équilibrés par un entrait soutenu en son milieu par un poinçon. Les charpentes sont contreventées par des demi-fermes d'arêtiers disposées au niveau des croupes. À **Willebroek**, P.J. Otten érige un hall de raccordement de 8 m de portée. La charpente est composée de deux fermes d'extrémité (reprenant l'apparence formelle de la charpente du hall des pas perdus) reliées par deux poutres longitudinales en treillis de forte section de 4,70 m d'entraxe sur lesquelles prennent appui quatre petites fermes intermédiaires en treillis supportant le lanterneau.

## Conclusion

En tant que figure majeure du nouveau programme de la gare<sup>84</sup>, les abris ferroviaires exposent de la manière la plus visible les nouveaux enjeux architecturaux et constructifs du XIX<sup>e</sup> siècle dont les modèles sont réutilisés au XX<sup>e</sup> siècle. Leur prodigieuse évolution typologique, alimentée par l'évolution des techniques constructives et par la recherche d'une esthétique constructive, s'inscrit dans le sillon de l'architecture ferroviaire européenne. Sans pour autant viser l'exhaustivité, cette recherche offre néanmoins une vision globale et représentative de l'évolution typologique sur une large période et un vaste territoire. Elle permet d'élargir les connaissances sur ces constructions jusqu'ici documentées de manière superficielle, segmentée ou focalisée sur un seul élément.

La forte diversité des charpentes s'explique avant tout par l'hétérogénéité des installations ferroviaires. Chaque abri est en effet façonné par la *machine ferroviaire*<sup>85</sup> qui définit son dimensionnement, ses points d'appui et sa performance. Cependant la répétition des installations des gares suivant de mêmes schémas tend à agglomérer les typologies suivant cinq catégories principales : halles, abris-parapluies, auvents, loges et galeries. Chaque catégorie suit une propre évolution typologique alimentée par l'évolution des techniques constructives et architecturales. Elles se caractérisent dans leur globalité par la recherche d'une esthétique constructive ainsi qu'un rehaussement continu des dimensions contraintes ou non par le périmètre des quais. Si le fer et l'acier semblent conserver un monopole dans les charpentes au cours de la longue évolution, ils sont en réalité concurrencés à plusieurs reprises par le bois et le béton. Le bois, utilisé dès les premières charpentes d'abris de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle (parfois sous forme mixte fer/bois) sera encore utilisé pour des constructions pittoresques ou provisoires<sup>86</sup> durant toute la période envisagée. Le béton, dont l'emploi est amorcé durant l'entre-deux-guerres, apportera une sérieuse concurrence au métal pour toutes les catégories confondues d'abris, mais ne se révélera concluant que pour les auvents et les loges.

Le *corpus* montre à quel point les abris ferroviaires belges sont riches en termes d'évolution constructive, architecturale et typologique. Néanmoins, le maintien de cette diversité est compromis depuis de nombreuses années par la mutation perpétuelle des gares qui occasionne chaque année la réduction du nombre d'abris. Récemment, les auvents de Quévy, Nivelles et Franière ont été démontés sans avoir pu faire l'objet d'études approfondies. Malgré le renforcement progressif de la conscience collective et la volonté de la part de la S.N.C.B. de revitaliser ses gares, la menace pèse toujours sur de nombreux abris. Le péril progressif des abris de Binche, ensemble exceptionnel comportant le dernier abri-parapluie sur colonnes en fonte de Belgique, a récemment été relayé par la presse.

---

<sup>84</sup> LEMOINE Bertrand, 2017, p. 21-33.

<sup>85</sup> SCHIVELBUSCH Wolfgang, 1986, p. 16-32.

<sup>86</sup> Les constructions définitives interviennent souvent bien après la construction de la ligne durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

Cette première analyse constitue une étape fondamentale sur laquelle un projet de recherche de plus grande ampleur peut s'élaborer. L'analyse typologique devra également être précisée sous l'angle des matériaux utilisés, des mises en œuvre et des systèmes d'assemblage en y incluant les couvertures, autant d'aspects volontairement non abordés dans le cadre de cet article. En outre, elle soulève de nombreuses questions sous-jacentes qui pourront être clarifiées à travers des études en histoire de la construction avec des thèmes chers à celle-ci.

## Annexe : Tableau des données du corpus (103 abris)

Gare	Référence	Commanditaire	Représentativité	Plan dressé par	Source utilisée pour l'élévation	Date du plan/édification	État actuel
Abeele	FAB1A	S.N.C.B.	inconnu	non spécifié , Architecte	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1929	détruit
Alost	FLS1P	C.F.E.B.	singulier	non spécifié	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1906	existant
Alost	FLS1S	C.F.E.B.	singulier	non spécifié	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1906	détruit
Anvers-Central	FN1H	C.F.E.B.	singulier	Van Bogaert, ingénieur & De lacenserie, Architecte	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1896	existant
Anvers-Est / Turnhout	FN2H	C.F.E.B.	singulier	inconnu puis Seulen (Turnhout)	plan d'origine[A.S.N.C.B.] (Turnhout)	après 1854 et 1895 (Turnhout)	détruit
Aarschot	FRS1A	S.N.C.B.	singulier	Courtois	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1948	existant
Ath	FAT1A	C.F.E.B.	singulier	Stasino, Architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1904	existant
Belsele	FLB1A	S.N.C.B.	singulier	Desmet, Architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1929	détruit
Binche	FBG1L	C.F.E.B.	singulier	Langerock	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1906	existant
Binche	FBG1P	C.F.E.B.	singulier	Langerock	[Drugmand, 2021]	1906	existant
Binche	FBG1A	C.F.E.B.	singulier	Langerock	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1906	existant
Bouvignes	NBV1L	C.N.B./C.F.E.B.	singulier	inconnu	[Vanderhaegen, 2013]	1891	détruit
Bruges	FR1H	C.F.E.B.	singulier	Schadde puis Beyaert et Seulen	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1884	détruit
Bruxelles-Chapelle	FBCK1P	S.N.C.B.	singulier	Blaise, ingénieur	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1948	resté à l'état de projet
Bruxelles-Chapelle	FBCK2P	O.N.J	courant	Illisible , ingénieur en chef	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1950	existant
Bruxelles-Chaussée de Louvain	FBC1A	P.C.	singulier	Joniaux, Ingénieur principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1884	partiellement existant
Bruxelles-Chaussée de Louvain	FBC1S	P.C.	singulier	Joniaux, Ingénieur principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1884	détruit
Bruxelles-Midi	FBM1H	C.F.E.B.	singulier	Payen	[Vierendeel, 1901]	1869	détruit
Bruxelles-Nord	FBN1A	S.N.C.B.	singulier	Versehave (?), ingénieur	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1950	existant
Bruxelles-Nord	FBN1H	C.F.E.B.	singulier	Coppens	[Poncelet, s.d.]	1846	détruit
Charleroi-Sud	FCR1A	S.N.C.B.	singulier	Vermander, Ingénieur	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1957	existant
Charleroi-Sud	FCR1P	C.F.E.B.	courant	Cordier, Ingénieur	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1910	détruit
Charleroi-Sud	FCR2P	S.N.C.B.	type	Vermander, Ingénieur	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1959	existant
Châtelet	FCL2A	C.F.E.B.	singulier	Burton, architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1910	existant
Chaufontaine	FCF1S	C.F.E.B.	singulier	inconnu	[Drugmand, 2021]	inconnu	existant
Ciney	FLC1A	C.F.E.B.	singulier	Robert, Chef de section	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1895	détruit
Courtrai	FK1H	C.F.E.B.	courant	inconnu	[Vierendeel, 1901]	1879	détruit
Esneux	LSN1A	G.C.L.	type	inconnu	[Drugmand, 2021]	1866	existant
Etterbeek	FTB1A	C.F.E.B.	singulier	Otten, Architecte principal	plan d'origine[A.C.I.]	1906	existant
Etterbeek	FTB1S	C.F.E.B.	singulier	Otten, Architecte principal	plan d'origine[A.C.I.]	1906	existant
Essen	FES1A	C.F.E.B.	singulier	inconnu	relevé de l'auteur, 2023	1899	existant
Furnes	FVE1A	C.F.E.B.	singulier	Wisselez, Chef de section principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1895	existant
Gand-Saint-Pierre	FGSP1P	C.F.E.B.	courant	Castiau, Ingénieur puis Desmet, Architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1911, 1928	en cours de démolition
Gand-Sud	FGZ1H	C.F.E.B.	singulier	non spécifié	[Poncelet, s.d.]	1848	détruit
Godinne	NGD1A	C.N.B.	type	inconnu	[Drugmand, 2021]	1863	existant
Gouvy	FVY1A	S.R.G.D.	inconnu	inconnu	[Drugmand, 2021]	1867	existant
Hainin	FHA1L	S.N.C.B.	type	inconnu	[Drugmand, 2021]	vers 1939	existant

Gare	Référence	Commanditaire	Représentativité	Plan dressé par	Source utilisée pour l'élévation	Date du plan/édification	État actuel
Harchies	FRH1L	S.N.C.B.	type	inconnu	[Drugmand, 2021]	vers 1940	existant
Heinisse	FHN1S	C.F.E.B.	singulier	Van Renterghem, Chef de bureau de dessin	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1909	non précisé, disparu
Heist	FHI1A	S.N.C.B.	singulier	Dugardyn	relevé de l'auteur, 2022	1950	existant
Hoboken	FHB1L	C.F.E.B.	singulier	Gabriels, Chef de section principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1912	non précisé, disparu
Jette	FJT1A	C.F.E.B.	singulier	Seulen	[Drugmand, 2021]	1886	existant
Jette	FJT1P	C.F.E.B.	singulier	inconnu	[Drugmand, 2021]	1892	existant
Lede	FLD1A	C.F.E.B.	type	Seulen, chef de section principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1897	détruit
Leupegem	FLE1A	C.F.E.B.	type	Léonard, Chef de section	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1880	détruit
Leval	FVL1L	C.F.E.B.	inconnu	illisible	plan fourni par B. Dieu	1919	non précisé, disparu
Liège-Guilemins	FL1A	S.N.C.B.	singulier	Carlier, Lhoest & Mozin	plan d'origine[GAR]	1956	détruit
Liège-Palais	FGP1A	P.C./C.F.E.B.	singulier	Jamar	plan d'origine [M.V.W.]	1904	détruit
Londerzeel	FZL1A	C.F.E.B.	inconnu	inconnu	relevé de l'auteur, 2022	1840-1850?	existant
Longlier	FNG1L	C.F.E.B.	type	Deschamps, Architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1902	détruit
Luttre	FLU1A	C.F.E.B.	singulier	De Blicck, architecte	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1885	existant
Luttre	FLU1P	C.F.E.B.	type	non spécifié	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1931	existant
Maldegem	FMG1P	C.F.E.B.	singulier	Desmet, Architecte	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1924	non précisé, disparu
Malines	FM1H	C.F.E.B.	singulier	Janlet	plan d'origine[A.G.R.]	1886	détruit
Malines	FM1P	S.N.C.B.	singulier	non spécifié	[L'ossature métallique, 1940]	vers 1934	détruit
Moustier	FMT1L	S.N.C.B.	type	inconnu	[Drugmand, 2021]	vers 1930	existant
Namur	FNR1P	S.N.C.B.	singulier	illisible , architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1928	détruit
Namur	FNR2P	S.N.C.B.	type	Vermander, Ingénieur	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1955	détruit
Niel	FNI1A	B.H.H./C.F.E.B.	type	inconnu	plan dressé en 1921[A.S.N.C.B.]	1879	détruit
Nieuport-Bain	FNB1A	C.F.E.B.	singulier	Stasino, Architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1903	détruit
Nieuport-Bain	FNB2A	C.F.E.B.	singulier	Stasino, Architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1903	détruit
Nieuport-Ville	FNV1A	C.F.O.B.	inconnu	inconnu	plan de 1892[A.S.N.C.B.]	1869	détruit
Nijlen	FJE1A	C.F.E.B.	inconnu	Rooms, architecte faisant fonction	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1924	resté à l'état de projet
Nijlen	FJE1L	C.F.E.B.	type	Rooms, architecte faisant fonction	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1924	resté à l'état de projet
Okegem	FKO1L	C.F.E.B.	singulier	inconnu	[Drugmand, 2021]	1895	existant
Olsene	FOS1A	C.F.E.B.	type	Léonard, Chef de section principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1899	détruit
Oostakker	FOT1A	C.F.E.B.	singulier	Wérotte, Chef de section principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1908	détruit
Oostakker	FOT1S	C.F.E.B.	singulier	Wérotte, Chef de section principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1908	détruit
Oostakker	FOT1P	C.F.E.B.	type	Wérotte, Chef de section principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1908	détruit
Oostkamp	FPO1A	C.F.E.B.	singulier	Fouquet, Architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1887	existant
Ostende-Quai	FSD1H	C.F.E.B.	singulier	Otten, Architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1905	détruit
Ostende-Ville	FSV1H	C.F.E.B.	singulier	Payen	[Poncelet, s.d.]	1844	détruit
Ostende-Ville	FSV2H	C.F.E.B.	singulier	Laureys	plan, 1884 [A.C.O.]	1881	détruit
Papignies	DAP1A	C.F.D.W.	singulier	Cluysenaar	[Cluysenaar, 1855]	1855	détruit
Pepinster	FPI1S	C.F.E.B.	singulier	inconnu	[Drugmand, 2021]	1888	existant
Poperinge	FPP1A	C.F.F.O.	singulier	inconnu	[Drugmand, 2023]	vers 1855	existant
Pouleur	FPS1A	C.F.E.B.	type	inconnu	[Drugmand, 2021]	1891	existant
Quiévrain	FQ1A	C.F.E.B.	singulier	inconnu	[Drugmand, 2021]	1866	existant
Rivage	FRV1A	P.C./C.F.E.B.	type	inconnu	relevé de l'auteur, 2023	1885	existant
Roulers	FLR1P	C.F.E.B.	singulier	Ongenaë, Architecte faisant fonction	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1913	détruit
Saint-Denis-Westrem	FDW1A	C.F.E.B.	singulier	Wérotte, Chef de section principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1908	détruit
Saint-Ghislain	FGH1A	S.N.C.B.	singulier	non spécifié	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1936	existant
Saint-Ghislain	FGH1P	S.N.C.B.	type	non spécifié	[Drugmand, 2021]	1936	existant
Schaerbeek	FSR1P	C.F.E.B.	singulier	Hainaut, Ingénieur principal	plan d'origine[S.N.C.B.]	1914/ 1928	existant

Gare	Référence	Commanditaire	Représentativité	Plan dressé par	Source utilisée pour l'élévation	Date du plan/édification	État actuel
Thuin	NTH1A	C.N.B.	type	illisible, Chef de service	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1874	partiellement existant
Thuin	NTH1L	C.N.B.	type	illisible, Chef de service	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1874	détruit
Tielt	FTT1P	S.N.C.B.	type	illisible	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1934	détruit
Tongres	FTG1P	S.N.C.B.	singulier	inconnu	[Drugmand, 2021]	1953	existant
Tournai	FTY1H	C.F.E.B.	singulier	Beyaert	[Beyaert, s.d.], pl. 12-14	1879	détruit
Uccle-Stalle	FUK1L	C.F.E.B.	type	inconnu	[Drugmand, 2021]	1874	existant
Ucle-Stalle	FUK1A	C.F.E.B.	type	inconnu	[Drugmand, 2021]	1874	existant
Verviers-Central	FGV1A	C.F.E.B.	singulier	Thirion & Burguet	plan d'origine[GAR]	1911	resté à l'état de projet
Verviers-Ouest	FVO1H	C.F.E.B.	singulier	non spécifié	[Poncelet, s.d.]	1843	détruit
Vilvorde	FVV1P	C.F.E.B.	singulier	Cosyn, Architecte	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1906	partiellement existant
Virton Saint-Mard	FSM1A	C.F.E.B.	type	inconnu	[Drugmand, 2021]	1879	existant
Waulsort	NWA1A	C.N.B.	singulier	inconnu	[Vanderhaegen, 2013]	1901	existant
Wetteren	FVT1A	S.N.C.B.	singulier	Mayaert (?)	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1936	détruit
Willebroek	FWB1A	C.F.E.B.	singulier	Otten, Architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1912	détruit
Willebroek	FWB1S	C.F.E.B.	singulier	Otten, Architecte principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1912	détruit
Wondelgem	FWO1A	C.F.E.B.	inconnu	Wérotte, Chef de section principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1901	détruit
Zeebruges	FZE1A	C.F.E.B.	singulier	illisible, Ingénieur principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1907	détruit
Zeebruges	FZE1P	C.F.E.B.	singulier	illisible, Ingénieur principal	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1907	détruit
Zeveneken	FZK1A	C.F.E.B.	type	non spécifié	plan d'origine[A.S.N.C.B.]	1912	détruit

## Abréviations et sigles

A.C.I.	Archives communales d'Ixelles
A.C.O.	Archives communales d'Ostende
A.G.R.	Archives générales du Royaume
A.N.M.T.	Archives nationales du monde du travail (Roubaix, France)
A.S.N.C.B.	Archives de la S.N.C.B.
B.H.H.	Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut
C.F.D.W.	Chemin de fer de Dendre-et-Waes
C.F.E.B.	Chemins de fer de l'État belge
C.F.F.O.	Chemin de fer de la Flandre occidentale
C.F.O.B.	Chemin de fer de l'Ouest de la Belgique
C.N.B.	Compagnie du Nord-Belge
GAR	GAR - Archives d'architecture (ULiège)
G.C.L.	Grande compagnie du Luxembourg
M.C.F.	Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes
M.V.W.	Musée de la Vie wallonne (Liège)
O.N.J.	Office national pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi
P.C.	Ponts et Chaussées
S.N.C.B.	Société nationale des chemins de fer belges
S.R.G.D.	Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg

## Glossaire<sup>87</sup>

**Abri-parapluie** : abri établi longitudinalement au quai et desservant généralement deux voies disposées de part et d'autre. Ses appuis sont ramenés vers le centre du quai de manière à dégager le passage sur les bords de celui-ci (définition proposée par l'auteur).

**Arbalétrier** : pièce oblique d'une ferme portant un versant du toit.

**Auvent** : abri établi contre la façade du bâtiment des recettes. Il couvre une portion du premier quai ainsi que les accès et sorties du bâtiment (définition proposée par l'auteur).

**Chéneau** : canal en pierre ou en bois recouvert de métal, placé à la base d'un versant de toit pour recevoir les eaux de pluie et les conduire vers les évacuations.

**Chevron** : pièce oblique d'un versant de toit, inclinée dans le même sens que l'arbalétrier. Il est posé sur des pannes et porte la couverture.

**Contrefiche** : lien d'une ferme portant sur le poinçon et soulageant un arbalétrier.

**Entrait** : pièce maîtresse horizontale d'une ferme, dans laquelle sont assemblés les pieds des arbalétriers ou des chevrons.

**Entretoise** : pièce secondaire assemblée entre deux pièces parallèles et perpendiculaire à celles-ci dans le but de maintenir l'écartement.

**Ferme** : ensemble des pièces assemblées dans un plan vertical et transversal à la longueur du toit.

**Halle** : vaste abri généralement contigu au bâtiment des recettes et couvrant à la fois les voies et les quais (définition proposée par l'auteur).

**Lien** : pièce droite ou courbe placée obliquement dans l'angle de deux autres pièces pour affermir cet angle par triangulation.

**Loge-abri** : petit abri établi sur le quai en vis-à-vis du bâtiment des recettes. Il est délimité par des parois mais reste ouvert à l'ambiance extérieure (définition proposée par l'auteur).

**Longrine** : pièce horizontale reposant sur plusieurs points d'appui et répartissant une charge sur ceux-ci.

**Pannes** : pièce horizontale d'un versant de toit posée sur les arbalétriers et portant les chevrons.

**Poinçon** : pièce maîtresse verticale d'une ferme joignant le milieu de l'entrait à la rencontre des arbalétriers.

**Sablière (de toit)** : pièce maîtresse horizontale posée sur l'épaisseur d'un mur et disposée perpendiculairement aux fermes qu'elle porte. Dans le cas des auvents, elle est située dans le même plan que les colonnes et porte les arbalétriers ou les fermes.

---

<sup>87</sup> Sauf mention contraire, les définitions sont partiellement issues de : PÉROUSE DE MONTCLOS Jean-Marie, 2011.

## Bibliographie

### **Fonds d'archives**

A.C.I., fonds de la gare d'Etterbeek.

A.C.O., fonds de la gare d'Ostende-ville.

A.G.R., fonds architecte Émile Janlet, inventaire BE-A0510 / A 151.

A.N.M.T., fonds de la Compagnie du chemin de fer du Nord.

A.S.N.C.B., fonds du bureau de cartographie de la S.N.C.B.

G.A.R., fonds Charles Thirion.

M.V.W., fonds Edmond Jamar.

### **Ouvrages et articles**

« Abris économiques à voyageurs » dans *Le Rail*, n° 1, 1940, p. 18-19.

ACCOU Bart, *Algemene analyse van luifels*, rapport de stage non publié, S.N.C.B., 1994.

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT, *Manuel du Chef-Récolleur, du Récolleur et du Garde-Salle d'attente*, Bruxelles, 1926.

BERTELS Inge, « La gare maritime de Bruxelles (1902-1910) : une structure de fer entre l'eau et la terre » dans *Construire ! Entre Antiquité et Époque contemporaine. Actes du 3<sup>e</sup> congrès francophone d'histoire de la construction*, Nantes, 2017, p. 1075-1085.

BEYAERT Henri, *Travaux d'architecture exécutés en Belgique*, 2 vol., Bruxelles, s.d.

BOURGEOIS Victor, FLOUQUET Pierre-Louis, *Architectures 1922-52*, Bruxelles, 1952.

CLUYSENAAR Jean-Pierre, *Chemin de fer de Dendre-et-Waes (d'Ath à Lokeren) et de Bruxelles vers Gand par Alost. Bâtiments des stations et maisons de garde*, Bruxelles, 1855.

« Concours public d'architecture et d'urbanisme pour l'aménagement de la station de Bruxelles-Midi et de ses abords » dans *L'Émulation*, n° 1-2, 1938, p. 33.

DE BOT Hugo, *Architecture des gares en Belgique*, t. 1 (1835-1914), Turnhout, 2002.

DE BOT Hugo, *Architecture des gares en Belgique*, t. 2 (1914-2003), Turnhout, 2003.

DENFER Jules, *Charpenterie métallique. Menuiserie en fer & serrurerie*, vol. 1, Paris, 1894.

DESTOOP K., « L'importance du métal dans la construction de nos halles de gare au siècle dernier » dans *Le Rail*, n° 4, 1987, p. 18-20.

- DETHIER Jean (dir.), *Le temps des gares*, cat. exp. [Paris, Centre national d'Art et de Culture Georges Pompidou, 13/12/1978-09/04/1979], Paris, 1978.
- DIEU Baudouin, VILAIN Marcel, LEMAL Pierre, CORNU Eric, *Randonnées ferroviaires en Borinage. Les lignes 97, 98, 98B, 102. Le charbonnage de Crachet. Le chemin de fer Degorge*, Mons, 2017.
- DRUGMAND Baptiste, *Évolution des abris ferroviaires pour voyageurs en Belgique*, mémoire de master en architecture, Université de Liège, 2021.
- DRUGMAND Baptiste, « Belgische stationsluifels van 1850 tot de Eerste Wereldoorlog. Bouwkundige en constructieve evolutie » dans *Monumenten en Landschappen*, n° 42/2, 2023, p. 6-21.
- FLAMACHE A., HUBERTI A., STEVART A., *Traité d'exploitation des chemins de fer*, t. 2 *Signaux-Stations*, Bruxelles, 1889.
- HAUDY Karima, SIRJACOBS Isabelle (dir.), *Une architecture nomade. Les gares belges en métal à travers le monde*, Liège, 2017.
- HOFFSUMMER Patrick (éd.), *Roof frames from the 11th to the 19th century. Typology and development in northern France and in Belgium. Analysis of CRMH documentation*, Turnhout, 2009.
- HYMANS Henri et Paul, *Bruxelles à travers les âges*, vol. 3 (*Bruxelles moderne*), Bruxelles, 1884.
- KUBINSZKY Mihály, *Bahnhöfe Europas. Ihre geschichte, kunst und technik*, Stuttgart, 1969.
- LAFFUT Michel, *Les chemins de fer belges 1830-1913 : genèse du réseau et présentation critique des données statistiques*, Bruxelles, 1985.
- LAFFUT Michel, « Vers le réseau ferré le plus dense du globe » dans VAN DER HERTEN Bart, VAN MEERTEN Michelangelo, VERBEURGT Greta, *Le temps du train. 175 ans de chemin de fer en Belgique. 75<sup>e</sup> anniversaire de la S.N.C.B.*, Louvain, 2001, p. 64-95.
- LAMALLE Ulysse, *Histoire des Chemins de fer belges*, Bruxelles, 1953.
- LEBBE Fernand, *Au fil du rail*, t. 19 (*L'exploitation, les stations*), Bruxelles, 1948.
- LEMAIRE C., SCHOTTE J., « Note sur la fabrication de pièces moulées en béton armé à la Société nationale des Chemins de Fer belges » dans *Bulletin de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer*, vol. 13, n° 10, octobre 1931, p. 843-867.
- LEMOINE Bertrand, « Paysage architectural des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles » dans HAUDY Karima, SIRJACOBS Isabelle, *Une architecture nomade. Les gares belges en métal à travers le monde*, Liège, 2017, p. 21-33.
- LENFANT H., « La protection des voyageurs contre les intempéries pendant leur séjour ou leur passage sur les quais des gares » dans *Train*, n° 16, 1953, p. 1-18.

- « Les constructions soudées à la Société nationale des Chemins de Fer belges » dans *L'Ossature Métallique*, n° 1, 1940, p. 1-14.
- M.C.F., *Annuaire*, Bruxelles, 1885.
- M.C.F., *Annuaire*, Bruxelles, 1890.
- M.C.F., *Annuaire*, Bruxelles, 1900.
- M.C.F., *Annuaire*, Bruxelles, 1913.
- MEEKS Carroll Louis Vanderslice, *The railroad station. An architectural history*, New-Haven/Londres, 1975.
- PÉROUSE DE MONTCLOS Jean-Marie, *Architecture. Description et vocabulaire méthodiques*, Paris, 2011.
- POLONCEAU Camille, « Notice sur nouveau système de charpente en bois et en fer » dans *Revue générale de l'Architecture*, 1840, p. 27-32.
- PONCELET Jean-Nicolas-Antoine, *Atlas des chemins de fer de l'État*, Bruxelles, s.d.
- Recueil administratif des chemins de fer*, t. XIX, Bruxelles, 1869.
- SCHIVELBUSCH Wolfgang, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, Learnington Spa/Hamburg/New York, 1986.
- S.N.C.B., *Annuaire*, Bruxelles, 1928.
- SOULLIAERT Christophe, *Geschiedenis van het station van Oostkamp*, Oostkamp, 2020.
- VANDECASTEELE Raf, *Antwerpen Centraal : De spoorwegkathedraal die ongeluk bleef staan*, Anvers, 2022.
- VANDENABEELE Louis, *Roofs with Roots. The historical developments of timber roof structures in 19th- and early 20th-century Belgium*, thèse de doctorat inédite, Vrije Universiteit Brussel, 2018.
- VANDERHAEGEN Jean-Luc, *La ligne Namur-Dinant-Givet*, Mons, 2014.
- VERHAEGEN Dominique, *Le bâtiment des voyageurs du chemin de fer en Belgique et plus spécialement à Anvers et à Tournai : un type de réalisation de l'ère industrielle*, mémoire de licence en histoire de l'art et archéologie, Université catholique de Louvain, 1976.
- VERHAEGEN Dominique, « Architecture des gares » dans *Les Cahiers de l'Urbanisme*, n° 40-41, 2002, p. 108-127.
- VERPOEST Luc, « Cathédrales et réseaux de communications ferroviaires, deux siècles d'architecture des gares en Belgique » dans VAN DER HERTEN Bart, VAN MEERTEN Michelangelo, VERBEURGT Greta, *Le temps du train. 175 ans de chemin de fer en Belgique. 75<sup>e</sup> anniversaire de la S.N.C.B.*, Louvain, 2001, p. 400-428.
- VIERENDEEL Arthur, *La construction architecturale en fonte, fer et acier*, Louvain/Paris, 1902.