

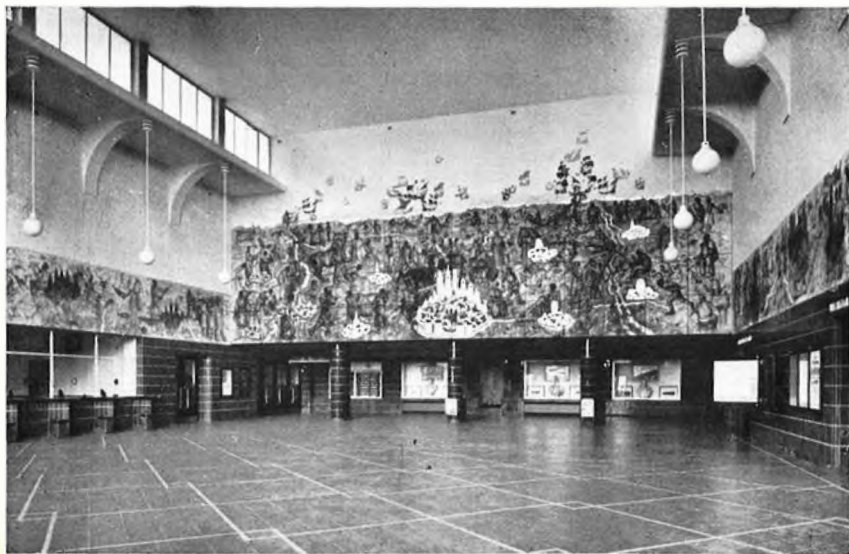
Les gares de Bruges.



(Photo Kaiser.)

La nouvelle gare. Façade et place de stationnement.

Het nieuw station. Voorgevel en stationsplein.



(Photo E. Sergysels.)

Hall de départ avec les fresques murales.

Vertrekzaal met muurschilderingen.

De stations van Brugge.



(Photo E. Sergysels.)

Façade arrière vers les quais.
Achtergevel naar de perrons toe.



(Photo Kaiser.)

Vue des quais.
Zicht op de perrons.

Les gares de Bruges,

C. F. B. LEMAIRE,

Ingénieur des Constructions Civiles (A. I. G.).

I. — L'ancienne gare.

Dans l'esprit de son architecte créateur, l'ancienne gare (1) a voulu se mettre dans l'atmosphère archaïque mais poétique de la ville de Bruges. Réalisée presque complètement en briques, elle est en style pseudo-gothique, même dans les parties métalliques de la grande halle vitrée qui couvre les voies et les quais sur toute la longueur du bâtiment principal. Nous voulons bien reconnaître que le but poursuivi a été atteint : le bâtiment fait corps avec les maisons voisines, entourant la place de stationnement et avec les vieux pignons des rues rayonnant vers la gare.



La première gare.

Cette impression de « Bruges-la-Morte » s'accroît dès l'entrée dans la salle des pas-perdus par la demi-obscurité qui y règne, par les baies trilobées, le large lustre central, en ferronnerie, aux multiples petites lampes, par les guichets de distribution des billets, grillagés comme des confessionnaux. Le voyageur se demande s'il entre dans une gare ou s'il se trouve dans le porche de quelque cathédrale gothique.

L'effet est d'autant plus saisissant que les employés desservant les guichets doivent utiliser la lumière artificielle pendant presque toute la journée, dans des conditions hygiéniques telles qu'ils doivent être remplacés après de courts laps de temps !

(1) C'était la seconde déjà depuis la création du chemin de fer. La première gare était le petit bâtiment voisin, qui sert encore de bureau et de locaux pour le service des T. T.

à côté du

Les salles d'attente, le bureau des chef et sous-chefs de station sont conçus dans le même style et présentent les mêmes caractéristiques gothiques et détestables.

Les fermes métalliques de la grande halle comportent les mêmes réminiscences médiévales, appliquées au fer des arcs, colonnes, tirants, tympan. Certains détails décoratifs sont de la ferronnerie en dentelle.

Un cas typique que nous avons rencontré est celui des charpentes métalliques du grand hall de Brugges (1). Comme l'indique la figure ci-contre, la coupe d'une ferme indique, en premier lieu, une poutrelle à âme

monte



La deuxième gare.

pleine, logique et de résistance suffisante. Mais on y a soudé une petite poutrelle inutile, de 150 mm., et pour combler le « vide » du profil ainsi obtenu, on y a ajouté deux tuyaux à section circulaire, en tôle. Le tout est maintenu, serré tous les 50 centimètres par une bande frettée, avec boulon et rosette. Le but de l'architecte était d'obtenir le même aspect que le soubassement en pierre de taille.

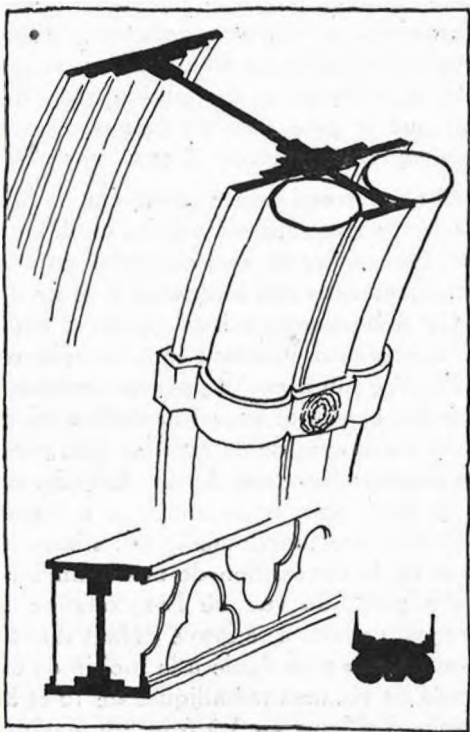
Afin de marquer davantage le caractère gothique de la grande halle en fer, chaque arc était « corrigé » par des motifs divers de décoration : anneaux de fer forgé, feuilles stylisées, blasons, fers en spirale ou ren-

(1) Voir l'étude « Over onderhoud van gebouwen », door A. Desmet, Ingenieur-architect, vroeger eerstaanwezend bouwmeester bij de N. M. B. S., Professor aan de Universiteit te Gent. (Julinummer 1936 van de *Ingenieur-Architect*.)

forcés par des anneaux en fonte là où leur section paraissait maigre, etc.

Tout cela était décrit d'une manière laudative dans l'ouvrage magistral de feu le Professeur Vierendeel sur « la construction architecturale en fonte, fer et acier », couronné par le Prix du Roi en 1902. Le nom de cet éminent ingénieur est d'ailleurs lié à celui du grand architecte Beyaert. Le bâtiment est le résultat de son époque; c'est une règle psychologique, indépendante de la question des noms qui y sont attachés.

Mais, l'expérience que nous avons acquise au cours d'une carrière de quelque 35 ans, a montré combien les erreurs du passé sont nuisibles à l'entretien des constructions et à leur bonne conservation.



En effet, l'entretien systématique et rationnel de halls métalliques comme celui de Bruges est onéreux et illusoire. Toute construction — et par conséquent son entretien — a la valeur de ses points les plus faibles. On ne pouvait peindre que les parties décoratives de la charpente, celles qui étaient les moins exposées à la rouille et à la corrosion par les fumées acides. Des assemblages, des nœuds, des têtes de boulons étaient inaccessibles et la rouille provoquait, — avec l'aide des trépidations continues de la charpente — une usure comparable à un cisaillement. Nous avons d'ailleurs rencontré des situations analogues dans de vieux tabliers en fer mal conçus et mal réalisés.

Petit à petit cette charpente métallique s'est rongée sous l'attaque de l'air humide et des fumées et, de temps à autre, des morceaux de fer se mirent à tomber. Nous fûmes conduits à faire enlever systématiquement les détails inutiles, détachés ou menaçants. Et 120 tonnes furent ainsi enlevées au prix de fr. 1,60 le kilog. ! Cela montre le gaspillage de fer dans cette charpente métallique et tout ne fut pas retiré, le pignon vers Ostende a été maintenu... comme souvenir : il comprend 6,5 tonnes de fers inutiles. Chose plus grave : les anciens contreventements de la charpente étaient fort insuffisants; leur renforcement exigea 11 tonnes d'acier. Les fers à vitres furent renouvelés et exigèrent 65 tonnes. Au total, cette

halle entraîna, moins de cinquante ans après sa construction, une dépense d'entretien et de renouvellement d'un million de francs pour la seule année 1933-1934. La solution économique et rationnelle eût été de vendre le tout, à charge de démolition, mais de l'opposition surgit sans doute du fait que la gare était un monument classé et que l'idée de la nouvelle gare subsistait toujours à cette époque.

Si nous avons insisté sur le cas de la vieille gare de Bruges, c'est pour mettre l'accent sur ses nombreux défauts de conception et de réalisation. Des cas analogues se présentent un peu partout, à l'étranger comme en Belgique, dans des bâtiments à toute destination et relativement récents.

On a beaucoup mieux compris, depuis la première guerre mondiale, qu'une gare doit, avant tout, remplir un rôle fonctionnel, semi-industriel même, ce qui n'exclut pas une certaine beauté ni une certaine décoration franche et sobre, sans ostentation ou grandiloquence. Devons-nous rappeler l'exemple de ce qu'il ne faut plus faire, comme à Anvers-Centrale, Amsterdam-Centrale, Milan, Leipzig, etc.?

En bref, nous nous trouvons, à Bruges, en présence de la négation de l'architecture fonctionnelle qui s'impose aujourd'hui, et avec raison, à la base de la conception de nos bâtiments modernes, publics ou privés.

Au point de vue de l'exploitation ferroviaire de l'ancienne gare de Bruges, celle-ci a le grave défaut d'avoir des quais couverts sur une longueur à peu près égale à la moitié de celle des trains de voyageurs, composés de voitures métalliques de 18 et 22 m. de longueur. Ces quais, trop étroits d'ailleurs — 5 à 6 m. au maximum —, ont dû être prolongés suivant un tracé courbe, défavorable et couverts en partie par des abris-pluie.

Les quatre voies sous halle sont, par ailleurs, insuffisantes et deux petites gares latérales ont dû être créées pour la direction vers Gand, pour les trains vers Thourout et vers Eecloo.

Mais cela n'est pas tout. A la sortie de la gare vers Ostende, Blankenberghe et Knocke, le chemin de fer coupe la rue des Maréchaux, où la circulation routière est très intense, surtout pendant la saison balnéaire. A l'extrémité Est de la gare, un autre passage à niveau entrave la circulation routière également.

Enfin, au point de vue urbanistique, les installations ferroviaires séparent la vieille ville de ses extensions modernes sur le territoire de la jolie commune limitrophe de Saint-André.

La construction de l'ancienne gare, commencée en 1879, ne fut achevée et inaugurée en 1886 qu'après toutes espèces de vicissitudes. Et les critiques surgirent dès sa mise en exploitation, au point de vue technique comme au point de vue architectural.

En 1888, Jean d'Ardenne, le tenace défenseur de nos monuments et

de nos sites, écrivait (1) : « La gare est un premier échantillon, offert aux yeux des voyageurs, du système actuel qui consiste à rendre à la ville de Bruges une physionomie d'harmonieux archaïsme. Résolution heureuse sans doute, et que nous n'avons cessé d'appeler de tous nos vœux. Mais l'excès est à craindre... Il m'est impossible d'admettre que l'on aille jusqu'à ogivaliser les gares de chemin de fer sous prétexte de les approprier au caractère des vieilles cités. L'auteur de la gare de Bruges, M. Schade, qui est aussi l'auteur de la Bourse d'Anvers, est certes un homme de talent. Il l'a montré par une combinaison ingénieuse de formes, de lignes et de matériaux variés. Il a fait certainement œuvre d'artiste, mais en oubliant ce qu'il fallait, avant tout, ne point perdre de vue : la destination pratique de son édifice et la chose essentiellement moderne qu'il devait représenter. Une renaissance, quelque heureuse qu'elle soit, doit être maintenue dans les limites de la logique et du goût. On ne fait pas plus de gares gothiques que de locomotives crénelées et de wagons à meneaux. Il y avait à chercher, pour la gare de Bruges, un style qui, sans jurer avec le reste, s'appropriât logiquement à la destination ».

E. Bruylant, dans « La Belgique Illustrée », abonde dans le même sens. « On l'a violemment critiquée parce qu'elle était conçue dans un style autre que celui de toutes les gares du pays. On a crié à l'anachronisme : la locomotive du XIX^e siècle pénétrer dans une construction moyen âge ! Mais, après tout, cela se voit ailleurs et nul n'a pensé à s'en offusquer. Les détracteurs de l'idée qui a présidé à la conception de notre gare oublient-ils que l'architecture qu'ils recommandent descend des Grecs et des Romains et que le style Renaissance est à peine plus jeune que le style flamand employé ici. Au commencement du XVI^e siècle, ils vivaient côte à côte ».

« Ce qui est à déplorer, c'est la manière dont ce style flamand a été compris par l'artiste et la manière d'exécuter le travail ».

« La salle des pas-perdus échappe seule aux reproches; elle est réellement belle et a grand caractère ».

Enfin, plus récemment, Dumont-Wilden, l'auteur de « La Belgique Illustrée » (Librairie Larousse, Paris), écrit :

« *Promenade dans Bruges.* Pour bien voir Bruges, pour en prendre une impression décisive et forte, il faudrait éviter d'y arriver par la gare : le gothique de pacotille de cet édifice, dont le hall a de faux airs d'église, semble fait pour prévenir un homme de goût contre la ville tout entière; il faudrait descendre dans quelque station voisine et y arriver à pied; y entrer par une de ses portes fortifiées, la « Porte Maréchale » ou la « Porte des baudets ».

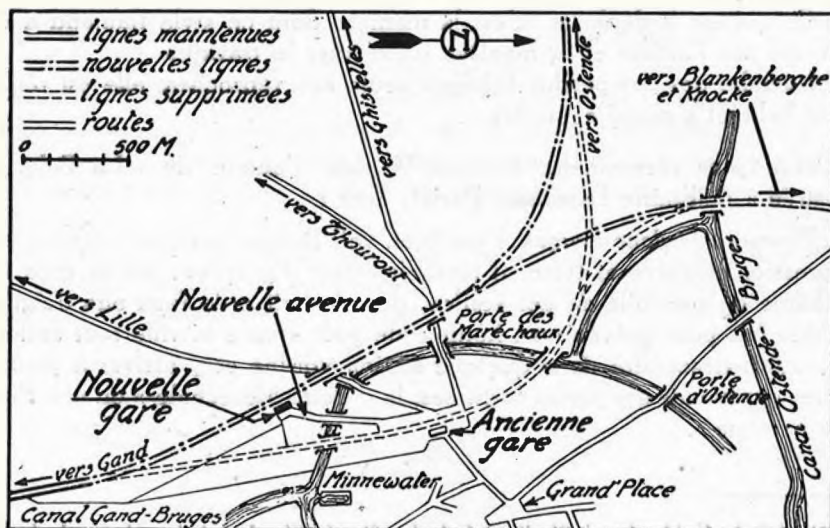
(1) Voir le *Guide descriptif, illustré de la côte de Flandre et des plages de la Mer du Nord*, par Jean d'Ardenne, avec illustrations d'H. Cassiers. (Bruxelles — 1888.)

Le vœu, légitime d'ailleurs, de Dumont-Wilden, est aujourd'hui réalisé; le voyageur débarque dans un quartier nouveau qui ne veut aucune espèce de comparaison ou de concurrence avec la vieille cité. On peut atteindre celle-ci par un itinéraire se déroulant au milieu de vieux canaux et de verdure, préparant par la porte des Maréchaux le visiteur au charme de Bruges.

L'idée de construire une nouvelle gare pour voyageurs, à ériger aux confins de la ville, sur le territoire de Saint-André et d'établir le rail en remblai de manière à supprimer tout passage à niveau, a donc vu naturellement le jour, il y a un demi-siècle déjà. Un pas décisif vers sa réalisation a été franchi par l'approbation de la convention du 31 mai 1899 passée entre l'Etat et la Ville de Bruges (loi du 5 octobre 1899). Voici, en quelques lignes, les points principaux de cette importante convention :

Après achèvement des travaux que comporte le déplacement de la station de Bruges et des lignes qui y aboutissent et lorsque le service aura été transféré dans la nouvelle station, l'Etat cédera en pleine propriété à la Ville de Bruges :

- a) le terrain compris entre la nouvelle ligne vers Blankenberghe et la rue des Maréchaux, formant l'assiette actuelle de la ligne vers Ostende;
- b) le terrain compris entre la bifurcation vers Blankenberghe et la porte d'Ostende, formant l'assiette actuelle de la ligne vers Blankenberghe;
- c) le terrain compris entre la rue des Maréchaux et l'extrémité Est de la gare couverte, faisant partie des installations actuelles du service des voyageurs avec le bâtiment des recettes, la gare couverte et les pavages des trottoirs;
- d) une bande de terrain, ayant 45 m. de largeur normale, comprise



Plan de situation.

entre le bâtiment des recettes et le fossé intérieur vers Gand, faisant partie des installations actuelles de la station de Bruges.

Tous les terrains indiqués ci-dessus devront être affectés à la voirie publique et ne pourront recevoir d'autre destination, sauf les terrains d'assiette du bâtiment des recettes et de la gare couverte.

Préalablement à la remise à la ville des terrains à affecter à la voirie publique, l'Etat enlèvera les voies, bâtiments, pavages et clôtures qui s'y trouvent.

La Ville transformera la bande de terrain désignée au littéra d) en un boulevard d'accès vers la nouvelle station. Au plus tard dans le délai d'un an à partir du jour de la remise du terrain, elle créera sur cette bande une chaussée carrossable d'au moins 9 m. de largeur.

Du chef des cessions qui lui sont faites, la Ville de Bruges paiera à l'Etat la somme de 800.000 francs en 10 annuités de 80.000 francs.

II. — La nouvelle gare.

En 1936, la S. N. C. F. B. dressa, d'accord avec l'Etat, une série de propositions en vue d'exécuter des travaux importants, destinés à la résorption du chômage. La Ville de Bruges eut l'avantage de voir comprendre la nouvelle gare dans ces propositions. Au fond, l'année précédente, la Société Nationale avait été obligée, en présence de l'insuffisance et de l'insécurité des installations de l'ancienne gare à voyageurs, de détourner deux voies à l'emplacement de la future station et d'y ouvrir un « point d'arrêt » pour la saison balnéaire. L'année 1937 fut à peu près complètement utilisée à la rédaction des projets définitifs, à l'organisation d'un concours, à l'exécution en régie de remblais et des travaux de voies et de signalisation préalables. Nous sommes personnellement adversaire des concours d'architecture : ils entraînent des discussions souvent amères tant de la part des concurrents que de la part du jury; ils font perdre du temps; le projet primé, classé premier, est presque toujours remanié avant exécution.

Le concours public d'architecture.

Il a pour objet l'élaboration des plans d'ensemble de la nouvelle gare. Ils comprennent les abords et accès immédiats de la nouvelle gare, dans une étendue totale d'un à deux hectares; le bâtiment des recettes, tant extérieur qu'intérieur et ses dépendances. On entend par dépendances : tous les bâtiments secondaires voisins du bâtiment des recettes et constituant un tout avec ce dernier, ainsi que le hangar à marchandises et la tour-château d'eau.

Le jury comprend des délégués de la S. N. C. F. B., du Département des Transports, de la Ville de Bruges et des concurrents. Il doit tenir

compte des dépenses à engager. La S. N. C. F. B. déposera des plans, coupes et programmes des installations à réaliser (1).

Parmi les documents à fournir par les concurrents citons : le plan d'ensemble des travaux à exécuter, y compris les dispositions proposées pour l'aménagement de la place de stationnement, de ses abords et de ses accès immédiats (éch. 0,001); plans, coupes et façades des bâtiments à 0,005 m. par m.; détails caractéristiques à 0,02 m.p.m. et 0,05 m.; mémoire



Vue vers la place de la Gare.

(Photo Kaiser.)

justificatif des solutions proposées; métré descriptif quantitatif avec estimation récapitulative.

Les concurrents ont disposé d'un délai de trois mois pour la remise de leurs projets. Les membres du jury et les agents des Administrations publiques ou de la S. N. C. F. B. étaient exclus du concours.

Vingt-sept projets ont été remis; huit furent retenus comme susceptibles d'être primés. Le jury disposait d'une somme de 75.000 francs à répartir entre les auteurs des meilleurs projets. La prime la plus importante pouvait atteindre 35.000 francs. Huit primes de 4.000 à 20.000 francs ont été réparties. L'attribution d'une somme de 10.000 francs au moins constituait un achat, conférant à la S. N. la pleine et entière propriété, droits d'auteurs compris, du projet (trois projets furent ainsi achetés). Le projet primé et classé premier fut celui de MM. Josse et Maurice Van Kriekinghe, de Bruxelles.

(1) Ces documents préliminaires ont été élaborés par M. P. Nouille, Ingénieur A. I. G., Architecte principal à la S. N., en accord avec le Service de l'Exploitation.

Le promoteur avait le droit d'utiliser, en toute liberté, les projets achetés en les combinant éventuellement pour la rédaction d'un nouveau projet. Le lauréat pouvait d'ailleurs collaborer, suivant les barèmes de l'Etat, à la mise au point des détails d'exécution, des parties décoratives, etc. Il pouvait aussi être chargé — moyennant une rémunération mensuelle — d'intervenir à titre de conseil dans l'élaboration des plans définitifs et pendant l'exécution des travaux. Cette collaboration n'entraînait pour l'architecte aucune responsabilité dans l'exécution.

Certaines variantes ont été proposées, par des concurrents, aux plans schématiques déposés par la S. N. Il en a été tenu compte en ce qui concerne les projets achetés.

Caractéristiques et distribution des locaux de la nouvelle gare.

Les voies sont en surélévation d'environ 6 mètres, par rapport à la place de stationnement.

On accède aux quais par un couloir de 8 m. 50 de largeur et des escaliers établis dans l'axe de chaque quai.

Un couloir distinct, avec un ascenseur par quai, assure le service des bagages et de la poste, sans recoupement avec le service des voyageurs.

Grâce à la surélévation des voies, les nouvelles installations ne comportent aucun passage à niveau.

Pour réaliser ce gros travail, il a fallu amener environ 300.000 m³ de terres de loin, non compris des remblais, relativement importants, exécutés avant la guerre.

La gare à voyageurs comprend 10 voies desservies par 5 quais de 275 mètres de longueur et de 8 et 10 mètres de largeur. Ces quais sont pourvus d'abris du type « parapluie ».

Il y a, en outre, 2 faisceaux de garage des rames vides à voyageurs et un faisceau pour trains de marchandises. L'ensemble de ces installations comprend plus de 26 kilomètres de voies.

La signalisation de toute la gare à voyageurs est commandée par une cabine centrale électrique, établie à la partie supérieure du bâtiment des recettes, côté des voies.

L'appareillage électrique centralise la manœuvre de 68 aiguillages et de 40 signaux, dont certains se trouvent à plus de 2 km. de la cabine.

Il a fallu plus de 20 kilomètres de fil isolé pour établir les connexions intérieures de cet appareil central et la commande à distance des aiguillages et signaux a nécessité la pose de 80 Kms. de câble, dont certains comportent jusqu'à 37 conducteurs.

Tous ces travaux ont été exécutés à l'écart des lignes en exploitation, avec aisance et régularité, grâce à une bonne organisation et à la mise en œuvre des moyens les plus modernes.

Un moment difficile, cependant, a été celui de la substitution des installations nouvelles à celles désaffectées. Il fallait pour cela sectionner ces lignes et les relier aux voies de la nouvelle gare.

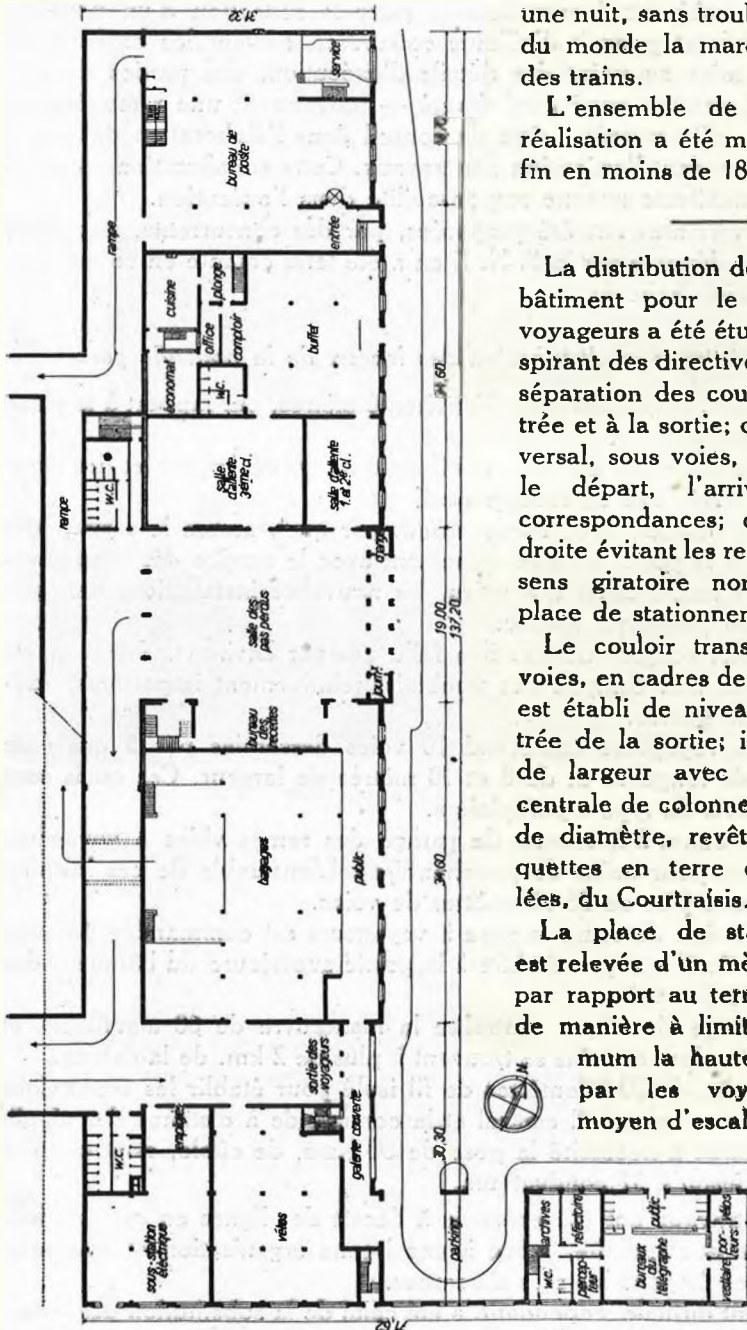
Par une préparation minutieuse, ces travaux ont pu être terminés en une nuit, sans troubler le moins du monde la marche normale des trains.

L'ensemble de cette vaste réalisation a été mené à bonne fin en moins de 18 mois.

La distribution des locaux du bâtiment pour le service des voyageurs a été étudiée en s'inspirant des directives suivantes : séparation des courants à l'entrée et à la sortie; couloir transversal, sous voies, unique pour le départ, l'arrivée et les correspondances; circulation à droite évitant les recoupements; sens giratoire normal sur la place de stationnement.

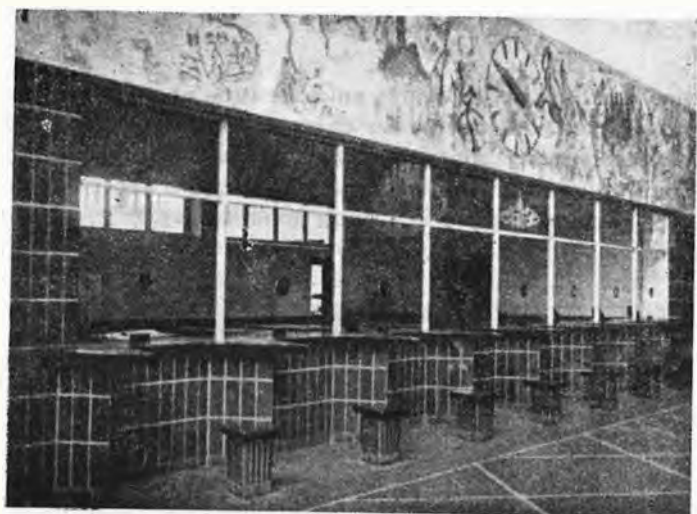
Le couloir transversal, sous voies, en cadres de béton armé, est établi de niveau avec l'entrée de la sortie; il a 8 m. 50 de largeur avec une rangée centrale de colonnes de 0,50 m. de diamètre, revêtues de plaquettes en terre cuite émaillées, du Courtraïsis.

La place de stationnement est relevée d'un mètre environ, par rapport au terrain naturel, de manière à limiter au minimum la hauteur à gravir par les voyageurs, au moyen d'escaliers.



(Ghêche & Technique des Travaux.)

Distribution des locaux.



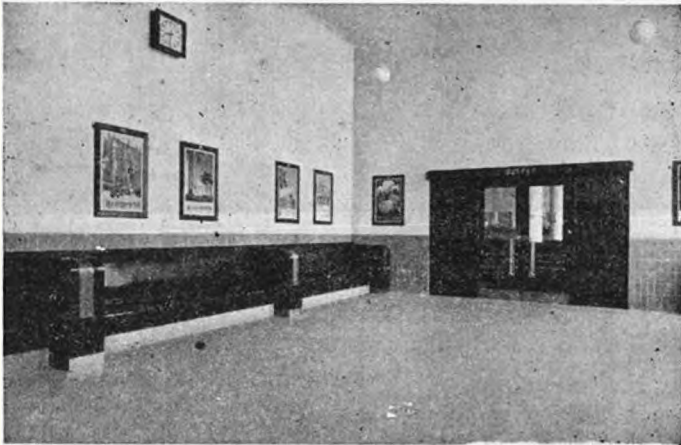
Vue des guichets.



(Cliché « La Maison ».)

Service des bagages.

Le service des bagages se trouve entre l'entrée et la sortie. Une galerie située à mi-hauteur est affectée au chargement et au déchargement des tricycles. Les bagages y sont amenés par ascenseur; ils sont acheminés vers les quais en passant au-dessous de la galerie d'accès des voyageurs au départ et gagnent ensuite le couloir à bagages par un plan incliné à 3 % environ.



(Cliché « La Maison ».)
Salle d'attente de 1^{re} et 2^e classe.



(Photo E. Sergueiev.)
Salle d'attente de 3^e classe.

Deux vastes salles d'attente sont en communication directe, d'une part avec le hall de départ, d'autre part avec le buffet-restaurant. Autour du hall de départ, sont groupés aussi les guichets, un bureau de renseigne-

ments, une librairie, des cabines téléphoniques, des installations sanitaires et, le cas échéant, un salon de coiffure.

Des locaux distincts pour la poste et les télégraphes (locaux à payer par les administrations intéressées) sont prévus de part et d'autre du bâtiment des voyageurs. Celui-ci comprend un étage où des locaux sont aménagés pour les services de la gare, les bureaux



La buvette.

(Cliché « La Maison ».)



Le restaurant.

(Photo E. Scrgysels.)

de l'inspection technique de la voie et l'habitation du chef de gare.

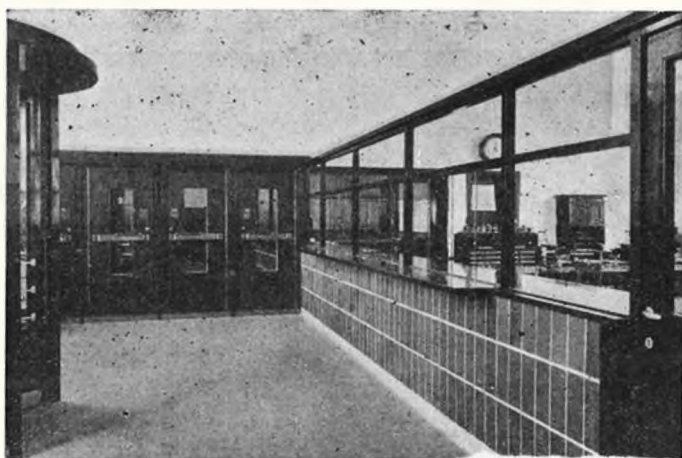
Entre le bâtiment des voyageurs et le hangar à marchandises, il est prévu une galerie, sans étage, destinée à abriter de petits magasins de

vente d'articles de voyageurs, de fleurs, de souvenirs, un salon de coiffure, un bureau de tourisme, etc.

Cette galerie masquera la vue de la cour à marchandises et évitera la formation, en bordure de la place de stationnement, d'une zone obscure



Couloir sous voies.



(CHêché « La Maison ».)
Le bureau de postes.

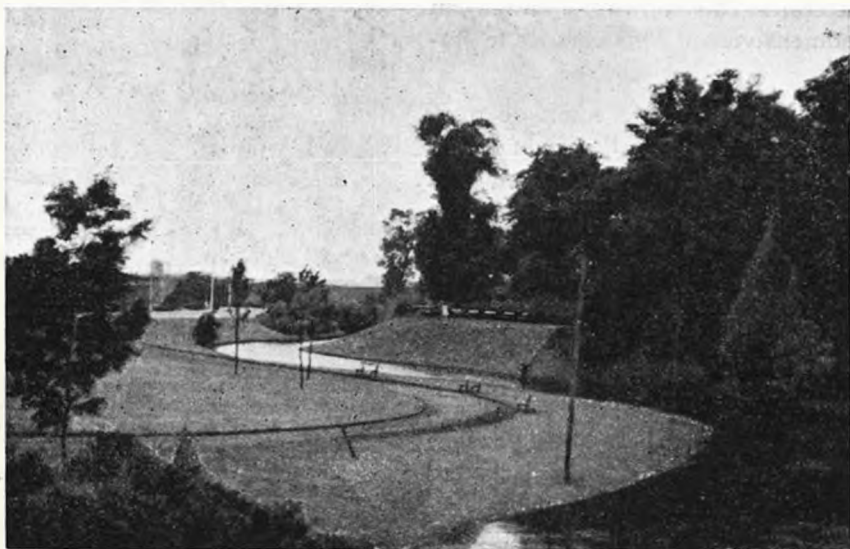
juste en face de la grande voie d'accès prévue au plan d'urbanisation.

Une tour avec horloge, servant de château d'eau, est prévue à l'extrémité de la galerie marchande, dans l'axe de l'avenue de la gare vers la vieille ville.

meilleures conditions de sécurité et de souplesse. Une solution sera approuvée sous peu définitivement, pensons-nous.

*
* *

La nouvelle gare nous paraît donner complète satisfaction, tant au point de vue des nécessités prédominantes de l'exploitation ferroviaire,



Vue des jardins, prise de la place de stationnement. (Photo Kaiser.)

qu'au point de vue esthétique et du confort des voyageurs. Nous estimons que c'est la meilleure station de passage du pays et qu'elle peut soutenir la comparaison avec les gares, de même importance et de mêmes caractéristiques, de l'étranger.

Le nouveau bâtiment, d'une ligne sobre, reposante et élégante, est construit en matériaux clairs (briques du littoral, pierre de Soignies, parements extérieurs constitués en assises de différentes épaisseurs), d'un effet original. La construction qui se développe en équerre sur deux côtés de la place de stationnement, comprend, parallèlement aux voies, les services de la gare à voyageurs et un bureau de postes; l'aile en retour se compose d'un garage couvert pour autos et de locaux pour le service de la régie des téléphones, des télégraphes, etc...

L'adoption, en façade extérieure, d'une architecture à lignes verticales, dominantes, peut surprendre à première vue; le projet primitif couronné de MM. Van Kriekinghe comportant un projet à lignes horizontales. Compte tenu de la faible hauteur relative du bâtiment (un étage suffisait amplement aux nécessités de service), il a été estimé, après l'examen de

maquettes, que l'aspect à distance de la gare donnerait l'impression d'un long boyau massif, bas et morne. Il ne faut, en effet, pas perdre de vue que la superficie de la place de stationnement atteint environ un hectare et demi; elle est suivie vers la ville d'une vaste étendue, couverte de massifs de verdure et de vieux fossés. La situation actuelle est provisoire; quand le plan définitif de l'utilisation d'une partie de la place pour la circulation et le stationnement des taxis, autobus, autos et trains vicinaux, sera approuvé, il restera à arrêter l'architecture florale dans le cadre de l'urbanisation du nouveau et riant quartier de Bruges. La longue façade, teinte ocre claire, sera, pensons-nous, heureusement coupée par quelques arbres élancés, au feuillage léger et au port élégant, soit isolés, soit englobés dans des jardinets ou pelouses, ou entourant une pièce d'eau centrale.

Le choix et la couleur des matériaux, tant de l'extérieur que de l'intérieur, ont fait l'objet des meilleurs soins des architectes. La menuiserie est particulièrement soignée; on a utilisé généralement des bois du Congo : palissandre Wengé et teck Kambala. La plupart des locaux sont revêtus de lambris en matériaux durs (grès émaillé — briques); les pavements sont en grès cérame de masse pleine.

L'éclairage naturel, partout abondant, est assuré par de larges baies vitrées, garnies de verres spéciaux (Thermolux) là où les effets du soleil sont à craindre. L'éclairage artificiel est judicieusement assuré dans tous les locaux, quais et couloirs divers.

La construction des nouveaux bâtiments de la gare a fait l'objet de deux adjudications: l'une pour le gros œuvre et l'autre pour les travaux de parachèvement. Douze entrepreneurs ont remis prix pour le gros œuvre; c'est l'offre de la firme Goetinck Gebroeders, de Bruges, qui a été approuvée, au montant de 4.170.000 francs. Cinq entreprises ont soumissionné les travaux de parachèvement; l'offre la plus avantageuse émane de la même firme, au montant de 2.233.807 fr. Total : 6.403.807 francs.

Ces travaux importants et complexe furent menés très activement par la Firma précitée; ils avaient d'ailleurs pour but de contribuer à la résorption du chômage. Commencée au début de 1938, la nouvelle gare fut mise en service en avril 1939, tous les travaux de terrassements, de voies, de signalisation ayant été exécutés par le personnel du service de la voie de la S. N. Les remblais ont été exécutés dans des conditions particulièrement économiques au moyen de terres sablonneuses provenant des travaux de rectification du canal Gand-Bruges (exécutés aux environs d'Aeltre) et de commun accord avec l'Administration des Ponts et Chaussées.

Ajoutons, pour être complet, qu'une adjudication préalable (juin 1937), au montant de fr. 5.400.000 (dix soumissions) avait eu lieu pour l'exécution de divers travaux du génie civil. Ils comprenaient une partie du viaduc au-dessus de la Chaussée de Lille; l'établissement de deux couloirs sous les voies en gare, l'un pour voyageurs, l'autre pour les bagages; la rectification du fossé extérieur des remparts, dont une boucle empiétait

sur la plate-forme de la gare future, l'établissement d'un mur de soutènement, d'un pont-route provisoire, etc.

Pour terminer, mentionnons la superbe décoration du hall de départ, due à l'artiste-peintre, M. René De Pauw. Cette œuvre figure une vaste carte murale de 18 sur 4,80 m. C'est une représentation symbolique de la région du littoral et des principaux centres touristiques de Belgique, au moyen de figures inspirées par l'histoire ou la légende, les industries locales, le sport ou le folklore. Chaque cité de quelque importance s'y trouve schématisée par la représentation des silhouettes de ses principaux monuments ou édifices, Bruges étant choisi comme nœud de communication avec ces diverses agglomérations. Cette fresque est d'autant plus parlante que l'artiste l'a peuplée, d'une façon fort pittoresque, de nombreux personnages régionaux et populaires. Reprenant le mot du reporter d'un grand quotidien de Bruxelles, on pourrait dire que « la décoration de la nouvelle gare de Bruges constituera une merveilleuse excuse pour les voyageurs qui auront manqué leur train ».

• •

Et quand, plus tard, on écrira l'histoire de « Bruges-la-Moderne », on se rappellera peut-être ces lignes du livre d'Emile Henvaux, « Aspects de l'Urbanisme » (Bruxelles — Editions Apollo, 1944) :

« Elle (la vieille ville) accepta donc de s'étendre, mais non pas démesurément, ni sans ordre... Elle prit soin de relier comme il convenait les aménagements nouveaux à la ville ancienne, non seulement avec le désir de satisfaire à des commodités pratiques, mais aussi afin qu'il régnât dans la cité agrandie une harmonieuse unité, une nécessaire cohésion... »

« La ville ancienne avait gardé sa belle tenue architecturale. On étendit cette discipline urbaine aux nouveaux territoires. La ville ancienne devait beaucoup de son attrait à la végétation de ses jardins privés, aux plantations qui paraient ses places et ses promenades. On n'eut garde de négliger de telles ressources dans l'aménagement des quartiers nouveaux ».

SAMENVATTING :

De Stations van Brugge.

De stad Brugge bezit, sinds 1939, een nieuw spoorwegstation, het derde van zijn aard, zoodat hier bezwaarlijk van een honderdjarigen levensduur der spoorwegstations kan worden gesproken. Het eerste station bestond uit het nederig gebouw, dat thans nog dienst doet als kantoor en lokalen voor de Regie van Telegraaf en Telefoon, naast den overweg van de Maarschalkstraat. Het tweede stationsgebouw, in gotischen bouwtrant, werd in 1879 aangevangen en slechts in 1886, na allerhande wisselvalligheden, ingehuldigd.

In 1936 viel de stad Brugge het geluk ten deel, in een grootsch opgevat programma van werken bestemd om de toen heerschende werkloosheid te bestrijden, de oprichting te zien opnemen van een nieuw spoorwegstation, op den rand van de stad, in een nieuwe te urbaniseeren wijk.

Als gevolg op de uitschrijving van een openbaren wedstrijd werd aan acht ontwerpen een prijs toegekend en dit van de HH. J. en M. Van Kriekinge, uit Brussel, als eerste gerangschikt.

De sporen van het nieuw station liggen in ophooging, op ongeveer 6 m. boven het peil van het stationsplein; er komen dus geen overwegen meer voor tusschen Oostkamp en Varsenare. Hiertoe is het noodig geweest 300.000 kubiek meter grondspecie aan te voeren, zonder rekening te houden met de ophoogingen welke reeds vóór den oorlog 1914-1918 werden uitgevoerd.

Het nieuw reizigersstation is uitgerust met 10 sporen, bediend door 5 perrons met overkappingen van het « regenscherm »-type. Het bezit bovendien 2 bundels rangeersporen voor ledige personentreinen en één bundel voor goederentreinen. De totale sporenlengte van deze inrichtingen bedraagt meer dan 26 kilometer.

Het gansche seinstelsel van het reizigersstation wordt bediend van uit een centraal seinhuis met electrische uitrusting, dat langs den kant der sporen, boven het zuideruiteinde van het gebouw der ontvangsten is aangebracht. Deze uitrusting centraliseert de electrische bediening van 68 wissels en 40 seinpalen, waarvan enkele zich op meer dan 2 kilometer van het seinhuis bevinden.

Al deze werken werden, met gemak en volgens een regelmatig verloop, buiten het bereik van de in exploitatie zijnde lijnen verwezenlijkt, dank zij een degelijke organisatie, het aanwenden van de meest moderne uit-

voeringsmiddelen en de toewijding van het personeel van allen rang, zoowel bij de aannemers als bij de N.M.B.S. zelf. Alles werd binnen een termijn van 18 maanden tot voltooiing gebracht.

De distributie der lokalen van het gebouw der ontvangsten is ingestu-deerd geworden, uitgaande van de volgende richtlijnen : afzondering van de verkeersstroomingen bij het betreden en het verlaten van het station; dwarstunnel, onder de sporen, met twee doorgangen; verkeer rechts zonder kruisingen; normale draaiende verkeersregeling op het stationsplein.

De diensten van de Regie van Posterijen, Telegraaf en Telefoon beschikken over afzonderlijke lokalen, die aan weerszijden van het hoofd-gebouw zijn opgericht. Tusschen dit laatste en de goederenbergplaats, is een galerij voorzien, zonder verdieping, waarin kleine winkels voor reis-artikelen, bloemen, toerisme, enz., zullen worden ondergebracht. Op het uiteinde van deze galerij, en in de as van de nieuwe laan naar de stad toe, zal een toren met uurwerk worden opgericht, welke tevens als water-toren dienst zal doen.

Zoowel uit het standpunt van de beantwoording aan de overwegende behoeften van de spoorwegexploitatie, als wat het uitzicht en het comfort van de reizigers betreft, blijkt het nieuw station algeheele voldoening te schenken. Steller is van oordeel dat het als het best geslaagde doorgangs-station van het land mag worden beschouwd en dat het zonder vrees de vergelijking kan onderstaan met de onlangs in den vreemde opgerichte stations van denzelfden omvang en met dezelfde karakteristieken.

Rechtover de nieuwe inrichtingen en aan de linkerzijde van het stations-plein, biedt een met « grachten » doorsneden park een aantrekkelijk gras-en loofhoekje, waarnaast het prachtig panorama van de oude stad, met haar dichterbij wijk, gunstig uitkomt.

De aanpassing van het uitgestrekt stationsplein en de regeling van het verkeer naar en van het station, hebben aanleiding gegeven tot talrijke studies, ten einde in de beste omstandigheden de ontwikkeling van de verschillende vervoermiddelen mogelijk te maken. Steller geeft, als voor-beeld, één van de beschouwde oplossingen weer.
