

LA NOUVELLE GARE DE BRUGES

PLUS que tout autre, le réseau ferroviaire belge ressentit les fâcheuses répercussions de la guerre mondiale 1914-1918.

Durant les cinquante-deux mois d'occupation, le matériel et les installations furent mis dans un état lamentable. D'importants travaux, projetés ou en cours d'exécution, durent subir un arrêt considérable.

Temps perdu ne se rattrape jamais, dit-on ! Cependant, successivement, la Direction des Chemins de fer de l'Etat Belge et le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer Belges ne se laissèrent pas rebuter par la tâche qui leur échet... et ils firent mentir le proverbe. Ils commencèrent par l'indispensable : la réfection des dégâts ; puis, un par un, les projets tenus en suspens furent exhumés de leurs cartons, et, à mesure des possibilités, on passa résolument à l'œuvre.

Nous vous entretiendrons aujourd'hui d'un travail dont l'exécution était reconnue nécessaire bien longtemps déjà avant 1914, et dont les phases préparatoires furent interrompues par l'ouverture des hostilités : nous voulons parler du déplacement de la gare de Bruges.

Actuellement, en un délai record, ce travail est réalisé et les ouvrages sont mis à fruit.

*

**

L'ancienne gare présentait de nombreux inconvénients : elle ne comportait que quatre voies de passage d'un tracé en courbe prononcée. Les quais, larges seulement de 5 à 6 mètres, constituaient un danger aux heures d'affluence. Immédiatement à la sortie vers Ostende, les voies traversaient la chaussée, si fréquentée, de Bruges à Lille. Enfin, les bâtiments, d'une architecture périmée, manquant d'air et surtout de lumière, ne répondaient plus aux nécessités d'une exploitation moderne.

Ces multiples raisons militaient en faveur de la reprise de ce travail d'envergure, qui avait reçu un commencement d'exécution en 1914. En effet, à cette époque, une partie des remblais était effectuée et plusieurs ouvrages d'art étaient achevés. On allait passer aux « pièces de résistance », lorsque la guerre éclata.

Ce ne fut qu'en 1934 que le plan d'aménagement nouveau entra en voie de réalisation : on établit deux voies directes évitant la gare à



BRUGES. — La façade de la nouvelle gare.

désaffecter et on créa un point d'arrêt provisoire à Bruges-Saint-André, quelque peu au-delà de la station nouvelle, dans la direction d'Ostende. De la sorte, une partie du trafic put être détournée, libérant ainsi les installations existantes.

Les études primitives furent, entre-temps, revues et rendues compatibles avec les nécessités de service, tant futures que présentes ; et, dès 1937, l'on s'attaqua au déplacement proprement dit des installations.

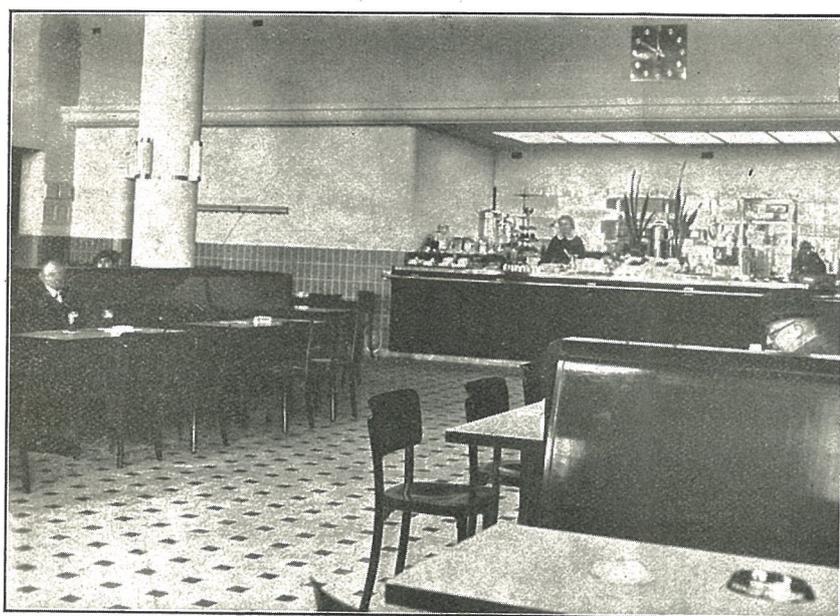
La nouvelle gare est édifée à l'extérieur de l'agglomération, dans la direction de Gand.

L'achèvement de la plateforme des voies a exigé 250.000 m³ de remblais ; ceux-ci ont été

exécutés dans des conditions économiques au moyen de terres provenant de la rectification du canal de Gand à Bruges. Le niveau du rail se trouve à 6 mètres au-dessus de la place de stationnement; cette disposition s'imposait pour permettre la suppression des passages à niveau qui entravaient la circulation routière.

La station comporte dix voies de passage et deux faisceaux de garage, en tout quelque 26 km. de voie.

Les quais d'embarquement, protégés par des abris type « parapluie », s'étendent sur une longueur moyenne de 275 mètres et mesurent de 8 à 10 mètres de largeur. Ils sont reliés entr'eux



BRUGES. — La buvette.

par deux couloirs sous voies, dont l'un est réservé au service des voyageurs, et l'autre, à celui des bagages et des colis-postaux.

**

En vue de l'édification des nouveaux locaux, il fut procédé à un concours public portant sur l'étude architecturale des bâtiments et sur la direction artistique des travaux.

Le Jury du concours — composé de membres du Conseil d'Administration et de fonctionnaires de la S. N. C. B., de délégués de l'Etat, de la Ville de Bruges et des concurrents — jeta son dévolu, à l'unanimité des voix, sur les plans dressés par MM. les architectes Josse et Maurice Van Kriekinghe, de Bruxelles.

Les études furent hâtées par tous moyens, et le gros œuvre put être mis en adjudication publique dès le début de 1938. Ces travaux furent confiés à MM. Goetinck frères, de Bruges.

Entamées le 1^{er} mars 1938, les installations purent, sans plus d'encombre, être mises en service dès le 1^{er} avril 1939.

La marche rapide de l'entreprise est, en très grande partie, due à la participation intelligente, active et dévouée de nos collaborateurs, tant architectes qu'entrepreneurs.

**

La S. N. C. B. se trouve maintenant en possession d'un bâtiment de belle allure, donnant entière satisfaction tant au point de vue esthétique qu'au point de vue du confort des voyageurs.

Le nouveau bâtiment, d'une ligne sobre et élégante, construit en matériaux clairs (briques du littoral, pierres de Soignies, parements extérieurs en briques constituées d'assises de différentes épaisseurs d'un effet original), est conçu dans un style s'écartant résolument du caractère médiéval de l'ancien bâtiment. Son emplacement, loin du centre de la ville, dans un quartier neuf, permettait d'adopter une architecture moderne répondant aux exigences actuelles du trafic.

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 du télégraphe.

Derrière cette aile se développeront les voies de la cour à marchandises, qui seront ainsi dissimulées à la vue du côté de la place de stationnement.

Une large avenue reliera cette dernière à l'ancienne Place de la Gare, après démolition des anciennes installations.

Des aménagements et des plantations situeront la station dans un décor riant d'eau et de verdure.

Un goût judicieux a présidé au choix et à la couleur des matériaux mis en œuvre dans la construction. La menuiserie est particulièrement soignée. On a surtout utilisé des bois du Congo : palissandre Wengé et teck Kambala. La plupart des locaux sont garnis de lambris en grès émaillé; les pavements sont en grès cérame.

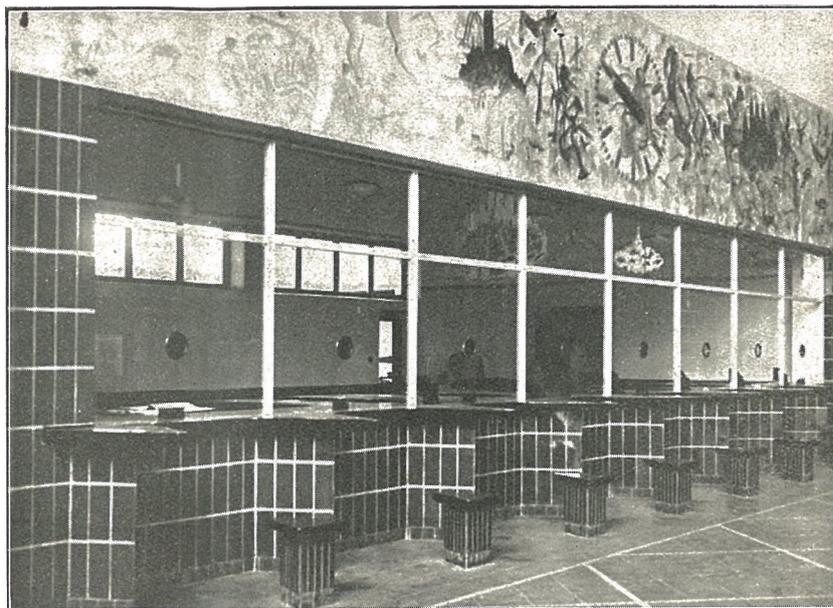
L'éclairage naturel est assuré par de larges baies vitrées, garnies de verres spéciaux là où les effets du soleil sont à craindre. L'éclairage artificiel est particulièrement heureux.

La partie centrale du bâtiment est surélevée et est entièrement occupée par le hall de départ. Autour de celui-ci sont groupés les guichets, les salles d'attente avec buffet-annexe, un bureau de renseignements, une librairie, des cabines téléphoniques et des installations sanitaires.

Le hall est en communication directe avec la salle des bagages, située à gauche, entre l'entrée principale et la sortie. Celle-ci se trouve dans l'axe du couloir sous voies. La circulation a été étudiée de manière à séparer dans la plus large mesure possible les courants de voyageurs au départ et à l'arrivée.

Les couloirs sous voies sont constitués de cadres en béton. Celui pour bagages a une largeur de 4 mètres. Le couloir à voyageurs a 8 m. 50 de largeur avec une rangée centrale de colonnes de 0m.50; la largeur disponible est donc partout d'au moins 8 mètres.

La signalisation de toute la gare à voyageurs est commandée par une cabine électrique située à la partie supérieure du nouveau bâtiment des recettes. Pour donner une idée de l'importance de cette installation, signalons que son équipement comporte environ 20 km. de fil isolé et que 80 km. de câbles (dont certains ont jusqu'à 37 fils conducteurs) ont été placés en campagne, pour la manœuvre des aiguillages et des signaux.



BRUGES. — Les guichets.

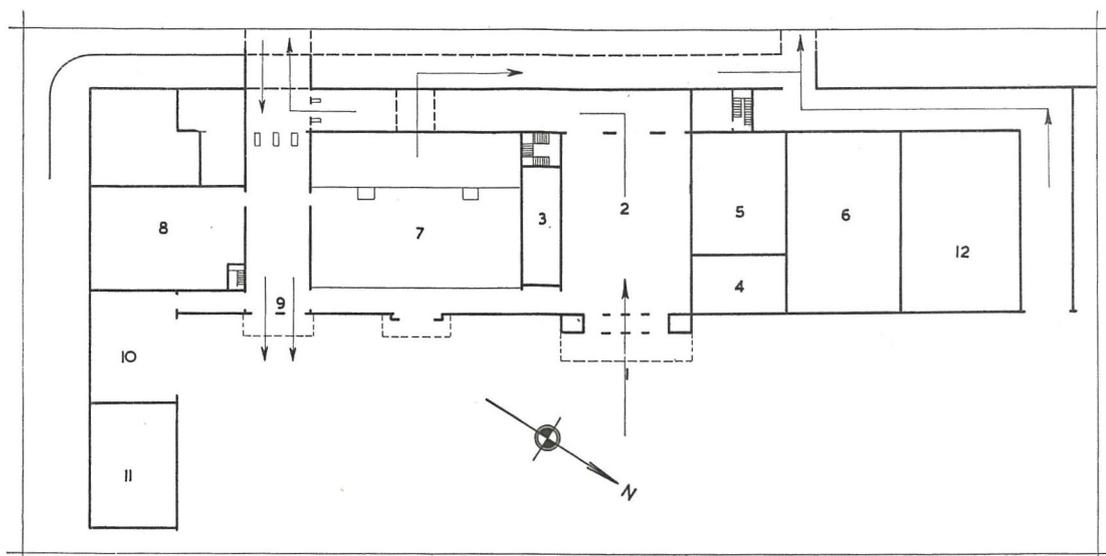
Pour terminer, mentionnons la superbe décoration du hall de départ, due à l'artiste peintre brugeois, M. René De Pauw. Cette œuvre figure une vaste carte murale (qui mesure 18 mètres de long sur 4 m. 80 de haut), représentant tout le territoire situé au delà de Bruges dans la direction de la côte. Chaque 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 ag-



BRUGES. — Le couloir sous voies.

glomérations. Cette fresque est d'autant plus parlante que l'artiste l'a peuplée de personnages régionaux, tirés de l'histoire, de la légende et du folklore. Reprenant le mot du reporter d'un

grand quotidien bruxellois, disons que « La décoration de la nouvelle gare de Bruges constituera une merveilleuse excuse pour les voyageurs qui auront manqué leur train. »



BRUGES. — Plan schématique du bâtiment des recettes.

- 1) Entrée. — 2) Hall. — 3) Bureau des recettes. — 4) Salle d'attente, 1^{re} et 2^{me} classes. — 5) Salle d'attente, 3^{me} classe. — 6) Buffet. — 7) Bagages. — 8) Vélos. — 9) Sortie. — 10) Parking. — 11) Télégraphe. — 12) Postes.



LA PAIX SUR LE RHIN

par R. HENNING

TITRE trop solennel et quelque peu prétentieux ? C'est possible, mais il n'en reste pas moins que l'accord signé à Paris le 28 avril 1939 porte en soi tous les éléments d'une paix durable entre les transporteurs par chemin de fer et les transporteurs rhénans, dans les relations : ports occidentaux — Bâle.

Il est intéressant de rappeler, ne fût-ce que brièvement, les différents épisodes d'une lutte qui s'est prolongée durant de longues années, au détriment des transporteurs tant « ferroviaires » que rhénans, sans profit réel pour personne.

Au départ d'Anvers, les transporteurs rhénans surveillaient le chemin de fer et celui-ci ne quittait pas des yeux son dangereux concurrent. Les clients de l'un et de l'autre mode de transport n'ignoraient rien de cette rivalité

et la mettaient habilement à profit pour obtenir tantôt de l'un, tantôt de l'autre, quelque avantage tarifaire.

Et la lutte se poursuivait à coup de réduction de frets, à coup de tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Mais, comme il arrive presque toujours en cas de guerre, le conflit ne put être circonscrit. Lorsque les chemins de fer belges abaissaient leurs tarifs pour conserver un trafic que le Rhin lui disputait, les réseaux étrangers jugeaient de leur devoir d'offrir à leurs ports des avantages calqués sur ceux d'Anvers et, du coup, la chute des prix s'étendait à tous les ports depuis Caen jusqu'à Hambourg.

L'avilissement des taxes devenait général.

Quelques esprits non avertis, ou intéressés, ont prétendu que le chemin de fer était cause