

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES *EN ET SUR* L'ARCHITECTURE [LBARC2200]

DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFÉ

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : <https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-des-etudes-et-des-examens.html>

Notant que les étudiant-e-s sont sensibilisé-e-s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : <https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html>

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

	Oui	Non
J'ai utilisé l'IA	X	
J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;		X
J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;	X	
J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;		X
J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard.		X

Fait à Saint-Gilles, Bruxelles

Le 1/06/2026

Signature de l'étudiant-e



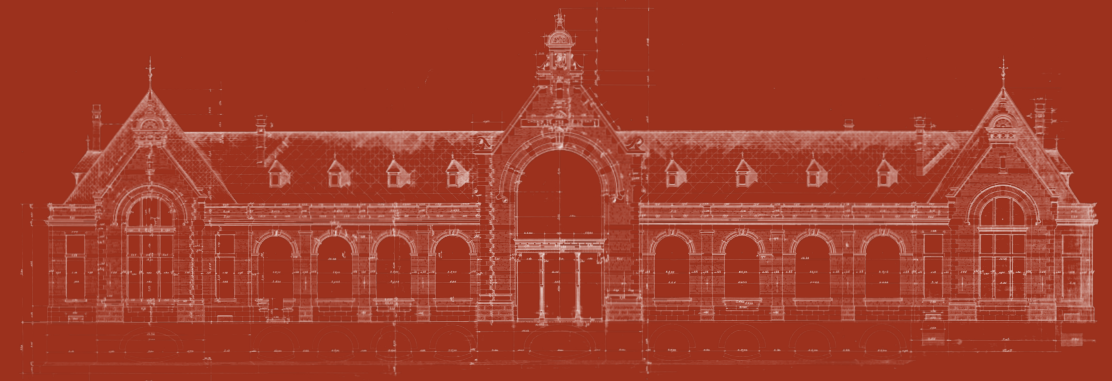


Depuis le début du XIX^{ème} siècle, les gares sont des infrastructures qui ont profondément marqué et structuré le territoire. Au fil de l'histoire, elles ont généré une urbanité et une centralité particulière au sein de leur environnement. Cependant, au cours du XX^{ème} siècle, la désindustrialisation et la rationalisation du réseau ferroviaire ont progressivement mené au déclin de nombreuses gares rurales et périurbaines, confrontées pour la plupart à une obsolescence programmatique et spatiale. Face à ces infrastructures délaissées, ce travail interroge la capacité des gares à redevenir des points de centralité. À travers une lecture croisée des dimensions territoriales, patrimoniales, architecturales et immatérielles, les gares sont étudiées afin de comprendre ce qu'elles ont été, ce qu'elles sont et ce qu'elles pourraient devenir face aux usages et aux mobilités contemporaines. Loin d'un modèle universel, la centralité en gare se construit à partir de la densité du milieu et des ressources locales, en plaçant l'usage et le temps vécu au cœur de la réflexion.

LES GARES, UN HÉRITAGE À PRÉSERVER

Comment les gares rurales et périurbaines du XIX^{ème} et début XX^{ème} siècle

peuvent-elles contribuer à renforcer des centralités ?



SORENZA ELECTEUR

FACULTÉ D'ARCHITECTURE, D'INGÉNIERIE ARCHITECTURALE, D'URBANISME,
UCL LOCI, BRUXELLES

Master en architecture à finalité spécialisée
TFE « *En et Sur L'architecture* ».

Dimension : « Héritages ».

LES GARES, UN HÉRITAGE À PRÉSERVER

Comment les gares rurales et périurbaines du XIXème
et début XXème siècle peuvent-elles contribuer à
renforcer des centralités ? Le cas de la gare périurbaine
de Châtelet

Dossier de recherche théorique

Sorenza ELECTEUR

Année académique 2025-2026

Experte : Mme Stéphanie DE MEULEMEESTER.

Co-promoteurs : Mr Christophe GILLIS.

Mr David VANDENBROUCKE.

Mr Thomas MONTULET.

Résumé

Depuis le début du XIX^{ème} siècle, les gares sont des infrastructures qui ont profondément marqué et structuré le territoire. Au fil de l'histoire, elles ont généré une urbanité et une centralité particulière au sein de leur environnement. Cependant, au cours du XX^{ème} siècle, la désindustrialisation et la rationalisation du réseau ferroviaire ont progressivement mené au déclin de nombreuses gares rurales et périurbaines, confrontées pour la plupart à une obsolescence programmatique et spatiale. Face à ces infrastructures délaissées, ce travail interroge la capacité des gares à redevenir des points de centralité. À travers une lecture croisée des dimensions territoriales, patrimoniales, architecturales et immatérielles, les gares sont étudiées afin de comprendre ce qu'elles ont été, ce qu'elles sont et ce qu'elles pourraient devenir face aux usages et aux mobilités contemporaines. Loin d'un modèle universel, la centralité en gare se construit à partir de la densité du milieu et des ressources locales, en plaçant l'usage et le temps vécu au cœur de la réflexion.

Remerciements

A mon experte, Madame Stéphanie De Meulemeester, pour ses conseils et sa bienveillance qui m'ont accompagnée tout au long de ce travail.

A mes enseignants et co-promoteurs, Monsieur David Vandenbroucke, Monsieur Christophe Gillis et Monsieur Thomas Montulet pour leur accompagnement, leur écoute et leur suivi au cours de ces différentes séances d'atelier.

Aux différents acteurs du groupe SNCB, qui m'ont gentiment guidé au travers de mes recherches sur les gares et m'ont permis de recueillir des informations essentielles. Merci à Vanessa Mostraet pour ses précieuses visites dans la gare de Châtelet.

A Jacques Counet, membre de l'association Chemin du Rail, pour sa soif de partage et son grand enthousiasme à me faire découvrir son univers.

A Arnd Armand pour ses conseils précieux, son écoute attentive et la confiance qu'il a su m'accorder tout au long du projet d'architecture.

A mes amis, Marion, Louise, Maya, Fabrizio, Pacome, Paul, Elliott, Noémie, Alexandra, Marie-Amélie, Tim, Antoine, Guillaume, Victor sans qui ces cinq années n'auraient pas eu le même goût. Merci pour cette belle aventure et tout ce qu'on a traversé ensemble.

A mes parents, ma famille et mes proches pour leur soutien et leur présence tout au long de ces années d'études et bien plus encore.

Table des matières

Résumé	5
Remerciements	7
Préface	13
Introduction	15
 PARTIE I : DOSSIER DE RECHERCHE THÉORIQUE	 19
 État de l'art	 21
 Méthodologie	 25
 Chapitre I : les gares rurales et périurbaines au sein du territoire	 29
1.1. L'histoire des gares au travers du développement du réseau ferroviaire belge	31
La naissance des différents réseaux	31
L'émergence des gares et haltes	33
Mutation du réseau et impacts sur les gares au tournant du XXème siècle	39
La domination des transports routiers et le déclin des gares	41
Les gares et leur environnement au tournant du XXIème siècle	45
1.2. Les conditions d'implantation	49
1.3. L'enjeu des fragmentations urbaines	51
La fragmentation sociale	52
La fragmentation fonctionnelle	53
La fragmentation spatiale ou visuelle	54
1.4. Synthèse	59
 Chapitre II : la gare et le patrimoine ferroviaire	 63
2.1. Les styles architecturaux	65
1835 - 1860 : Le courant néoclassique	65
1860 - 1890 : L'émergence des styles nationaux	65
1890 - 1914 : L'éclectisme	67
L'après-guerre : l'architecture de la reconstruction	69
2.2. Les modèles types d'édifices	69

2.3. La configuration spatiale	77
2.4. Les espaces de quai et couvertures extérieures	83
2.5. Les enjeux spatiaux : entre adaptations et altérations	88
2.6. Synthèse	91
Chapitre III : la gare au-delà de l'objet architectural	93
3.1. Le paradoxe du non-lieu	95
3.2. La gare comme milieu	97
3.3. L'intermodalité et l'expérience de la marche	99
3.4. Synthèse	103
Chapitre IV : les centralités et les leviers d'une réhabilitation	105
4.1. Le renforcement des centralités : un cadre	107
4.2. Connecter le territoire, relier patrimoine et continuité paysagère	110
4.3. Activer le quartier, adapter le programme au contexte	113
4.4. Habiter le lieu, réconcilier urbanité et mobilité	119
4.5. Synthèse	121
Conclusion	124
PARTIE II : CONTEXTUALISATION DU CAS D'ETUDE	127
Chapitre V : la gare de Châtelet, de l'étude au projet	129
5.1. Présentation contextuelle du cas d'étude	131
Analyse historique	131
Analyse morphologique	135
Analyse des enjeux du site	137
5.2. Posture de projet au regard des leviers de synthèse	141
Structurer les réseaux et les espaces verts	141
Activer la gare, la programmation	143

Accompagner le piéton	145
5.3. Demarche conceptuelle	149
Bibliographie	162
Iconographie	167

Préface

C'étaient des journées de beau temps. Les roues de mon vélo suivaient le chemin de bitume qui prenait place entre les rangées d'arbres. Quelques passants croisaient mon chemin, mais c'était surtout le paysage, entre verdure et maisons, qui défilait sous mes yeux. Je connaissais par cœur l'entrée du RAVeL dans le village. Située entre la grande sucrerie, les hangars et cette place où alternaient marché et balle pelote, on ne pouvait pas le manquer. Ce chemin, mon père m'y emmenait souvent. Peu à peu, il a façonné mon enfance et éveillé en moi une curiosité pour l'histoire ferroviaire qui habitait ces lieux. Je m'arrêtais d'ailleurs parfois pour lire les panneaux d'information qui en racontaient l'histoire.

Avec le temps, les infrastructures le long du parcours sont devenues de véritables repères lorsque je me déplaçais. Même au téléphone, ces lieux structuraient les échanges, car je me situais naturellement en les nommant : « Je viens d'arriver à la fin du RAVeL au niveau de la gare de Baulers », « Je suis juste après le pont un peu plus loin que la gare de Thy qui est devenue une maison, tu vois c'est où ? » ou encore « Je viens de passer la halle en acier après la gare ».

C'est ainsi, presque inconsciemment, qu'est né mon intérêt pour les gares. Ces bâtiments, souvent discrets, ont pourtant marqué ma mémoire. Je me souviens notamment des trajets vers Bruxelles avec ma mère, en passant par la gare de Nivelles. Nous traversions l'ancienne gare pour acheter un billet, et il nous arrivait d'attendre à l'intérieur avant de rejoindre les quais situés plus haut. Aujourd'hui, après coup, je me rends compte que mon parcours est bien différent. Dès que je prends le train, je traverse la nouvelle gare, toute moderne sans forcément m'y arrêter à l'intérieur. Les automates suffisent largement à ce dont j'ai besoin. Les lieux sont plus froids. Parfois, je regarde cette vieille gare toute seule, un peu plus loin devant l'immense place de bus. Le nouveau bâtiment n'y est même pas accolé, elle semble presque oubliée. J'essaie de m'imaginer à quoi aurait pu ressembler ce parvis auparavant, et trouve davantage de charmes aux anciennes pierres qu'aux systèmes poteaux poutres dont le soleil fait éclater la couleur blanche.

C'est ce regard entre passé et présent qui a progressivement nourri ma réflexion. Passionnée par l'histoire, le patrimoine ne cessera de m'intéresser. Encore maintenant, je me surprends à regarder avec admiration des anciennes bâtisses dont le projet est venu sublimer une architecture du passé. Alors m'est venue la question suivante : Et pourquoi pas les gares ?

Introduction

Depuis plusieurs décennies, le patrimoine industriel fait l'objet d'une attention croissante portée au sein des pratiques de l'architecte. Face aux enjeux contemporains, la valorisation de l'existant s'est progressivement imposée comme une des conditions aux villes et villages de demain. Comme le souligne cette maxime « Never demolish, never remove – always add, transform and reuse »¹, le « faire avec » est devenu indissociable de l'acte de bâtir. C'est, en effet, la réutilisation de ressources et l'adaptation au profit de nouveaux usages qui permettent de cristalliser une architecture résiliente, souvent peu considérée au travers des approches fonctionnalistes.

À ce titre, anciennes halles, usines et entrepôts apparaissent comme autant de structures existantes constituant des supports de projet et permettant de valoriser un héritage bâti. Les gares s'inscrivent elles aussi dans ce patrimoine industriel. Toutefois, elles occupent une position particulière dans les dynamiques de revalorisation. Elles se distinguent, en effet, par une double nature qui rend leur réhabilitation plus délicate. À la fois infrastructures territoriales liées aux réseaux de mobilité, équipements techniques et éléments constitutifs de la ville, elles sont également des lieux d'usages et de représentations, dont l'influence dépasse le seul cadre du bâtiment. Si certaines grandes gares urbaines continuent de jouer un rôle majeur en tant qu'infrastructures de mobilité et de développement, de nombreuses gares rurales et périurbaines connaissent aujourd'hui une situation de décalage.

Cette ambivalence entre les composantes territoriales et locales accentue leur vulnérabilité dans le temps. Ce type de gare se trouve ainsi confronté à une double problématique : une obsolescence programmatique liée aux évolutions du système ferroviaire, mais également une transformation du territoire défiant fragmentations et recompositions. Dans ce contexte, ce travail de recherche interroge la place des gares rurales et périurbaines au sein de notre société actuelle en tentant de comprendre ce qu'elles ont été, ce qu'elles sont et

¹ Anne Lacaton et al., *PLUS – Large scale housing development: an exceptional case* (2004).

ce qu'elles pourraient être en les reconsidérant comme des points de centralité.

Le premier chapitre s'intéresse à l'implantation des gares dans le territoire et aux enjeux qui en découlent. En retraçant l'histoire du réseau ferroviaire belge, il met en lumière les conditions de leur apparition ainsi que les transformations urbanistiques et de mobilité qui ont façonné leur situation actuelle.

Une fois cette approche à plus grande échelle opérée, le second chapitre nous emmène vers l'analyse du bâtiment lui-même. Il s'agit à la fois d'une mise en valeur des éléments architecturaux liées au patrimoine ferroviaire, mais également de l'organisation intérieure des locaux. Dès lors, les enjeux relatifs à ce patrimoine bâti peuvent être exposés afin de saisir pourquoi les gares rurales et périurbaines sont souvent des figures désaffectées.

Le troisième chapitre développe ensuite des caractéristiques qu'il n'est pas possible de percevoir directement sous la lecture architecturale. C'est une partie qui croise les interprétations théoriques et les observations spatiales pour définir au mieux les dernières composantes des gares, les composantes immatérielles. Une attention particulière est portée à l'analyse des usages, permettant de mettre en évidence les modes d'appropriation et les manières d'habiter l'espace en gare.

Enfin, le dernier chapitre établit un lien entre territoire et patrimoine. Il définit la notion de centralité croisée au sujet des gares et met en évidence les leviers de projet susceptibles de soutenir la réhabilitation de ces infrastructures. Entre enjeux programmatiques, considérations écologiques et inclusion urbaine, la gare y est envisagée comme un support de transformation.

PARTIE I : DOSSIER DE RECHERCHE THÉORIQUE



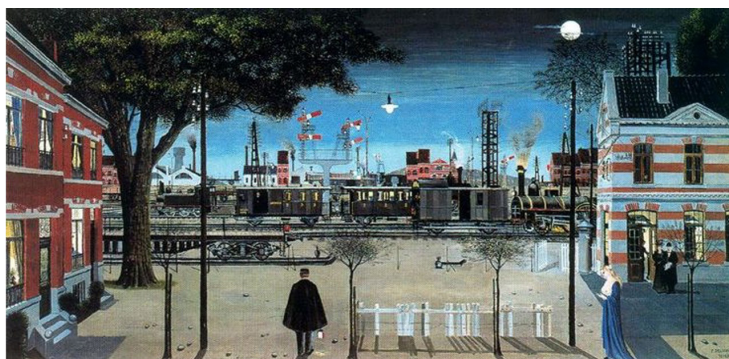


Figure 1 : *Le veilleur*, Paul Delvaux, 1961



Figure 2 : *La gare*, René Magritte, 1922

État de l'art

La naissance du chemin de fer au XIX^{ème} siècle a fait émerger un nouvel objet situé à la croisée entre territoire et architecture : la gare. Bien plus qu'un bâtiment de logistique, la gare a connu de nombreuses évolutions. Les usages et les symboliques se sont transformés, et ce, indépendamment de son statut ou de sa localisation. Il ne s'agit pas uniquement d'un bâtiment ferroviaire, mais d'une figure qui fait l'objet de nombreuses interprétations et qui témoigne des différents regards portés sur les infrastructures de mobilité. Ainsi, plusieurs artistes, urbanistes, chercheurs ou encore philosophes ont pu apporter leur vision sur cet emblème du rail en révélant l'importance de l'espace vécu.

Tout d'abord, les nouveaux modes de vie et les besoins industriels ont conduit à revoir ou à perfectionner les services de transport. Cette attention nouvelle, portée sur la mobilité, se reflète notamment à travers les termes employés. À l'origine, les gares étaient nommées « embarcadères ou débarcadères » faisant directement référence au transport fluvial. Elles pouvaient être abritées ou bordées de bâtiments quelconques de petite taille². Plus tard, le terme « gare » apparaît pour désigner un espace de stationnement et de gestion de réseaux incluant les quais, les structures à marchandises et toute installation ferroviaire. En complément, l'appellation « bâtiments voyageurs » sera employée lorsqu'il faut notifier des lieux réservés aux voyageurs renvoyant directement à l'édifice de la gare en tant que tel. De nouvelles expressions telles que « gare de transport public » ou « pôle d'échanges multimodal » font progressivement surface et mettent en évidence le rôle de nœud et d'articulation entre différents modes de déplacement. Le philosophe français Georges Amar appuiera cette pensée en associant la gare au terme chinois Shunyu, qui symbolise à la fois l'image d'un arbre et d'un pivot. Il définit ainsi le bâtiment comme un lien entre deux dimensions pensées jusqu'ici séparément : les infrastructures de transport et la ville³.

² Patrice Aubertel, « Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires* 15, no 38 (1999): 40, <https://doi.org/10.3406/flux.1999.1290>.

³ AREP, *De la gare à la ville, une démarche de projet*, Edition Paranthèses (Marseille, 2011), 16-17.

Au-delà du champ lexical, les mobilités sont également associées à l'expérience en gare ou plus largement à ce qui « fait » la gare. Dans un premier temps, certains auteurs avancent une vision plus fonctionnaliste d'un lieu qui ne s'arrête jamais. Les espaces de circulations sont présentés comme caractéristiques essentielles. La gare devient alors palimpseste et s'adapte à une diversité d'usagers, de flux et de services en fonction des heures et des saisons. Elle accueille des espaces qui ne sont jamais vraiment fermés et permettent un brassage des flux, même lorsque ceux-ci sont intermittents.⁴ Cette approche orientée logistique sera poussée à l'extrême par Albert Robida, illustrateur et caricaturiste français. En 1883, il propose une vision utopique de la gare du XX^{ème} siècle à travers le concept de « marcheur immobile ». Son illustration montre des voyageurs qui se déplacent sans véritablement traverser l'espace et où le progrès technique permet une réduction considérable des trajets jusqu'au train. À travers cette représentation, il nous souligne ainsi que la gare perd sa dimension sensible quand elle se défait des moments d'attente et du parcours⁵.

Mais la gare ne s'arrête pas à cette notion de transit. Elle contribue à nourrir la mémoire collective autour d'un lieu de tous les départs, de l'inattendu et du voyage. Ce n'est pas anodin si les stations ferroviaires sont souvent utilisées dans le monde du cinéma et qu'elles sont capables de nous situer uniquement grâce au son des locomotives ou des sifflets de contrôleur⁶. Cependant, les discours peuvent diverger. Alors que certains affirment qu'il s'agit de lieux créateurs d'ambiances et de nostalgie, d'autres définissent la gare comme espace détaché de tout rapport affectif.

D'une part, on retrouve des artistes dont la vision transcrit directement cette expérience en gare. Le peintre belge, Paul Delvaux, fait apparaître la gare au travers de ses œuvres comme des lieux silencieux, presque suspendus dans le temps. Il représente des quais, un parvis où l'on peut apercevoir des person-

⁴ Bernard Declève, *Usages et paysages de la ville en mouvement*, Bruxelles et la ligne 161 (UCL presses universitaires, 2002), 308.

⁵ Paul Detavernier, *Le Marcheur de la gare : Une architecture des corps*, Metispresses, Vues D'ensemble (2023), 98.

⁶ Mohsen Ben Hadj Salem, *Ambiance(s) de gare, imaginaire ferroviaire, mémoire des lieux*, 2005, 3.

nages immobiles, dans l'attente et souvent seuls (fig 1). Cette dimension poétique exprime cette double temporalité inhérente à ces édifices ferroviaires. Quand l'agitation des flux et des machines disparaît, la gare devient tout autre⁷. Magritte, quant à lui, préfère représenter son autre facette en tant qu'espace d'agitation, de mouvement intense où les flux s'entrecroisent et traduisent des perspectives de vitesse⁸ (fig 2). Comme le démontre le monde pictural, le chemin de fer est venu bouleverser notre rapport au temps et à l'espace.

D'autre part, presque en totale opposition, Marc Augé nous présente le bâtiment de voyageur comme un non-lieu. Il le caractérise comme un espace purement circulatoire, de consommation et de communication. Selon son approche, la gare traduit un éphémère et une situation de passage qui raréfie les liens sociaux et empêche une histoire collective. Il dénonce notamment la mobilité et la globalisation comme facteur majeur⁹.

Un dernier point vise à mettre en lumière le patrimoine actuel de ces bâtiments. Ils sont, en effet, questionnés en tant qu'objets figés, parfois totalement détachés d'une fonction ferroviaire, ils peinent à s'accorder aux besoins actuels et sont perçus comme obsolètes. La SNCB vise donc à transformer ou à compléter ces structures avec pour objectif des bâtiments modulables et réutilisables¹⁰.

Ces différentes approches révèlent la pluralité des significations liées à la gare dépassant largement une fonction unique de transport. Elles illustrent le passé symbolique et l'approche personnelle de l'individu au sein même du bâtiment et des quais. Entre espace fonctionnel et espace d'expérience, le bâtiment ferroviaire est d'autant plus interrogé dans les contextes ruraux et

⁷ L. Sosset, « Un monde d'évasion en suspens... Paul Delvaux », Rixke Rail's Archives, 2014, <https://rixke.tassignon.be/spip.php?article1701>.

⁸ Magritte René, *La gare*, 1922

⁹ Marc Augé, « Retour sur les « non-lieux » : Les transformations du paysage urbain », *Communications* 87, no 2 (2010): 171-78, <https://doi.org/10.3917/commu.087.0171>.

¹⁰ Vincent Bayer, « Un concept de gares en phase avec l'évolution des attentes des voyageurs », la SNCB, 15 juin 2021, <http://press.sncb.be/un-concept-de-gares-en-phase-avec-levolution-des-attentes-des-voyageurs>.

périurbains où l'évolution des mobilités contemporaines et les mutations du territoire sont au cœur des considérations. S'ajoute à cela que le temps transforme « toutes constructions » en patrimoine, l'approche de la reconversion des gares oscille donc entre recyclage et dénaturation face à la ville¹¹.

¹¹ Jean-Paul Philippon, *L'inachevé, le jeu des métamorphoses en architecture* (2025), 101-2.

Méthodologie

Le sujet des gares en Belgique est largement documenté d'un point de vue historique, tandis que les recherches portant sur leur revalorisation en dehors du seul contexte ferroviaire reposent davantage sur des hypothèses croisant les enjeux de mobilité et d'usages. Afin de répondre à la problématique des gares rurales et périurbaines dans le contexte des centralités, la structure du travail s'est développée selon plusieurs volets.

Le premier chapitre regroupe un ensemble de documents issus de revues historiques et de sites d'archives relatifs au chemin de fer belge, permettant de retracer l'évolution des gares depuis leur création. Une partie est également consacrée à l'étude théorique des fragmentations urbaines appliquées au milieu des gares, en s'appuyant sur des sources académiques issues des sciences sociales et de l'urbanisme.

Le deuxième chapitre se développe en prenant appui sur les travaux de Hugo De Bot et Dominique Verhaegen, tous deux auteurs et historiens de l'art reconnus pour leurs fines analyses de l'architecture du bâtiment des gares.

Une fois les grands enjeux des gares rurales et périurbaines exposés, le chapitre III aborde des concepts plus théoriques en croisant interprétations et constats dépassant le simple cadre de l'objet architectural. Cette réflexion permet ainsi d'élargir l'analyse à la question du rôle territorial des gares et à leur inscription dans les dynamiques de centralité depuis le point de vue de l'utilisateur.

Dans cette continuité, le chapitre IV ancre son développement dans les rapports officiels du CREAT, centre de recherche et pôle de référence en matière d'aménagement du territoire en Belgique. Les notions de centralité y sont d'abord exposées, avant de développer les clés de projet permettant d'inscrire les gares au sein de ces centralités. L'analyse des leviers d'intervention s'appuie notamment sur des études menées par les étudiants de l'Ecole d'Architecture d'Anvers sur la ligne 59, ainsi que sur un rapport de l'Institut Paris Région consacré aux gares rurales françaises. Pour chaque grande stratégie, des études

de projet intégrées au développement permettront d'illustrer les propos.

Enfin, le dernier chapitre met en application les stratégies développées à travers l'étude de la gare de Châtelet, une gare d'origine périurbaine et industrielle, dont le programme a été défini sur base d'observations de terrain et d'échanges avec les habitants.

Il convient enfin de préciser que l'intelligence artificielle a uniquement été mobilisée à des fins de reformulation du propos et de corrections orthographiques.





Chapitre I : les gares rurales et périurbaines au sein du territoire

Avant d'être associée à un édifice architectural, la gare est avant tout un complexe regroupant toutes les infrastructures essentielles au développement ferroviaire. Elle naît de la nécessité de lier le rail, de connecter des réseaux et de desservir aussi bien des grandes villes que de petites localités. Indissociable du tracé des lignes de chemin de fer, elle entretient donc un lien étroit avec le territoire dans lequel elle s'inscrit. A travers différentes échelles, les milieux ruraux et périurbains autour des gares ont particulièrement vu leur paysage se transformer pour répondre aux besoins de déplacements. C'est en comprenant l'histoire ferroviaire et les dynamiques territoriales associées qu'il sera possible de s'interroger sur la place des gares rurales et périurbaines dans notre société.

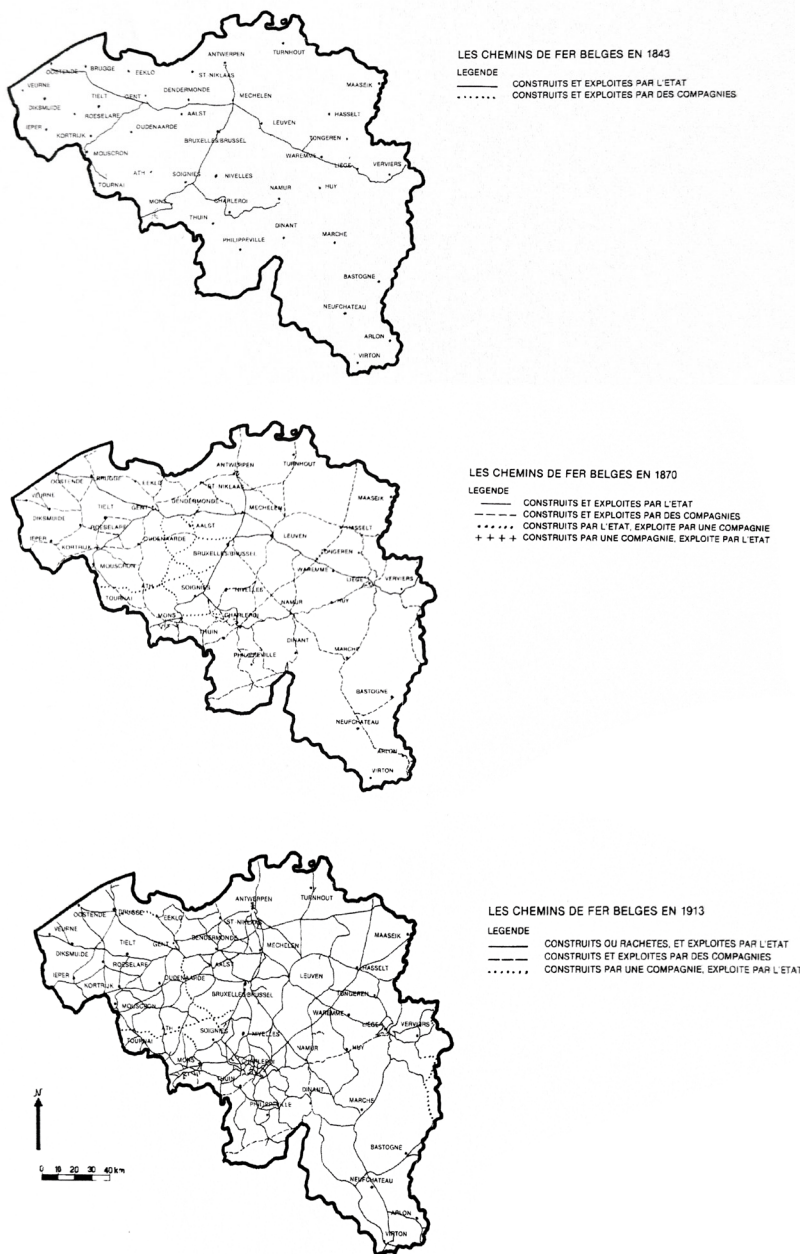


Figure 3 : Carte du réseau belge, réseau privé et réseau de l'Etat en 1843, 1870 et 1913

1.1. L'HISTOIRE DES GARES AU TRAVERS DU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE BELGE

La naissance des différents réseaux

En Belgique, le XIX^{ème} siècle marque la création des transports mécanisés dans un contexte de révolution industrielle. Cette période est caractérisée par l'exploitation du charbon, ressource locale, ainsi que l'essor des activités sidérurgiques. Les réseaux de transport, notamment les canaux, jouent un rôle essentiel dans cette industrialisation. Avec l'arrivée des transports mécanisés, il est dès lors possible de transporter rapidement marchandises et travailleurs d'un point à un autre et dans un premier temps, entre des grandes villes.

En 1830, l'indépendance du pays est actée. Elle se traduit notamment à travers des politiques de mobilité qui ne veulent plus dépendre des voies de transport voisines. C'est dans ce contexte qu'en 1835 apparaît la première ligne de chemin de fer Bruxelles-Malines¹². Ensuite, l'histoire des chemins de fer peut être divisée en 4 périodes. Jusqu'en 1844, L'Etat opère l'implantation d'un réseau centralisé qui s'adresse essentiellement au transport de marchandises. La deuxième période s'organise entre 1844 et 1870 au cours de laquelle le réseau national est développé grâce à plusieurs lignes concédées à des sociétés privées. Ensuite, ces lignes font l'objet d'une politique de rachats par l'Etat qui les récupère progressivement de 1870 à 1926 marquant ainsi la troisième période de formation du réseau. Enfin, après 1926, la Société Nationale des Chemins de fer Belges est constituée et permet l'autonomie du réseau¹³.

¹² « Asbl Patrimoine Bus & Car », consulté le 25 décembre 2025, <https://www.patrimoinebusetcar.be/pages/histoire/sncv.php>.

¹³ « De Nouvelles Pistes de Recherche Pour l'histoire Des Chemins de Fer Belges - Archives de l'État En Belgique », consulté le 8 mai 2026, <https://www.arch.be/index.php?l=fr&m=actualites&r=toutes-les-actualites&a=2020-12-08-de-nouvelles-pistes-de-recherche-pour-l-histoire-des-chemins-de-fer-belges>.

La création du réseau national

Après l'indépendance du pays, l'Etat considère le réseau ferroviaire comme un outil stratégique majeur à la fois sur le plan économique que sur le plan politique. Il permet, en effet, de faciliter les échanges commerciaux, de soutenir l'industrialisation et de structurer le territoire en renforçant les relations économiques entre les centres importants. La structure s'établit en étoile autour de Malines et relie notamment Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Mons ainsi que les frontières belges et prussiennes. En 1843, l'État possède sur 559km les « meilleurs » tronçons qui permettent de joindre les grands pôles industriels et commerciaux. Une fois ce système de grands axes ayant été établi, les autorités autorisèrent l'attribution d'un droit d'exploitation des lignes à des entreprises privées. Cette opération a donc permis au réseau de se développer rapidement pour atteindre en 1870 un total de 3136 km de lignes au sein desquelles l'exploitation de l'Etat couvrait 869km. Cependant, ce dernier redoutait la domination des exploitations étrangères sur le réseau belge et entreprit le rachat des lignes concédées. Ce processus inverse de développement mena au contrôle total du réseau en 1948 regroupant 5034 km de lignes¹⁴.

La création du réseau vicinal

En 1875, un premier arrêté royal est publié. Ce dernier concerne la régence des transports en commun et mènera en 1884 à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV) qui vise à relier les villages aux grandes cités. L'objectif est de rendre mobile une population jusqu'ici isolée et très sédentaire. Le premier tramway vicinal verra le jour en 1894¹⁵. Ce nouveau maillage secondaire est créé dans le contexte de reprise en main du réseau ferroviaire par l'Etat qui privilégie des constructions économiques. Les communes et les provinces pouvaient disposer d'un capital propre fourni par l'Etat afin de développer ces lignes¹⁶. On y retrouve

¹⁴ « 150 ans de chemins de fer belges : Le Musée de Bruxelles-Nord », consulté le 8 mai 2026, https://www.tassignon.be/trains/musee_nord/musee_nord.htm.

¹⁵ « Asbl Patrimoine Bus & Car », s.d

¹⁶ Roland Marganne, *Le chemin de fer en Belgique : Deux siècles d'évolution économique et sociale* (2021), 13.

des systèmes de lignes à voies étroites qui étaient le plus souvent implantées sur la voie publique ou en accotement afin d'éviter l'acquisition de terrains coûteux. Quant aux arrêts, ils se situaient souvent à même le sol¹⁷.

L'émergence des gares et haltes

Dans cette période de diffusion des transports, la gare est créée comme support essentiel au développement du réseau. Plusieurs catégories de gares apparaissent dont les critères varient selon le nombre de voyageurs et le volume de marchandises.

Les chemins de fer de l'Etat belge distingue 3 catégories qui renvoient aux infrastructures implantées : le point d'arrêt, la halte et la station.

- Le **point d'arrêt** est initialement un quai qui se situe au croisement de voies et d'une rue, souvent accompagné d'une maison de garde. Parfois, une petite structure d'attente peut être construite en vue de créer une halte.
- La **halte** comprend un bâtiment et une place. Elle est desservie par des trains de voyageurs et ne comprend pas d'installations pour les marchandises. La première gare de halte apparaît aux environs de 1880. Le bâtiment se compose à l'origine d'une habitation, d'un bureau, d'une salle d'attente et d'un magasin pour colis¹⁸.
- La **station** regroupe les édifices n'étant pas considérés comme halte.

Ensuite, les gares sont hiérarchisées en 5 classes selon leur importance opérationnelle.

¹⁷ Médiarail, Belgique - Le rail de 1830 à 1926, s. d., consulté le 12 février 2026, <https://mediarail.be/Belgique/Histoire%20du%20rail/1830-1926.htm>.

¹⁸ Hugo De Bot, Architecture des gares en Belgique, Brepols, TOME 1, 1835-1914 (2002), 7.



Figure 4 : La gare halte vicinale de Braine l'Alleud



Figure 5 : La gare station de Nivelles

- Les gares de 1^{ère} et 2^{ème} classe se situent à proximité des nœuds ferroviaires majeures , c'est-à-dire à côté des grandes villes ou des centres industriels.

Les gares de 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} classe, quant à elles, accueillent des trains aux arrêts réguliers et, selon les cas, des installations de marchandises. Celles-ci possèdent une place, le plus souvent accolée à une cour à marchandises et une voie de garage. La 5^{ème} classe disparaîtra en 1897¹⁹.

Sur base de ces deux premières classifications et en regard de recherches historiques sur l'architecture ferroviaire, plusieurs types de gares peuvent être mises en évidence selon une approche plus territoriale.

Les premières structures

La première ligne reliant Malines à Bruxelles-Allée Verte est composée de simples abris en bois construits sur des quais tout aussi rudimentaires. Progressivement, de nouveaux tronçons apparaissent et les gares se multiplient. A l'origine, les premières gares sont implantées en dehors des enceintes des villes pour permettre l'installation des infrastructures ferroviaires et leur classification est déterminée d'après chaque compagnie.

Les gares urbaines

Entre 1830 et 1840, de grandes gares sont construites en tant que nœuds principaux du réseau ferroviaire national. Il s'agit des gares urbaines qui prennent place sur les lignes majeures desservant les grands pôles économiques. Situées au cœur ou à proximité immédiate des villes importantes, les gares urbaines rendent compte de la prospérité des compagnies ferroviaires à travers leur architecture. A partir de 1870, l'Etat imposera des standards stricts en ce qui concerne leur composition. Plusieurs architectes de renom tels que Payen, Saintenoy, De la Censerie, Beyart et Cluysenaar participèrent

¹⁹ ibid

à la conception de ces grandes gares donnant naissance à des édifices monumentaux²⁰.

La gare ne se limite pas à la partie visible depuis la place. Elle est directement liée au quartier dit « de la gare » qui fonctionne comme un arrière plus discret. Il s'agit, en effet, d'un tissu composé d'entrepôts, d'arrière-cours, d'entreprises liées au chemin de fer et où se développent les premiers logements pour les immigrés et ouvriers. Ce sont des quartiers populaires dans un premier temps. Dans ce contexte, la façade des bâtiments de gares reflète à travers l'architecture cette dualité entre le parvis et le reste du site. Comme le décrivent deux architectes du monde ferroviaire : « Les façades sont grandioses, impressionnantes, d'une architecture ordonnancée en pierre comme il se doit à la fin du XIX^e siècle. Elles représentent le devant social de la société bourgeoise, tandis que l'arrière est tout différent : une faille dans la ville due aux voies, les ponts en treillis métalliques qui les enjambent, au loin les halles vitrées, le fer, les reflets, la production ouvrière de l'industrie glorieuse »²¹.

Les gares périurbaines industrielles

Par la suite, le réseau ferré et les bâtiments de gare se développent sous l'impulsion de l'essor économique. Avec l'industrialisation et l'arrivée des compagnies concessionnaires, des gares spécialisées voient le jour et s'organisent autour du charbonnage, de l'aciérie ou d'autres complexes industriels. Dans ce contexte, de nombreuses gares dites industrielles apparaissent en milieu périurbain comme soutien aux grandes villes. Ce sont des lieux axés logistiques mais qui peuvent assurer le transport des voyageurs.

²⁰ Groupe SNCB, 175 ANS DU CHEMIN DE FER BELGE Bruxelles-Malines, première ligne de chemin de fer sur le continent européen, s. d., <https://nmbs.adlibhosting.com/Content/GetContent?command=getcontent&server=pdf&value=Bibliotheek/PDF/Chunk2/2010/05/19/3584483.pdf>.

²¹ Duthilleul JM et Tricaud E, 1999 dans Aubertel, « *Les gares* », 40.

Les gares rurales

Caractérisée comme halte ou non, la gare rurale participe activement au développement économique et social des régions plus reculées. La localisation des bourgs et des villes conditionne les tracés ferroviaires le long desquels s'organisent les petites gares qui desservent le territoire. En campagne, ces gares se situent le long des lignes secondaires nationales et prennent souvent place en dehors de la trame originelle du village menant à la création d'une zone urbanisée dans un périmètre proche. Il est essentiel de préciser que l'évolution des formes du territoire va conditionner le statut des gares rurales qui peuvent devenir des gares périurbaines avec le phénomène d'étalement urbain.

Les petites gares, qu'elles soient d'ordre rurale ou périurbaine présentent souvent des traits communs à l'architecture des grandes gares mais avec une différenciation selon les régions²². Ces gares vont énormément influencer l'urbanisme. Tout d'abord, la création des différents parvis de gare fait rentrer les localités dans des situations inédites, car ces nouveaux espaces publics se développent en parallèle de la place de village ou des hôtels. L'émergence du quartier de gare fait naître lui aussi une nouvelle situation. En effet, la vie de village se tourne vers la gare pour l'apport de produits locaux et influence ainsi les mœurs quotidiennes. Mais il est aussi question de nouvelles entités satellites. La gare, étant rarement construite en plein centre, peut créer des nouvelles polarités ou quartiers si elle s'implante davantage en périphérie du noyau villageois. Enfin, il s'agit d'une construction standardisée, souvent réalisée avec des matériaux venant d'autres régions. Dans certains cas, l'architecture des quartiers voisins, basée sur des matériaux locaux, peut être influencée par ce nouveau modèle architectonique²³.

²² Fondation Roi Baudouin, *Le chemin de la gare*, Fondation Roi Baudouin (Bruxelles, 1990), 14-22.

²³ Marc Thonnard, « La réaffectation des gares rurales et semi-rurales », in *Le patrimoine ferroviaire*, Les cahiers de l'urbanisme 40-41 (2002), 133-34.



Figure 6 : La gare de Langemark durant la guerre 14-18



Figure 7 : La gare de Jemappes après les bombardements

Mutation du réseau et impacts sur les gares au tournant du XXème siècle

La Première Guerre mondiale

L'Allemagne envahit la Belgique le 4 août 1914. Pour se protéger et assurer le ravitaillement des soldats, l'armée belge construit un réseau de chemin de fer s'étendant sur 130km et rejoignant les fronts. Les allemands, quant à eux exploiteront le réseau belge sans aucune collaboration de l'administration des chemins de fer. Après 1918, près d'un quart du réseau est endommagé et une gare sur trois est détruite²⁴.

La SNCB et la réforme ferroviaire

Le début du XXème siècle fait rentrer la Belgique dans un mouvement fonctionnaliste. Avec l'expansion pétrolière, la SNCV se voit concevoir des véhicules pouvant fonctionner au gasoil. Ils permettent de remplacer le modèle sous vapeur qui devient alors trop coûteux pour les régions reculées belges comme les Ardennes. Après la Première Guerre mondiale, vers 1926, le prestige associé à la gare et aux chemins de fer s'affaiblit pour laisser place à la rentabilité et à l'usage pratique²⁵. Le pays s'attèle à reconstruire les dommages de la guerre.

En 1926, l'entreprise autonome SNCB est créée afin de rationaliser et centraliser le réseau ferroviaire belge. Progressivement les trois dernières compagnies privées subsistantes sont reprises par la nouvelle société nationale. Cette réforme intervient dans un contexte de modernisation des infrastructures de transports et de crises économiques du pays²⁶. En conséquence, la SNCB pri-

²⁴ TrainWorld, « 3. Guerre et réforme (1914-1945) - », consulté le 12 mars 2026, <https://trainworld.be/fr/collections/lhistoire-des-chemins-de-fer-belges/3-guerre-et-reforme-1914-1945/>.

²⁵ Thonnard Marc, « Les gares désaffectées : chance ou catastrophe ? ou les possibilités de réaffectation des gares d'Outre Sambre et Meuse » (ISACF - La Cambre, 1994), 23.

²⁶ Marganne, Le chemin de fer en Belgique : Deux siècles d'évolution économique et sociale, 26.

vilégie l'amélioration des grandes lignes notamment avec l'électrification à partir de 1935 alors que certaines lignes secondaires connaissent une diminution des services. Ces dernières sont, en effet, jugées peu rentables.

Le développement des transports routiers

En 1930, les villes et villages assistent à l'arrivée des premiers autobus qui demandent beaucoup moins d'investissement comparé au rail. Après la Seconde Guerre mondiale, il était en réalité plus facile, au vu de la situation économique du pays, d'engager ces nouveaux véhicules. Le remplacement des voies de tramways était plus coûteux que de développer un nouveau réseau surtout que l'automobile commençait, elle aussi, à se développer plus largement. C'est le début de l'apparition des transports en commun et du développement du réseau viaire routier.

La place située devant la gare devient dès lors un nœud intermodal. Elle constitue une nouvelle géographie urbaine où s'entrecroisent différentes mobilités et permet les relations entre les pôles. Mais c'est dans les villages qu'elle prend une toute autre importance. En effet, avec le phénomène d'étalement urbain et de mise à distance générée par le rail, certains villages tombent en déclin et dans ce contexte, la gare contribue au développement économique²⁷.

²⁷ Fondation Roi Baudouin, *Le chemin de la gare*, 14-22.

La domination des transports routiers et le déclin des gares

Dans l'histoire de l'urbanisme, le développement des villes a toujours reposé sur la facilité d'accès : d'abord autour de carrefours, de ponts ou de ports, puis, avec l'industrialisation, à proximité des grandes gares. Ces lieux stratégiques favorisaient les échanges et structuraient naturellement l'urbanisation en devenant des lieux à rupture de charge²⁸. Cependant, le développement de la voiture est venu bouleverser ce schéma centré sur le rail.

- Vers 1955, on assiste à l'essor de l'automobile qui devient un mode de déplacement accessible au plus grand nombre et où tout semble devenir possible. Les réseaux de transport en commun perdent progressivement de leur importance et le réseau vicinal commence à être démantelé.
- Entre 1950 et 1970, les petites lignes sont petit à petit condamnées dans une opération où le ministère des Communications tente de moderniser le réseau en supprimant les tronçons sur lesquels les trains de voyageurs circulent peu ou plus du tout²⁹.
- En 1980, les tramways vicinaux disparaissent totalement laissant de nombreuses lignes de chemin de fer désaffectées. La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux est dissoute et transférée vers la société régionale TEC³⁰.

De nombreuses haltes vicinales disparaissent et le parvis de la gare est, lui aussi, touché par ce phénomène. Il perd son importance en tant qu'espace public prestigieux où les modalités s'entrecroisaient. Avec le phénomène d'éta-

²⁸ La rupture de charge désigne l'obligation, plus ou moins coûteuse en temps et en argent, de décharger et de recharger lors d'un changement de mode de transport physique. Géoconfluences, « Rupture de charge », Terme, Géoconfluences, École normale supérieure de Lyon, 2022, ISSN : 2492-7775, <https://geoconfluences.ens-lyon.fr>

²⁹ Marganne, *Le chemin de fer en Belgique : Deux siècles d'évolution économique et sociale*, 26.

³⁰ « Asbl Patrimoine Bus & Car », s.d



Figure 8 : La gare de Rochefort et son parvis animé



Figure 9 : La gare de Rochefort et son parvis sous l'emprise de la voiture, 2018

lement urbain où la périphérie est la nouvelle destination privilégiée, les mobilités quotidiennes se transforment. La marche et le vélo perdent progressivement leur place au profit de la voiture individuelle. Les espaces qui, autrefois étaient dédiés à la rencontre et à la vie sociale autour des gares, perdent dès lors leur rôle central, progressivement remplacés par des zones de stationnement (fig 8 et 9). La périurbanisation peut également modifier les rapports entre les gares rurales et leur territoire, intégrant certaines d'entre elles dans des dynamiques périurbaines.

La Deuxième Guerre mondiale

Après la capitulation de l'armée belge le 18 mai 1940, l'envahisseur allemand s'empare des chemins de fer du pays. À partir de 1941, l'entièreté du réseau est mis à contribution afin d'assurer la déportation grâce aux trains militaires allemands. La SNCB est donc contrainte à participer aux logistiques nazis en partageant les services des cheminots. À partir de 1943, le pays fait face à de nombreux bombardements alliés qui entraîneront de nombreuses destructions. Les chiffres sont alarmants : la moitié du réseau est détruit et la moitié des locomotives et des gares sont inutilisables³¹. Dans les décennies qui vont suivre la guerre, bien que certains courants architecturaux se veulent régionalistes, la reconstruction vise principalement des bâtiments de gare à l'architecture moderniste et plus fonctionnelle. Le béton, l'acier et le verre sont les matériaux privilégiés.

D'autres facteurs du déclin

En outre, la Belgique doit faire face en parallèle à plusieurs vagues de fermetures liées à la désindustrialisation :

- 1955-1973 : diminution des activités liées au charbonnage et aux industries manufacturières.
- À partir de 1977 : fermeture progressive des structures métallurgiques et sidérurgiques
- À partir de 1980 : bouleversement des activités tertiaires menant à

³¹ TrainWorld, « 3. Guerre et réforme (1914-1945) - ».

la fermeture d'administrations communales, de gares et de zones commerciales³².

La désindustrialisation combinée à la domination des modes de transports routiers diminue considérablement le transport de marchandises via le rail provoquant le déclin de nombreuses gares rurales. S'ajoute à cela que la SNCB concentre vers 1989 son énergie à développer le réseau ferroviaire à grande vitesse marquant encore plus le statut délaissé des petites lignes.

Enfin, la centralisation des services dans les grandes villes entre 1960 et 1980 réduit largement les besoins en gares. On assiste à une automatisation des services, une diminution du personnel et une fermeture des guichets qui entraînent la fermeture partielle ou totale de plusieurs bâtiments de gares.

³²Wallonie IWEPS, *Dynamiques régionales : les enjeux de la réhabilitation des friches en Wallonie*.

Les gares et leur environnement au tournant du XXIème siècle

Le début du XXIème siècle est marqué par un renouveau de l'architecture des grandes gares telles que celles de Liège, Anvers, Bruxelles, Namur ou encore Louvain. De pair avec la modernisation du réseau, l'attention devient croissante concernant la place de l'intermodalité à la fois au sein des gares mais aussi à leurs abords immédiats. Dans les grandes villes, les parvis commencent à être reconsidérés afin d'accueillir des commerces, des services ou encore de l'Horeca³³.

Si la situation des gares urbaines semble prometteuse, les petits gares quant à elles, souffrent du déclin ferroviaire. Le XXIème siècle est, en effet, marqué par des chiffres importants. D'après des rapports de 2002, la Belgique comptait 1600km de lignes désaffectées dont 1200km en Wallonie contre 400km en Flandre.

A une échelle plus large, de 1950 à 2000, les infrastructures ferroviaires ont diminué de 46,07% en Wallonie avec une régression importante des gares de 60,8%³⁴. Aujourd'hui, il est possible d'évaluer le nombre de gares et arrêts hors service à 1103 sur l'entièreté du territoire belge contre seulement 564 encore en activité³⁵(fig10).

Ce déclin s'accompagne également d'un processus de dégradation du tissu urbain à proximité des gares. De multiples terrains excédentaires tels que les friches industrielles ou d'anciens espaces logistiques sont restés en marge avec les besoins réels ferroviaires et constituent d'intéressantes réserves foncières³⁶. La désaffectation partielle ou totale a également eu un impact sur les gares rurales. En effet, la baisse de fréquentation qui suivit le déclin ferroviaire a généré une fragilité programmatique en milieu peu dense. Celle-ci est caracté-

³³ Groupe SNCB, *175 ANS DU CHEMIN DE FER BELGE Bruxelles-Malines, première ligne de chemin de fer sur le continent européen*.

³⁴ Jean Charlier 2002, 28-42 dans Nathalie SIMON, « La reconversion des lignes désaffectées, voie essentielle à la régénération du territoire. Le cas de la Wallonie » (Université Libre de Bruxelles, 2011).

³⁵ Tirée des cartes de Guy Demeulder, 2025, garesbelges.be

³⁶ Fondation Roi Baudouin, *Le chemin de la gare*, 25.

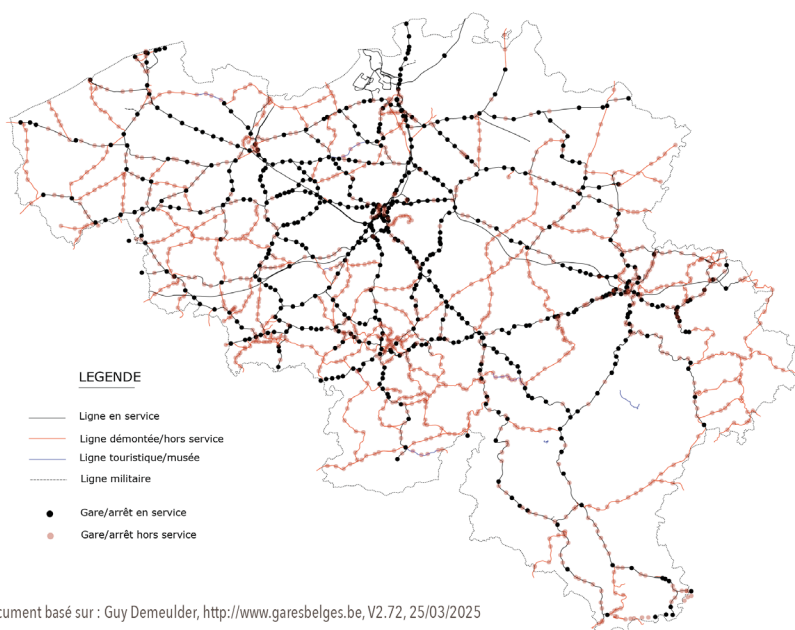


Figure 10 : Carte de l'état des gares en Belgique en 2025 tirée de Guy Demeulder

risée par un nombre d'usages et d'activités réduits autour de la gare renforçant le caractère monofonctionnel du quartier.

Vers une situation de revalorisation

Alors que le XXème siècle avait contribué à diminuer le rôle symbolique des gares, ces dernières connaissent une nouvelle forme de revalorisation. Elles redeviennent des pôles de mobilité renforcés par l'utilisation de la voiture et la multiplication des flux de mobilités³⁷.

Les lignes ferroviaires sont elles aussi reconsidérées. Un exemple majeur de réappropriation peut être illustré par les RAVeL. Ce réseau autonome de voies lentes a été développé à partir de 1995 par la région wallonne afin de reconvertir l'héritage ferroviaire en supports destinés aux mobilités douces, aux loisirs et au tourisme. 1550km de voies vertes ont ainsi été aménagées³⁸. Dans cette dynamique, de nombreuses gares désaffectées ou infrastructures ferroviaires inutilisées ont retrouvé une certaine visibilité au sein du territoire. L'asbl Chemin du Rail, ayant contribué à l'opération des RAVeL, souhaite notamment que le bâtiment de gare s'aligne avec la même philosophie des voies vertes. L'objectif est qu'il puisse être dédié à des usages publics favorisant les lieux de convivialité et d'échange. En parallèle, la SNCB a aussi créé un programme « La vie en gare » qui permet de soutenir des initiatives locales au sein des espaces inutilisés³⁹.

³⁷ Y. Hanin et al., *Requalifier les quartiers de gare pour favoriser le report de mode*, 2007, 73.

³⁸ Ravel.wallonie.be, « RAVeL », consulté le 17 mars 2026, <https://ravel.wallonie.be/home.html>.

³⁹ Espace vie, *Les nouvelles affectations de nos gares*, no 221 (mai 2012): 8-9.

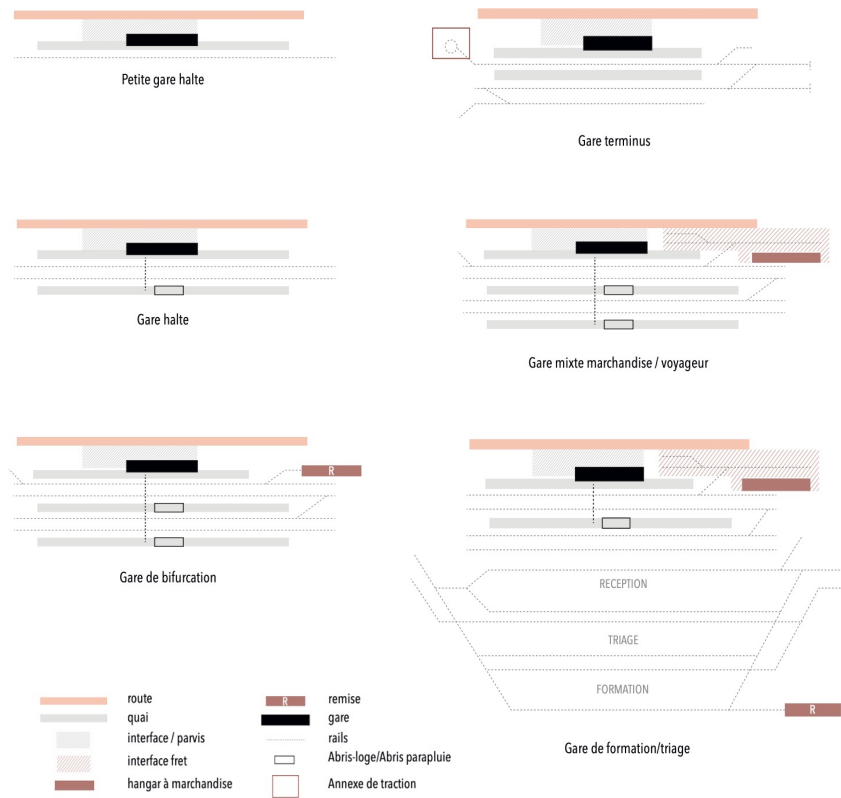


Figure 11 : Les implantations des gares

1.2. LES CONDITIONS D'IMPLANTATION

Dans le contexte territorial, il existe deux classifications de gares qui permettent de rendre compte de l'emprise spatiale et de leurs fonctions au sein du système ferroviaire.

En premier lieu, on retrouve **le statut de la ligne**. Suivant la localité, la gare peut être située le long d'une ligne principale. Ce type de ligne rayonne depuis la capitale ou relie des grands pôles industriels. Le trafic y est donc important et le brassage de navetteurs quotidiens en fait une ligne d'importance majeure. Ensuite, on retrouve les gares de lignes secondaires ou de lignes locales qui présentent souvent de simples voies.

En second lieu, **le type d'aménagement des stations** va également influencer les constructions. Celles-ci sont notamment conditionnées par le fait qu'il s'agisse d'un point terminus, de passage/de halte ou encore de correspondance. A cette classification s'ajoute une distinction fonctionnelle entre les gares entièrement dédiées aux voyageurs ou à la gestion de marchandises et d'autres fonctionnant de façon mixte⁴⁰.

- **La gare halte** : ce type de gare comprend un abri sur quai et un bâtiment qui accueille quelques services voyageurs. La halte est caractéristique des dessertes locales sur petite ligne ou ligne secondaire.
- **La gare de bifurcation** : Nommée aussi gare de correspondance, ce type de gare se situe à l'intersection de lignes ferroviaires. Elle nécessite plusieurs faisceaux de voies et des postes de signalisation. Selon l'époque de création, elle peut disposer d'une remise à locomotives, d'une plaque tournante et d'une annexe de traction destinée à l'entretien, au stationnement et à la gestion du matériel roulant.
- **La gare terminus** : Ce type de gare se situe en fin ou en début de ligne.

⁴⁰ Fernand Lebbe, *Au fil du rail : XIV - l'exploitation - les stations*, Editorial OFFICE (Bruxelles, 1948), 4-7.

A l'origine, sur les lignes secondaires, elle est le plus souvent équipée d'une petite annexe de traction, d'une remise et de quelques installations pour les marchandises.

- **La gare de marchandises** : Destiné au transport de marchandises, elle nécessite de larges espaces et présente un interface avec la rue nécessaire pour le fret. On peut y retrouver une halle à marchandises, des quais de déchargement et des voies menant à des usines ou entrepôts à proximité. L'accès à la halle se fait toujours via un système de voies secondaires et des voies de dépassement sont également prévues⁴¹.

La gare de triage/de formation : Dans l'exploitation des chemins de fer, ce n'était pas commun de voir un wagon de marchandises quitter une gare d'expédition et arriver à une gare de destination en un voyage. La plupart du temps, le wagon devait passer par une gare de triage ou de formation qui se chargeait de remanier les rames et rassembler les wagons ayant la même destination. En plus des voies de triage, des voies escales étaient prévues pour permettre l'attente des trains. L'emplacement choisi devait donc être assez spacieux afin de faire interagir les lignes entre elles. C'est pourquoi, les gares de formations s'implantaient souvent en périphérie là où de vastes terrains étaient disponibles.

⁴¹ Typologie des gares ,20 décembre 2011, <https://beuret.net/typologie-des-gares/>.

1.3. L'ENJEU DES FRAGMENTATIONS URBAINES

Qu'elles soient toujours en service, partiellement ou totalement désaffectées, les gares du XIX^{ème} et XX^{ème} siècle constituent un héritage particulier au sein de nos villes ou villages. Produits directs des transformations territoriales liées à l'industrialisation, ces édifices font face aux changements d'échelles et de pratiques du milieu dans lesquelles elles s'inscrivent.

La gare rurale ou périurbaine peut se trouver aujourd'hui dans une situation paradoxale. Alors qu'elle constitue à la base un nœud majeur de mobilité, elle peut être simultanément associée à des situations de discontinuités spatiales, fonctionnelles ou encore sociales regroupées sous des concepts similaires : les fractures ou fragmentations urbaines.

Le terme fragmentation voit le jour dans les années 90 et couvre différentes connotations selon les domaines qui l'emploient. Ce terme est abordé par des sociologues, urbanistes, géographes ou encore architectes qui apportent leurs points de vue et démultiplient les approches quant à sa définition. De manière générale, la fragmentation urbaine caractérise une situation où les différents quartiers d'une ville coexistent sur le mode du repli sur soi. Ce repli peut être d'ordre politique, spatial ou encore traduire de l'abandon collectif d'une vision commune de la ville en tant qu'espace de rencontre et d'intégration⁴². D'autres termes ont été employés pour désigner la fragmentation urbaine : fracture sociale, sécession, ségrégation, segmentation ou encore polarisation socio-spatiale. Toutes ces notions tendent à converger vers une même idée : l'éclatement spatial. Françoise Navez-Bouchanine, docteur d'Etat en sociologie et professeur en architecture, définira le terme comme « processus d'éclatement d'un objet spatial considéré comme porteur d'une unité sociale »⁴³.

⁴² Jean-Baptiste Lanne, *Fragmentation urbaine*, Octobre 2016.

⁴³ Françoise Navez-Bouchanine, *La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?* (L'Harmattan, 2002), 5.

Dans le cas des infrastructures ferroviaires, ce phénomène peut être observé à plusieurs échelles. D'après plusieurs études, il serait possible de regrouper ces fragmentations urbaines sous 3 grandes catégories : sociale, fonctionnelle et visuelle⁴⁴.

La fragmentation sociale

La fragmentation sociale renvoie directement aux usagers et aux habitants. En effet, certains groupes peuvent se rassembler et s'approprier des lieux en les dédiant à des usages particuliers, ce qui aboutit le plus souvent à la création d'espaces privatifs ou voués à une appropriation exclusive⁴⁵. On peut également retrouver la séparation des quartiers selon les revenus ou encore le statut résidentiel ou industriel d'un lieu qui contribue à renforcer une certaine fragmentation⁴⁶.

Dans le cas des gares, l'enjeu social peut être directement lié au quartier attenant qui conditionne une certaine image de l'infrastructure ferroviaire. Historiquement, les quartiers de gare accueillait les populations ouvrières et les populations aux revenus modestes en raison de leur proximité avec les activités industrielles et ferroviaires. Après la période de désindustrialisation, plusieurs de ces secteurs ont conservé un caractère populaire et se sont parfois vus confrontés à des situations de précarisation ou de marginalisation sociale. La présence des voies ferrées, des anciennes infrastructures techniques ou encore les nuisances sonores ont également contribué à une baisse de l'attractivité résidentielle de certains quartiers de gare⁴⁷.

De plus, la désaffectation partielle ou totale des gares peut accentuer un sentiment d'insécurité. Les bâtiments vacants, les quais peu fréquentés ou les espaces couverts comme les auvents sont sujets à des rassemblements infor-

⁴⁴ Michael Edwards, *Fragmentation dans le contexte urbain*, 1991.

⁴⁵ Pierre Dias et Thierry Ramadier, *Fragmentations et ségrégations de l'espace urbain: Une approche par les cognitions socio-spatiales dans la relation individu/milieu*, s. d., 14.

⁴⁶ Edwards, *Fragmentation dans le contexte urbain*, 340.

⁴⁷ « Pourquoi les abords des gares sont-ils souvent des endroits malfamés ? - RTBF Actus », RTBF, consulté le 12 mars 2026, <https://www.rtb.be/article/pourquoi-les-abords-des-gares-sont-ils-souvent-des-endroits-malfames-11229964>.

mels et des situations de refuge. La fragmentation sociale peut donc se traduire au travers du type de fréquentation.

La fragmentation fonctionnelle

Cette catégorie témoigne de deux problématiques : le changement de statut de l'espace public et le zonage fonctionnel. D'une part, avec l'apparition des ensembles résidentiels plus étalés et des zones commerciales, l'espace public a vu son statut changer. Au fil du temps, son statut du XIX^{ème} siècle a muté vers des espaces dits ouverts ou essentiellement dédiés à la circulation automobile. Dans ce contexte, le parvis de la gare devient davantage un espace de transit et de stationnement qu'un lieu de vie. Jean-Samuel Bordreuil, dans son ouvrage sur la ville resserrée, a analysé et mis en évidence trois périodes de retournement de l'espace public qui peuvent être mis en parallèle au milieu des gares :

- Un modèle de ville médiévale qui tend à s'opposer au mouvement. C'est-à-dire qu'il n'est pas pensé pour être traversé rapidement et favorise l'arrêt et le séjour.
- Un modèle de ville industrielle où « le mouvement accompagne le mouvement ». L'espace public est alors pensé pour la circulation des travailleurs, marchandises et des capitaux. On observe un élargissement et une hiérarchie des rues.
- Une situation actuelle de desserrement, où l'usager, le citoyen multimodal peut être à la fois résident, visiteur ou encore passant. C'est une période de dissociation entre habiter, travailler et se divertir au sein de laquelle plusieurs vitesses coexistent⁴⁸.

Ces évolutions au sein de l'espace public, parfois rapides ou en dissonance avec d'autres développements territoriaux, ont entraîné des fragmentations qui renforcent l'insécurité et les inégalités sociales⁴⁹.

⁴⁸ Jean-Samuel Bordreuil (2001) dans David Mangin, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, La Villette (Paris, 2004), 14.

⁴⁹ David Mangin, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, 14.

D'autre part, il est question du zonage fonctionnel, c'est-à-dire cette organisation intentionnelle de la ville en zones de travail, de repos, de commerces, de vie culturelle, de loisirs qui amène la notion d'espaces morts. Jane Jacobs, célèbre urbaniste canadienne, avait d'ailleurs déjà mentionné les causes de ces espaces dits « inefficaces » en mettant en avant la nécessité de diversifier les fonctions d'un quartier⁵⁰.

L'environnement des gares est caractéristique de ce zonage fonctionnel, principalement quand la gare assure ou a assuré des activités industrielles. Les terrains résiduels, les halles à marchandises, ou les anciens faisceaux de voies forment aujourd'hui des espaces ouverts le plus souvent monofonctionnels qui accentuent la difficulté d'intégration au tissu urbain environnant.

La fragmentation spatiale ou visuelle

Cette dernière catégorie fait référence aux morceaux de villes qui semblent mal liés ou articulés entre eux. Ces fragments se détournent d'une unité antérieure cohérente. C'est une relation directe avec la valeur historique, primaire d'un lieu, sa fonction originelle pour laquelle il a commencé à exister et qui semble rompue. On parlera également de situations spatiales fortes comme avec la présence de vides dans le tissu urbain⁵¹. Dans le contexte des gares, cette situation renvoie directement à la fragmentation fonctionnelle décrite ci-dessus qui peut créer des vides ou des espaces publics non appropriables.

Jane Jacobs apporte, elle aussi, sa vision quant à la fragmentation dans l'espace, notamment avec la notion de frontière déserte. Selon l'autrice, une frontière déserte peut être caractérisée par des parkings, des grands jardins publics ou encore des zones monofonctionnelles. Elles ont tendance à couper la circulation ou à l'interrompre et isolent toutes structures ou zones qui s'y trouvent accolées⁵².

⁵⁰ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (Random House, 1961).

⁵¹ Dias et Ramadier, *Fragmentations et ségrégations de l'espace urbain: Une approche par les cognitions socio-spatiales dans la relation individu/milieu*, 14.

⁵² Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, 230-36.

Plusieurs auteurs se sont penchés sur la question de l'influence des réseaux viaires et de transport sur l'espace urbain, sujet directement lié à l'environnement des gares. David Mangin, architecte et urbaniste français, propose de décrire la hiérarchie des voies pour comprendre les formes urbaines. Tout d'abord, il met en avant les voies principales qui assurent une liaison entre les régions économiques et les grandes villes. Lors de leur création, ces axes avaient pour objectif de relier la succession des couronnes de la ville caractérisées par les remparts, les boulevards, les périphéries et les rocades. Ce premier réseau sera complété par des voies secondaires et tertiaires qui permettent de desservir le territoire. De cette structure, on observe deux constats de fragmentation urbaine. En premier lieu, les rues secondaires, qui se situent à la fois entre la rue traditionnelle et la voie purement circulatoire créant une urbanisation particulière. En second lieu, les voies radiales rapides, qui traversent les communes et dans la majorité des cas relient les gares. Ces dernières découpent le territoire et peuvent créer des fractures qui vont s'amplifier avec la présence de certains programmes d'équipements collectifs ou publics.

On observe une situation où, pour cause de priorité à la vitesse, les infrastructures deviennent moins accessibles et ne suppose plus la proximité⁵³. Avec le développement du rail, des transports et de la voiture, le déplacement des marchandises et des hommes augmente. En réponse à ce phénomène, les formes d'habiter et les relations vont se resserrer sur des micromilieus entraînant des vides dans le tissu et le long des voies principales⁵⁴. L'augmentation du trafic routier n'a, ainsi, pas conduit à une meilleure accessibilité, mais plutôt à une fragmentation de l'espace urbain autour des gares⁵⁵(fig 12).

⁵³ David Mangin, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, 94-99.

⁵⁴ *ibid*, 315

⁵⁵ Fondation Roi Baudouin, *Le chemin de la gare*, 22.



Urbanisme actuel : des modes «d'habiter» dispersés



Urbanisme du possible : un déplacement qui suppose la proximité des activités

Figure 12 : Fragmentation spatiale actuelle, David Mangin

Fragmentations Sociales



Espaces
privatifs



Appropriation
exclusive



Marginalisation
de population



Statut de quartier
dominant

Fragmentations Fonctionnelles



Changement de statut de
l'espace public



Zonage
fonctionnel
(industriel)

Fragmentations Spatiales/Visuelles



Vide lié ou non à une
situation antérieure



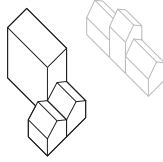
frontière

Figure 13 : Synthèse des fragmentations

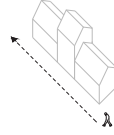
SYMBOLIQUES



Perte de la mémoire collective

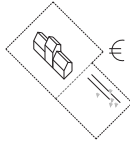


Effacement identitaire

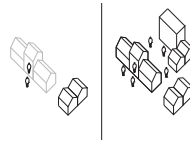


Lieu réduit au transit

OPERATIONNELS



Contraintes foncières



Fragilité programmatique en milieu peu dense

TERRITORIAUX

Fragmentations Sociales



Espaces privatifs

Fragmentations Fonctionnelles



Changement de statut de l'espace public

Fragmentations Spatiales/Visuelles



Vide lié ou non à une situation antérieure



Domination des mobilités rapides



Appropriation exclusive



Zonage fonctionnel (industriel)



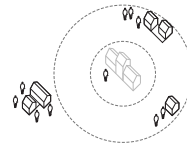
frontière



Marginalisation de population



Statut de quartier dominant



Affaiblissement des centralités liée à l'étalement urbain

Figure 14 : Synthèse des enjeux

1.4. SYNTHÈSE

L'histoire du rail en Belgique a montré à quel point les infrastructures de mobilité et les réseaux ont profondément modifié le territoire. Les gares, qu'elles soient urbaines, périurbaines ou rurales, ne sont pas seulement des infrastructures de transport, mais elles représentent ou ont pu représenter des pôles de développement économique, social ou encore urbain. Leur implantation a, en effet, influencé la structure des quartiers voisins ainsi que les relations entre les villes et les entités plus isolées.

Cependant, le XX^{ème} siècle, marqué par des transformations territoriales et économiques, est venu progressivement modifier la situation de nombreuses gares. Entre désindustrialisation, développement des transports routiers, étalement urbain ou encore rationalisation du réseau par la SNCB, de nombreuses infrastructures ont perdu leur rôle initial et font face à des situations de désaffectation partielle, totale ou de fragmentation urbaine.

Aujourd'hui, les enjeux des gares rurales et périurbaines peuvent être regroupés sous trois catégories : symbolique, opérationnelle et territoriale.

- L'aspect symbolique rend compte d'un changement de vision porté sur ces infrastructures ferroviaires. Les gares ne sont plus vues uniquement comme des structures fonctionnalistes, mais comme des lieux à reconsidérer en tant que marqueurs historiques et porteurs d'un potentiel de revalorisation pour les localités dans lesquelles elles s'insèrent.
- L'aspect opérationnel renvoie aux difficultés de gestion du foncier ferroviaire, mais également à la difficulté d'assurer des usages dans des milieux peu denses.
- L'aspect territorial caractérise l'emprise des modes de transport rapides et la perte de concentration des activités autour des gares. Cet enjeu est également lié aux fragmentations urbaines. Même s'il s'agit de concepts très théoriques, les fragmentations urbaines relèvent

d'approches plus sensibles rendant compte de la perception des espaces à travers le vécu. Dans ce contexte, la fragmentation urbaine représente un outil d'analyse essentiel pour l'architecte lui permettant de mieux comprendre l'environnement des gares.



Chapitre II : la gare et le patrimoine ferroviaire

Même si la façade apparaît souvent comment l'élément le plus visible et le plus marquant d'une gare, celle-ci dépasse largement cette première expression. Elle s'inscrit notamment dans un ensemble plus large de caractéristiques architecturales, typologiques et spatiales qui définissent sa valeur patrimoniale. A l'origine, ces complexes ont été minutieusement réfléchis afin d'assurer le confort des voyageurs. Aujourd'hui, les voyageurs et les pratiques ne sont plus les mêmes. Cependant, toute l'histoire des lieux continue de se transmettre au travers de l'attention passée qui a été portée sur les styles, les décors ou les dispositifs ferroviaires.



Figure 15 : La gare néoclassique de Braine-Le-Comte



Figure 16 : La gare néoclassique de Marchienne-Au-Pont

2.1. LES STYLES ARCHITECTURAUX

1835 - 1860 : Le courant néoclassique

Le style néoclassique est un courant architectural inspiré de l'Antiquité grecque et romaine. Il est symbolisé par l'ordre, la symétrie. Dans ce contexte, la façade des gares présente des formes linéaires et souvent, les baies sont composées d'arcs en plein cintre⁵⁶.

La figure majeure de courant est Auguste Payen, accompagné de son associé, l'architecte de Bruxelles, Nicolas Roget. En 1841, il accède au statut d'architecte en charge des chemins de fer et imagine des gares de style néoclassique pour plusieurs régions. Ces constructions simples répondent à des exigences fonctionnelles et reposent sur une architecture de style aristocratique.

Dans le cadre rural ou semi-rural, Cluysenaar⁵⁷ s'attèle à imaginer des constructions plus rustiques qui s'intègrent au site de maisons de campagne. C'est une réflexion qui vise à rattacher l'architecture à son contexte et son cadre en se détachant de la monotonie des constructions ferroviaires.

1860 - 1890 : L'émergence des styles nationaux

Avec la démolition des remparts entre 1830 et 1900 et l'expansion des villes extra-muros, la gare voit sa fréquentation augmentée. Ses services ne sont souvent plus adaptés à la nouvelle clientèle. De ce fait, les gares multiplient la surface des locaux publics et se voient transformées en édifices de plus grande taille. La libération des remparts sous le régime Léopold I mène à la création de grandes gares monumentales dans les villes importantes comme

⁵⁶ Hugo De Bot, *Architecture des gares en Belgique*, TOME 1 1835-1914, 13.

⁵⁷ Jean-Pierre Cluysenaar est un architecte belge du XIX^{ème} siècle connu pour avoir réalisé les Galeries Royales Saint-Hubert à Bruxelles.



Figure 17 : La gare éclectique de Houyet



Figure 18 : La gare néo-renaissance flamande de Haecht

Mons, Namur ou Charleroi. Le style néo-classique perdure encore aux prémices de ces nouvelles constructions pour se diriger progressivement vers des styles nouveaux prônant le goût des motifs architecturaux. Les architectes ont de plus en plus recours, pour des bâtiments civils, à des tendances dites nationales qui sont nées avec le mouvement Romantique.

Pour les gares, les architectes s'inspirent des codes de la Renaissance Flamande comme base et insistent selon le cas, vers une architecture gothique ou plutôt baroque. C'est le début de l'éclectisme où la symétrie néoclassique ne permet plus d'assurer le fonctionnalisme au sein de gares.

1890 – 1914 : L'éclectisme

Le bâtiment des voyageurs traduit de plus en plus une volonté de composition avec des motifs divers afin de créer une monumentalité ou un effet pittoresque inattendu. C'est la pleine période de l'éclectisme. On observe un style Néo-Renaissance Flamande qui devient le style-maison des chemins de fer de l'Etat belge jusqu'à la Première Guerre mondiale. On est passé de bâtiments enduits avec des colonnes, frontons et arcades à de grands bâtiments en briques avec pignons à redents⁵⁸.

Dans la campagne, les lignes ferroviaires se multiplient et, par conséquent, de multiples bâtiments de recettes sont construits. Ces derniers sont associés à un terme péjoratif « style de chemins de fer » qui dénonce une diffusion de bâtiments peu différenciés. En effet, ces gares rurales ou semi-rurales se répètent de façon étalée et rendent difficile, sans archives, leur datation et l'attribution à des compagnies. Ces petits édifices mêlent généralement habitations et bâtiments industriels, se profilant comme des bâtiments-type. Ce terme fait directement référence à des constructions qui sont très similaires en plans, mais qui varient en élévation. Enfin, l'ajout de multiples points d'arrêts sur les lignes ferroviaires de campagne fait disparaître l'homogénéité stylistique des structures ferroviaires originelles⁵⁹.

⁵⁸ Hugo De Bot, *Architecture des gares en Belgique*, TOME 1 1835-1914, 44.

⁵⁹ Dominique Verhaegen, « Architecture des gares », in *Le patrimoine ferroviaire*,



Figure 19 : Gare de Court-Saint-Étienne, la gare de l'après-guerre, 1926

L'après-guerre : l'architecture de la reconstruction

La Première Guerre mondiale a endommagé de nombreux bâtiments de voyageurs qui nécessitent des reconstructions partielles ou totales. Un style particulier de l'entre-deux-guerres se dégage. L'architecture des gares s'inspire du modèle domestique bourgeois de l'époque ,c'est-à-dire des grandes villas. On observe notamment plusieurs exemples qui voient le jour dans le Hainaut. Plusieurs bâtiments entre 1921 et 1925 sont caractérisés par une façade en brique, une toiture à pans coupés et des lucarnes. Les encadrements sont en pierres bleues et les percements sont à impostes regroupés par deux ou trois. Pour les seuils et les croisées, la pierre de taille est privilégiée⁶⁰.

La Seconde Guerre mondiale a eu, elle aussi, une influence sur l'architecture des gares. Après le conflit, on observe la naissance de bâtiments banals dits « bâtiments de facture ». Ce type plus commun se diffuse dans la même période où la gare urbaine voit son rôle évoluer passant d'une gare ferroviaire à une gare commerciale. L'après-guerre est également marqué par des bâtiments de gares modernistes qui ne sont pas détaillés dans ce présent dossier de recherche.

2.2. LES MODÈLES TYPES D'ÉDIFICES

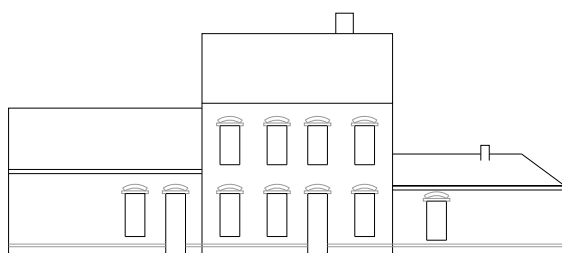
Vers la fin du XIX^{ème} siècle, l'administration nationale des Chemins de fer de l'Etat belge a tenté d'optimiser et rationaliser le plan des gares suivant des modèles d'architecture standardisée. Cette mise sous conditions permettait de répondre à plusieurs objectifs. On retrouve, entre autres, la réduction du coût de construction, l'homogénéité fonctionnelle ainsi que l'adaptation des modules selon la localité desservie. De plus, ces édifices type servaient de référence afin de remplacer les gares plus anciennes qui ne satisfaisaient plus les normes. Malgré l'imposition de ces plans et le contrôle total du réseau par

Mardaga Pierre, Les cahiers de l'urbanisme 40-41 (2002), 113-25.

⁶⁰ Hugo De Bot, *Architecture des gares en Belgique*, Brepols, TOME 2 1914-2003 (2003), 47.



Halte 1880



Halte - 1893

l'Etat en 1848, certaines gares disposent des codes architecturaux propres aux compagnies ferroviaires d'origine.

Plusieurs plans de référence sont mis en place par l'Etat qui distingue la gare de halte et la gare.

Lorsque la gare dessert une localité aux besoins plus conséquents nécessitant des aménagements supplémentaires destinés aux services ferroviaires et aux citoyens, le plan type d'origine évolue vers celui des gares dites « de moyenne importance ». La notion d'importance fait directement référence à la distinction entre 1ère, 2ème, 3ème et 4ème classe de gare. Celui-ci se caractérise par des dimensions plus importantes et l'intégration de nouveaux services.

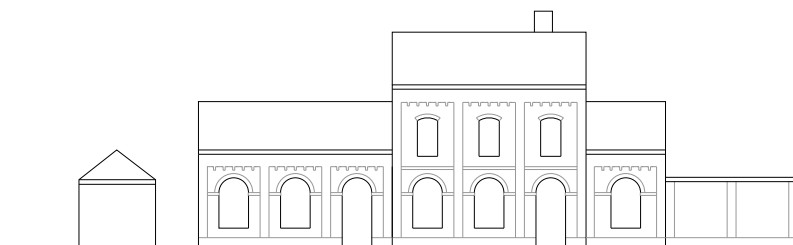
La halte type 1880

Peu d'écrits sont recensés sur ce type de halte. Néanmoins, les informations disponibles décrivent ce premier modèle de halte comme un bâtiment modeste composé d'un corps central à deux travées et d'un étage. Ce dernier est joint à deux ailes dont l'une est plus courte que l'autre. L'ensemble est couvert par une toiture en croupe.

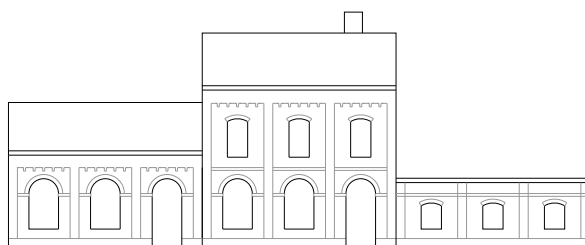
La halte type 1893

Ce modèle permet des bâtiments de haltes plus grands. La composition est toujours tripartite avec un corps central sur un étage sous bâtière, une aile basse sous bâtière et une annexe basse en plan de forme L sous une toiture en croupe. Dans cette configuration, le corps central passe à quatre travées et l'aile basse comprend entre quatre et six travées. Quant à la façade, elle est souvent caractérisée par des arcs de décharges en brique surmontant des linteaux droits ainsi que des consoles, des frises et des cordons en pierre bleue.

En terme de fonctions, le corps central accueille le logement du chef de



Station- 1880



Station - 1895



Station de moyenne importance - 1895

Figure 20 : Elévations des différentes façades de gare

gare avec la présence d'une porte à rue donnant sur un vestibule et des escaliers. L'aile basse est dédié à la salle d'attente et l'annexe à la buanderie offrant des espaces tels que les toilettes, la lampisterie et la réserve à charbon.

La station type 1880

Ce plan reprend une composition tripartite avec des systèmes de travées. Un corps central composé d'un étage sous bâtière accueillant au premier niveau le logement du chef de gare tandis que le rez-de-chaussée regroupe les guichets, bureaux et parfois une partie du logement. Le reste du bâtiment est formé de deux ailes. D'un côté, on retrouve une aile basse qui comprend une petite cour intérieure et dont le toit plat forme la suite du logement du chef de gare. De l'autre côté, une aile sous-bâtière accueille les salles d'attente et le magasin des marchandises. Dans le cas des gares de moyenne importance, les salles d'attente divisent les classes de premier et celles de second et troisième ordre en locaux distincts.

Vers 1881, la société des chemins de fer offrent la possibilité d'agrandir l'aile sous bâtière selon les besoins en se basant sur les gares du groupe Bruxelles-Midi.

La station type 1895

Ce plan reprend le modèle de 1881 à l'exception que l'aile basse sous toit plat se transforme en aile sous bâtière. Cette aile à la même hauteur que l'aile sous bâtière déjà présente dans les anciens plans, mais est composée d'une seule travée et d'une fenêtre sous pignon éclairant un étage. La cour de 1881 est remplacée par une remise en appentis accolée, prolongée d'un mur.

Les salles d'attente situées dans les ailes prennent souvent deux travées tandis que le reste de l'aile est composée des zones de bagages et des locaux à marchandises. Selon le cas, l'aile sous bâtière peut varier entre trois et treize travées. L'autre aile reprend toujours les services du logement du chef de gare. Un petit édifice sous bâtière peut être ajouté de façon indépendante afin de

jouer le rôle de sanitaires publics. Il s'agit d'un pavillon d'aisance⁶¹.

Au niveau de la façade, on retrouve généralement des lésènes⁶², des frises en denticules et des ancras à chaque étage. La pierre est utilisée à la fois dans un bandeau qui marque l'étage, mais aussi dans des décorations situées au pied des arcs formant les fenêtres. Les arcs au rez de chaussée sont en plein cintre alors que les fenêtres des étages prennent souvent le profil d'un arc bombé. Le pignon central est percé d'un oculus qui peut également se retrouver au niveau des ailes en bâtières. L'ensemble du bâtiment est réalisé en briques rouges avec dans certains cas une alternance avec des briques jaunes. La tuile est utilisée pour le toit qui déborde légèrement, parfois reposant sur des consoles. En termes de décorations, on retrouve les rives et les corniches en bois ainsi qu'un ressaut de briques en partie supérieure du pignon⁶³.

La station type 1895 – variante

Lorsque les gares possèdent un statut plus important, des pavillons d'extrémités sont ajoutés lors de la composition. Ils s'accolent aux ailes latérales et permettent d'offrir davantage de locaux. Cette typologie se retrouve notamment dans plusieurs gares périurbaines liées à l'industrie ou à des situations transfrontalières, car elles nécessitent de nombreuses fonctions essentielles pour permettre la connexion avec de grands pôles. Par exemple, on retrouve l'ancienne gare industrielle de la Louvière ou encore la gare de Quévy et de Péruwelz.

L'agrandissement du modèle type de 1895 est directement lié au développement des services de poste, de télégraphe et de téléphone intégrés aux gares. Dès les années 1840, la poste collabore avec les chemins de fer en leur confiant le transport du courrier ce qui nécessite l'aménagement de bureaux de postes

⁶¹ Hugo De Bot, *Architecture des gares en Belgique*, TOME 1 1835-1914, 65-75.

⁶² Bande verticale de faible relief, étroite et légèrement saillante dans l'épaisseur d'un mur extérieur, Wikipedia 2026

⁶³ Hugo De Bot, *Architecture des gares en Belgique*, TOME 1 1835-1914, 75-76.

au sein de certains bâtiments de voyageurs. Le chemin de fer contribue également à la diffusion du télégraphe auprès de la population, un service considéré comme essentiel par l'Etat, qui impose dès lors la création de bureaux publics de télégraphie dans les gares de moyenne et de haute importance. Enfin, , le développement du téléphone entraîne à son tour, dès 1880, l'apparition de bureaux téléphoniques, accentuant progressivement le rôle des gares en tant que services publics et centres de communication⁶⁴.

⁶⁴ Marganne, Le chemin de fer en Belgique : *Deux siècles d'évolution économique et sociale*, 6-7.

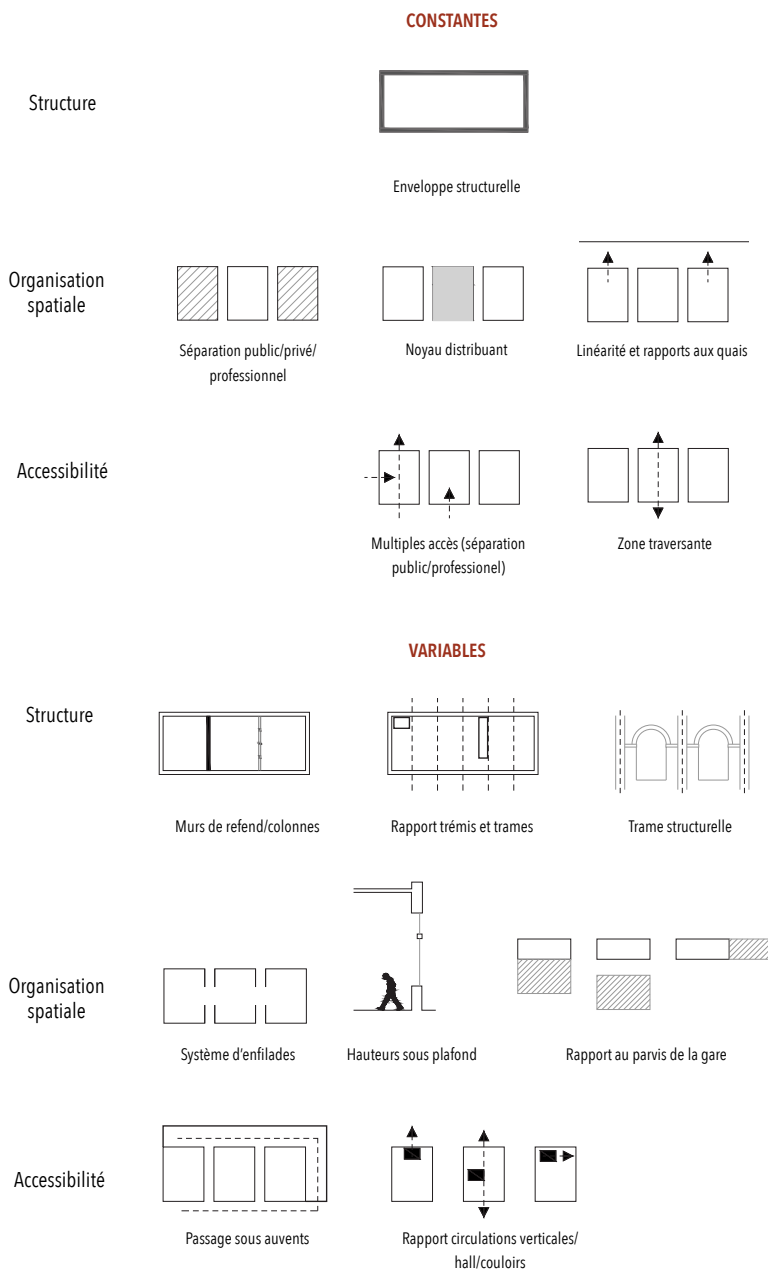


Figure 21 : Les supports d'interventions

2.3. LA CONFIGURATION SPATIALE

La gare est généralement séparée de la rue par la présence d'un parvis qui crée une transition entre l'espace urbain et le bâtiment ferroviaire. Une entrée principale mène sur la salle des pas perdus à laquelle est généralement accolée les locaux destinés au public. Ce grand vestibule entretient donc un lien direct avec les guichets des billets et d'enregistrement des bagages qui sont eux-mêmes connectés au bureau de recettes et à la salle des bagages.

De façon générale, les locaux privilégient une organisation qui favorise le gain de temps et le trajet le plus court. La structure du plan est réalisée en « tranches » et permet un accès direct et rapide soit à la cour soit au quai, soit au deux. Certains espaces tels que la salle des bagages nécessitent une proximité directe avec le quai. De plus, à l'époque, l'organisation des bâtiments visait le maximum de confort et d'hygiène. Dans cette optique, un système de chauffage était assuré par des poêles en fonte ou des poêles colonnes dans les grandes stations. L'éclairage fonctionnait, selon la localité, à l'huile, pétrole ou gaz ce qui explique la présence d'une lampisterie remarquable sur plusieurs plans de gares⁶⁵.

L'agencement, le dimensionnement et le décor des locaux varient en fonction du type de gare, de l'importance de la station (1,2,3 et 4ème classe), de la localité et de la compagnie exploitante. Un schéma général peut néanmoins caractériser les espaces :

Les stations importantes

À l'origine de la construction des gares assurant un service pour les voyageurs, des salles d'attente étaient créées, ainsi qu'une zone de restauration appelée buffet, au sein des ailes. Les pavillons, quant à eux, accueillaient le télégraphe, la poste, le bureau du chef et du sous-chef de station, la salle des gardes, la douane, les locaux techniques ou encore la lampisterie. Dans certains cas, si le bâtiment requérait de nombreux services, le logement du

⁶⁵ Dominique Verhaegen, « Architecture des gares », 111-114.

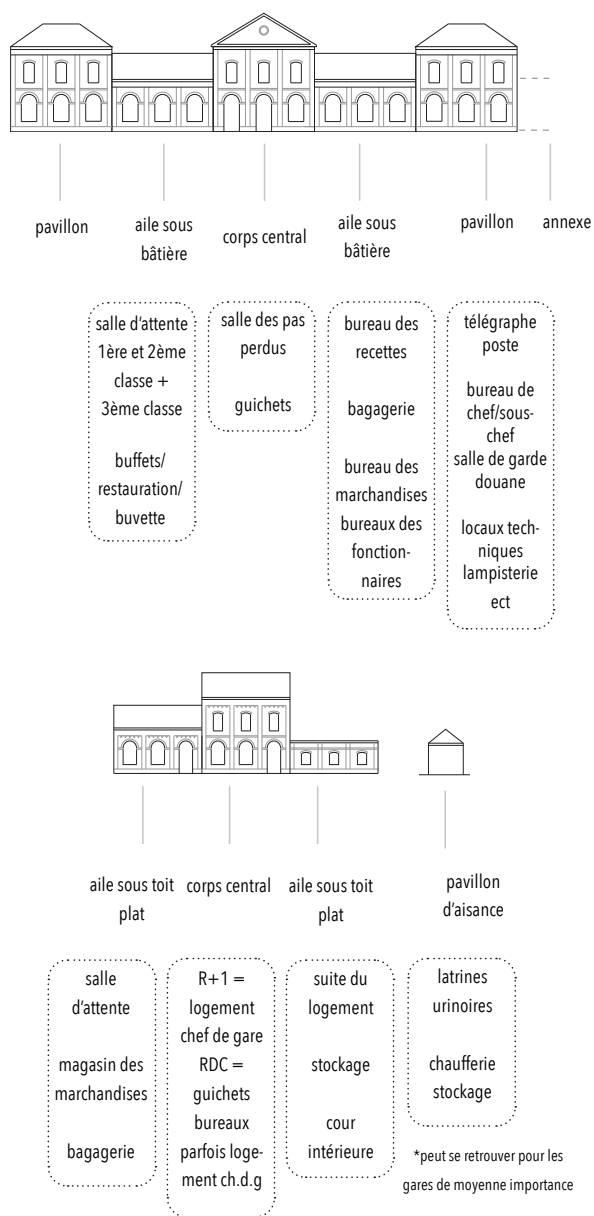
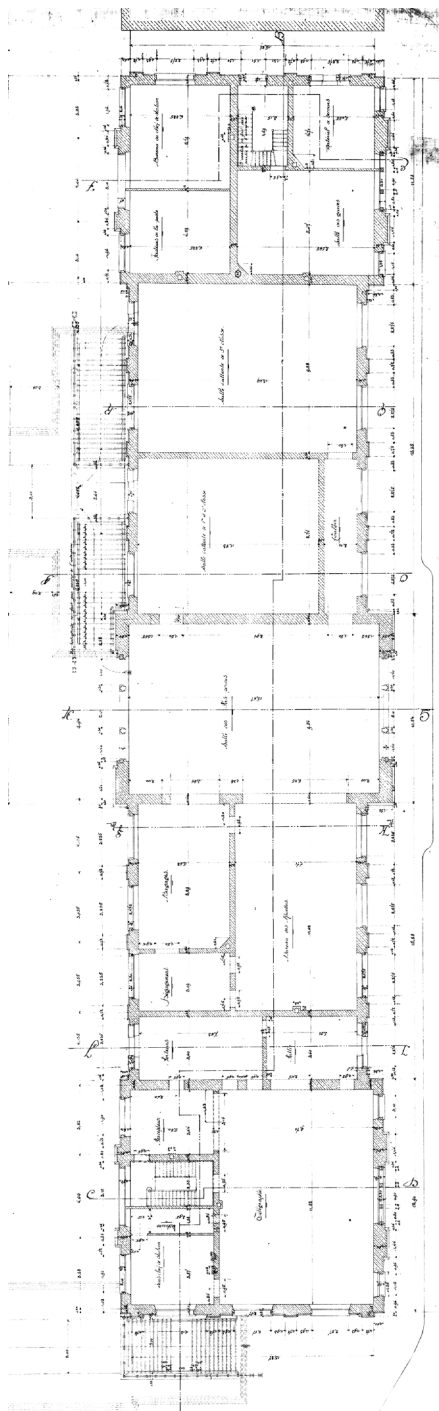


Figure 22 : Les fonctions originelles en gare, cadre général

chef de station pouvait prendre la forme d'une véritable maison attenante. A l'époque, le chef de gare pouvait assurer les fonctions d'employé de poste et de télégraphiste, ce qui réduisait les nombres de locaux dédiés à des fonctionnaires spécifiques. En ce qui concerne les décors des salles destinées au public, l'intérieur et le mobilier s'inspirent le plus souvent du style bourgeois. Les bancs sont constitués de bois ou rembourrés, les murs et plafonds sont en lambris, stucs et/ou constitués de caissons et d'allégories. On observe aussi des cheminées qui peuvent être mises en valeur comme des monuments. Le pavé ordinaire peut laisser place au sol en marbre ou en chêne.

Les petites stations

Dans les cas des gares rurales ou petites stations, un logement dédié au chef de station est inclus dans la réflexion du plan. Il comprend un vestibule, une cuisine, une zone pour dormir et un bureau. En ce qui concerne les voyageurs, ils déambulent le plus souvent à l'extérieur dans des lieux d'aisance couverts qui permettent l'accès au bâtiment des recettes. Dans certaines cas, on remarque la présence d'un pavillon d'aisance. Il s'agit d'une construction détachée et distincte qui accueille des services publics tels que des sanitaires. Ce sont des édicules directement ouverts sur les quais qui pallient notamment au manque de sanitaires au sein des voitures de train.



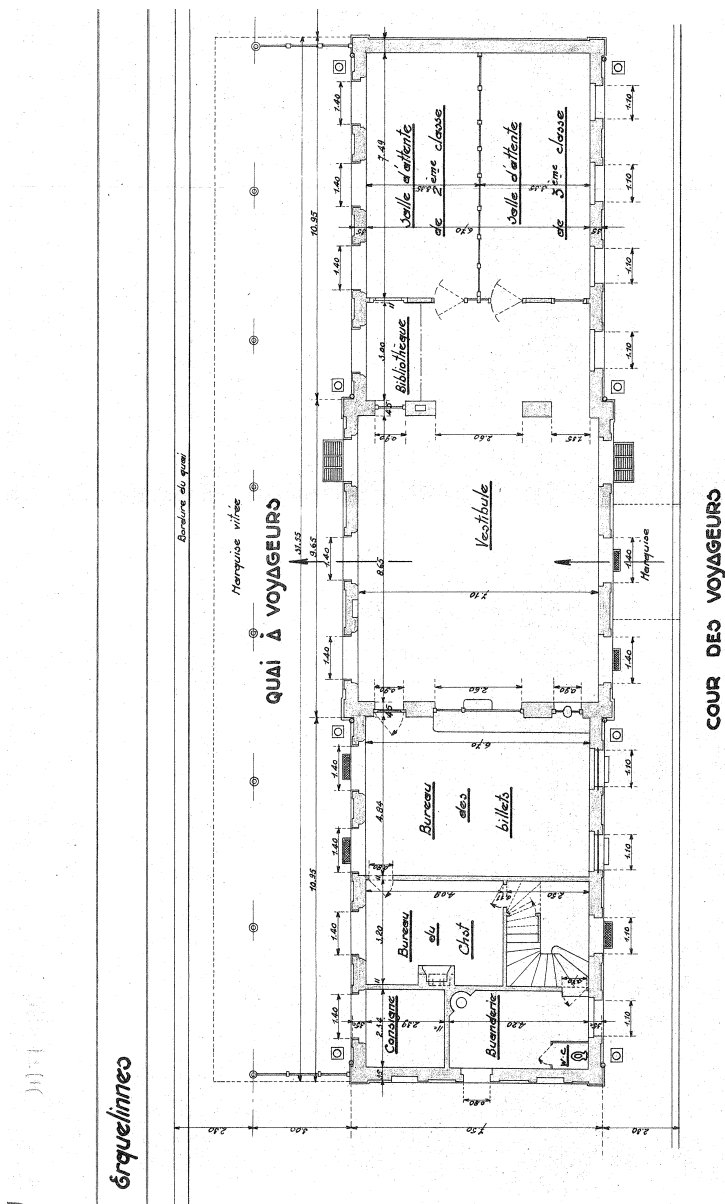


Figure 23 : Plans d'archives de la moyenne station Châtelet et de la petite station Thuin



Figure 24 : L'auvent en saillie d'Erquelinnes



Figure 25 : La loge-abri de Uccle-Stalle



Figure 26 : L'abri-parapluie de Landen

2.4. LES ESPACES DE QUAI ET COUVERTURES EXTÉRIEURES

Lorsque les voyageurs circulent à l'extérieur du bâtiment, l'architecture ferroviaire prévoit différents types d'abris implantés le long des quais afin de les protéger.

Les auvents

À l'extérieur, les voyageurs et le personnel sont protégés par un auvent disposé sur toute la longueur de l'édifice, généralement incliné vers les voies afin de faciliter l'écoulement des eaux. Celui-ci repose, soit sur des consoles fixées au mur, soit sur des colonnes en fonte ou en fer. Les consoles ne remplissent pas uniquement une fonction structurelle, mais participent également à l'expression architecturale de l'édifice, notamment grâce à des éléments décoratifs en fer forgé ou en fonte ornée. Lorsque l'auvent prend une dimension plus monumentale, souvent associé à une verrière et à un traitement décoratif plus élaboré, il est alors désigné sous le terme de marquise. À l'origine, les gares ne disposaient pas systématiquement d'auvents, ou bien ceux-ci se limitaient qu'à des structures simples en bois. Les couvertures étaient principalement réalisées en zinc ou en verre. Au cours du XIX^{ème} siècle, ces dispositifs évoluent avec l'apparition de structures métalliques surmontées de voligeage en bois.

Dans certains cas, les auvents portés par des colonnes présentent des formes en saillie vers les quais, comme à Châtelet, Quévry ou Erquelinnes. Néanmoins, il existe de multiples autres variantes. Plus tard, avec l'émergence des gares modernistes, les auvents en béton se développent, reposant soit sur des poteaux, soit en porte-à-faux, souvent à partir d'éléments préfabriqués.

Les loges-abris ou aubettes

La loge-abri est une petite structure qui permet l'attente dans des gares de haltes. Encore une fois, c'est le confort du voyageur avant tout. À l'origine, ces abris étaient construits en pans de bois et s'inspiraient des constructions médiévales. Mais à cause de leur caractère peu durable, les architectes se sont

progressivement tournés vers des structures mixant bois, briques de remplissage et éléments ferreux. Les abris en fonte, quant à eux, se développent durant la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle et cherchent toujours à reproduire l'esthétique des pans de bois.

A partir de 1960, on voit l'apparition de protections similaires à des abris bus. Ces derniers sont composés d'éléments standardisés en acier et sont réalisés sur une dalle de béton. Enfin, les loges-abris entièrement en béton sont plus rares et fonctionnent comme des structures poteaux poutres sur dalle avec du remplissage en béton coulé. Dans ce contexte, les évolutions de fabrication reflètent les objectifs de gain économique et de rentabilité souhaités par la Société Nationale des Chemins de fer Belge.

Les abris parapluie

Contrairement à la loge-abri, ce type d'abri est construit sur toute la longueur d'un quai. Les abris parapluie en bois sont souvent des constructions rudimentaires et provisoires car peu durables. Dans la majorité des cas, ils tirent inspiration de la structure des charpentes en bois ou en métal. Différents types sont encore perceptibles aujourd'hui sur les quais des gares et sont caractéristiques de la période de diffusion de l'acier. Certains adoptent une couverture reposant sur deux rangées de poteaux, sur des portiques. D'autres sont composés d'une béquille centrale soutenant deux bras inclinés en porte-à-faux et qui permettent la création d'un chéneau en partie centrale. Ce deuxième modèle s'inscrit dans la catégorie plus récente des abris parapluies tout comme l'abri en béton armé inspiré du système Hennebique et comportant une poutre longitudinale en béton, des nervures et des hourdis⁶⁶⁶⁷.

⁶⁶ Baptiste Drugmand, « Évolution des abris ferroviaires pour voyageurs en Belgique » (Université de Liège - Faculté d'Architecture, 2021).

⁶⁷ Dominique Verhaegen, « Architecture des gares », 112-14.

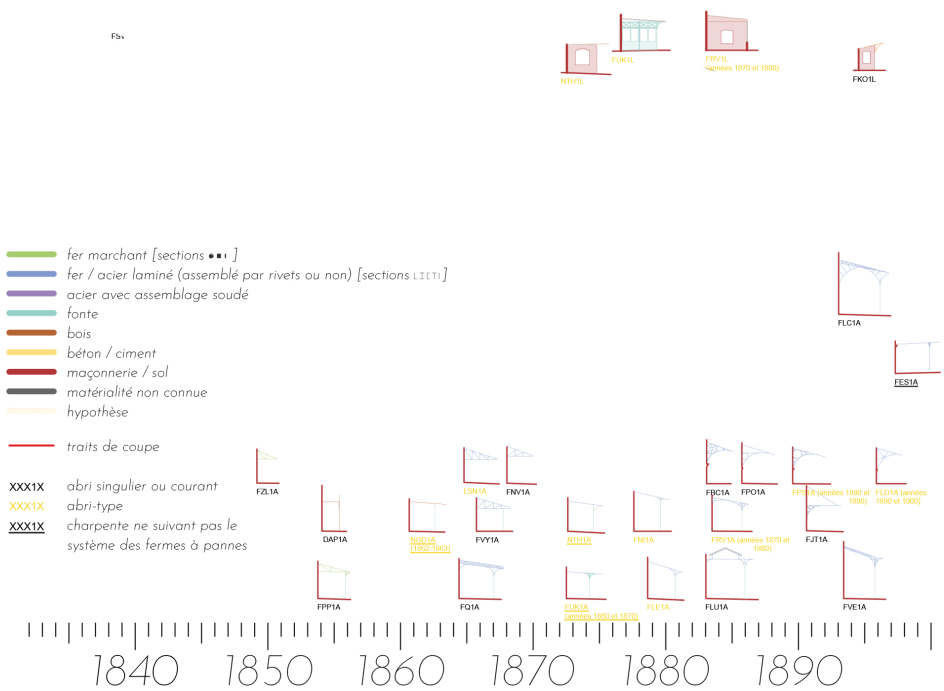


Fig. 3.- Évolution typo-chronologique des 102 abris durant la période 1835-1960.
© Baptiste Drugmand, 2023.

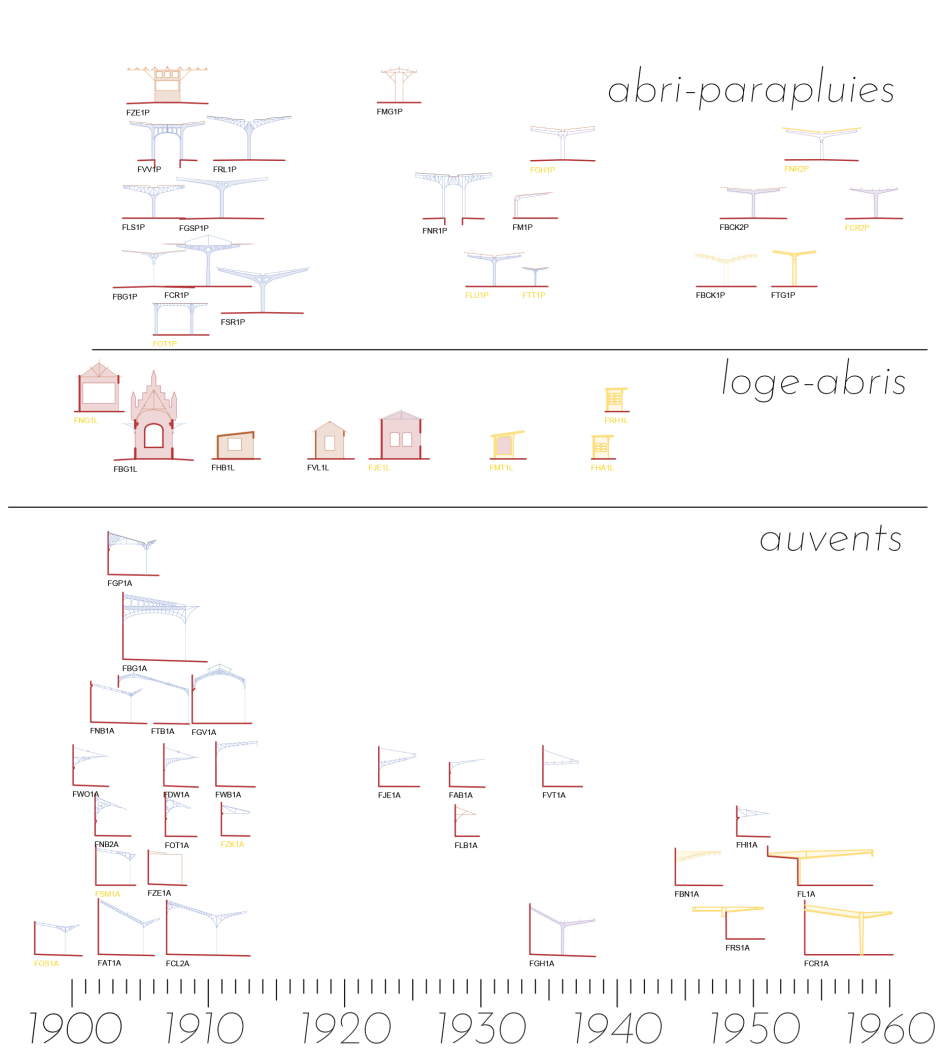


Figure 27 : Catalogues des couvertures de quais, Drugmand 2023

2.5. LES ENJEUX SPATIAUX : ENTRE ADAPTATIONS ET ALTÉRATIONS

La description des modèles architecturaux des gares a mis en évidence une réalité. La standardisation prônée depuis la fin du XIX^{ème} siècle a rendu le modèle originel de ces édifices peu évolutif lorsque les usages ferroviaires ont progressivement disparu. Les bâtiments de gare ont néanmoins tenté de suivre les évolutions fonctionnelles au moyen de différentes stratégies. Leur mise en œuvre s'est parfois faite au détriment du patrimoine.

Les adaptations

Face aux nouveaux besoins techniques, les bâtiments de voyageurs ont d'abord cherché à réorganiser leurs espaces intérieurs sans toucher à l'enveloppe extérieure. La diminution du fret après la désindustrialisation, la disparition du télégraphe, l'indépendance de la poste ou encore l'automatisation des services en gare ont fait perdre l'utilité à de nombreux locaux. Les grandes pièces, comme les salles d'attente initialement imaginées pour accueillir un trafic important, ont parfois été subdivisées et réaffectées afin de créer de nouvelles zones plus petites.

En parallèle, les nouveaux besoins d'efficacité en termes de chauffage sont venus modifier la grandeur originelle des espaces avec l'ajout de faux plafonds. Les coûts d'entretien sont également à l'origine de cette subdivision spatiale et de l'utilisation partielle du bâtiment. En outre, l'électrification du rail a entraîné la surélévation des quais et certains rez-de-chaussée des gares se sont retrouvés à un niveau plus bas⁶⁸.

⁶⁸ Dominique Verhaegen, « Architecture des gares », 125-26.

Les altérations

Les différentes adaptations ont eu plusieurs conséquences sur les bâtiments de voyageurs. D'une part, la construction de faux plafonds marque une division sur les baies de la façade. Un premier niveau est indirectement créé, écrasant les pièces à l'étage qui demandent alors l'installation d'éclairages artificiels. Ces nouveaux dispositifs technologiques rencontrent ainsi les moulures et entraînent des confrontations visuelles. D'autre part, les locaux ont été pensés à usages spécifiques et dans beaucoup de gares, les interventions de cloisonnement ont lieu de façon ponctuelle. Face à ces logiques additives, le bâtiment n'entretient plus la cohérence d'ensemble du passé au travers de laquelle l'usager pouvait se balader librement. La division en sections, pourtant si pratique à l'activité ferroviaire, rencontre à présent une difficulté à connecter les locaux⁶⁹. Le voyageur est donc aujourd'hui contraint par un espace fragmenté et un manque de flexibilité.

⁶⁹ Marc Thonnard, « La réaffectation des gares rurales et semi-rurales », 133-34.

2.6. SYNTHÈSE

Si l'évolution des usages ferroviaires a mis en évidence les limites de flexibilité des gares, celles-ci n'en demeurent pas moins un patrimoine à préserver. L'analyse des composantes architecturales qui les caractérisent met en lumière les qualités d'un héritage souvent délaissé et pousse à la réflexion quant à leur réhabilitation. Entre les différents styles historiques de façade, les détails d'auvents, les décors intérieurs et les logiques de composition spatiale, les gares portent les marques d'une architecture fonctionnaliste caractéristique du monde ferroviaire d'un autre temps.

Ce chapitre souligne que la standardisation, bien qu'utile pour satisfaire les exigences techniques et économiques de l'époque, a également restreint la capacité d'adaptation de ces constructions face aux besoins contemporains. Par conséquent, l'enjeu architectural est double. D'une part, il émerge dans la valorisation des éléments architecturaux remarquables et, d'autre part, dans la compréhension des dynamiques spatiales originelles afin de soutenir une réaffectation cohérente, capable de concilier préservation patrimoniale et nouveaux usages.



Aspect d'une gare de chemin de fer au moment du départ d'un train de plaisir.



Chapitre III : la gare au-delà de l'objet architectural

Désaffectées, transformées, détruites ou simplement abandonnées, les gares rurales et périurbaines sont aujourd'hui nombreuses à disparaître dans l'indifférence. Cette banalisation du patrimoine ferroviaire cache pourtant un enjeu majeur : celui de la perte d'un milieu qui, bien au-delà du train, structurait les territoires, animait les économies locales et tissait du lien social. Comprendre ce que la gare a été et la manière dont elle est perçue exige d'abord de dépasser sa seule dimension fonctionnelle et de comprendre son rapport au temps et à l'utilisateur.

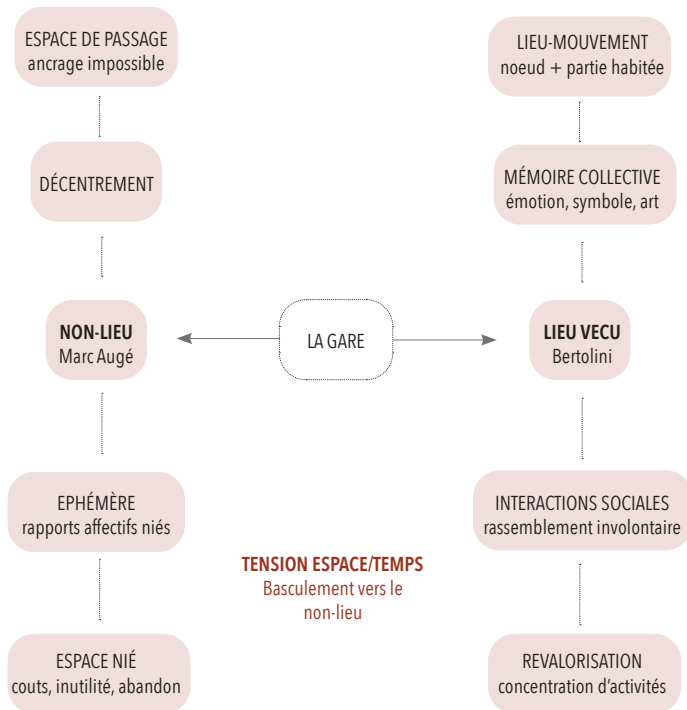


Figure 28 : Rapport entre le lieu et le temps

3.1. LE PARADOXE DU NON-LIEU

La gare et le non-lieu

La gare est souvent associée à une situation de passage. Depuis l'extérieur, l'usager ne semble pas s'ancrer aux lieux, car il n'y reste qu'un court temps, cherchant à atteindre un but, une nouvelle destination. Marc Augé, l'associait notamment au non-lieu la détachant de tout rapport affectif. Il avance notamment l'idée que l'individu se décentre de lui-même car il est constamment connecté au monde extérieur via les moyens de communications et les réseaux de transport. Le non-lieu qu'il met en parallèle de la gare traduit des espaces de l'éphémère où les rapports affectifs se développent peu favorisant la solitude. Il en résulte une situation où la gare devient un espace neutre au travers duquel l'homme est guidé uniquement par le texte et la signalétique⁷⁰.

Par ailleurs, le cadre de gestion actuel des gares tend inconsciemment aujourd'hui à déplacer ces lieux vers des conditions de non-lieux. De nombreuses contraintes telles que les coûts d'entretiens élevés, l'inutilité ferroviaire ou le manque de fonds publics en font des espaces niés. Il est dès lors intéressant de s'interroger sur l'absence de considération au regard du patrimoine ferroviaire. Qu'il soit d'ordre économique ou culturel par rapport à la valeur identitaire et aux témoignages historiques⁷¹, ce désintéressement entretient la banalisation des bâtiments de gares et contribue à normaliser les nombreuses désaffectations.

La gare et le lieu

Alors que le non-lieu est censé être dissocié des dimensions culturelles, symboliques, historiques ou relationnelles, la gare, quant à elle, détient cette puissance de lieu vécu, marquant les mémoires de ceux qui en font usage.

⁷⁰ Augé, « Retour sur les « non-lieux » ».

⁷¹ Pascal Desmichel, « Le patrimoine ferroviaire bâti en Limousin rural: Les leçons d'un inventaire général des bâtiments voyageurs », *Histoire, Histoire & Sociétés Rurales* 37, no 1 (2012): 163, <https://doi.org/10.3917/hsr.037.0149>.

Ces lieux semblent ne pas se limiter à l'unique fonction de circulation ni aux activités se rapportant à l'usage du train. En effet, la nature fonctionnelle des gares est à la base d'une fréquentation périodique, qui génère des interactions sociales et y induit un rassemblement involontaire.

Un retour dans l'histoire des lettres et de l'art suffit à comprendre sa symbolique :

« *La gare se transforme en cinéma ou plutôt en théâtre de nouvelles sensations, en émotions individuelles et collectives, dans un embrouillement convulsif de choses et de corps. [...] On y partage des espaces avec des inconnus, on y transgresse parfois les lois et la morale de la vie quotidienne.* » ⁷²

L'architecte et urbaniste Lucas Bertolini conçoit lui aussi la gare en tant que lieu, qu'il définit plus précisément comme un lieu-mouvement : à la fois nœud de réseau et partie habitée de la ville. Il n'y voit pas un espace limité, mais une zone où s'accumulent usages et populations cohabitantes. Cette force du lieu favorise selon lui la revalorisation des gares par la concentration d'activités. Il souligne en revanche que ces édifices demeurent souvent des espaces niés car leur capacité d'accueil et leur fonction de lieu de vie au-delà du seul navetteur sont encore trop peu reconnues⁷³.

D'autres auteurs définissent ce lieu-mouvement par la dualité entre espace et temps qui interagissent constamment dans l'environnement des gares. Celles-ci accueillent simultanément l'arrêt et le mouvement, deux dimensions qui structurent et définissent leurs espaces. Or, c'est précisément cette tension qui rend la question du lieu si complexe dans le contexte périurbain ou rural : les dynamiques actuelles tendent à privilégier l'accessibilité en agissant sur le temps de déplacement au détriment de la qualité et de la pérennité du lieu

⁷² Tommaso Meldolesi, « La gare : lieu de passage et d'évasion dans les lettres et dans l'art (XIXe-XXe siècle) », *Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques* 137, no 8 (2014) : 62,64.

⁷³ Luca Bertolini et Frédérique Pasquier, *Des gares en transformation. Nœuds de réseaux et lieux dans la ville*, 1996, 86-91, <https://doi.org/10.3406/ar.1996.1957>.

lui-même⁷⁴. La gare risque alors de basculer vers ce que Augé décrivait : un espace fonctionnel, guidé par la signalétique, vidé de sa dimension habitée. C'est pourtant cette dimension, mise en évidence par Bertolini comme par les témoignages littéraires et artistiques, qui fonde la valeur patrimoniale et identitaire des gares et qui justifie de ne pas les réduire à leur seule utilité ferroviaire.

3.2. LA GARE COMME MILIEU

Si les gares sont appréhendées sous l'aspect d'un bâtiment transit ou d'un lieu répondant à des besoins fonctionnels, ses caractéristiques en sont beaucoup plus larges. Celles-ci rappellent qu'il s'agit d'une infrastructure qui ne fonctionne pas que pour elle-même ou pour les trains, mais également pour la ville. Elle génère ou a généré de vrais dynamiques spatiales, urbaines et sociales.

La localisation des gares est tout d'abord déterminante. En effet, le bâtiment des voyageurs est rarement implanté dans le plein centre villageois ou urbain. Cette situation géographique particulière entraîne des mouvements de flux convergents et la gare devient une sorte de deuxième centre-ville. À quelques différences près, les caractéristiques de son environnement s'y rapprochent : trafics, congestion, café, brasserie, parkings, parvis, etc. La gare, symbole du ferroviaire, se voit donc attribuer plusieurs fonctions qui conditionnent son milieu d'origine.

D'une part, elle structure les réseaux proches en tant que nœud de transport. Elle induit par conséquent la création d'avenues, d'axes de circulation ou de corridors industriels et établit des liens avec les réseaux de services environnants tels que les bureaux, les équipements publics ou encore les commerces.

D'autre part, elle participe à l'organisation de la ville car elle sert de repère

⁷⁴ Jean Ollivro, « L'ambiguïté des gares. Clé du développement contemporain », *Les Annales de la Recherche Urbaine* 71, no 1 (1996): 34-44, <https://doi.org/10.3406/aru.1996.1952>.

au sein du tissu urbain. On dit qu'elle est créatrice d'un milieu, car de nouveaux bâtiments vont progressivement apparaître dans ses alentours⁷⁵. C'est surtout sa capacité à entretenir du lien et à influencer les espaces publics et les activités à proximité qui est remarquable : café, hôtel, place, ou encore rues, tous portent son nom sous les termes « de la gare » et témoignent de son influence.

Enfin, elle contribue à l'animation économique et sociale et permet de prévenir le déperissement d'un quartier. Elle profite ainsi à l'ensemble des habitants, qu'ils soient usagers du train ou non, en rendant viables les services qui gravitent autour d'elle. Ce lien rappelle, en effet, qu'à l'origine la gare constituait une infrastructure essentielle au bon développement de la vie des habitants. Lorsqu'elle a perdu son rôle central avec le déclin de multiples lignes ferroviaires ou l'essor de la voiture, les espaces associés, moteur d'hospitalité et de convivialité, se sont retrouvés sans support spatial⁷⁶.

Au-delà de ces fonctions internes, la gare joue également un rôle d'interface entre deux territoires : seuil vers la ville pour les habitants, travailleurs et étudiants, elle devient aussi, en milieu rural, une porte d'entrée vers la campagne pour ceux qui la quittent.

⁷⁵ Baron, Nacima ; Le Bot, Nils ; Detavernier, Pauline (dir.), *La nouvelle nature des gares*, Presses universitaires de Vincennes, GéoTraverses (2024), 5-8.

⁷⁶ Yannick Aly-Beril, « L'avenir des gares rurales » (2022), 36, <https://editionsmakesense.org/2023/08/27/lavenir-des-gares-rurales/>.

3.3.L'INTERMODALITÉ ET L'EXPÉRIENCE DE LA MARCHÉ

Le piéton au cœur des dynamiques

Derrière l'infrastructure se cache une expérience : celle du voyageur qui marche, attend, transite. C'est le moment où l'on passe d'un mode de transport à un autre et ce, peu importe les époques. On parle alors d'intermodalité. Mais la gare, en tant que telle, s'organise et vit en fonction d'un mode particulier de déplacement, la marche. C'est le liant, la métrique qui reste inchangée et pour laquelle l'augmentation de la vitesse au sein de notre société n'a eu aucune influence. Dans ce contexte, la gare permet d'affirmer que le piéton qui la traverse en définit donc le rythme, les règles et l'organisation de l'espace⁷⁷. Louis Khan nous exprime d'ailleurs cette relation au mouvement et à l'individu. Il dira : « *Avant que la gare de chemin de fer soit un bâtiment, elle veut être une rue, elle grandit à partir des besoins de la rue, à partir de l'ordre du mouvement* »⁷⁸. Cette approche souligne une constante importante : la marche conditionne le milieu de la gare.

Dans cette perspective, certains espaces publics propres à la gare traduisent cette condition originelle du piéton en tant que générateur social et spatial.

D'une part, on retrouve le parvis, large espace public devant la gare qui sert de support à l'intermodalité. C'est le point de convergence par excellence. Historiquement, il accueillait les calèches, bicyclettes, piétons pour devenir progressivement le lieu d'arrêt des bus, tram et finalement de la voiture⁷⁹. Le parvis s'accompagnait le plus souvent de petits cafés fonctionnant presque comme une place de village. Avec les évolutions fonctionnalistes, il a vu sa situation évoluer sous l'emprise des parkings et des infrastructures routières. Ce qui était à l'origine un point d'attente et de déchargement accompagné par

⁷⁷ Paul Detavernier, *Le Marcheur de la gare : Une architecture des corps*, 12.

⁷⁸ Louis I. Kahn, *Silence et lumière*, Du Linteau Eds (1996), 20.

⁷⁹ Aly-Beril, « L'avenir des gares rurales », 60.

quelques services pour les habitants s'est transformé en lieu transit sans soutien au déplacement lent du piéton.

D'autre part, cette attention portée au marcheur est aussi perceptible dans les salles intérieures. Avec le temps, la multiplication des parcours ouverts et libres en gares a fait perdre l'importance des salles d'attente pour le voyageur. Le transfert se fera progressivement entre la salle d'attente, qui voit sa taille diminuée, vers la salle des pas perdus. Ce glissement spatial traduit une transformation du rapport au temps d'attente : le voyageur n'est plus invité à s'arrêter, mais à circuler. La notion même de « pas perdus » suggère une disponibilité temporelle où la marche devient une activité en soi⁸⁰.

De l'usager en transit à l'usager caméléon

La conception des gares se basait essentiellement sur l'usager en tentant de répondre à des besoins identifiés aux voyages : attendre, se restaurer ou se préparer au départ. Par exemple, des dispositifs spécifiques tels que les salles d'attente, les buffets ou les salles de bagagerie étaient mis en place. Ces aménagements traduisaient donc une compréhension de l'usager de gare en tant que voyageur transit.

Aujourd'hui, cette approche est largement dépassée par rapport à l'évolution des pratiques. L'usager de la gare ne se définit plus uniquement par son déplacement, mais par ses différents statuts ou activités qui lui sont propres. Il peut travailler, consommer, passer du temps avec autrui, se divertir, traverser ou passer au niveau de la gare sans nécessairement prendre le train. Ce changement de perspective en termes de besoins introduit la figure du voyageur dit « caméléon » capable d'alterner entre plusieurs usages, et ce, en un même lieu⁸¹. Grâce à la prise de conscience concernant les besoins variés, les logiques de parcours en gare sont dès lors remis en question, en transformant la manière dont le piéton s'y déplace et l'habite.

⁸⁰ Paul Detavernier, *Le Marcheur de la gare : Une architecture des corps*, 46.

⁸¹ Bernard Declève, *Usages et paysages de la ville en mouvement, Bruxelles et la ligne 161*, 305.

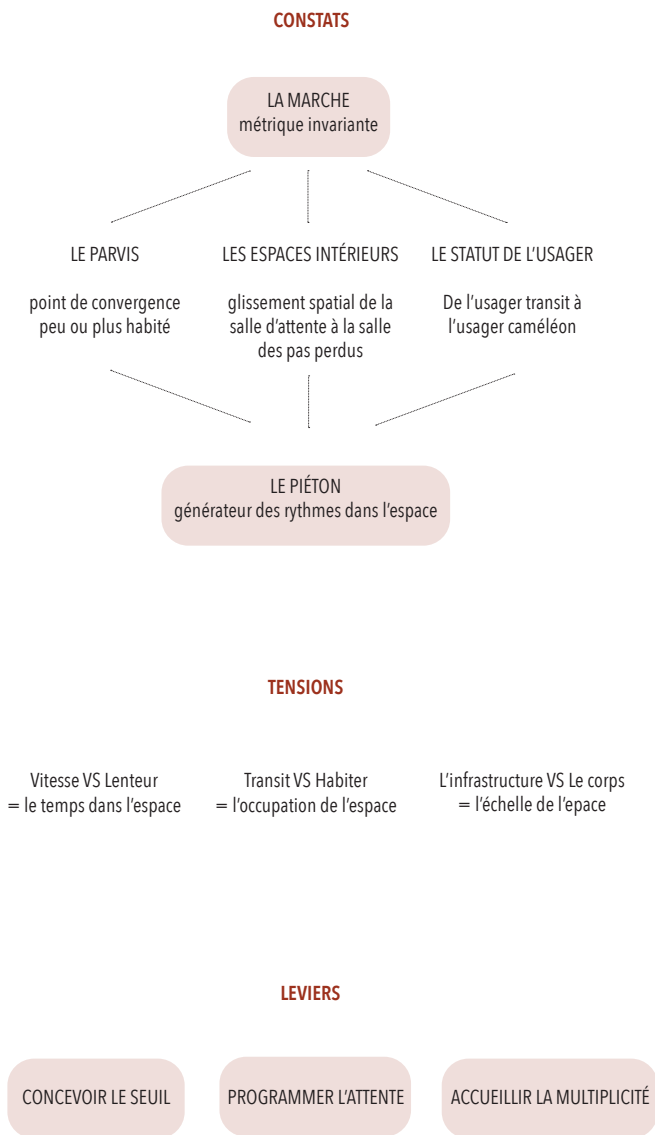


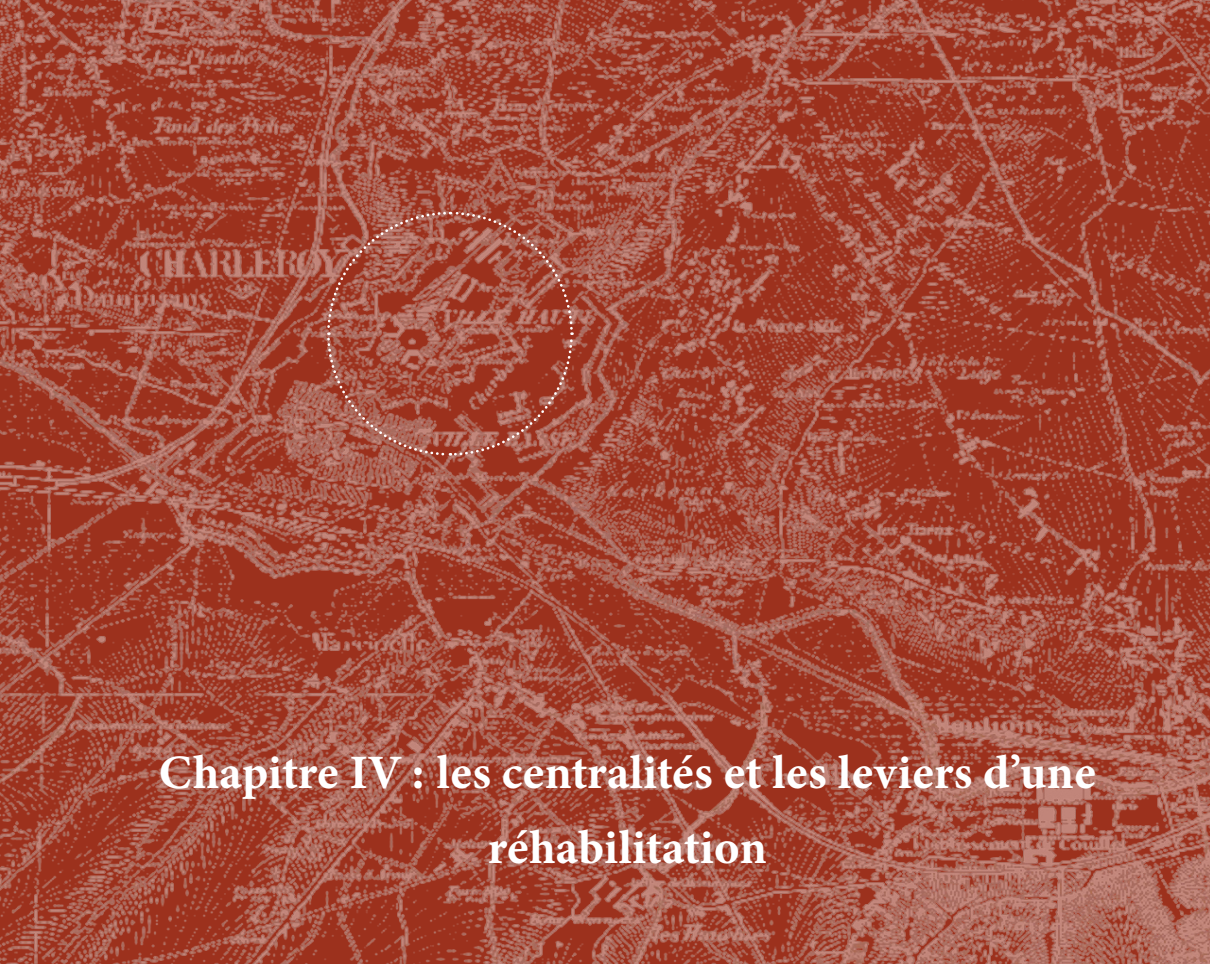
Figure 29 : Le piéton, moteur de la réaffectation

3.4. SYNTHÈSE

Ce chapitre met en évidence une idée essentielle. La gare possède une très forte capacité à générer du social bien qu'elle ait été souvent assimilée à des situations de passage qui la dissociaient d'un « vrai » lieu. Cette idée est, en effet, reflétée à la fois par son histoire, sa position stratégique qui pousse à construire à ses alentours mais également par sa composante de la marche qui définit ses espaces.

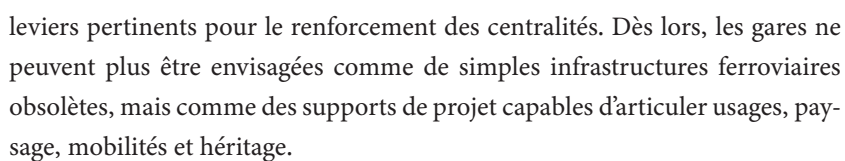
Dans une perspective de réhabilitation, ces caractéristiques revêtent une importance particulière, car elles légitiment la préservation de ce type de patrimoine en révélant de nouvelles opportunités d'usage. La transition du voyageur transit vers l'usager caméléon, capable d'alterner entre plusieurs activités en un même lieu, confirme que la gare peut survivre à la disparition du train en conservant sa dimension de lieu vécu. Le travail du seuil et l'attention portée au parcours en gare constituent des leviers essentiels pour réapporter la vie au sein de ces édifices.

De plus, le milieu que la gare a historiquement constitué en tant que repère urbain, animateur économique et générateur social n'a pas disparu avec le déclin ferroviaire : il s'est simplement effacé. C'est à partir de ce potentiel latent que l'on peut se demander si la réaffectation des gares rurales et périurbaines serait susceptible de régénérer un nouveau milieu, en réactivant ces mêmes logiques spatiales et sociales originelles.



Chapitre IV : les centralités et les leviers d'une réhabilitation

L'analyse territoriale, patrimoniale et contextuelle a mis en lumière les difficultés rencontrées par les infrastructures ferroviaires. Dans ce contexte, les gares périurbaines et rurales s'inscrivent dans un territoire marqué par l'étalement urbain. Face à ce phénomène, des politiques européennes d'aménagement visent à concentrer l'activité et l'urbanisation en certains lieux privilégiés : les centralités. Or, les gares se situent presque toujours au cœur de ces zones, ce qui permet de croiser les balises de ces politiques avec les enjeux de leur réhabilitation. D'autant plus que cette approche territoriale trouve son fondement dans les dynamiques humaines explorées dans le chapitre précédent. C'est en effet, parce que la gare génère du lien social, structure un milieu et s'organise autour du mouvement du piéton qu'il est possible de soulever des



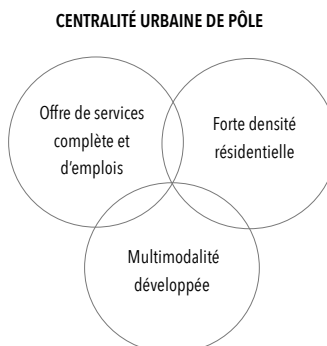
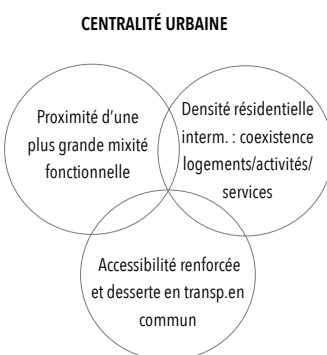
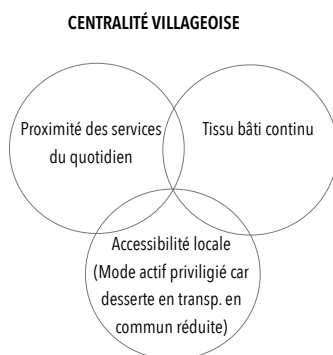


Figure 30 : Les différentes centralités

4.1. LE RENFORCEMENT DES CENTRALITÉS : UN CADRE

Notion de centralités

La majorité des gares en Belgique se situent au sein de centralités. En Wallonie, les centralités ont été définies par le schéma de développement territorial (SDT) comme des zones à concentration d'activités. Ce schéma fixe les objectifs de développement spatial à long terme à l'échelle régional mais sert de guide aux politiques publiques générales. Les centralités mentionnées présentent du logement, une proximité aux services, aux équipements et une bonne accessibilité aux transports en commun. C'est au sein de ces zones que le territoire appelle à y développer des activités commerciales et tertiaires ainsi que du logement dans le but de limiter l'étalement urbain et la dépendance à la voiture⁸².

Plusieurs démarches d'action concernent directement les gares. En termes de mobilité, le renforcement de centralité passe notamment par l'accessibilité à pied ou à vélo dans un rayon de 10 minutes à travers la ville et entend renforcer les lieux intermodaux. Le développement économique est soutenu grâce à l'implantation d'activités tertiaires et d'une densification bâtie. Dans l'ensemble, la mixité de fonctions est favorisée afin de permettre la résilience du lieu. De plus, le renforcement couvre les espaces publics en incluant autant le quartier de gare que la gare elle-même dans les politiques⁸³. Ces espaces publics se veulent sécurisants et en lien avec le maillage viaire. Ils présentent également des effets de portes qui permettent de marquer l'entrée sur des sites de mobilités variées hiérarchisant ainsi les réseaux et soutenant l'éco-mobilité. La participation au maillage écologique et la déminéralisation des sols restent au cœur des préoccupations au sein de ces espaces⁸⁴.

⁸² SPW territoire, SDT, *vers une optimisation spatiale* (2024), 200.

⁸³ Ibid

⁸⁴ CPDT, *Renforcer les centralités wallones : 8 dispositions-clés et leurs indicateurs* (2023), 13-19.

La centralité dépasse toutefois le cadre réglementaire en supposant de nombreuses interprétations.

« *Un centre c'est « là où les choses se passent » et non là où les choses passent* »⁸⁵

Certains auteurs décrivent les centralités comme des lieux lisibles. Ces espaces proposent des services au sein desquels la gare doit retrouver une identité symbolique forte en restant une infrastructure visible dans la ville⁸⁶. D'autres sous-entendent une réduction du clivage programmatique, c'est-à-dire de la séparation entre vivre, habiter, travailler et se divertir, qui pourrait être mis en place grâce à une densification progressive. Enfin, renforcer les centres autour des gares reviendrait à donner la priorité au développement des transports en commun, du vélo et de la mobilité piétonne⁸⁷.

Une application variable

Pour favoriser le renforcement des centralités autour des gares, il est essentiel de pouvoir distinguer les stratégies ainsi que les gares se montrant le plus favorables à ces mêmes stratégies.

Dans un premier temps, la localisation détermine les interventions. La gestion de la densité, de l'accessibilité et des équipements au niveau de la gare varient selon le type de centralité : centralité villageoise, centralité urbaine ou centralité urbaine de pôle qui lie une localité à une plus grande entité (fig 30). Cette analyse peut faire un parallèle à la méthode node-place développée par Bertolini ayant permis de classer les gares d'après l'intensité des nœuds de transport et l'intensité du quartier selon 3 catégories : les gares de polarité, les gares intermédiaires et les gares locales⁸⁸.

⁸⁵ Ollivro, « L'ambiguïté des gares. Clé du développement contemporain », 38-39.

⁸⁶ Hanin et al., *Requalifier les quartiers de gare pour favoriser le report de mode*, 73.

⁸⁷ David Mangin, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, 308.

⁸⁸ Anca Duguet et al., *Articulation entre gares et quartiers de gare : la méthode node-place*, 2017.

Dans certains cas, les gares peuvent être localisées en cœur de centralité ce qui indique que le développement des activités doit y être plus important même si les espaces qui la composent ne sont pas homogènes⁸⁹. En revanche, dans chaque cas, le quartier de la gare doit rester complémentaire en termes de services aux centralités voisines.

Dans un second temps, afin de respecter au mieux le site concerné, la densification sera soutenue au niveau des gares d'après deux critères : le potentiel de développement urbain à proximité de la gare (opportunités foncières) et la qualité de l'offre ferroviaire et/ou de l'accessibilité générale⁹⁰.

⁸⁹ SPW territoire, SDT, *vers une optimisation spatiale*, 199-205.

⁹⁰ Gilles Bentayou et al., « La densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets », in *La densification résidentielle au service du renouvellement urbain : filières, stratégies et outils*, éd. par La documentation française (La documentation française, 2015), 2, <https://shs.hal.science/halshs-01386608>.

4.2. CONNECTER LE TERRITOIRE, RELIER PATRIMOINE ET CONTINUITÉ PAYSAGÈRE

Depuis 1995, de nombreuses anciennes lignes désaffectées ont fait l'objet de réaffectation en voies vertes, regroupées sous le nom RAVeL, réseaux autonomes de voies lentes. Ces passages ferroviaires transformés pérennisent ce statut lié au transport mais sous l'angle des modes de déplacement doux et lents⁹¹. Au cœur de cette dynamique, de multiples gares rurales ou semi-rurales jusque-là désaffectées, ont retrouvé une certaine visibilité et sont devenues les marqueurs d'un riche patrimoine ferroviaire.

En revanche, la réhabilitation de ces infrastructures influence le développement des voies vertes ainsi que de leur continuité. La gestion cohérente des dispositions foncières représente une opportunité pour enrichir ce type d'aménagements territoriaux. D'un point de vue pratique, avant d'être soumise à une quelconque réaffectation, l'assiette ferroviaire appartient le plus souvent à la SNCB et doit, de ce fait être rachetée. Dans le cadre privé, ce rachat entraîne une rupture sur la continuité de la ligne et compromet la mise en place de logiques de connexions publiques⁹².

Face à ces limites, le premier chapitre nous a démontré les liens étroits que la gare peut entretenir avec le territoire notamment avec la notion de réseaux, de friches ferroviaires et de fractures urbaines. Actuellement ces lignes, désaffectées ou non, sont des structures autour desquelles se développent des corridors écologiques. De façon presque paradoxale, les lignes visent à l'origine à relier des localités mais par leur intégration à travers le paysage, elles sont amenées à morceler le milieu. La gare, située en milieu rural ou périurbain, est, en effet, indissociable de cette infrastructure linéaire le plus souvent caractérisée par des couloirs végétaux. Ces derniers confèrent une épaisseur aux lignes et viennent dialoguer avec la gare lorsqu'une halte est marquée.

C'est dans cette dualité entre connexions et fragmentations que se com-

⁹¹ Ravel.wallonie.be, « RAVeL ».

⁹² Marc Thonnard, « La réaffectation des gares rurales et semi-rurales », 139-40.

prend l'intérêt de réhabiliter les gares en tant que centralité structurante.

Le paysagiste André Corboz avait déjà constaté la difficulté à définir les frontières claires au sein des paysages périurbains et ruraux. Il explique en autres que l'articulation complexe entre espaces bâtis et espaces ouverts rend la lecture du territoire découpée localement⁹³. Alors que les infrastructures de transport telles que les routes, les voies ferrées ou encore les ponts renforcent ce phénomène, la gare peut, quant à elle, participer à la structuration du paysage en connectant ces mailles vertes morcelées. C'est grâce à l'intégration de fonctions de loisirs, de culture ou de services qu'il sera possible d'établir la continuité paysagère. Les parcours événementiels de gare pourraient venir appuyer ces réseaux linéaires et animer les lignes⁹⁴. Cela s'observe déjà dans plusieurs cas de gares situées à proximité du RAVeL ou proches de cours d'eau. Une nouvelle trame vient dès lors se former où la gare devient un élément structurant entre des couloirs d'écosystèmes linéaires et des zones perpendiculaires de développement.

⁹³ Haller Matthias et al, 1990 dans Guichot Flore et Van Acker Maarten, « Learning from rural-urban stations: Strategies for rail-based development in a low-density Flemish landscape » (2024).

⁹⁴ L'Institut Paris Region, *De nouvelles opportunités pour les gares rurales franciliennes: en bout de ligne mais pas en bout de course* (2022), 62.

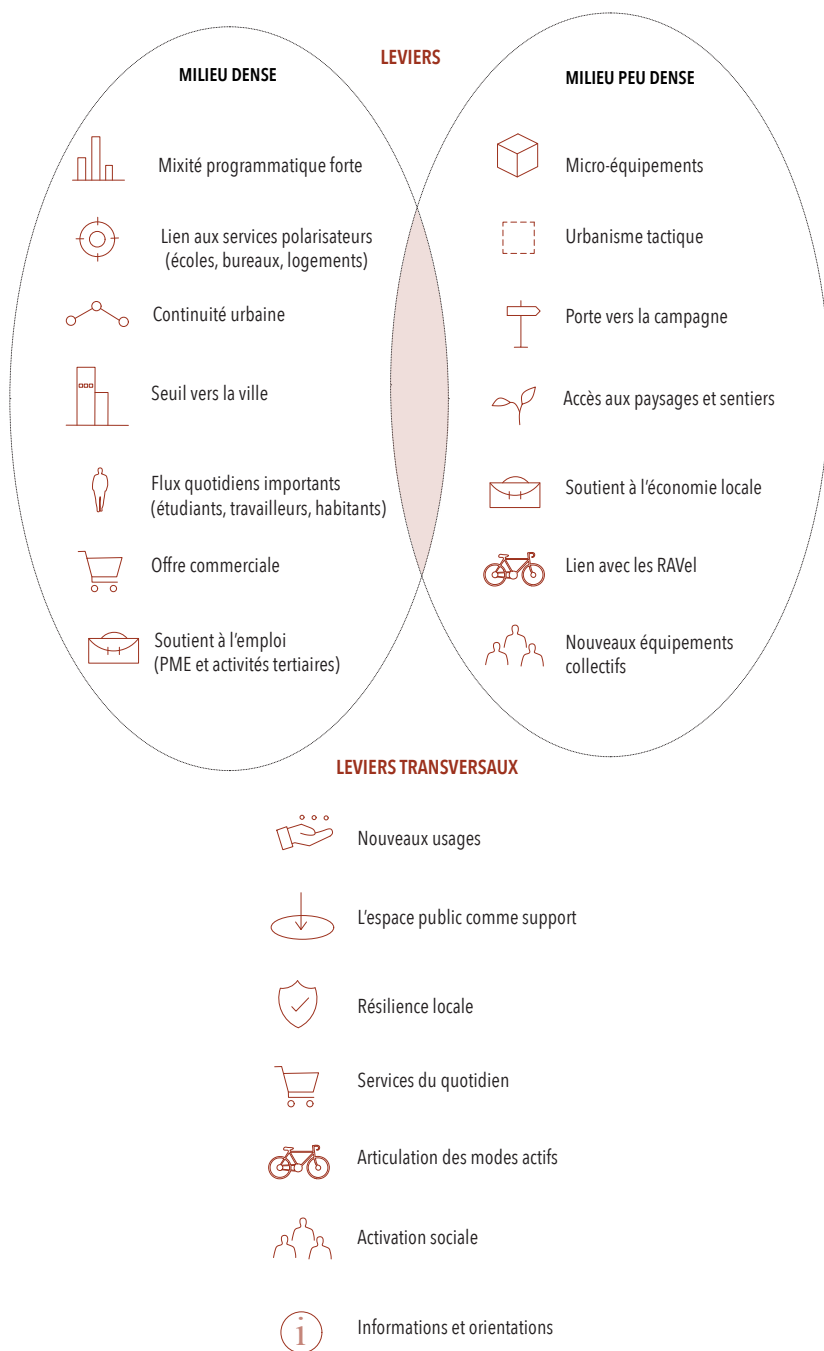


Figure 31 : Les leviers de réhabilitation d'après la densité

4.3. ACTIVER LE QUARTIER, ADAPTER LE PROGRAMME AU CONTEXTE

Le renforcement des centralités a mis en évidence différents facteurs intrinsèques à la réhabilitation des gares. Cependant, les espaces ruraux et périurbains ne sont pas formés de la même manière et ne définissent pas les mêmes tissus. C'est pourquoi, se pencher sur le cas des gares rurales et périurbaines d'après leur seuil de densité et le statut de l'environnement permet d'ajuster les besoins et de guider la réaffectation.

Milieu dense

Lorsque l'on évoque la revalorisation de gares, il s'agit dans un premier temps de conserver le bâtiment en tant que lieu de vie notamment en y implantant des activités tertiaires. Les gares en milieu dense ont pour objectif de renforcer le tissu urbain grâce à l'intégration de logements, d'offres commerciales et de services du quotidien. Les services polarisateurs, constituent aussi une ressource pour permettre la résilience des gares. Ils représentent une opportunité pour lier des fragmentations urbaines qui ont pu être générées par le rail. Regroupant entre autres les logements et les pôles de destination tels que les bureaux ou écoles, ils permettent de toucher une clientèle plus large⁹⁵. A cette échelle, la gare constitue également un seuil vers la ville. Cette interface débute depuis l'espace public jusqu'au quai nécessitant une fluidité de parcours et une sécurité entre mobilités différentes. Qu'il s'agisse de travailleurs, étudiants ou habitants, le passage en gare est une opportunité d'accéder à des services, de s'informer, d'éventuellement travailler ou de faire quelques achats du quotidien. Le soutien à l'emploi, notamment avec les petites et moyennes entreprises, est également soutenu par le CPDT⁹⁶ afin de renforcer les centra-

⁹⁵ ieuw, *Les petites gares : enjeux en termes de mobilité, d'accessibilité et de développement territorial* (2005), 22.

⁹⁶La Conférence Permanente du Développement Territorial est une plate-forme multidisciplinaire de recherches, de formations et d'échanges créée par le Gouvernement wallon en 1998.(cpdt.wallonie.be)

lités⁹⁷.

Dans le cadre de réaffectation mêlant programme public et privé, la gare de Perwez représente un exemple concret situé en centralité urbaine. Cette situation n'est pas anodine. Elle signifie que la gare se réinsère dans un tissu déjà structuré, disposant d'équipements, de services et d'une desserte en transports en commun. Le projet vise un rez-de-chaussée avec des espaces ouverts adaptés à toutes sortes de services publics organisés autour d'un hall partagé. La résilience de la gare s'opère également dans la création de logements tremplin à l'étage afin de participer à l'accompagnement de personnes en situation précaire. En ce sens, la réaffectation ne vise pas à créer une nouvelle polarité mais elle contribue plutôt à intensifier la zone autour de la place principale de Perwez malgré la disparition du service ferroviaire.

Milieu peu dense

Dans certaines communes situées en milieu périurbain peu dense, le manque de fonds publics et la difficulté de mise en place programmatique compromettent cette mixité de fonctions. Les gares plus petites visent davantage des programmes collectifs ainsi que des nouveaux équipements. Ceux-ci contribuent à influencer les habitudes de déplacement quotidien des habitants. Par exemple, La SNCF a développé le *Work and station* qui offre des petits espaces de coworking facilement accessibles et le *Collect and station* qui permet la récupération de colis en gare et la vente de paniers alimentaires issus de producteurs locaux.

Lorsque l'environnement des gares est dominé par le privé alors l'espace public servira de levier à des activités communautaires ou des lieux destinés aux enfants afin d'assurer une plus grande résilience locale⁹⁸. Si l'environnement de la gare est encore plus limité, la réaffectation s'appuiera sur des mi-

⁹⁷ CPDT, *Renforcer les centralités wallones : 8 dispositions-clés et leurs indicateurs*, 23-25.

⁹⁸ Guichot Flore et Van Acker Maarten, « Learning from rural-urban stations: Strategies for rail-based development in a low-density Flemish landscape », 77-81.

cro-équipements, et ce, de manière additionnelle. Une autre étude réalisée sur les gares rurales avance notamment l'idée d'un urbanisme tactique qui prône la réversibilité grâce à des aménagements temporaires, légers et peu coûteux. L'urbanisme tactique étant défini comme un ensemble d'actions à petits budgets sur court terme qui permettent des changements à long terme⁹⁹.

En outre, les gares peuvent être des portes vers la campagne pour les urbains en valorisant l'accès aux paysages agricoles et au patrimoine rural. Cette approche soutient l'accès aux sentiers, parcours verts et itinéraires cyclables et permet la découverte de fermes ou de lieux particuliers à visiter. Le RAVeL, réseaux autonomes de voies lentes, est un excellent support pour perpétuer cette interface même en cas de disparition du service de train. Le rapport de l'Institut Paris Région confirme cette approche : s'intéresser aux gares rurales, c'est l'opportunité de répondre conjointement à de nombreux enjeux d'aménagement pour ces territoires, bien au-delà de la seule question ferroviaire¹⁰⁰.

Le projet de la gare de Ramillies, en province de Namur, illustre cette tension entre programme et contexte. Implanté sur des friches ferroviaires à proximité de la gare, ce projet vise à renforcer la centralité communale tout en développant des fonctions complémentaires à la centralité principale de Gérompont. Le programme valorise des entrepreneurs locaux grâce à la création d'espaces d'activités artisanaux et favorise ainsi le développement de l'emploi. Le renforcement de la centralité inclut également l'insertion de logements, nécessaires pour la commune mais aussi le traitement de l'espace public autour du bâtiment des voyageurs afin de créer un pôle d'animation. Ce dernier, axé sur les loisirs et le tourisme, sert de lieu de rencontre pour les habitants et les passants. De plus, les lignes de RAVeL 142 et 147 se situant à proximité permettent de soutenir cette composition programmatique et de repenser la mobilité en centralité rurale¹⁰¹.

⁹⁹ Stéphane Cagnot et Julien Brouillard, *Un outil d'expérimentation et de préfiguration d'aménagements au service de stratégies urbaines durables*, s. d.

¹⁰⁰ *De nouvelles opportunités pour les gares rurales franciliennes*, 60-61.

¹⁰¹ « Le projet du site Croix de Hesbaye à la gare de Ramillies », Commune de Ramillies, consulté le 15 mai 2026, <https://www.ramillies.be/inventer-ramillies/projet-croix-de-hesbaye/presentation>.



Figure 32 : Les modèles de gouvernance

La gouvernance comme approche transversale

Cette mixité de fonctions entend faire interagir plusieurs acteurs. La ré-affectation des gares est un sujet qui dépasse la simple cohabitation entre les pouvoirs régionaux, communaux et de transports. Même si un des objectifs principaux est le soutien au développement communal et que les gares sont des opportunités pour valoriser les secteurs forts d'une commune tels que le tourisme, la culture ou le sport, la question ne peut être dissociée de l'échelle du citoyen. Ce dernier fait partie intégrante du processus. A l'échelle du territoire, il s'agit d'un processus de mutualisation des équipements entre communes. On parlera de connecter les grappes de pôles, c'est-à-dire d'assurer la continuité sur un axe afin d'éviter la multiplication des équipements du même ordre et de limiter les investissements des plus petites communes¹⁰².

Plusieurs approches de gestions de programmes publics peuvent être mobilisées. Tout d'abord, la redynamisation peut s'effectuer à l'échelle du quartier de gare en intégrant la vie communautaire à travers des offres de services locaux¹⁰³. Ensuite, les projets peuvent viser une dimension participative grâce à des modèles co-construits avec les habitants. Cette approche fait rentrer l'usager de train, quand la gare est encore en service, et le citoyen dans un système de gouvernance pouvant encadrer des activités économiques. Cela va de pair avec une logique de déconcentration d'emploi et de renforcement des centralités rurales. Enfin, à l'inverse, des mouvements à but non-lucratif peuvent intégrer des projets associatifs au sein des gares¹⁰⁴.

A titre d'exemple, la gare de Court-Saint-Étienne illustre concrètement la logique de gouvernance citoyenne. Fondée en 2015 par trois habitantes, la

¹⁰² Dominique Laousse, « Les 'petites lignes': un patrimoine de création? », in « *Petites lignes* » ferroviaires: Des infrastructures recyclables. Une exploration, Recherche (2020), 63.

¹⁰³ Burcin Yilmazer, « Que deviennent les gares rurales quand les trains disparaissent ? », Cerema, 13 janvier 2026, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/que-deviennent-gares-rurales-quand-trains-disparaissent>.

¹⁰⁴ Ibid

coopérative Quatre Quarts a pris place dans l'ancien bâtiment des voyageurs et propose une offre mixte articulant cantine, ateliers, espaces de travail et programmation culturelle. Chaque habitant peut devenir participant du projet et l'ASBL Quatre-Quarts Citoyens s'occupe de gérer les activités à vocation sociale, culturelle grâce à des petits prix.

4.4. HABITER LE LIEU, RÉCONCILIER URBANITÉ ET MOBILITÉ

Dans le chapitre sur les fragmentations urbaines développé précédemment, l'urbaniste David Mangin nous démontrait comment le territoire s'était progressivement formé autour de milieux resserrés. Les formes d'habiter tendaient par conséquent à s'établir sur des points particuliers entre lesquels les mobilités rapides jouaient le rôle de liaisons. Aujourd'hui, cette relation évidente entre le secteur de mobilité et celui de l'urbanisme constitue un enjeu majeur dans le contexte de revalorisation des gares. En effet, leur articulation est étroitement liée aux besoins de la société actuelle qu'il est essentiel de comprendre. Dans ce cadre, les modes de vie contemporains jouent un rôle déterminant. Les populations disposant de peu de temps libres après le travail ou les études, cherchent à optimiser leur temps¹⁰⁵. Tantôt en utilisant des modes de transports rapides, tantôt en combinant plusieurs activités sur un même trajet, elles s'inscrivent dans une ville du mouvement.

Certains auteurs avancent l'idée « d'habiter » ce mouvement et de redonner à la lenteur en ville sa place de qualité. L'objectif est de faire coexister le piéton avec les modes de transports actuels car le citoyen est avant tout considéré comme un marcheur avant d'être un usager. On parle alors d'urbanisme de proximité articulé à l'échelle du piéton. La gare devient dans ce contexte un parfait levier de projet car les activités liées au travail, à l'achat, à la distraction et au déplacement peuvent se croiser et se confondre en son même lieu. Elle offre ainsi un nouveau vécu à ceux qui la parcourent¹⁰⁶. Habiter le mouvement semble aussi trouver du sens dans l'implantation de micro générateur de mobilités. Par exemple, avec la présence d'un médecin ou encore d'une épicerie de quartier qui peuvent soutenir le déplacement lent et contribuer aux autres formes de mobilités. Dans le contexte des gares en milieux ruraux peu denses, cette entrée à la mobilité peut favoriser la résilience du site¹⁰⁷.

¹⁰⁵ Marc Wiel, « Le réseau ferroviaire et le développement urbain », in *De la gare à la ville — AREP, une démarche de projet* (2007).

¹⁰⁶ AREP, *De la gare à la ville, une démarche de projet*, 143-44.

¹⁰⁷ Laousse, « Les 'petites lignes': un patrimoine de création? », 45.

Reconquérir le parvis

L'espace public autour de la gare, caractérisé principalement par le parvis, représente un lieu stratégique pour soutenir la mobilité du piéton et engager une requalification. Il structure les dispositifs d'intermodalité et assure le confort de l'attente. La déminéralisation de ce type de sol permet une meilleure gestion des eaux de pluie et améliore la qualité d'usage, tant le long des corridors végétaux évoqués précédemment qu'autour de la gare elle-même¹⁰⁸.

Les besoins varient cependant selon le contexte. En milieu dense, les aménagements favorisent une grande diversité de publics en soutenant le déploiement d'activités ponctuelles telles que marchés, kiosques ou expositions. En zone peu dense, l'optimisation de l'emprise du parvis peut offrir des espaces polyvalents capables d'animer et de redynamiser ces lieux de mobilité. Le temps d'attente y étant souvent plus long, les espaces dédiés doivent être pensés en conséquence¹⁰⁹.

Les grandes gares urbaines peuvent servir d'exemples aux plus petites gares. À Strasbourg et à Tournai par exemple, la convergence des chemins empruntés par le piéton a induit la requalification de la place adjacente à la gare en espace vert, redessinant ainsi l'ensemble du parvis autour du marcheur. Cette approche ne minimise pas pour autant la place de la voiture : selon le contexte, il s'agit de réévaluer les zones de congestion afin d'améliorer les connexions locales et la qualité spatiale, tout en admettant la présence de parkings nécessaires en zone peu dense, réalisés de préférence en sols perméables¹¹⁰.

¹⁰⁸ Guichot Flore et Van Acker Maarten, « Learning from rural-urban stations: Strategies for rail-based development in a low-density Flemish landscape », 74-77.

¹⁰⁹ AREP, *Végétaliser les parvis de gares* (s. d.), 30_44.

¹¹⁰ Guichot Flore et Van Acker Maarten, « Learning from rural-urban stations: Strategies for rail-based development in a low-density Flemish landscape », 73.

4.5. SYNTHÈSE

A travers les trois stratégies présentées, la gare apparaît comme un support aux enjeux contemporains des territoires ruraux et périurbains. Le renforcement des centralités à travers sa réhabilitation est une question qui dépasse la simple échelle du bâtiment ou du quartier mais qui s'inscrit dans une approche territoriale. En intervenant à la fois sur la structuration des mobilités et des usages en fonction du type de centralités, la gare est capable de devenir une infrastructure plus résiliente dans le temps malgré la diminution ou la disparition du ferroviaire.

Toutefois, il est important de préciser que les stratégies d'interventions vont varier selon chaque cas de gares et qu'un modèle unique de réhabilitation ne peut être soutenue sans tenir compte des pratiques habitantes, du niveau de densité et des ressources locales.

Dans les tissus denses, la gare devient un levier d'intensification, la mixité programmatique est favorisée. Dans les tissus périurbains diffus, les interventions reposent davantage sur l'activation du quotidien. La gare n'est plus considérée comme un pôle métropolitain mais comme un support de proximité capable d'accueillir des équipements mutualisés, des lieux collectifs ou des microprogrammes liés aux besoins locaux. Enfin, dans les territoires ruraux plus isolés, la réhabilitation agit principalement comme un levier de connexion territoriale et paysagère. La gare peut organiser des réseaux de mobilités douces, structurer des continuités écologiques et valoriser l'accès au patrimoine ou aux paysages ruraux. L'enjeu n'est plus caractérisé par l'intensification mais par le maintien d'une présence et d'une attractivité locale soutenant avant tout des besoins locaux.

Finalement, en analysant l'ensemble des leviers possibles et ce depuis l'échelle territoriale jusqu'à l'échelle du piéton, il est possible de déterminer trois modes d'action relatifs à la réhabilitation des gares :

- **Structurer** les réseaux, la mobilité, les flux et les espaces verts
- **Activer** la gare par une programmation adaptée au type et à la

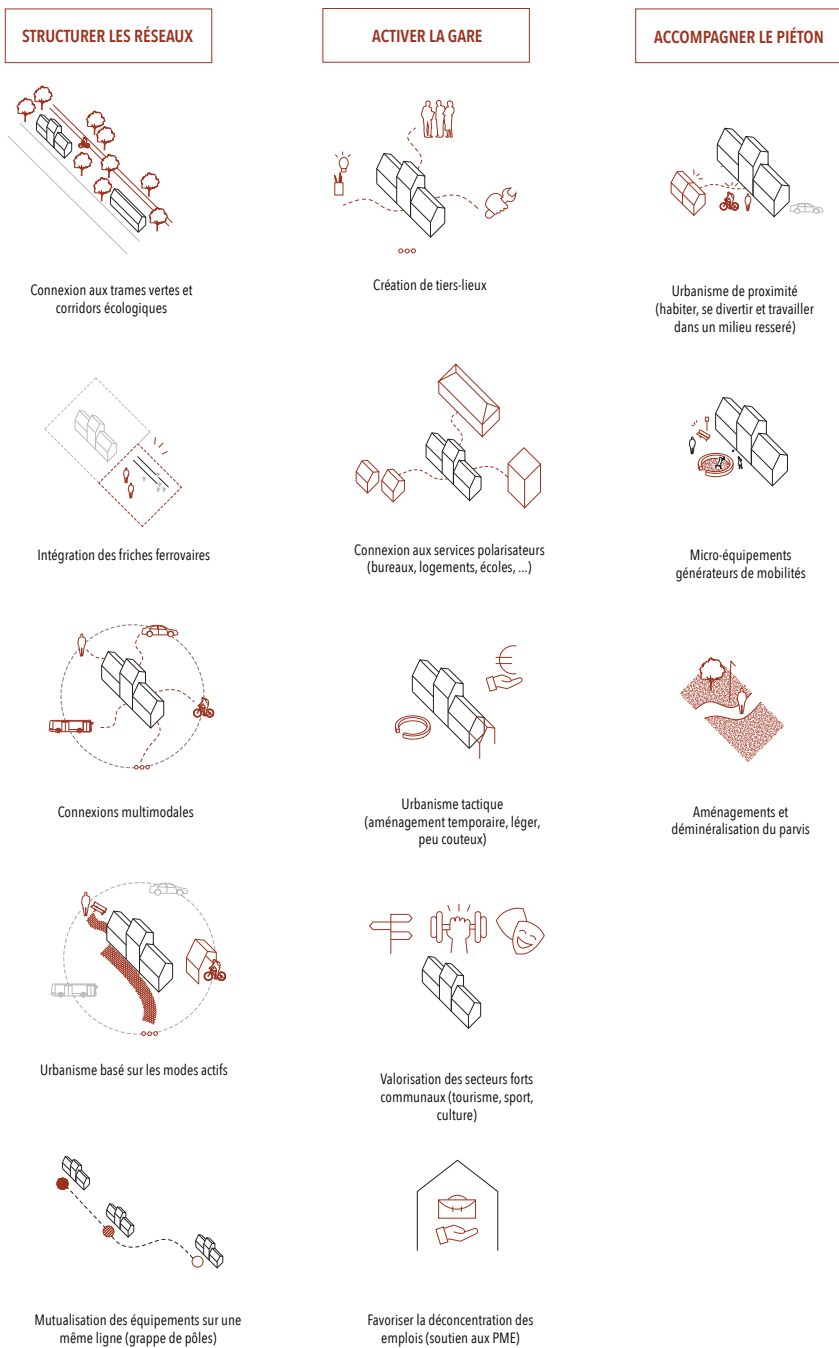


Figure 33 : Synthèse des leviers de réhabilitation

densité du milieu

- **Accompagner** le piéton au travers de ses déplacements et de son attente



Figure 34 : Agir selon le milieu

Conclusion

Depuis le début du XIX^{ème} siècle, les gares sont des infrastructures qui ont profondément marqué et structuré le territoire. Autour d'elles, de nouvelles infrastructures viaires ont vu le jour et un milieu urbanisé s'est progressivement développé dans un périmètre proche. Pourtant, au cours, du XX^{ème} siècle, le déclin progressif des gares s'est progressivement imposé suite à la désindustrialisation et la rationalisation du réseau. C'est précisément sur base de ce paradoxe, entre une infrastructure délaissée et une empreinte sur le territoire flagrante que prend appui la question centrale suivante : comment ces gares du XIX^{ème} et du début du XX^{ème} siècle peuvent-elles contribuer à renforcer des centralités ?

D'abord, la posture « lire avant d'intervenir » apparaît comme l'un des enseignements les plus importants de cette recherche. Grâce à l'étude des logiques de compositions spatiales, la compréhension de la mémoire des lieux et surtout du rapport au territoire, il est possible de rassembler des ressources essentielles pour l'architecte. Même si le bâtiment des gares est un modèle standardisé se montrant peu flexible suite aux multiples transformations, son environnement immédiat porte les traces d'une centralité qui a existé. La gare a, en effet, contribué au développement économique, social et urbain de son milieu. Dans ce contexte, plusieurs fragmentations urbaines générées par le déclin ferroviaire peuvent être observées. Ces dernières peuvent constituer à la fois des menaces pour le site mais également s'avérer être des supports de projet. Le vide observé autour des gares notamment, constitue dans la plupart des cas, une opportunité pour réactiver ces lieux et reconstruire, par la programmation, une forme de centralité adaptée au milieu.

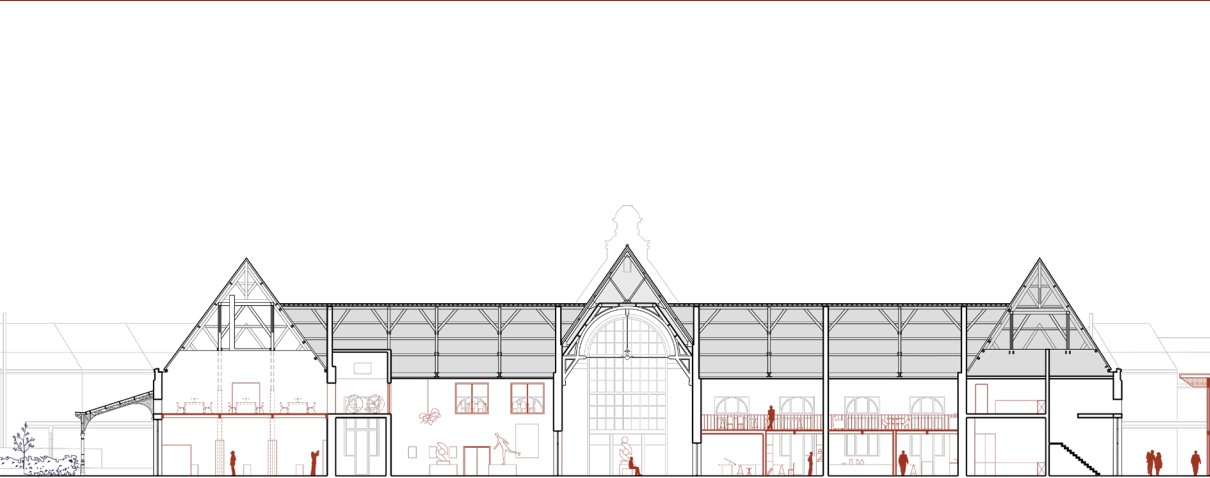
En outre, en dépassant l'approche spatiale, l'analyse du milieu des gares a mis en avant une notion fondamentale : le temps. La gare rurale ou périurbaine, présentant toujours un service de train, est un lieu où le temps est essentiel pour soutenir l'usager. L'attente, le passage et la transition forment des supports pour renforcer les centralités. Ce n'est, en effet, pas la fréquentation seule qui fait le lieu mais la qualité du temps qu'on y passe. Dès lors, renforcer une centralité en gare se traduit davantage par une combinaison d'interven-

tions à des échelles différentes capables de toucher des usagers variés selon des temporalités changeantes. Le piéton est ainsi réintroduit comme usager central au projet et conditionne les espaces en gare. L'accompagner dans ses déplacements revient à rééquilibrer l'urbanisation face à la période fonctionnaliste qui a privilégié un espace public axé sur les modes de déplacements rapides. Par ailleurs, les difficultés budgétaires que peuvent rencontrer les communes en milieu périurbain ou rurale et l'incertitude liée à la résilience d'un projet en gare amènent la question de l'urbanisme temporaire. En effet, ce mode d'action combiné à la multiplication d'interventions à petites échelles apparaît parfois plus efficace. Cela favorise l'appropriation citoyenne et permet une certaine évolutivité du site.

Enfin, l'ensemble des hypothèses soulevées m'a permis de confronter un modèle dominant de réaffectation. Dans le cas des grandes gares urbaines, la réactivation se traduit presque systématiquement par l'implantation de commerces. En parallèle, en milieu rural et périurbain, ce modèle commercial est plus fragile. Dans ce contexte, j'ai notamment appris qu'il n'existe pas de stratégies universelles. Suivant le type de milieu, qu'il s'agisse d'un tissu dense, diffus ou encore isolé comme en contexte rural, les leviers d'interventions peuvent varier fortement. Ce qui reste néanmoins constant, c'est l'idée que la gare doit avant tout répondre aux besoins de proximité de ses habitants avant de chercher à « attirer ». Dans cette perspective, réintroduire la gare comme centralité n'est pas une question de rentabilité : « L'habiter » vient avant « le consommer » car la priorité est donnée à l'usage soutenu à la fois par le bâtiment mais surtout par l'espace public.

PARTIE II : CONTEXTUALISATION DU CAS D'ETUDE





Chapitre V : la gare de Châtelet, de l'étude au projet





Figure 35 : Premier édifice de style néoclassique



Figure 36 : Second édifice de style éclectique

5.1. PRÉSENTATION CONTEXTUELLE DU CAS D'ÉTUDE

Analyse historique

Naissance de la gare industrielle

Le 23 octobre 1843, la station de Châtelineau est mise en service par l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge, la SNCB. Elle accompagne le développement des activités industrielles dans le bassin carolorégien, notamment le charbonnage et la sidérurgie qui contribuent au développement économique de la ville de Charleroi. La gare permet le transport de marchandises, le déplacement des ouvriers et relie Châtelet et Châtelineau aux plus grands centres économiques. Sa position à côté du canal de la Sambre lui est stratégique. Entre 1843 et 1863, un premier édifice de style néoclassique est construit ainsi qu'une halle à marchandises¹¹¹.

Début XXème siècle, une seconde gare de moyenne importance

Progressivement, le lieu devient une gare de triage/formation pour de nombreux trains de marchandises et assure le rôle de bifurcation entre plusieurs lignes ferroviaires :

- L'axe Charleroi-Namur
- Les lignes secondaires qui vont vers le sud et l'est dont Florennes
- La connexion avec le réseau de tram vicinal de Châtelet

En 1910, le premier édifice Châtelet I est détruit afin de construire une nouvelle gare, Châtelet II. Ce second édifice, qui est le bâtiment actuel, a été réalisé sur les plans de Monsieur F.A. Burton, chef de section. Il est de style éclectique présentant un mélange de briques rouges et jaunes ainsi que de

¹¹¹ « Les gares belges d'autrefois. La gare de Châtelet - Châtelineau. Guy Demeulder. », consulté le 5 novembre 2025, https://www.garesbelges.be/chatelineau_chatelet.htm.



Figure 37 : Le parvis de la gare vers 1919



Figure 38 : Le parvis de la gare en 2025

pierres calcaires¹¹². De nouveaux auvents en fer forgé avec une attention portée sur les décors voient le jour. Aucun document ne mentionne la raison de ce changement de bâtiment mais on peut supposer d'après les plans d'archives que les espaces devaient être adaptés aux besoins d'une gare de voyageur nécessitant de nouvelles fonctions. La gare ayant pris en importance et assurant une fonction mixte marchandises et voyageurs, devait donc fournir de nombreux services. On y retrouve notamment le service de marchandises, de poste, de télégraphie, la bagagerie, le bureau des recettes, les locaux d'archives et les salles dédiées aux fonctionnaires ou encore aux voyageurs telles que la grande salle centrale des pas perdus. Le bâtiment, reflétant le modèle type de 1895 concernant les gares de moyenne importance, est formé d'un corps central, de deux ailes ainsi que deux pavillons.

Aujourd'hui

La gare de Châtelet reste toujours en service sur la ligne 130 (Namur-Charleroi), desservie par les trains IC, S61 et P de la SNCB. Elle est équipée d'un automate pour l'achat de titres de transport. Elle propose également un parking pour voitures et une zone de bus. De nombreux étudiants provenant du centre-ville traversent le site pour rejoindre les lignes de bus TEC et les auvents sont parfois utilisés comme lieux propices à certains trafics de drogues. Bien que la gare de Châtelet demeure bien intégrée au réseau ferroviaire régional, sa fréquentation reste relativement faible avec un pic d'activité sociale plus intense pendant les heures de pointe.

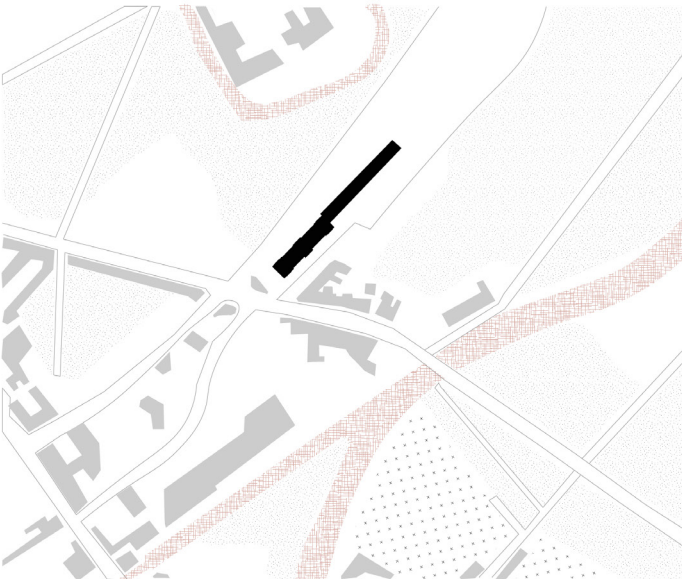
L'ensemble du bâtiment est en grande partie inoccupé (environ 85 %) et montre des signes d'abandon. Plusieurs pièces intérieures ont été réadaptées aux nouveaux besoins avec un système de cloisonnement rendant peu flexible les espaces.

¹¹² Valérie Dejardin, Gares d'hier et Aujourd'hui, Carnets du Patrimoine, no 145 (2017).

1770



1870



Analyse morphologique

Afin de comprendre les enjeux actuels du site et de pouvoir rebondir pour établir la programmation et le projet, il est essentiel d'analyser l'évolution spatiale du milieu de la gare.

1870 - la période de l'industrialisation

Entre 1840 et 1870, le bassin industriel carolorégien se développe autour du charbonnage et de la sidérurgie. La gare de Châtelet voit le jour dans un paysage marqué par un parcellaire de prairies marécageuses et de zones cultivées. Cet emplacement en périphérie de Charleroi est idéal pour une gare de formation car les espaces sont disponibles et il y a une proximité directe avec la Sambre. A proximité de la gare se développe une voirie principale autour de laquelle les constructions vont apparaître. De nouveaux axes de circulation se forment et la Sambre va être canalisée et déviée via un bras de bifurcation et une écluse. A cette période, la gare et le hangar à marchandises se situent dans un tissu très diffus.

1953 à 1970 - la période de développement urbain

Progressivement les routes se multiplient, le tissu se densifie et la nouvelle gare construite en 1910 induit de nouvelles infrastructures ferroviaires. L'emprise de la gare au sol est plus importante due aux nombreuses voies de triage et de formations nécessaires aux activités industrielles et à la gestion des marchandises. De plus, les connexions aux usines à proximité devaient disposer de liaisons ferrées. Le quartier populaire situé juste à côté de la gare et le complexe industriel longeant la Sambre se développent également, intégrant la gare à un contexte plus urbain.

1970 à 2025 - la période fonctionnaliste des transports

Cette période fait rentrer la gare dans un mouvement fonctionnaliste où les infrastructures viaires et le développement de la voiture sont dominants.

1953-1970



2025

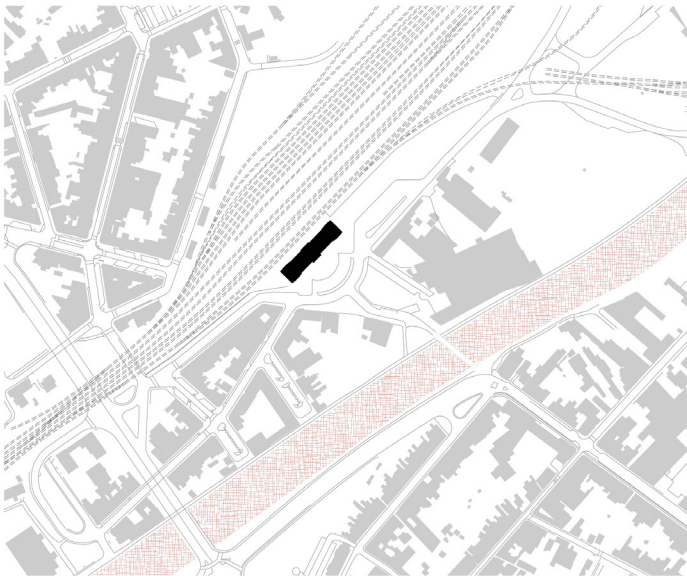


Figure 39 : Evolutions morphologiques du site

Combiné au déclin des activités ferroviaires, l'environnement de la gare connaît une situation de dédensification. C'est un processus inverse où du vide est indirectement créé par la suppression d'îlots et l'implantation de nouveaux axes de circulation plus rapides. Le parvis de la gare, n'étant plus entouré, se retrouve accolé à une friche et le bâtiment des marchandises, détruit entre 1970 et 1980, laisse place à un vaste parking. Quant à la route qui longeait la gare et traversait la Sambre, elle a perdu de son importance avant d'être transformée en passerelle piétonne. L'emprise du rail au sol diminue tout autant suite à la diminution des activités industrielles. Aujourd'hui, plusieurs voies ferrées ne sont plus exploitées.

Analyse des enjeux du site

La gare de Châtelet-Châtelineau regroupe des dysfonctionnements spatiaux et fonctionnels dont les effets sont perceptibles jusque dans les usages et la vie sociale du quartier.

Le site de la gare se situe, en effet, dans une situation particulière assimilée aux fragmentations urbaines développées dans le chapitre I. D'une part, la gare est isolée de Châtelineau au Nord par le rail et de Châtelet au Sud par la Sambre. Le principal point de passage direct au Sud est la passerelle piétonne qui constitue un point majeur d'arriver sur le site. D'autre part, la gare se situe en bordure de route assez fréquentée et à proximité d'une zone industrielle peu active. À cela s'ajoute l'emprise des voitures sur l'espace public autour de la gare qui renforce davantage la situation d'isolement du bâtiment.

En termes de fracture urbaine, ces séparations spatiales et ce zonage fonctionnel accentuent le manque de fréquentations sur le site en dehors des heures de pointe. D'après plusieurs résidents, les lieux sont d'ailleurs parfois mal fréquentés et ne favorisent pas l'appropriation bien que la gare borde un quartier résidentiel. S'ajoute à cela que les petites surfaces commerciales existantes ont une à une fermé leurs portes et ont délaissé presque totalement cette partie de la ville.

De plus, cet isolement pénalise de nombreux réseaux qui s'organisent sur

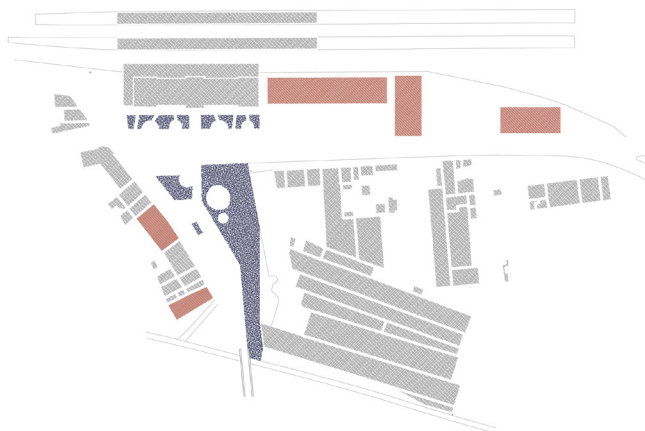


Figures 40 : Photos du site depuis la passerelle piétonne jusqu'à la gare

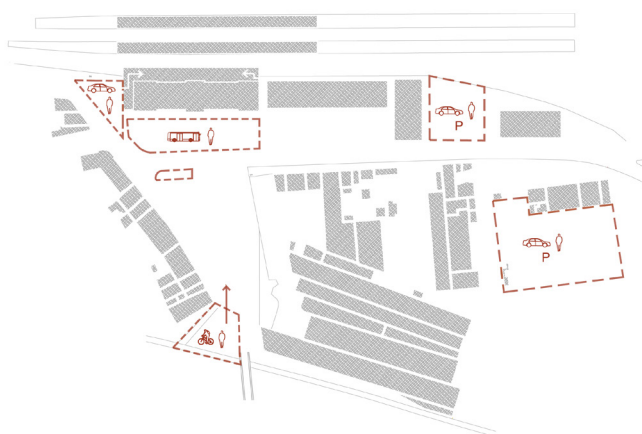
le site. On peut, en effet, observer la proximité directe du RAVeL, la présence de trois lignes de bus ainsi que la connexion piétonne qui ne sont pas soutenus par l'espace public. Seuls les transports en commun et les voitures disposent de vastes zones de stationnement. Les autres modes de déplacement, quant à eux, ne font que transiter sans que rien ne les invite à s'y arrêter. Ce constat peut être mis en parallèle avec le manque d'espace vert ressenti dans les lieux par les habitants qui ne trouvent donc aucune utilité à fréquenter le site de la gare.

En revanche, lorsque l'on analyse le site depuis les conditions du renforcement des centralités développées dans le chapitre IV, des opportunités sont soulevées. La gare regroupe, en effet, de nombreux services polarisateurs dans un rayon de 10 minutes à pied, principalement des écoles. Cette proximité entraîne le passage fréquent d'étudiants sur le site qui viennent prendre le bus ou le train.

Le site cumule ainsi trois enjeux interdépendants : une fragmentation spatiale qui l'isole, un espace public qui ne soutient pas la diversité des usages, et un manque de qualité environnementale qui freine l'appropriation.



COMPOSER AVEC LES DENTS CREUSES - DENSIFIER ET VERDURER



ORGANISER DES LIEUX DE TRANSFERTS MODAUX

Figures 41 : Schémas de structuration

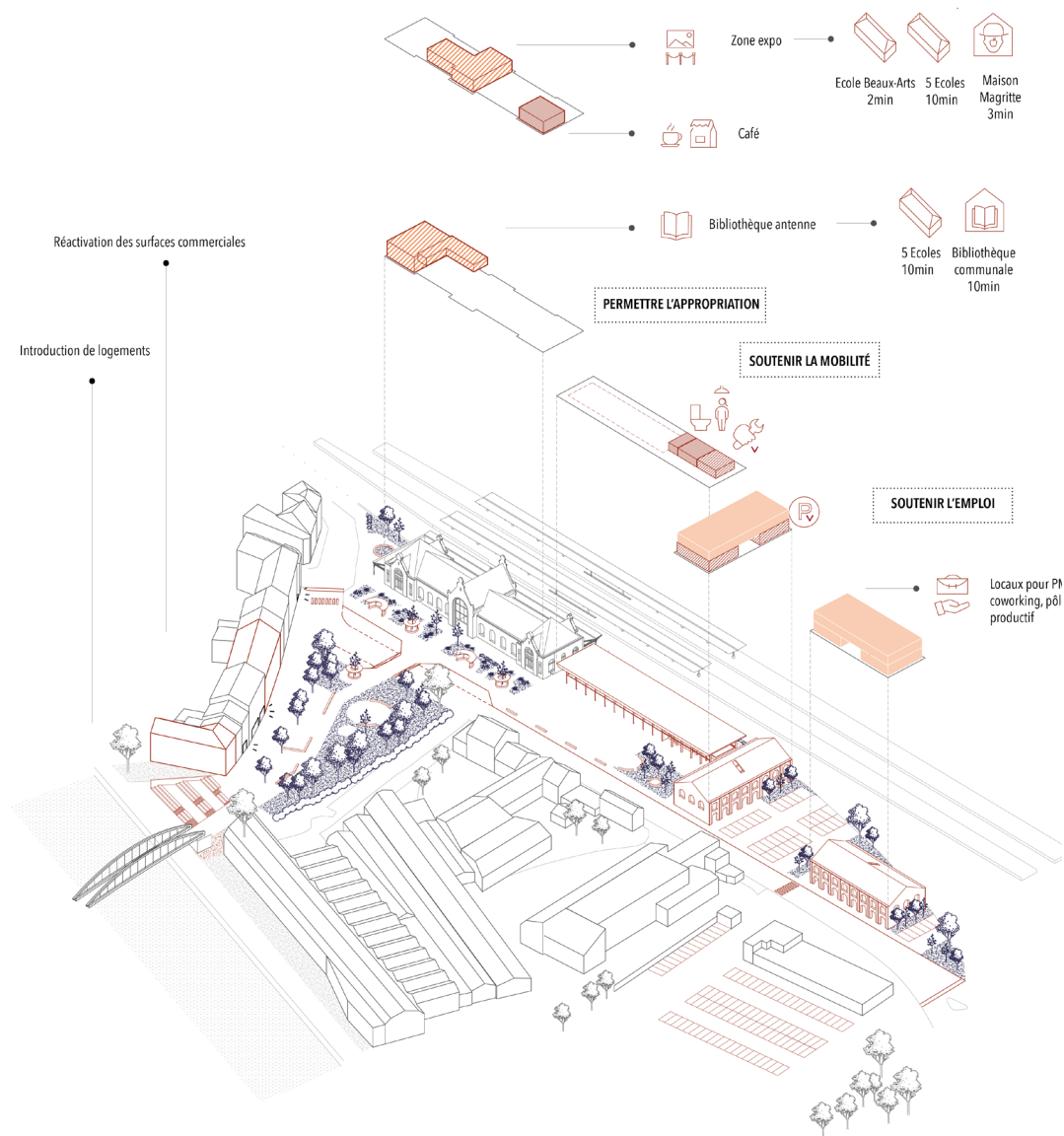
5.2. POSTURE DE PROJET AU REGARD DES LEVIERS DE SYNTHÈSE

Afin de répondre aux différents enjeux développés, la première étape a été d'identifier le type de centralité et les catégories à développer. Dans le cas de Châtelet, la gare se situe en centralité urbaine de pôle. Renforcer cette centralité reviendrait donc dans une zone de 10 minutes à pied à densifier le tissu existant, à développer la multi modalité ainsi qu'à proposer une mixité de fonctions et d'emplois. Ces balises viennent dès lors rencontrer les enjeux actuels du site: le manque de densité du tissu et la présence importante d'un espace public peu investi. Deux leviers existants vont permettre en revanche de soutenir le développement de la centralité : la mixité sociale et la bonne accessibilité au site.

En partant de cette première analyse, nous savons grâce au chapitre IV que les gares en milieu dense vont privilégier une intensification des activités. En ce sens, les trois modes d'actions applicables à tout type de milieu sont ainsi repris et appliqués à la gare de Châtelet.

Structurer les réseaux et les espaces verts

La première intention tire parti de la friche existante pour créer le parc de la gare. L'objectif est de ramener une bulle verte au cœur du projet et d'organiser un environnement agréable depuis l'arrivée du piéton via la passerelle jusqu'à la gare. Ensuite la deuxième structuration s'opère au niveau des mobilités avec l'organisation des lieux de transferts modaux. A ce titre, les « portes » du site sont travaillées de sorte à hiérarchiser les mobilités, point essentiel en centralité. Pour ce faire, l'entrée via la RAVel est élargie et offre aux piétons, ainsi qu'aux cyclistes une large vue vers le projet. Ensuite, un dépose minute prend place le long de la façade latérale de la gare et permet de révéler l'auvent historique. Les bus, quant à eux, retrouvent leurs places historiques sur le parvis faisant face à la gare, à quelques différences près où le parvis est déminéralisé offrant une couche verte d'attente devant le bâtiment afin que les espaces dédiés aux mobilités lentes puissent rester dominants. La rue sur l'ensemble du



Figures 42 : Activer la gare

site s'adresse ainsi à une mobilité partagée et favorise les ralentissements aux points de rencontre avec le piéton.

Activer la gare, la programmation

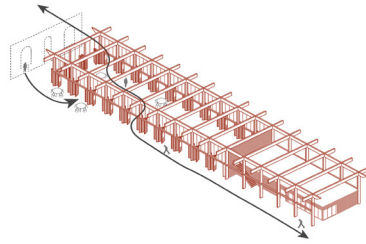
La programmation s'appuie avant tout sur les opportunités existantes. C'est le travail de l'espace public au niveau du parc qui permet de réactiver la frange de petits commerces désaffectés.

Le bâtiment des voyageurs, quant à lui, accueille un programme plus fixe qui est basé sur la culture et qui rentre directement en relation avec les polarités proches. D'une part, on retrouve des ateliers créatifs qui sont proposés aux étudiants de l'école des Beaux-Arts située juste à côté. Les locaux servent d'ateliers quotidiens mais peuvent faire l'objet de workshops ouverts au public. D'autre part, on retrouve une salle d'exposition qui prend place directement dans la salle des pas perdus, le grand hall central. L'objectif étant de programmer l'attente en gare et de proposer une exposition aux gens qui ne font que la traverser pour prendre le train, par exemple. Cette salle d'exposition connecte la maison Magritte localisée à 2 minutes à pied ainsi que le centre de poterie de Chatelet. De plus, le bâtiment accueille une bibliothèque antenne qui agit comme soutien aux autres fonctions et permet un relai depuis la bibliothèque communale. Enfin, des fonctions de services telles qu'un café et un kiosque de médiation culturelle sont proposées afin de connecter la gare aux flux de personnes qui arrivent depuis le parking. Leurs positions permettent également de soutenir les activités qui vont prendre part dans la halle polyvalente prolongeant le bâtiment des voyageurs.

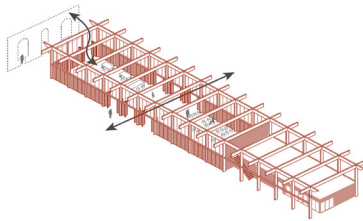
Concernant la halle, il s'agit d'une interface avec une place publique activable. Elle permet notamment la polyvalence des activités grâce à des systèmes de portes ouvrables. C'est un lieu qui permet l'appropriation selon différentes temporalités : le quotidien habité, l'appropriation temporaire et l'intensification collective. Occupant une position centrale, cette halle accompagne également le piéton grâce à sa couverture en porte à faux.

Enfin, la dernière partie du complexe vise à faire la transition entre la zone

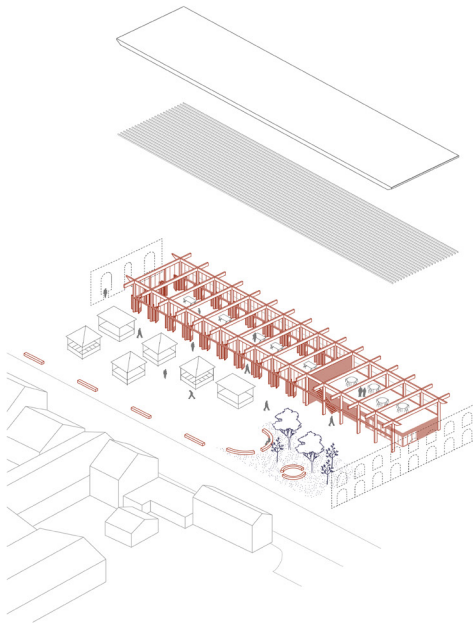
LE QUOTIDIEN HABITÉ



L'APPROPRIATION TEMPORAIRE



L'INTENSIFICATION COLLECTIVE

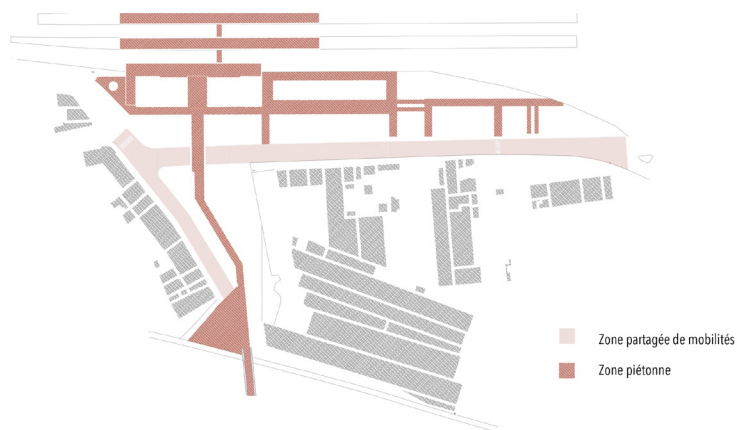


Figures 43 : Temporalités de la halle

industrielle et le développement urbain qui prend place au niveau du parc. Cette zone caractérise un pôle productif qui permet d'accueillir du coworking mais également de soutenir les PME qui souhaiteraient disposer de locaux. La situation centrale du premier bloc offre également la possibilité d'accueillir au rez de chaussée le parking à vélo, pourtant absent jusqu'ici au niveau de la gare, et de renforcer ainsi le développement des mobilités douces.

Accompagner le piéton

Tout au long de la recherche en projet, l'espace public a été questionné pour permettre l'attente et l'arrêt lorsqu'on le traverse. C'est pourquoi on peut retrouver différentes zones qui permettent l'appropriation : des zones ludiques, des zones de détente, des zones d'attente des transports et des zones liées aux surfaces commerciales (fig 44). Cette attention s'aligne avec les notions de centralités au sein desquelles l'espace public devient un lieu d'activation autant qu'un support de mobilité.

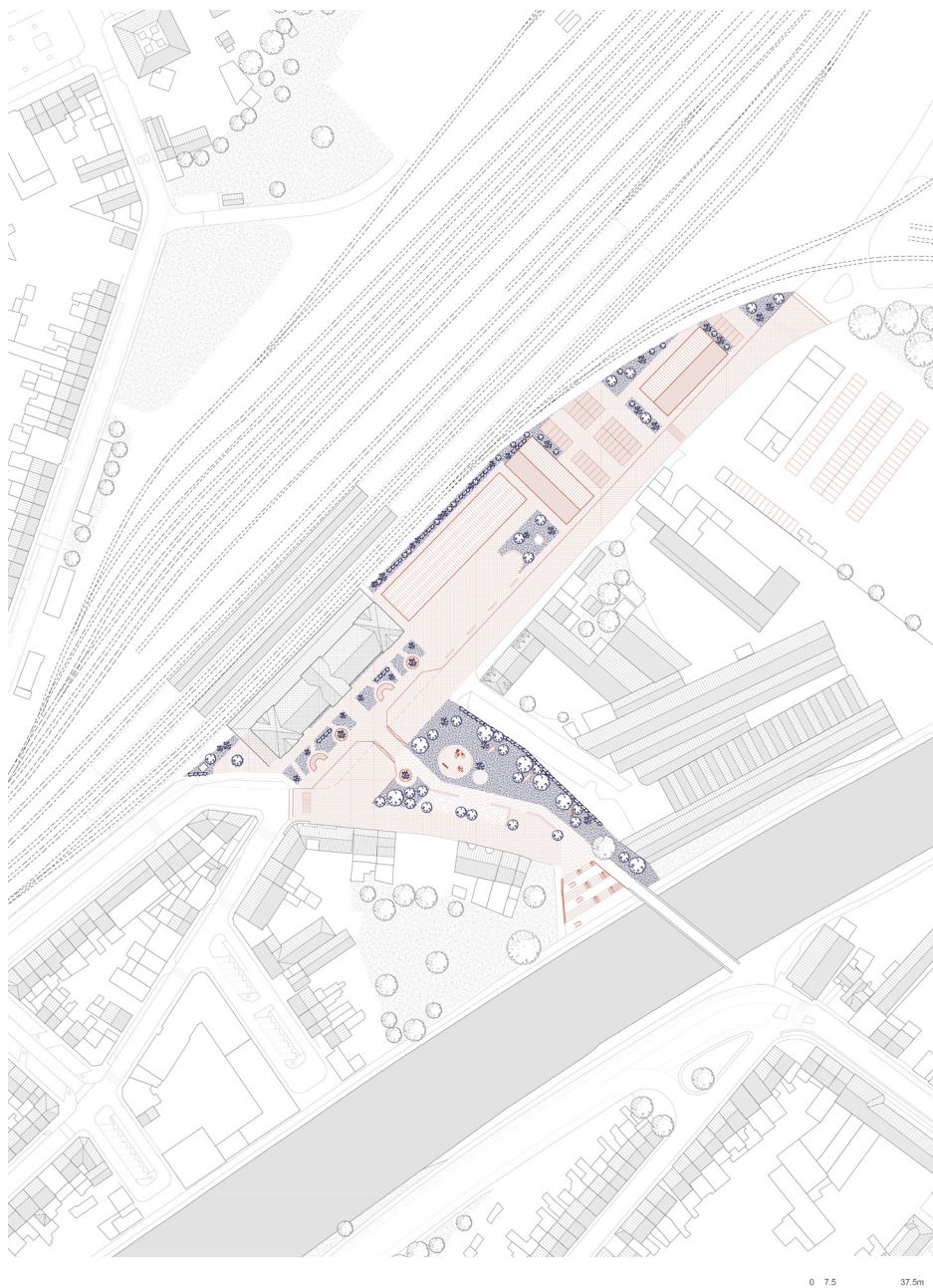


FAVORISER L'URBANISME DES MODES ACTIFS

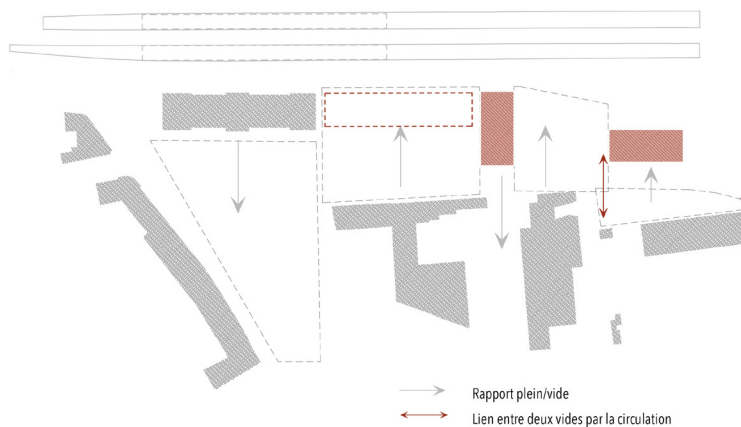


PERMETTRE L'ARRÊT ET L'ATTENTE GRÂCE À L'ESPACE PUBLIC

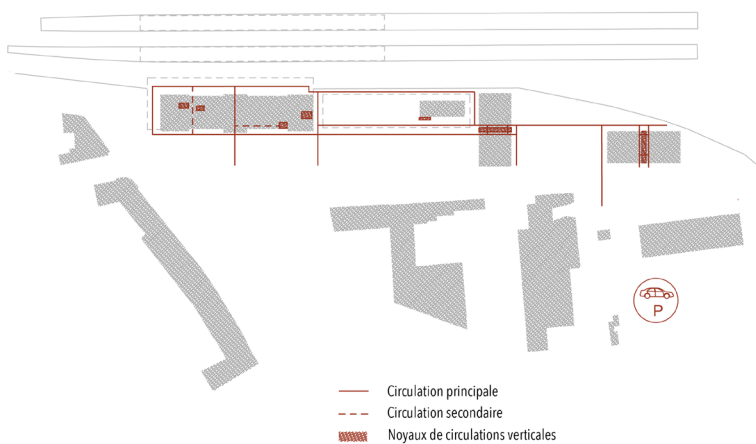
Figures 44 : Accompagner le piéton



Figures 45 : Vue d'ensemble du projet, plan de toiture



COMPOSER AVEC LE PLEIN/VIDE EXISTANT



ORGANISER LA CIRCULATION ENTRE BÂTIS

Figures 46 : Implanter sur site

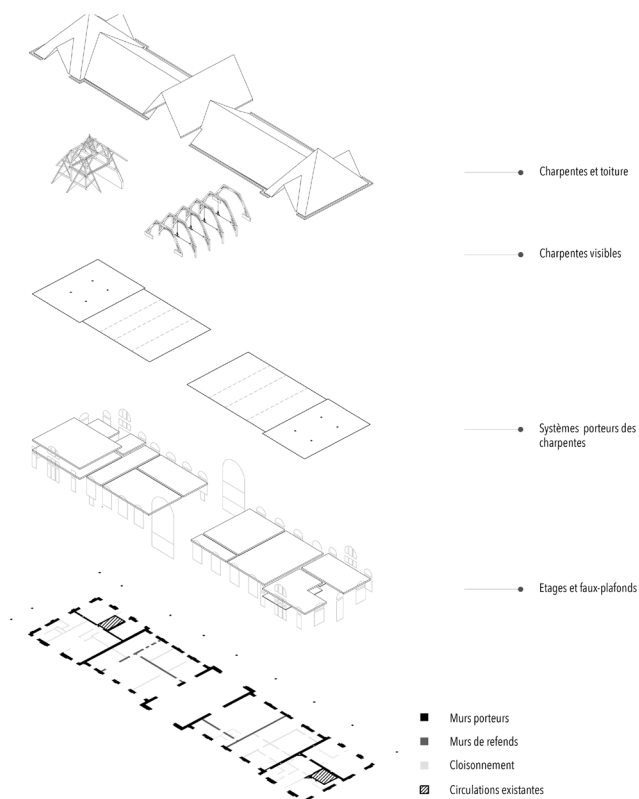
5.3. DEMARCHE CONCEPTUELLE

Sur le site de la gare, le projet vise deux grandes stratégies d'interventions.

En premier lieu, il s'agit d'implanter de façon stratégique les nouveaux bâtiments sur un site assez longitudinal. La réflexion d'implantation se base sur un jeu entre les pleins et les vides dans le but de trouver un équilibre de composition. Par exemple, la halle fait face à un plein et est traitée de façon très perméable dans son architecture alors que les deux autres bâtiments, plus massifs s'adressent à des vides. En tirant parti de cette configuration en longueur, les flux ont ensuite été organisés depuis le nouveau parking situé au niveau de la zone industrielle. Depuis ce parking, les circulations forment un cheminement traversant toutes les nouvelles structures jusqu'au quai et la gare. Ces déplacements sont également soutenus par la présence des noyaux de circulations verticales qui accompagnent le piéton dans sa traversée.



Figures 47 : Révéler le bâtiment des voyageurs

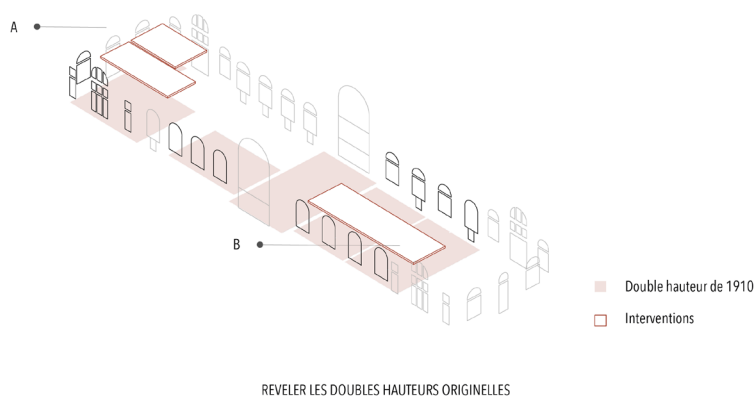
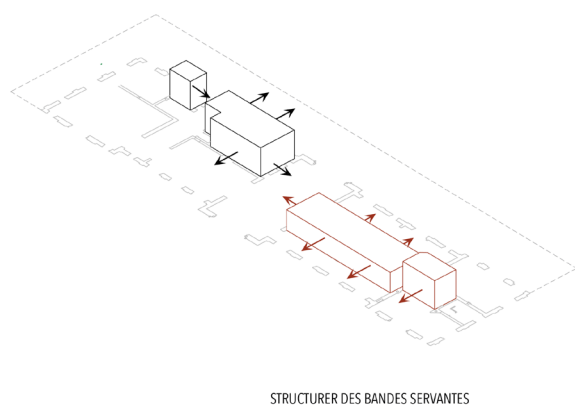
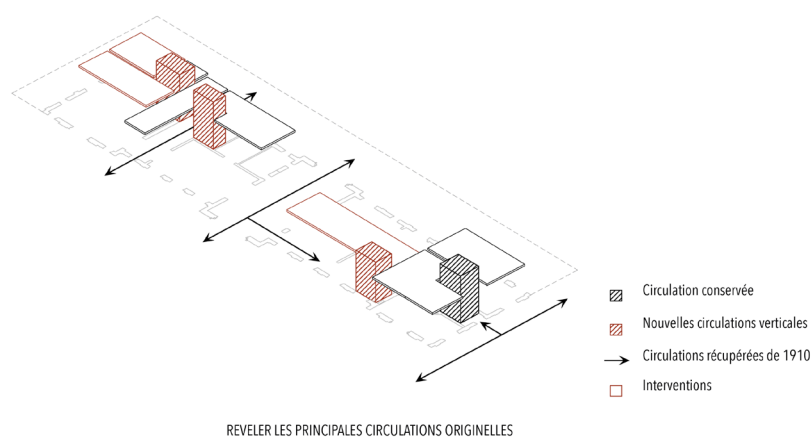


Figures 48 : Composition actuelle du bâtiment

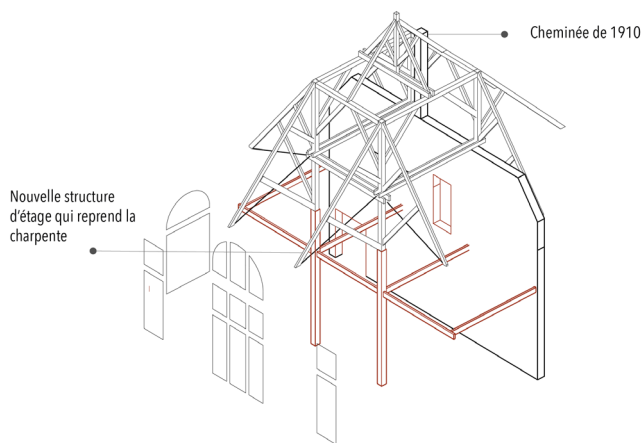
En second lieu, la stratégie vise à **révéler le bâtiment des voyageurs** autant depuis l'extérieur que depuis les espaces intérieurs. L'objectif est de marquer la présence de cet emblème du rail en permettant les vues depuis les arrivées (arrivée principale face à la gare et arrivées latérales). Le traitement du parvis avec la couche végétalisée basse permet aussi de venir mettre en valeur la façade détaillée éclectique qui présente des décorations en pierre bleue et en pierre calcaire.

En termes d'intérieur, il a d'abord été question de comprendre les enjeux de compositions du bâtiment. L'édifice de la gare est constitué de murs porteurs et de refends qui forment des larges pièces en sections avec deux pavillons situés sur les extrémités. A l'époque de constructions, de nombreuses pièces donnant sur la façade du parvis s'organisaient en double hauteur. Avec l'évolution de pratiques et la diminution des services ferroviaires, les pièces ont progressivement été cloisonnées, tout comme l'étage. Aujourd'hui de nombreuses baies sont ainsi coupées par le plancher de l'étage

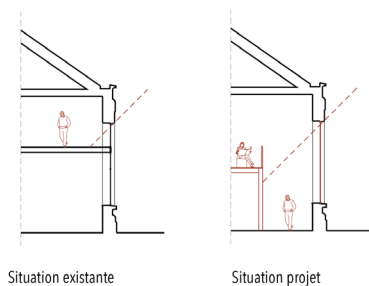
Face à cet enjeu, l'objectif du projet a été de rouvrir les doubles hauteurs originelles et de réaffirmer une façade côté parvis avec des baies pleines visibles depuis l'intérieur. Quant à la circulation intérieure, elle se base sur le modèle originel de 1910 et deux nouvelles circulations verticales sont créées afin de faciliter les déplacements. Au sein des espaces en double hauteur, plusieurs attitudes d'interventions ont été menées. D'une part, l'idée est de venir créer une nouvelle bande servante détachée de la façade et qui permet d'accueillir une mezzanine à l'étage. Cette mezzanine est volontairement plus basse que les étages actuels afin d'apporter le maximum de lumière naturelle. D'autre part, une mezzanine est également imaginée au sein de la bibliothèque et permet de faire réapparaître la structure de charpente du pavillon. Ce choix vise à remettre en valeur un patrimoine, jusque-là peu accessible à cause de la composition spatiale actuelle.



Figures 49 : Révéler le bâtiment depuis l'intérieur

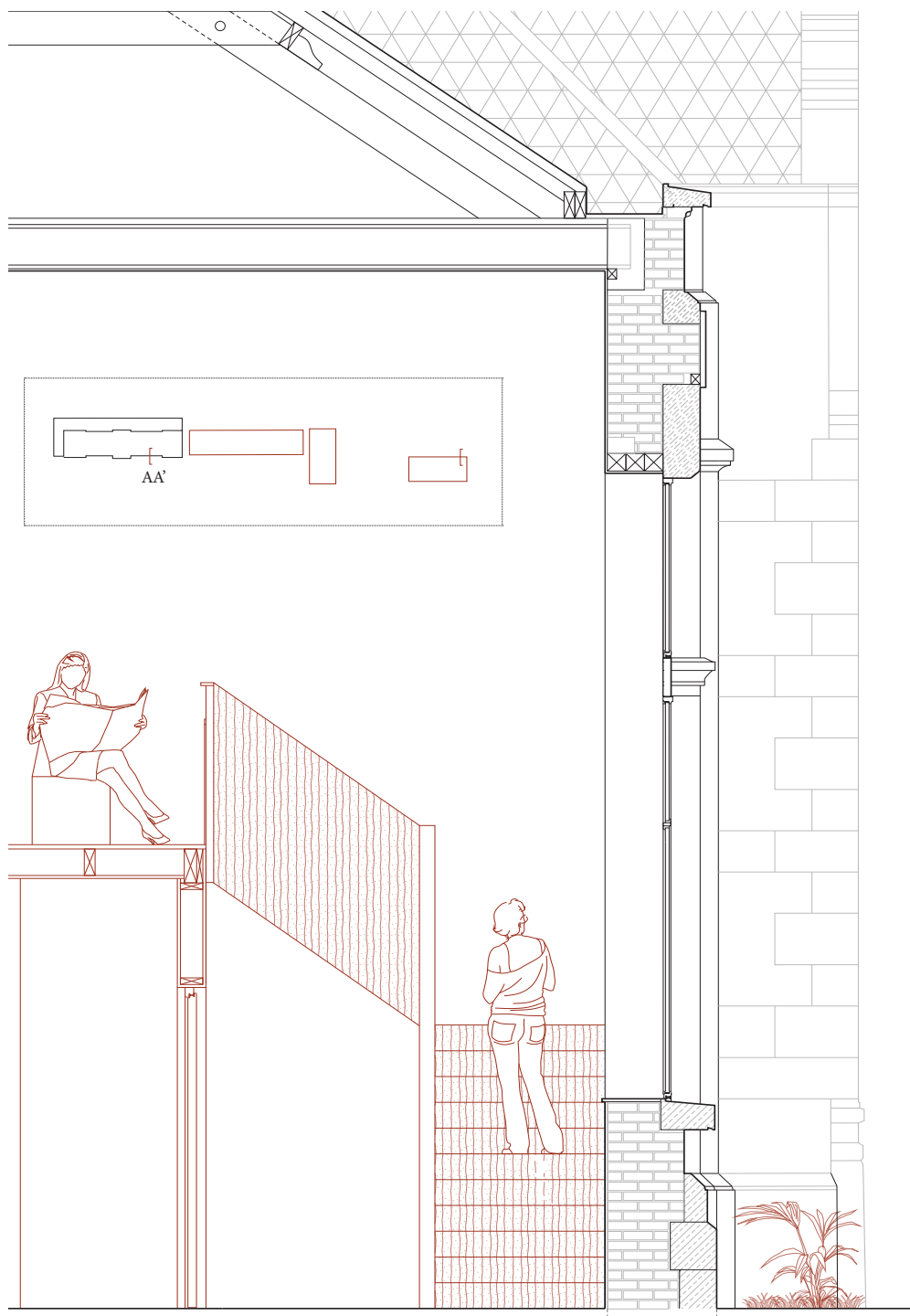


A - METTRE EN VALEUR LA STRUCTURE DE CHARPENTE



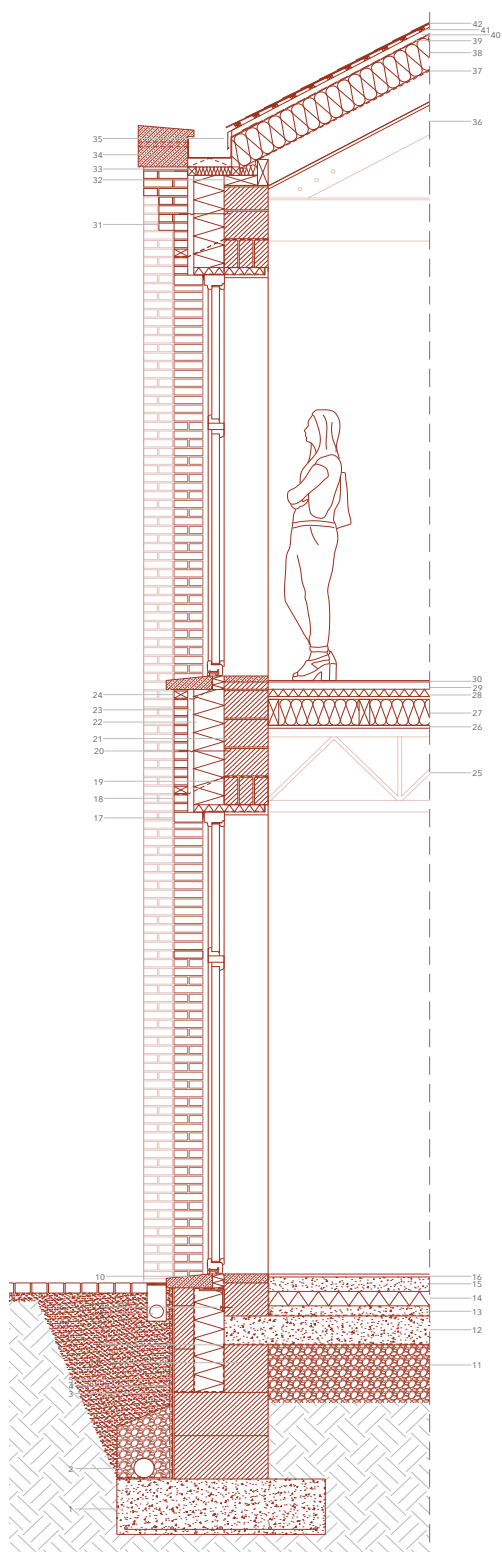
B - S'ADAPTER AUX BAIES ET A LA LUMIÈRE EN RESPECTANT LA FACADE SUD DÉGAGÉE

Figures 50 : Interventions au regard des éléments d'intérêts



Figures 51 : Détail technique AA' du bâtiment des voyageurs

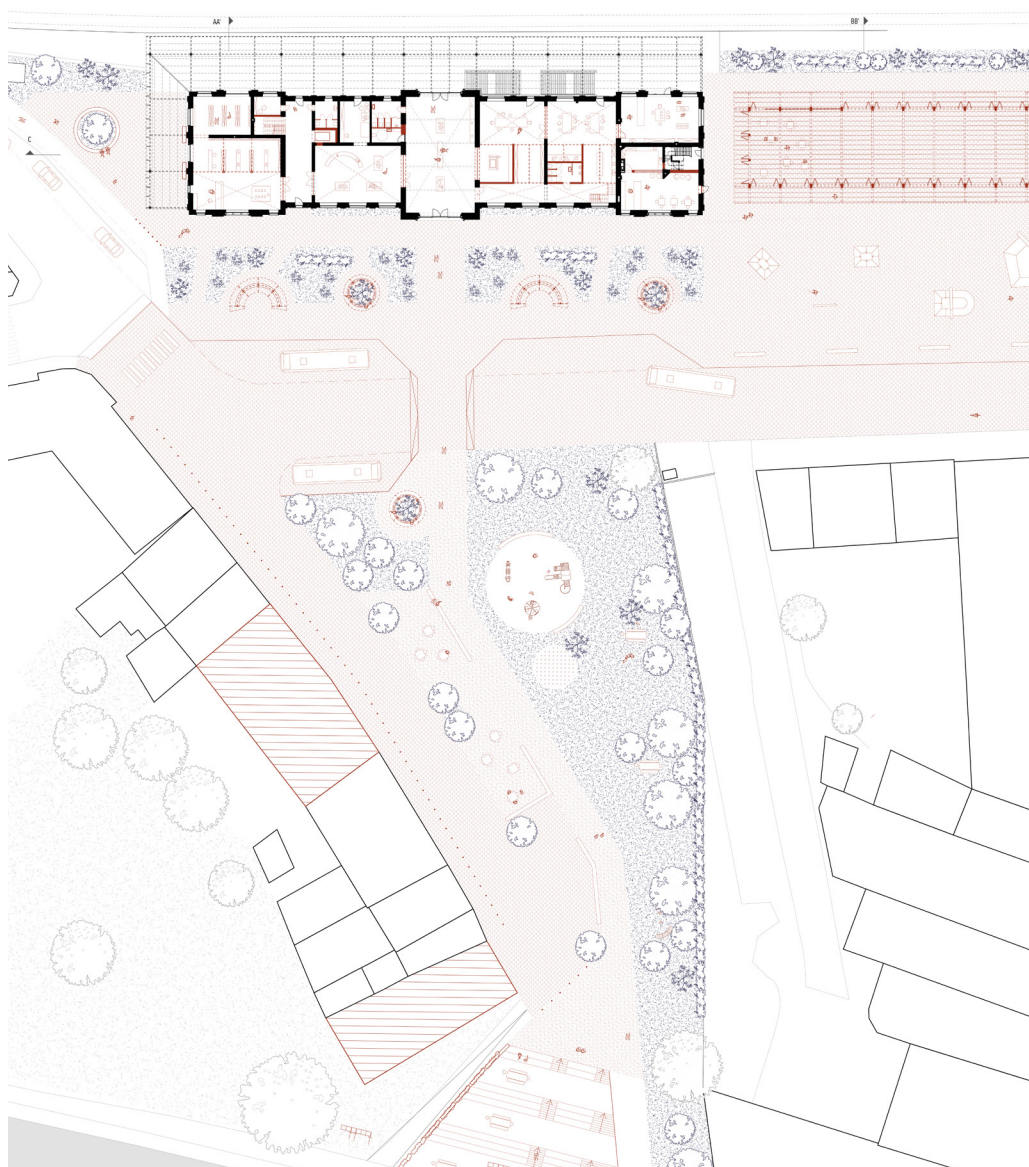
Enfin, l'architectonique du site a été travaillée de sorte à **maintenir une cohérence entre l'architecture de bâtiments massifs**. Dans cet optique, la halle et les interventions en gare sont réalisées en bois afin de marquer une écriture contemporaine face à l'architecture de pierre et de brique. A l'inverse, les deux nouveaux bâtiments massifs du pôle productif ont été pensés en briques avec des rappels d'arcs en plein cintre composant la façade de la gare. Sur ces nouveaux bâtiments, les détails des pilastres structurelles et de l'encorbellement sous corniche constituent les détails d'une architecture qui se veut en dialogue avec l'héritage du bâtiment des voyageurs.



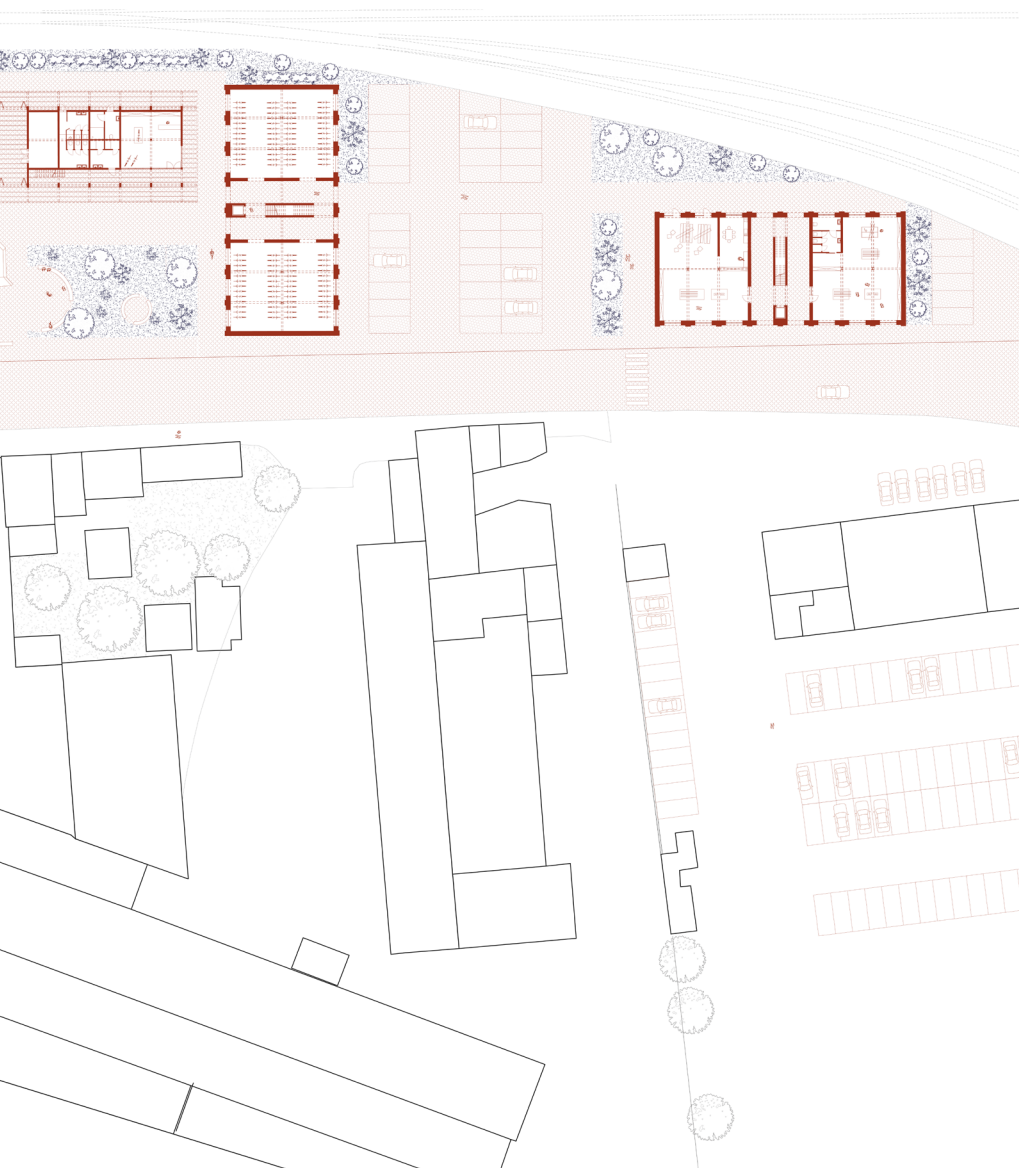


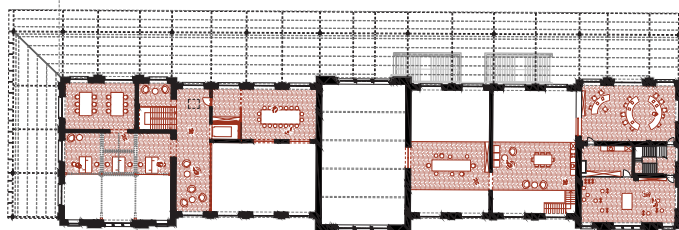
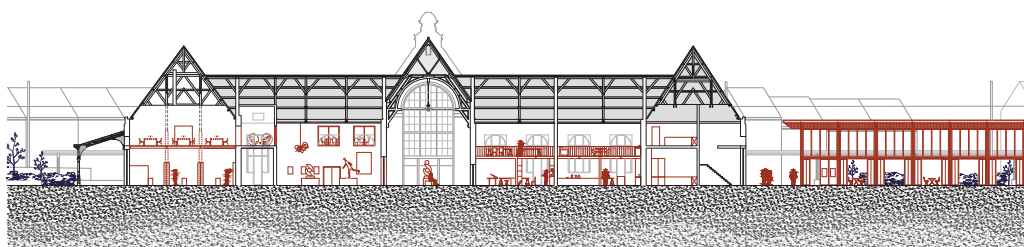
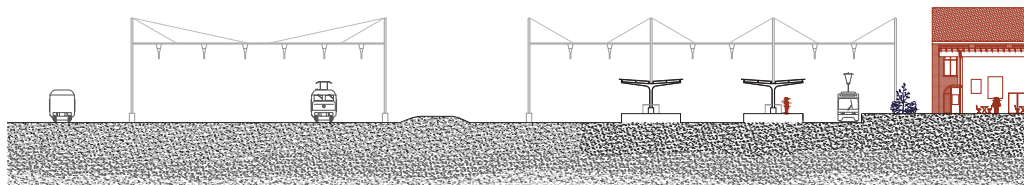
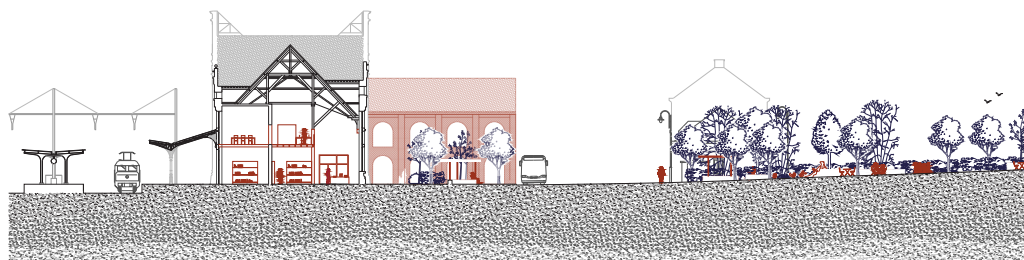
1. Semelle de fondation en béton
2. Drain d'évacuation et empiérement
3. Cimentage et vernis bitume
4. Membrane gaufrée
5. Géotextile
6. Maçonnerie porteuse
7. Membrane d'étanchéité
8. Caniveau à grille
9. Cornière en polyester
10. Seuil en pierre
11. Hérisson
12. Dalle sur terre-plein
13. Dalle de propreté
14. Isolant rigide
15. Chappe
16. Revêtement de sol
17. Claveau en brique
18. Brique de parement 9x19x5cm
19. Claveau bloc en terre cuite
20. Crochet de fixation
21. Bloc porteur en terre cuite 19x29x19cm
22. Isolant rigide 20cm
23. Coulisse d'air 4cm
24. Joint creux
25. Poutre treillis métallique
26. Panneau d'OSB
27. Isolant souple
28. Isolant phonique
29. Chappe
30. Revêtement de sol
31. Système d'encorbellement
32. Panne sablière
33. Echelle de corniche
34. Corniche en pierre
35. Bavette en zinc
36. Ferme métallique
37. Pare-vapeur
38. Isolant souple
39. Sous-toiture
40. Contre-latte
41. Latte
42. Ardoises

Figures 52 : Détail technique BB' du nouveau bâtiment



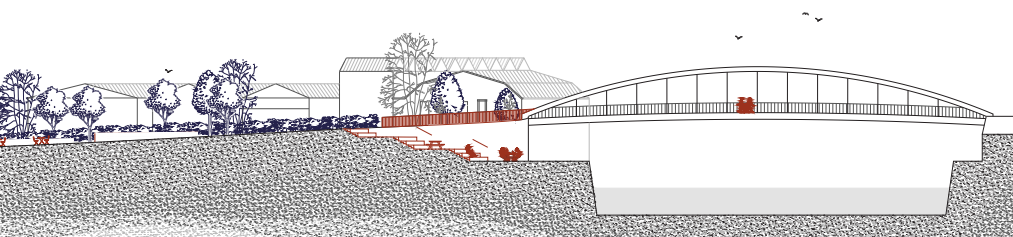
Figures 53 : Plan terrier du projet



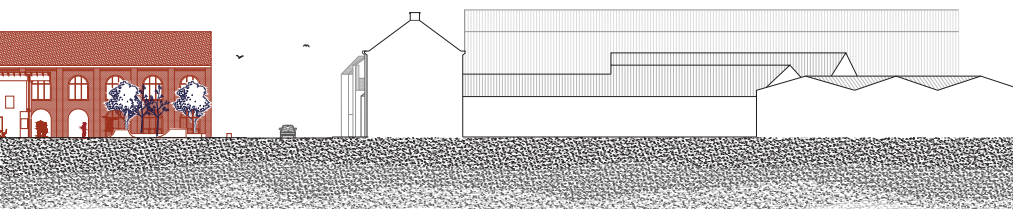


PLAN R+1

Figures 54 : Coupes et plans d'étage



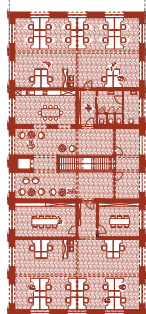
COUPE AA



COUPE BB



COUPE CC



PLAN R+1

0 2 10m
1 1 1 1



Bibliographie

Ouvrages

Baron, Nacima ; Le Bot, Nils ; Detavernier, Pauline (dir.). *La nouvelle nature des gares*. Presses universitaires de Vincennes. GéoTraverses. 2024.

Bernard Declève. *Usages et paysages de la ville en mouvement, Bruxelles et la ligne 161*. UCL presses universitaire, 2002.

Bertolini, Luca, et Frédérique Pasquier. *Des gares en transformation. Nœuds de réseaux et lieux dans la ville*, 1996.
URL : <https://doi.org/10.3406/aru.1996.1957>.

David Mangin. *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine. La Villette*. Paris, 2004.

Fernand Lebbe. *Au fil du rail : XIV - l'exploitation - les stations*. Editorial OFFICE. Bruxelles, 1948.

Fondation Roi Baudouin. *Le chemin de la gare*. Fondation Roi Baudouin. Bruxelles, 1990.

Hugo De Bot. *Architecture des gares en Belgique*. Brepols. TOME 1 1835-1914. 2002.

Hugo, De Bot. *Architecture des gares en Belgique*. Brepols. TOME 2 1914-2003. 2003.

Jacobs, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. Random House, 1961.

Kahn, Louis I. *Silence et lumière*. Du Linteaue Eds. 1996.

Lacaton, Anne, Jean-Philippe Vassal, et Frédéric Druot. *PLUS – Large scale housing development: an exceptional case*. 2004.

Marganne, Roland. *Le chemin de fer en Belgique : Deux siècles d'évolution économique et sociale*. 2021.

Navez-Bouchanine, Françoise. *La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?* L'Harmattan, 2002.

Paul Detavernier. *Le Marcheur de la gare : Une architecture des corps*. Metispresses. Vues D' ensemble. 2023.

Philippon, Jean-Paul. *L'inachevé, le jeu des métamorphoses en architecture*. 2025.

Mémoires

Aly-Beril, Yannick. « L'avenir des gares rurales ». 2022.

URL : <https://editionsmakessense.org/2023/08/27/lavenir-des-gares-rurales/>.

Drugmand, Baptiste. « Évolution des abris ferroviaires pour voyageurs en Belgique ». Université de Liège – Faculté d'Architecture, 2021.

Nathalie SIMON. « La reconversion des lignes désaffectées, voie essentielle à la régénération du territoire. Le cas de la Wallonie ». Université Libre de Bruxelles, 2011.

Salem, Mohsen Ben Hadj. « Ambiance(s) de gare, imaginaire ferroviaire, mémoire des lieux. » 2005.

Articles

AREP. De la gare à la ville, une démarche de projet. Edition Paranthèses. Marseille, 2011.

AREP. Végétaliser les parvis de gares. s. d.

« Asbl Patrimoine Bus & Car ». Consulté le 25 décembre 2025.

URL : <https://www.patrimoinebusetcar.be/pages/histoire/sncv.php>.

Aubertel, Patrice. « Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises ». *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires* 15, no 38 (1999): 39-46.

URL : <https://doi.org/10.3406/flux.1999.1290>.

Augé, Marc. « Retour sur les « non-lieux »: Les transformations du paysage urbain ». *Communications* 87, no 2 (2010): 171-78.

URL : <https://doi.org/10.3917/commu.087.0171>.

Bayer, Vincent. « Un concept de gares en phase avec l'évolution des attentes des voyageurs ». la SNCB, 15 juin 2021.

URL : <http://press.sncb.be/un-concept-de-gares-en-phase-avec-levolution-des-attentes-des-voyageurs>.

Bentayou, Gilles, Marion Cauhopé, Sophie Hasiak, Emmanuel Perrin, et Cyprien Richer. « La densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets ». Dans *La densification résidentielle au service du renouvellement urbain : filières, stratégies et outils*, édité par La documentation française. La documentation française, 2015.

URL : <https://shs.hal.science/halshs-01386608>.

Burcin Yilmazer. « Que deviennent les gares rurales quand les trains disparaissent ? » Cerema, 13 janvier 2026.
URL : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/que-deviennent-gares-rurales-quand-trains-disparaissent>.

Cagnot, Stéphane, et Julien Brouillard. *Un outil d'expérimentation et de préfiguration d'aménagements au service de stratégies urbaines durables.* s. d.

CPDT. *Renforcer les centralités wallones : 8 dispositions-clés et leurs indicateurs.* 2023.

L'Institut Paris région. *De nouvelles opportunités pour les gares rurales franciliennes: en bout de ligne mais pas en bout de course,* 2022.

Desmichel, Pascal. « Le patrimoine ferroviaire bâti en Limousin rural : Les leçons d'un inventaire général des bâtiments voyageurs ». Histoire. *Histoire & Sociétés Rurales* 37, no 1 (2012): 149-71.
URL : <https://doi.org/10.3917/hsr.037.0149>.

Dias, Pierre, et Thierry Ramadier. *Fragmentations et ségrégations de l'espace urbain: Une approche par les cognitions socio-spatiales dans la relation individu/milieu.* s. d.

Dominique Verhaegen. « Architecture des gares ». In *Le patrimoine ferroviaire*, Mardaga Pierre. Les cahiers de l'urbanisme 40-41. 2002.

Duguet, Anca, Mireille Bouleau, et Sophie Laurent. *Articulation entre gares et quartiers de gare : la méthode node-place.* 2017.

Edwards, Michael. *Fragmentation dans le contexte urbain.* 1991.

Espace vie. *Les nouvelles affectations de nos gares.* no 221 (mai 2012): 8-9.

Guichot Flore et Van Acker Maarten. « Learning from rural-urban stations: Strategies for rail-based development in a low-density Flemish landscape ». 2024.

Hanin, Y., V. Clette, A. Daems, et T. Dawance. *Requalifier les quartiers de gare pour favoriser le report de mode.* 2007.

Iew. *Les petites gares : enjeux en termes de mobilité, d'accessibilité et de développement territorial.* 2005.

Laousse, Dominique. « Les 'petites lignes': un patrimoine de création? » In « *Petites lignes* » ferroviaires: Des infrastructures recyclables. Une exploration, Recherche. 2020.

Marc Thonnard. « La réaffectation des gares rurales et semi-rurales ». In *Le patrimoine ferroviaire*. Les cahiers de l'urbanisme 40-41. 2002.

Meldolesi, Tommaso. « La gare : lieu de passage et d'évasion dans les lettres et dans l'art (XIXe-XXe siècle) ». *Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques* 137, no 8 (2014): 58-65.

Ollivro, Jean. « L'ambiguïté des gares. Clé du développement contemporain ». *Les Annales de la Recherche Urbaine* 71, no 1 (1996): 34-44.
URL : <https://doi.org/10.3406/aru.1996.1952>.

SPW territoire. SDT, *vers une optimisation spatiale*. 2024.

Thonnard Marc. « Les gares désaffectées : chance ou catastrophe ? ou les possibilités de réaffectation des gares d'Outre Sambre et Meuse ». ISACF - La Cambre, 1994.

Valérie Dejardin. *Gares d'hier et Aujourd'hui*. Carnets du Patrimoine, no 145 (2017).

Wiel, Marc. « Le réseau ferroviaire et le développement urbain ». In *De la gare à la ville — AREE, une démarche de projet*. 2007.

Autres ressources

« 150 ans de chemins de fer belges : Le Musée de Bruxelles-Nord ». Consulté le 8 mai 2026.
URL : https://www.tassignon.be/trains/musee_nord/musee_nord.htm.

Commune de Ramillies. « Le projet du site Croix de Hesbaye à la gare de Ramillies ». Consulté le 15 mai 2026.
URL : <https://www.ramillies.be/inventer-ramillies/projet-croix-de-hesbaye/presentation>.

« De Nouvelles Pistes de Recherche Pour l'histoire Des Chemins de Fer Belges - Archives de l'État en Belgique ». Consulté le 8 mai 2026.
URL : <https://www.arch.be/index.php?l=fr&m=actualites&r=toutes-les-actualites&a=2020-12-08-de-nouvelles-pistes-de-recherche-pour-l-histoire-des-chemins-de-fer-belges>.

Géoconfluences. « Rupture de charge ». Terme. Géoconfluences, École normale supérieure de Lyon, 2022. ISSN : 2492-7775.
URL : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/rupture-de-charge>.

Groupe SNCB. *175 ANS DU CHEMIN DE FER BELGE Bruxelles-Malines, première ligne de chemin de fer sur le continent européen*. s. d.
URL : <https://nmbs.adlibhosting.com/Content/GetContent?command=getcontent&server=pdf&value=Bibliotheek/PDF/Chunk2/2010/05/19/3584483.pdf>.

Jean-Baptiste Lanne. Géoconfluences, *Fragmentation urbaine*. Octobre 2016
« Les gares belges d'autrefois. La gare de Châtelet - Châtelineau. Guy Demeulder. »

Consulté le 5 novembre 2025.

URL : https://www.garesbelges.be/chatelineau_chatelet.htm.

Médiarail. Belgique - *Le rail de 1830 à 1926*. s. d. Consulté le 12 février 2026.

<https://mediarail.be/Belgique/Histoire%20du%20rail/1830-1926.htm>.

« Perwez : l'ancienne gare est enfin opérationnelle ». 10 décembre 2025.

URL : <https://www.canalzoom.be/actu/commerces-et-logements-tremplins-la-renaissance-de-la-gare-de-perwez/22579>.

Ravel.wallonie.be. « RAVeL ». Consulté le 17 mars 2026. <https://ravel.wallonie.be/home.html>.

RTBF. « Pourquoi les abords des gares sont-ils souvent des endroits malfamés ? - RTBF Actus ». Consulté le 12 mai 2026.

URL : <https://www.rtbf.be/article/pourquoi-les-abords-des-gares-sont-ils-souvent-des-endroits-malfames-11229964>.

Sosset, L. « Un monde d'évasion en suspens... Paul Delvaux ». Rixke Rail's Archives, 2014.

URL : <https://rixke.tassignon.be/spip.php?article1701>.

Typologie des gares – Le monde ferroviaire de Christophe. 20 décembre 2011.

URL : <https://beuret.net/typologie-des-gares/>.

TrainWorld. « 3. Guerre et réforme (1914-1945) - ». Consulté le 12 mai 2026.

URL : <https://trainworld.be/fr/collections/lhistoire-des-chemins-de-fer-belges/3-guerre-et-reforme-1914-1945/>.

Wallonie IWEPS. *Dynamiques régionales : les enjeux de la réhabilitation des friches en Wallonie.* No 17. 2024.

Iconographie

Figure 1 : *Le veilleur*, Paul Delvaux, 1961. Source : image consultée via Google Images le 10 février 2026.

Figure 2 : *La gare*, René Magritte, 1922. Source : René Magritte, « La gare », Artnet, consulté le 10 février 2026,

URL : <https://www.artnet.fr/artistes/rené-magritte/la-gare-PS64Nly6h0fpIxl3dru0cg2>

Figure 3 : Carte du réseau belge, réseau privé et réseau de l'Etat (cat. n°103). Source : Michel Laffut, « Les chemins de fer belges et l'industrialisation », dans *L'industrie en Belgique : deux siècles d'évolutions 1780-1980*(1981), 118.

Figure 4 : La gare vicinale de Braine-l'Alleud. Source : Musée du Tram Vicinal, consulté le 27 février 2026.

URL : <https://museedutramvicinal.be/notre-musee/>

Figure 5 : La gare station de Nivelles, KIK-IRPA. Source : Les gares belges d'autrefois, Nivelles Est, consulté le 27 février 2026.

URL : <http://garesbelges.be/nivellesest.htm>

Figure 6 : La gare de Langemark durant la guerre 14-18. Source : Railstation, les gares belges dans la grande guerre, consulté le 27 février 2026.

URL : <https://www.railstation.be/les-gares-belges-dans-la-grande-guerre-photos/>

Figure 7 : La gare de Jemappes après les bombardements. Source : Railstation, les gares belges dans la grande guerre, consulté le 27 février 2026.

URL : <https://www.railstation.be/les-gares-belges-dans-la-grande-guerre-photos/>

Figure 8 : La gare de Rochefort et son parvis animé, s.d., Alexandre Baily. Source : Les gares belges d'autrefois – Rochefort-Jemelle, consulté le 27 février 2026.

URL : <https://www.garesbelges.be/rochefort.htm>

Figure 9 : La gare de Rochefort et son parvis sous l'emprise de la voiture, BOMBADIL, 2018. Source : Les gares belges d'autrefois – Rochefort-Jemelle, consulté le 27 février 2026.

URL : <https://www.garesbelges.be/rochefort.htm>

Figure 10 : Carte de l'état des gares en Belgique en 2025. Source : Guy Demeulder, « Cartes du réseau », *Les gares belges*, consulté le 12 mai 2026,
URL : https://www.garesbelges.be/cartes_reseau.htm

Figure 11 : *illustration personnelle*

Figure 12 : Fragmentation spatiale actuelle. Source : David Mangin, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette, 2004, p. 317.

Figure 13-14 : *illustrations personnelles*

Figure 15 : La gare néoclassique de Braine-le-Comte. Source : Guy Clignet, « La gare de Braine le Comte », *Les gares belges d'autrefois*, consulté le 10 février 2026,
URL : https://www.garesbelges.be/braine_le_comte.htm

Figure 16 : La gare néoclassique de Marchienne-au-Pont. Source : « Gare de Marchienne-au-Pont », Wikipédia, consulté le 10 février 2026,
URL : https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Marchienne-au-Pont

Figure 17 : La gare éclectique de Houyet. Source : « Gare de Houyet », Wikipédia, consulté le 10 février 2026,
URL : https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Houyet

Figure 18 : La gare néo-renaissance flamande de Haacht. Source : Guy Demeulder, « La gare de Haacht », *Les gares belges d'autrefois*, consulté le 10 février 2026,
URL : <http://www.garesbelges.be/haacht.htm>

Figure 19 : Gare de Court-Saint-Étienne, la gare de l'après-guerre, 1926. Source : René Rosy, « Gare vue des quais – mars 2020 », Patrimoine Stéphanois, consulté le 10 février 2026.
URL : <https://www.patrimoine-stephanois.be/wp/les-patrimoines/le-patrimoine-culturel/les-monuments/autres-batiments-remarquables/la-gare/>

Figure 20-22 : *illustrations personnelles*

Figure 23 : Plans d'archives de la moyenne station Châtelet et de la petite station Thuin.
Source : Archives SNCB

Figure 24 : L'auvent en saillie d'Erquelinnes. Source : LHOON, « Fichier:Gare-Erquelinnes-intérieur.jpg », Wikipédia Commons, consulté le 10 février 2026.

URL : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Gare-Erquelinnes-intérieur.jpg>

Figure 25 : La loge-abri de Uccle-Stalle. Source : « Gare d'Uccle-Stalle, aubette », Inventaire du patrimoine architectural de Bruxelles, consulté le 10 février 2026.

URL : <https://monument.heritage.brussels/fr/buildings/28078>

Figure 26 : L'abri-parapluie de Landen. Source : Baptiste Drugmand, *Évolution des abris ferroviaires pour voyageurs en Belgique*, mémoire de fin d'études, p. 56, fig. 59, « Abri-parapluie à poteaux centraux et consoles à Landen », collection Train World, n° Z05406, ORBi – Université de Liège.

URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/12572>

Figure 27 : Catalogues des couvertures de quais. Source : Baptiste Drugmand, « Couvrir le quai des gares belges entre 1835 et 1960 : évolution typo-chronologique », Bulletin 39, 2024.

URL : <https://hdl.handle.net/2268/327144>

Figure 28-34 : *illustrations personnelles*

Figure 35 : Premier édifice de style néoclassique. Source : *Châtelet-Châtelineau, garesbelges.be*.

URL : https://www.garesbelges.be/chatelineau_chatelet.htm

Figure 36 : Second édifice de style éclectique. Source : « Châtelineau, La gare », garesbelges.be.

URL : https://www.garesbelges.be/chatelineau_chatelet.htm

Figure 37 : Le parvis de la gare vers 1919. Source : Carte postale G. Hermans, Anvers, vers 1919, reproduite dans Christian Patart, *Le quartier des bords de Sambre à Châtelet, Louvain-la-Neuve : Unité de Didactique de l'Étude du Milieu, École Normale Catholique du Brabant Wallon*, 2002, p. 3.

Figure 38 : *photographie personnelle*

Figure 39-54 : *illustrations personnelles*

Illustrations des couvertures de chapitres

Chapitre 1 : Gares de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Source : Réseau ferré de l'Entre-Sambre-et-Meuse, *Les gares désaffectées : chance ou catastrophe ? Les possibilités de*

réaffectations des gares d'Outre-Sambre-et-Meuse, 1994-1995.

Chapitre 2 : Détail de la ferme principale de la gare de Châtelet (1910). Source : SNCB, Archives SNCB, « La gare de Châtelet », détail de la ferme principale, 1910.

Chapitre 3 : Représentation du cheminement des voyageurs dans une gare au XIXe siècle. Source : Honoré Daumier, vers 1850, reproduit dans Pauline Detavernier, « Le cheminement en gare lors des premiers voyages en train : récits d'expériences d'un espace-seuil ».

Chapitre 4 : Extrait de la carte de Vandermaelen (1846-1854). Source : Carte de Vandermaelen, reproduite sur le Géoportail de la Wallonie
URL : <https://geoportail.wallonie.be/walonmap#B-BOX=17132.855600711235,213055.10477520956,84987.67360934721,98878.32639065279>

Chapitre 5 : Carte de situation et projet d'architecture, section longitudinale de la gare de Châtelet. Source : *illustrations personnelles*