

Hauts-de-France, Nord
Bavinchove
1 contour de la Gare

Anciens entrepôts ferroviaires

Références du dossier

Numéro de dossier : IA59005936
Date de l'enquête initiale : 2025
Date(s) de rédaction : 2025
Cadre de l'étude : inventaire topographique canton de Cassel
Degré d'étude : recensé

Désignation

Dénomination : entrepôt industriel, atelier de réparation, remise ferroviaire
Précision sur la dénomination : entrepôt ferroviaire
Destinations successives : entrepôt industriel

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en village
Références cadastrales : . Non cadastré, emprise SNCF.

Historique

Aucune donnée précise n'a, à ce jour, été retrouvée concernant la date exacte de construction de cet entrepôt ferroviaire, parfois interprété comme atelier ou halle à marchandises. Son édification est très vraisemblablement à rapprocher de la mise en service de la ligne ferroviaire d'Arras à Dunkerque et de l'ouverture de la gare dite "de Cassel", implantée sur le territoire de Bavinchove. La ligne est mise en service en 1848 par la Compagnie des chemins de fer du Nord, et la gare de Cassel ouvre à cette même période, au milieu du XIX^e siècle. Il est donc probable que l'entrepôt soit contemporain de la première phase d'aménagement ferroviaire, ou qu'il ait été construit dans les décennies suivantes afin d'accompagner l'essor du trafic marchandises.

Son implantation, au contact immédiat de la voie ferrée, confirme sa fonction stratégique dans l'économie locale. Ce type d'entrepôt joue un rôle essentiel dans la collecte, le stockage temporaire et l'expédition des productions agricoles de la Flandre intérieure, notamment céréales, houblon et produits maraîchers. La relation directe entre la façade latérale et le quai ferroviaire facilite les opérations de chargement et de déchargement, limitant les ruptures de charge et optimisant la logistique.

Malgré les transformations visibles et l'obturation progressive des grandes baies, l'édifice conserve une forte lisibilité architecturale. Il demeure un témoin significatif du patrimoine industriel et ferroviaire de Bavinchove, représentatif de ces infrastructures logistiques secondaires qui accompagnent le maillage ferroviaire régional dès le milieu du XIX^e siècle et dont le développement se poursuit jusqu'au début du XX^e siècle, au rythme de l'intensification des échanges commerciaux.

Période(s) principale(s) : 3e quart 19e siècle (?,)
Dates : 1848 (daté par tradition orale)

Description

Implanté en bordure immédiate de la voie ferrée, l'ancien entrepôt ferroviaire de Bavinchove s'inscrit pleinement dans l'architecture utilitaire du tournant des XIX^e et XX^e siècles.

Le bâtiment adopte un plan allongé, parallèle à la voie, traduisant sa fonction de halle de stockage et de transbordement. Sa volumétrie est simple et efficace : un vaisseau unique, de plain-pied, couvert d'une toiture à deux versants faiblement inclinés. Le pignon principal, tourné vers la rue, affirme une composition symétrique structurée par de larges baies en arc plein cintre, adaptées à la manutention et à l'entrée de marchandises volumineuses.

La construction est réalisée en brique rouge. Les encadrements des baies et les arcs sont soulignés par un appareillage en brique formant un contraste chromatique discret, parfois enrichi d'un jeu de briques légèrement saillantes. Les arcs en plein cintre rythment la façade longitudinale, créant une succession régulière de travées. Chaque travée correspond vraisemblablement à une unité de stockage intérieure, révélant l'organisation modulaire de l'espace.

Les grandes ouvertures, aujourd'hui obturées par des bardages métalliques, témoignent de l'ancienne vocation logistique du bâtiment. Leur hauteur importante permettait le passage direct des marchandises entre wagons et entrepôt. Les linteaux cintrés et les claveaux de brique confèrent à l'ensemble une solidité visuelle, typique des architectures industrielles ferroviaires de la région.

Les murs-pignons sont traités avec la même sobriété. Le pignon principal présente une large baie centrale en plein cintre, encadrée par deux ouvertures plus basses, créant une hiérarchie fonctionnelle. La maçonnerie révèle un appareillage régulier, vraisemblablement de briques pleines cuites, posées en lits horizontaux. Les chaînages d'angle sont marqués par un léger ressaut ou un traitement différencié de la brique, renforçant la stabilité visuelle de l'édifice.

La toiture est couverte de tôles métalliques. L'absence d'étage et la hauteur généreuse sous couverture suggèrent un vaste volume intérieur.

Eléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : brique

Matériau(x) de couverture : tôle galvanisée

Plan : plan rectangulaire régulier

Étage(s) ou vaisseau(x) : rez-de-chaussée

Type(s) de couverture : toit à longs pans, pignon découvert

Typologies et état de conservation

Typologies :

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de l'État (?)

Annexe 1

La gare de Cassel à Bavinchove – Synthèse historique et technique

I. Contexte géographique et naissance de la gare (1848)

La gare de Cassel, bien qu'elle desserve la ville de Cassel, est physiquement implantée sur le territoire de la commune de **Bavinchove**, dans le département du Nord (Hauts-de-France). Ce paradoxe topographique est au cœur de toute l'histoire ferroviaire locale : Cassel est située sur l'un des Monts des Flandres, en contrebas de quelque 120 m environ par rapport à la ville haute. Les constructeurs du XIXe siècle, soucieux de pentes raisonnables pour les locomotives à vapeur, ont naturellement tracé la voie dans la plaine flamande plutôt qu'à flanc de colline.

La gare est établie à 39 m d'altitude, au point kilométrique 273,807 de la ligne d'Arras à Dunkerque-Locale, entre les gares d'Hazebrouck et d'Arnèke.

II. La ligne Hazebrouck–Dunkerque de 1848 : genèse et enjeux

La section sur laquelle se trouve la gare de Cassel est l'une des plus anciennes du réseau ferré du Nord. Sa création est indissociable de la fondation de la **Compagnie des chemins de fer du Nord**.

La loi du 15 juillet 1845 autorise l'adjudication à une compagnie du "chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, avec embranchement de Lille sur Calais et Dunkerque". Le tracé de "Lille à Hazebrouck avec bifurcation sur Calais et Dunkerque" est adopté le 9 septembre 1845, sa concession étant adjugée ce même jour à Rothschild frères, Hottinger, Laffitte et Blount. La Compagnie des chemins de fer du Nord est officiellement créée le 20 septembre 1845 par ces banquiers, au capital de 200 millions de francs et avec 20 000 actionnaires.

Le 1er septembre 1848, la section Hazebrouck–Dunkerque est mise en service. C'est la première étape de ce qui deviendra la ligne d'Arras à Dunkerque-Locale (numéro 301 000 du réseau ferré national), longue de 113 km. La gare de Cassel à Bavinchove ouvre donc ses portes à cette date inaugurale. L'impact est immédiat sur le territoire : le chemin de fer arrive à Dunkerque en 1848, ce qui contribue très fortement au développement du port de Dunkerque, ainsi qu'à celui de la ville et de ses voisines, qui forment rapidement une agglomération.

La fréquentation justifie rapidement des travaux d'infrastructure : la seconde voie est posée entre Hazebrouck et Cassel dès le 6 juillet 1849, et entre Cassel et Bergues le 1er avril 1850. Cette rapidité témoigne du dynamisme commercial de la ligne à ses débuts.

Dans un second temps, une convention signée le 21 juin 1857 entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie accorde notamment la création d'un "chemin de fer des houillères" traversant le Bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, afin de réduire les coûts de transport du charbon et d'accélérer sa livraison dans les grandes villes. La section Béthune-Hazebrouck est ouverte en septembre 1861, celle Arras-Lens en janvier 1862, constituant la ligne complète telle qu'elle existe aujourd'hui.

En 1962, la section Hazebrouck-Dunkerque est électrifiée en 25 kV / 50 Hz. Cette modernisation place la ligne dans le réseau électrifié national et permet l'exploitation par des engins modernes.

III. La gare de Cassel : données techniques et économiques

La gare est encadrée par les haltes d'Hazebrouck (vers le sud) et d'Arnèke (vers le nord). Le tracé, après avoir quitté Hazebrouck, passe au pied de la colline de Cassel, puis s'oriente plein nord pour desservir Bergues avant d'atteindre la gare terminus de Dunkerque.

Le tableau du classement par produit des gares du département du Nord pour l'année 1862, réalisé par Eugène de Fourcy, ingénieur en chef du contrôle, place la station de Cassel au 33e rang du département et au 95e pour l'ensemble du réseau du Nord, avec un total de recettes de 42 038,02 francs. Ce chiffre se décompose en 28 459,63 francs pour 19 184 voyageurs transportés, 4 388,79 francs de marchandises à grande vitesse, et 9 179,70 francs à petite vitesse.

Les plans du projet définitif du bâtiment voyageurs (non consultés) ont été présentés par la Compagnie en 1864 (non consulté). Ce bâtiment, construit selon les standards architecturaux de la Compagnie du Nord (briques, volumes fonctionnels, sobre ordonnancement), a marqué le paysage de Bavinchove pendant plus d'un siècle avant d'être **démoli en 1999**. Aujourd'hui, la gare est un point d'arrêt non géré (PANG) à accès libre, équipée d'automates pour l'achat de titres de transport.

IV. Les infrastructures locales liées au patrimoine ferroviaire : Le tramway de Cassel (1900-1934)

Le problème posé par la dénivellation entre la gare et la ville haute a engendré une solution locale remarquable : le tramway électrique. À partir de 1893, diverses solutions furent étudiées pour faciliter l'accès des habitants de Cassel à leur gare. En 1899, la Compagnie du tramway de Cassel obtint la concession d'une ligne électrique à voie métrique bénéficiant d'une garantie d'exploitation du département.

Cette ligne, construite par l'entreprise Thuvien de juin à septembre 1899, commença ses activités le 20 juillet 1900 et fut inaugurée le 27 août 1900. Elle reliait la cour de la gare de Cassel à la Grand-Place de la ville haute, sur le Mont Cassel. La traction était électrique dès l'origine, l'énergie étant fournie par une centrale à gaz appartenant à la société concessionnaire, située dans la cour de la gare. Le courant continu de 600 V était transmis par une ligne aérienne de contact à fil simple supporté par des poteaux de bois ou fixé aux façades. Quatre motrices à deux essieux avaient été construites en 1900 par la SACM à Belfort, propulsées par deux moteurs électriques de 25 CV chacune.

Le terminus côté gare permettait une correspondance aisée avec les trains du réseau du Nord. La voie pénétrait dans la cour aux marchandises et se divisait en plusieurs voies d'exploitation : l'une desservait la halle à marchandises, une autre permettait le transbordement direct entre wagons du réseau du Nord et véhicules du tramway, une troisième desservait la remise et l'usine électrique.

La ligne fut l'une des rares du département du Nord à se trouver dans la zone non envahie durant la Première Guerre mondiale. Toutefois, à la fin du conflit, le matériel était très usagé et la compagnie ne disposait d'aucun approvisionnement. Face à un déficit chronique constaté depuis au moins 1922, la commune racheta la concession. Le dernier tramway circula le 30 novembre 1934.

V. Cassel-Gare dans l'histoire militaire

La position stratégique de la gare de Bavinchove, au pied du Mont Cassel qui domine la plaine des Flandres, lui a conféré une importance militaire non négligeable. Lors des combats du 27 mai 1940, des unités de la 6^e *Panzerdivision* allemande progressant vers Cassel ont rencontré la voie ferrée qui traversait Bavinchove. Deux locomotives avaient été disposées sur les rails pour barrer la route aux blindés ennemis. Cet épisode illustre à quel point l'infrastructure

Conclusion

Cette gare, modeste dans son apparence actuelle, est ainsi le point de convergence de plusieurs strates d'histoire :

l'aventure industrielle et financière de la Compagnie des chemins de fer du Nord au milieu du XIX^e siècle, l'ingéniosité locale qui a produit l'un des tramways électriques les plus singuliers du Nord, et la géographie militaire des Flandres qui a fait du pied du Mont Cassel un point névralgique à plusieurs reprises.

Sources :

DE GAULLE, J.-M.-A. **Itinéraire historique du chemin de fer du Nord, de Paris à Lille et à Bruxelles, de Creil à Saint-Quentin, d'Amiens à Boulogne et de Lille à Dunkerque et à Calais**. 2e éd. Paris, 1852. Disponible sur Gallica (BnF), cote ark:/12148/bpt6k103212q.

FOURCY, Eugène de. **Tableau du classement par produit des gares du département du Nord pour l'année 1862**. Rapport manuscrit, ingénieur en chef du service du contrôle, Compagnie du Nord, 1862. *Document connu par*

extraits cités dans les monographies de gares. Il place la station de Cassel au 33^e rang départemental et au 95^e pour l'ensemble du réseau du Nord, avec un produit total de 42 038,02 fr., dont 19 184 voyageurs transportés.

Ligne d'Arras à Dunkerque-Locale [en ligne]. fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_d%27Arras_%C3%A0_Dunkerque-Locale [consulté le 13/05/2026]

Gare de Cassel [en ligne]. fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Cassel [consulté le 13/05/2026]

[yserhouck.free.fr](https://yserhouck.free.fr/Textes/petit_train.html). **Le petit train des Flandres**. yserhouck.free.fr/Textes/petit_train.html. [consulté le 13/05/2026].
Développe l'histoire du réseau de voies ferrées d'intérêt local en Flandre française à partir des années 1880, complémentaire au réseau grande ligne Hazebrouck–Dunkerque, en détaillant notamment la ligne Herzelee–Saint-Omer et la desserte des cantons de Wormhout et d'Arnèke.

Illustrations



Vue de l'édifice depuis la cour.
Phot. Delphine Volto Jourdan
IVR32_20255900093NUCA



Façade sur voies.
Phot. Delphine Volto Jourdan
IVR32_20235901197NUCA



Vue générale depuis les voies.
Phot. Delphine Volto Jourdan
IVR32_20235901196NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Le canton de Cassel : le territoire de la commune de Bavinchove (IA59005737) Hauts-de-France, Nord, Bavinchove

Oeuvre(s) contenue(s) :

Auteur(s) du dossier : Nicolas Tachet

Copyright(s) : (c) Région Hauts-de-France - Inventaire général



Vue de l'édifice depuis la cour.

IVR32_20255900093NUCA

Auteur de l'illustration : Delphine Volto Jourdan

Date de prise de vue : 2024

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Façade sur voies.

IVR32_20235901197NUCA

Auteur de l'illustration : Delphine Volto Jourdan

Date de prise de vue : 2024

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale depuis les voies.

IVR32_20235901196NUCA

Auteur de l'illustration : Delphine Volto Jourdan

Date de prise de vue : 2024

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation