

La verrière de la gare de Pepinster : monument industriel menacé de destruction ?

Introduction générale

L'apogée de l'utilisation du fer en architecture coïncide avec le développement de l'industrie. Rare et coûteux durant près de deux millénaires et, de ce fait, employé avec une relative parcimonie, le fer devient dès le début du XIX^e siècle un matériau d'un prix abordable. Le remplacement du charbon de bois par la houille comme combustible, la mise au point de fourneaux plus perfectionnés et les progrès en matière d'affinage (généralisation progressive du puddlage) sont notamment à l'origine de cet essor. Les propriétés remarquables de ce métal, entre autres sa résistance à la déformation, n'échappent pas à quelques ingénieurs audacieux confrontés à l'élaboration de programmes nouveaux : vastes usines, marchés et passages couverts, ponts et, dès les années 1840, les premières stations du chemin de fer naissant. La fonte d'abord, puis le fer laminé sont préférés au bois, trop sensible au pourrissement et surtout propagateur du feu.

Après une période de recherche d'un langage utilisable, le domaine ferroviaire en particulier va s'illustrer, dès la seconde moitié du siècle, par d'imposantes réalisations exprimant avec faste l'importance du chemin de fer et son rôle dans la société. La polémique va toutefois s'accroître entre les ingénieurs, désireux d'exprimer sans retenue les audaces permises par leurs calculs, et les architectes que leur formation classique érige en défenseurs de règles immuables, pour aboutir à la différenciation totale des deux disciplines. Nul étonnement donc de retrouver dans les œuvres de cette époque la même ambiguïté : légèreté des proportions, hardiesse des formes irréalisables par les matériaux traditionnels, mais recours à un répertoire ornemental d'inspiration historique. Il faudra attendre les dernières années, annonciatrices de l'Art Nouveau, pour assister à l'éclosion de formes libérées de toute référence au passé, comme les abattoirs d'Anderlecht (1889), contemporains d'autres œuvres bien plus célèbres comme la tour Eiffel et la galerie des machines de l'exposition de Paris en 1889.

Les destructions engendrées par le dernier conflit mondial serviront, hélas, de prétexte à une modernisation radicale du patrimoine ferroviaire. Même demeurées en assez bon état, les immenses charpentes

métalliques couvrant les gares disparaissent pour la plupart en l'espace de quelques années. Les frais d'entretien de ces structures (peinture, remplacement de vitres) ne plaident guère en faveur de leur maintien, mais d'autres critères ont aussi contribué à ce revirement : la récupération par les instances officielles des théories architecturales du mouvement moderne d'avant-guerre et la bienveillance outrancière des pouvoirs publics en faveur du transport routier entraînent le rejet d'une monumentalité jugée emphatique et désuète.

La gare de Pepinster

La verrière de Pepinster a été édifée en 1888, en même temps que la seconde gare de la localité (la première, en bois, datait de 1855). Les cartes postales anciennes montrent un spacieux bâtiment en pierres de taille et briques, surmonté de hautes toitures couvertes d'ardoises, de style éclectique, essentiellement influencé par la Renaissance dite flamande. Les architectes ferroviaires de l'époque ont souvent recours à ce langage apprécié pour sa richesse découlant de la polychromie des matériaux, d'une ornementation génératrice de jeux d'ombre et de lumière, et d'une distribution des masses souvent pittoresque. Les marquises des quais se raccordent sans transition à la verrière, réalisée à l'aide d'éléments constructifs du même type. Cet ensemble homogène est typique de la fin du XIX^e siècle.

En 1944, les Allemands sur le point d'évacuer incendient la gare. Seule la couverture vitrée est préservée. Un troisième bâtiment est reconstruit, en 1952, selon les plans du bureau ARTEC; cet édifice tend malheureusement à banaliser le site et ne présente guère d'affinité avec la halle du siècle dernier. L'élégante construction métallique, à notre connaissance, dernier exemplaire subsistant encore en Wallonie de ce genre de structure, a été classée comme monument en date du 24 août 1989. La rareté a influencé la décision finale, autant que les qualités intrinsèques de l'œuvre, illustrant la dualité évoquée dans l'introduction.

L'ensemble actuel se compose d'une série de colonnes de fonte supportant deux toitures à croupes accolées, sommées d'un lanterneau, et entourées sur trois côtés d'auvents vitrés qui se raccordaient initialement aux marquises du bâtiment disparu. Les minces colonnes de fonte au chapiteau corinthien s'écartent des canons classiques prévus pour la pierre ou la brique couverte de stuc; de plus, leur base octogonale, réminiscence gothique, met en exergue la liberté d'inspiration des architectes qui associaient des motifs empruntés à diverses époques antérieures. Les membrures se composent de cornières en L



Vue intérieure (Photo: Delhaye, 1989).

rivetées, reliées par des entretoises composées de fers plats entrecroisés pour les axes horizontaux et de fers plus courts, alternativement perpendiculaires et obliques, pour les parties inclinées (arbalétriers et supports des auvents). La base de ces supports inclinés s'infléchit en une sorte d'écoinçon occupé par un motif raidisseur composé d'un cercle flanqué de rinceaux. Le contreventement des fermes et des nervures des auvents est assuré par de simples poutrelles en double T. Les arbalétriers des toitures principales exerçant une pression susceptible d'écarter les colonnes extérieures, chaque ferme est stabilisée par un entrait boulonné à chaque extrémité au motif raidisseur renforcé et par un poinçon relié à la jonction des arbalétriers. Entraits et poinçons sont formés de simples barres d'acier rondes, de faible diamètre, solution généralisée par les travaux de l'ingénieur Camille POLONCEAU, et qui ne brise pas visuellement l'ampleur des espaces couverts.

Afin de compenser la différence de hauteur entre les fermes, directement fixées au chapiteau, les pièces de dimensions constantes reposent sur un prolongement en fonte muni de consoles et surmontant la colonne. L'impression de légèreté émanant de l'ensemble s'en trouve ainsi renforcée.

Problème actuel

Bien que protégé depuis trois ans (voir plus haut), ce remarquable témoin de notre passé ferroviaire offre un aspect pitoyable : vitres brisées ou noircies par la rouille et les fumées des locomotives, couverture de zinc percée avec pourriture du voligeage sous-jacent, oxydation visible en maints endroits. En outre, deux colonnes sont fêlées.

La S.N.C.B. n'a plus effectué aucun entretien ni réparation depuis près de vingt ans. Malgré le classement, elle conserve son attitude expectative. Seul élément récent : fin 91, une structure provisoire a été assemblée sous la charpente, afin de garantir la sécurité des voyageurs.

Pourtant, si l'on excepte la réparation des deux fûts – alternative bien moins coûteuse que la fabrication de colonnes neuves –, la remise en état n'exige le recours à aucune technique inhabituelle. Nettoyage, traitement contre la rouille avant peinture, remplacement des vitres, des voliges et de la couverture en zinc ne dépassent pas le degré de difficulté ordinairement rencontré en rénovation et sont, par conséquent, à la portée de toute entreprise sérieuse.

Enfin, l'important taux de subsidiation octroyé par les pouvoirs publics en cas de restauration d'un bien classé allégerait considérablement les charges à supporter par la S.N.C.B.

Alors ? Souhaitons que les bonnes volontés au sein des diverses parties en cause aboutissent au plus tôt au consensus indispensable à la sauvegarde de cet élément significatif de la mémoire collective (1).

Marc SIMON (Namur)

P.S. : Nous tenons à exprimer notre gratitude à Monsieur l'architecte Delhaye, qui nous a aimablement permis d'utiliser son dossier photographique, ainsi qu'à Monsieur Leclercq, qui nous a communiqué divers documents relatifs à l'histoire ferroviaire de sa commune.

(1) Signalons aussi les composants vitrés des gares de Chaudfontaine et de Thuin, également menacées (ndlr.).