

## Gare d'Ottignies

**Première gare :** 1858-1884

**Deuxième gare :** 1884-1999

Architecte : Charles Licot

**Troisième gare :** 1999 -

Architecte : Christian Bourgeois

**Code télégraphique :** LT

**Lignes :** 139, 140, 141, 161



La gare actuelle d'Ottignies, Denis Moinil, décembre 1999  
(Réf. D1193-09a)

### Ottignies ou Wavre ?

Les plans initiaux pour la construction de la voie ferrée vers Namur prévoyaient que la ligne passerait par Wavre. Les Chemins de fer de l'État avaient accordé une concession d'exploitation à la *Grande Compagnie du Luxembourg* par arrêté royal du 18 juin 1846.

La ligne devait partir de la nouvelle gare de Bruxelles-Quartier Léopold vers Wavre, d'où elle devait ensuite se poursuivre partiellement jusqu'à Namur via la ligne Louvain – Charleroi déjà existante. Ce projet fut toutefois rapidement abandonné par les concepteurs de la ligne vers Namur, qui optèrent pour la poursuite de la construction de la ligne à partir de La Hulpe via Ottignies. Ce tracé fut probablement choisi en raison du coût de construction nettement moins élevé. Cette hypothèse est étayée par le fait que la *Grande Compagnie du Luxembourg* connaissait des problèmes financiers. Le 9 juin 1855, le tronçon ferroviaire de La Hulpe à Gembloux via Ottignies est inauguré.

### La première gare en bois (1858-1884)

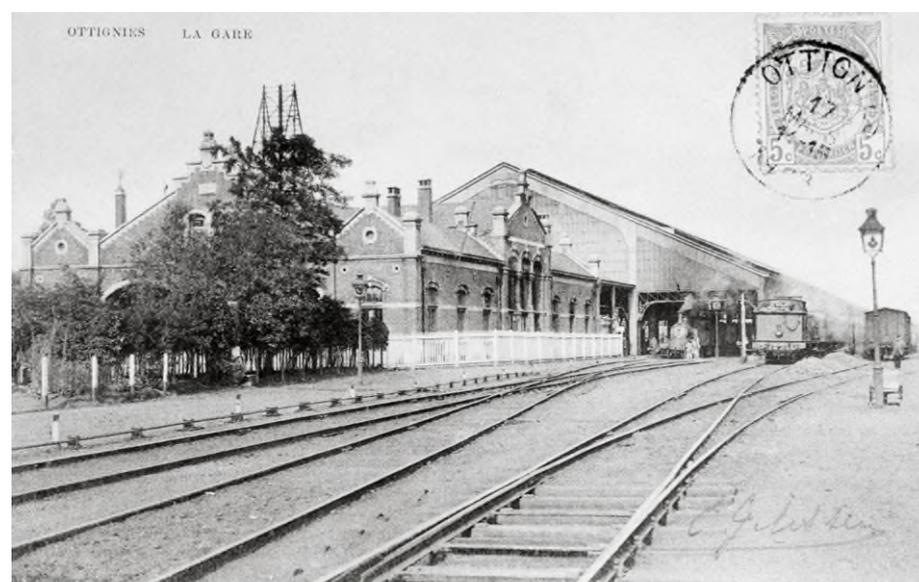
La première gare d'Ottignies, construite entièrement en bois, est achevée en 1858 par la *Grande compagnie du Luxembourg*. Cette gare était plus que rudimentaire et il faudra rapidement la remplacer par un nouveau bâtiment. Lors de la reprise de la *Grande compagnie du Luxembourg* par les Chemins de fer de l'État, en 1873, on décide de construire une gare en pierre. Entre-temps, les voyageurs devaient trouver refuge dans des abris provisoires, la gare en bois ayant déjà été démolie.

## La deuxième gare (1884-1999)

Une gare en pierre fut ensuite construite en 1884 par l'architecte Charles Licot (1843-1903). En raison de la convergence de plusieurs lignes de chemin de fer, l'architecte conçut une "gare-îlot" présentant d'un côté, la ligne reliant Louvain à Charleroi-Ouest et, de l'autre, la ligne Bruxelles - Luxembourg via Namur et Arlon.



Carte postale de la deuxième gare d'Ottignies avec le hall des voies, photographiée du côté gauche (Ref. Z01172)



Carte postale de la deuxième gare d'Ottignies avec le hall des voies, photographiée du côté droit (Ref. Z01348)

deuxième classe et un pour les voyageurs qui achetaient des billets de troisième classe.

Les guichets n'étaient ouverts qu'une demi-heure avant l'arrivée du train.

Le billet une fois acheté, les voyageurs pouvaient se rendre dans les salles d'attente de première et deuxième ou de troisième classe. Ces salles d'attente étaient séparées par un buffet. Chaque classe disposait également d'entrées et de sorties séparées.

La gare était projetée dans le sens de la longueur entre ces deux lignes de chemin de fer. La structure de la toiture consistait en deux toits à versants assez inclinés terminés par un pignon orné de pierres de couverture et d'une pièce de tête.

L'accès à la gare s'effectuait par une courte galerie en arcades. Le toit de la partie centrale abritait également un grenier. La longue façade se composait de trois parties présentant un pignon en son centre.

Derrière le bâtiment de la gare se trouvait un grand hall de voies en verre et en acier.

Un local pour la poste et le télégraphe avait été aménagé dans l'aile droite. Pour assurer le fonctionnement du central téléphonique, un haut pylône avait été érigé à côté de la gare, sur lequel étaient branchés l'ensemble des raccordements téléphoniques de toute la région.

La salle des guichets comportait deux guichets: un pour les voyageurs qui voulaient acheter des billets de première ou de

## La troisième gare (1999- )



La troisième gare d'Ottignies, Denis Moinil, avril 1999 (Réf. D0793-18)

Dans le cadre du plan Star 21 de modernisation du réseau intérieur, la SNCB a lancé un important chantier à Ottignies. Troisième gare wallonne par le nombre de ses voyageurs, Ottignies est un nœud ferroviaire important.

L'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg et son antenne Ottignies-Louvain-la-Neuve-Université y croise l'axe Charleroi-Ottignies-Wavre-Louvain.

Le 27 novembre 1996, la première pierre de la nouvelle gare est posée et elle sera inaugurée en 1999. La nouvelle gare d'Ottignies, conçue par l'architecte Christian Bourgeois, a l'ambition d'être à la fois fonctionnelle et esthétique. Elle est érigée au même endroit que la gare précédente.

Le bâtiment comprend trois niveaux. Conçu dans un style postmoderne, il se compose d'un bâtiment en béton bicolore en forme de croix flanqué de grandes baies vitrées. Basées sur le principe de la symétrie, les façades offrent une alternance équilibrée entre des surfaces pleines et de larges baies vitrées qui laissent pénétrer la lumière au cœur du bâtiment.

Les espaces sont conçus de façon à dégager une atmosphère chaleureuse dont les voyageurs peuvent profiter pleinement.



Le grand hall de la gare d'Ottignies, Denis Moinil, mars 1999 (Réf. D0762-06)

En pénétrant à l'intérieur de la gare, les voyageurs accèdent immédiatement à un vaste hall lumineux. Au centre se trouve une salle d'attente, équipée de sièges confortables.

Pendant l'attente, les voyageurs ont la possibilité de boire ou de se restaurer à la cafétéria.

L'escalier actuel menant au couloir sous-voies est intégré dans le bâtiment de la nouvelle gare.

Ainsi, les voyageurs ont un accès direct du hall principal au couloir souterrain et peuvent toujours accéder aux quais en restant au sec.

En 2023, cette gare était la plus fréquentée de Wallonie. Même les gares de Namur et de Liège-Guillemins enregistrent moins de voyageurs à l'embarquement et au débarquement. Cela s'explique principalement par la présence de l'université francophone de Louvain-la-Neuve et par la situation d'Ottignies sur plusieurs lignes de chemin de fer qui permettent de rejoindre aisément de nombreuses destinations.

Paul Jacobs  
Septembre 2024



## Bibliographie succincte

**Articles :** Petite évocation historique d'Ottignies, *Trans-Fer*, n° 102, 01-12-1996, p.34-36, BIB\_K621380

DANLOY R. Ottignies, une nouvelle gare pour un autre siècle, *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-12-1998, p. 8-11, BIB\_K23902

GRIEN M., FERRIERE A. V., CHACHKOPF J., LEBEAU M. La SNCB par ligne, *Trans-Fer*, 01-12-1996, p.16-46, BIB\_K16944

**Livres :** *Ottignies : métamorphose d'une gare*. Bruxelles : SNCB, 1999, BIB\_A702905

DE BOT H. *Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835 – 1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. BIB\_A24859

WELTER H., WAGEMANS S. *Het grote Belgische stationsboek*. Louvain : Davidsfond, 2012, 271 p. BIB\_B544616

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

***Catalogue Bibliothèque : gare d'Ottignies***

***Collection musée : gare d'Ottignies***