

Mémoire de fin d'études : "Quel avenir pour une gare patrimoniale ? Étude de cas basée sur la gare de Binche."

Auteur : Migeotte, Michael

Promoteur(s) : Duperroy, Françoise

Faculté : Faculté d'Architecture

Diplôme : Master en architecture, à finalité spécialisée en art de bâtir et urbanisme

Année académique : 2017-2018

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/5473>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.



UNIVERSITÉ DE LIÈGE – FACULTÉ D’ARCHITECTURE

Quel avenir pour une gare patrimoniale ?
Étude de cas basée sur la gare de Binche.

Travail de fin d’études présenté par Michael MIGEOTTE, en vue de l’obtention du grade de
Master en Architecture

Sous la direction de : Françoise DUPERROY

Année académique 2017-2018

Axes de recherche : Patrimoine, culture et transmission.

Remerciements :

Je tiens à exprimer ma sincère reconnaissance aux personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce travail.

Ma promotrice, madame Duperroy, pour son aide, ses conseils précieux et sa disponibilité.

Madame Di Maria, fonctionnaire dirigeant à la SNCB et en charge du projet de restauration de la gare de Binche, pour son aide inestimable et la fourniture de la plupart des documents qui ont permis la réalisation de ce projet.

Je remercie également toutes les personnes qui m'ont offert leur temps et leurs connaissances ainsi que toutes les personnes ayant contribué à l'écriture de ce mémoire.

Table des matières

1.	Introduction.	5
2.	Proposition d'étude.	6
3.	Résultats attendus.	6
4.	Méthodologie.	7
1.	Première partie	8
5.	La ville de Binche	8
5.1.	Situation actuelle :	8
5.2.	Historique de la ville et de son évolution.	8
6.	La gare et le quartier de la gare.	12
6.1.	Le développement du chemin de fer en Belgique.	12
6.2.	La typologie des gares.	16
6.3.	Le développement du chemin de fer à Binche.	17
6.4.	L'expansion du quartier de la gare.	17
6.5.	Histoire de la gare de Binche.	18
7.	Situation administrative.	23
7.1.	Cadre juridique général.	23
7.2.	Aspects réglementaires et implication pour la gare.	24
8.	Situation de fait.	25
8.1.	Situation et accessibilité de la commune.	26
8.2.	Intégration urbaine.	27
8.3.	Intermodalité.	29
8.4.	Accessibilité routière et offre de parking.	31
8.5.	Offre de trains et de bus	33
8.6.	Analyse des principaux flux de voyageurs.	36
8.7.	Approche des usages en gare de Binche.	37
8.8.	Usage des abords de la gare.	37
8.9.	Analyse du square E. Derbaix.	37
8.10.	Bilan de l'occupation actuelle du sol.	38
8.11.	Pôles d'activités et d'emplois.	38
8.12.	Habitats et habitants.	39
8.13.	Conclusion.	41
2.	Deuxième partie.	43
9.	Analyse architecturale.	43

9.1.	Description de la Gare.....	43
9.2.	Évolution des lieux.....	46
9.3.	Fiche d'état sanitaire.....	48
9.4.	Étude de stabilité.....	48
9.5.	Étude sanitaire.....	49
9.6.	Étude historique.....	51
9.7.	Étude lithologique.....	53
9.8.	Étude des matériaux ferreux.....	62
9.9.	Conclusion techniques :.....	66
3.	Troisième partie.....	67
10.	Exemples réalisés de réaffectations.....	67
11.	Analyse des données récoltées concernant une possible réaffectation.....	69
11.1.	Généralités :.....	69
11.2.	Avis récoltés auprès des habitants :.....	69
11.3.	Projets ayant déjà été proposés :.....	71
12.	Propositions d'interventions.....	71
12.1.	Objectifs.....	71
12.2.	Recherche programmatique.....	72
12.3.	Interventions générales.....	72
12.4.	Scénaris.....	74
12.5.	Interventions sur les abords.....	85
13.	Conclusion.....	86
14.	Annexes :.....	89
14.1.	Le personnage d'E. Derbaix.....	89
14.2.	L'architecte Pierre Langerock.....	89
14.3.	Description architecturale.....	90
14.4.	Charpente de Westminster Hall.....	109
14.5.	Arrêté de classement.....	110
14.6.	Arrêté de déclassement.....	113
14.7.	Projet de médiathèque.....	114
14.8.	Travaux entrepris par la SNCB :.....	117
15.	Table des figures :.....	121
16.	Bibliographie :.....	131

1. Introduction.

Au même titre que d'autres bâtiments, tel que l'église, le musée, la bibliothèque, le théâtre, la gare participe à l'identité de la ville et en est bien souvent l'un des accès principaux, une vitrine! Quelle image de la ville peut donner un bâtiment à l'abandon ?

Aujourd'hui inadaptées au flux des voyageurs et à leur mode de vie, techniquement dépassées, ces gares nécessitent souvent des transformations lourdes pour être remises au goût du jour.

Dans le cadre de la crise climatique et énergétique actuelle, la question de la mobilité revêt une importance cruciale. Le train est un moyen de transport non polluant et, à l'aube des grands changements imposés par le protocole de Kyoto¹, il est temps de repenser sa place dans la ville. Les gares sont devenues essentielles dans le développement des villes durables et intelligentes et nous pouvons constater que la plupart de celles encore en activité aujourd'hui disposent de deux grands atouts : l'intermodalité² et la multifonctionnalité. Les grandes gares ont profondément évolué en deux siècles et sont aujourd'hui devenues des lieux de vie, condensés de ville. Elles ont un rôle de booster économique, social et culturel³. Leur configuration leur permet donc de favoriser le report de mode⁴ et de rentabiliser leurs espaces construits via une multitude de services offerts aux voyageurs et même aux non voyageurs. Dès lors, tous les bâtiments ne correspondant pas à ces critères se voient systématiquement mis à l'écart au profit des gares de plus grande importance.

Etant moi-même navetteur, et employé au sein des chemins de fer Belges (département construction et investissements), je suis amené à voyager énormément à travers toute la Wallonie pour les besoins de mon travail et je ne peux que constater l'état de délabrement des petites et moyennes gares. En tant que responsable de ce patrimoine, riche de près de deux siècles d'architecture, j'ai la possibilité d'exposer une série de solutions permettant d'y insuffler une vie nouvelle, adaptée aux attentes actuelles de ses futurs utilisateurs. Mais l'étude du cas des gares n'est qu'un premier pas dans la détermination de l'avenir du patrimoine immobilier

¹ Protocole qui engage les adhérents à des objectifs de diminution des productions de gaz à effet de serre. LES DISPOSITIONS DU PROTOCOLE DE KYOTO ET DE SON RÈGLEMENT. Consulté le 09/04/2018, Disponible sur : http://unfccc.int/portal_francoophone/essential_background/kyoto_protocol/items/3274.php

² Utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Dictionnaire de français Larousse, consulté en ligne le 11/04/2018.

³TUDOR, Andreea, p.63. IN : BAJARD, Marcel (dir.), AREP, *L'invention de la gare contemporaine*, Bruxelles, AAM Editions, (2007), 174p.

⁴ Changement de mode de transport au cour d'un même déplacement.

des chemins de fer Belges et il faut reconnaître que le potentiel des biens encore à disposition de la SNCB est rarement mis à profit.

Mais ce domaine est vaste et l'objet de la présente étude portera uniquement sur la réhabilitation des gares en tant que telles, et pour ce faire nous prendrons comme exemple la gare de la ville de Binche, à laquelle nous tenterons d'insuffler une nouvelle vie en déterminant un programme de réaffectation basé sur les résultats obtenus lors de cette étude.

La gare de Binche ainsi que le square E. Derbaix qui lui fait face sont établis sur un site qui a fait l'objet d'un arrêté de classement le 24 mars 1978. Il s'agit donc ici d'un patrimoine pour l'histoire de la ville ainsi que pour celle des chemins de fer et la question de savoir quel sera son avenir prend tout son sens. De plus, un récent projet de restauration mis en place par la SNCB fait de la gare de Binche un sujet d'actualité.

2. Proposition d'étude.

Quel sort peut être réservé aux gares qui ne sont plus utiles en tant que telle, soit à cause de leur situation par rapport aux grands pôles d'emploi, soit du fait qu'elles sont inadaptées aux nouveaux usages et aux nouvelles technologies, ou encore parce qu'elles ne font pas partie du cercle fermé des gares adaptées au transport rapide de type Thalys, T.G.V ou Eurostar.

Comment réadapter ces bâtiments afin d'éviter qu'ils finissent dans l'oubli?

Avant d'intervenir dans une réhabilitation, il faut appréhender la dimension historique du projet, le comprendre, rares sont les bâtiments restés intacts depuis leur construction. Tous portent les marques d'interventions répétées. La question est donc: que conserver, monument historique ou non, comment accorder ancien et nouveau, et adapter aux pratiques actuelles ? Comment transmettre aux générations futures un bâtiment qui va changer de fonction, tout en gardant l'esprit d'une gare du début du vingtième siècle ?

3. Résultats attendus.

Nous étudierons plus particulièrement le cas de la réhabilitation en tant que gare au service des voyageurs. Nous tenterons de trouver une solution adaptée aux usages actuels, une programmation qui corresponde aux desideratas des usagers et aux besoins dégagés par les diverses études et enquêtes. Il faut proposer des espaces modulables, évolutifs et qui correspondent aux tendances actuelles et permettent l'adaptabilité du bâtiment. Dans l'optique de renouveau du transport ferroviaire et pour l'image de la ville qui l'accueille, il semble que

la meilleure option pour la gare soit de retrouver sa fonction première, un espace public où se développe une vie en société, où se créent les relations entre les citoyens.

4. Méthodologie.

Afin de pouvoir suggérer un programme de réaffectation pour cet édifice, nous diviserons notre étude en 3 parties.

Dans la première partie nous retracerons l'histoire de la cité et celle du développement des chemins de fer dans la région. Nos recherches concernant l'évolution du quartier de la gare et la construction de la gare elle-même nous permettent d'appréhender au mieux l'édifice dans son état actuel. Nous analyserons ensuite le contexte bâti et non bâti afin d'en comprendre les usages et d'entrevoir les possibilités d'avenir de ce site. Cette analyse prendra pour exemple une méthodologie qui a permis la réalisation de l'Atlas des gares wallonnes⁵, qui est un outil permettant de collecter les données nécessaires à la mise en place d'une stratégie d'affectation du sol en vue de favoriser le report de mode. Ces informations nous permettront de schématiser graphiquement les comportements des différents acteurs de la mobilité, les usages du site et de ses alentours, les fonctions en places ou manquantes et d'intégrer les résultats à une phase de projet ultérieure.

La deuxième partie sera consacrée à l'analyse architecturale de la gare suivant la méthodologie vue en cours de Master 1 et enseignée par Mme Françoise Duperroy⁶. Une première approche, globale, nous permettra de visualiser le bâtiment dans son contexte. Le style architectural sera décrit ainsi que les éléments qui le caractérisent et ceux-ci seront mis en analogie avec l'étude architecturale de l'édifice. Nous tenterons ensuite de déterminer les différents maux de celui-ci en se questionnant sur les matériaux qui le composent, leur provenance, leur mise en œuvre. De nombreux documents collectés auprès de la SNCB nous y aideront. La reproduction graphique de ces pathologies mettra en évidence les interventions nécessaires lors d'un futur travail de restauration.

Enfin, la dernière partie sera consacrée à une proposition d'intervention rendant possible la transmission de ce patrimoine. Pour cela, nous nous baserons sur les enquêtes menées auprès des riverains, des administrations locales, de la SNCB et sur des projets antérieurs ou encore

⁵ CPDT, *Stratégies d'affectation du sol en vue de favoriser le report de mode*, Réalisation : Octobre 2008, Consulté le 22/01/2018, Disponible sur : <https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/03-04-th1.2.pdf>

⁶ DUPERROY, Françoise, ARCH1732, *Techniques de restauration*, 2017, Université de Liège, Faculté d'architecture.

des réalisations analogues. Dans cette phase, il sera mis en évidence différents besoins primordiaux à la survie de la gare en tant que telle mais également des solutions d'aménagements urbains lui permettant de s'intégrer au mieux dans la vie de la ville et de ses citoyens. Cette étude permettra, je l'espère, d'aboutir à une conclusion heureuse quant à l'avenir de la gare de Binche.

1. Première partie

5. La ville de Binche

5.1. Situation actuelle :

Binche est une ville wallonne, située en province de Hainaut, sur l'axe reliant Charleroi à Mons. Connue pour son carnaval inscrit depuis 2003 au patrimoine immatériel de l'Unesco, celle-ci possède, en outre, un patrimoine architectural exceptionnel.

En 1976, Binche fusionne avec 7 communes : Bray, Burvignes, Epinois, Leval-Trahegnies, Péronnes, Ressaix et Waudrez.

5.2. Historique de la ville et de son évolution.

Ce bref résumé historique de la ville va nous permettre de faire connaissance avec les personnages principaux de son histoire.



Figure 1 : Carte de Ferraris, vers 1770

La ville fut fondée au début du 12^e siècle par Baudouin 3, comte de Hainaut, sur un promontoire rocheux entouré d'une rivière, la Somme. Il y construira le premier château comtal.

A sa mort en 1120, c'est sa veuve Yolande de Gueldre qui devient régente et accordera des privilèges à tous ceux qui viendront s'installer sur ses terres.

Baudouin⁴, le fils de Baudouin 3 et Yolande de Gueldre, prend le pouvoir en 1125 et fera ériger la première forteresse, qui se situait dans l'actuel parc de Binche.

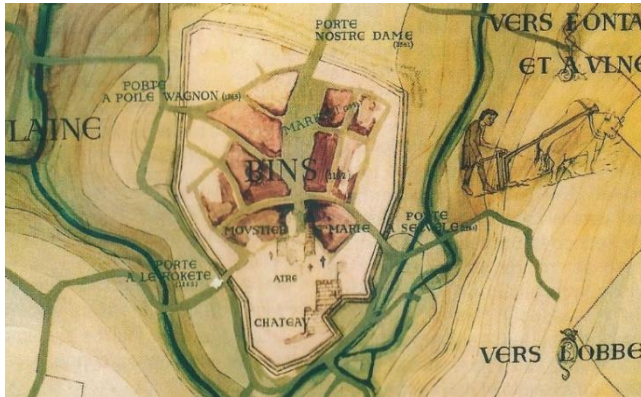


Figure 2: Essai de reconstruction historique du tracé de la première enceinte par Suzanne Pletinckx, d'après les données historiques de Samuel Glotz.

Lui succéda Baudouin 6, puis sa fille Jeanne de Constantinople, qui agrandi le territoire de Binche en y annexant une partie de la commune de Battignies afin de faire face à l'augmentation

démographique. L'enceinte fortifiée est alors élargie jusqu'à sa taille actuelle.

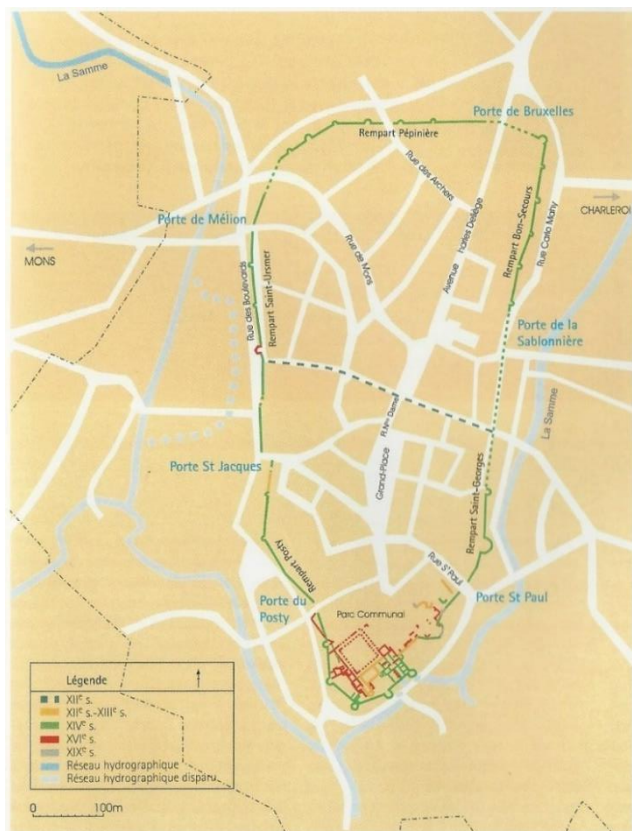


Figure 3 : Plan des remparts actuels de Binche, Région wallonne.

A partir de 1350, les nombreuses épidémies, dont la peste bubonique qui décimera un tiers de l'Europe, provoqueront un exode massif.

C'est vers 1400 que Guillaume 5 et Jacqueline de Bavière proposent des privilèges supplémentaires à ceux qui souhaitent s'installer à Binche et permettent ainsi à la ville de se repeupler.

A la fin du 15^e siècle, la ville passe aux mains bienveillantes de Marguerite d'York. Sous son règne seront édifiés l'Hôtel de la

Salle et le couvent des Sœurs Noires, auquel elle fournira les ressources nécessaires à l'enseignement et aux soins des pauvres et des malades.

En 1545, Marie de Hongrie, veuve de Louis 2, installe sa cour à Binche avec la permission de son frère Charles Quint. Elle sera l'une des figures les plus importantes de la ville et ordonnera l'édification du palais, sous la direction de l'architecte Jacques du Broeuckq.

En 1549, elle sera également à l'origine des « Triomphes de Binche », réception donnée en l'honneur de la visite de Philippe 2, fils de Charles-Quint, et qui restera dans l'histoire comme la plus belle fête de l'époque et dont la mémoire se perpétue encore aujourd'hui grâce au carnaval annuel de Binche. Philippe 2 succédera à son père en 1555 et deviendra roi d'Espagne et des Pays Bas.

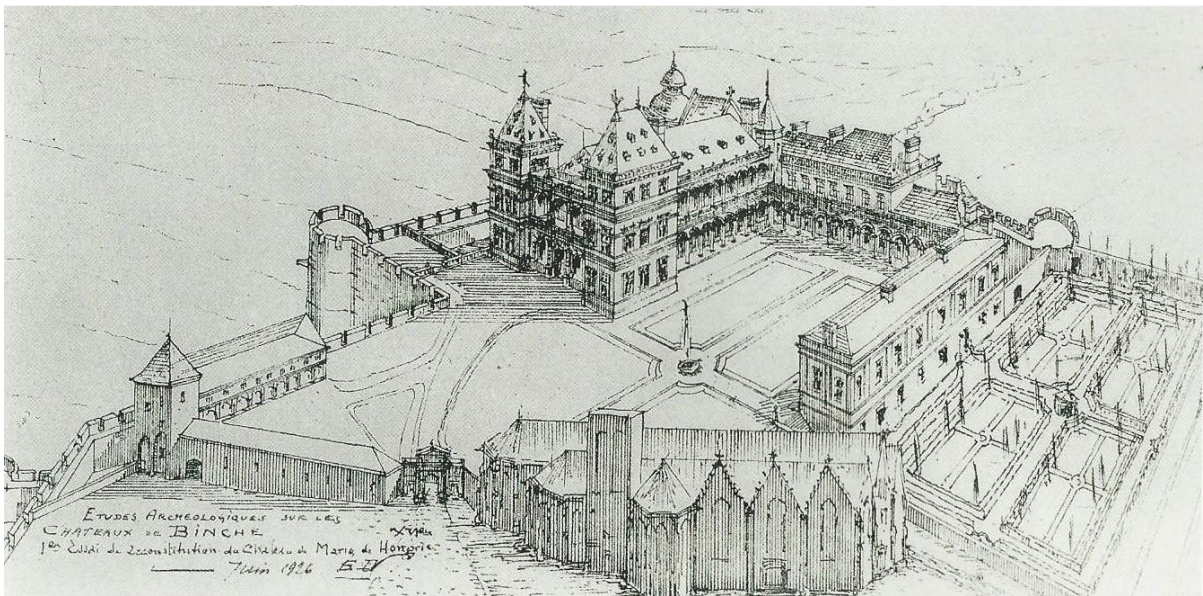


Figure 4 : Etudes archéologiques sur le palais de Marie de Hongrie par E. Devreux en juin 1926.

La ville fut ensuite détruite une première fois par le roi de France, Henri 2 en 1554, puis une seconde fois lors du siège français en 1578 et ravagée par la peste en 1626. Une dernière incursion française en 1709 aura raison de ce qu'il restait de la ville et de sa région.

C'est le traité d'Utrecht du 13 juillet 1713 et le début de la dynastie Autrichienne qui rétablit la paix en Europe. La Belgique dépendant maintenant des Habsbourg. Binche à cette époque ne vit que de ses industries locales (tanneries, cordonneries, coutelleries, chapelleries). Le gouvernement Autrichien pousse la production nouvelle d'articles de luxe : la fabrication de la dentelle est lancée et acquiert une réputation hors-frontières.

La ville connaîtra ensuite les révolutions à partir de 1787 et le départ de nombreux volontaires binchois pour le front. Avec l'arrivée au pouvoir de Napoléon dès 1795, c'est le début de la période française, qui s'étendra jusqu'en 1815, date à laquelle la Belgique est réunie aux Pays-Bas, et dont elle se séparera lors de la révolution de 1830.

Léopold Ier monte sur le trône le 21 juillet 1831.

Durant ces périodes d'invasions, le commerce de Binche décline à nouveau.

C'est la révolution industrielle qui redonnera à la Belgique sa grandeur d'autrefois. L'installation du chemin de fer dès 1835 en accélérera le phénomène.

Cette révolution industrielle marque le début du développement extra muros de la cité.

Les anciennes portes sont détruites ainsi qu'une partie des remparts afin de créer de nouvelles voies de communication le long desquelles se créeront de nouveaux faubourgs à partir de 1810.

L'inauguration du chemin de fer a lieu en 1857, reliant ainsi la ville à la voie Baume-Erquelines. La gare néo-classique et son quartier s'installent à l'ouest de la ville, dans une zone non bâtie. Cette voie ferrée permet l'importation.

Les anciennes activités qui avaient fait la réputation de Binche, reprennent de plus belle, faisant même de Binche la « capitale du prêt-à-porter »⁷.

Au XX^{ème} siècle, le développement de la ville se poursuit, l'administration achète les terrains le long de l'enceinte et entreprend son dégagement. D'autres bâtiments importants sont construits : l'hôtel des postes, une nouvelle gare néo-gothique et l'école communale. Tandis que d'autres sont restaurés : l'hôtel de ville, les remparts et la collégiale de Binche.

Ce fut durant la guerre 14-18, que s'illustra Eugène Derbaix, alors bourgmestre, en évitant à la ville d'être détruite par les troupes allemandes. Le square faisant face à la gare portera son nom. A l'aube de la seconde guerre mondiale, la ville sera évacuée par une grande partie la population et investie par la Wehrmacht. Cet exode massif permettra à nouveau à la cité de ne pas être détruite.

A partir des années 60, la crise charbonnière de la région du Centre entraîne la fermeture des divers ateliers de 1965 à 1972, ce qui impactera fortement la vie économique de la cité.

Pour enrayer ce déclin, la ville s'est vue attribuer des fonds structurels pour relancer son économie. Ces fonds sont des subsides européens donnés par la Commission Européenne. Ils ont pour but de « renforcer la cohésion sociale et économique au sein de l'Union »⁸. Différents objectifs sont mis en place. Pour la période 1994-1999, seul le Hainaut a pu bénéficier de ce fond au titre de l'objectif 1 –Promouvoir le développement et l'ajustement structurel des

⁷ Province du Hainaut, *Histoire & Patrimoine des communes de Belgique* - Province du Hainaut. Bruxelles: Racine, 2009, p.94.

⁸ Union des Villes et Communes de Wallonie asbl. (2016). Les financements des fonds structurels, fonctionnement, Consulté le 23 février, 2018.

régions, en retard par rapport aux autres. Les buts étant de : valoriser la croissance par le développement de la base productive ; polariser la croissance par l'économie de la connaissance ; améliorer les conditions d'accès au travail ; renforcer l'attractivité par la restauration et la promotion de l'image et enfin faciliter la réinsertion professionnelle et l'inclusion sociale. Une fois ces fonds accordés, une fiche a été introduite pour la remise en état des remparts. Cette restauration devait servir à revitaliser la ville.

Actuellement, de nouveaux fonds européens sont mis en place pour une période s'étalant de 2014 à 2020. La ville a sollicité des subsides pour la réhabilitation d'anciennes friches industrielles et la revitalisation de sites urbains. Il s'agit du projet « Ilot Pastures », comprenant la destruction du site Marvan⁹.



Figure 5: Ilots Pastures

6. La gare et le quartier de la gare.

6.1. Le développement du chemin de fer en Belgique.

Les premières voies ferrées voient le jour essentiellement pour transporter le charbon en dehors de la mine et ensuite relier cette mine ou carrière à un port fluvial. En 1825, la première « vraie

⁹ Ville de Binche. (Juin 2015). Travaux – un subside pour le projet 'Ilot Pastures'. Bulletin communal.

» ligne de chemin de fer voit le jour entre Stockton et Darlington (Angleterre). Nouveauté à l'époque, en plus de transporter la houille vers le port de Stockton, elle tire également des voitures de voyageurs. Ces différentes voitures sont tractées par une locomotive de Stephenson, la Locomotion n°1. Devant l'engouement produit par la locomotive, l'idée vient à certains de l'utiliser comme moyen de transport public.

En Belgique, la chambre des représentants amende le projet du premier chemin de fer le 28 mars 1834 et devient loi le 1^{er} mai 1834¹⁰. Il est établi dans le royaume « un système de chemins de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant : à l'est, vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers ; au nord, sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruxelles ; au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France, par le Hainaut »¹¹. Ce plan représentait un réseau de 397.106 mètres. La première ligne Belge reliant Bruxelles à Malines fut inaugurée en 1835.

En voyant l'effervescence autour de ce nouveau mode de transport, les provinces délaissées (Namur, Luxembourg et le raccordement de Gand à la frontière française) voulurent elles aussi leur voie ferrée. L'État ajouta un raccordement de ces provinces à son projet de base, qui devint la loi du 26 mai 1837. L'épine dorsale était créée. L'économie de la Belgique est lancée, son industrie se développe fortement ainsi que son commerce et son agriculture. Il faut néanmoins souligner que ces constructions ont un certain coût.

En 1845 débuta ce que l'on a appelé l'ère des concessions, durant laquelle la construction des lignes était cédée à des compagnies privées. Une fois la ligne construite par la compagnie, l'exploitation de celle-ci se faisait par l'État. Il défrayait les compagnies en leur versant une rente annuelle, ou plus souvent, en leur remettant une partie des recettes brutes, généralement la moitié.

Afin de gérer au mieux l'essor des chemins de fer, en 1841, le Ministère des Travaux publics crée en son sein la « Direction des chemins de fer ». En 1867, la « Société Générale d'Exploitation » voit le jour. Elle comprend quatre services, divisés entre les quatre zones exploitées par l'État (le Nord-Ouest, le Sud-Est, l'Est et le Sud). Cette dernière disparaît en 1873.

¹⁰ Wiener. (1939, mars 15). Les chemins de fer Belges. Le Rail, p.3.

¹¹ Wiener., op.cit., p.4.

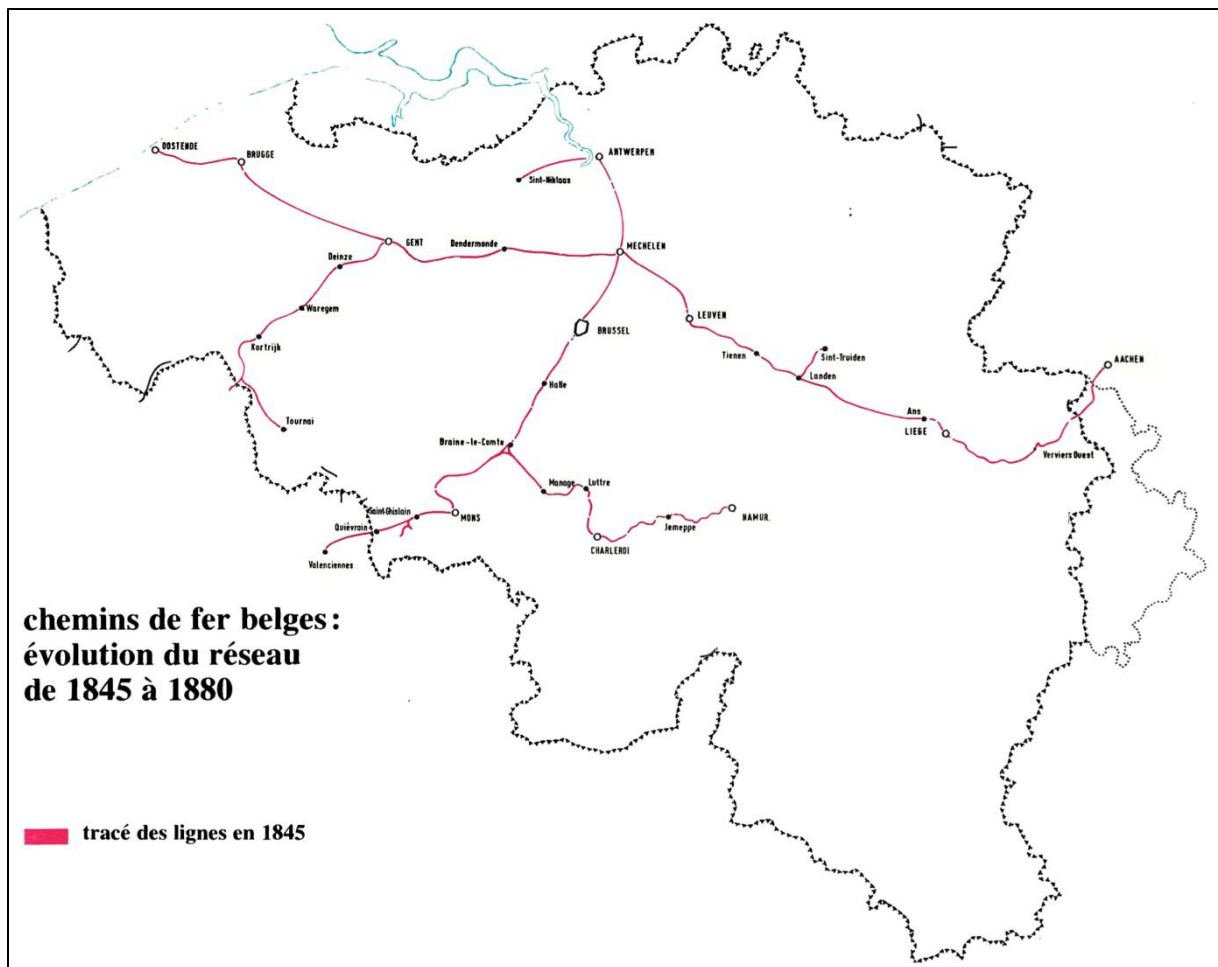


Figure 6: Carte représentant les chemins de fer Belges en 1845.

Ce n'est qu'à partir de 1870 que l'état repris progressivement l'exploitation des lignes concédées aux compagnies privées pour palier à des problèmes de réalisation, d'ordre économiques ou encore pour éviter le rachat d'une partie du réseau par une société française et de ce fait, la dénationalisation du réseau. Pour certaines d'entre elles, le processus est accéléré puisque le droit de reprise par l'État après la vingtième année, est prévu¹².

Une fois le rachat fait, l'État se rend acquéreur de tout le matériel et le personnel.

L'État veut juste unifier l'ensemble du réseau pour une simplification de son fonctionnement. Dû au fait d'être exploité par diverses compagnies, il n'y a pas de systèmes de tarif uniforme. Les marchandises en subissent le prix fort puisqu'aucune réduction ne peut se faire en raison des passages d'un réseau à un autre.

¹² Wiener. (1939, mars 15). Les chemins de fer Belges. Le Rail, p.7.

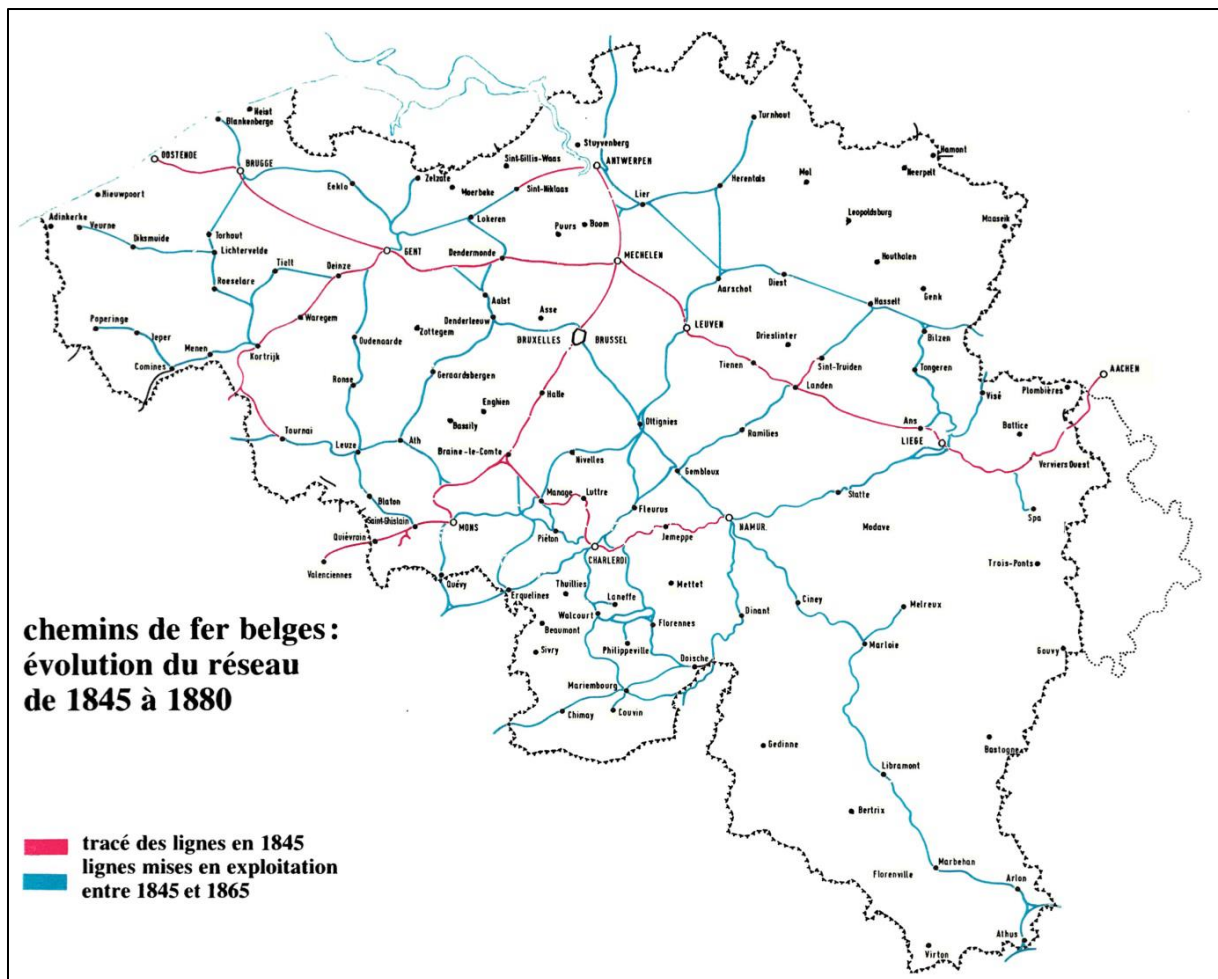


Figure 7: Carte représentant l'évolution des chemins de fer entre 1845 et 1880.

Parallèlement à cet historique, la réglementation et l'adaptation des chemins de fer évoluent. En 1882, la première conférence européenne sur le trafic par trains a lieu. 20 réseaux adoptèrent 'l'unité technique des chemins de fer', comprenant l'écartement des voies, la distance des roues, les dimensions des bandages, etc. En 1884, un ministère est créé par arrêté royal : le « ministère des chemins de fer, des postes et des télégraphes ». Il est dirigé par quatre administrateurs, entre lesquels sont répartis : la voie et les travaux, la traction et le matériel, l'exploitation et le contrôle des matières et des recettes.

Les chemins de fer s'améliorent: infrastructure et confort perfectionnés, vitesse et capacité augmentées, offre adaptée pour répondre au mieux à la demande, etc. Le trafic des voyageurs connaît une augmentation annuelle de 6%. Le réseau belge devient une plaque tournante du trafic en Europe de l'ouest. La première guerre mondiale vient interrompre cet élan. En effet, un tiers des lignes a été détruit durant cette période, de même pour les gares et les locomotives, mises à rude épreuve suite à leur utilisation par l'armée. Il fallait remettre le réseau en état,

voire l'améliorer. Le gouvernement s'y attèle dès lors et en 1930, le réseau est à nouveau en état.

Les finances publiques de l'État sont mélangées avec celle du réseau. Différents systèmes de comptabilité sont élaborés (système Dumon, les Formules Nouvelles par Saintelette, etc.). Mais rien ne changera le fait que l'exploitation du réseau coûte cher à l'État.

La création de la SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges) aura lieu le 23 juillet 1926. A partir de ce moment, l'Etat est propriétaire du réseau et la SNCB a le droit de l'exploiter.

6.2. La typologie des gares.

Chaque nouvelle ville reliée au réseau se voit attribuer la plupart du temps, une gare en « dur » (pas simplement un édifice provisoire en bois). Généralement, elle était construite en dehors des murs de la ville¹³. Sa taille dépend du nombre de voyageurs qu'elle devra accueillir mais est aussi en fonction des marchandises. Dès lors, les gares s'échelonnent selon 5 classes.

Les grandes gares sont de type de 1^{ère} et 2^{ème} classes, se situant près de nœuds ferroviaires importants ou de grandes villes. L'architecture du bâtiment varie en fonction de l'architecte choisi. Elles hébergent la plupart du temps l'administration d'un groupe¹⁴. Le style employé au début du XIX^{ème} siècle, est le néo-classicisme. En effet, la population se devait d'être rassurée par rapport à ce nouveau moyen de transport. Pour apaiser le public, le choix se tourne donc vers une architecture dont les formes sont déjà connues. Ce style connu son apogée lors de l'avènement du chemin de fer, les premières gares l'adoptant presque automatiquement comme 'une norme'¹⁵. Dans les années 1860, cette conception peu fonctionnaliste du bâtiment oblige le développement d'une autre typologie. De plus, l'accroissement du trafic ferroviaire et de ses usagers contraint également les autorités à remplacer certaines gares devenues trop étroites et vétustes. Cette période est marquée par la construction de gares monumentales au style éclectique (Bruxelles-Nord 1862 ; Namur 1864 ; Liège-Guillemins 1864 ; Bruxelles-Midi 1869 ; etc.). Des architectes reconnus conçoivent des édifices gigantesques, appliquant leur style de 'prédilection'. A Tournai, la gare éclectique est de la main de Beyaert et est inaugurée en 1879. Celle d'Anvers, de style plutôt néobaroque, est de Louis De la Censerie. Sa construction débute en 1895 et se termine en 1905. L'architecte Henry Fouquet réalise celles de Louvain, Hal,

¹³ La Belgique était toujours soumise au droit de concession, et il fallait donc acquitter un péage aux portes de la ville. Dans De Bot, op.cit., p.12

¹⁴ Comme à Binche où la Société Générale d'Exploitation a établi son siège.

¹⁵ Par exemple les gares de Mons ou Arlon.

Soignies et Audenarde. La gare de Binche s'inscrit dans cette optique de gares grandioses. Elle est conçue par l'architecte Pierre Langerock dans un style dit néogothique.

Les gares de 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} classes permettent aux voyageurs des arrêts réguliers et des installations pour les marchandises dans les zones dites « rurales ». L'édifice se compose alors de trois parties : deux ailes basses enserrant un édifice à deux niveaux, avec des toitures « à bâtières ». Dans cet édifice, une aile était pour les voyageurs avec locaux de service, un bureau et un guichet tandis que l'étage et la deuxième aile étaient pour le personnel. A l'origine, chaque Compagnie avait sa variante décorative et des dimensions quelque peu modifiées pour se démarquer. Lors du rachat des concessions à partir de 1870, l'État lance le projet de standardiser progressivement ses « petites gares ». En 1881, le groupe de Bruxelles-Midi construit de nouvelles gares à Familleureux, Godarville, Marchienne-Est et Seneffe. Le modèle de ce groupe devient très vite le standard appliqué par l'État, révisé légèrement en 1895. L'Etat remplacera pas moins de 143 gares selon ce type. Il s'agit de la disposition décrite ci-dessus.

6.3. Le développement du chemin de fer à Binche.

Comme toutes les villes du 19^è siècle aux industries florissantes, Binche comprit très vite que la construction d'une voie ferrée permettrait une communication plus efficace avec les localités importantes de la Belgique et serait donc un atout majeur pour le développement de l'industrie, du commerce, mais aussi de la région.

Grâce à l'influence de personnages puissants tel que le comte de Robiano et le bourgmestre Gustave Wanderpepen, tous deux membres du conseil d'administration de la Société du Chemin de fer du Centre, créé en 1853, le projet de chemin de fer reliant le bassin houiller du centre à la frontière française fut proposé et accepté sans opposition à la session parlementaire de 1854-1855. Une ligne de 36 Km de long relia le chemin de fer de l'Etat à Ecaussinnes, à la Sambre près d'Erquelinnes. L'ouverture des travaux de la nouvelle voie ferrée eut lieu le 22 mars 1855. Deux ans et demi plus tard, le 10 juillet 1857, un train d'essai fut organisé et donna l'autorisation officielle d'ouvrir la ligne. L'inauguration officielle de la ligne se déroula le 2 août 1857, en présence du duc de brabant, futur Léopold 2.

6.4. L'expansion du quartier de la gare.

La ville de Binche, initialement petite ville médiévale repliée sur elle-même, s'était déjà agrandie au 12^è siècle suite à l'annexion d'une partie de la commune de Battignies. Dès 1854, des habitants de cette même commune font part de leur souhait d'être rattachés à la ville de

Binche mais le conseil estimera que l'annexion de la totalité de la commune est trop difficile et onéreuse pour la ville de Binche et le projet sera rejeté dans un premier temps.

En effet, le fait de se voir rallier à une ville disposant de plus de moyens permettrait de profiter du même développement que celle-ci, à savoir, pour l'époque, la construction de voiries en tarmac ou en pavés, l'éclairage au gaz et l'eau courante à moindre frais.

Au fil du temps, le territoire de la ville de Binche va s'agrandir afin que celle-ci puisse financer les équipements nécessaires au développement de son industrie et de la région.

La parcelle sur laquelle est édifiée la gare se trouve initialement sur le territoire de la commune de Burvignes et plus précisément sur la propriété dite de Versailles. Cette partie de territoire sera soustraite de la commune de Burvignes et adjointe à la ville de Binche pour permettre qu'il y soit installé un éclairage au gaz le long des voiries menant au centre-ville et créé des voiries neuves permettant de faciliter l'accès à la gare.

La ville se vit également offrir des terrains privés à condition d'y réaliser elle-même le pavage pour y créer des rues.

Suite à de nombreux courriers et pétitions, l'entièreté de la commune de Battignies finira par être annexée à la ville de Binche entre 1876 et 1882.

L'installation de la station de Binche a été le détonateur de l'expansion de la ville. L'industrie du vêtement, par de nombreuses industries implantées à cet endroit, donna au quartier une activité non négligeable.¹⁶

6.5. Histoire de la gare de Binche.

6.5.1. La première gare.

La construction de la première gare de Binche est liée à la création de la ligne de chemin de fer Ecaussinnes-Baume-Erquelines. Les travaux de construction débutent le 2 mars 1855 et dureront près de deux ans. L'inauguration d'une première gare de style néoclassique aura lieu le 2 août 1857. Elle sera alors desservie par deux lignes, la ligne 73-Bruxelles-Midi-Braine-le-Comte-Baume-Erquelines et la ligne 71 reliant Mons à Charleroi. De nombreux bureaux y seront installés et la gare servira de direction centrale à la compagnie des Chemins de Fer du Centre. Un agrandissement de cette gare sera proposé en 1886 pour faire face à l'augmentation du trafic mais celui-ci ne sera jamais réalisé et la gare, déclarée insalubre, sera démolie.

¹⁶ A. Graux, le 30 Aout 1996



Figure 8 : Carte postale de la gare néo-classique de Binche.

6.5.2. La gare provisoire.

Une gare provisoire sera aménagée dès 1903, rue de Versailles et en 1904, un abri pour les voyageurs sera construit sur le second quai de la gare.



Figure 9: Carte postale de la gare provisoire de Binche



Figure 10: Photo des pavillons voyageurs



Figure 11: Photo des pavillons voyageurs

6.5.3. La nouvelle gare.

En février 1898, une convention est passée entre l'état belge et la ville de Binche pour la construction d'une nouvelle gare et qui, selon la décision prise en 1884 par le gouvernement catholique de Jules Malou, sera de style néo-gothique, un style que maîtrise parfaitement Pierre Langerock¹⁷, à qui sera confié le projet suite à plusieurs restaurations déjà effectuées pour la ville de Binche.¹⁸

Après de nombreuses difficultés, les travaux débiteront en mars 1904 et l'inauguration de la gare aura lieu le 1^{er} octobre 1911, dans une relative intimité malgré l'appel fait à la population binchoise par le crieur public. 200 curieux au maximum sont venus assister à un discours du Bourgmestre Derbaix et du ministre Hubert, qui ne durera que 16 minutes.

L'édifice possède les dimensions suivante : longueur 87 mètres et hauteur 26 mètres.

Les armoiries présentes sur la façade sont celles des neuf provinces belges de l'époque (La scission du Brabant ne se fera qu'en 1995), celle de la ville de Binche et celle de la Belgique.

Composition symétrique dont les deux ailes basses et longues, rythmées de fenêtres à croisée, enserrant un corps central à pignon où se multiplient avec lyrisme les moulures, pinacles et redents. A chaque extrémité, pavillon plus modeste mais de même inspiration sous toiture à quatre versants. Hautes bâtières d'ardoises animées sur deux rangs par un jeu de lucarnes.

¹⁷ Voir annexe 14.2 : L'architecte Pierre Langerock.

¹⁸ Il fut également chargé de la restauration de l'hôtel de ville de Binche (1896-1899), la collégiale Saint Ursmer à Binche (à partir de 1898).

*Autres faces en matériaux mixtes. Intérieur réalisé, lui aussi, dans un style néo-gothique inspiré. Le lion qui somrait le pignon central a été retiré vers 1965. F.C.*¹⁹

*La chaux hydraulique, intervenant dans la préparation du mortier, des enduits et des ciments de rejointoyage, sera fournie par les usines de Tournai ou des localités donnant des produits similaires. Les grés proviendront exclusivement des carrières de Bray-lez-Binche et la pierre blanche dite d'Euville sera de marbrerie fine. Les ardoises seront fournies par les meilleures ardoisières du pays et le zinc sera de fabrication belge uniquement. (Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes).*²⁰

L'origine des briques est impossible à déterminer mais la présence de briqueteries sur les territoires de Leval-Trahegnies et Binche entre 1890 et 1898 laissent supposer que les briques proviennent de l'entité binchoise.

En ce qui concerne les parties vitrées de la gare, aucune verrerie précise n'est mentionnée dans les archives consultées mais la proximité à quelques centaines de mètres de la gare de la Société anonyme des verreries de Binche (1860-1933) permettrait d'avancer une hypothèse.

Il en est de même en ce qui concerne la fabrication et le montage des deux marquises en fonte, car de nombreuses entreprises binchoises et alentours étaient actives dans le domaine et à cette époque.

L'aménagement du square ne sera terminé que 20 ans après l'inauguration de la gare et mettra un terme aux 40 ans de travaux nécessaires à l'aménagement de ce nouveau quartier.

¹⁹Description donnée par l'Inventaire du patrimoine immobilier de Wallonie, dgo4. Consulté le 15 juin 2017.

²⁰ Cahier des charges spécial n° 313, adjudication publique de l'entreprise des travaux de mise sous toit d'un bâtiment des recettes à la station de Binche, 3 septembre 1903.



Figure 12: Le square E.Derbaix

6.5.4. Le square.

La convention de 1898 prévoyait aussi l'aménagement d'un quartier développé autour d'un square, dont l'ornementation rappellerait les origines de la ville.

En 1910, la commission des monuments et sites propose à Pierre Langerock de s'inspirer du square du Petit Sablon à Bruxelles pour la réalisation de la balustrade en pierre de style néogothique entourant le square et de rappeler l'histoire de la ville au travers des statues qui la surmonteront²¹. Ces huit statues de bronze ont été réalisées par les sculpteurs Frans Vermeylen et Edmond de Valériola.

Les origines de la ville sont rappelées par Yolande de Gueldre et Baudouin 4. La période de prospérité connue entre le 15^e et le 16^e siècle est représentée par Guillaume de Bavière, Marguerite d'York, Marie de Hongrie et Charles-Quint. A ces 6 princes et princesses viennent s'ajouter deux artistes illustres, Binchois d'origine. Arnould de Binche, célèbre architecte du début du 13^e siècle et Gilles de Binche, chapelain du duc de Bourgogne et l'un des musiciens les plus renommés du 15^e siècle.

²¹ Martine ANTOINE et Georges FOURNIER, *Le centre, mémoire du rail, 1839 à 1989*.

La gare

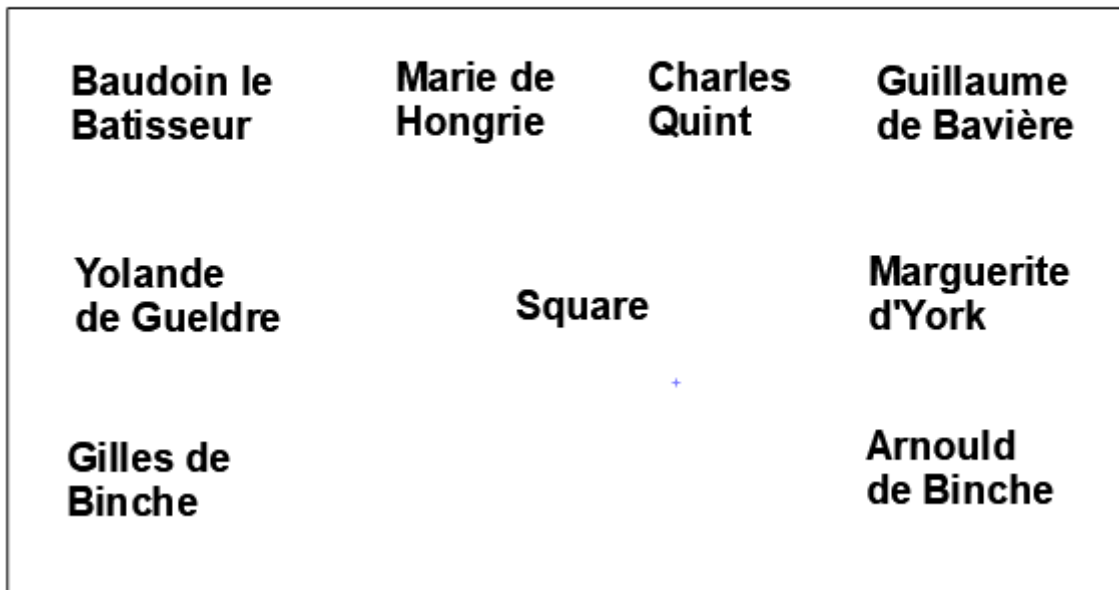


Figure 13: plan du square E. Derbaix

C'est l'architecte paysagiste Liévin Rosseels qui sera chargé de l'aménagement et des plantations du square.

La gare et le square sont classés au patrimoine de Wallonie depuis le 24 mars 1978. Un arrêté de l'exécutif régional wallon, daté du 9 juillet 1987, a défini le quartier en tant que zone culturelle à protéger.

7. Situation administrative.

7.1. Cadre juridique général.

La première question à se poser est la suivante: est-il nécessaire de restaurer cet édifice et de lui affecter une nouvelle fonction? Pourquoi s'acharner sur un bâtiment qui a fait son temps et qui ne répond plus aux normes actuelles ?

En plus de sa reconnaissance en tant que patrimoine et son classement qui permet de la protéger, cette gare est un monument représentatif de plusieurs tendances : l'importance donnée à la technique moderne au début du siècle, l'expansion de ce moyen de transport, l'utilisation d'un courant architectural atypique pour un tel bâtiment, l'empreinte laissée dans l'urbanisation de la ville et enfin, l'œuvre de Pierre Langerock.

Il est dès lors nécessaire de trouver une nouvelle fonction cohérente. Selon la Charte de Venise, « *la conservation des monuments est toujours favorisée par l'affectation de ceux-ci à une*

fonction utile à la société»²². L'objectif sera donc de trouver un équilibre entre les valeurs patrimoniales et d'utilisation, de manière à éviter la déchéance du monument.

7.2. Aspects réglementaires et implication pour la gare.

Chaque commune peut faire le choix d'adopter un schéma de structure communal, prenant en compte les dispositions du plan de secteur et les moyens économiques²³. Ce schéma a pour mission de concevoir l'aménagement du territoire communal. C'est un document de type stratégique qui vise à définir un projet spatial. Un document de juillet 2015 analyse le potentiel foncier de Binche et démontre qu'il subsiste encore de nombreux terrains non urbanisés. Ces terrains sont identifiés en fonction de leur taille, de leur intérêt et de leur priorité. Lorsqu'il s'agit de grandes parcelles (supérieur à 1,5ha), la commune a mis en place une « réflexion d'ensembles ». Cela permet une urbanisation cohérente. Le but de cette réflexion est de donner une vision d'ensemble sur le développement du quartier, de répondre aux questions de mobilité et d'accessibilité et d'assurer un maillage cohérent des voiries avec l'existant²⁴. Le document nous apprend que²⁵ :

- L'arrière de la gare fait partie d'une telle réflexion.
- Une surface de 10.34 ha est disponible.
- Un projet mixte logements/activités économiques/bureaux pourra voir le jour.
- 300 logements/parkings souterrains/bureaux et équipements publics (à définir).
- La zone est enregistrée comme étant activité économique industrielle et devra être modifiée pour devenir une zone d'habitat.
- La durée de mise en place est à court terme (0 à 10 ans).

Ces différentes informations devront être prises en compte lors du choix des fonctions à implanter dans la gare. Cela pourrait attirer de nouveaux riverains dans le quartier. Pour rappel, le projet d'une médiathèque avait vu le jour dans les années 2000. Malheureusement, après de

²² ICOMOS. (1964). *Charte internationale sur la conservation et la restauration des Monuments et des sites* (Charte de Venise 1964). Venise: ICOMOS.

²³ Direction de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie. (2016). *Les schémas de structure communaux* (SSC). Consulté le 15 juillet, 2018, sur SPW - DGO4.

²⁴ PEETERS, S., MATALA, D., & DUPON, J. (2015, juillet). *Le Règlement Communal d'Urbanisme*, p.19. Consulté le 15 juillet 2018, sur Binche.

²⁵ PEETERS, S., MATALA, D., & DUPON, J., op.cit., p.320

nombreuses réunions, les diverses parties n'ont pas trouvé de consensus entre la conservation des éléments patrimoniaux et l'activité.

Deuxième point à prendre en compte : la Performance Énergétique du Bâtiment. Elle fait suite « aux engagements de l'Europe face au Protocole de Kyoto, le Parlement et le Conseil de l'Union Européenne ont adopté, en 2002, la Directive européenne (2002/91/CE) sur la performance énergétique et le climat intérieur des bâtiments »²⁶. Chaque région a implémenté la directive dans son règlement. En Wallonie, le CoDT (Code du développement territorial) régit le cadre d'application. A l'époque, en présence d'un bâtiment classé, le propriétaire n'était pas obligé de suivre les normes. Actuellement, si ces normes contraignent le monument, il doit demander une dérogation motivée. Selon l'article 285 du code : « les exigences ne sont pas applicables et le formulaire n'est pas requis lorsque la demande concerne : un bâtiment repris à l'inventaire du patrimoine visé à l'article 192 ou un bâtiment visé à l'article 185, alinéa 2, a. et b., qui est classé ou inscrit sur la liste de sauvegarde, lorsque les exigences P.E.B. sont de nature à modifier son caractère ou son apparence de manière incompatible avec les objectifs poursuivis par les mesures de protection visées »²⁷. Cependant, le maître d'ouvrage doit respecter le niveau Umax lors d'un changement de châssis et améliorer au maximum l'isolation des parois.

8. Situation de fait.

La gare fonde son architecture sur l'accueil et le mouvement, la mobilité est devenue la caractéristique de la société contemporaine, c'est pourquoi il faut connaître l'ampleur et le détail des flux afin de la rendre la plus fluide et confortable possible.

Services, prestations, commerces de proximité s'offrent aux voyageurs et à tous ceux qui souhaitent en profiter sans prendre le train. Cela entrainera la naissance d'une programmation précise de l'aménagement des gares.

Cette nouvelle affectation doit contribuer à la redynamisation du quartier, tout en étant utile aux citoyens et futurs utilisateurs.

Les informations ci-dessous sont tirées du plan de mobilité de la ville de Binche, ainsi que du site internet de la ville.

²⁶ DGO4 - Architecture & Climat. (2016). *Documents de référence*. Consulté le 23 avril, 2018, sur Energie plus.

²⁷ Arrêté du Gouvernement wallon modifiant les articles 285, 290 et 292 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, 26 juin 2008

8.1. Situation et accessibilité de la commune.

Binche est une ville de taille moyenne, se situant entre les trois grandes agglomérations urbaines de Charleroi, Mons et La Louvière. Vers le sud, Binche est orienté vers un territoire rural, caractérisé par une faible densité du bâti et des fonctions, et par ses espaces ouverts, agricoles et naturels, en direction de la vallée de la Sambre. Elle joue un rôle de pôle intermédiaire et de ville relais entre la zone rurale et les grandes agglomérations²⁸.

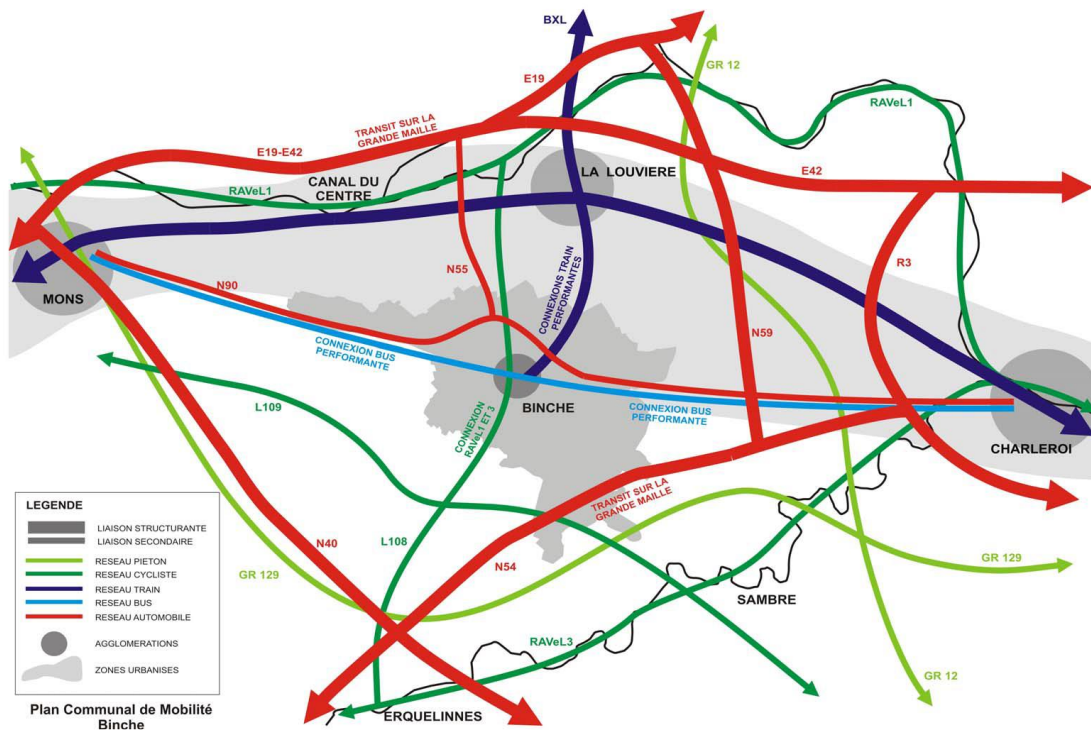


Figure 14: Schéma directeur de la ville de Binche, plan de mobilité

Les accès en voiture :

- Depuis Paris : autoroutes E19/A2, sortie 21 Le Roelux, direction Binche.
- Depuis Bruxelles : autoroute E19/E42 (liaison vers Anvers et les Pays-Bas), sortie 21 Le Roelux, direction Binche.
- Depuis Liège, Namur, Charleroi : autoroute E42 (liaison vers Aix-la-Chapelle et l'Allemagne), sortie 21 Le Roelux, direction Binche.
- Depuis Lille (via Tournai) : autoroute E42, sortie 21 Le Roelux, direction Binche

²⁸ Plan communal de mobilité, Binche, 2005, p12, consulté le 15 juin 2018.

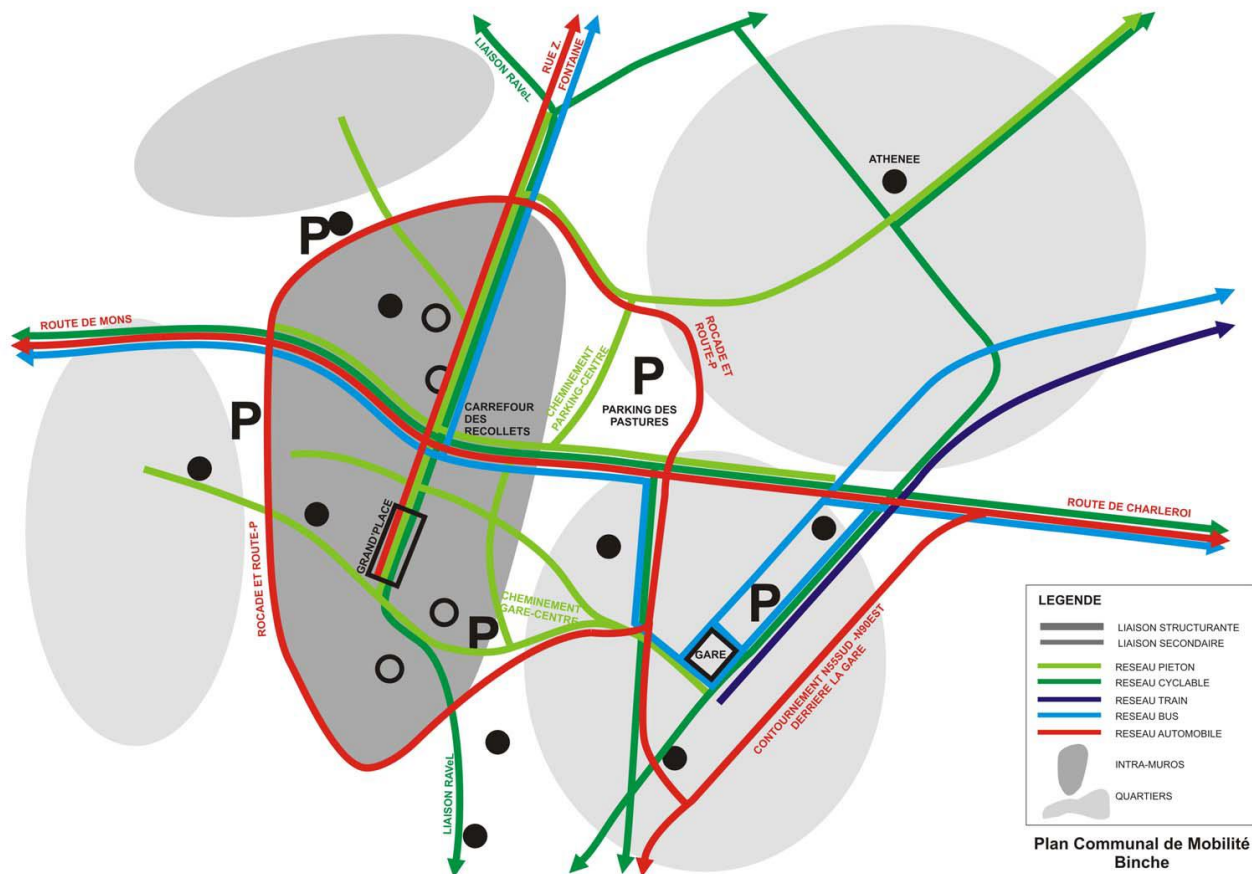


Figure 15: Binche, plan de mobilité du centre-ville

8.2. Intégration urbaine.

Il s'agit ici de comprendre la structuration du territoire qui entoure la gare et les rapports qu'entretient celle-ci avec la(les) centralité(ies) communale(s).

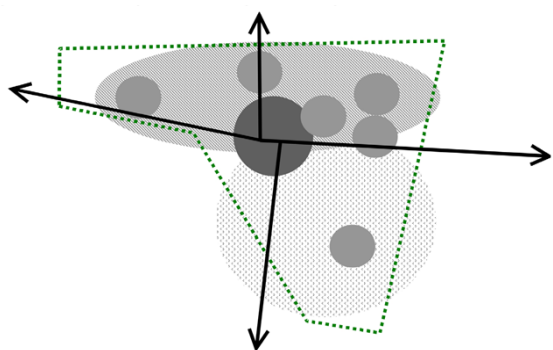
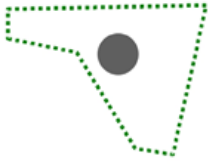


Figure 16: Schéma de l'organisation de l'espace binchois

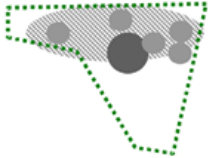
Densité d'occupation :

Surfaces grisées en fonction de leur densité, les plus pâles indiquant les zones vides ou les chancres, les plus foncées signalant les centres urbains.



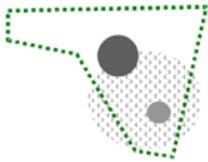
Ville centre :

- Concentration de logements, d'écoles, de commerces, d'administrations.
- Pôle touristique
- Nœud de communication : bus, train, routes nationales
- Maillage fin de rues et de places



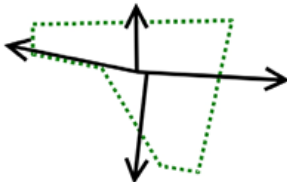
Le Nord :

- Ensemble dense de noyaux et cités, zones d'entreprises
- Gare de Leval, connections
- Approche principale de Binche
- Partie de la zone urbanisée Charleroi, La Louvière Mons



Le Sud :

- Zone de campagne et de nature
- Faible densité de l'habitat
- Polarisé par le centre-ville
- Trafic de transit « rural »



Les axes :

- Binche à mi-chemin entre Charleroi et Mons
- Axe secondaire nord-sud(N55), approche principale du nord

8.3. Intermodalité.

8.3.1. Accessibilité piétonne et en mode doux.

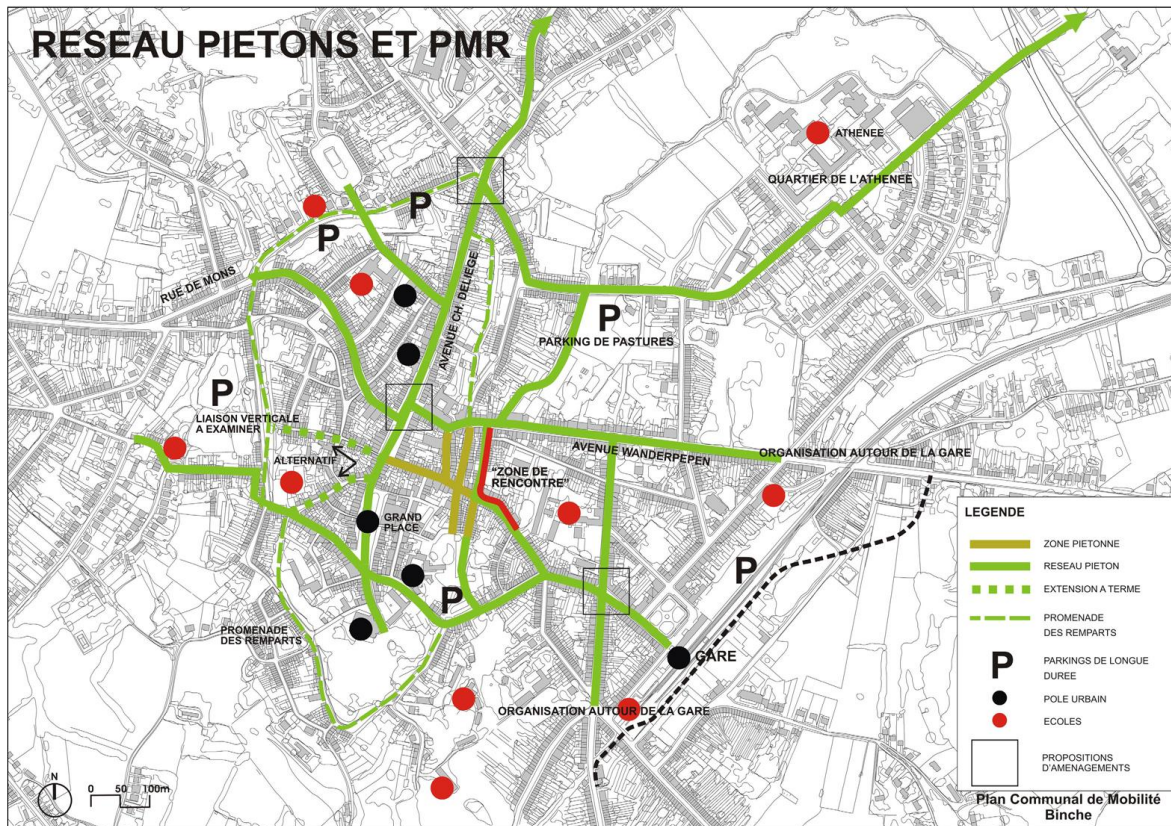


Figure 17: Réseau piéton et PMR

Le réseau piéton dans le centre connecte la gare, les parkings, les administrations, le musée et les écoles. Le réseau comprend la zone piétonne mais pour sa majeure partie, il s'agit d'un ensemble d'axes où le piéton peut se déplacer en sécurité et avec un certain confort. Des trottoirs assez larges sans obstacles, avec des revêtements lisses mais non glissants, des traversées en nombre suffisant et étudiées pour les piétons et les PMR.

Le trajet reliant le centre-ville à la gare n'excède pas dix minutes.

En matière d'accessibilité pour les deux roues, aucun aménagement spécifique ne semble avoir été mis en œuvre. Le plan de mobilité de la ville prévoit un réaménagement global de ces accès.

Au niveau communal :

Le chaînon de liaison Ravel entre la L108 et La Louvière comprend la traversée de Binche et suit ensuite la ligne du tram 90 désaffectée vers La Louvière. Le plan de mobilité de La Louvière prévoit la connexion vélo avec le centre-ville, avec la ligne Ravel 1 et avec les lignes Ravel prévues vers Soignies et Ecaussinnes.

- Liaison L 90 gare de Leval. La gare de Leval doit être rendue plus accessible pour tous les modes de transport. En utilisant la ligne de chemin de fer désaffectée 241 au sud de la N563, Un sentier réservé aux cyclistes et piétons pourrait relier la barrière Julien avec la gare de Leval. La chaussée de Brunehault, le Mont de Justice et la rue du Chaud Crotté offrent la liaison vers la L 90.
- Liaison Binche-Burvinnes-L 109. Une liaison parallèle à la rue principale pourrait être proposée et prolongée pour se connecter avec le Ravel 109(Mons-Lobbes).

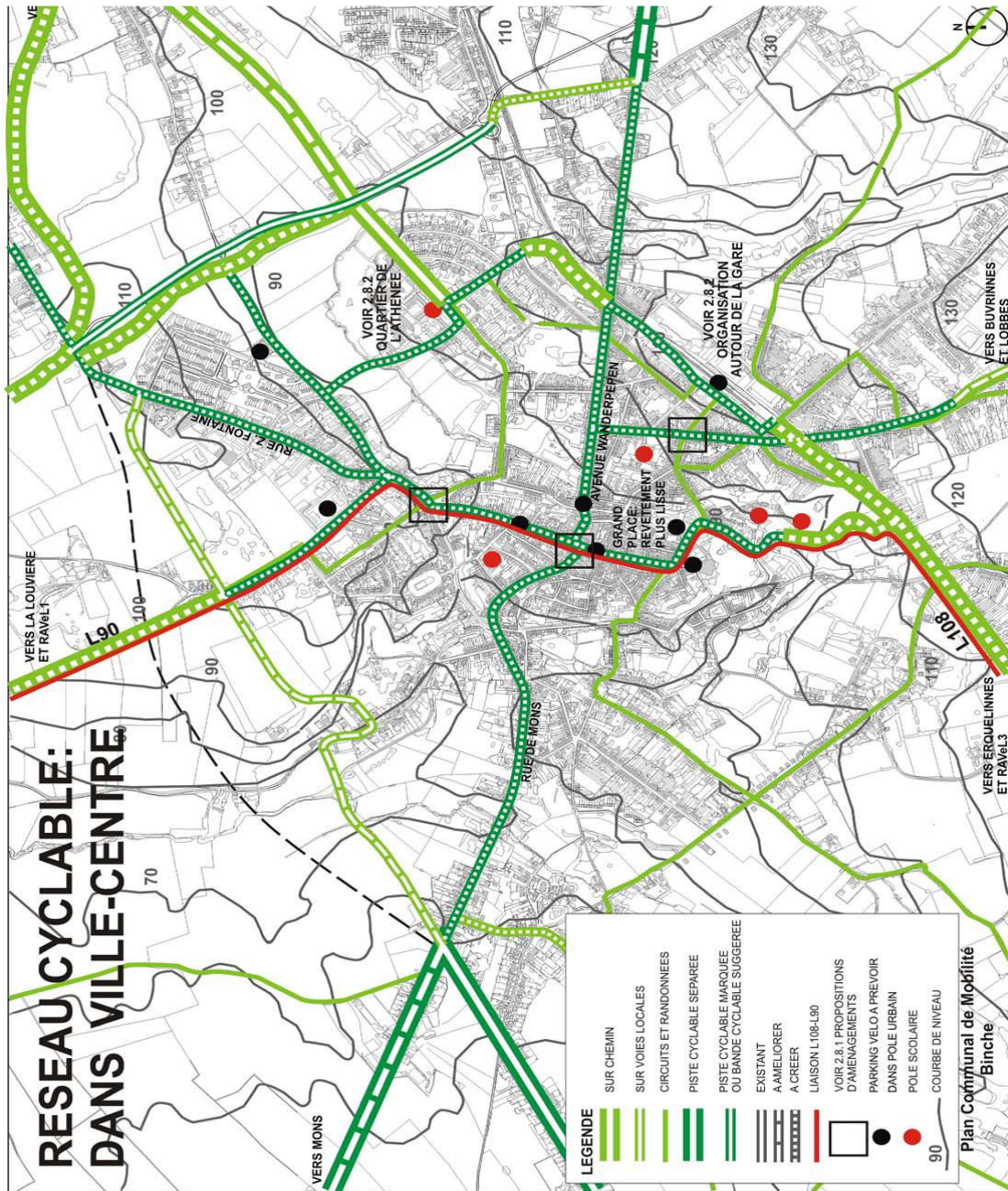


Figure 18: Binche, plan de mobilité, Réseau cyclable

Dans le centre-ville :

La ligne 108 (Erquelinnes-Binche) s'arrête à 100 m de la gare. Deux liaisons vers le Nord sont prévues.

-Un passage par le centre-ville valorisant les atouts touristiques de la ville de Binche et se poursuivant par la L 90.

- Un passage par la gare et l'athénée, facilitant l'accès à ces pôles.

8.4. Accessibilité routière et offre de parking.

8.4.1. Accessibilité routière.

La circulation dans le centre-ville est largement déterminée par les possibilités et les contraintes qu'offre l'espace viaire médiéval. Il est impossible d'envisager de gros bouleversements, néanmoins, il existe une « rocade » complète contournant le centre-ville. Une fois cette rocade complètement établie et à double sens, elle donnera une structure à l'ensemble compliqué des sens uniques. Cette rocade permettra de désengorger les axes principaux du centre, actuellement saturés par le trafic de transit.

Une voie de liaison située au sud-est, derrière la gare, permettra de desservir la zone d'activité.

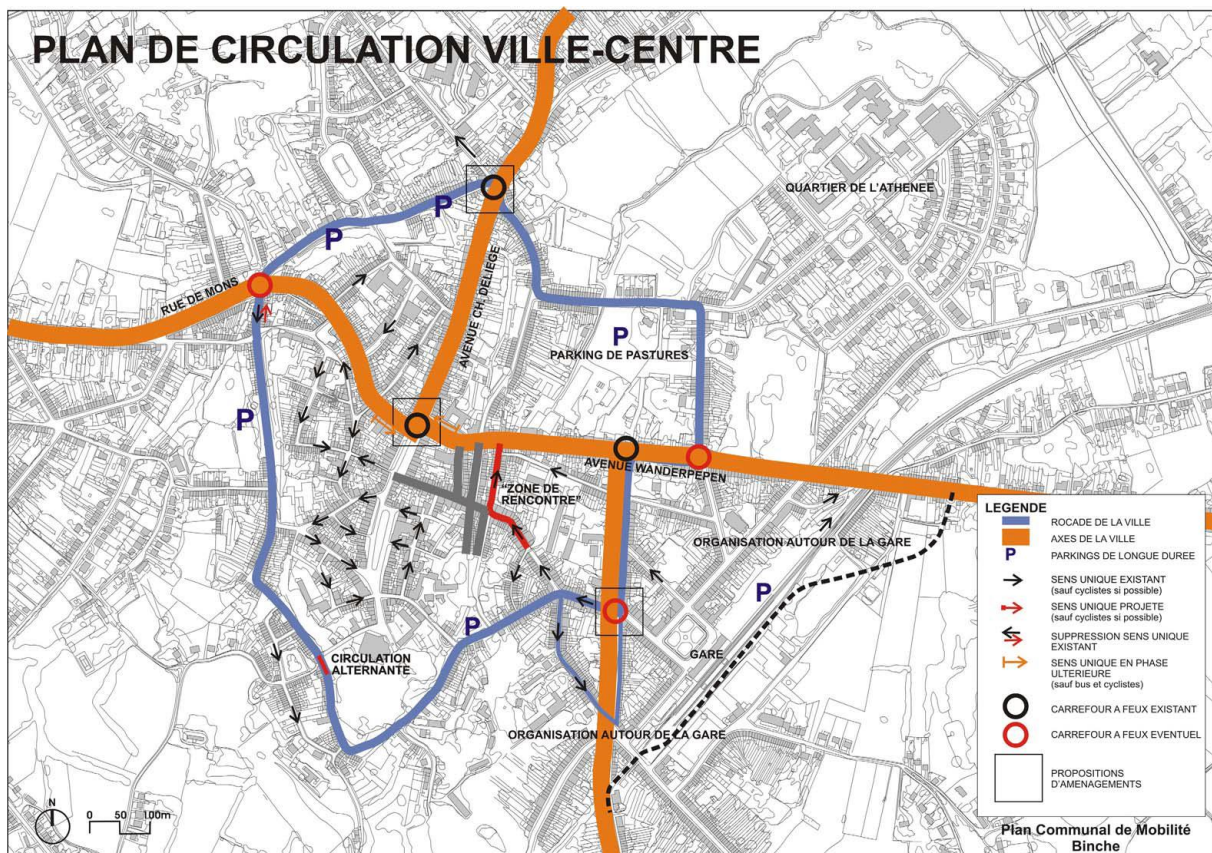


Figure 19: Binche, plan de mobilité, circulation en centre-ville.

8.4.2. Offre de parking.

Les parkings autour de la ville jouent un grand rôle de délestage et se situent tous sur la rocade à l'exception du parking de la gare qui est dévolu aux voyageurs.

L'ensemble de ces places de parking longue-durée sont proposées gratuitement.

- 1 Parking de la Pépinière (60 places)
- 2 Parking des Pastures (170 places)
- 3 Parking des Boulevards (25 places)
- 4 Parking Grand Place (100 places)
- 5 Parking de la Gare (160 places)
- 6 Parking Saint-Paul (80 places)

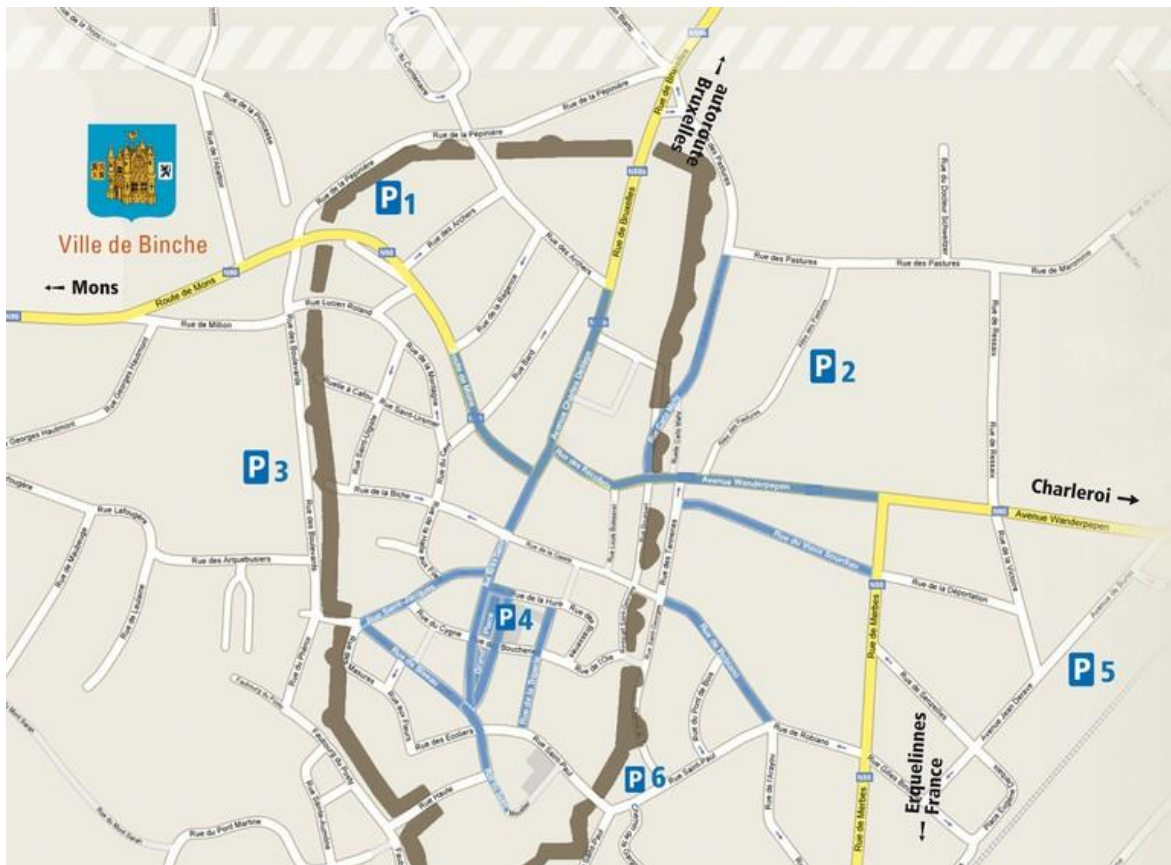


Figure 20: Binche, plan de mobilité, Parkings

8.5. Offre de trains et de bus

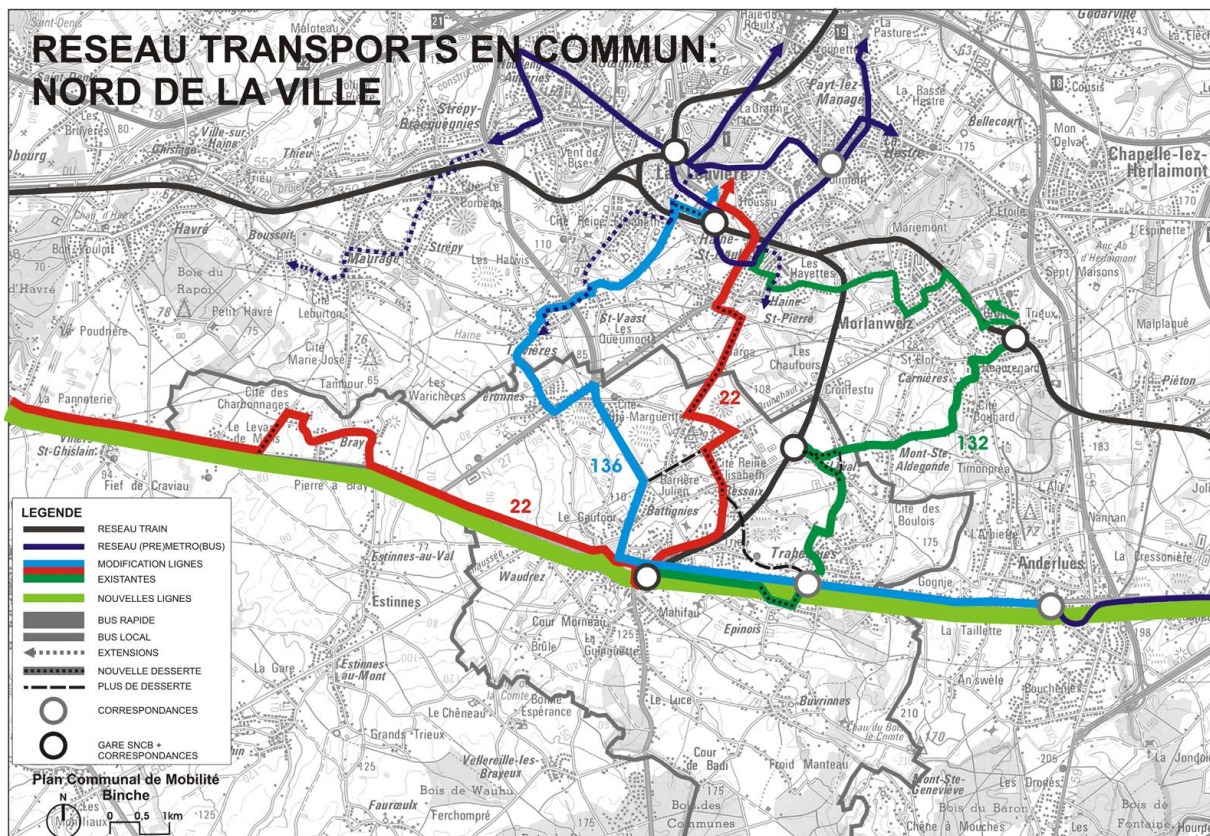


Figure 21: Binche, plan de mobilité, offre de transport en commun

Gares desservies.

Leval - La Louvière-Sud - La Louvière-Centre - Ecaussinnes - Braine-le-Comte - Tubize - Halle - Bruxelles (Midi, Central, Nord, Schuman, Luxembourg) - Etterbeek - Watermael-Boitsfort - La Hulpe - Rixensart - Ottignies - Louvain-la-Neuve

Lignes de bus exploitées.

- **Ligne 21:** Binche - Lobbes - Merbes - Estinnes-au-Mont
- **Ligne 22:** Mons - Bray - Binche
- **Ligne 108:** Binche - Vellereille - Erquelines
- **Ligne 132:** La Louvière - Morlanwelz - Binche - La Louvière
- **Ligne 133:** La Louvière - Binche - Morlanwelz - La Louvière
- **Ligne 136:** Anderlues - Binche - La Louvière - La Hestre

Les correspondances sont relativement bien coordonnées entre les trains et les bus à l'exception de la ligne vers Mons. En effet, un voyageur descendant du train à la gare de Binche devra attendre 45 minutes avant de trouver un bus en direction de Mons

LES TRANSPORTS PUBLICS

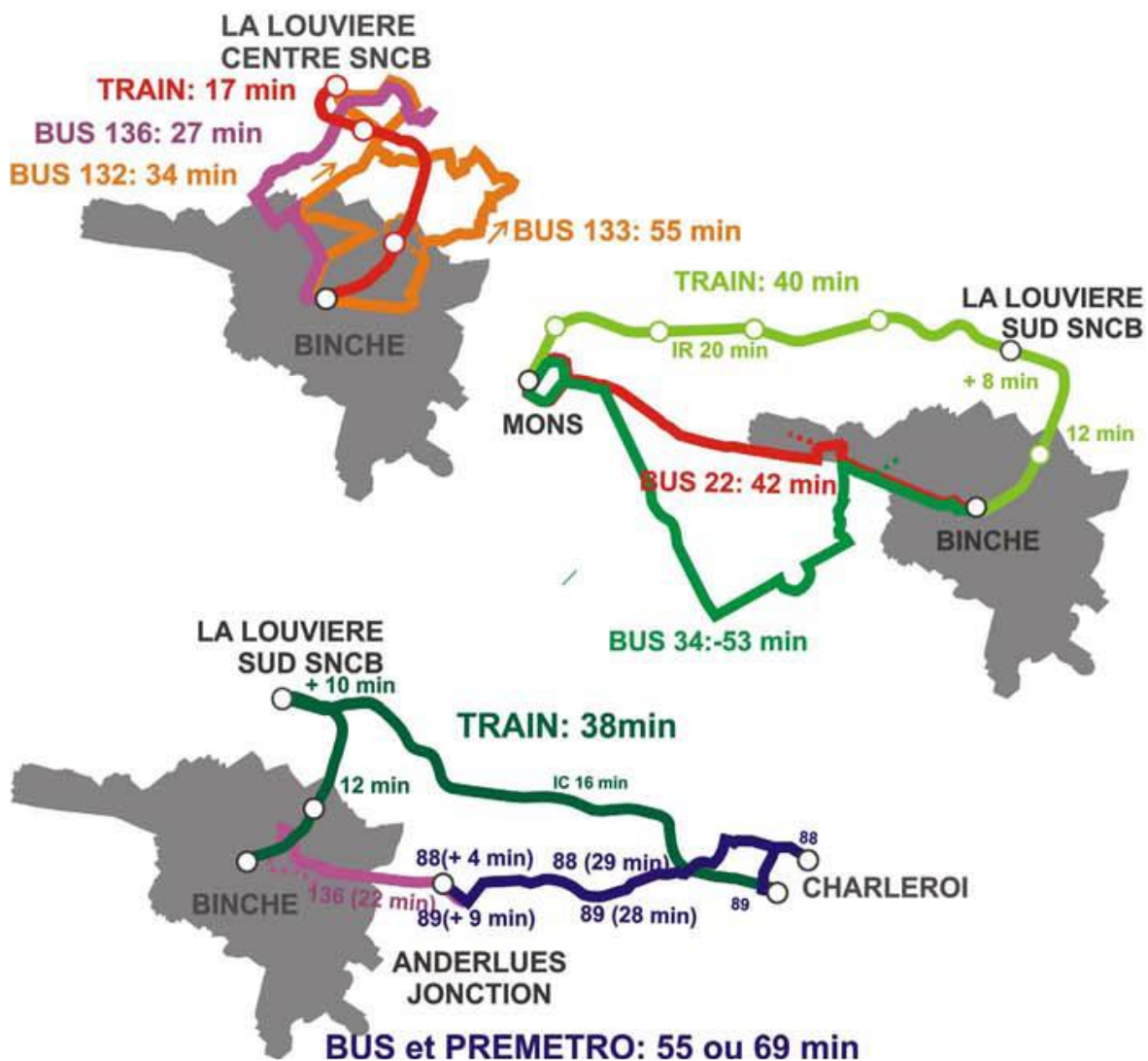


Figure 22: Binche, plan de mobilité, temps de parcours des transports en commun

Les schémas montrent la durée des parcours en bus et en train vers Mons, La Louvière, Charleroi. La durée d'un trajet vers ces pôles est peu compétitive à la voiture.

Le train transporte (selon estimation) 450 des 800 Binchois travaillant à Bruxelles.

Description de l'offre en train de voyageurs.

La gare de Binche étant une gare terminus, il n'y a que peu de destinations possibles au départ de celle-ci. Les principales gares où l'on peut obtenir une correspondance sont La Louvière Sud et La Louvière centre, qui proposent respectivement des trajets pour Charleroi-Namur-Liège ou encore Mons et Bruxelles, qui est la ligne directe au départ de Binche.

Il n'y a qu'un seul train par heure, à l'arrivée comme au départ.

8.4.3. Les différentes haltes ferroviaires communales.



Figure 23: Gare de Leval

Gare de Leval :

Leval n'est plus, à proprement parlé, une gare, étant donné que le bâtiment de gare n'est plus en exploitation et qu'il ne s'agit plus, dès lors, que d'un point d'arrêt non gardé (PANG).

Ce PANG n'est desservi que par une seule ligne de train, qui est celle menant à Binche ou la quittant. Il n'y a pas non plus de services de bus pouvant mener les usagers jusqu'aux quais, le premier arrêt de bus étant situé sur la rue de Namur, à plusieurs centaines de mètres. Il apparaît néanmoins qu'au vu de la superficie du terrain de la SNCB, le parking pourrait augmenter sa capacité et proposer un trajet permettant à la ligne de bus 132-133 d'y faire un arrêt sans devoir y faire demi-tour.

Les horaires de bus devraient être coordonnés avec les départs des trains et des équipements plus confortables seront nécessaires si la clientèle augmente.

Une liaison cyclable est également prévue au PCM vers la gare de Leval, sur l'ancienne ligne de chemin de fer venant de la barrière Julien.

8.6. Analyse des principaux flux de voyageurs.

8.6.1. Caractéristique de Binche comme gare d'origine ou de destination.

La gare fonde son architecture sur l'accueil et le mouvement, la mobilité est devenue la caractéristique de la société contemporaine, c'est pourquoi il faut connaître l'ampleur et le détail des flux afin de la rendre la plus fluide et confortable possible.

Principales destinations des abonnés au départ de la gare de Binche.

La gare de Binche ne proposant qu'une seule ligne de train, les destinations principales au départ de la gare de Binche sont La Louvière Sud ou Bruxelles. Plus de la moitié des binchois travaillant à Bruxelles s'y rendent en train, tandis que les gares de La Louvière font la correspondance avec les lignes vers Namur et Liège ou Mons.

D'après les informations recueillies auprès du personnel de la SNCB présent en gare (guichetier et receveur), la grosse majorité des navetteurs se rendent à Bruxelles et quelques-uns à Charleroi tandis que les étudiants se rendent à La Louvière pour faire les correspondances vers les diverses universités. Ces trajets sont effectués principalement durant les heures de pointe le matin et le soir. Le reste de la journée, très peu de voyageurs fréquentent la gare et c'est seulement au retour des voyageurs partis le matin que celle-ci reprend vie pour une heure ou deux tout au plus.

Provenance des abonnés ayant Binche comme destination.

D'après les sondages effectués auprès des usagers, très peu de personnes se rendent à Binche en train hormis quelques touristes et quelques étudiants habitant à proximité des gares voisines. En effet, le mode de transport privilégié reste la voiture et le bus.

8.6.2. Mode de transport des voyageurs jusqu'à et depuis la gare de Binche.

La grande majorité des navetteurs se rend à la gare en voiture, ce qui occasionne une zone de parking sauvage dans le quartier car les voyageurs arrivant après 9h du matin trouvent régulièrement un parking saturé.

La gare est assez bien desservie en termes de lignes de bus et le centre-ville est à moins de dix minutes à pied. De ce fait, la majorité des voyageurs peuvent aisément se déplacer à l'aide des transports en commun.

Le peu de vélos présents dans les parkings prévus à cet effet laisse supposer que très peu d'usager se rendent à la gare en deux roues. Comme nous l'avons vu, la gare ne se situe pas sur le réseau du Ravel et les aménagements de voiries autour de la gare laissent à désirer.

8.7. Approche des usages en gare de Binche.

La gare vit à des rythmes extrêmement contrastés. On distinguera les heures de pointe des longues heures creuses de la journée, où il n'est pas rare de trouver la salle d'attente et les quais entièrement vides.

L'inaccessibilité de la plupart des locaux, y compris les sanitaires et l'absence de concessions commerciales n'attirent pas les riverains. Aucune appropriation de l'espace n'est possible. La seule partie mise en location est la zone derrière les guichets, qui est occupée par le club des cinéphiles, l'A.S.B.L Royal caméra.

Un problème dénoncé par les utilisateurs de la gare ainsi que par le personnel de la S.N.C.B est le chauffage quasi inexistant de la salle des pas perdus. Son volume et le système de chauffage vétuste la rendent très difficile à chauffer pour atteindre les douze degrés requis dans les gares.

8.8. Usage des abords de la gare.

Même si les activités sont fréquentes autour de la gare, celles-ci restent occasionnelles, comme le marché aux fleurs, la réunion des Gilles, les photos lors de mariages ou encore le club de pétanque qui organise ses tournois sur le gravier du square E. Derbaix.

L'occupation du parvis de la gare par le stationnement des bus et des taxis rend difficile la lisibilité de l'ensemble et se traduit également par un revêtement de voirie fortement dégradé par les vibrations des moteurs restant allumés.

8.9. Analyse du square E. Derbaix.

Rappelons que ce square est inspiré de celui du petit Sablon, à Bruxelles. Une balustrade en pierre néogothique, surplombée de statues rappelant les origines de la ville, encercle un parterre végétal en contrebas de la gare. Malheureusement, certaines statues sont manquantes et les colonnes qui les accueilleraient sont pour la plupart hors plomb. La balustrade montre des signes de fatigue et les ornements de pierre se fissurent et tombent. Les escaliers fissurés et descellés font face à une fontaine d'où ne sort aucun jet d'eau. On peut imaginer que les travaux entrepris pour la restauration de la gare pourraient s'étendre au square afin de rendre à l'ensemble sa splendeur et son unité.

8.10. Bilan de l'occupation actuelle du sol.

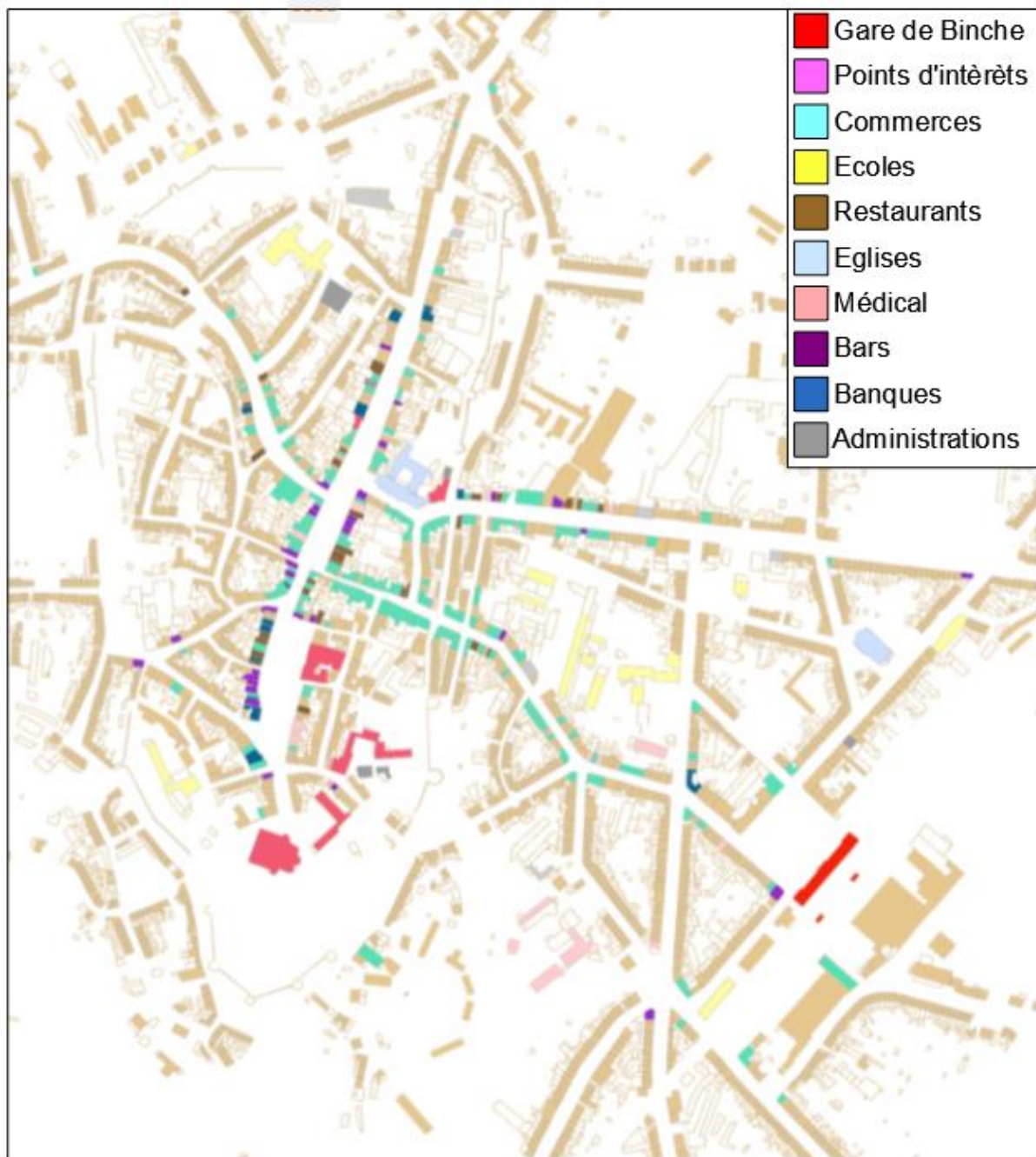


Figure 24: Schéma de l'occupation du sol

La carte ci-dessus montre clairement que le quartier de la gare n'a pas actuellement le potentiel commercial lié à son statut de pôle multimodal. Malheureusement, cet état de fait est difficilement améliorable à cause des restrictions relatives à un site classé.

8.11. Pôles d'activités et d'emplois.

Les zones d'activités se situent principalement le long des grands axes, en bordure de la ville et sont principalement les zones de Bray Peronnes, Lavoisier et Plateau Roland. Les deux zonings

sont des concentrations d'emploi en dehors du centre. D'après un récent sondage, plus de 9 usagers sur 10 se rendent vers ces zones en voiture.

Un pôle économique potentiel se situe non loin de la gare et de ce fait, à proximité immédiate de son accès multimodal.

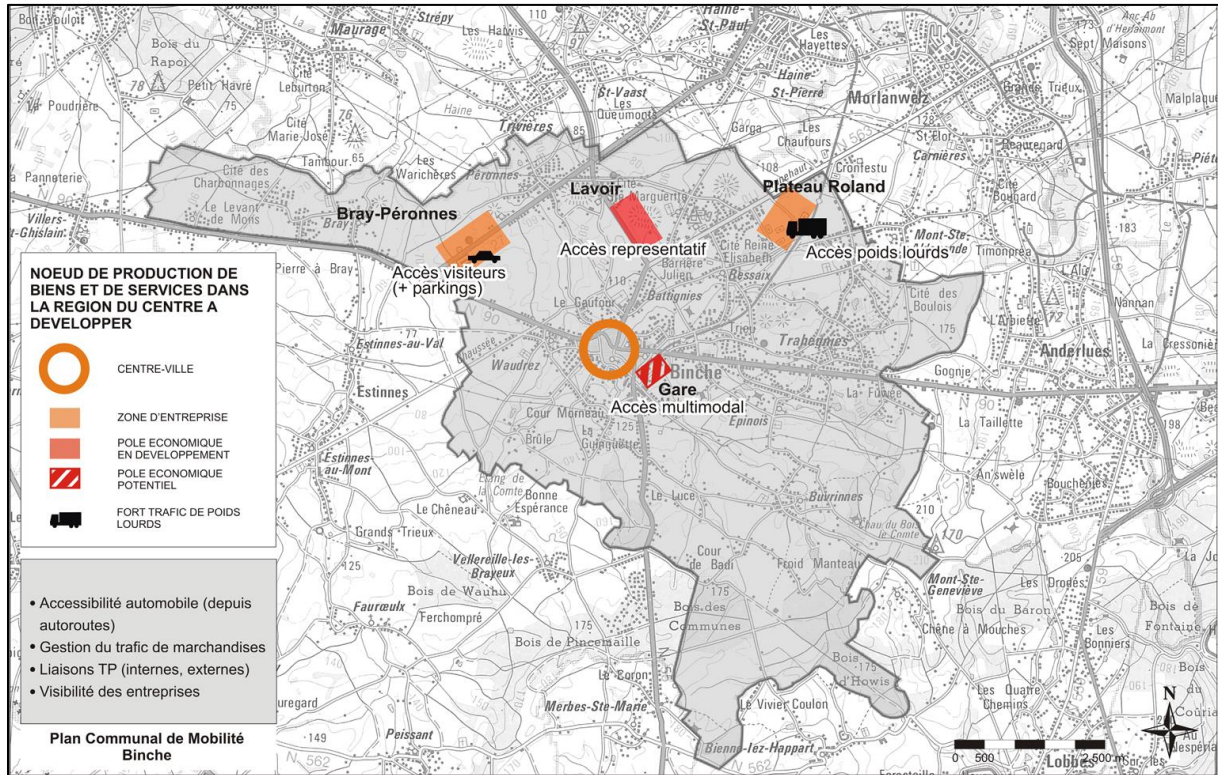


Figure 25: Binche, plan de mobilité, zones économiques

8.12. Habitats et habitants.

8.12.1. **Caractéristiques démographiques de la population résidente.**

Le centre-ville de Binche concentre $\frac{1}{4}$ de la population, $\frac{3}{4}$ de la population scolaire dont toutes les écoles secondaires et $\frac{1}{2}$ de l'emploi. Il héberge aussi les commerces et les services publics, notamment l'administration communale (Fig26).

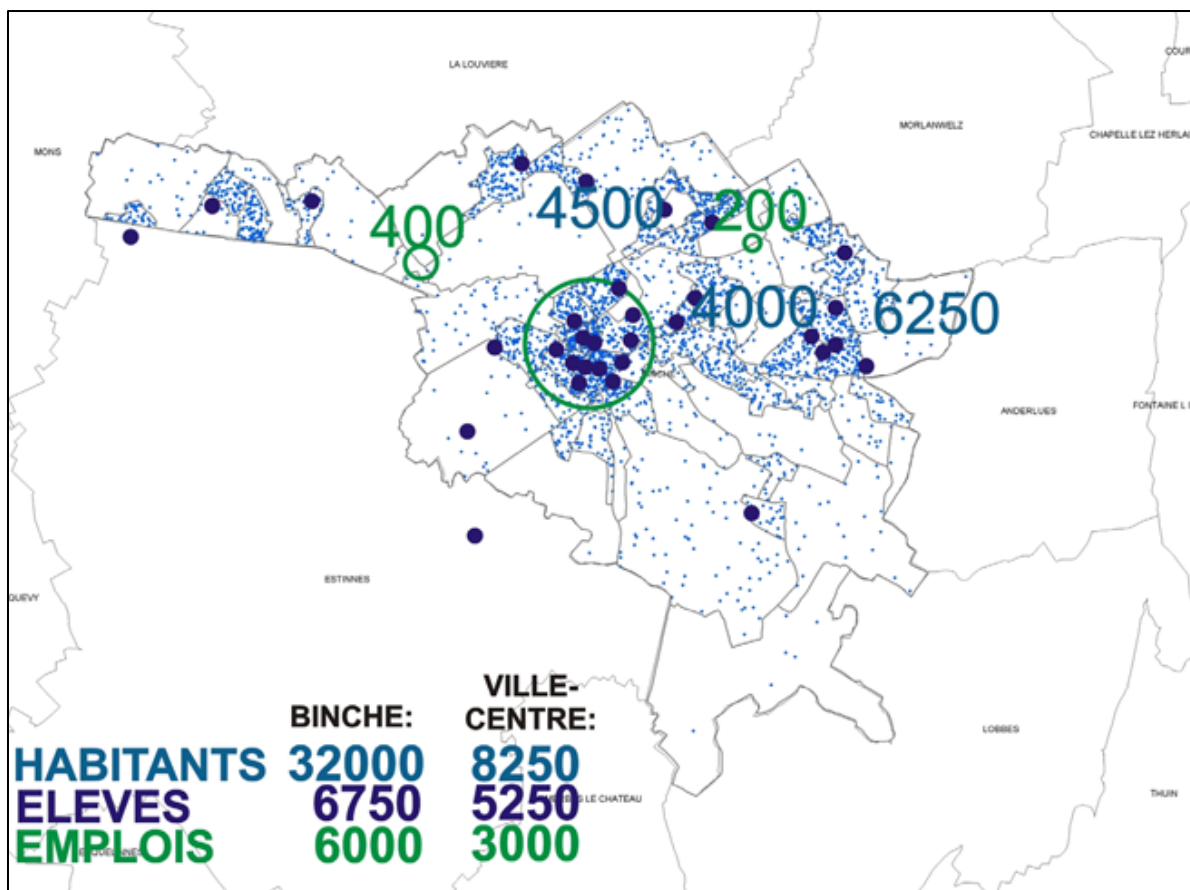


Figure 26: Densité de population par zone

8.12.2. Habitudes modales de la population résidente.

Le moyen de transport dépend du motif du déplacement. En général, la dominance de la voiture est incontestable et en augmentation, la part du vélo est négligeable. 42% des élèves du secondaire se rendent à l'école en transport publics, 30% des élèves de primaire vont à pied et 15% en bus scolaire. Pour aller travailler dans les grandes entreprises de Binche, 9 personnes sur 10 prennent la voiture, même constat pour les fonctionnaires. Pourtant, à peine 1 binchois sur 2 fait plus de 20 kilomètres pour aller travailler et 1 sur 3 reste dans un rayon de 10 kilomètres.

8.12.3. Caractéristiques de l'habitat.

L'aspect chaotique du paysage face à la gare est marqué par de grands immeubles à appartements implantés face à la gare et datant d'avant le classement du site. Le reste des bâtiments autour du square sont de types maisons bourgeoises du début du siècle. Suite au classement du site, aucune modification n'a été apportée et les commerces ne pouvant pas se développer, le quartier périclite peu à peu.

8.13. Conclusion.

La réhabilitation de la gare devrait contribuer à la redynamisation du quartier, tout en étant utile aux citoyens et futurs utilisateurs. Comme le démontrent plusieurs études menées sur le développement des gares dans les villes²⁹, la multimodalité et la multifonctionnalité sont les éléments clé pour la survie d'une gare. Afin de choisir judicieusement les aménagements à effectuer dans et autour de la gare, il était important de comprendre les déplacements des usagers et leurs habitudes modales. Pour s'assurer de la non-répétition des fonctions nouvelles, une analyse est réalisée, reprenant les différents commerces, écoles, hôpitaux, restaurants, etc. sur une carte (Fig. 24).

La question d'accessibilité (TEC) est aussi prise en compte. Le service menant de la gare aux environs est relativement correct : 6 lignes amènent les utilisateurs jusqu'Erquelines, Mons, La Louvière et Morlanwelz. Les arrêts de bus sont actuellement placés autour du square et contribuent à sa détérioration.

La gare n'est absolument pas (re)connue et valorisée en tant que patrimoine culturel immobilier. Elle n'est même pas renseignée sur le site de la ville de Binche à la section touristique. Pourtant, elle se situe à 700 mètres de la Grand Place et de la Collégiale Saint-Ursmer.

Un des enjeux est de créer un lien avec le centre historique de la ville. La réhabilitation a pour but d'amener des fonctions permettant de financer l'entretien de la gare et de permettre au quartier de s'affirmer en tant que pôle multimodal.

Accessibilité piétonne et mode doux, les points négatifs :

Si des aménagements se concrétisent peu à peu dans le centre-ville, il n'en est pas de même aux abords de la gare. En effet, on ne peut que déplorer un revêtement de chaussée extrêmement dégradé, des bordures hautes difficilement franchissables pour les PMR, aucun marquage au sol pour les piétons, etc.

Les accès au square E. Derbaix sont de la même facture ; marches déchaussées, balustrades descellées, trottoirs en piteux état.

La dernière proposition est de relier les Ravels entre eux:

- La ligne 108 (Erquelines-Binche) s'arrête à 100 m de la gare,

²⁹ Différentes études menées par le CPDT dans le cas de la Belgique et par l'AREP en France sont prises comme références pour ce mémoire.

- La ligne 422 (La Louvière-Binche) réalise un trajet à travers la ville, en évitant la gare.

Offre de parking, les points négatifs :

Comme nous pouvons le voir sur le récapitulatif (Fig. 20), le parking de la gare met à disposition 160 places gratuites, ce qui est peu si on tient compte des 450 binchois se rendant à Bruxelles en train et qui laissent leurs voitures à la gare. Cette saturation occasionne une zone de parking sauvage autour du square E. Derbaix, ce qui dévalorise le site. Il faut en plus se préparer à faire face à l'augmentation des trajets en transports en commun et donc à pouvoir accueillir encore plus de véhicules tout en protégeant le cadre de vie des habitants des rues proches

2. Deuxième partie.

9. Analyse architecturale.

9.1. Description de la Gare³⁰.

De plan rectangulaire, le bâtiment de la gare s'étend sur 87 mètres de long et 26 de haut. Construite en pierre et dans un style dit néogothique, la façade symétrique est composée de deux longues ailes basses enserrant un corps central avec un pignon à gradins. A chaque extrémité du bâtiment, un pavillon de même style est construit mais moins monumental. Les parties plus fragiles (soubassements, piédroits, corniches, meneaux, etc.) sont en pierre foncée tandis que le remplissage est plus clair. Les pierres sont de grands appareils et reposent sur un soubassement en empâtement, mouluré en doucine. De largeur continue, l'édifice s'agrandit au droit des pavillons, ressortant en plan de 65 cm par rapport aux ailes basses. L'ensemble des toitures est en ardoise, réalisé « à bâtière », sauf dans le cas des extrémités, qui sont « à pavillon ». Des faîtières en pierre sont disposées au sommet des toitures à bâtières.

La façade avant est percée de fenêtres à vitraux et dessins trilobés, le pignon est surmonté de gradins et de pinacles. L'entrée est couverte par une marquise en fer forgé.

Les ailes présentent des baies à croisées dont les piédroits sont chaînés en harpe. Les pavillons des extrémités comportent trois ouvertures ornées du même dessin trilobé et dont les linteaux engagés forment un arc surbaissé. La toiture est animée de chatières et de lucarnes surmontées d'un épi.

La façade arrière est en briques, avec un soubassement ainsi qu'un chaînage d'angle en pierre calcaire. Les dessins trilobés y sont remplacés par des accolades. Un auvent en fer et en fonte vient s'appuyer sur toute la longueur de la façade.

Sur les quais, au milieu des voies, sont construits deux petits pavillons voyageurs, en briques et pierres calcaires, avec toitures en bâtières et pignons à redents. Ils sont reliés entre eux par un auvent, reposant sur des colonnes en fonte. L'ensemble est accessible via le couloir sous voies.

Si l'extérieur est une représentation du style néogothique, avec ses fenêtres à remplages flamboyants, ses vitraux colorés, menuiseries raffinées et descentes d'eau à tête de lion, l'intérieur, par l'abondance et le raffinement de la décoration, répond également à ce style. L'intérieur de l'édifice présente des décors remarquables tel que la charpente du plafond en

³⁰ Une description plus complète est donnée en annexe 14.3

berceau lambrissé, qui s'inspire des charpentes anglaises moulurées et sculptées, dites « Hammerbeam Roof ³¹ ». Le couloir de la salle des pas-perdus est éclairé grâce aux ouvertures pratiquées dans le mur occidental. Les voûtes d'arêtes avec nervures et arcs doubleaux recouvrant l'espace en L, sont formées par des arcs surbaissés en pierre calcaire (Fig. 28).

Ce même type de voûtes se retrouve dans le couloir du pavillon droit, tandis que les plafonds du pavillon gauche sont à solives apparentes, appuyées sur des poutres principales dont les sommiers apparents reposent sur des corbeaux en pierre (Fig. 27).



Figure 27: Plafonds du pavillon gauche

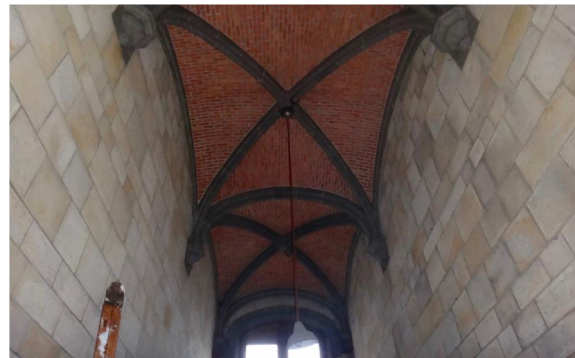


Figure 28: Plafonds du couloir du pavillon droit

Des inscriptions en allemand datant de l'occupation de la gare durant la seconde guerre mondiale sont encore visibles au-dessus des guichets ainsi qu'un au-dessus des accès à la salle des jours de fêtes et aux différentes salles d'attentes.

Les structures en métal des auvents et de la marquise, ici décorées de verres, sont un exemple de l'utilisation de ces matériaux déjà présents à l'époque médiévale.



Figure 29: Inscriptions en allemand au-dessus des guichets



Figure 30: Structure en métal de l'auvent arrière

³¹ Description et schéma disponible à l'annexe 14.4



Figure 31 : Façade avant



Figure 32 : Façade arrière

9.2.Évolution des lieux

Il semble essentiel d'expliquer en premier lieu les différentes fonctions des nombreux espaces de cette gare. En effet, les fonctions premières ont évolué depuis leur création, répondant aux besoins des utilisateurs mais aussi aux nouvelles technologies. Grâce à un accès aux plans originaux de Langerock, il est possible de voir quelles étaient les fonctions données aux lieux. La transposition des plans de Langerock en version numérique a été faite. De gauche à droite (Fig. 33) : l'entièreté du pavillon de gauche reçoit les voyageurs lors de « jours de foires », jouxtant cette pièce, celle des troisièmes et enfin, les premières et deuxièmes classes se trouvent dans un espace plus restreint mais en lien direct avec les guichets. La salle des pas-perdus relie la salle des troisièmes classes au grand hall où les guichets se trouvent. Une partie de la salle accueille une aubette à journaux. Dans le grand hall, un dépôt et une bagagerie sont installés, à côté on retrouve le « bureau des recettes » (guichets). Ce bureau comporte une partie « urinoirs » publics. Dans le prolongement, deux petites salles divisées dans leur hauteur: celle côté place, permettant d'accéder au bureau du « percepteur-télégraphe », celle côté voie, étant pour le public. Entre les deux, une zone vestiaire et un escalier tournant mène à l'étage, aux archives du C.F.B. (Chemin de Fer Belge). Le bureau du télégraphe prend ensuite place avec deux accès sur une pièce « porteur » et une « public » où l'on retrouve une cabine téléphonique. Ces fonctions sont signalées par les écritures dorées situées au-dessus de chaque porte. Le dernier pavillon est scindé ; le couloir de sortie des voyageurs le divise en deux. A gauche, on retrouve la salle du « récoleur » et celle du « Chef de gare ». A droite, les archives télégraphiques, l'escalier exigü menant aux combles et la pièce du sous-chef.

En 1932, une légère modification est opérée au niveau de la disposition de l'escalier tournant menant aux archives du CFB. Il vient se décaler sur la droite. En 1956, des toilettes 'hommes-femmes' sont aménagées dans la salle du sous-chef. Une ouverture est réalisée dans la façade méridionale dans le même style que la gare. L'intervention se remarque par rapport au reste (d'un point de vue de la propreté de la pierre). En 1984, la SNCB décide de réaménager le bâtiment des voyageurs. Des plans seront dressés à cette occasion : les espaces divisés en plus petits, la hauteur de plafond réduite (au niveau de la traverse des baies), le système de chauffage ajouté. Une installation des radiateurs se fait dans les lieux encore utilisés: l'espace du personnel (aile droite), le grand hall avec sa salle des pas-perdus et la salle des troisièmes classes (ils ont été enlevés depuis). Dans les années 2000, un projet de reconversion en salle de lecture est lancé. Malheureusement, il fut abandonné. Actuellement, les voyageurs ont uniquement accès au pavillon central et ses guichets. Des bancs ont été disposés de manière à ne plus accéder à la

salle des pas-perdus. Toutes les salles citées au préalable sont interdites au public. La SNCB, quant à elle, utilise encore la partie droite comme lieu de stockage local technique (les compteurs y sont installés). Les toilettes sont encore accessibles au personnel. La grande salle « percepteur – télégraphe » et les deux plus petites à droite sont louées par l’ASBL Royal Camera.

Un plan (Fig. 34) est joint pour montrer l’état final de la gare après les nombreuses modifications apportées.

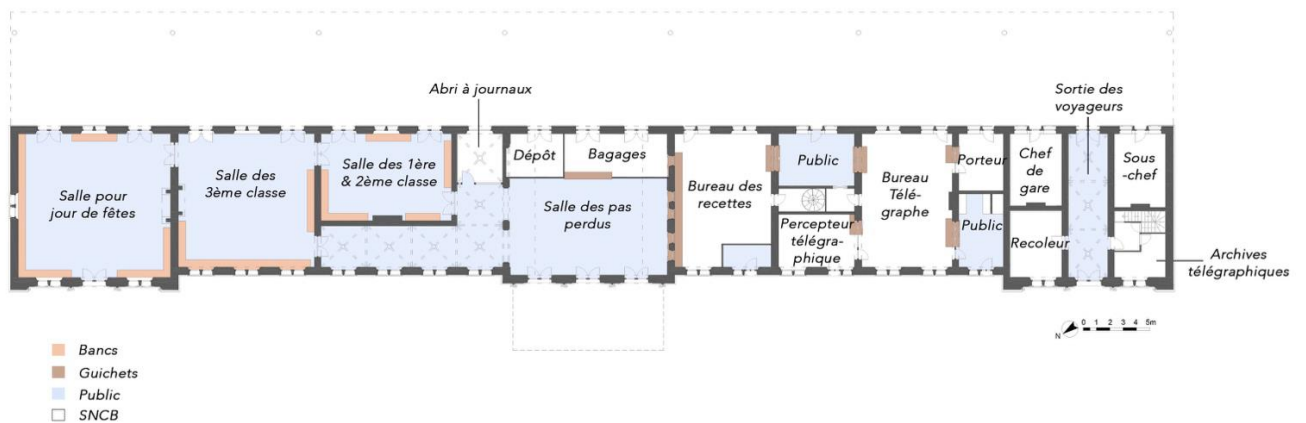


Figure 33: plans de 1905

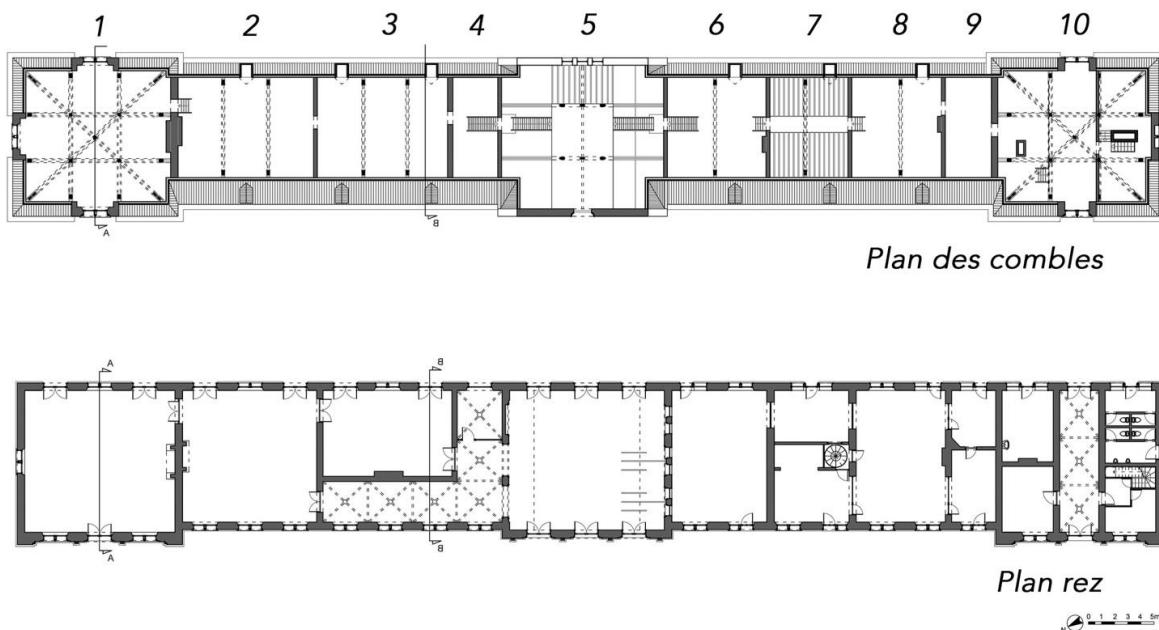


Figure 34: Plans et coupes de l'état actuel

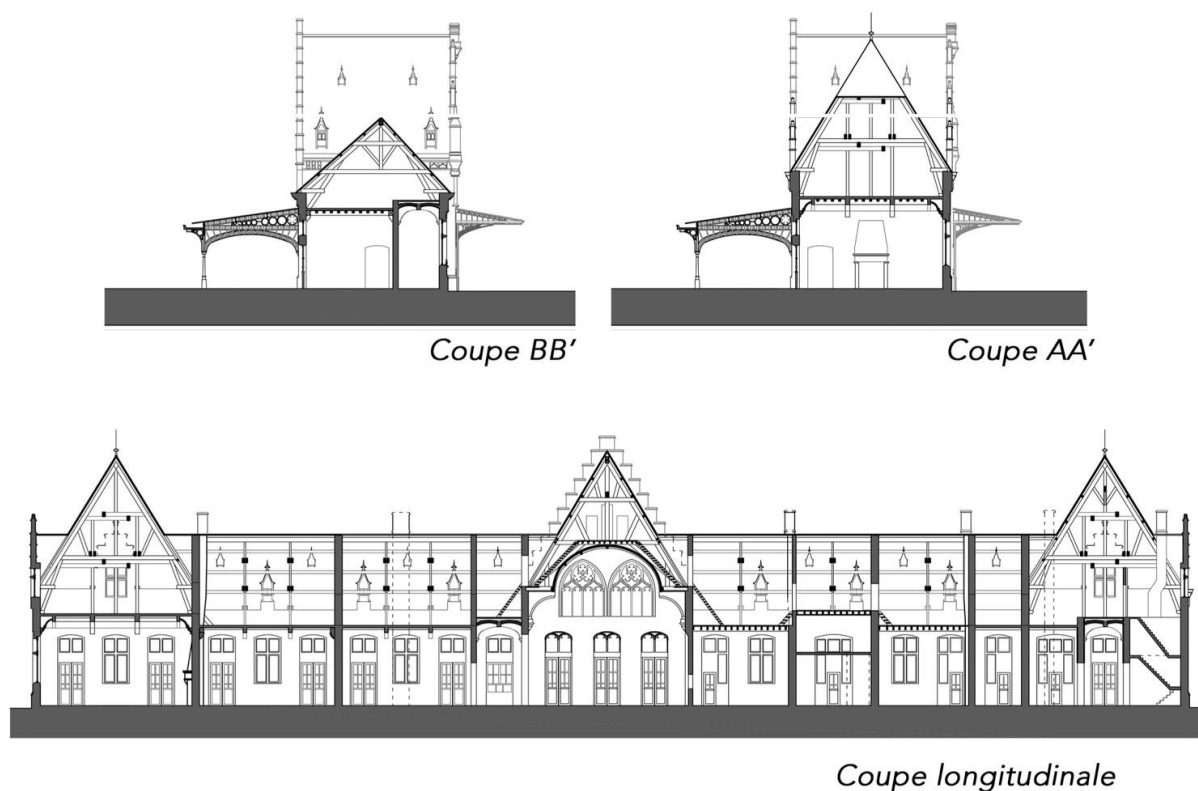


Figure 35: Plans et coupes de l'état actuel

9.3. Fiche d'état sanitaire

Avant toute intervention, il faut établir la fiche d'état sanitaire du bien. Obligatoire pour le patrimoine classé, elle est pré remplie par l'auteur de projet ou par un délégué du Département Patrimoine. L'étude du bâtiment est effectuée à partir d'un examen visuel et macroscopique. Le but est d'identifier les désordres affectant la gare, de déterminer leur origine et de proposer un remède adéquat, permettant la sauvegarde de l'édifice et sa pérennité dans le temps. Elle nécessite l'établissement d'un diagnostic général et la planification d'interventions avec leurs priorités. Suite à cette fiche, différentes études préalables sont définies comme par exemple : de stabilité, sanitaire, historique, lithologique et une sur les éléments ferreux. La fiche d'état sanitaire révèle que le bâtiment, malgré son délaissement, est en relativement bon état. Cependant, ce constat ne doit pas amener à un non interventionnisme de la part du propriétaire. Les coûts de restauration seront moins élevés que s'il avait été fortement dégradé.

9.4. Étude de stabilité

L'ensemble du bâtiment semble stable sur son sol. Aucune fissure due à un mouvement de sol n'a été repérée lors de l'examen visuel. Cette étude est demandée pour s'assurer de la viabilité de la superstructure.

9.5.Étude sanitaire

Les problèmes liés à la présence d'humidité sont fréquents et induisent souvent d'autres dégradations en fonction du matériau. Deux types d'études se présentent : celle des maçonneries et celle de la charpente, dite « phytosanitaire ».

9.5.1. Maçonnerie

Extérieurement, les pierres sont atteintes de salissures généralisées sur les façades ; certaines étant brisées. Cela n'implique pas forcément de rentrées d'eau à l'intérieur du bâtiment ; l'épaisseur du mur étant conséquente (60 cm). Intérieurement, l'humidité ne se repère en hauteur qu'à quelques endroits: sur une petite partie du mur septentrional du grand hall dans les coins nord-ouest et est de la salle des troisièmes classes et dans le coin nord-ouest du pavillon gauche. On peut cependant émettre une hypothèse tout à fait valide. Cet endroit réalise la jonction entre le pavillon central et l'aile basse droite ; une gouttière est présente en façade de chaque côté (occidental et oriental). Un mauvais raccord ou une dégradation de ce point plus « complexe » (il s'agit d'une noue) peut expliquer le dommage apparu dans le mur. De l'humidité dans le bas du mur est également présente sur le côté occidental de la salle des troisièmes classes et de la salle des pas-perdus. Il ne s'agit cependant pas d'humidité ascensionnelle. Pour rappel, le soubassement est en briques côté intérieur. Une hypothèse peut aussi être émise : on remarque d'anciennes tuyauteries de radiateurs ; des trous ont été forés dans la maçonnerie pour les accrocher. Bien qu'épaisse, on peut facilement imaginer une différence de température au sein du mur, ce qui provoque de la condensation et conduit à un effritement de la peinture.



Figure 36:Photo intérieure du coin sud-est



Figure 37:Photo de la noue



Figure 38: Façade septentrionale



Figure 39: Photo intérieur du coin sud-ouest

9.5.2. Charpente



Figure 40: Photo de la charpente

De manière générale, la charpente observée est en bon état, de même que la couverture en ardoises. Les pannes sablières et les blochets ne semblent pas subir de dégradations dues à l'humidité. Les points plus délicats ont été analysés de manière plus attentive comme la noue faisant la jonction entre le pavillon central et l'aile droite, qui présente une légère humidité. On remarque une coloration plus foncée sur la photo. Mais en façade, aucune trace de dégradation n'est visible. Aucune trace de mэрule ou d'insectes n'a été détectée.

9.6. Étude historique

Ce point étudie plus précisément certains matériaux ayant un intérêt et utilisés pour la construction de la gare. Lors de la visite, différents éléments semblaient intéressants à approfondir : la nature des marbres de la salle des pas-perdus et des blasons.

Marbres



Figure 41: Photo des marbres du grand hall

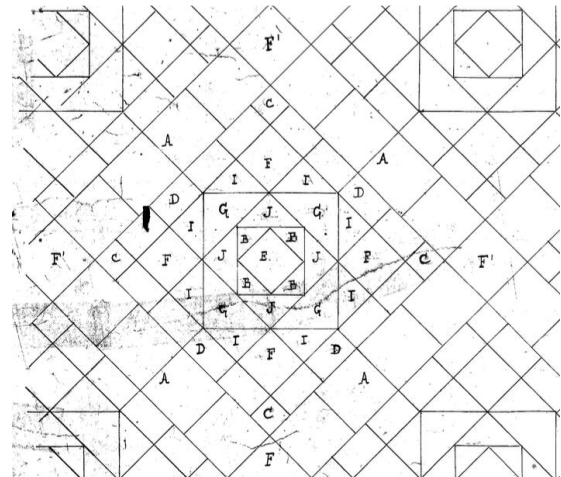


Figure 42: Plan de composition du sol en marbre

Les marbres du grand hall sont assez prestigieux pour ce type de bâtiment. Le dessin se compose de carrés et losanges, avec l'emploi de plusieurs marbres différents. Pour la description de ceux-ci, un plan réalisé en 1903 a été joint. On distingue donc 10 marbres différents (Fig. 42).

Malheureusement, certains n'ont pas pu être identifiés.

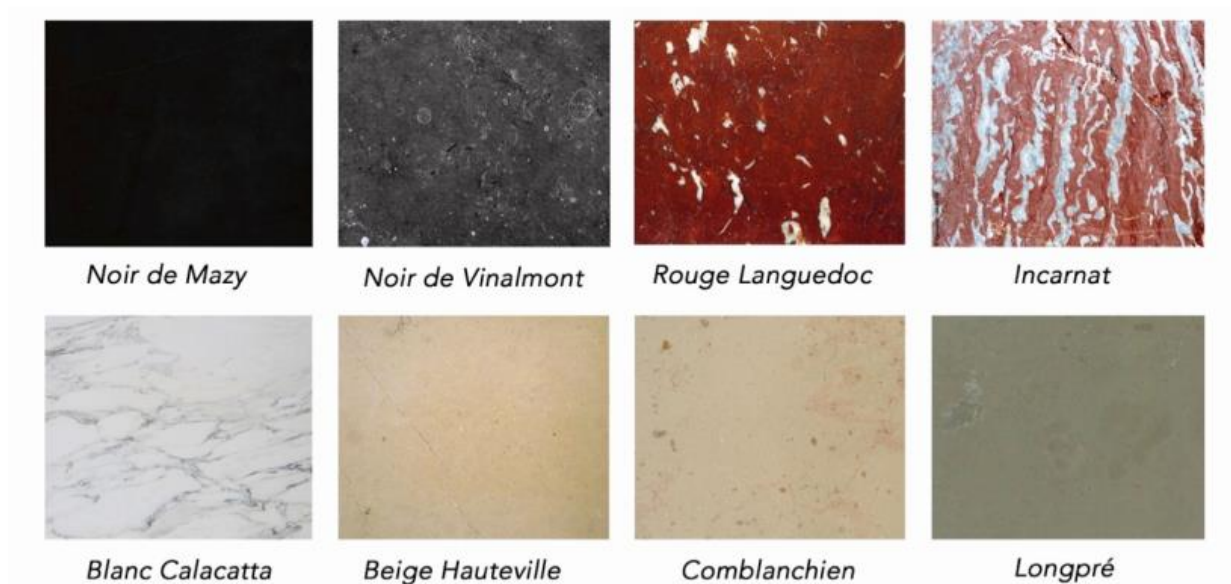


Figure 43: Origines des marbres

9.6.2. Héraldique

Les blasons se retrouvent à divers endroits : sur la façade principale, dans les décors de l’auvent et de la marquise. Sur la façade, trois blasons sont placés sur le pignon central et huit dans les trilobes des pavillons d’extrémités. Neuf sont disposés dans les cercles des consoles en fer de l’auvent et de la marquise. On en dénombre dès lors vingt au total. La signification des blasons du pavillon droit est donnée ici, le reste se trouve en annexe. Nous pouvons constater que les blasons des Provinces sont repris sur les façades, tandis que ceux des villes environnantes se situent sur les marquises.



Figure 44: Blason de Liège



Figure 45: Blason de Namur



Figure 46: Blason de Hainaut



Figure 47: Blason de Flandre Occidentale

9.7. Étude lithologique

Deux types de pierres se distinguent en façade principale : la pierre calcaire du Hainaut (petit granit) et le grès de Bray. Le petit granit, pierre compacte, est employée pour les endroits plus fragiles. La pierre de Bray, pierre de remplissage de la façade a une teinte plus claire. Elle est également utilisée pour réaliser les bandeaux sur l'ensemble du bâtiment.

9.7.1. Petit granit

Origine :

Dans cette région, la pierre calcaire, dite aussi « petit granit », provient soit de l'exploitation de Soignies, soit de celle d'Ecaussinnes.



Figure 48: Photo de l'utilisation des pierres en façade avant

Utilisation :

Cette pierre se retrouve en façade principale, pour les endroits plus fragiles (le soubassement, les encadrements de baies et de portes, les linteaux, la corniche, les chainages d'angle, etc.) mais aussi pour les nombreuses décorations (bases prismatiques, colonnes, remplages, accolades, etc.). A l'intérieur, on retrouve cette pierre pour les cheminées, les encadrements de portes et de baies, les piliers et les guichets du grand hall, le soubassement réalisant le pourtour de l'édifice, qui n'apparaît que dans les espaces du grand hall. Quant aux petits pavillons de voyageurs, les soubassements, l'encadrement des baies, les tablettes et pinacles des pignons ainsi que les corbeaux reprenant l'auvent métallique, sont également en petit granit.

Assemblages :

Les murs sont composés de pierres de taille en appareils assisés. La hauteur de ces assises varie de 16 à 60 cm. L'ensemble des joints est de couleur grisâtre et assez dur³². On peut en déduire qu'il s'agit fort probablement de ciment.

Marques :

Il s'agit de traces manuelles faites à l'aide d'un ciseau, avec une palette variant de 2 à 3 cm.

Pathologies :

Ce chapitre étudie plus précisément les différentes pathologies rencontrées, chacune étant explicitée par des photos prises sur place. La description du petit granit dans l'ouvrage *Pierres à bâtir traditionnelles de la Wallonie* décrit une « pierre non gélive, dure et compacte ; avec une très bonne tenue en maçonnerie et excellente résistance à l'usure, peu ou pas sensible aux pollutions atmosphériques »³³.

³² Test de l'ongle pour distinguer s'il s'agit de chaux ou de ciment. N'ayant pas réussi à « abimer » le mortier, il s'agit fort probablement de ciment. Les entrepreneurs avaient déjà recouru au ciment à cette époque, la création du ciment Portland datant du XIX^{ème} siècle.

³³ DE JONGHE, S., GEHOT, H., GENICOT, L., Weber, P., & TOURNEUR, F. (1996). *Pierres à bâtir traditionnelles de la Wallonie, manuel de terrain*. Namur: Ministère de la Région Wallonne., p.108




	<p>Les joints stylolithiques.</p> <p>Ces joints sont de « fines interruptions dans les roches, parallèles au lit et marquées par une concentration en argile. On parle de ‘terrasses’ lorsqu’ils sont vus en coupe et de ‘noirures’ lorsqu’ils affleurent à la surface d’une tranche »³⁴. Les joints stylolithiques se dégradent sous l’action de l’eau et peuvent dégrader la pierre plus rapidement.</p>
	<p>Crinoïdes :</p> <p>La pierre calcaire est composée de nombreux fossiles tels que des coraux, crinoïdes et cristaux de calcite blanche qui se distinguent de la matrice plus foncée.</p> <p>Des veines blanches peuvent également apparaître.</p>
	<p>Lichens :</p> <p>L’ensemble de la façade subit un développement de lichens. C’est « une structure végétale millimétrique à centimétrique, généralement arrondie, ayant un aspect encroutant ou buissonnant, et l’aspect du cuir »³⁵.</p>

Figure 49: Joints stylolithiques

Figure 50: Crinoïdes

Figure 51: Lichens

³⁴ Les carrières de la pierre bleue belge SA. (s.d.). Bienvenue aux carrières de la pierre bleue belge SA. Consulté le 15 juin, 2018, sur Pierre Bleue Belge

³⁵ ICOMOS, *op.cit.*, p.74



Figure 52: Corbeaux fracturé

Eclatement de pierres :

Cette pathologie s'observe au niveau des corbeaux en pierre bleue reprenant les consoles métalliques. Au début, il s'agissait d'une simple fissure en étoile due à la corrosion du fer qui augmente son volume. La pierre ne sait pas résister à une telle pression et se fissure jusqu'à la chute du morceau.



Figure 53: Salissures

Salissures :

C'est un dépôt de poussières et de suies à la surface de la pierre. Un noircissement s'observe également sur certains endroits de cette façade (ceux qui ne sont pas délavés par les eaux de pluie). Au fur et à mesure, une croute noirâtre s'est formée. Il s'agit d' « une accumulation de matériaux en une ou plusieurs couches superficielles cohérentes. Elle se développe généralement en milieu urbain, constituée principalement de particules provenant de l'atmosphère, piégées dans une matrice de gypse »³⁶.

³⁶ ICOMOS, *op.cit.*, p.48



Figure 54: Desquamations

Desquamations :

Il s'agit d' « un détachement d'écailles de pierre individuelle ou en paquets indépendamment de toute structure orientée préexistante. Elle se développe parallèlement à la surface ou en écailles de poissons »³⁷. Elles sont probablement dues au sel de déneigement.

Restauration :

De manière générale, la tenue de la pierre calcaire depuis son édification est relativement correcte. Seules certaines ont subi des désagréments et pourraient être remplacées.

L'idée est :

- Remplacer les pierres fracturées/mauvaises
- Traiter les blocs atteints par le lichen.
- Enlever à la brosse douce les fientes et encrassement
- Nettoyer les croutes noires avec un procédé de nébulisation
- Réaliser un nettoyage pour neutraliser l'encrassement
- Rejointoiement

Selon le type de dégradations, on s'orientera vers un remplacement total ou vers un greffon. Les remplacements complets sont ponctuels : quelques moulurés (bases prismatiques, linteau) et deux corbeaux des petits pavillons.

Il est également possible de réparer les éléments fracturés à l'aide d'une résine adéquate. Les traitements envisagés feront l'objet de tests pour être sûr qu'ils ne dégradent pas la pierre. L'ensemble de la façade sera nettoyé mécaniquement à la brosse douce et eau chaude. Des

³⁷ ICOMOS International Scientific Committee for Stone (ISCS) - Comité scientifique international "Pierre" de l'ICOMOS. (2008, septembre). *Glossaire illustré sur les formes d'altération de la pierre.*, p.32 Consulté le 15 juin, 2018, sur ICOMOS

traitements biocides d'entretien doivent être mis en place pour éviter la réapparition des micro-organismes.

Si les pierres calcaires de cette façade sont assez propres grâce au délavement des pluies et peuvent se contenter d'un brossage, les trois côtés ainsi que les petits pavillons nécessiteront un sablage fin avec des poudres. Les joints seront également traités : les joints détériorés seront enlevés, brossés et ensuite, rejointoyés. La maintenance et l'entretien programmé, une fois les traitements appliqués, sont nécessaires et obligatoires. Cela permettra d'éviter de nouvelles interventions à cause de dégradations non gérées.

9.7.2. Grès de Bray

Origine :

Le grès de Bray est « une roche sédimentaire détritique du Landénien supérieur, formée par l'accumulation dense de dépôts continentaux, essentiellement du quartz en grains moyens à fins, et par leur consolidation dans un ciment majoritairement siliceux »³⁸. La carrière de Bray se situant juste à côté de Binche avant de fermer autour des XIX-XXème siècle, cette pierre sera utilisée pour la construction des remparts de Binche, du beffroi, l'hôtel de ville de Mons, l'Abbaye d'Aulne, etc...

Utilisation :

Cette pierre est utilisée pour le remplissage de la façade principale et en bandeaux pour les trois autres. Les murs du pignon central ainsi que ceux du couloir du pavillon droit sont entièrement en grès. Les autres murs de la salle des pas-perdus en sont recouverts jusqu'à l'appui des fenêtres. Dans les petits pavillons des voyageurs, le grès est utilisé comme bandeaux et chainages d'angles.

Assemblages :

Le remplissage est fait de pierres de taille en appareils assisés. Ces pierres sont calepinées sur les pierres calcaires. Les joints sont en ciment dont certains sont noircis, voire évidés ou attaqués par les lichens.

³⁸ DE JONGHE, S., GEHOT, H., GENICOT, L., WEBER, P., & TOURNEUR, F., *op.cit.*, p.118

Marques :

Il s'agit de traces manuelles, la partie centrale taillée à la broche et la ciselure au ciseau.



Figure 55: Marques dans le grès

Pathologies :

Cette pierre est considérée comme une « pierre peu ou pas gélive, insensible aux pollutions atmosphériques »³⁹.

³⁹ DE JONGHE, S., GEHOT, H., GENICOT, L., WEBER, P., & TOURNEUR, F., *op.cit.*, p.45



Figure 56: Salissures du grès

Encrassement :

Le grès a subi un encrassement général depuis sa mise en œuvre. De plus, un noircissement s'observe sur les pierres non délavées par les eaux de pluies. Une couche noirâtre s'est formée.



Figure 57: Bloc de grès fracturé

Pierre fracturée :



Des fractures apparaissent où les charges sont trop importantes à reprendre



Figure 58: Dépôt de mousses

Mousse :

Développement biologique sur les murs des pavillons voyageurs.

	<p>Coulées noires :</p> <p>Coulures dues à la condensation sur les vitraux.</p>
<p><i>Figure 59: Coulées à l'intérieur de la salle des pas-perdus</i></p> 	<p>Perte de modénature :</p> <p>Sur certains blocs, une désagrégation sableuse (détachement de grains individuels) s'est produite derrière cette couche noire, qui est alors tombée. La modénature et, donc, l'épaisseur de la pierre ont disparu. Cela donne un nouvel aspect clair et « propre » à la surface du bloc. Ce phénomène s'observe sur l'ensemble de la façade et sur les bandeaux exposés.</p>

Restauration :

Le remplacement des pierres sera évité autant que possible. Les carrières de Bray étant fermées, trouver les pierres nécessaires au remplacement sera difficile. Il faudra donc se tourner vers une pierre proposant une composition minéralogique et un aspect esthétique similaire (couleur, nature et taille des grains, etc...). La pierre utilisée lors de la restauration des remparts de Binche, provenant de carrières du sud du pays, pourrait être un choix judicieux⁴⁰.

Une empreinte de la pierre à remplacer sera relevée pour avoir le même rendu. Suite à cela, le nettoyage des pierres peut avoir lieu. Les joints étant de même composition que ceux de la pierre calcaire, les mêmes interventions sont à envisager : nettoyage en surface (et en

⁴⁰ DEHON, D. (2009). Le patrimoine de Binche. *Carnets du Patrimoine*, p.15

profondeur s'ils sont instables ou vides), suivi d'un rejointoyage. A nouveau, tout comme dans le cas de la pierre calcaire, la maintenance et l'entretien programmés sont nécessaires.

L'idée est donc celle-ci :

- consolider les blocs à l'aide de résine
- réaliser un nettoyage fin, n'abimant pas trop le grès
- rejointoyer

9.8. Étude des matériaux ferreux

Marquise et auvent du bâtiment principal



Figure 61: Auvent de la façade arrière



Figure 62: Marquise de la façade avant

Origine :

Le fer est le plus ancien matériau, ductile et malléable, il a une bonne résistance à la traction et au pliage. Il est façonné à haute température. La fonte, elle, est cassante et peu malléable. L'acier, quant à lui, est inventé à la fin du XIX^{ème}. Il est plus solide que le fer et est dès lors utilisé pour les structures métalliques. Malheureusement, il résiste très mal à la corrosion et devra être protégé. La différence entre ces trois matériaux se fait au niveau de leur teneur en carbone.

Utilisation :

Comme dit au préalable, l'entrée principale est couverte par une marquise en fer forgé à un seul versant. L'ensemble est maintenu par des consoles reposant sur les chapiteaux de colonnes engagées. Les éléments « triangulaires », constitués de poutres-treillis, permettent le porte-à-

faux de la marquise. Des blasons et motifs végétaux s'inscrivent dans ces éléments structurels. L'arrière de la gare est également couvert par un auvent en fer forgé reposant sur des poteaux en fonte. On retrouve le comble vitré et les poutres-treillis (formant un triangle) mais l'ensemble repose sur des arcs surbaissés avec motifs enroulés. L'arc prend naissance sur un corbeau en pierre de la façade et se termine sur un poteau en fonte. On dénombre ainsi au total huit poteaux. Entre ces derniers, des poutres-treillis intermédiaires, de même que des arcs surbaissés placés en bout de marquise, relient l'ensemble. Ils sont composés de motifs décoratifs enroulés ou croisés. Un léger porte-à-faux à partir du poteau est réalisé permettant la reprise des eaux de pluie via des gouttières. Les blasons sont présents uniquement au droit des arcs (à l'intérieur du triangle). De nombreuses pancartes explicatives animent cet arrière de gare.

Pathologies :

Comme dit préalablement, ces matériaux métalliques ont été entretenus, comparé à la troisième marquise. Cependant, les vitres ainsi que les gouttières ne sont pas entretenues :

- du côté de la marquise, de l'herbe pousse à l'intérieur.
- du côté de l'auvent, des débordements sont visibles. Des stalactites se forment sur le chapiteau de la colonne.

Entretien-Maintenance :

Toutes ces pathologies sont facilement résolubles. Le propriétaire doit programmer un entretien régulier du bâtiment qui comprend :

- surveiller le développement des micro-organismes sur les fers (algues, lichens)
- enlever les mauvaises herbes et les feuilles dans les gouttières et les poussières sur les fers
- nettoyer à l'eau savonneuse si besoin les points sensibles (endroits où l'eau et les crasses peuvent s'accumuler)
- rincer ensuite à l'eau claire
- vérifier la solidité des scellements

Les peintures et vernis deviennent poreux par vieillissement ou sous l'influence des conditions atmosphériques⁴¹, ils doivent donc également être contrôlés régulièrement.

Toiture des petits pavillons

Utilisation :

Les deux petits pavillons sont reliés entre eux par une toiture en fer, qui repose sur dix poteaux en fonte et quatre consoles en fer appuyées sur les corbeaux des deux pavillons. La toiture est composée de deux versants en bois, incliné vers le centre où se fait la reprise des eaux de pluie. Devant l'entrée des pavillons, l'espace entre deux poteaux a été rentabilisé en y installant des bancs. Une structure en fer et du vitrage reprennent le dessin des baies des pavillons (arc surbaissé).



Figure 63: Auvent entre les pavillons voyageurs



Figure 64: Pavillon voyageurs

Pathologies :

Dans ce cas-ci, les dégâts sur le fer sont conséquents. Des travaux de restauration seront nécessaires. Comme dit préalablement, le fer s'oxyde au contact de l'eau et de l'air, cela induit des dégradations sur l'élément lui-même mais également sur les ouvrages associés. Pour rappel, cette corrosion fragilise les assemblages. La dilatation des fers provoque l'éclatement de certains corbeaux en pierre au droit des scellements. La peinture des consoles s'effrite petit à petit. Les vitrages compris dans la structure en fer sont également brisés. Actuellement, il n'en reste rien.

Restauration :

⁴¹ BABYLAS, N., & BOXUS, I., *op.cit.*, p.21

Nous nous assurerons de la stabilité de l'ensemble. En effet, il y a peut-être une possibilité que certains éléments soient restaurés *in situ*. On se tournerait vers des travaux de type « maintenance ». Dans ce cas-ci, une dépose n'est pas possible puisqu'il s'agit seulement de l'étude du bâtiment. Les principes corrects à suivre seront donc simplement énoncés. Lors d'une dépose, il faut :

- Enlever uniquement les panneaux ayant des pathologies avancées.
- Privilégier la dépose panneau par panneau.
- Desceller les éléments de leur support.
- Démonter complètement l'ouvrage en évitant au maximum de démonter les assemblages (soudures, rivures, etc.)
- La rouille peut être enlevée : soit par gommage avec des granulats, soit par bain électrolytique, soit par scalpel (plus lent).
- L'établissement d'un inventaire de ce qui peut être conservé et de ce qui doit être remplacé, est fait. Il faut ensuite définir les nouveaux assemblages à réaliser (brasure, soudure, rivetage, etc.).

Un montage à blanc est opéré avant la protection. Une fois les nouveaux éléments remis, il y a lieu de les protéger avant leur réinstallation. Hormis celle de la peinture déjà citée au-dessus, d'autres solutions existent :

- Les revêtements métalliques. Du métal est projeté sur l'élément en fer (métallisation), voire immergé (zingage électrolytique, galvanisation au trempé).
- Le revêtement mixte (métal + peinture). Cela consiste à appliquer une couche superficielle de métal sur les éléments.

Mais ces solutions sont irréversibles et elles ne doivent être utilisées que si aucune autre technique de revêtement n'est appropriée

Entretien :

Comme dit dans le chapitre précédent pour l'auvent et la marquise, il est nécessaire de prévoir un entretien programmé.

9.9. Conclusion techniques⁴² :

Avant d'intervenir dans une réhabilitation, il faut appréhender la dimension historique du projet, le comprendre, réunir les documents... Le projet de restauration, de restructuration, de transformation de la gare se conçoit avec humilité. Comprendre sa forme, ses matériaux, son emplacement dans la ville, ses transformations successives, c'est offrir aux futurs utilisateurs un équipement cohérent, adapté et de qualité.

Les édifices construits avant la première guerre ou la décennie suivante déploient des architectures et des fastes exceptionnels, oubliés ensuite, voir malmenés et méprisés jusque dans les années 80.

Les différentes études menées dans cette deuxième partie nous montrent que, globalement et malgré un siècle d'existence, la gare est encore en relativement bon état, même si elle présente un manque d'entretien évident. Les travaux de restauration à venir pourront s'appuyer sur des études préalables plus poussées mais devront également tenir compte d'une possible réhabilitation. La sécurisation de l'édifice sera bien sûr la priorité, afin de permettre son utilisation par les voyageurs. Un gros travail de réparation et d'entretien devra être fait au niveau des structures en fer de l'auvent et de la marquise ainsi qu'une restauration des pavillons voyageurs pour amener plus de confort sur les quais. Quelques problèmes d'humidité provenant de la toiture ont été détectés mais tous sont facilement résolubles. Les planchers de la partie droite devront être restaurés ou remplacés, pour permettre une nouvelle occupation des locaux du premier étage. Concernant les maçonneries, un nettoyage pourra être prévu ainsi qu'un rejointoyage pour certaines zones bien déterminées comme les cheminées et les pinacles.

Un entretien régulier permettra de ne pas devoir à nouveau effectuer des interventions lourdes.

⁴² Les travaux entrepris par la SNCB pour la sécurisation et le maintien du bâtiment sont explicités en annexe 14.8

3. Troisième partie.

10. Exemples réalisés de réaffectations

Les exemples illustrés ci-dessous exposent un certain nombre de fonctions pouvant être accueillies dans les gares réaffectées. Le fait qu’aucune de ces gares ne soient classées a ouvert un large champ de possibilités.

<p>Trooz</p> <p>Commerces</p> <p>Poste</p> <p>Syndicat d’initiative</p> <p>Bibliothèque</p>	 <p><i>Figure 65: Gare de Trooz</i></p> <p>En pratique, l’ancien bâtiment vétuste abritera deux commerces aux extrémités du rez-de-chaussée. La poste et un syndicat d’initiative seront également installés dans la partie principale du rez-de-chaussée. Une bibliothèque communale sera logée au premier étage. L’ancienne gare hébergera également un musée de la radio aux premier et deuxième étages, au-dessus d’un des commerces. Au total, ce sont plus de 750.000 euros qui auront dû être investis pour que ce projet voie le jour.</p>	<p>La commune de Trooz rachète la gare à la SNCB Holding pour la somme de 100,000 euros. Les travaux à réaliser seront financés par la Wallonie et les droits de tirage de la Sogepa.</p>
<p>Herve</p> <p>Office du tourisme</p>	 <p><i>Figure 66: Gare de Herve</i></p>	<p>L’ancienne gare de Herve, entièrement restaurée, est devenue le siège de l’office du tourisme et abrite aussi un restaurant, le tout en bordure de Ravel.</p>

<p>Liège Jonfosse</p> <p>Logements pour étudiants</p>	 <p><i>Figure 67: Gare de Liège Jonfosse</i></p>	<p>L'ancienne gare de Liège Jonfosse a été réaffectée en logements collectifs pour étudiants, bénéficiant ainsi de la proximité du centre-ville et des moyens de transport. Le bâtiment a gardé sa valeur patrimoniale malgré l'obligation de respecter des normes acoustiques sévères.</p> <p>Cette nouvelle affectation a permis de redynamiser un quartier sur le déclin.</p>
<p>Eghezée</p> <p>Conservatoire de musique</p>	 <p><i>Figure 68: Gare de Eghezée</i></p>	<p>La gare d'Eghezée abrite aujourd'hui un conservatoire de musique ainsi qu'une bibliothèque, ce qui permet à l'édifice de rester entretenu.</p>
<p>Hombourg</p> <p>Restaurant, Chambres d'hôtes</p>	 <p><i>Figure 69: Gare de Hombourg</i></p>	<p>La gare de Hombourg n'est aujourd'hui plus desservie par une ligne de train. Elle est reconvertie en chambres d'hôtes, salles de banquet à louer et restaurant et bénéficie maintenant de la proximité du Ravel.</p>

<p>Poulseur</p> <p>Epicerie bio</p>	 <p><i>Figure 70: Gare de Poulseur</i></p>	<p>Une épicerie bio a vu le jour dans l'ancienne salle d'attente de la gare de Poulseur. La propriétaire propose également un lieu de rencontre convivial et des ateliers culinaires. Cette activité permet à la gare de participer à nouveau à la vie du village et de la place qui lui fait face.</p>
--	--	---

11. Analyse des données récoltées concernant une possible réaffectation.

11.1. Généralités :

Suite à un sondage mené auprès des habitants, des navetteurs et des administrations, il apparaît que de nombreux projets ont déjà vu le jour pour tenter de revaloriser la gare et d'occuper les somptueux espaces que celle-ci propose, malheureusement, aucune solution n'a été trouvée à ce jour permettant de contenter toutes les parties.

11.2. Avis récoltés auprès des habitants :

Un sondage effectué auprès des habitants et commerçants de la ville, mais surtout des navetteurs et des habitants de l'environnement immédiat de la gare, c'est-à-dire dans un rayon de 800m, nous permet de dégager différentes options de réaffectation. Dans un premier temps, nous proposons un choix entre différentes fonctions présentes dans la plupart des grandes gares et pour lesquelles les utilisateurs montrent le plus d'intérêt tel que :

- Brasserie et petite restauration, restaurant.
- Librairie, kiosque à journaux (un kiosque à journaux était déjà présent dans la gare de 1910).
- Maison du tourisme.
- Crèche, espace pour accueillantes d'enfants.
- Point réparation et location de vélos.
- Salles d'expositions, salles à louer pour des mariages, évènements ...

Nous excluons volontairement la fonction d'habitation à titre principal car cette utilisation demanderait de trop lourdes modifications afin d'intégrer au bâtiment les équipements techniques nécessaires à un minimum de confort. Ensuite nous mettons l'accent sur des fonctions propres à la ville de Binche et ayant déjà fait l'objet de débats préalables, voire même d'une certaine médiatisation :

-Annexe à la bibliothèque communale et principalement bibliothèque pour enfants et zone de lecture.

-Annexe au musée du masque, situé à 1 kilomètre et en manque d'espace d'entreposage.

-Médiathèque communale.

Nous leur demandons de déterminer lesquelles de ces fonctions leurs paraissent les plus appropriées et pourquoi, afin que le choix du programme réponde le mieux aux souhaits des usagers et au respect du lieu. L'étude de mobilité menée en première partie de ce travail permet d'estimer la rentabilité de ces fonctions. Par exemple, une librairie comptant un employé et n'ayant des clients qu'aux heures de pointes serait difficilement rentable. Nous demandons ensuite aux personnes interrogées de nous proposer un aménagement ou une fonction au choix et ne figurant pas parmi les exemples ci-dessus. Voici une liste des exemples les plus fréquemment cités, tous ne sont pas envisageables bien sûr :

-Ouvrir à nouveau les sanitaires car, en effet, les toilettes sont toujours inaccessibles au public et les navetteurs ont pris l'habitude de se rendre à la boulangerie ou au café situés autour du square. (20% des sondés font de cette option une priorité.)

-Créer des zones d'attentes pour les voyageurs dans des sas en verre fermés, comme celles présentes à Bruxelles, pour pouvoir attendre le train au chaud.

-La salle des pas-perdus pourrait être équipée d'affichages publicitaires proposant les diverses activités et curiosités de Binche.

-La démolition de la gare pour agrandir le parking, souvent saturé. (Moins de 3% des personnes sondées, essentiellement les habitants du quartier ou des commerçants)

-Quais en très mauvais état, à refaire et rehausser pour un meilleur confort.

-Réparer les vitraux des pavillons voyageurs pour lutter contre le froid.

Nous nous attardons maintenant sur l'aménagement des abords de la gare en adoptant la même démarche et la plupart des suggestions obtenues corroborent l'étude menée précédemment :

- Chaussées autour du square très endommagées et bordures hautes peu pratiques pour les usagers et surtout les P.M.R.
- Parking souvent saturé qui oblige beaucoup d'automobilistes à pratiquer le parking sauvage dans les alentours.
- Pas de parking vélos et motos (le parking vélos actuel étant impossible d'accès car situé derrière les barrières de protection installées en première phase du chantier).
- Gros travail de restauration à effectuer sur le square E. Derbaix.
- Déplacer les arrêts de bus et de taxis sur le parking afin de libérer la voirie devant la gare.
- Prolonger la ligne 108 du Ravel jusqu'à la gare.

L'ensemble des choix proposés, mis en corrélation avec les études préalables, nous permet de mettre en place un programme de réhabilitation adapté au mieux aux desideratas des usagers et au respect du lieu.

11.3. Projets ayant déjà été proposés⁴³ :

Un projet de médiathèque avait été proposé en 2000, malheureusement, celui-ci nécessitait d'effectuer des modifications aux plafonds de l'aile gauche, alors que le CRMSF jugeait indispensable de les conserver en l'état. On voit sur les images ci-dessous la cage d'ascenseur et la cage d'escalier qui traversent les plafonds. Cette affectation aurait permis d'occuper les deux niveaux de l'aile gauche.

12. Propositions d'interventions.

12.1. Objectifs

Les nouvelles fonctions devront contribuer à la revitalisation du quartier ainsi qu'à l'affirmation du site en tant que pôle multimodal. A ce titre, il devra concentrer et harmoniser l'ensemble des moyens de transport possible ainsi qu'un ensemble de services utiles ou encore permettant sa rentabilité et une partie du financement de son entretien. Le système couramment utilisé est appelé la «concession », c'est-à-dire un espace mis en location afin de générer des bénéfices. Les études décrites précédemment permettront de ne pas multiplier des fonction déjà présentes aux alentours du site. Un second enjeu sera de créer un lien entre le centre historique de la ville et le quartier de la gare par un réaménagement des rues de Robiano et Giles Binchois. Une

⁴³ Des photos des plans fournis par le CRMSF sont disponibles en annexe 14.7

liaison entre les différentes lignes Ravel en passant par le centre-ville et la gare sera également proposée.

Ces aménagements ont aussi pour but d'attirer les touristes en dehors de la période du carnaval et de leur permettre de découvrir, à travers un circuit aménagé à travers la ville, toutes les merveilles que celle-ci propose et dont la gare fait partie.

12.2. Recherche programmatique

En nous basant sur le travail préalablement effectué, il apparaît que certaines fonctions en particulier peuvent être adaptées à la gare de Binche.

-L'affectation d'une partie des locaux en annexe au musée du masque ainsi qu'en bibliothèque pour enfant est un projet souvent plébiscité.

-Une crèche serait un complément très apprécié car la demande est forte et les établissements de ce type sont souvent saturés. De plus, la situation est idéale pour pouvoir déposer les enfants en allant travailler et les récupérer le soir. La gare de Liège Guillemins, notamment, est pourvue d'une crèche pour le personnel de la SNCB.

-L'ASBL Royal caméra conserverait un local au rez-de-chaussée et profiterait d'un espace aménagé à l'étage pour la projection.

-Le club de pétanque disposerait également d'un local dans l'aile droite.

-Une brasserie petite restauration attirerait une clientèle durant les temps de midi et en fin de journée. Cela amènerait un peu de vie durant les longues heures creuses.

-La possibilité de proposer une location de chambres d'hôtes pourrait aller de pair avec la fonction de brasserie comme cela est souvent le cas dans d'autres gares.

-La proximité du Ravel est propice à la mise en place d'un point de location de vélo qui pourrait également faire office d'info tourisme proposant les divers lieux à visiter pour les voyageurs venus en train ou en vélo.

-Enfin, la location de salles, dont la salle des pas-perdus, en tant qu'espaces d'exposition amènerait un nouveau public dans ce lieu d'exception.

12.3. Interventions générales

Nous traiterons ici des interventions à réaliser en matière d'isolation des parois et d'accessibilité et d'équipements techniques. Les solutions adoptées devront tenir compte de différents critères

comme la valeur patrimoniale des éléments d'architecture, le montant de l'investissement et la rentabilité par rapport au budget investi.

Isolation :

L'isolation des murs est une étape délicate. En effet, la seule solution possible est une isolation par l'intérieur, la réalisation d'une sorte de boîte dans la boîte qui sera mise en œuvre uniquement dans les locaux destinés à une occupation constante. Les murs de la salle des pas-perdus ne seront donc pas isolés, ce qui permettra de garder les décors apparents.

En ce qui concerne les sols en marbres et en carrelages, les déperditions étant minimales par rapport au budget à investir, l'isolation de ceux-ci ne sera pas envisagée. La toiture peut être isolée en insérant une épaisseur d'isolant de 15 à 20 centimètres entre les fermes et en conservant un volume utile d'une hauteur approximative d'un étage. La charpente ne sera plus visible mais cela permettra de réduire les coûts en chauffage.

Pour les ouvertures, plusieurs options sont possibles comme la pose d'un survitrage sur le châssis existant, comme cela a déjà été réalisé dans les guichets actuels, la pose d'un deuxième châssis à l'intérieur du bâtiment ou le remplacement des châssis existants par de nouveaux plus performants au point de vue isolation. Cette dernière option ne sera pas retenue ici car nous prendrons le parti de conserver les anciens châssis, permettant ainsi la réversibilité de l'intervention et surtout un coût réduit étant donné la difficulté de la réalisation. Les portes quant à elles seront laissées telles quelles.

Les vitraux de la salle des pas-perdus seront doublés par un survitrage d'une seule pièce, afin de conserver la lisibilité de l'ensemble.

Accessibilité :

Les escaliers existants dans la partie droite n'ont pas la dimension nécessaire pour un accès public et devront donc être remplacés. Quant à la partie gauche, il n'existe aucune circulation verticale à l'heure actuelle. Il faut donc choisir avec soin l'emplacement de celle-ci qui devra en outre, pour accueillir des locaux publics, être accompagnée d'un ascenseur ou d'un monte-charge. Nous choisissons de placer cette circulation à l'emplacement de l'ancien kiosque à journaux, ce qui permettra de ne pas toucher aux plafonds en bois des salles d'attente première, deuxième et troisième classe. Il nous faudra malgré tout sacrifier l'une des voutes du hall.

Services SNCB :

Les guichets resteront à leur emplacement d'origine, dans un souci de continuité historique. Ce local est obligatoirement isolé du reste du bâtiment car seuls les guichetiers ont le droit d'y pénétrer⁴⁴. La salle des pas-perdus se verra dotée d'une ou plusieurs alcôves en verre, permettant de fournir aux usagers des espaces chauffés et moins bruyants, tout en gardant la possibilité d'une circulation périphérique pour disposer d'un espace d'exposition temporaire. Un local restera disponible pour le personnel d'entretien et servira à entreposer le matériel de nettoyage et de déneigement.

12.4. Scénaris

Les plans et coupes annexés ci-après permettent de situer les différentes fonctions et d'illustrer les solutions adoptées en matière d'isolation et de circulation verticales. Le regroupement de toutes ces fonctions en un seul lieu devra permettre à la gare de retrouver un peu de vie et une certaine activité aux heures creuses.

Il ne s'agit ici que de schémas et esquisses, la réhabilitation devra se baser sur des relevés et des plans plus précis.

⁴⁴ Règlement interne à la SNCB visant à empêcher toute personne étrangère au service d'avoir accès au coffre contenant l'argent.

Vue d'ensemble Rez-de-chaussée

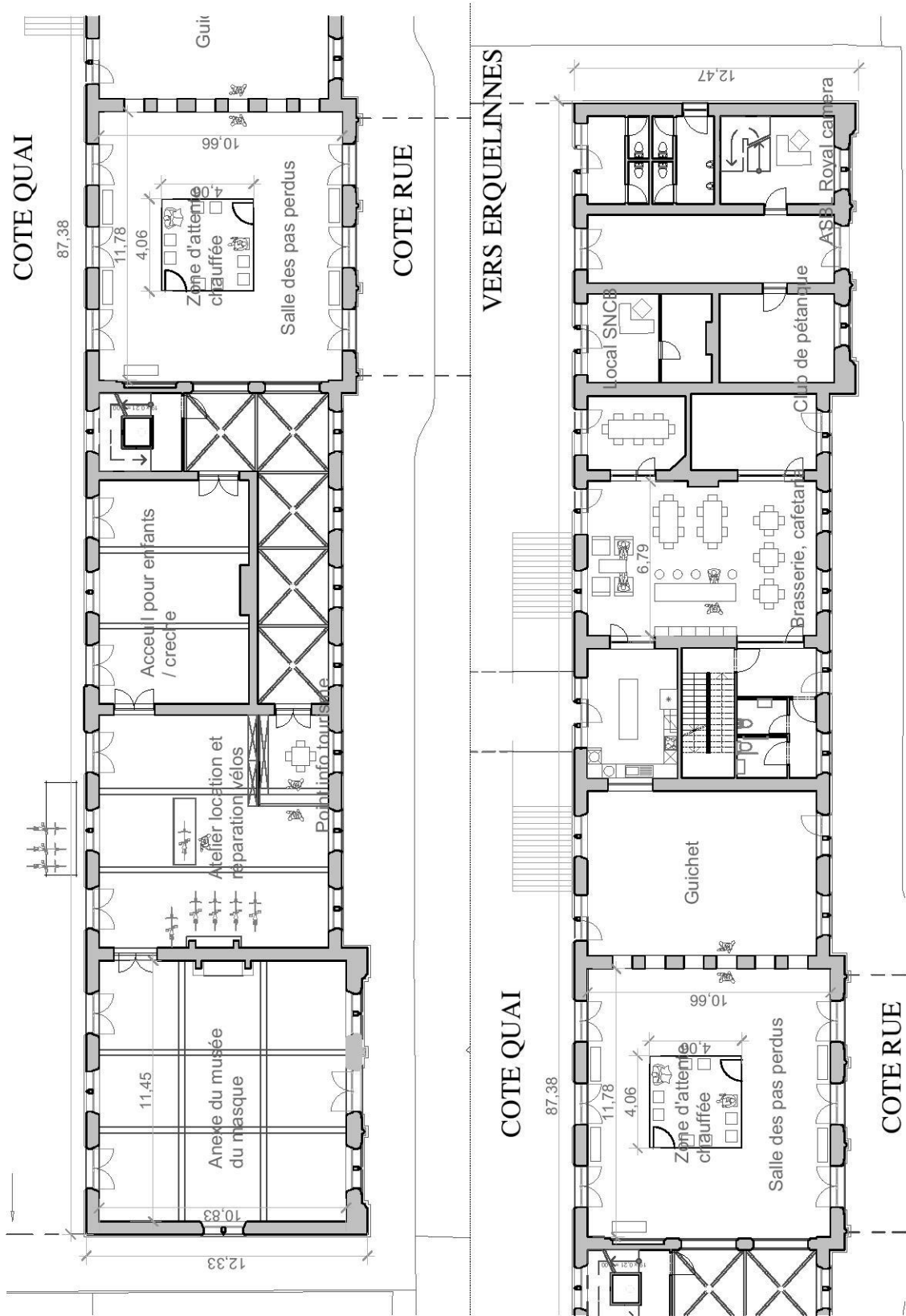


Figure 71: Implantation RDC

Vue d'ensemble Premier étage

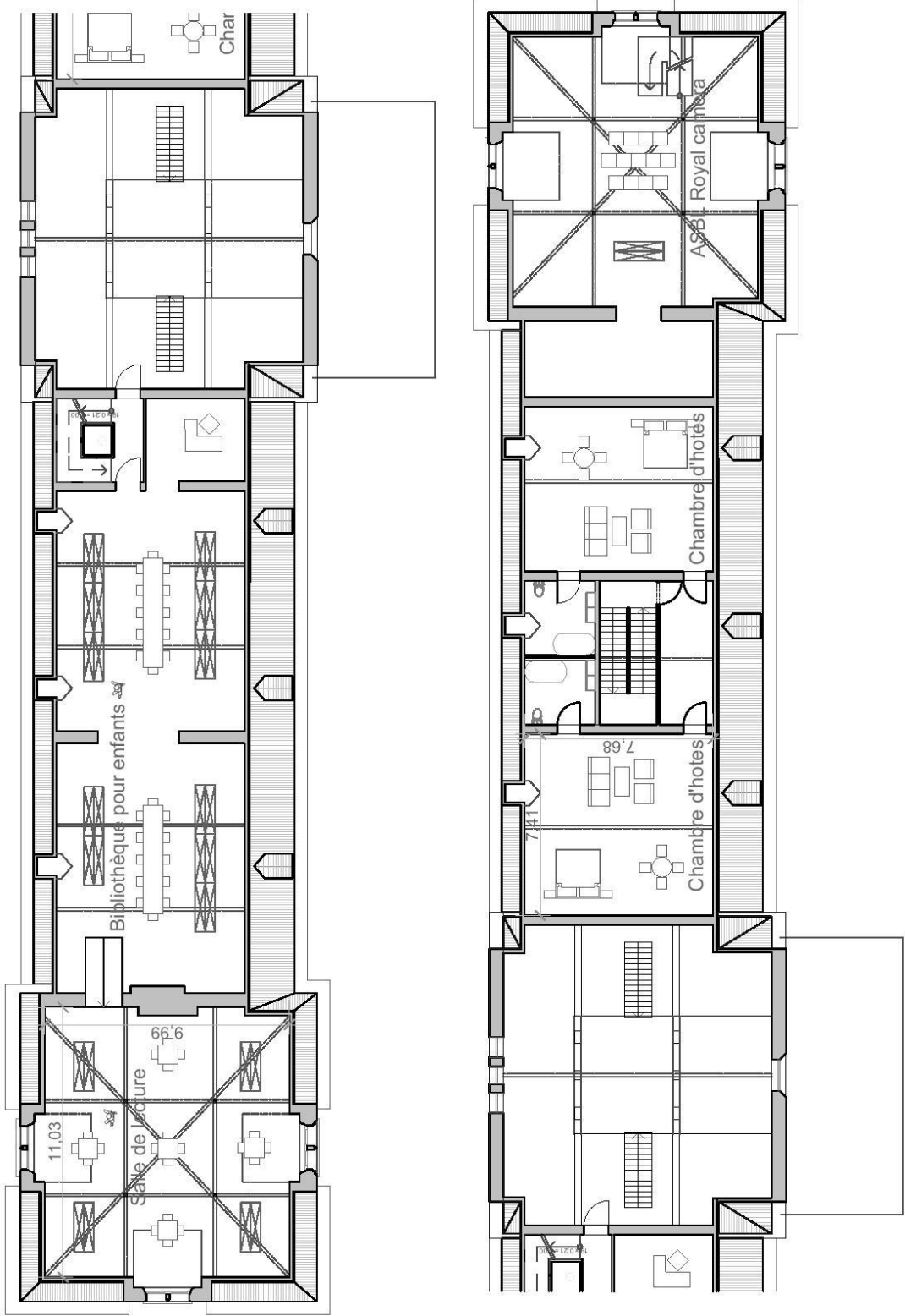


Figure 72: Implantation 1er étage

Brasserie

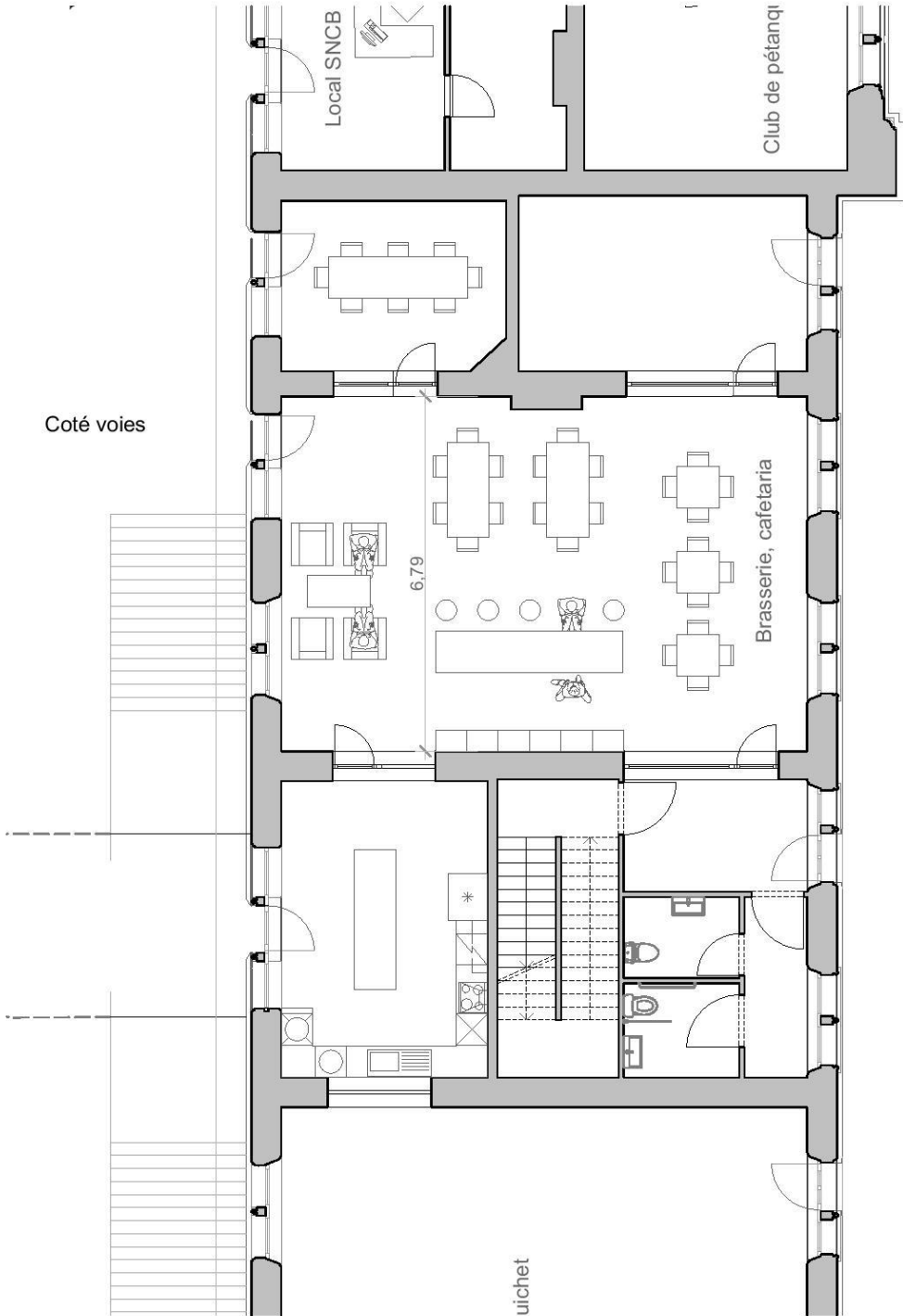


Figure 73: Plans de la brasserie

Chambres d'hôtes

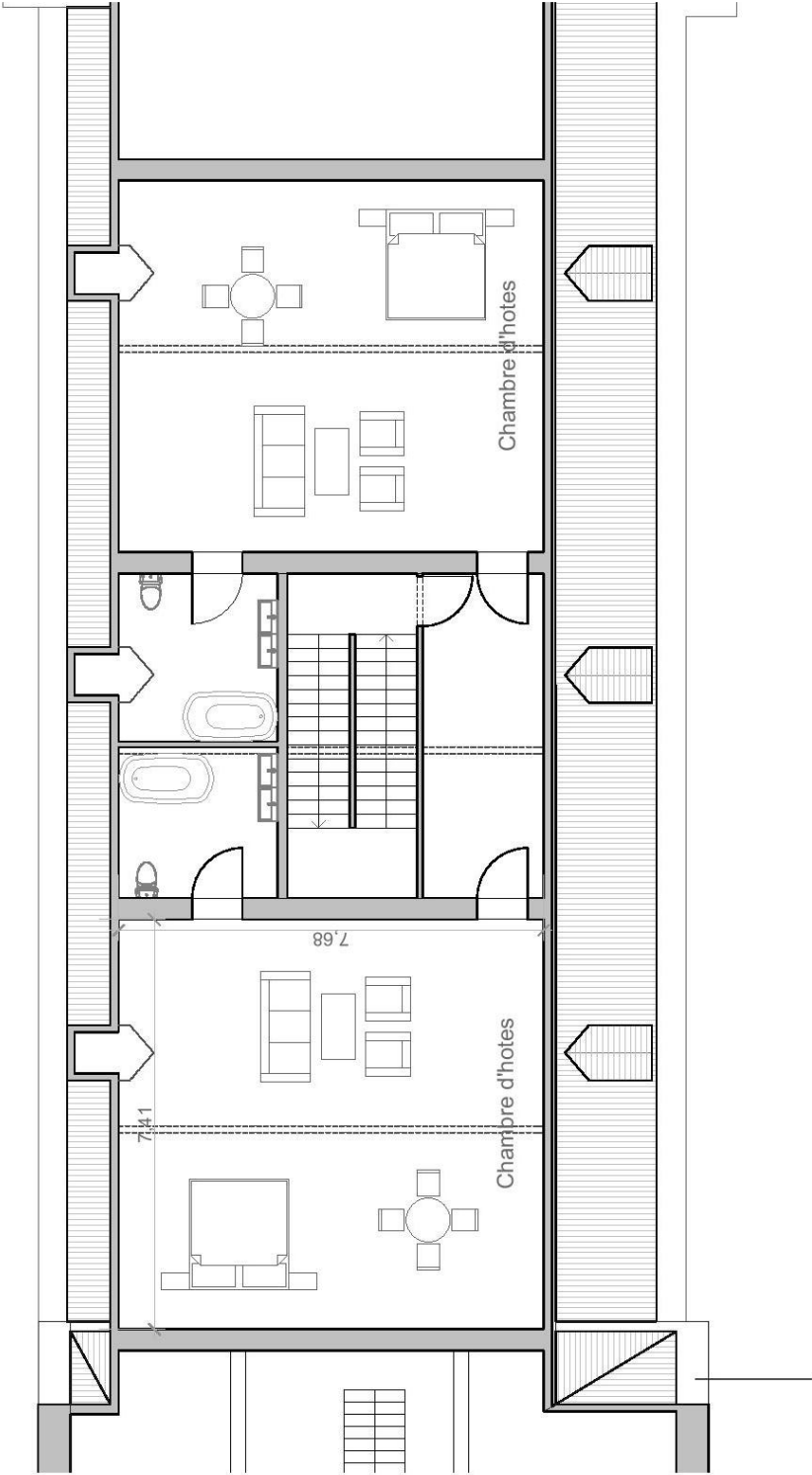


Figure 74: Plans des chambres d'hôtes

Location vélos - Info tourisme - Crèche

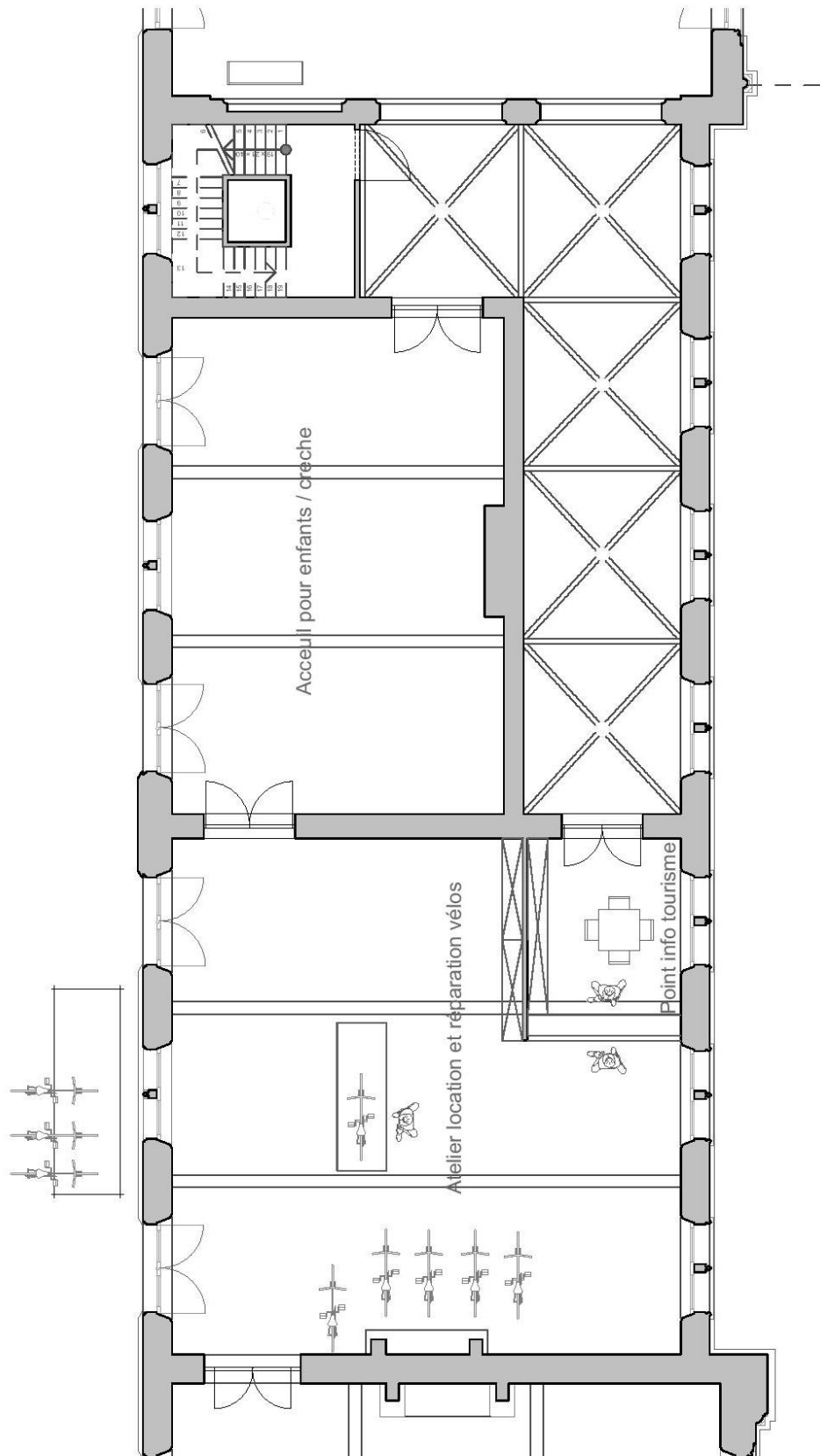


Figure 75: Plans salle de réparation vélos et info-tourisme

Bibliothèque pour enfants

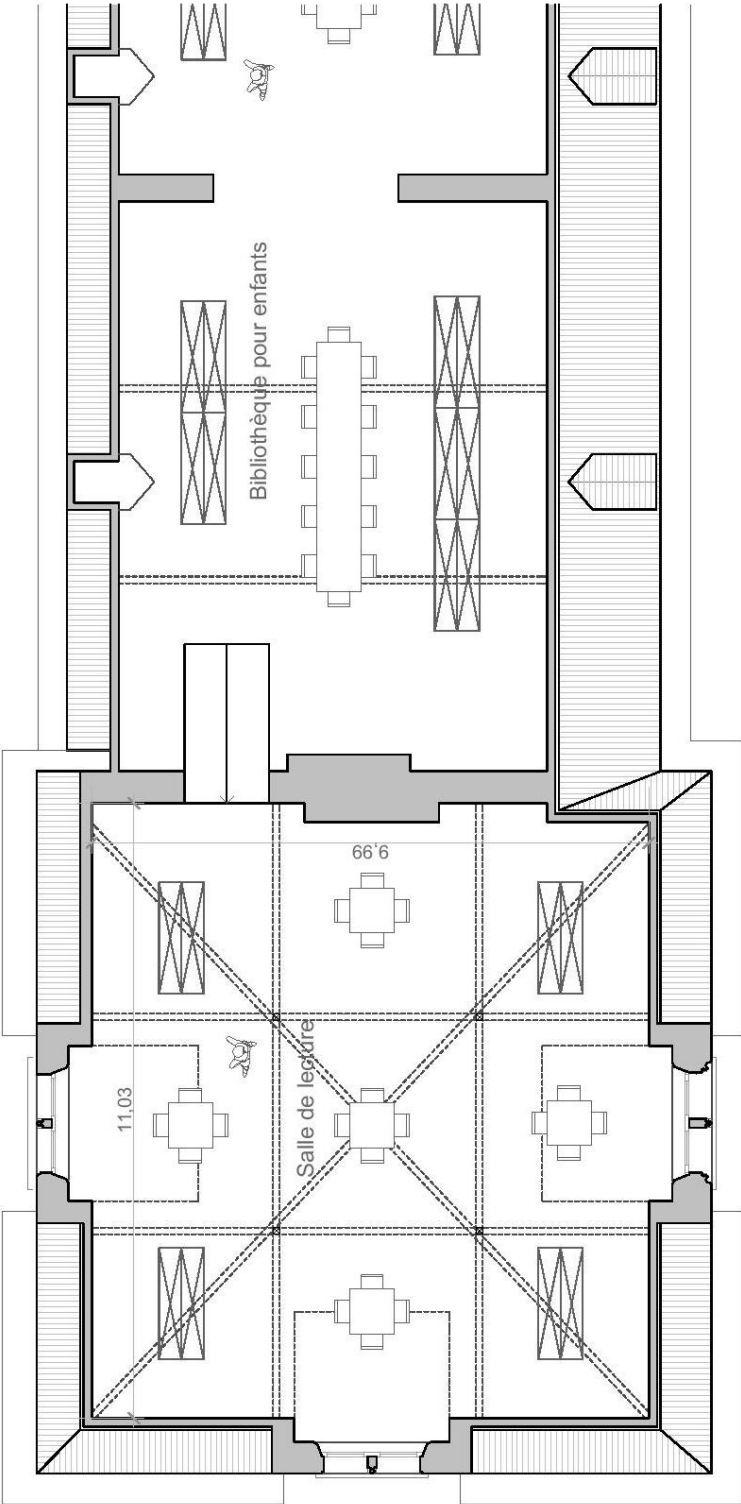


Figure 76: Plans bibliothèque pour enfants

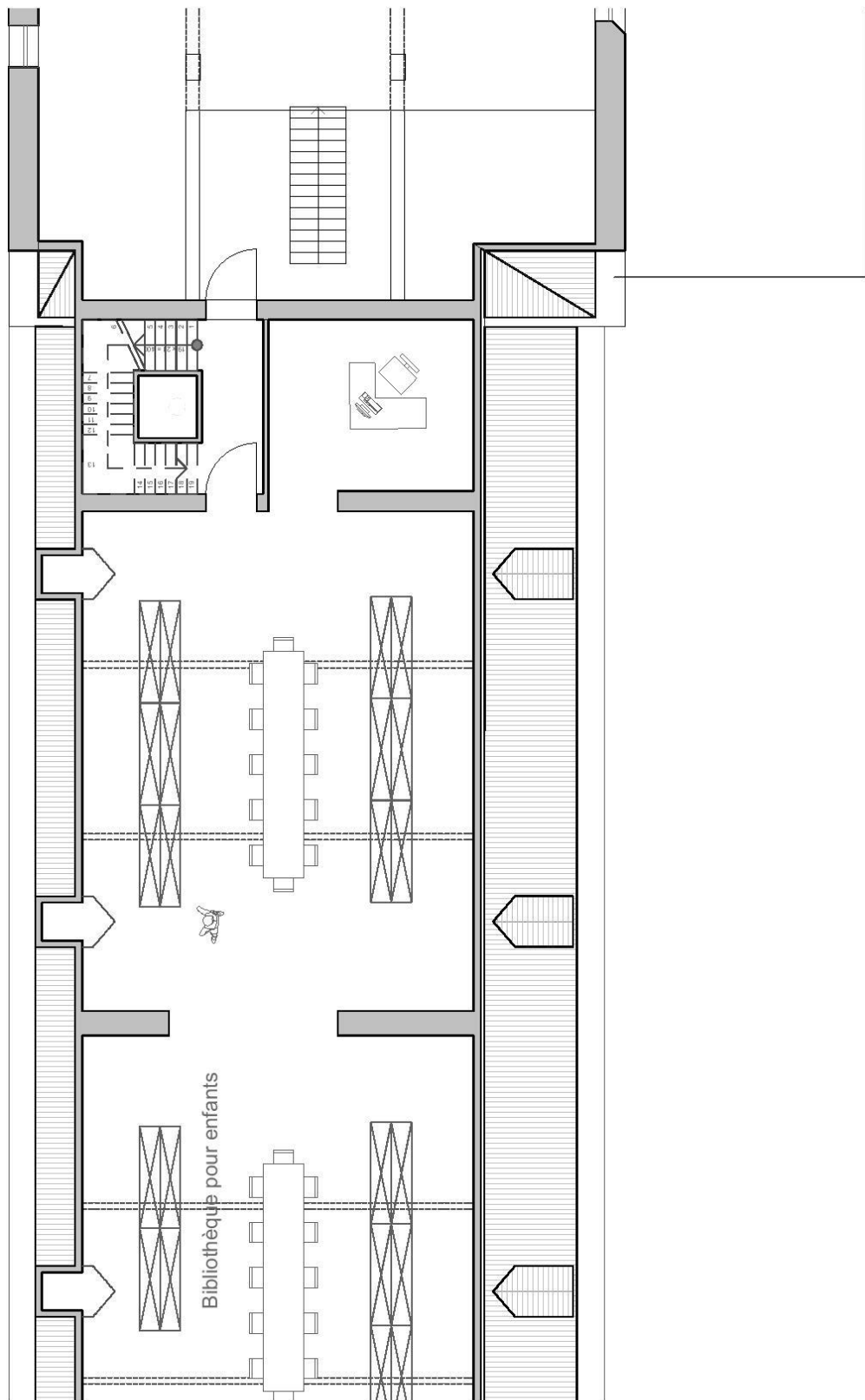


Figure 77: Plans bibliothèque pour enfants

Salle des pas perdus

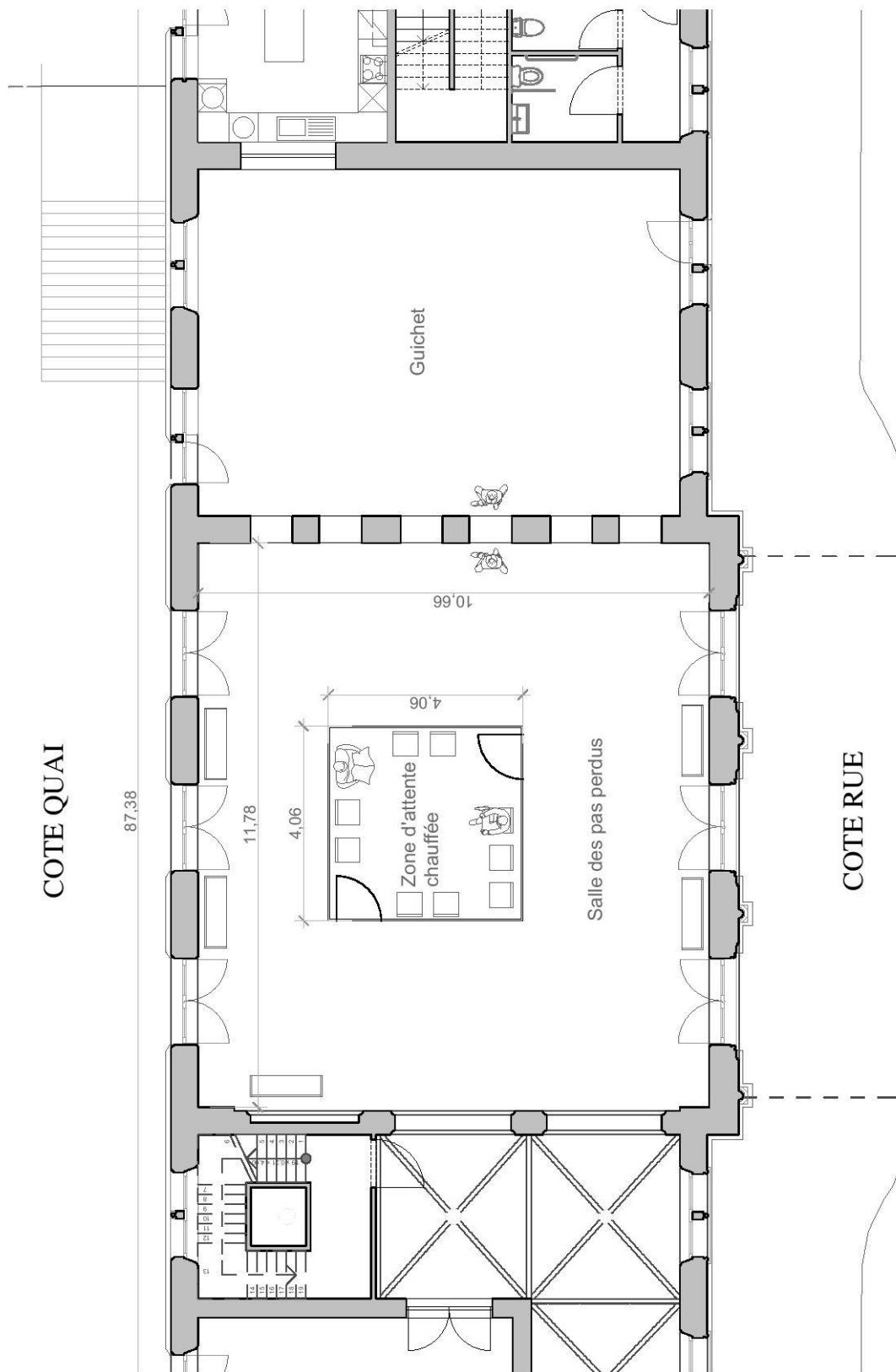


Figure 78: Plans salle des pas perdus

Coupes

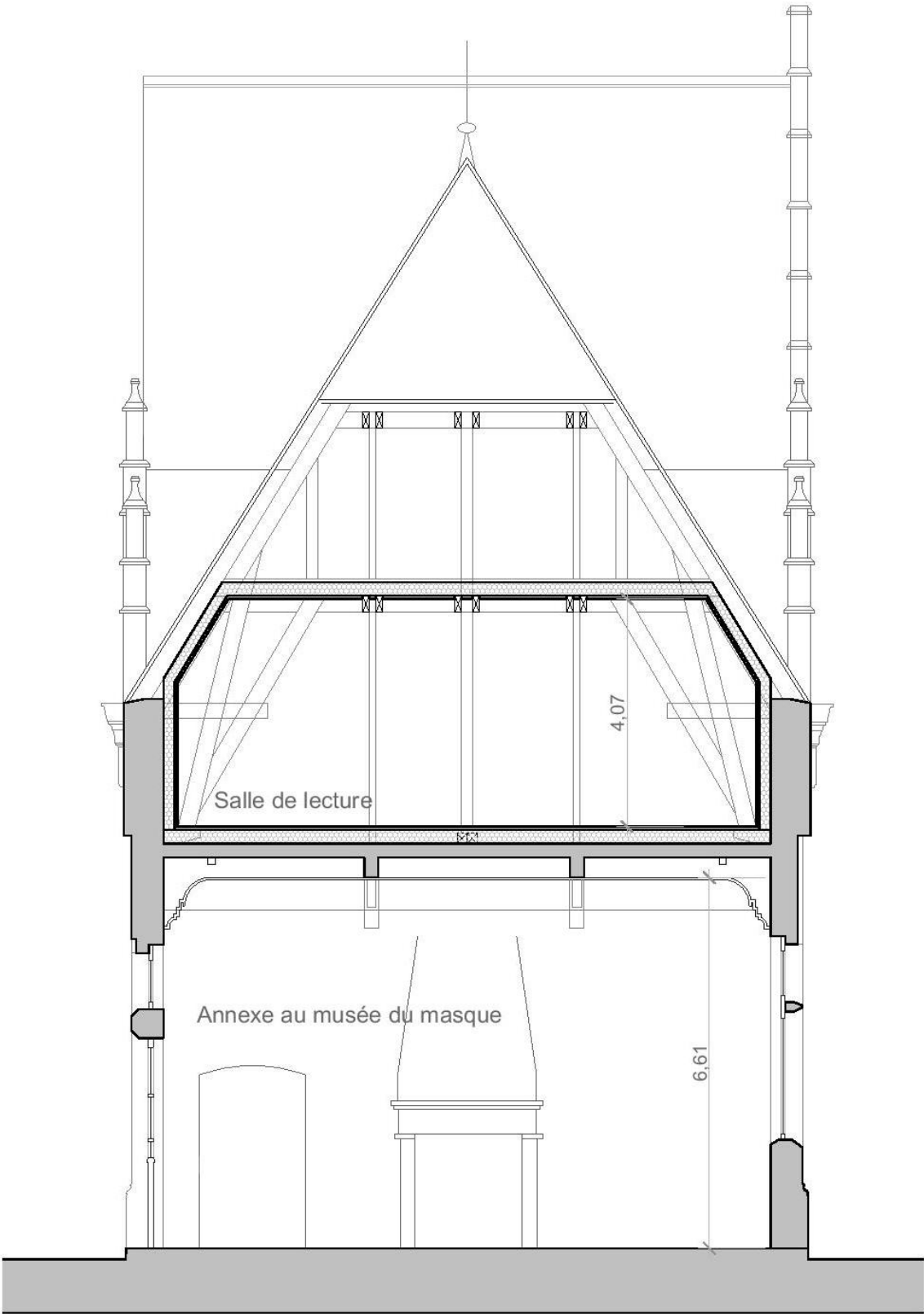


Figure 79: Coupe de détail

Principe d'isolation de l'étage de la partie gauche pour éviter de perdre le cachet des plafonds et diminuer le coût en matière de chauffage.



Figure 80: Coupe de détail

12.5. Interventions sur les abords.

12.5.1. Aménagement des voiries

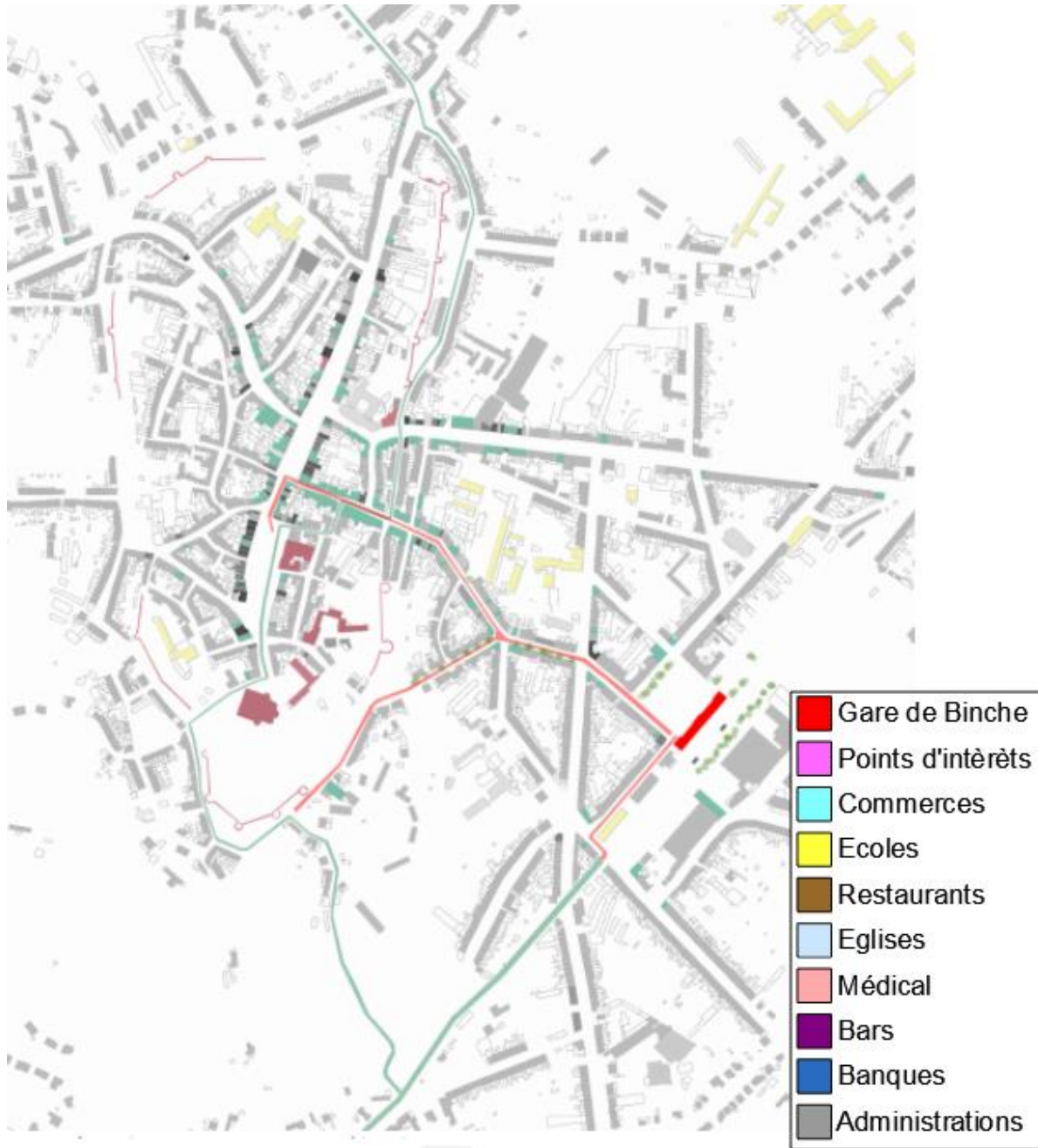


Figure 81: Carte représentant les aménagements des voiries

12.5.2. Aménagement des parkings

Le futur aménagement devra permettre d'accueillir une zone de stationnement pour les taxis ainsi que les arrêt de bus. Un zone de stationnement *Park and ride*⁴⁵ sera mise à disposition au

⁴⁵ Zone de stationnement temporaire pour les personnes venant déposer un voyageur. Ces zones sont souvent mises à disposition le plus près possible des entrées de gares.

plus près de la gare ainsi que les emplacements pour P.M.R. Une possibilité serait de créer un parking à 2 étages ouverts et semi enterré, semblable à celui du Sart Tilman (Fig 82) et de placer les arrêts de bus en périphérie de celui-ci. Les taxis disposeraient quant à eux d'une zone de stationnement adjacente à celle du Park and ride.



Figure 82: Parking double étage du site de l'ULG au Sart Tilman.

La gare propose actuellement des parkings vélos situés sur les quais, bien que pour une meilleure utilisation ceux-ci pourraient être déplacés sur le côté de la gare dans un abri couvert. Un emplacement moto et scooter pourrait également être utile.

13. Conclusion.

A travers ce mémoire, nous avons approché l'histoire du chemin de fer en Belgique et aussi l'histoire de la ville de Binche, dont nous avons retracé l'évolution jusqu'à la construction de la gare actuelle et le développement de son quartier. Nous y avons redécouvert un passé historique, industriel et humain très riche.

L'étude architecturale nous a permis de mieux connaître le bâtiment, ses espaces, ses décors, mais aussi ses points négatifs dont il faudra tenir compte lors de la phase de réhabilitation.

Ces études ont permis de se rendre compte du potentiel que recèle encore cette gare et ont amené à la conception d'un projet visant à réinvestir les lieux et permettant la sauvegarde et la transmission de ce patrimoine.

Les gares ont profondément évolué en un siècle et demi et sont aujourd'hui devenues des lieux de vie. Monument dans la ville à la fin du 19ème début du 20ème siècle, la gare propose alors de multiples services: hôtels, restaurants, boutiques, ...

Après la seconde guerre mondiale, elle perd peu à peu ses fonctions et les nouvelles constructions se limitent au transbordement des voyageurs de la rue au train et inversement.

C'est à partir des années quatre-vingt que la gare va se réinventer, se transformer pour devenir l'articulation urbaine autour de laquelle se connectent les autres modes de transports. On lui associe à nouveau une série de fonctions, qui en font un point stratégique pour la localité.

A l'aube des grands changements dans le domaine de la mobilité, il est temps de repenser ce mode de transport de masse et, avec lui, son environnement direct et son rapport à la ville. La gare redevient un repère dans le paysage urbain, un symbole d'économie florissante.

Les gares sont devenues essentielles dans le développement des villes durables et intelligentes.

Il nous a semblé utile d'opérer un retour vers le passé et de montrer que des gares comme celle de Binche sont un patrimoine à sauvegarder, à entretenir et à réhabiliter. Cet édifice doit être transmis aux générations futures, grâce à une réhabilitation qui tient compte de l'esprit du lieu et de fonctions nouvelles

Les nombreux espaces disponibles peuvent accueillir tous types de fonctions permettant à la gare d'affirmer son statut de pôle économique et multimodal, de se transformer et de retrouver sa fonction première : un espace public où se développe une vie en société et où se créent les relations entre les citoyens.

Le projet proposé ne modifie pas la structure du lieu et conserve ses décors, tout en redonnant une véritable activité à la gare.

En tant qu'employé au service bâtiment des Chemins de fer Belges, je suis conscient des difficultés rencontrées lors de l'élaboration de ce type de projet. J'ai moi-même rencontré de nombreux obstacles rien que pour réunir les documents éparpillés à travers nos services. Mes deux années de master en option patrimoine m'ont permis de constater que la réhabilitation d'un édifice classé est délicate.

Le projet devra faire face à des contraintes parfois importantes et en même temps se prémunir contre les dérives dues à l'ignorance, ou au manque de respect, qui ont amené à défigurer certaines gares jusqu'à ce qu'elles ne présentent plus aucun aspect patrimonial.

Malgré cela, je reste convaincu que la réhabilitation ou la réaffectation des anciennes gares est le meilleur moyen de sauvegarder ce patrimoine.

14. Annexes :

14.1. Le personnage d'E. Derbaix.



Figure 83: Photo de E. Derbaix

Eugène Derbaix fut maire de la ville de Binche durant 36 années consécutives, de 1885 à 1921. La ville lui doit notamment l'édification de l'Hôtel des postes, l'école communale des filles, la justice de Paix, la gare et son quartier, ainsi que la restauration de nombreux édifices communaux.

Il ordonna également la démolition des taudis et la construction des premières habitations sociales de la ville de Binche.

14.2. L'architecte Pierre Langerock.

Pierre François Clément Isidore Langerock, né à Gand le 19 septembre 1859, décédé à Louvain le 14 septembre 1923.

Diplômé en 1881 de l'école Saint Luc de Gand, il commence comme stagiaire dans le bureau d'architecture de Joris Helleputte, à Louvain, où il prendra en charge certains projets avant de diriger son propre bureau.

Il dessinera les plans de nombreuses maisons bourgeoises, châteaux, édifices publics et religieux. Il sera également chargé de la restauration de l'hôtel de ville de Binche (1896-1899), la collégiale Saint Ursmer à Binche (à partir de 1898) et l'église Saint-Quentin à Louvain (1923-1924).

Il publiera entre 1881 et 1888 une étude sur les constructions monumentales flamandes intitulée *Oude Bouwerken in Vlaanderen* (Anciennes constructions en Flandre).

Tout comme d'autres architectes, il s'occupera également de l'aménagement intérieur de ses réalisations et en créera le mobilier. Une activité qu'il poursuivra durant la première guerre mondiale où il se consacrera à la fabrication de meubles sous le label *La Belgica*.

Fervent adepte du style néo-gothique et plus particulièrement du néo-gothique brabançon, il défendra dans ses réalisations et restaurations, l'unité de style mais y intégrera malgré tout des éléments modernes : nouveaux matériaux, nouvelles méthodes de production et techniques de construction.

14.3. Description architecturale⁴⁶

Pavillon central

L'accès aux guichets se fait via trois ouvertures réalisées dans le pavillon central. L'encadrement de ces ouvertures est réalisé en pierre calcaire et forme un arc surbaissé. La porte et l'imposte sont séparées par un linteau droit. Les deux vantaux de la porte sont en menuiserie, avec une partie pleine et une vitrée. Le linteau, engagé et réalisé d'une pièce, comporte une accolade déprimée. Il constitue le seuil de l'imposte. Ce dernier est constitué de deux fenêtres dormantes en vitrail avec, à l'intérieur de son arc surbaissé, un dessin trilobé. Les moulures à listel des piédroits chaînés démarrent sur une base prismatique engagée et se prolongent sur l'ensemble de l'arc. Celles du soubassement viennent également se joindre dans le dessin de l'arc. Ces portes sont surmontées d'un cordon-larmier en doucine, à partir duquel le pignon à gradins se développe. On retrouve deux tourelles d'angle de base octogonale aux premiers gradins. Le pignon est percé par deux ouvertures de type « meurtrière » ainsi que par un oculus où se trouve une horloge. La couverture des gradins à la forme de tablettes plates engagées dans la maçonnerie par un bout (à deux niveaux, elles deviennent un cordon). Les trois autres côtés offrent des pentes « en dos d'âne ». A certains niveaux également, les gradins sont interrompus par des espèces de pinacles présentés d'angle, « en saillie sur le nu du mur, en forme d'un petit musoir porté sur encorbellement ».

Des rinceaux sont installés tous les deux niveaux de gradins. Le sommet du pignon est également constitué d'une sorte de pinacle octogonal, ressortant par rapport au nu du mur. Il comportait jusqu'en 1965 un lion, aujourd'hui enlevé dont seule subsiste sa base, fortement moulurée. Deux baies en tiers-point ornées de vitraux colorés démarrent elles-aussi au niveau du premier cordon-larmier. L'encadrement des ouvertures est également en pierre calcaire bleue. Quatre meneaux montants divisent chaque baie et s'élèvent jusqu'à la naissance du grand cintre, dit majeur. Le reste du tympan se garnit de rosaces et d'accolades flamboyantes, tangentes entre elles et à l'intrados de l'arc. De part et d'autre, deux blasons se distinguent. Un

⁴⁶ Cette description est fortement inspirée d'un mémoire de fin d'étude écrit par Mlle Florence Miotto, pour l'obtention d'un master complémentaire en patrimoine, cette description a été corrigée avec l'aide de Mme Duperroy

deuxième cordon en larmier se développe sur l'extrados des arcs pour se rejoindre au niveau des moulurations de l'horloge. Un blason entouré de deux lions est enserré par ces « cordons » verticaux. Quant à l'horloge, elle se trouve dans un encadrement carré et fortement ébrasé, surmonté par un trilobe, où se situe à nouveau un blason. La naissance du trilobe est marquée par un troisième cordon, suivant également les courbes et se terminant en fleuron en léger relief. L'entrée est couverte par une marquise en fer forgé à un seul versant, accroché en-dessous du premier cordon. Il est composé d'un comble (partie supérieure) vitrée, orné d'un lambrequin en fin et de gouttières sur ces bords. L'ensemble est maintenu par des consoles reposant sur les chapiteaux de colonnes engagées. Ces dernières ressortent par rapport au nu du mur et du soubassement. Le chapiteau alterne des abaqes polygonaux, une corbeille pseudo-cônique, des creux et des tores ; le fût est lisse mais composé de plusieurs pièces et enfin, la base développe des tores, des creux et des plinthes polygonales. Les éléments « triangulaires » permettent le porte-à-faux de la marquise: ils sont constitués de poutres en I et de nombreux cercles au centre, les plus grands comportant des blasons. Seuls les deux extérieurs sont composés de simples barres verticales avec du plastique translucide.



Figure 84: Entrée de la gare coté Square E. Derbaix



Figure 85: Porte de la gare coté Square E. Derbaix

Extrémités

Les pavillons des extrémités comportent trois ouvertures dont une permet l'accès aux pièces intérieures. Les moulures de la porte démarrent sur une base prismatique engagée et se prolongent dans le linteau droit, formant ainsi un arc surbaissé. Les vantaux sont en bois, composés d'une partie vitrée et une pleine. Le linteau, engagé et réalisé d'une pièce, est surmonté d'une imposte (Fig. 85). Sa partie inférieure est percée de deux baies tandis que la supérieure se dessine sous forme de trilobe. A l'intérieur, on retrouve à nouveau des demi-rosaces, des accolades de type flamboyant et un blason dans le trèfle à quatre-feuilles. Les deux autres ouvertures se situent de part et d'autre de la porte, au-dessus du soubassement. Elles sont à croisées : la baie est divisée en quatre parties par une traverse horizontale et un montant vertical (meneau) ; le jour supérieur rentre environ 3 fois dans la hauteur totale ; la traverse est d'une pièce et engagée dans les piédroits tandis que le montant est interrompu.

Les moulures des piédroits et du meneau débutent elles-aussi sur une base prismatique; les différentes parties sont ensuite moulurées de manière à se relier entre elles. La partie supérieure de ces baies reprend le même dessin trilobé que celui de l'imposte. L'ensemble est en retrait par rapport à la façade du pignon, faisant penser à de grandes arcatures. Ces ouvertures sont bordées par des colonnes engagées sur lesquelles repose le départ des moulures des trilobes (via l'intermédiaire de chapiteaux), l'ensemble étant en pierre calcaire. Dans le prolongement de ces colonnes, quatre rinceaux sont ancrés. Le tout est surmonté d'une imposante corniche en pierre : la tablette sculptée d'accolades est soutenue par des modillons, supportant un deuxième étage de modillons et la gouttière en bois. Une lucarne en pierre est mise en œuvre dans l'axe d'entrée. Dans l'ouvrage de Cloquet⁴⁷, ce type de lucarne est dit « brabançon ». Elle rappelle le pignon du pavillon central : on y retrouve les gradins, les 'pinacles' sortants, les cordons, les rinceaux,



Figure 86: Photo du pavillon droit



Figure 87: Photo de la porte du pavillon droit

⁴⁷ CLOQUET, L. (1898). *Traité d'Architecture - murs, voûtes et arcades* (Vol. I). Liège: Librairie polytechnique Bacdry et Co., p.193

etc. Une baie à meneaux est percée au centre, surmontée d'un trilobe.

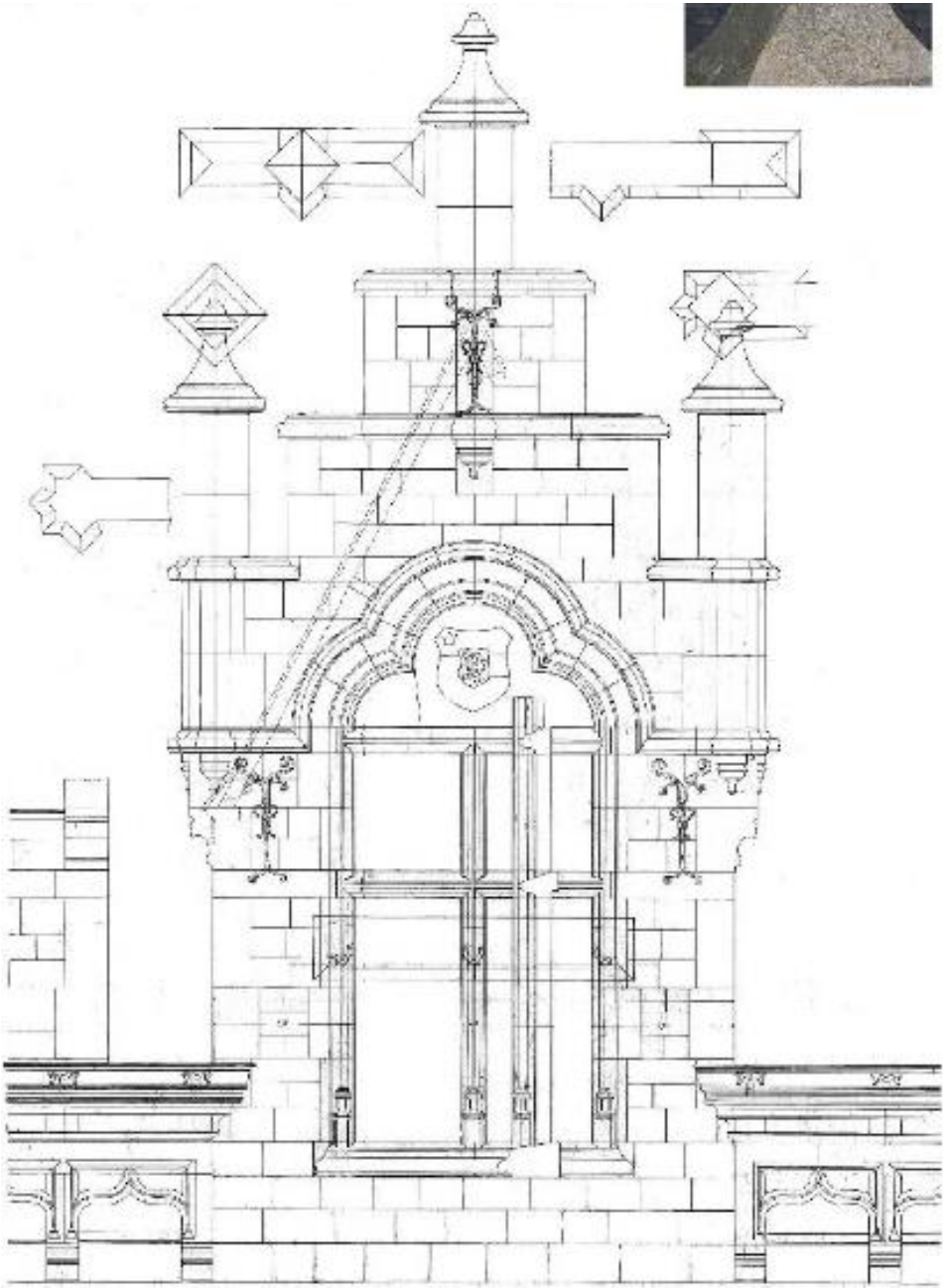


Figure 88: Plans de détail des baies à meneaux

Ailes



Figure 89: Photo d'une inscription au-dessus de la porte de services de télégraphes



Figure 90: Photo d'une baie à meneaux

Elles sont respectivement percées de baies à croisées, situées au-dessus du soubassement. Dans le cas de l'aile droite, des portes permettaient l'accès à des fonctions spécifiques : urinoirs, perceur-télégraphe et télégraphe-téléphone. Il est encore possible de lire ces écritures (dans les deux langues) gravées et dorées sur les tablettes situées au-dessus de ces portes. Une accolade termine le décor de ces tablettes (Fig. 89). Les piédroits sont chaînés en harpe avec de la pierre calcaire. Les moulures de ces derniers ainsi que celles du meneau démarrent sur des bases prismatiques et se développent sur l'ensemble de la baie. Au niveau de l'imposte, le jour est surmonté d'une tablette avec accolade. Un arc de décharge en pierre est mise en place au-dessus de la baie. Entre chaque fenêtre, un rinceau est ancré. Comme pour les extrémités, l'ensemble est surmonté par une imposante corniche en pierre, supportant la gouttière. Des lucarnes à galbes animent la toiture. Elles sont surmontées d'un épi, comme prolongement du poinçon et habillé de plomb; des chatières sont également présentes à un niveau supérieur. Quatre souches de cheminées ressortent de l'ensemble. Leur tuyau est décoré de deux bandeaux, rappelant les tablettes des gradins.

Façades arrière



Figure 91: Photo de la façade arrière

Elles sont faites en briques avec un soubassement en pierre calcaire. La jonction façade principale en pierre – brique se fait via un chaînage d’angle harpé en pierre calcaire. La pierre de Bray est utilisée pour les bandeaux horizontaux, prolongeant le dessin des baies (au niveau du seuil, traverse et linteau). Ces baies sont réalisées avec moins de détails que celles de la façade principale. On retrouve à nouveau les seuils, les piédroits, les impostes et les linteaux en pierre calcaire. Un arc de décharge en brique surmonte le linteau. Leurs moulurations sont plus discrètes. Une accolade est néanmoins présente dans le linteau de toutes les portes. Ces portes sont de deux tailles différentes, celles donnant accès aux pavillons sont plus imposantes. La façade du pavillon central reprend les mêmes baies en tiers-point avec, comme distinction, trois fines ouvertures les surmontant. Le pignon en gradins a moins de pinacles et de fioritures que son homonyme. Quant aux extrémités, les lucarnes sont bien présentes mais le dessin d’une accolade remplace celui du trilobe. Une inscription « Binche » en doré se retrouve juste en-dessous de cette baie. Les façades septentrionale et méridionale comportent également des rinceaux à ce niveau. La même corniche en pierre ceinture le pourtour du bâtiment.

Auvent arrière

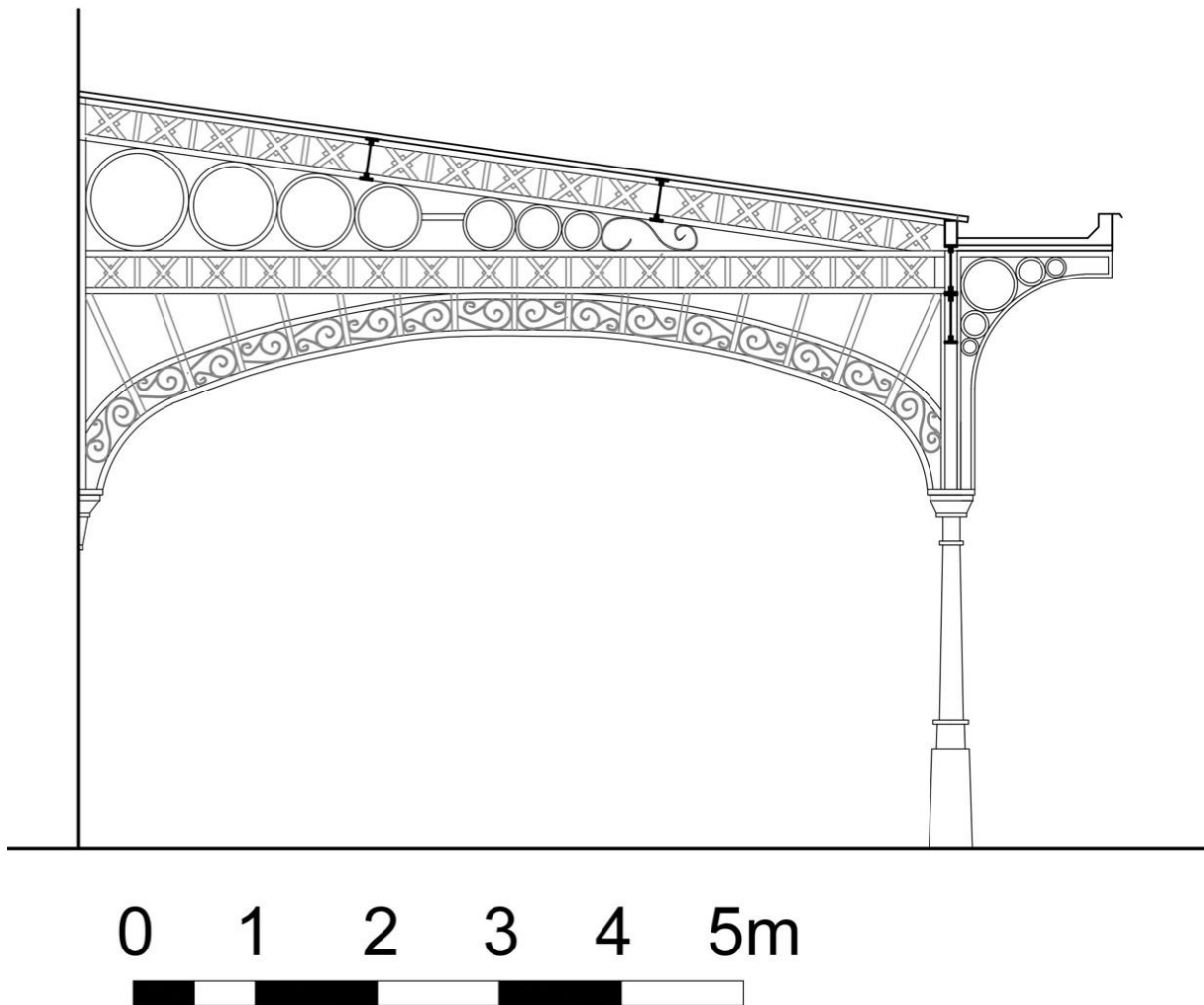


Figure 92: Plans de détail de l'auvent en façade arrière

Accroché à cette façade méridionale, l'auvent en fer et en fonte trône. La structure varie par rapport à l'auvent ; les dimensions sont ici plus importantes. On retrouve à nouveau le comble vitré et les poutres-treillis (formant un triangle) mais l'ensemble repose sur des arcs de même composition. L'arc prend naissance sur un corbeau en pierre de la façade et se termine sur un poteau en fonte. Cette structure portante est répétée tous les 12.5 mètres, comptant ainsi au total huit poteaux. Entre ces derniers, des poutres-treillis intermédiaires de même que des arcs placés en bout de marquise relient l'ensemble. Les arcs reliant les poteaux sont composés de motifs décoratifs enroulés ou croisés. Un léger porte-à-faux à partir du poteau est réalisé permettant la reprise des eaux de pluie via des gouttières. Ces poteaux en fonte reprennent le même dessin que les colonnes engagées de la façade occidentale: une base simple faite de plinthes et de tores

d'où s'élève un fût tubulaire lisse et enfin, un chapiteau avec des tores, une corbeille droite et des abaqes polygonaux.



Figure 93: Photo du couloir sous voies



Figure 94: Escalier d'accès au couloir sous voies

De ce chapiteau démarre les 3 arcs et la console reprenant le porte-à-faux. Les blasons sont présents uniquement au droit des arcs (à l'intérieur du triangle). De nombreuses pancartes explicatives animent un peu cet arrière de gare : l'inscription « Binche » et « Voie 1 » sont suspendues à la structure ; « Chef de Gare » est quant à elle accrochée au mur en briques, au-dessus de la porte de l'espace réservé au chef ; une dernière où les écritures ont disparu.



Figure 95: Auvent arrière et parking à vélos

Petits pavillons voyageurs.



Figure 96: Photo des petits pavillons voyageurs

Au nombre de deux, leur accès se fait via les escaliers du passage souterrain (Fig. 93-94). Ils sont reliés entre eux via un auvent reposant à la fois sur les édifices et des colonnes en fonte. De plan rectangulaire, ils sont de dimensions plus restreintes et percés de baies sur tous les côtés. L'entrée se fait par une porte placée dans l'axe des escaliers. Construits en briques, on retrouve également un soubassement en pierre bleue tandis qu'étonnamment, le chaînage d'angle est en pierre claire, se prolongeant pour réaliser des bandeaux horizontaux. Leurs façades septentrionales et méridionales sont de petits pignons à gradins similaire à ceux de la façade principale. L'encadrement de ces ouvertures forme un arc surbaissé et est en pierre calcaire. Elles étaient fermées par des vitres mais, actuellement, il ne reste que la structure en fer.

L'auvent repose sur des consoles en fer appuyées sur les corbeaux des pavillons et sur des poteaux en fonte. Ces poteaux sont les mêmes que ceux de la grande marquise arrière. A partir du chapiteau, quatre consoles en fer reprennent la structure de la marquise. Cette dernière est composée de deux versants, légèrement inclinés vers le centre où se fait la reprise des eaux de pluie. Entre les colonnes sont installés des bancs qui séparent les voies 2 et 3. De plus, un vitrage reprenant le dessin des ouvertures des baies des pavillons (arc surbaissé) surmontait ces bancs. A nouveau, il ne reste que la structure en fer, les carreaux ayant disparus. Suspendues à cette structure, des pancartes indiquant « Binche », « 2 » et « 3 » sont encore présentes.

Intérieur.

Charpente et plafonds.

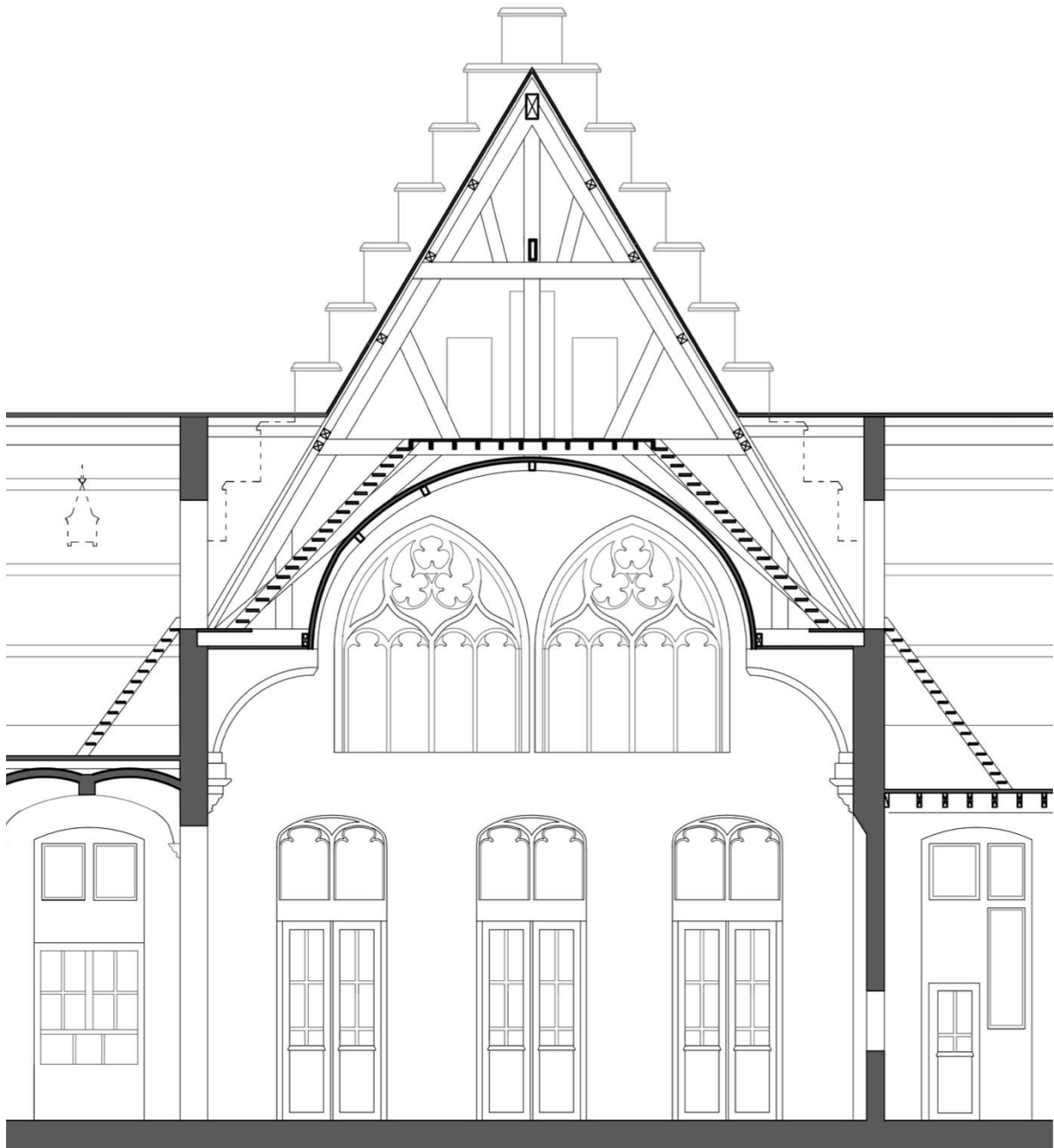


Figure 97: Coupe de la charpente du plafond de la salle des pas perdus

La charpente du grand hall rappelle fortement les formes de celles du Westminster Hall et de la Bourse du commerce d'Anvers. Ce type de charpente est dit « *hammer-beam* », les entrants des fermes sont remplacés par des demi-portiques en porte-à-faux.

La grande différence avec ces deux exemples : la structure de la charpente est totalement indépendante de la voûte lambrissée et des consoles du grand-hall. Elles semblent venir

s'accrocher simplement à la charpente (entrait-retroussé et jambe de force) sans participer à la descente de charges. De plus, un comble est créé permettant un passage continu d'une aile à l'autre. On constate aussi l'ajout de croix de Saint-André, de poutres et de câbles métalliques entre les fermes pour renforcer la stabilité.



Figure 98: Plafond lambrissé de la Salle des pas-perdus

Figure 99: Photo du lustre en forme de chapeau de Gilles inversé

Partie gauche

Sous cette dénomination sont reprises les diverses salles d'attente. La salle ouverte pour les jours de fêtes occupe l'entièreté du pavillon droit. Les murs sont peints en blanc. Trois d'entre eux donnent sur l'extérieur et sont percés de baies, dont trois portes; leurs moulurations intérieures sont simples : un chanfrein terminant sur un congé. Celui côté occident a une porte et une cheminée en pierre calcaire. L'encadrement de la porte a une forme d'arc surbaissé dont les pierres sont disposées en harpe. Le bandeau clavé de la cheminée repose sur des sommiers plus larges, ornés de fleurs, s'appuyant eux-mêmes sur les jambages animés de têtes de lions. Le contre-cœur est en carrelages à deux teintes (orange et vert) disposés diagonalement. Le plafond est à solives apparentes, appuyées sur des poutres principales reposant sur des sommiers en bois, repris par des corbeaux en pierre (Fig. 102). Le sol de la pièce est fait de carrelages dans les tons beiges et noirs. La salle d'attente des deuxièmes classes prend une couleur bleutée, le soubassement étant en blanc. Cependant, la partie basse du mur méridional est apparente, il

s'agit de brique et non de pierre calcaire comme à l'extérieur. Le coin sud-ouest comporte un lambrisage reprenant la hauteur du soubassement.



Figure 100: photo de l'intérieur de la salle des jours de fêtes



Figure 101: Photo de l'intérieur de la salle des troisièmes classes



Figure 102: Photo des plafonds du pavillon gauche



Figure 103: Photo de l'intérieur de la salle des premières et deuxièmes classes

Les briques dévoilées et le reste de lambrisage démontrent que ce mur était recouvert de bancs. Les murs septentrional et méridional comportent des baies aux moulurations simples, dont une porte donnant sur le quai 1. Le mur méridional est en lien avec le pavillon des troisièmes classes. Une cheminée trône au milieu de ce mur. Le bandeau clavé repose sur des sommiers plus larges, ornés de fleurs, prolongés par des jambages moulurés dont une colonnette finissant sur une base octogonale. Quant au mur occidental, il comporte deux portes (l'une menant à la salle des premières classes, l'autre à la salle des pas-perdus). L'encadrement de ces portes a, à nouveau, une forme d'arc surbaissé avec les pierres mises en harpe. Un banc est appuyé contre ce mur. On retrouve un plafond à solives avec les mêmes caractéristiques que le précédent. Le sol est recouvert de carrelages plus grands que dans la première salle; les couleurs des carreaux varient entre noir, rouge et beige. Les murs de la salle des premières et deuxièmes classes sont traités

en blanc cassé. Seul le coin sud-est de la pièce comporte encore les traces d'un lambrissage fin reprenant la hauteur du soubassement. A nouveau, des bancs étaient présents sur le pourtour de la salle. Le mur septentrional et le mur méridional mènent respectivement au grand-hall et aux troisièmes classes, via des portes à l'encadrement en pierre calcaire. Le mur occidental a une cheminée dont le bandeau clavé, avec un blason au milieu, repose sur des jambages avec des colonnettes très décorées. Le sol est en parquet assemblé en carré ; le plafond à solives apparentes.

Salle des pas-perdus



Figure 104: Photo du guichet



Figure 105: Photo de l'intérieur de la salle des pas-perdus

Cette dernière a une forme carrée et se prolonge en « L » jusqu'à la salle des deuxièmes classes. Le mur occidental et l'oriental permettent l'accès des guichets via les portes en arc surbaissé. Elles sont surmontées de baies en tiers-points. Leur encadrement en pierre calcaire harpé, est chanfreiné et se termine sur un congé. Des rinceaux sont installés pour reprendre la marquise et l'auvent. Le dessin de ces baies (forme et hauteur) est repris dans le mur occidental et dans le mur oriental. Dans le premier, les guichets y ont été installés, dans le deuxième, le passage vers la salle des pas-perdus et d'attente est rendu possible. Par baie, deux guichets ont été mis en place, légèrement en retrait par rapport au nu du mur. Ils sont réalisés en pierre calcaire et leur encadrement est moulurée : colonnette reposant sur des bases prismatiques. Un châssis en

chêne clair maintient une vitre dans le bas et du vitrail dans le tiers supérieur. Des volets en bois bleu roi permettent leur fermeture. A la quatrième baie, une inscription en allemand « *Fahrkartenausgabe* » est présente. Elle date de l'occupation de la gare durant la Seconde Guerre et signifie « *Billetterie* ». On retrouve également des barrières en fer forgé (chicanes) pour diriger les voyageurs. La partie supérieure du mur est enduite de blanc, ne permettant pas de visualiser le matériau. Les piliers séparant l'espace du grand hall et la salle des pas-perdus en « L », sont également en pierre calcaire, moulurées avec des tores et creux retombant sur des bases prismatiques engagées. Comme déjà dit, la charpente du plafond s'inspire des charpentes anglaises moulurées et sculptées, dites « Hammerbeam Roof ». Dans ce cas-ci, le plafond est en berceau lambrissé avec clefs intermédiaires. Il repose sur de grands blochets saillants, portés eux-mêmes par des éléments courbes en bois, s'appuyant sur des corbeaux en pierre reliés par une corniche saillante. Ces derniers arrivent au niveau de l'extrados des arcs surbaissés. Le berceau suit ainsi la forme des baies en ogive. Un grand lustre accroché au plafond pend au milieu de la salle. Le couloir de la salle des pas-perdus est éclairé grâce aux ouvertures pratiquées dans le mur occidental. Des voûtes d'arêtes avec nervures et arcs doubleaux sont formées par des arcs surbaissés en pierre calcaire. Elles recouvrent cet espace en « L » et sont reprises par des culées également en pierre calcaire. Celles-ci arrivent au niveau du linteau des baies. Le remplissage des voutes est fait en briques. Les pierres calcaires sont également apparentes côté intérieur, sur la hauteur du soubassement; la partie supérieure étant peinte en blanc. Au fond du couloir, on retrouve la porte menant à la salle des troisièmes classes. Une porte mène à la salle des 1ères et 2èmes classes. Un mot en allemand se distingue au-dessus de cette dernière, mais la peinture la recouvrant ne permet pas une lisibilité correcte. Le sol est de même composition que dans le grand hall. On retrouve une aubette à journaux jouxtant le grand hall. Preuve en est : la cloison en chêne de bois clair et vitrée qui sépare cet espace. Le même type de séparation se retrouve en façade arrière.

Pavillon droit

Ce pavillon comporte un couloir transversal, à voutes d'arêtes avec nervures et arcs doubleaux (comme pour le couloir de la salle des pas-perdus). Composées de pierre calcaire, elles reposent sur des culées et sont remplies de briques. Les murs du couloir sont en pierre blanche de Bray reposant sur un soubassement en pierre calcaire. Le sol du couloir est fait en marbre comme il s'agissait de la sortie des voyageurs. Deux portes en chêne clair donnent sur ce couloir, seul l'accès à la partie droite est possible. Un petit hall est créé avec trois portes : l'accès à la cave, l'escalier menant aux combles et l'accès aux compteurs.



Figure 106: photo des plafonds du couloir du pavillon droit

Combles



Figure 107: Photo des combles au-dessus du pavillon droit

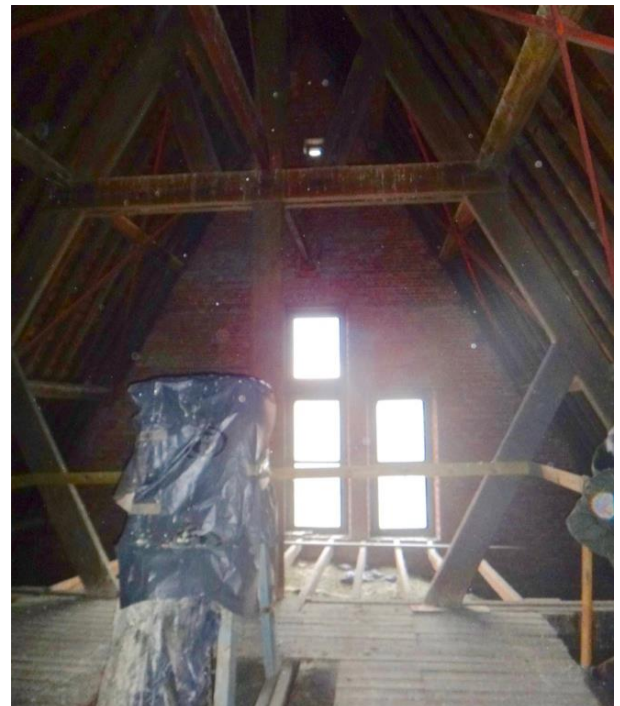


Figure 108: Photo des combles au-dessus de la salle des pas-perdus

L'accès aux combles se fait via l'escalier tournant. Un étage intermédiaire est d'abord atteint : la structure du plancher est cachée en façade principale par la traverse de la baie. Une dernière volée reste à franchir avant d'avoir un accès au grenier du pavillon. Un mur de briques le divise en deux ; il s'agit du prolongement du mur du rez-de-chaussée. Il se limite à une hauteur de plafond. Le premier espace comporte une cheminée en briques entourée par une volée d'escaliers menant au plancher des toilettes. Le deuxième espace comporte les deux lucarnes et un dénivelé. Une deuxième cheminée en briques trône dans cet espace.

La charpente est composée de cinq poteaux verticaux reprenant les charges de la toiture. Quatre d'entre eux sont disposés en carré et repris par les deux murs du rez-de-chaussée. Le cinquième au centre monte jusqu'au sommet du pavillon. Les fermes reposent sur des corbeaux en pierre ou des semelles en briques. Elles sont composées de jambes de force, de blochets moisés, d'arbalétriers embrevés, d'entrants retroussés moisés, de faux-entrants moisés et de contre-fiches embrevées. Les pièces moisées sont maintenues à l'aide de boulons. Des pannes intermédiaires reprennent les chevrons, sur lesquels des voliges ont été apposées pour réaliser la toiture en ardoises. Le passage entre chaque espace se fait via une ouverture réalisée dans les murs. En fonction de la taille des pièces, les pannes intermédiaires seront soit reprises directement par les murs en briques prolongés du rez-de-chaussée, soit par l'adjonction de fermes. Le deuxième espace visité correspond au premier cas. Les autres lieux nécessiteront l'intermédiaire de fermes. Ces dernières se composent de blochets moisés, de jambes de forces, d'arbalétriers, d'un entrant retroussé moisé, d'un faux-entrant moisé, de contre-fiches embrevées au poinçon. Les jambes de force reposent sur des semelles en brique tandis que les arbalétriers et les blochets sur la prolongation du mur en brique. L'ensemble reprend les pannes intermédiaires avec échantignolles, portant les chevrons sur lesquels reposent les voliges et les ardoises. L'espace du pavillon central diffère fortement : d'une part, les pignons à gradins induisent un sens de portée différent que pour les ailes basses ; d'autre part, il comprend le berceau lambrissé. Le mur occidental est percé de deux meurtrières de part et d'autres de l'oculus où l'horloge se place ; le méridional de trois ouvertures. Les ouvertures sont fermées par une menuiserie de bois foncé et un simple vitrage. Entre ces deux murs pignons en brique, deux fermes réalisent les points d'appui intermédiaires. Elles sont composées d'un blochet moisé, reposant sur les murs de briques (occidental et oriental), d'une jambette, d'un arbalétrier, d'un aisselier moisé, d'un entrant retroussé et d'un faux-entrant moisés, de contre-fiches et d'un poinçon. Des poutres métalliques relient le pignon aux fermes et les deux fermes entre elles ; deux croix de Saint-André sont accrochées entre ces poutres et le faîte; six autres relient les pannes intermédiaires

entres elles. L'ensemble reprend les éléments de la toiture (pannes intermédiaires avec échantignolles, chevrons, voliges et ardoises). Un plancher est constitué sur des poutres en I métalliques s'appuyant sur les pignons. Des planches sont apposées sur les deux tiers de la surface, permettant ainsi d'accéder à l'horloge et plus difficilement aux ouvertures méridionales. Au centre du plancher, un système métallique maintient le lustre suspendu. On atteint cette surface grâce à une « échelle » assez pentue, démarrant du pignon occidental. Le berceau est visible.

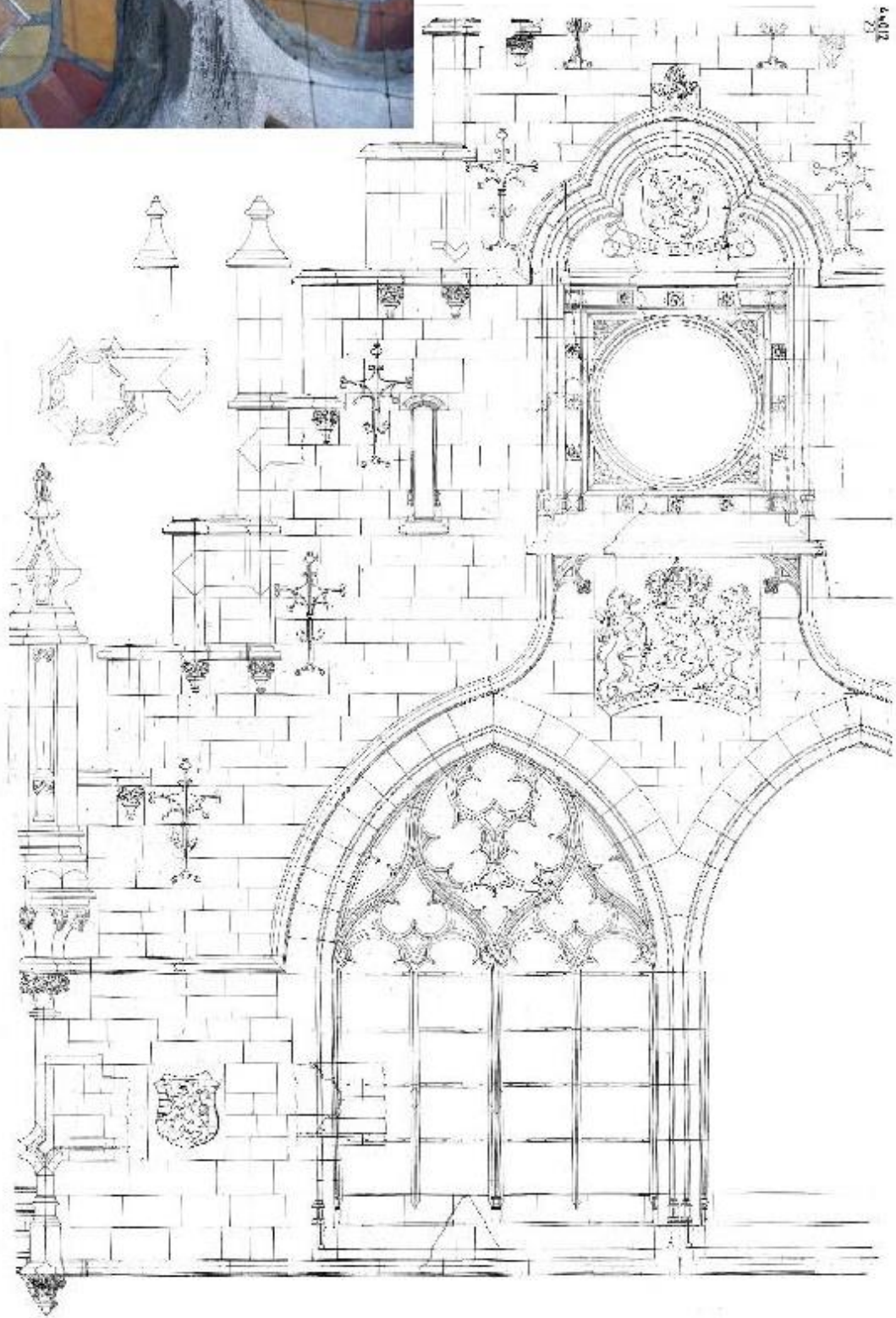


Figure 109: Plans originaux du pignon de la façade avant avec l'horloge

14.4. Charpente de Westminster Hall

Viollet-le-Duc explique le système mis en place à Westminster comme suit :

« L'entrait retroussé **A** est d'une seule pièce. Cet entrait formant la base du triangle dont **B C** est un des côtés, ce triangle ne peut s'ouvrir ; c'est une ferme complète, rendue plus rigide encore par les remplissages qui la garnissent. Cette ferme supérieure ou ce triangle homogène s'appuie sur deux poteaux **D** qui s'assemblent à leur pied sur l'extrémité du blochet **E**. Ce blochet est lui-même maintenu horizontal par le lien courbe **F** et les remplissages. Mais si la pression était très-forte à l'extrémité du blochet cette pression exercerait une poussée en **G** à la base du lien **F**. C'est pour éviter cette pression et cette poussée que sont posées les grandes courbes moises **H** qui, embrassant le milieu de l'entrait retroussé **A**, le poteau **D** le blochet **E** et le pied du lien **F**, arrêtent tout mouvement, et font de ces compartiments inférieurs une seule et même pièce de charpente, qui n'est susceptible d'aucune déformation ni dislocation »

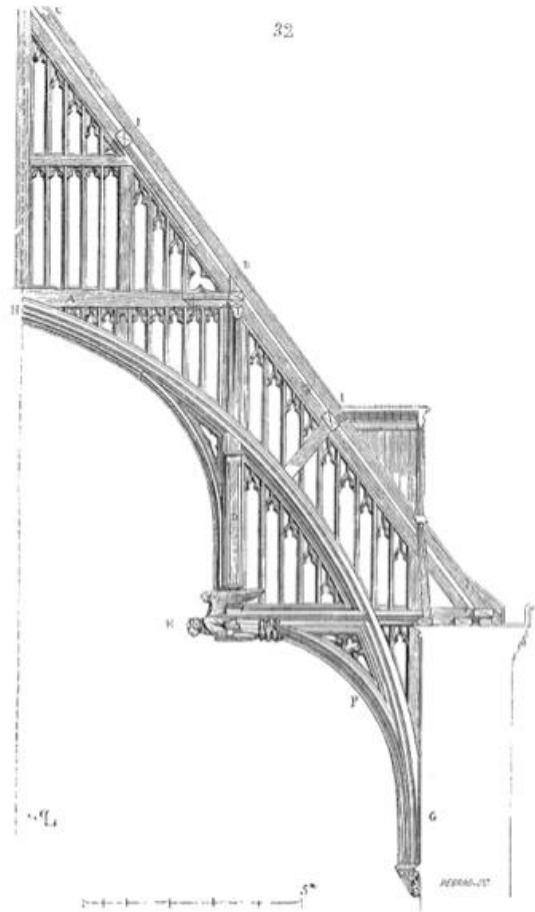


Figure 110: Détail de la charpente de Westminster Hall

14.5. Arrêté de classement

350*
ROYAUME DE BELGIQUE MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE ET DE LA CULTURE FRANÇAISE Direction générale des Arts et des Lettres Administration du Patrimoine culturel
300.3/22/BINCHE/18/CL/CHA
BAUDOIN ROI DES BELGES A tous, présents et à venir, Salut.
Vu la loi du 7 août 1931 sur la conservation des monuments et des sites, modifiée par le décret du 28 juin 1976; Considérant que les prescriptions de l'article 4 du décret du 28 juin 1976, fixant la procédure de classement, ont été respectées; Vu les propositions motivées de la Commission royale des monuments et des sites, en date du 15 février 1978; Sur la proposition de Notre Ministre de la Culture française,
NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :
<u>Article 1er.</u> - Est classé comme site, en raison de sa valeur historique et esthétique, l'ensemble formé par la gare S.N.C.B. et le square Eugène Derbaix, à Binche. Cet ensemble est connu au cadastre de la ville de Binche, section C n° 179 b (10a 45ca). <u>3</u> Les limites du site classé sont circonscrites par un trait noir sur le plan ci-annexé.
<u>Article 2.</u> - Afin de sauvegarder l'intérêt national, il est interdit aux propriétaires, sauf autorisation préalable accordée conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi précitée du 7 août 1931, modifiée par le décret du 28 juin 1976 : 1° d'effectuer tout travail de terrassement, construction et en général tout travail de nature à modifier l'aspect du terrain ou de la végétation; 2° d'abattre, de détruire, de déraciner ou d'endommager les arbustes et les plantes. L'entretien normal des plantations reste toutefois autorisé; 3° d'établir des tentes et d'ériger toute installation quelconque (fixe, mobile ou démontable, provisoire ou définitive), servant d'abri, de logement ou à des fins commerciales; 4° d'abandonner ou de jeter des papiers, récipients vides, déchets
/.

Figure 111: Arrêté de classement

- ou détritius quelconques;
- 5° de mettre en stationnement ou de parquer tout véhicule, même sur les voies carrossables, sauf dans les endroits réservés à cette fin;
- 6° de planter des poteaux ou des pylônes destinés au transport de l'énergie électrique ou à tout autre usage;
- 7° d'établir tout affichage publicitaire;
- 8° d'ériger des constructions nouvelles ou de modifier celles qui existent.

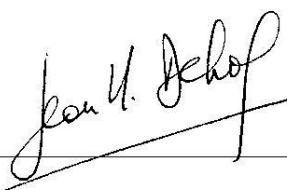
Article 3. - Notre Ministre de la Culture française est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Motril, le 24 mars 1978.



PAR LE ROI :

Le Ministre de la Culture française,



Jean-Maurice DEROUSSE.

Rutj

Figure 112: Arrêté de classement



Figure 113: Plan de l'arrêt de classement

14.6. Arrêté de déclassement

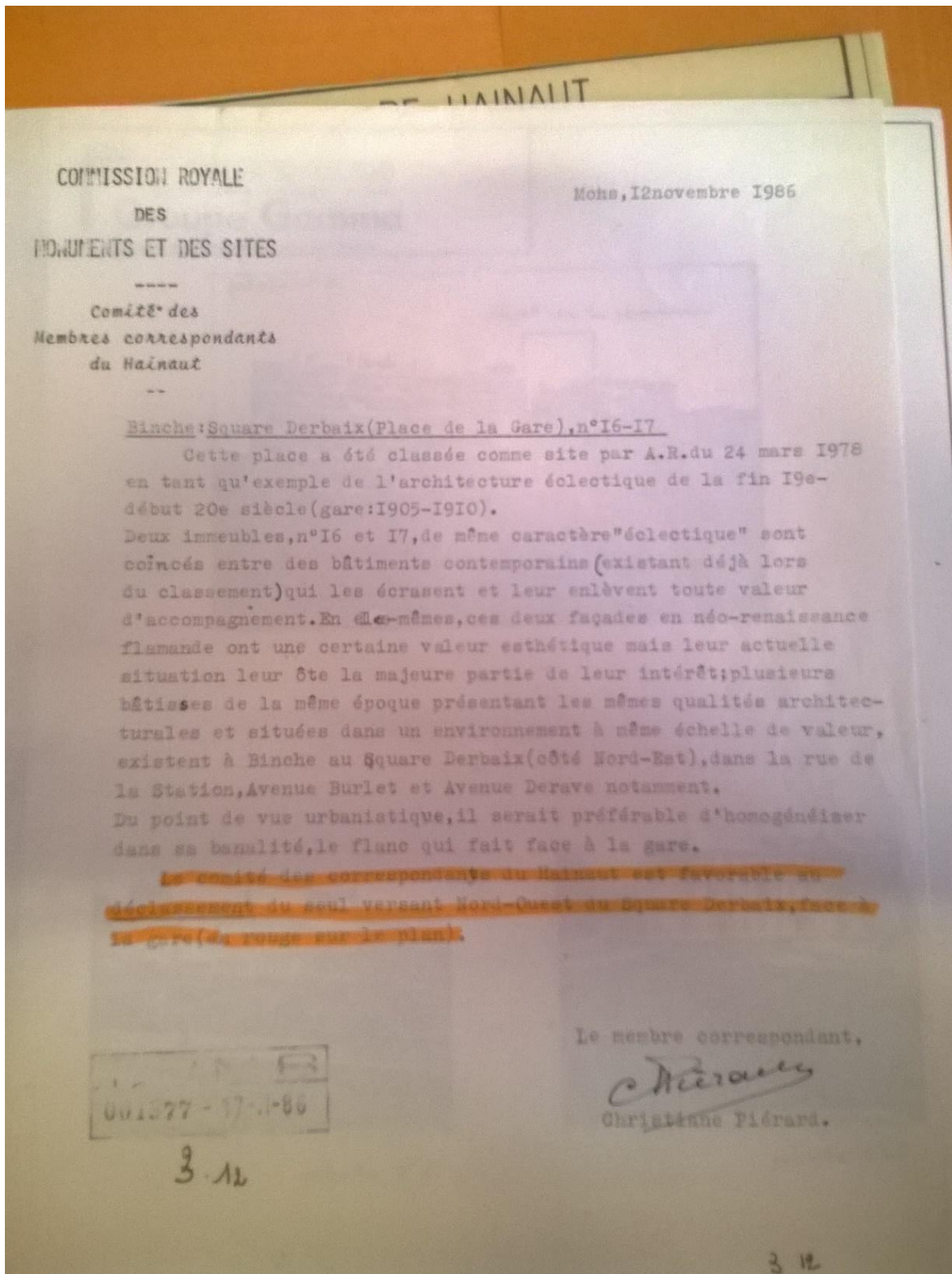


Figure 114: Arrêté de déclassement

14.7. Projet de médiathèque

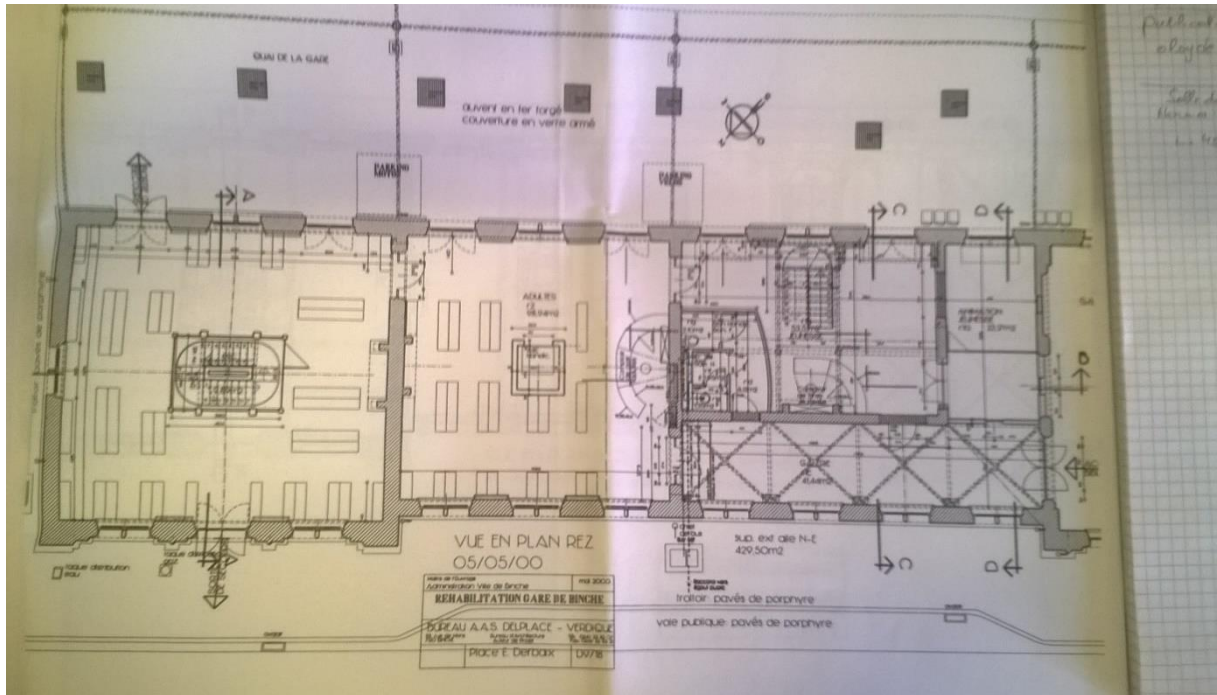


Figure 115: Photo des plans du projet de médiathèque

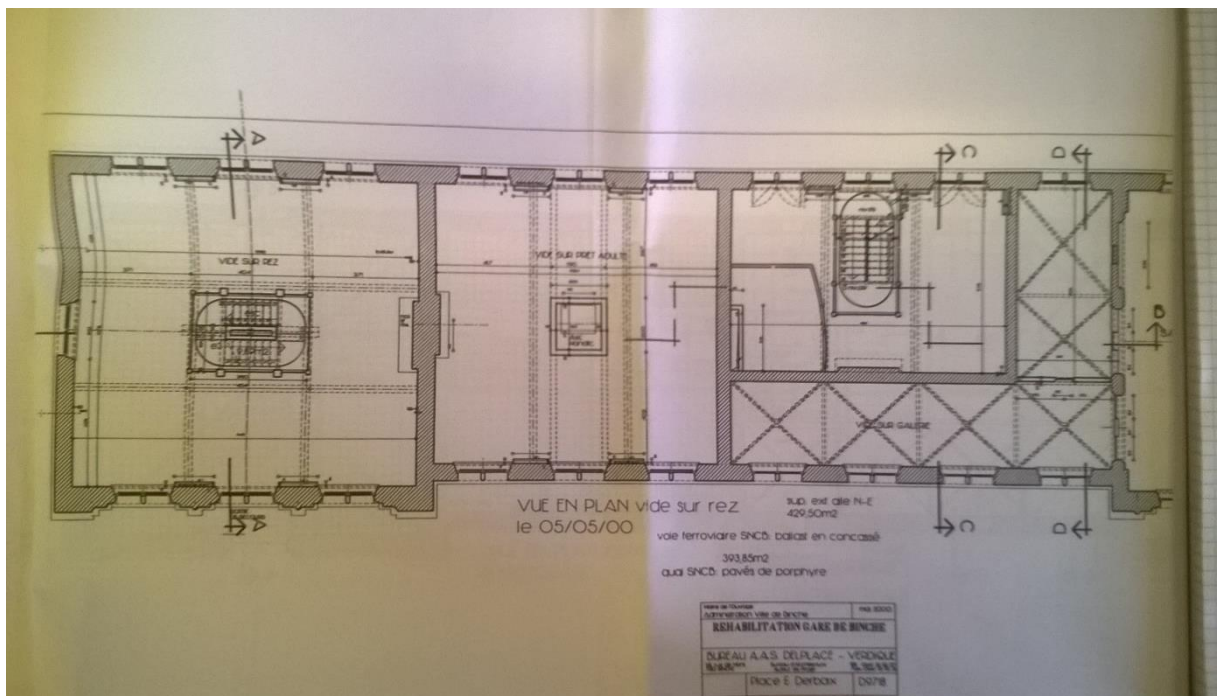


Figure 116: Photo des plans du projet de médiathèque

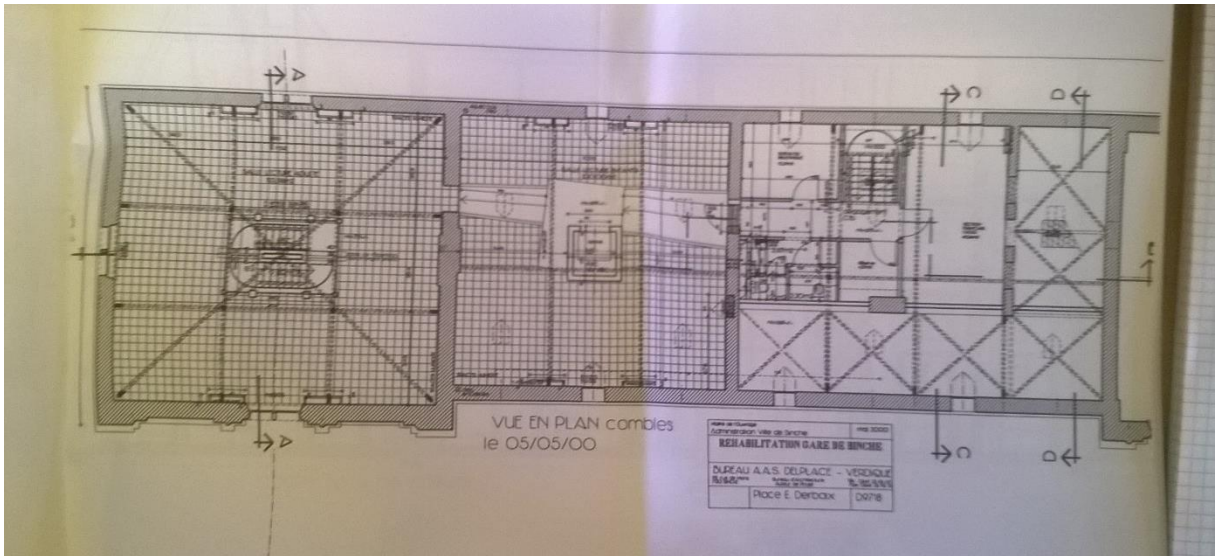


Figure 117: Photo des plans du projet de médiathèque

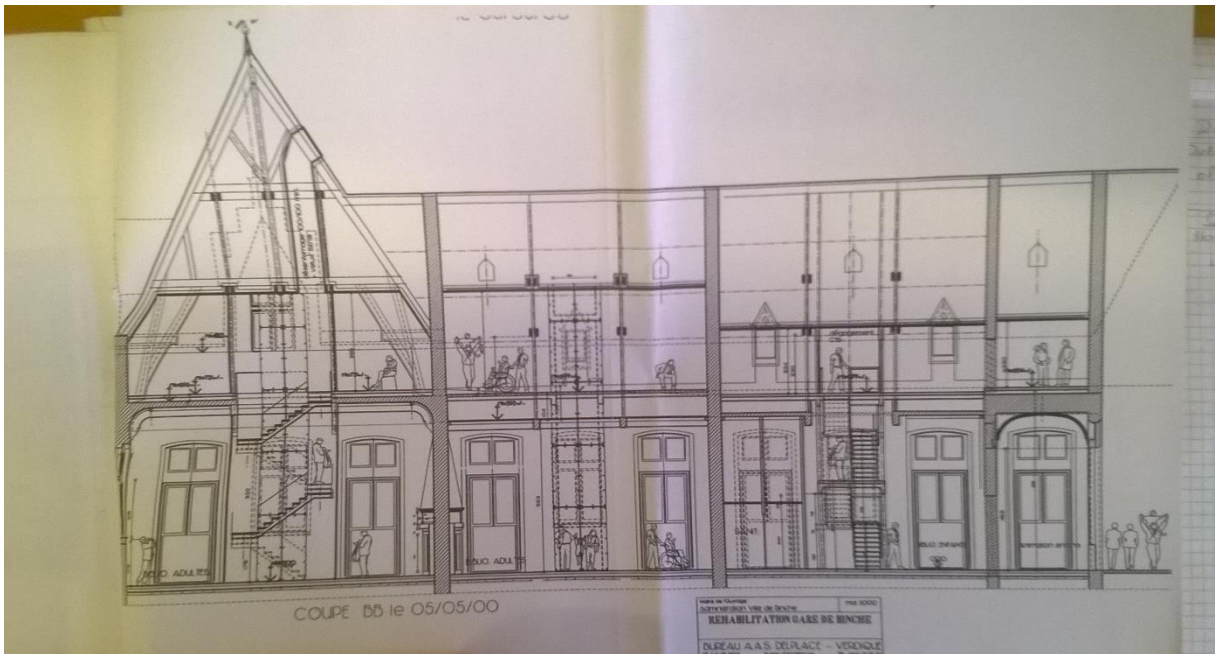


Figure 118: Photo des plans du projet de médiathèque



Figure 119: Photo des plafonds du pavillon droit

14.8. Travaux entrepris par la SNCB :

Suite à la désolidarisation et la chute de morceaux de pierres, la SNCB avait débloqué, en 2017, un premier budget de 50000 euros pour la réalisation d'un diagnostic complet ainsi que pour la mise en place d'un tunnel de protection permettant aux navetteurs de traverser la gare sans encombres. Un second budget de 200000 euros fut encore investi pour installer un échafaudage périphérique et effectuer les travaux nécessaires pour stopper les dégradations avant le début de la rénovation prévue en 2019. Cette première phase consiste essentiellement à sécuriser le bâtiment et à poser des filets de protection.

Le budget prévu dans le plan pluriannuel d'investissement 2018-2020 de la SNCB (PPI) est de plus de 1,5 millions d'euros. Les travaux prévus sont explicités sur les plans ci-dessous.

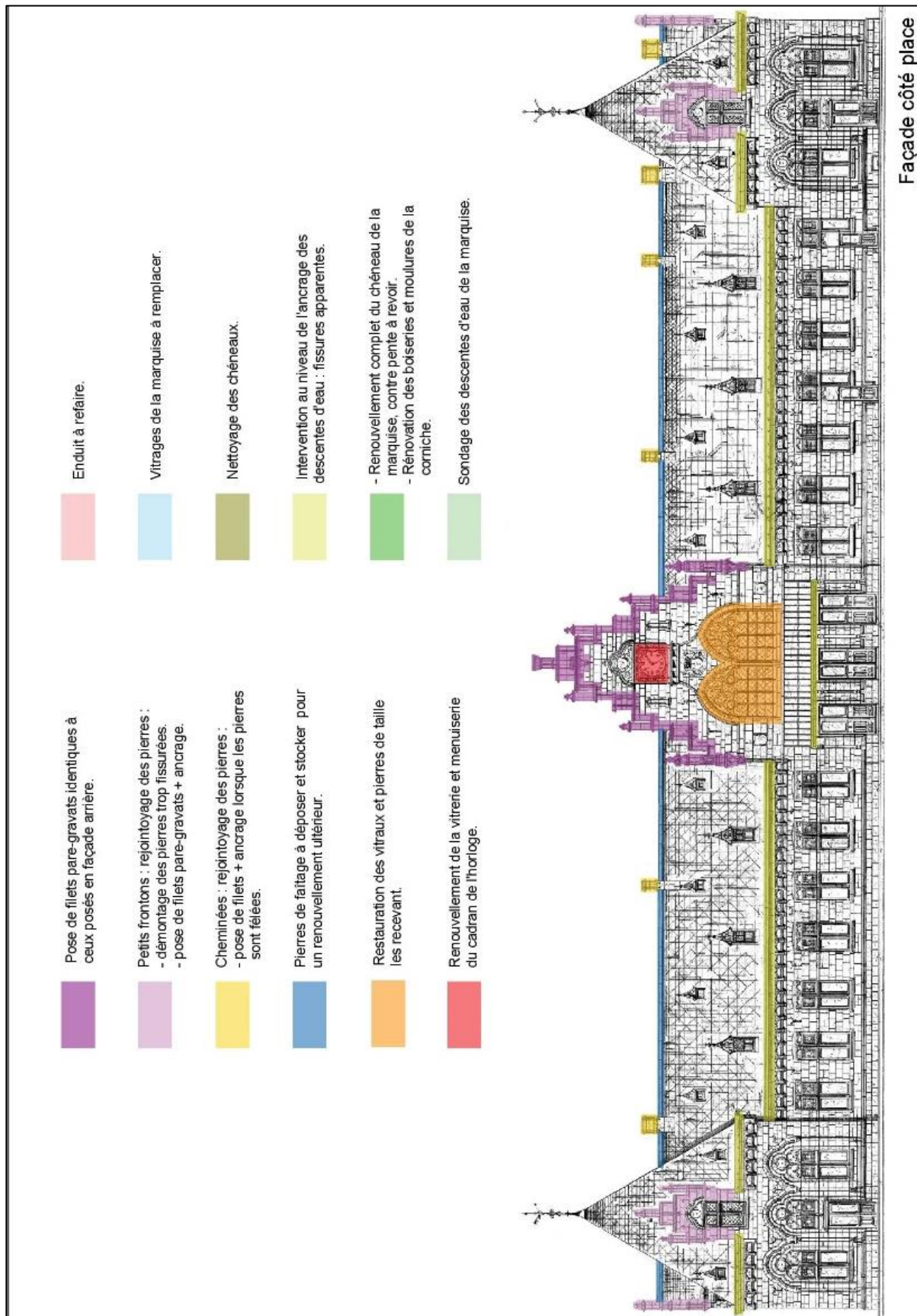


Figure 120: Schéma des travaux entrepris par la SNCB

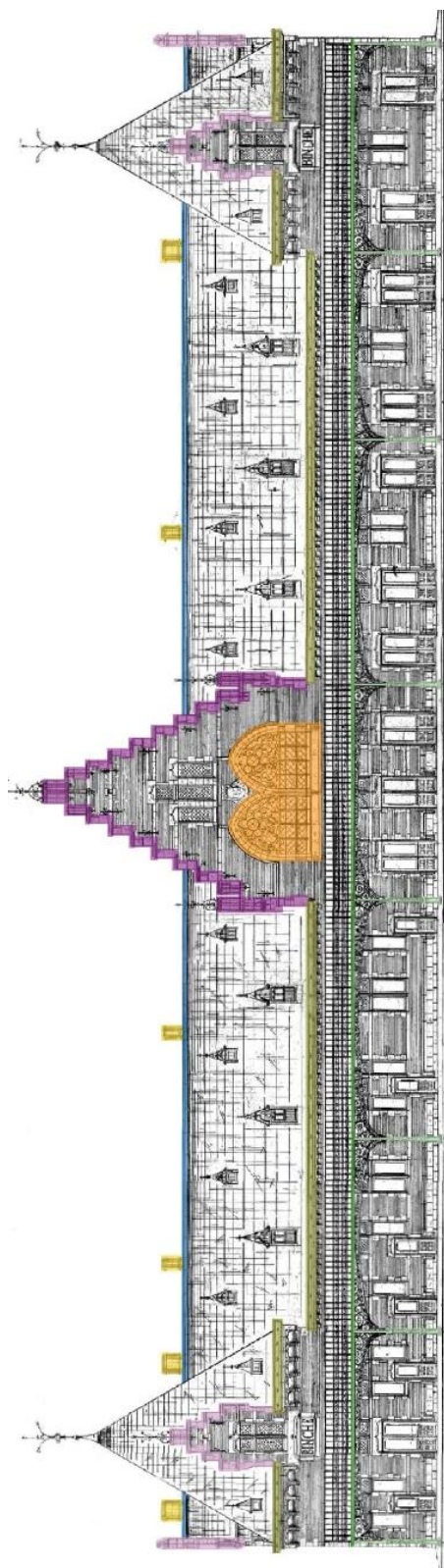


Figure 122: Schéma des travaux entrepris par la SNCB

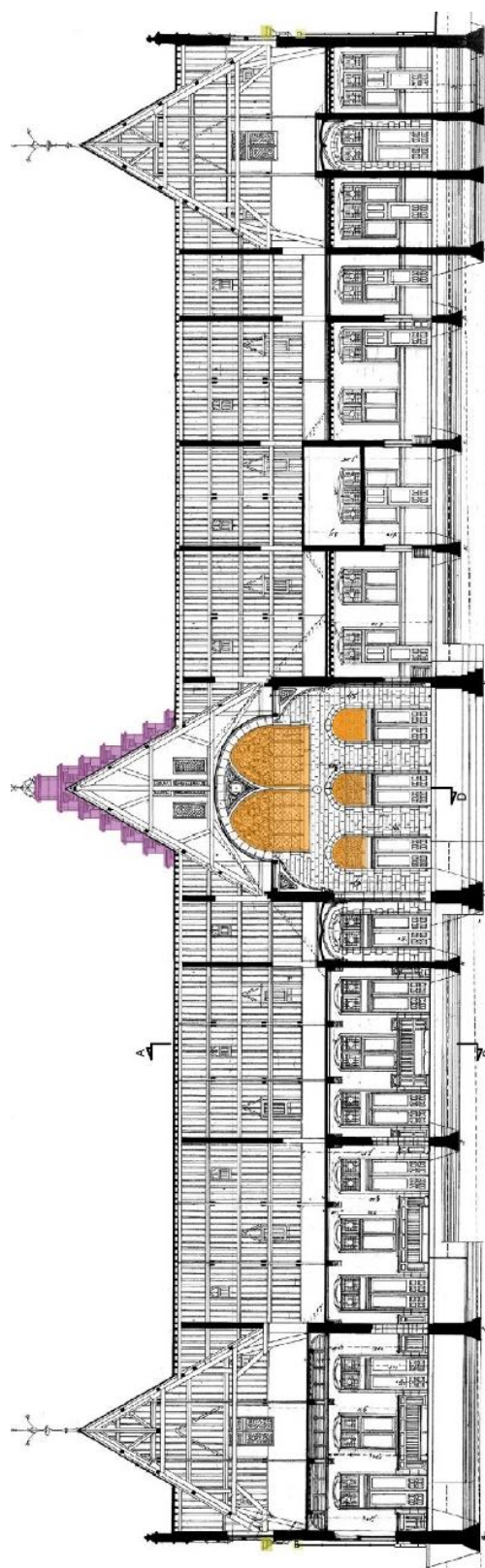


Figure 121: Schéma des travaux entrepris par la SNCB

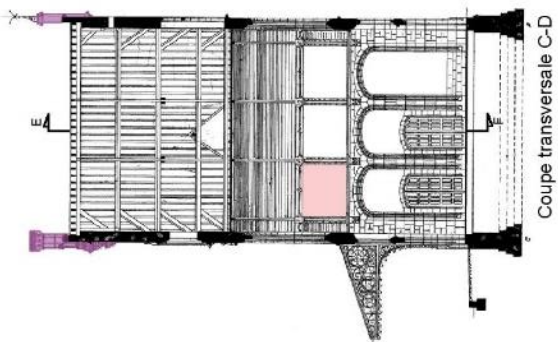
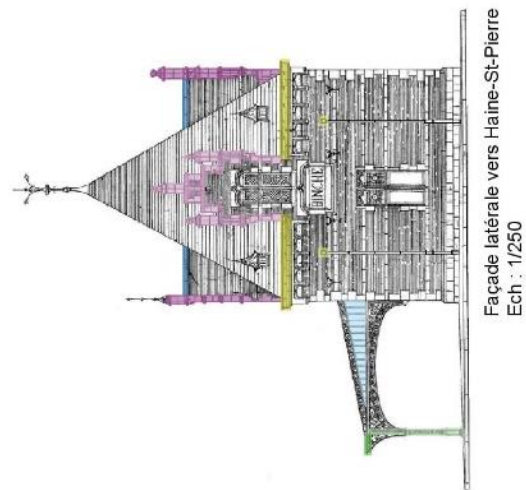
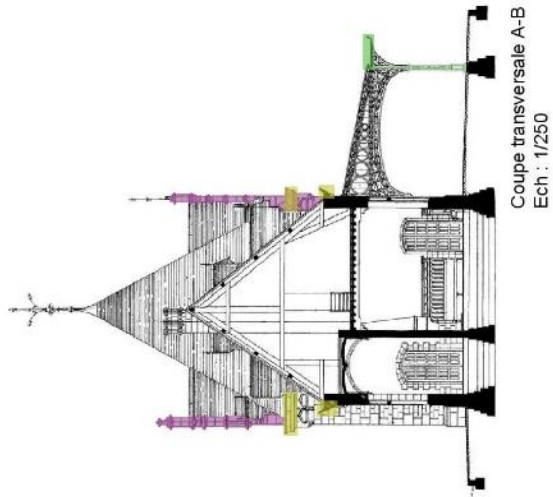


Figure 123: Schéma des travaux entrepris par la SNCB

15. Table des figures :

FIGURE 1 : CARTE DE FERRARIS, VERS 1770	8
CONSULTÉE	
SUR	:
HTTP://WEBGISDGO4.SPW.WALLONIE.BE/VIEWER/#THEME=FERRARIS;EXTENT=131673:120220:140828:125419	
LE 21-03-2018	
FIGURE 2:ESSAI DE RECONSTRUCTION HISTORIQUE DU TRACÉ DE LA PREMIÈRE ENCEINTE PAR SUZANNE PLETINCKX, D'APRÈS LES DONNÉES HISTORIQUES DE SAMUEL GLOTZ.	9
FIGURE 3 : PLAN DES REMPARTS ACTUELS DE BINCHE, RÉGION WALLONNE.	9
FIGURE 4 : ETUDES ARCHÉOLOGIQUES SUR LE PALAIS DE MARIE DE HONGRIE PAR E. DEVREUX EN JUIN 1926.	10
FIGURE 5: ILOTS PASTURES,	12
Image téléchargée sur WalOnMap	
FIGURE 6:CARTE REPRÉSENTANT LES CHEMINS DE FER BELGES EN 1845.....	14
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 7:CARTE REPRÉSENTANT L'ÉVOLUTION DES CHEMINS DE FER ENTRE 1845 ET 1880.	15
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 8 : CARTE POSTALE DE LA GARE NÉO-CLASSIQUE DE BINCHE.	19
Carte postale Delcampe - Base de données en ligne: https://www.delcampe.net/fr/collections/cartes-postales/belgique/binche/search consulté le: (23/01/2018)	
FIGURE 9:CARTE POSTALE DE LA GARE PROVISOIRE DE BINCHE	19
Carte postale Delcampe - Base de données en ligne: https://www.delcampe.net/fr/collections/cartes-postales/belgique/binche/search consulté le: (23/01/2018)	
FIGURE 10: PHOTO DES PAVILLONS VOYAGEURS	20
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 11: PHOTO DES PAVILLONS VOYAGEURS	20
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 12: LE SQUARE E.DERBAIX.....	22
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 13: PLAN DU SQUARE E. DERBAIX.....	23
Illustration personnelle. 2018	

FIGURE 14: SCHÉMA DIRECTEUR DE LA VILLE DE BINCHE, PLAN DE MOBILITÉ	26
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur :	
http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	
FIGURE 15: BINCHE, PLAN DE MOBILITÉ DU CENTRE-VILLE	27
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur :	
http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	
FIGURE 16: SCHÉMA DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE BINCHOIS	27
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur :	
http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	
FIGURE 17: RÉSEAU PIÉTON ET PMR	29
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur :	
http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	
FIGURE 18: BINCHE, PLAN DE MOBILITÉ, RÉSEAU CYCLABLE	30
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur :	
http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	
FIGURE 19: BINCHE, PLAN DE MOBILITÉ, CIRCULATION EN CENTRE-VILLE.	31
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur :	
http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	
FIGURE 20: BINCHE, PLAN DE MOBILITÉ, PARKINGS	32
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur :	
http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	
FIGURE 21: BINCHE, PLAN DE MOBILITÉ, OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN.....	33
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur :	
http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	

FIGURE 22: BINCHE, PLAN DE MOBILITÉ, TEMPS DE PARCOURS DES TRANSPORTS EN COMMUN .	34
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur : http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	
FIGURE 23:GARE DE LEVAL	35
SNCB, ImmoB, Base de données du groupe SNCB	
FIGURE 24: SCHÉMA DE L'OCCUPATION DU SOL.....	38
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 25: BINCHE, PLAN DE MOBILITÉ, ZONES ÉCONOMIQUES	39
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur : http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	
FIGURE 26: DENSITÉ DE POPULATION PAR ZONE.....	40
Ville de Binche, <i>Plan communal de mobilité</i> , 2005, Disponible sur : http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf	
FIGURE 27:PLAFONDS DU PAVILLON GAUCHE	44
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 28: PLAFONDS DU COULOIR DU PAVILLON DROIT	44
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 29: INSCRIPTIONS EN ALLEMAND AU-DESSUS DES GUICHETS	44
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 30: STRUCTURE EN MÉTAL DE L'AUVENT ARRIÈRE.....	44
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 31 : FAÇADE AVANT	45
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 32 : FAÇADE ARRIÈRE.....	45
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 33: PLANS DE 1905	47
PDF reçu de Madame DiMaria	

FIGURE 34: PLANS ET COUPES DE L'ÉTAT ACTUEL	47
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 35: PLANS ET COUPES DE L'ÉTAT ACTUEL	48
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 36: PHOTO INTÉRIEURE DU COIN SUD-EST	49
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 37: PHOTO DE LA NOUE	49
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 38: FAÇADE SEPTENTRIONALE	50
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 39: PHOTO INTÉRIEUR DU COIN SUD-OUEST	50
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 40: PHOTO DE LA CHARPENTE	50
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 41: PHOTO DES MARBRES DU GRAND HALL	51
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 42: PLAN DE COMPOSITION DU SOL EN MARBRE	51
PDF reçu par Madame Di Maria	
FIGURE 43: ORIGINES DES MARBRES	52
NIT 228 du CSTC, disponible sur: https://www.cstc.be	
FIGURE 44: BLASON DE LIÈGE	52
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 45: BLASON DE NAMUR	52
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 46: BLASON DE HAINAUT	53
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 47: BLASON DE FLANDRE OCCIDENTALE	53
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 48: PHOTO DE L'UTILISATION DES PIERRES EN FAÇADE AVANT	53
Illustration personnelle. 2018	

FIGURE 49: JOINTS STYLOLITHIQUES	55
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 50: CRINOÏDES	55
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 51: LICHENS	55
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 52: CORBEAUX FRACTURÉ	56
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 53: SALISSURES	56
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 54: DESQUAMATIONS	57
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 55: MARQUES DANS LE GRÈS	59
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 56: SALISSURES DU GRÈS	60
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 57: BLOC DE GRÈS FRACTURÉ	60
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 58: DÉPÔT DE MOUSSES	60
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 59: COULÉES À L'INTÉRIEUR DE LA SPP	61
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 60: PERTE DE MODÉNATURE	61
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 61: AUVENT DE LA FAÇADE ARRIÈRE	62
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 62: MARQUISE DE LA FAÇADE AVANT	62
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 63: AUVENT ENTRE LES PAVILLONS VOYAGEURS.....	64
Illustration personnelle. 2018	

FIGURE 64: PAVILLON VOYAGEURS	64
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 65: GARE DE TROOZ	67
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 66: GARE DE HERVE	67
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 67: GARE DE LIÈGE JONFOSSE	68
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 68: GARE DE EGHEZÉE.....	68
FIGURE 69: GARE DE HOMBOURG	68
FIGURE 70: GARE DE POULSEUR	69
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 71: IMPLANTATION RDC	75
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 72: IMPLANTATION 1ER ÉTAGE	76
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 73: PLANS DE LA BRASSERIE	77
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 74: PLANS DES CHAMBRES D'HÔTES	78
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 75: PLANS SALLE DE RÉPARATION VÉLOS ET INFO-TOURISME.....	79
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 76: PLANS BIBLIOTHÈQUE POUR ENFANTS.....	80
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 77: PLANS BIBLIOTHÈQUE POUR ENFANTS.....	81
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 78: PLANS SALLE DES PAS PERDUS	82
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 79: COUPE DE DÉTAIL	83

Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 80: COUPE DE DÉTAIL	84
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 81: CARTE REPRÉSENTANT LES AMÉNAGEMENTS DES VOIERIES.....	85
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 82: PARKING DOUBLE ÉTAGE DU SITE DE L'ULG AU SART TILMAN.	86
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 83: PHOTO DE E. DERBAIX.....	89
Photo tirée du livre de ANSION, F., <i>Binche au fil du temps</i> , p49.	
FIGURE 84: ENTRÉE DE LA GARE COTÉ SQUARE E. DERBAIX.....	92
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 85: PORTE DE LA GARE COTÉ SQUARE E. DERBAIX.....	92
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 86: PHOTO DU PAVILLON DROIT	93
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 87: PHOTO DE LA PORTE DU PAVILLON DROIT	93
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 88: PLANS DE DÉTAIL DES BAIES À MENEUX	94
FIGURE 89: PHOTO D'UNE INSCRIPTION AU-DESSUS DE LA PORTE DE SERVICES DE TÉLÉGRAPHES	95
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 90: PHOTO D'UNE BAIE À MENEUX	95
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 91: PHOTO DE LA FAÇADE ARRIÈRE	96
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 92: PLANS DE DÉTAIL DE L'AUVENT EN FAÇADE ARRIÈRE	97
FIGURE 93: PHOTO DU COULOIR SOUS VOIES	98
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 94: ESCALIER D'ACCÈS AU COULOIR SOUS VOIES	98
Illustration personnelle. 2018	

FIGURE 95: AUVENT ARRIÈRE ET PARKING À VÉLOS.....	98
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 96: PHOTO DES PETITS PAVILLONS VOYAGEURS.....	99
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 97: COUPE DE LA CHARPENTE DU PLAFOND DE LA SALLE DES PAS-PERDUS.....	100
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 98: PLAFOND LAMBRISSE DE LA SPP.....	101
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 99: PHOTO DU LUSTRE EN FORME DE CHAPEAU DE GILLES INVERSÉ	101
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 100: PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA SALLE DES JOURS DE FÊTES.....	102
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 101: PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA SALLE DES TROISIÈMES CLASSES	102
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 102: PHOTO DES PLAFONDS DU PAVILLON GAUCHE	102
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 103: PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA SALLE DES PREMIÈRES ET DEUXIÈMES CLASSES ...	102
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 104: PHOTO DU GUICHET	103
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 105: PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA SALLE DES PAS-PERDUS.....	103
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 106: PHOTO DES PLAFONDS DU COULOIR DU PAVILLON DROIT	105
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 107: PHOTO DES COMBLES AU-DESSUS DU PAVILLON DROIT.....	105
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 108: PHOTO DES COMBLES AU-DESSUS DE LA SALLE DES PAS-PERDUS.....	105
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 109: PLANS ORIGINAUX DU PIGNON DE LA FAÇADE AVANT AVEC L'HORLOGE.....	108
PDF reçu de Madame Di Maria	

FIGURE 110: DÉTAIL DE LA CHARPENTE DE WESTMINSTER HALL.....	109
Disponible sur: http://www.gutenberg.org/files/30783/30783-h/30783-h.htm	
FIGURE 111: ARRÊTÉ DE CLASSEMENT.....	110
Disponible sur: http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_ipic/index.php/fiche/index?sortCol=2&sortDir=asc&start=0&nbElemPage=10&filtre=&codeInt=56011-INV-0144-01	
FIGURE 112: ARRÊTÉ DE CLASSEMENT.....	111
Disponible sur: http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_ipic/index.php/fiche/index?sortCol=2&sortDir=asc&start=0&nbElemPage=10&filtre=&codeInt=56011-INV-0144-01	
FIGURE 113: PLAN DE L'ARRÊTÉ DE CLASSEMENT.....	112
Disponible sur: http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_ipic/index.php/fiche/index?sortCol=2&sortDir=asc&start=0&nbElemPage=10&filtre=&codeInt=56011-INV-0144-01	
FIGURE 114: ARRÊTÉ DE DÉCLASSEMENT.....	113
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 115: PHOTO DES PLANS DU PROJET DE MÉDIATHÈQUE.....	114
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 116: PHOTO DES PLANS DU PROJET DE MÉDIATHÈQUE.....	114
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 117: PHOTO DES PLANS DU PROJET DE MÉDIATHÈQUE.....	115
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 118: PHOTO DES PLANS DU PROJET DE MÉDIATHÈQUE.....	115
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 119: PHOTO DES PLAFONDS DU PAVILLON DROIT.....	116
Illustration personnelle. 2018	
FIGURE 120: SCHÉMA DES TRAVAUX ENTREPRIS PAR LA SNCB.....	118
PDF reçu de Madame Di Maria	
FIGURE 121: SCHÉMA DES TRAVAUX ENTREPRIS PAR LA SNCB.....	119

PDF reçu de Madame Di Maria

FIGURE 122: SCHÉMA DES TRAVAUX ENTREPRIS PAR LA SNCB..... 119

PDF reçu de Madame Di Maria

FIGURE 123: SCHÉMA DES TRAVAUX ENTREPRIS PAR LA SNCB..... 120

PDF reçu de Madame Di Maria

16. Bibliographie :

- ANSION, Frederic, *Binche au fil de l'histoire*, Liège, Luc Pire, 2013, 158p.
- AREP, Identité, Consulté le 22/01/2018, Disponible sur : http://www.arep.fr/arep_groupe/Identite
- BABYLAS, N., & BOXUS, I. Indispensable n°2. Travail du métal. Métaux ferreux. Fer forgé, IPW, Éd., 2009 Consulté le 12/05/2018, sur Institut du Patrimoine: <http://www.institutdupatrimoine.be/images/pdf/publications/les-indispensables/indispensable-fer-forge.pdf>
- BAJARD, Marcel (dir.) AREP, *De la gare à la ville : une démarche de projet*, Paris-Bruxelles, AAM Editions, 2016, 420p.
- BAJARD, Marcel (dir.) AREP, *L'invention de la gare contemporaine*, Bruxelles, AAM Editions, 2007, 174p.
- Cahier des charges spécial n° 313, adjudication publique de l'entreprise des travaux de mise sous toit d'un bâtiment des recettes à la station de Binche, 3 septembre 1903.
- CLOQUET, L. (1898). *Traité d'Architecture - murs, voûtes et arcades* (Vol. I). Liège: Librairie polytechnique Bacdry et Co.
- C.P.D.T., *Le quartier de gare, un atout à valoriser !*, Réalisation : Septembre 2004, Consulté le 22/01/2018, Disponible sur : <https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/depliant4.pdf>
- CONFÉRENCE PERMANENTE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (CPDT), *Stratégies d'affectation du sol en vue de favoriser le report de mode*, Réalisation : Octobre 2008, Consulté le 22/01/2018, Disponible sur : <https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/03-04-th1.2.pdf>
- COURTOIS Xavier, GRANDJEAN Martin, LECLECQ Alexandre, *Mobilité des personnes et transport des marchandises*, Notes de recherche CPDT n° 70 mai 2017, Consulté le 22/01/2018, Disponible sur : https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/ndr70_0.pdf
- DAUBECHIES Anne, PERRIN Gilbert, *Dictionnaire du patrimoine ferroviaire*, Namur : Institut du patrimoine wallon, 1999, 114p.
- DAWANCE, Sophie., ARCH0553-1 : *Démarche de projet urbain et de territoire : stratégie, outils, acteurs : notes de cours inédite*, 2017, Université de Liège, Faculté d'architecture.

- DE BOT, Hugo, *Architecture des gares en Belgique. Tome 1, 1835-1914*, Turnhout, Brépolis ED., 2002, 239p.
- DE BOT, Hugo, *Architecture des gares en Belgique. Tome 2, 1914-2003*, Turnhout, Brépolis ED., 2003, 207p.
- DEHON, Didier, « *Le patrimoine de Binche* », *Les carnets du patrimoine* n°55, 2009.
- DEJARDIN, Valérie, BOULANGER, Corinne, DELPATURE, Gorian, *Ma terre, Chemin de Fer, Chemin de Rêves*, Namur, Institut du patrimoine Wallon, 2012, 203p.
- De JONGHE, S., GEHOT, H., GENICOT, L., WEBER, P., & TOURNEUR, F. *Pierres à bâtir traditionnelles de la Wallonie, manuel de terrain*. Namur: Ministère de la Région Wallonne, 1996.
- DEWIER, Alain, *Une gare au cœur du pays noir : La gare de Binche*, In : HAOUDY, Karima, et SIRJACOBS Isabelle (dir.), *Une architecture nomade, Les gares en métal à travers le monde*, Liège, les Éditions de la province de Liège, 2017, 247p.
- DGO4, Architecture & Climat. *Documents de référence*. Consulté le 23/06/2018, sur Energie plus : <https://www.energieplus-lesite.be/index.php?id=16485>
- Direction de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie. *Les schémas de structure communaux (SSC) 2016*. Consulté le 15/6/2018, sur SPW - DGO4.
- DUPERROY, Françoise, ARCH1732 : *Techniques de restauration, notes de cours inédite*, 2017, Université de Liège, Faculté d'architecture.
- DURIEUX, G., & TULEAU, Myriam. *Le chemin de la gare*. Binche: Fondation Roi Baudouin.
- Géoportail de la Wallonie, *Le site de l'information géographique Wallonne*, disponible sur <http://geoportail.wallonie.be/walonmap> , consulté le 20/06/2018
- GILIEAUX, Louis, *Les chemins de fer belges, hier, aujourd'hui, demain*, Bruxelles, Racine, 2017, 206p.
- GLOTZ, S. *De Marie de Hongrie aux Gilles de Binche*. Les cahiers binchois, 13, 1995.
- GRAUX, A. *Binche, des métiers et des hommes*. Les Cahiers Binchois, 16, 1998.
- ICOMOS, *Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites*, Venise, 1964, disponible sur : https://www.icomos.org/charters/structures_f.pdf , consulté le 01/04/2018
- ICOMOS, Comité international « pierre »(ISCS). *Glossaire illustré sur les formes d'altération de la pierre*. Consulté le 06/06/2017 sur ICOMOS:

https://www.icomos.org/publications/monuments_and_sites/15/pdf/Monuments_and_Sites_15_ISCS_Glossary_Stone.pdf

- MEUWISSEN Eric, JOACHIM Paul, *Ces gares qui ont trouvé une nouvelle voie*, Mis en ligne le 24/11/1994 à 00:00, Consulté le 22/01/2018, Disponible sur : <http://www.lesoir.be/archive/recup/m/ces-gares-qui-ont-trouve-une-nouvelle-voie-t-19941124-Z08TGV.html>
- MIDDLETON, Robin, WATKIN, David, *Architettura del 19è s.*, Electa, Italie, 1977, *Architecture du 19è s.* Galimard/Electa , 1993, 403p.
- MIOTTO, Florence, *La gare de Binche, TFE réalisé pour l'obtention du master complémentaire en conservation et restauration du patrimoine culturel immobilier* 2016.
- PEETERS, S. ,MATALA, D., & DUPON, J. *Le Règlement Communal d'Urbanisme*, juillet 2015, p.19. Consulté le 15/7/2018, sur Binche.
- Province du Hainaut. (2009). *Histoire & Patrimoine des communes de Belgique -Province du Hainaut*. Bruxelles, Racine, 2009
- *Plan communal d'aménagement de la ville de Binche*, disponible sur : <ftp://docum1.wallonie.be/documents/SSC/Hainaut/56011-SSC-0001-02-PRES-01-01.pdf>, consulté le 01/04/2018
- SNCB, *Cours 1000*, Train at rail, Edition 2015, formation interne SNCB, disponible sur : <http://www.belgianrail.be/fr/corporate>, consulté le 1/1/2018.
- Study.com, Hammerbeam roofs, consulté le: 30/07/2018. sur : <https://study.com/academy/lesson/hammerbeam-roof-history-examples.html>
- TOMAN, Rolf (dir.), *L'art Gothique, Architecture, Sculpture, Peinture*, H.F.Ullmann Publishing GmbH, Postdam, Allemagne, 2013, 520p.
- Union des Villes et Communes de Wallonie asbl. (2016). *Les financements fonds structurels fonctionnement*. Consulté le 23/06/2018, sur UVCW: <http://www.uvcw.be/espaces/international/europe/fonctionnement/section2.cfm>
- VANDENDRIES Jean, JOACHIM Paul, *L'imprimerie de grand-papa réinventée dans l'ancienne gare de Baulers*, Consulté le 22/01/2018, Disponible sur : <http://www.lesoir.be/archive/recup/l-imprimerie-de-grand-papa-reinventee-dans-l-ancienne-g-t-19941124-Z08TGW.html>
- VAN WUNNICK PARTNERS SPRL, *Ville de Binche, plan de mobilité, synthèse*, Edition de 2005, Disponible sur : <http://mobilite.wallonie.be/home/outils/plans-de-mobilite/villes-et-communes/b/binche.html>, consulté le 15/04/2018.

- Ville de Binche. (2018). Un peu d'histoire. Consulté le 20/05/2018, sur Binche: <http://www.binche.be/vie-pratique>
- Ville de Binche, *Plan communal de mobilité*, 2005, Disponible sur : <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM%20et%20PICM/binche/synthese.pdf>
- Ville de Binche. Travaux – un subside pour le projet 'Ilot Pastures'. Bulletin Communal juin 2015.
- Wiener. (15 mars 1939). *Les chemins de fer Belges*. Le Rail.