

Les trésors cachés de La Louvière : la gare du Centre et la murale d'Ernest D'Hossche

Ludovic Recchia
Administrateur-délégué de Keramis
Conservateur au Musée royal de Mariemont

Une porte d'entrée dans la ville

« *Nul doute : La Louvière n'a pas le cachet de Bruges, de Liège ou de Mons. (...) Son nom est davantage associé à l'entreprise de céramique Boch à l'origine de la création de la ville, il y a 150 ans, et aux usines sidérurgiques Boël. L'arrivée par la voie ferrée n'engage d'ailleurs guère à la découvrir tant le visage de la gare centrale est raviné et les alentours sont peu engageants* »¹.

C'est de la sorte que débute un récent article, finalement fort élogieux, d'une revue d'art française sur le foisonnement culturel à La Louvière. Cette remarque est assez symptomatique des errances du pouvoir fédéral tant en matière de vision culturelle et identitaire² que de gestions des compétences qu'il détient comme la SNCB. En arrivant à La Louvière par le train (un seul train par heure pour la 5^e ville de Wallonie à seulement 40 min de Bruxelles), on découvre une gare quasi abandonnée. Désuète et négligée par la SNCB qui un temps annonçait même sa démolition, cette gare de La Louvière est pourtant un très bel exemple de réalisation architecturale de qualité dont les pouvoirs publics nationaux avaient le secret dans les années 1950-60. Malgré une position stratégique en plein cœur de ville, la SNCB a privé la gare de la plupart des fonctions administratives et fonctionnelles qui lui étaient assignées au départ.

Si on la contextualise dans le patrimoine de la jeune ville de La Louvière, on peut même affirmer que c'est un des plus beaux édifices bâtis des années 1960. Son intérêt esthétique

¹ COSTE 2019, p. 71.

² MANCA 2019, p. 64-68.



dépasse celui d'autres gares contemporaines de plus grande taille. Si elle attire notre attention, c'est surtout par la présence d'une composition en céramique dans le hall des pas-perdus. Cet élément sculptural intégré, créé dans les ateliers de la faïencerie Boch Frères jadis voisine, justifierait à elle-seule la nécessité, sinon d'un classement, au moins d'une inscription sur la liste de sauvegarde. Évoquant les richesses industrielles et culturelles du Hainaut, ce témoignage historique et artistique est rarissime dans sa catégorie et mérite toute notre attention.

Histoire de gares

C'est l'arrivée en 1845 du chemin de fer qui nécessite la création d'une première gare. La présence de charbon attire des industries importantes telles que la faïencerie des frères Boch. Avec la sidérurgie qui lui emboite le pas, la faïencerie provoque la densification de cette zone alors rurale. Une première gare est érigée au milieu du 19^e siècle (1848) à quelques encablures de l'actuelle. L'inauguration de la seconde gare en 1964 coïncide avec une période d'expansion de la ville durant les années 1950-1960. La nécessité de construire une nouvelle gare du centre se fait déjà sentir dans les années 1820-30. Ce projet, comme la construction de la piscine communale est reporté après la guerre. La nouvelle gare jouera dès lors un rôle ferroviaire crucial.

Les décideurs souhaitent y installer 3 pôles administratifs. Le premier, le plus important, concerne l'administration de « l'arrondissement de la voie A152 »³, c'est-à-dire la gestion de tout le territoire ferroviaire compris entre celui de Mons et de Charleroi, s'étendant en réalité de Braine-le-Comte à Monceau-sur-Sambre. Quatre ingénieurs ainsi qu'un staff administratif et d'entretien sur le terrain sont affectés à cette tâche dans la gare même. Le deuxième pôle se rapporte à la commande des aiguillages de la gare et de sa zone périphérique. Un signaleur en chef avec ses assistants faisaient fonctionner le « bloc 6 ». Enfin, l'exploitation de la gare elle-même représente le troisième pôle : chef de gare, personnel du guichet, etc. La SNCB a d'abord transféré les deux premiers pôles à Haine-Saint-Pierre et envisage depuis peu de fermer les guichets - ce qui désaffecterait totalement la gare actuelle.

L'architecte et le céramiste

L'édifice a été réalisé d'après les plans de l'architecte Dubus employé de la Régie des bâtiments de la SNCB. La décision officielle de construire remonte à 1961, le cahier spécial des charges est daté de 1963⁴, la gare a été inaugurée en 1964.

L'édifice est construit en poutres de béton revêtu d'un parement en briques avec sous-bassement en pierre bleue. Son plan est trapézoïdal sur deux niveaux. Les quais se trouvent à l'ouest de l'édifice, les espaces d'accueil sont au sud. Les locaux administratifs sont concentrés au sud, dans un volume en décrochage parallèle aux voies. La façade principale est tournée côté sud vers le centre de la ville. Celle-ci est remarquable par sa large baie panoramique en hors d'œuvre au premier étage. Cette ouverture est scandée par un rythme d'allèges en béton peint. Sa fonction principale est d'éclairer le hall des pas-perdus et notamment la remarquable composition murale en céramique réalisée dans les ateliers de la

³ Information communiquée par la SNCB Holding, site de Mons.

⁴ Document consulté en 2010 à la SNCB Holding, site de Mons.



faïencerie Boch Frères qui se trouvait juste en face.

Les toitures plates renforcent une tendance moderniste affirmée qui n'est à cette époque pas une règle parmi les gares contemporaines du royaume. La gare de La Louvière est posée à l'angle de la chaussée qui relie La Louvière au Roeulx, tenant compte du remblai élevé pour la ligne de chemin de fer. Son accès est aisé depuis le centre-ville et le site de la faïencerie qui employait un millier de travailleurs en 1964.

Une valeur historique et esthétique indéniable

La gare reflète bien le développement de la cité des loups durant les Trente Glorieuses. Sa construction coïncide avec l'installation d'autres équipements collectifs remarquables : théâtre, piscine (transformée en logements) et hôtel de ville, réalisés par l'architecte louviérois Paul Emonts.

Cette époque prospère coïncide aussi avec le mayoralat de Fidèle Mengal (1905-1989), Bourgmestre entre 1953 et 1976. Ce dernier souhaite l'urbanisation du quartier du Tivoli et commande des monuments publics typiques de la cité comme le monument de La Louve, collaboration entre le sculpteur Alphonse Darville (1910-1990) et l'architecte Jacques Depelsenaire (1923-2009).

La gare est l'une des plus intéressantes construite en Wallonie à l'aube des années 1960. Sur le plan de l'histoire des gares belges, elle est typique du réamorçage d'une esthétique moderne après une période d'immédiat après-guerres pourtant marquée par un retour du régionalisme. L'idéal de progrès de l'exposition de Bruxelles de 1958 accorde à l'esthétique moderniste de type international un droit de cité à la SNCB. Cette tendance est malheureusement de courte durée, conférant à ce genre de gare un statut de témoins d'une époque. Seules les gares d'Anvers, de Boisfort, de Braquegnies, de Denderleeuw, de Frameries, de Quaregnon, de Liège Guillemins (du Groupe E.G.A.U, détruite), de Torhout et d'Ypres illustrent cette tendance visionnaire des années 1950⁵. Si les techniques de construction employées à La Louvière sont relativement traditionnelles, par contre, la composition murale d'Ernest D'Hossche (1912-1978) est unique en son genre. Les circonstances de cette commande à la faïencerie restent méconnues étant donné la destruction des archives industrielles. Cette œuvre n'a aucun rapport avec la production de carrelages, ancienne spécialité de la faïencerie. Cette murale se compose d'éléments en grès, modelés et peints avant cuisson, puis enchâssés dans la masse du ciment. Cette technique, à mi-chemin entre relief et sculpture en ronde bosse, rend tout démontage impossible, du moins sans moyens techniques considérables et très onéreux. Elle a été employée dix ans plus tôt par le céramiste sculpteur Pierre Caille (1911-1996) au Casino d'Ostende et au passage de la Bourse à Charleroi (détruit). Artistiquement, cette composition murale est spectaculaire. Ce n'est pas un élément rapporté après la construction mais une œuvre prévue dans le cahier spécial. Il s'agit d'une œuvre commandée à la faïencerie Boch Frères dans le cadre de l'application du 1% dévolu à l'art pour les édifices publics - ce que l'on nomme une « intégration » à l'architecture.

⁵ Pour une vision panoramique de ce patrimoine, consulter : DE BOT 2003.



Création d'Ernest D'Hossche, premier conseiller artistique de la faïencerie, cette murale en grès émaillé et polychrome a pour thème les richesses industrielles et culturelles du Hainaut. Elle rend hommage aux industries minière, sidérurgique, verrière, brassicole, pétrochimique et agricole qui ont permis la richesse de la région. Le canal de grand tonnage, progrès de cette époque, apparaît à l'horizon. Les arts et les lettres ont une place de choix. Le créateur, Ernest D'Hossche, a apposé sa signature en représentant une sirène, symbole inspiré de la Méditerranée qu'il appréciait et dont il se servait pour marquer certaines pièces uniques. Bien que la construction de l'édifice ait été décidée en 1960, d'après des sources orales, il semble qu'Ernest D'Hossche en esquissa préalablement les éléments constitutifs. D'Hossche est déjà un artiste renommé : Prix du Hainaut des arts plastiques en 1952, il est invité à l'exposition new-yorkaise «Belgian Craftsmanship of Today» en 1954 avec d'autres artistes de talent comme Pierre Caille, Roger Duterme (1919-1997), Jack Jefferys (1896-1961), Joost Marechal (1911-1971) ou Olivier Strebelle (1927-2017). En 1959, il compte parmi les invités d'une importante exposition de céramique internationale organisée au Musée des Beaux-Arts d'Ostende (« La céramique contemporaine », 05/07-05/10/1959). Responsable d'un atelier d'art chez Boch frères, il y a dessiné des services de table à succès et des pièces artistique en petites et moyennes séries. Il est aussi l'auteur de sculptures personnelles exposées dans des galeries d'art bruxelloises.

Un état de préservation inquiétant

Bien que la SNCB ne semble guère se soucier de sa gare, l'extérieur et l'intérieur ont été fort heureusement peu modifiés. Les châssis en fer et en aluminium sont originaux. Deux des trois portes principales (indiquant « entrée » et «buffet ») ont été remplacées par de grossières portes vitrées en bois. L'entrée titrée « bagages » est préservée. Le recours à l'aluminium pour des ornements est représentatif de cette architecture. A l'intérieur, sas d'entrées, éléments mobiliers du hall ont été réalisés dans ce matériau aujourd'hui mal aimé. Dans l'ensemble, les matériaux des espaces publics intérieurs sont préservés : panneaux d'aluminium, marbre de Rance, brique émaillée. L'architecte a eu recours à des éléments standardisés de grande qualité. Les garde-corps sont identiques de ceux choisis par les architectes Alexis et Philippe Dumont pour la Galerie Ravenstein à Bruxelles (1954-58). De même, les quais utilisent des portiques typiques que l'on retrouve dans diverses gares contemporaines en Hainaut. Le long des quais et du parking nord, trois réverbères sont exactement ceux qui éclairaient le site de l'Expo 58. On en retrouve un exemple dans l'aménagement expérimental dit du « Musée du réverbère », rue Emile Delva, 75-97D à 1020 Bruxelles (Laeken)⁶.

Le moment d'agir

En grande partie désaffectée, la gare de La Louvière-Centre se dégrade. Négligence coupable ou stratégie de la part de la SNCB ? ? On a malheureusement dû constater que la SNCB rechignait à assurer l'accès complet du hall des pas-perdus pendant toute la durée des dernières journées du patrimoine. La gare est actuellement fermée tous les après-midis. Quoiqu'il en soit, l'action de la Ville de La Louvière devrait faire réfléchir la SNCB. Depuis quelques temps, au lieu de céder aux sirènes de la nouveauté, les autorités communales font

⁶ Le Musée du Réverbère à Bruxelles (Laeken), installation à la fois artistique et utile, retrace l'histoire de l'éclairage urbain. Il illustre le design et les innovations techniques et artistiques qui ont marqué l'éclairage public (<http://www.bruxelles.be/artdet.cfm/5305>, site consulté le 17 octobre 2010).



entendre leur voix pour préserver la gare. Le théâtre communal de la même époque a été rénové avec un grand respect des intentions de son créateur Paul Emonts. Après la démolition de la gare de Liège Guillemin (1956-58), chef d'œuvre du groupe d'architectes E.G.A.U. et de celle de Mons (1952-55) édifice tout aussi remarquable du célèbre architecte René Panis (1910-1987), on peut craindre en la construction d'une énième fantaisie ferroviaire inadaptée à nos climats. Espérons que la gare de La Louvière puisse donc connaître une réhabilitation respectueuse et continue d'accueillir les navetteurs toujours plus nombreux. L'enjeu est important puisque la ville devrait connaître une importance croissance démographique d'ici 2035. Enfin, avec l'ouverture de Keramis en 2015, il est fort logique que la murale d'Ernest D'Hossche soit conservée *in situ* et complète un patrimoine louviérois trop méconnu, enrichi ces dernières années de nombreuses œuvres d'artistes contemporains souvent de renom comme Pol Bury, Émile Desmedt, Anne Jones, Lucile Soufflet, Jean-Marie Mathot ou encore Michel François.

Bibliographie

COSTE 2019

Chr. Coste, « Les trésors cachés de La Louvière », *L'Oeil*, n° 720, février 2019, p. 70-73.

DE BOT 2003

H. De Bot, « Architecture des gares en Belgique », Turnhout, Brepols, 2002- 2003, vol.2.

MANCA 2019

I. Manca, “A Bruxelles, un dynamisme culturel asymétrique”, *L'Oeil*, n° 720, février 2019, p. 64-68.



La murale d'Ernest d'Hossche dans le hall de la gare de La Louvière-Centre
(© Keramis)



Vue extérieure de la gare de La Louvière-Centre
(©Keramis)



Entrée titrée « bagages »
(©Keramis)



Réverbère de l'Expo 58
(©Keramis)