

Gare de Bruges

Gare provisoire : 1838-1844

Baraquement en bois

Première gare : 1844-1879

Architecte : Auguste Payen

Néoclassicisme

Deuxième gare : 1879-1939

Architecte : Joseph Schadde / Henri Beyaert

Néogothique

Troisième gare : 1939-

Architecte : Josse et Maurice Van Kriekinghe

Moderniste

Code télégraphique : FR

Lignes : 50, 51, 51A, 51B, 51B/1, 66



La gare actuelle de Bruges, 1999 (Réf. L0520-04)

Une gare provisoire (1838-1844)

L'ère du chemin de fer a débuté à Bruges le 12 août 1838 avec la mise en service officielle de la ligne Gand – Bruges. À Bruges, la ligne ferroviaire suivait le tracé de l'actuel Koning Albert I-laan et de la Hoefijzerlaan. La gare se trouvait sur le Vrijdagmarkt au 't Zand. Celle-ci se trouvait à l'intérieur du mur d'enceinte de la vieille ville, ce qui était rare. En effet, jusqu'en 1860, la plupart des gares étaient érigées en dehors de l'enceinte des villes en raison des droits de brevet qui autorisaient les villes à faire payer des droits d'entrée à leurs portes. Bruges, Gand-Sud, Bruxelles-Bogards, Ostende, Mons et Tournai faisaient toutefois exception à cette règle. En raison du désaccord persistant sur ces droits, Bruges n'a pas immédiatement disposé d'un bâtiment de gare à part entière. Dans les premières années, un ancien poste de garde en bois de la Police (le Corps de Garde) a servi de gare provisoire.

La première gare (1844-1879)



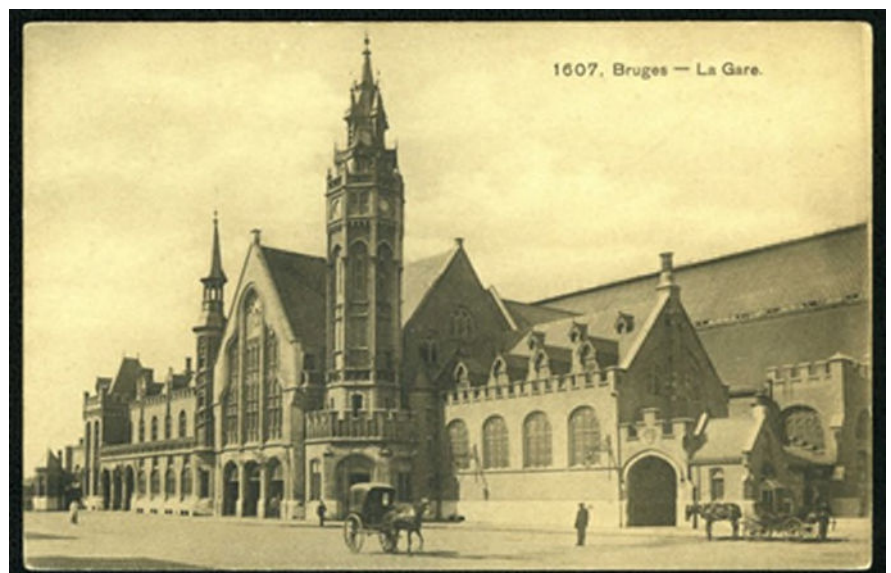
Lithographie de la première gare de Bruges, Collection Institut pour l'Archéologie Financière (Malines) (Réf. IFA026)

bloc central et de deux ailes. Le bloc principal et les extrémités des façades latérales étaient terminés par un pignon triangulaire. Les arcs en plein cintre des façades étaient impressionnants. L'ensemble était construit de manière très symétrique.

En raison de l'intensification du trafic ferroviaire, cette gare est rapidement devenue insuffisante et a dû être remplacée par un bâtiment plus grand. L'ancienne gare a été démolie brique par brique par les Chemins de Fer de l'État et reconstruite à Renaix, où elle est toujours en service aujourd'hui.

La deuxième gare (1879-1938)

Le 11 mai 1878, la construction d'une nouvelle gare est annoncée officiellement lors du conseil communal de Bruges. Cette deuxième gare de Bruges a été construite, selon la mode de l'époque, en style néogothique. Elle a été conçue par l'architecte anversois Joseph Schadde. Une marquise en acier et en verre a été construite au-dessus des voies. Ce style a été critiqué dans la presse et considéré comme un style ecclésiastique. Le site d'implantation



Carte postale de la deuxième gare de Bruges (Réf. 10096)

¹ [Gazette van Brugge 24/4/1844 page 2 \(www.erfgoedbrugge.be\)](http://www.erfgoedbrugge.be)

(de nouveau au 't Zand) a également reçu un accueil négatif. La construction a commencé le 14 avril 1879 et devait être terminée en 40 mois. Toutefois, il aura fallu attendre 1886 pour que la nouvelle gare soit entièrement achevée. Ce retard était dû à un différend entre la ville et l'architecte Schadde. De plus, le projet initial comportait des défauts techniques, de sorte qu'il a été décidé de faire terminer le bâtiment par l'architecte Henri Beyaert.

Une prouesse architecturale

La partie centrale de cette gare néogothique était flanquée de deux tours. Au-dessus des trois portes d'entrée se trouvait un châssis à deux niveaux, bordé de pierre bleue. Les armoiries de la Belgique ont été placées dans la partie supérieure.



Le hall de voies de la deuxième gare de Bruges, détail d'une carte postale (Ref. Z00233)

La tour sur la droite était la tour de l'horloge. Elle était octogonale et comportait de nombreux ornements. Lors de sa conception, l'architecte se serait inspiré de la disparition, en 1741, de la flèche du beffroi de Bruges. La plus petite tour sur la gauche était ronde avec une flèche pointue.

L'aile droite, avec ses nombreux créneaux, faisait penser à un château. Cette aile abritait la salle d'attente de troisième classe. Dans l'aile gauche se trouvaient le bureau de poste et le local du service des bagages. Cette partie était également

été finie avec des éléments typiquement gothiques. Sur le toit se trouvaient deux girouettes en magnifique fer forgé.

L'arrière du bâtiment de gare était entièrement occupé par le hall vitré qui couvrait les voies. Ce hall de gare a été construit en ligne courbe afin que les quais soient plus longs et que les trains puissent également s'y arrêter complètement. La charpente en acier du hall de gare était finie avec des motifs floraux en fer forgé.

La troisième gare (1939-)

Dès 1899, des plans ont été élaborés pour construire une nouvelle gare à Bruges sur une digue à l'extérieur de l'enceinte de la ville.

En effet, avec ses 4 voies de passage, son tracé sinueux et ses quais trop étroits, la gare de Bruges présentait de nombreux inconvénients. De plus, ses installations n'étaient plus adaptées au flux de plus en plus important de voyageurs.

Les travaux ont commencé en 1910, mais furent interrompus durant la Première Guerre mondiale. Ce n'est qu'en 1935 qu'ils ont été partiellement repris. Une assiette de voie surélevée a été posée et une gare provisoire a été construite à Brugge-Sint-Andries. À partir de 1936, pour désengorger la gare située au 't Zand, les trains rapides, les trains-blocs et les trains internationaux sont détournés via l'assiette de voie surélevée vers la gare provisoire de Brugge-Sint-Andries. Il s'agissait toutefois d'une gare provisoire, qui a de nouveau été mise hors service après l'achèvement de la troisième gare de Bruges.



La troisième gare de Bruges (Réf. Z03813C)

En juin 1937, des travaux d'infrastructure ont commencé, comme la construction de deux tunnels dans le talus de chemin de fer rehaussé. Ceux-ci sont devenus le tunnel voyageurs et marchandises de la nouvelle gare. La construction de la voie et les travaux de signalisation ont été réalisés par la SNCB elle-même.

La troisième gare de Bruges a été conçue par les architectes bruxellois Josse et Maurice Van Kriekinghe. Ils étaient les lauréats du concours organisé à cet effet par la SNCB en 1937. Leur projet consistait en un bâtiment moderniste en briques jaunes avec de hautes baies verticales accentuées par de larges encadrements de fenêtres en pierre bleue. Le bâtiment sobre et élégant s'étend en forme d'équerre des deux côtés de la place de la gare.

La nouvelle gare comporte 12 voies dont 10 de passage et 2 réservées au garage. Les nouveaux quais ont une longueur de 735 m et 10 m de largeur. Ils sont protégés par des abris de type "parapluie".

Les travaux de construction de la gare ont démarré le 1er mars 1938, et la gare était déjà mise en service le 1er avril 1939. L'inauguration officielle a eu lieu le 5 août 1939.

L'ancienne gare au 't Zand n'a été démolie qu'après la Seconde Guerre mondiale, en 1947-1948. Le site du 't Zand est redevenu une esplanade ouverte, comme avant 1838. Le site où se trouvaient les voies au sud de la place de la gare a été transformé en Koning Albertpark (parc Roi Albert) et le Concertgebouw y a été érigé en 2001-2002. La Hoefijzerlaan a été aménagée sur l'ancienne assiette de voie au nord du 't Zand.

Peintures dans la salle des guichets



La salle des guichets ornée de peintures murales (Réf. Z03812E)

Sur le mur ouest, nous voyons les tours de Gand à gauche, la capitale Bruxelles au centre, et les mineurs du Limbourg ainsi que la ville de Hasselt à droite.

Le mur est (au-dessus des guichets) montre la Tour Eiffel à droite, avec juste à côté d'elle des soldats de la bataille des Éperons d'or et à gauche, l'industrie wallonne et les mines de charbon. L'horloge au milieu cache une femme avec un sablier.

Sur le mur central de 18 m de longueur (côté voies), la peinture se compose de 56 panneaux fixés au mur.

Transformations

À partir de septembre 2004, la gare a fait l'objet d'une rénovation et d'un agrandissement complets.

Afin de créer un passage fluide sous les voies, le couloir sous-voies d'origine a été démoli étape par étape entre l'automne 2005 et le printemps 2008 et remplacé par un nouveau couloir plus large.

Cela a permis de libérer plus d'espace pour les voyageurs et d'offrir plus de place aux commerces. Les quais entièrement



L'entrée arrière après les rénovations, 14 février 2011 (Réf. D3664-10)

rénovés ont été rendus plus accessibles grâce à de nouveaux escaliers, escalators et ascenseurs. Cette rénovation a été achevée en 2009.

Un parking souterrain pouvant accueillir 800 voitures et 1.000 vélos a été construit à l'arrière de la gare, ainsi que des bureaux et une deuxième entrée de gare à part entière avec une salle des guichets. Ce bâtiment a été baptisé Jacob van Maerlantgebouw.

En juillet 2012, le bâtiment de la gare de Bruges a été protégée par la loi en tant que monument en raison de l'intérêt public formé par sa valeur socioculturelle, sa valeur industrielle et archéologique, sa valeur artistique et sa valeur architecturale et historique.

Il est un exemple représentatif d'un bâtiment public de l'entre-deux-guerres, construit dans un style sobre et majestueux inspiré par la Nouvelle Objectivité et le classicisme moderne.

Paul Jacops
Juin 2022

Bibliographie succincte

- Articles :** Het nieuw station van Brugge. - ill. - *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-05-1939, p. 7-10, K6766
- La nouvelle gare de Bruges. - ill. - *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-05-1939, p. 7-10, K6767
- LEMAIRE C.F.B. Comptes rendus – Belgique – Les gares de Bruges. *Annales des travaux publics de Belgique / Tijdschrift der openbare werken van Belgie*, n° 3, 1946, p. 355-374, K714181
- OVGORODSKY L. La nouvelle gare de Bruges. *Technique des Travaux (La)*, n° 9, 09-1939, p. 461-466, K711705
- Livres :** DE BOT H. *Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. : ill. A24859
- DE MEYER L. *De evolutie van de stationsarchitectuur. De twee 19de eeuwse stationsgebouwen te Brugge. Proefschrift voor het behalen van de graad van licentiaat*. Gent : Rijksuniversiteit Gent, 1982, 176 p. : ill. C566087
- LEMAIRE C.F.B *Les gares de Bruges*. Bruxelles, 1946. - 20 p. : ill. ; B10193
- Wayaert F. *Sporen door Noord-West-Vlaanderen*, Brugge : Marc De Wiele, 1988, 128 p. , ill. ; C3652
- Websites :** Station Brugge | Inventaris Onroerend Erfgoed <https://erfgoedbrugge.be/>

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : gare de Bruges

Collection musée : gare de Bruges