

# gare de Bruxelles-Quartier-Léopold



**depuis le 28 mai 2000  
gare Bruxelles-Luxembourg**

La plus vieille gare de la  
capitale, de la Belgique  
et d'Europe

sur la place, statue de John Cockerill fondateur  
des ateliers métallurgiques de Seraing  
par Armand Cattier (1872)

A l'époque de la révolution industrielle, certains habitants aisés de la capitale décidèrent de quitter le centre-ville pour aller s'établir dans le prolongement de la rue Royale et de la porte de Namur, quartiers alors les plus huppés de Bruxelles. C'est en 1838, trois ans à peine après l'introduction du chemin de fer en Belgique et sur le continent européen que débutèrent les travaux de construction de l'arrêt Quartier-Léopold.

Le bâtiment, conçu et dessiné par l'architecte Tilman-François Suys, avait été commandité par la Société civile pour l'agrandissement et l'embellissement de la capitale de la Belgique, une société privée qui, pour l'occasion, s'était associée aux plus grands groupes industriels et financiers de l'époque. Le roi Léopold Ier en était d'ailleurs l'un des actionnaires et c'est la raison pour laquelle la gare porte son nom.

Au XIXe siècle, la construction et l'exploitation du réseau ferroviaire belge ne constituaient pas un monopole d'État: de nombreuses sociétés privées détenaient diverses concessions pour en exploiter les lignes. En 1846, se produisit un événement important pour le réseau des chemins de fer à Bruxelles: une concession fut octroyée à La Grande Compagnie du Luxembourg - société anglaise qui avait des liens avec la Société Générale de Belgique - afin d'établir une liaison ferroviaire entre Londres, Luxembourg et au-delà, grâce à ce qui allait devenir

la compagnie internationale des wagons-lits et des grands express internationaux, jusqu'à Brindisi, qui était alors le port d'embarquement des passagers d'Angleterre et du centre de l'Europe pour le Proche Orient et l'Inde, via Douvres et Ostende (les wagons étaient embarqués).

Les concessions ferroviaires étaient octroyées sous certaines conditions: les «lignes privées» devaient aussi avoir un caractère public et la construction des gares était à la charge des concessionnaires de lignes. La gare du Luxembourg (comme d'aucuns l'appelaient déjà) fut construite par la Grande Compagnie du Luxembourg sur les terrains qu'elle avait achetés en 1846 à l'hospice Sainte-Gertrude. Les plans de la gare ne furent approuvés qu'en 1853 et l'achèvement de l'édifice se fit sous la direction de l'architecte bruxellois Gustave Saintenoy.

Au départ, l'idée était d'ériger un bâtiment majestueux composé d'une nef centrale et de deux grandes ailes latérales. Mais les maîtres d'ouvrage durent se limiter pour des raisons financières au bâtiment dont il ne reste aujourd'hui que les façades aujourd'hui classées.

Afin de mieux l'intégrer au réseau ferroviaire de la capitale, Bruxelles-Quartier Léopold fut reliée en 1866 à la gare de Bruxelles-Nord. Cette liaison comportait des arrêts rue de la Loi, chaussée de Louvain (gare de Saint-Josse), rue Rogier et place Verboekhoven à Schaerbeek.

La concession de la société anglaise prit fin en 1873 et la ligne de Luxembourg fut alors intégrée au réseau ferroviaire national. L'idée de démolir la gare refit surface en 1987, au moment où les projets d'établissement du parlement européen derrière la gare commençaient à se concrétiser. Elle est toujours là... mais la nouvelle gare du Luxembourg est en sous sol !



site réalisé par  
**bruNET** ®

