

LA NOUVELLE GARE DE BRUGES

ARCHITECTES JOSSE ET MAURICE VAN KRIEKINGE



Vue d'ensemble de la nouvelle gare de Bruges. Arch. Josse et Maurice Van Krieking, Bruxelles. (Photo E. Sergysels.)
L'entreprise générale a été effectuée par Goetinck frères, rue des Oies, 37, à Bruges.

Les châssis métalliques ont été fabriqués et fournis par la S. A. Chamebel, à Vilvorde.

La lettre « B » décorant la façade et exécutée en Blank-Inox ne demandant aucun entretien et ne subissant aucune corrosion, de teinte or, ainsi que la quincaillerie en métal blanc ont été fournies par la S. A. Métaux Galler, 22, avenue d'Italie, à Anvers.

Plus de 400 m² de glace polie A. M. G. E. C. ont été utilisés dans cette construction.

Pour le public, la gare est le lieu où l'on arrive et d'où l'on part : une entrée et une sortie.

Pour le technicien, c'est un monde complexe, soumis à de sévères disciplines, dont les éléments visibles et publics sont les plus simples.

L'importance des gares est en rapport direct de celle des agglomérations desservies, surtout lorsqu'il s'agit de gares terminus. Au contraire le nombre et l'importance des lignes commandent les dispositions des gares de bifurcation.

Il y a autant de plans différents que de types de gares, mais tous doivent répondre à la nécessité d'assurer trois activités distinctes : voyageurs, marchandises, services accessoires.

La gare de passage, qui n'assure que le service des voyageurs, pourrait être conçue comme une vaste gare de tramways. Chaque ligne pourrait être desservie par un double quai, l'un utilisé pour la montée, l'autre pour la descente. Ainsi serait réalisée la circulation en sens unique, et définitivement évitée la confusion et les violences qui se produisent dans les gares de passage, au moment de la grande affluence des voyageurs.

Détail de la façade. A remarquer la disposition spéciale de la brique. Briques de parement jaunes sablées et briques éponge pour cloisons fournies par les Briqueteries de Nieupoort Florizoone. Agent général P. Van Wouwe, 54, av. de la Porte de Hal, à Bruxelles, tél. 11.08.79.

Le problème de l'aménagement des gares, surtout dans les grandes villes, est un problème d'urbanisme des plus intéressants. Le trafic considérable qu'elles imposent à un quartier et l'énorme gêne qui en résulte si leur situation est centrale, provoquent le déplacement des gares principales vers la périphérie. Ces déplacements permettent la construction de gares vraiment rationnelles, incorporées harmonieusement dans les plans de développement des cités.

Il est nécessaire que l'accès des gares soit placé en retrait de la circulation la plus intense, devant une zone découverte, protégée, à circulation lente, dans laquelle puisse se sélectionner la circulation propre de la gare avant de se distribuer dans la ville. La gare moderne ne ressemble en rien aux bâtiments édifiés à la fin du siècle dernier et au début de notre siècle. C'était le moment des gares monumentales, de style hybride, pour la conception desquelles les architectes faisaient plus souvent appel aux connaissances archéologiques qu'aux principes rationnels.

La technique nouvelle, l'esprit nouveau a mis fin à ces fantaisies coûteuses. La gare moderne toute entière, du mouvement des lignes et des quais aux bâtiments des recettes, service des bagages, locaux d'attente et annexes, se réclame de la fonction pure indiquée par le plan. Ces données rationnelles ont inspiré les architectes Josse et Maurice Van Kriekinghe, de Bruxelles, qui obtinrent la première place lors du concours officiel pour la conception du bâtiment des recettes et des services annexes de la nouvelle gare de Bruges.

L'aspect architectural de la construction exprime une volonté de méthode et de clarté. A ce point de vue les bâtiments nouveaux constituent une réussite, non seulement pour l'usage des voyageurs, mais également pour celui des employés, du cadre technique et du personnel en général.

L'ordre du plan crée l'ordre architectural. Les façades sont larges, simples, bien rythmées, coupées d'entrées pratiques et larges, de baies généreuses. Un excellent appareillage de briques rugueuses de nuance ocrée et de petit granit accuse la fermeté harmonieuse des proportions. L'entrée principale sous auvent groupe cinq doubles portes qui permettent une circulation rapide. Les services du public, à front de place, étant situés six mètres plus bas que les quais, la différence de niveau place les locaux du personnel technique à la hauteur des voies. La façade postérieure des bâtiments possède donc peu de hauteur et son caractère architectural est d'une expression très paisible.

Les façades principales se développent devant une esplanade qui isole et dégage convenablement les entrées. L'avant-corps en appendice, soudé à l'extrémité du bâtiment principal, abrite un parking couvert dont la piste cintrée permet la circulation à sens unique. Un bureau de télégraphe aménagé avec un réel souci d'efficacité et de correction prolonge le parking.

Les fonctions du plan général indiquées aux architectes dans un plan schématique établi par M. Lemaire, directeur de la voie de la S. N. C. F. B.

Le bâtiment des recettes dispose, au rez-de-chaussée (de gauche à droite), d'une galerie couverte et coudée, prolongeant le hall de sortie des voyageurs, du vaste local du service des bagages, de la salle des Pas Perdus, de deux salles d'attente en contact avec le buffet, des locaux du service des postes. Les locaux de haute tension, des accumulateurs, les sous-stations de haute tension et de signalisation électriques, etc., sont placés en arrière de l'aile gauche. A l'intersection des dégagements d'accès aux quais est enclavé un quartier sanitaire très complet.

L'étage groupe les services techniques, divers locaux d'usage pratique, le logement personnel du chef de gare. Celui-ci est placé à l'extrémité de l'aile gauche, au-dessus de la sortie des voyageurs. Il consiste en un appartement complet, combiné et décoré de façon rationnelle. On y trouve un salon et une salle à manger, une cuisine et son office, quatre chambres et une salle de bain; le tout organisé autour d'un hall où l'on trouve un accès vers le groupe de gauche des locaux techniques.

Ceux-ci comprennent les bureaux des dessinateurs, des quatre chefs de section et de l'inspecteur technique, dégagés collective-



La nouvelle gare de Bruges. Architectes Josse et Maurice Van Kriekinghe.

(Photo Sergysels.)

(Photos aimablement communiquées par la S. A. Chomebel, à Vilvorde.)

L'étude du béton armé a été faite par l'ingénieur G. Bockstaël, du bureau technique « Het Bouwbedrijf », 1, Spaansche Loskaai, à Bruges.
Les châssis en fonte placés aux étages inférieurs de la cabine de signalisation, ont été livrés par les Fonderies Centrales L. Moreau, de Louvain.

ment par un corridor coudé dont la partie en recul sur la façade longe la partie supérieure de la paroi de la Salle des Pas Perdus. On trouve sur cette seconde partie du dégagement l'atelier des machines à billets, la salle de conférences, un parloir, le dégagement d'éclairage du hall des bagages, le bureau du personnel administratif, un quartier de waters et une loge d'huissier. De l'autre côté de la Salle des Pas Perdus sont groupés sur un dégagement similaire, les chambres de repos des chefs-gardes,



La salle des pas perdus. Architectes Jasse et Maurice Van Krieking. A gauche, les guichets en chicane, à droite, les locaux d'attente et le quartier sanitaire. Au fond, à gauche, la galerie couverte vers le quai.

A remarquer, à gauche au-dessus, la verrière en verre Thermolux fourni par la S. A. Glaver, 4, chaussée de Charleroi, Bruxelles.

Les pavements et revêtements céramiques proviennent de la Céramique Nationale, à Welkenraedt.

la salle des gardes et celle des ouvriers, un beau réfectoire, le local de la visite médicale, l'infirmerie, le dispensaire et sa lingerie. Egalement une salle d'attente, un quartier de waters, un dépôt pour le matériel technique.

Les deux groupes de locaux flanquant à gauche et à droite la Salle des Pas Perdus sont reliés au niveau des quais par des cages d'escaliers de peu d'élévation.

Enfin, à front des quais, se développent les bureaux du personnel des voies et des horaires, chefs et sous-chefs de station, ainsi que les locaux du factage, du classement des petits colis, etc.

La Salle des Pas Perdus, élément essentiel de la circulation, est vaste et libre en son centre. Le groupe des cinq portes d'entrée est double. L'intervalle qui les sépare forme un sas coupe-vent. Elle est éclairée par cinq hautes baies surmontant les portes et deux lanternes horizontaux en Thermolux, placés aux parties supérieures des parois latérales.

La salle est en contact à gauche, en avant, avec la salle des bagages. Au fond s'ouvre le dégagement couvert vers les lignes. Au centre se développe le service des tickets, dont les parties publiques et privées témoignent d'une étude précise de la simplification du travail et du confort des employés comme des usagers. Les guichets en chicane triangulaire disposent de pose-bagages pratiques.

A droite, l'on trouve, en façade, la salle d'attente des 1^{re} et 2^{me} classes. Plus loin la salle de 3^{me} classe, éclairée par un lanterneau central en Thermolux. Enfin, au fond du hall, le quartier sanitaire public.

La décoration de la Salle des Pas Perdus réside essentiellement dans une longue fresque occupant la partie



Les salles d'attente. Ci-contre : le local de 3^{me} classe et son lanterneau en Thermolux. — Au centre : le local des 1^{re} et 2^{me} classes et son accès au buffet. (Photos Sergystels.) Le lanterneau en verre Thermolux dont la propriété est de diffuser et propager la lumière fut fourni par la S. A. Glaver, 4, chaussée de Charleroi, Bruxelles.

Les banquettes de 3^{me} classe, en Kambala du Congo, et celles de seconde classe en palissandre de Wengé furent exécutées par la firme François Bleyaert, rue Renkin, 8, à Bruxelles.



Le café du buffet de la gare.

Les banquettes en palissandre de Wengé et la porte tambour visible à droite furent exécutées par la firme François Bleyaert, 8, rue Renkin, à Bruxelles, qui réalisa également les banquettes du restaurant garnies de cuir de vachette beige marbré de noir.

Les pavements en céramique de Welkenraedt et les revêtements en faïence de Hemixem ont été fournis et placés par la maison Léon Vermeire & Fils, à Bruges.



Le restaurant du buffet.
Choises de la maison Cambier, à Ath.

tonalités des meubles, lesquels sont en bois du Congo. Pour la salle de 3me classe le mobilier est en palissandre de Kambala ; pour les 1re et 2me classes l'essence choisie fut le palissandre de Wengé, dont le brun sombre s'accorde subtilement aux nuances vert nil du lambris et des enduits muraux. Les radiateurs sont saisonnés. Ils forment des séparations régulières entre les banquettes. Le buffet, lambrissé, pavé et peint dans de fines colorations vieux rose et grises est également meublé en Wengé. Comptoirs, banquettes, tables, de proportions bien calculées, montrent des lignes simples d'un effet excellent. Une partie surélevée, réservée au restaurant, est séparée du café proprement dit par un écran en céramique surmontée d'une garniture florale. Ce coin sympathique est doté de miroirs muraux.

Le groupe des locaux de service et de cuisine du buffet possède un équipement moderne qui répond à toutes les exigences de l'hygiène. Il en est de même du quartier sanitaire de l'établissement.

La circulation est facile et agréable, même aux heures de pointe. Dans le bâtiment des recettes elle s'établit parallèlement aux façades, par les salles des bagages, des Pas Perdus, d'attente et le buffet; l'entrée vers les quais s'effectue par le clair et spacieux passage couvert et la galerie souterraine qui assure la distribution des usagers vers les différentes lignes. Cette galerie possède une netteté et une clarté qui évoque les meilleures gares de Suisse, pays de tourisme raffiné.

Le service des bagages est disposé sur deux niveaux. Au niveau du public se trouve le dépôt des petits bagages, à main et des vélos, dont les étagères et rateliers se déploient dans un ordre pratique. Le comptoir du dépôt des bagages se développe de part et d'autre d'une loge vitrée abritant le service d'enregistrement et la caisse. Les colis encombrants sont descendus au niveau inférieur par un puissant monte-charge électrique. Ce niveau est en partie ouvert, de manière à prendre jour au plan supérieur, lui-même largement éclairé par un vaste lanterneau. Une piste en pente douce permet de conduire aux divers quais les bagages et

supérieure des parois latérales et du fond du hall. Ses colorations de base, rousse, verte et noire, s'accordent magnifiquement aux tonalités ocres et brunes des lambris et pavements en céramique de Welkenraedt.

Le peintre René De Pauw, auteur de cet ouvrage, interpréta poétiquement les données historiques légendaires, industrielles et touristiques de la Flandre d'autrefois et d'aujourd'hui.

Le thème n'est ni ancien ni moderne. Il est éternel. Mais la technique est franchement synthétique. Sans doute pourrait-on reprocher à cette composition une complexité qui la rapproche plus de la technique de la tapisserie que de la peinture murale, mais l'ensemble est vivant, les morceaux réussis sont nombreux. L'on oublie aisément, grâce à leurs charmes, certaines faiblesses ou confusions de formes et de plans qui nuisent à la lisibilité de l'ensemble.

Le panneau central déploie autour d'un sujet central peint avec force sur un fond doré à la feuille, et qui évoque Bruges la Gothique, les particularités poétiques naturelles ou pittoresques des provinces du Lion : chars à voile et baigneuses des plages, cyclistes et peintres des plaines, cultures et pâturages des polders, rives de l'Yser et de la Lys, figurations de bourgs et personnages légendaires comme Dame et Tyl Ulenspiegel, Lisseweghe et sa tour, etc... Aux parois latérales la fresque se prolonge en évoquant d'un côté les silhouettes idéales des villes flamandes et de l'autre celles des cités wallonnes. Les unes et les autres stylisées sur dorure et reliées entre elles par des éléments symboliques ou réalistes d'un amusant effet.

Les salles d'attente sont lambrissées et pavées de céramiques accordées aux

les colis postaux du local des bagages. Pour indiquer toute l'importance de ce service, il suffira de dire qu'en semaine l'on y dépose quotidiennement de 700 à 800 vélos. Chiffre passant à 1.200 vélos certains jours fériés. Le bâtiment des recettes est construit de manière classique : ossature de béton armé, remplissage en briques de région, parements en briques de revêtement, soubassements extérieurs, auvent, cadres de fenêtres et seuils de portes en petit granit. Les toitures plates en asphalte sont couvertes d'une chape de ciment. Les quais sont en Ardenite. En ce qui concerne l'ossature en béton armé, signalons que le bâtiment est scindé en six tronçons indépendants (chaque tronçon ayant environ 30 m. de longueur) par des joints de dilatation obtenus grâce au dédoublement des murs transversaux. Les poutres maîtresses de la toiture du hall ont une portée de 18 m. Elles s'appuient à leurs extrémités sur des articulations du type « Mesnager », disposées dans les têtes de colonnes; ceci afin d'éviter des flexions dans ces montants d'épaisseur limitée. A ces poutres sont suspendues les verrières avec plates-formes basses situées aux parties supérieures des parois latérales du hall.

Les céramiques des lambris intérieurs et des pavements sont de qualité et de colorations accordées aux boiseries exotiques ou indigènes, selon les locaux ou dégagements. Les double plafonds sont en treillis céramiques. L'aération automatique est du système différentiel. Les parties métalliques en général, qu'il s'agisse de mains courantes, de barres de protection, de portemanteaux, d'appliques d'éclairage, etc., sont en acier inoxydable. Tous les détails d'équipement ou de décoration ont été dessinés par les architectes. Ils sont adaptés étroitement à la conception architecturale de l'ensemble, ce qui est du meilleur goût.

Il reste à exécuter la galerie marchande qui, sur plans, doit prolonger le bâtiment du service des télégraphes et au bout de laquelle se trouvera la tour de l'horloge. Il est à souhaiter que cette partie encore soit mise en chantier au plus tôt, la tour devant former le fond d'une avenue nouvelle, de 50 m. de largeur environ, qui sera établie sur l'emplacement des voies actuelles, afin de relier pratiquement la nouvelle gare à la ville.

Les architectes Josse et Maurice Van Krieking ont fort bien compris qu'une gare devait être considérée comme un organisme vivant, toujours en alerte, mais sobre et d'un aspect calme, soumis enfin à des lois fonctionnelles exigeant un service pratique, une évacuation rapide et constante, et de l'optimisme. Leur œuvre est belle parce qu'elle fut méditée non seulement techniquement mais humainement.

L'on peut considérer comme un nouveau succès à l'actif de la technique constructive moderne, la réalisation particulièrement rapide de la nouvelle gare, construite, équipée et parachevée en douze mois au lieu de dix-huit mois. Les bons architectes Josse et Maurice Van Krieking trouvèrent un appui des plus actifs, et des conseils très éclairés dans la personne de M. l'ingénieur en chef Duchateau, représentant la S. N. C. F. B., qui assumait la direction technique des travaux.

P.-L. FLOUQUET.



La salle des bagages, côté public.
(Photo Sergysels.)

Les bureaux des chef et sous-chef de station, vers les quais. Au fond, la cabine d'aiguillage.
(Photo Fr. Brusselle, Bruges.)

Les quais de direction recouvrant les canalisations d'éclairage et de signalisation ont été exécutés par le procédé étanche de la Compagnie Franco-Belge Cincinnati — procédé Ardenite — 48, boulevard de la Cambre, à Bruxelles.

Les bureaux situés aux étages sont revêtus d'un pavement en ciment imitant parfaitement le parquet et fabriqués par les Ets Robert Bossuyt, Beverenstraat, à Harelbeke, tél. 140.



LE PAREMENT EN SCHISTE ARDOISIER

Dans plusieurs constructions fort typiques, telles que le casino de Chaudfontaine, le Pavillon des Ardoisières à l'Exposition Internationale de l'Eau, et enfin la maison du Docteur V. T. qui obtint le récent Prix d'Architecture Van de Ven, Léon Stynen réalisa des revêtements partiels ou généraux en dalles de schiste ardoisier d'aspect naturel (non poli) soudées à des parois de l'épaisseur d'un brique. Les critiques qui avaient été émises, quant à la résistance de ce parement aux réactions atmosphériques brutales, furent controuvées par l'admirable tenue de cette application lors du violent abaissement de température que nous connûmes cet hiver, suivi comme l'on s'en souvient par une période de gel prolongé.

Ni l'homogénéité ni l'aspect du matériau, ni la qualité et la solidité de son appareillage ne souffrirent, même légèrement d'une aussi dure épreuve.

Il est intéressant de signaler à ce propos que ce puissant revêtement en dalles de schiste ardoisier ne coûte que **75 francs le mètre carré placé**. A peine le prix d'une céramique de qualité moyenne ou de l'un de ces enduits fort périssables qui exigent un entretien régulier et coûteux. La firme spécialisée **Vallaëys et Viérin, à Wilryck**, qui exécuta le travail susdit, le compte à bon droit comme l'une de ses réalisations les plus dignes d'intérêt et le Jury du Prix Van de Ven ne lui ménagea son attention.