



MANIFESTE POUR LA SAUVEGARDE D'UNE GARE

Ce « manifeste » veut éclairer le rôle des gares ferroviaires dans les villes et les régions. Il est né en réponse au débat suscité par le projet de démolition de la gare de Courtrai.

Il a comme but de définir plus largement le "patrimoine" comme la matérialisation de l'histoire des communautés.

Il veut préciser que la SNCB, sur base de son contrat de gestion avec l'Etat Belge, a une responsabilité fondamentale dans la conservation et la gestion qualitative de son patrimoine immobilier, en collaboration avec le gouvernement flamand.

Conserver et réaménager sont des actions durables, démolir et reconstruire ne le sont pas.

Les réalisations des chemins de fer belges depuis 1835 constituent un exemple unique de développement architectural et de construction civile. Les gares en font partie. Elles peuvent aujourd'hui redevenir des points d'ancrage dans les villes et les régions.

Manifeste

Comme le mentionne le 'Canon van Vlaanderen' (Canon de Flandre), la région flamande a été pionnière en matière de chemins de fer. La première ligne ferroviaire inaugurée en 1835 reliait Bruxelles à Malines (Mechelen) et la première liaison transfrontalière en 1842 courait de Courtrai (Kortrijk) vers Lille. Au cours des siècles passés, un patrimoine exceptionnel s'y est ainsi constitué. Les gares et les lignes de chemin de fer ont longtemps été les points de rencontre et de contact centraux dans les villes et les villages. Elles ont contribué au développement social et économique des villes et des régions. Une grande partie de ce patrimoine a été perdue. Non seulement pendant les deux guerres mondiales, mais surtout après 1960, en raison de la suppression de lignes et d'une volonté effrénée de modernisation et renouvellement.

Le 13 avril dernier, une commission d'experts européens reconnût la gare de reconstruction de Courtrai (1951-1956) comme un des sept sites patrimoniaux les plus menacés de notre continent en la reprenant dans la liste annuelle *The 7 Most Endangered*. Malgré cela, la ville de Courtrai et la SNCB/Infrabel poursuivent leur ambition de remplacer la gare historique par une construction mégalomane et coûteuse. Ceci est totalement incompréhensible.

Pourquoi ce manifeste ?

1. Qu'est-ce que le patrimoine ?

Le "patrimoine" est une composante importante de notre culture. Il raconte l'histoire de notre communauté : le patrimoine immobilier est l'histoire gravée dans la pierre.

Le patrimoine ne doit pas nécessairement être "beau" ou "apprécié". Il ne doit pas à priori être "vieux" ou "antique". Il doit raconter, matérialiser, les histoires qui sont pertinentes pour une ville et une région. L'histoire des gens, de leurs réussites et de leurs malheurs. Car l'histoire n'est pas toujours une "belle" histoire.

Il est frappant de constater que le patrimoine joue un rôle grandissant dans la désignation des Capitales européennes de la culture. La ville grecque d'Eleusis (Elefsina), qui compte un peu moins de 30 000 habitants, est Capitale européenne de la culture pour 2023. Sa gare (construite en 1884, fermée en 2001 puis reprise par la municipalité) a joué un rôle important dans sa candidature. Elle est devenue un chaînon central de la "stratégie de développement du patrimoine architectural d'Eleusis" ('Eleusis Architectural Heritage Development Strategy').

Ainsi, miser sur une vieille gare ou un patrimoine industriel et les revaloriser ajoute sans aucun doute de la valeur à une ville et à une région.

2. Une question de responsabilité

Le contrat de gestion 2023-2032 établi entre l'Etat belge et la SNCB stipule que la SNCB est responsable de la conservation du patrimoine ferroviaire historique ¹. Malheureusement, le terme "patrimoine" n'y est pas défini, probablement parce que la compétence en matière de patrimoine mobilier et immobilier relève des Communautés et des Régions.

Néanmoins, il semble y avoir un manque de vision au cœur de la SNCB en ce qui concerne la valeur du patrimoine ferroviaire et sa conciliation avec les exigences contemporaines en matière de transport public. L'approche adoptée aux Pays-Bas, où un "Bureau Spoorbouwmeester" a été créé dès 2001 afin de développer une politique cohérente, semble être inconnue en Belgique. Pourtant, le besoin d'une telle vision et d'une politique cohérente semble essentiel.

La direction et le contrôle de la SNCB est en Belgique une compétence fédérale. Il est urgent qu'on y passe de la démolition et de la construction à la conservation et à la revalorisation du patrimoine immobilier des chemins de fer.

Nous demandons également au ministre flamand en charge du patrimoine immobilier de mener une politique de protection approfondie du patrimoine ferroviaire, qu'il s'agisse des gares et des postes de garde, des travaux d'infrastructure (ponts, tunnels, voies de retournement, etc.) ou des anciennes lignes qui peuvent servir de couloirs verts.

3. Durabilité, valorisation et réaffectation

Formulant ses ambitions pour la période 2020-2025 'Kansen scheppen voor ontmoeting' (Créer des opportunités de rencontres), p. 23, l'actuel maître d'œuvre flamand Erik Wieërs écrit :

"La qualité de notre patrimoine existant est généralement évaluée sur la base de sa valeur historico-culturelle. Cependant, si l'on procède à une évaluation complète et que l'on tient compte des coûts de production de nouveaux matériaux et de traitement des déchets, il y a beaucoup plus de bâtiments susceptibles d'être préservés que ceux que l'on souhaite traditionnellement protéger en tant que patrimoine. La réutilisation de ce que nous possédons déjà devrait être un premier réflexe, dans la

¹ Cfr. Art.90. "En application de l'article 156, 6) de la loi du 21 mars 1991, la SNCB est chargée de la conservation du patrimoine historique ferroviaire. Les articles 5) et 6) de cette loi stipulent que "Les missions de service public de la SNCB comprennent : 5° l'acquisition, la conception, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion des gares, des haltes sans personnel et de leurs dépendances ; 6° la conservation du patrimoine historique ferroviaire".

mesure du possible, avant que nous ne décidions d'ériger de nouvelles structures.

Je conseillerais aux gouvernements de ne pas agir en fonction d'une demande liée à un programme, mais de se poser la question suivante : que puis-je faire avec mon patrimoine existant ? »

Dans le but d'adapter l'accessibilité des gares aux normes et aux exigences actuelles, de nombreuses démolitions sont en cours allant à l'encontre de toutes normes de durabilité. Car, lors de la construction, on a utilisé des matières premières et de l'énergie. Lors de la démolition, on consomme à nouveau des matières premières et de l'énergie, et on produit des déchets de construction. Ces déchets doivent être éliminés et traités, ce qui nécessite à nouveau de l'énergie et des matières premières. Les nouvelles constructions exigent également des matières premières et de l'énergie. La production de matériaux de construction émet souvent des gaz nocifs (dont le CO₂)... Ne pas démolir et réutiliser est donc beaucoup plus écologique.

De nombreux exemples, tant chez nous que dans d'autres pays européens, montrent que l'adaptation des gares peut se faire sans démolir ou endommager les bâtiments historiques. L'ancien et le nouveau peuvent se renforcer mutuellement et créer ainsi un ensemble unique.

La SNCB/Infrabel doit d'urgence revoir sa politique et accentuer l'adaptation et le réaménagement du patrimoine existant, à partir d'un réflexe écologique.

4. Un sélection représentative

Les bâtiments et les infrastructures réalisés au profit des chemins de fer au cours des cent cinquante dernières années peuvent être considérés comme des expressions exceptionnelles d'architecture et d'ingénierie. Il est important que les éléments les plus représentatifs de chaque période soient sélectionnés, protégés, réaffectés et mis en valeur, y compris les exemples plus récents.

Pour la Flandre, cette responsabilité incombe au gouvernement flamand. Le 23 mars dernier l'*Agentschap Onroerend Erfgoed* (service du patrimoine immobilier) a déclaré sur son site web que le patrimoine d'après-guerre (1945-1989) constituerait l'une des priorités politiques pour les années à venir. La période de reconstruction et les gares y sont mentionnées. Jusqu'à ce jour, aucune gare d'après-guerre n'a été légalement protégée en Flandre. Il est urgent de s'atteler à cette tâche.

5. Quelle est la fonction d'une gare ?

Une gare était et est encore souvent un lieu de rencontre entre des gens d'autre part et les habitants d'une ville et d'une région. Elle est eou devrait être plus qu'un lieu d'arrivée et de départ.

Vu les progrès techniques récents tels que les billets numériques, les distributeurs de billets, le contrôle à distance du trafic ferroviaire, le chef de gare ne vivant plus dans la gare etc., de nombreuses gares sont aujourd'hui trop grandes. Dans de nombreux cas, on tente d'y ajouter des fonctions commerciales. Les espaces libres pourraient également être occupés par toutes sortes de fonctions sociales : des espaces d'exposition, de réunion et de coworking, une bibliothèque, l'office du tourisme, la restauration et autres en fonction de la créativité des concepteurs et des besoins de la ville et de la région.

Ainsi, la gare pourrait redevenir un point d'ancrage dans et pour la ville.

Les personnalités suivantes soutiennent ce « Manifeste » :

- Zsuzsanna Böröcz PhD, Antwerpen (voorzitter Docomomo België)
- Dirk Brentjens, Mortsel (coördinator burgerinitiatief MWHT)
- Filip Canfyn, Kortrijk (directeur stadsplanning en -ontwikkeling Kortrijk, senior consultant bij Rebelgroup Advisory)
- Benoît Delaey, Brugge (conservatiearchitect, bestuurslid van Europa Nostra Belgium)
- Marc Dubois, Gent (architect HonF RIBA, Design-adviseur Kortrijk 2005-2012)
- Jan Dumolyn, Gent (historicus, hoofddocent vakgroep geschiedenis RU Gent, expert in het autonome gemeentebedrijf Erfgoed van Gent)
- Erfgoed en Visie, Antwerpen (alle medewerkers van het architectuur- en adviesbureau voor erfgoedprojecten, 22 personen, architecten, ingenieurs, interieur-architecten, bouwhistorici)
- Matthias Francken (Algemeen Directeur Herita vzw, in persoonlijke naam)
- Anne Gorlé, Antwerpen (bestuurder Patine architecten)
- Elfi Hermans, Mechelen (ir. architect - Monumentenzorger)
- Piet Jaspaert, Leuven (vice-president Europa Nostra)
- Sigiswald Kuijken, Kortrijk (musicus, La Petite Bande)
- Pierre Laconte, Kortenberg (President Foundation for the Urban Environment; Chairman, Industrial and Engineering Heritage Committee - Europa Nostra)
- Marc Laenen, Lubbeek (voormalig conservator Provinciaal Openluchtmuseum Bokrijk, diensthoofd Provinciaal Centrum Cultureel Erfgoed Limburg, algemeen directeur emeritus ICCROM opleidingscentrum Rome, gastdocent Postgraduaat Monumentenzorg Artesia Hogeschool Antwerpen en Instituut Raymond Lemaire KuLeuven, UNESCO consultant)
- Adriaan Linters, Kortrijk (historicus, voorzitter Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw)
- Karel Loeff, Amsterdam (NL) (directeur Erfgoedvereniging Bond Heemschut)
- Marie Moors, Lummen (architect, onderzoeker Uhasselt, secretaris Docomomo Belgium)
- Eva Roels, Brussel (voorzitter ICOMOS Vlaanderen-Brussel, International Council on Monuments and Sites)
- Rutger Steenmeijer, Antwerpen Voorzitter (namens Gorduna vzw – vereniging van conservatie- en restauratiearchitecten)
- Nele Vancaeyseele, Izegem (architect)
- Lucas Vanclooster, Vilvoorde, gepensioneerd architectuur- en mobiliteitsjournalist
- Eugeen Van Craeyvelt, Gent (Directeur-generaal Scheepvaart FOD Mobiliteit en Transport, op rust)
- Dries Vanhove, Poperinge (Secretaris Gorduna vzw – vereniging van conservatie- en restauratiearchitecten)
- Jef Van Olmen, Kontich (Voorzitter, FEBELRAIL vzw, Federatie van Belgische Verenigingen van Spoorbelangstellenden, en Werkgroep Spoorweggeschiedenis)
- Peter Vermeulen, Antwerpen (ir.-architect en ruimtelijk planner, secretaris vzw Ringgenootschap, Ringland Academie)
- Philippe Vierin, Brussel (architect)
- Ruben Volckaert, Gent/Baaigem (advocaat vastgoedrecht/ liefhebber-restaurateur van historisch vastgoed)
- Alex Winnepenninckx, Boortmeerbeek (antiekhandelaar)