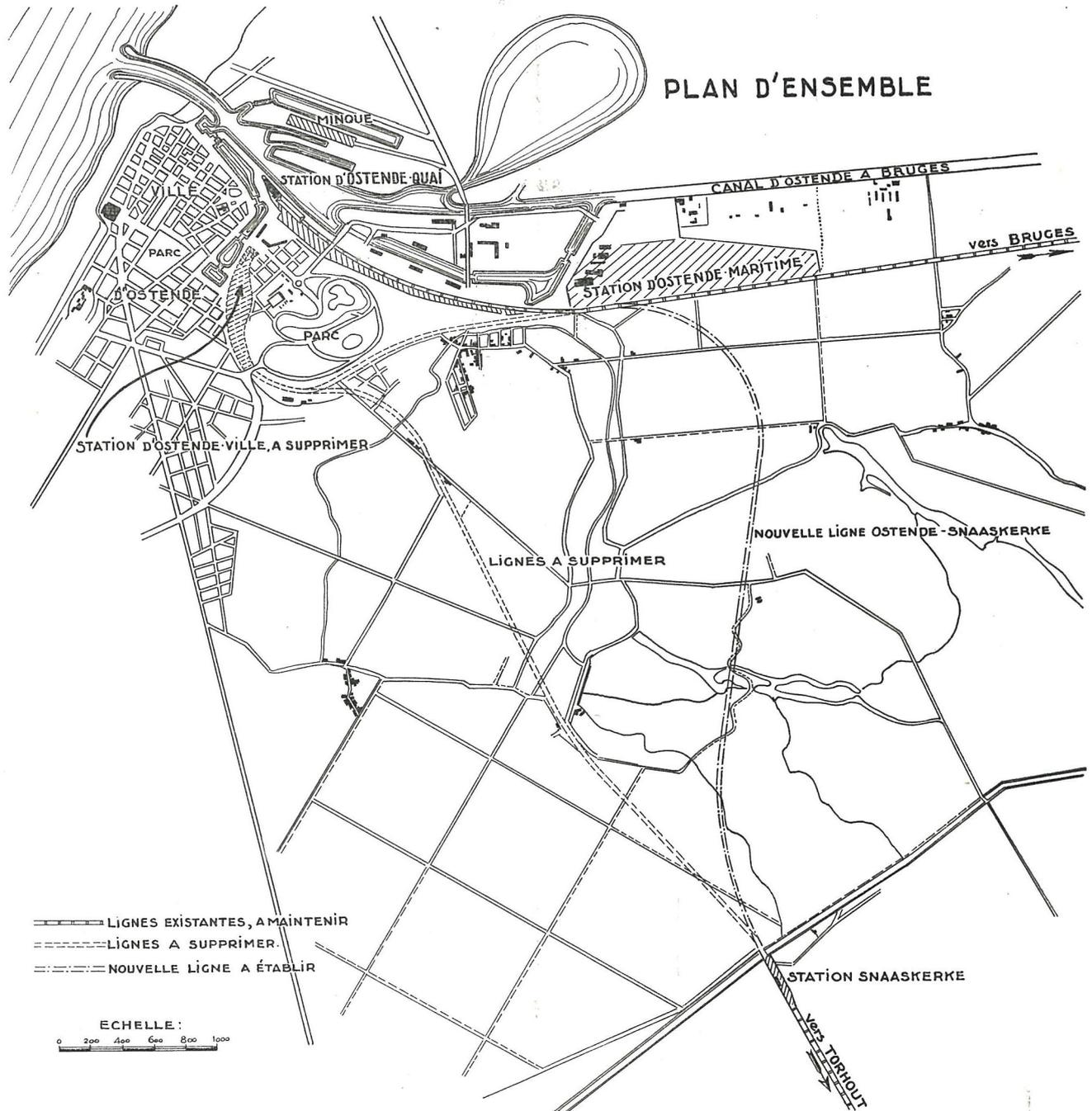


La Fusion des deux gares d'Ostende

La ville d'Ostende possède deux gares dont les bâtiments ne se trouvent, à vol d'oiseau, qu'à un intervalle de 130 mètres.

nationaux en correspondance avec les paquebots Ostende-Douvres.

L'idée de supprimer la gare d'Ostende-Ville



La gare d'Ostende-Ville desservait le service intérieur jusqu'en ces dernières années; celle d'Ostende-Quai ne recevait que les trains inter-

et de concentrer tous les services à Ostende-Quai fut émise pour la première fois en 1919. Le but envisagé était de réaliser une économie



Vue de la Gare d'Ostende-Ville



Vue de la Gare d'Ostende-Quai

importante sur les frais d'exploitation et de permettre l'urbanisation de cette partie de la ville.

Toutefois, le projet resta sans suite immédiate et ce n'est que 15 ans plus tard qu'il fut sérieusement remis à l'étude et adapté aux nouvelles exigences du service.

Comme première phase d'exécution, tous les trains de la ligne Ostende-Bruges (et au-delà) ont été transférés dès octobre 1935 à Ostende-Quai. Depuis lors les travaux ont été accé-

lérés, et il est à prévoir que d'ici un an ou deux l'ancienne gare d'Ostende-Ville aura subi le même



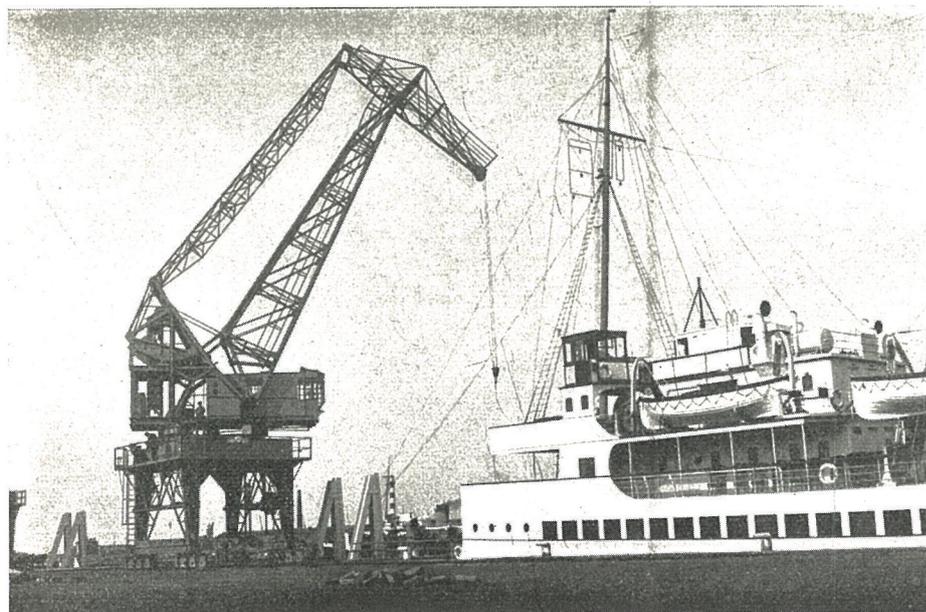
Ostende-Quai — Vue des voies et quais

tantes d'Ostende-Quai, dans le but de faire face à l'accroissement du trafic, nous faisons ci-après un exposé succinct des travaux déjà effectués et de ce qui reste encore à faire.

Le nombre des voies a été porté de 6 à 11, et celui des quais de 3 à 7; conformément à la règle adoptée depuis plusieurs années, ces quais sont du type surélevé, et munis d'abris-parapluie. En outre, l'emplacement nécessaire a été réservé pour l'aménagement d'un 8^e quai, ce qui permettrait de porter le nombre des voies de 11 à 14.

Pour trouver l'espace nécessaire à l'extension des installations, il a fallu

comblé un des bassins situés entre les deux gares, notamment le bassin Brandaris ainsi que le bassin et le canal de jonction longeant le parc Marie-Henriette.



Ostende — Appareil de levage électrique

sort que la station de Gand-Sud et l'ancienne gare de Bruges.

Pour donner une idée de l'importance des modifications à apporter aux installations exist-

Ce comblement a permis également :

— d'établir une large voie entre la place de stationnement de la gare d'Ostende-Quai et la Place Van der Zweep;

— de simplifier considérablement le trafic entre la ville et la gare;

— de régler la circulation à sens unique sur l'étroit pont-écluse se trouvant en face de la gare d'Ostende-Quai.

Lorsque ce pont-écluse aura été remplacé par un pont plus large, ce qui est prévu aux projets de transformation des bassins environnants, on disposera d'une large voie d'accès vers la gare.

En même temps que la Société Nationale des Chemins de fer Belges, l'Administration de la Marine fait procéder à des travaux importants à Ostende-Quai. Deux nouveaux débarcadères pour les paquebots ont été construits, et les



Ostende-Quai — Salle des pas perdus, avant modernisation

de levage électriques de grande puissance ont été établis le long des nouveaux débarcadères pour le chargement rapide des autos et colis.

Comme on le conçoit aisément, il ne suffit pas, pour transférer tous les trains à une même station, d'augmenter le nombre de quais et de voies de cette station; toutes les installations accessoires doivent également être agrandies considérablement. Ainsi il a été nécessaire de procéder à une extension importante des voies de garage. On a construit notamment au S.-E. du pont Desmet-Denayer, 2 faisceaux de voies de garage, comportant le 1^{er} 17 et le second 10 voies; la longueur totale de ces voies est de 10 km. environ.

De plus, il a été posé 5 km. de voies pour la

circulation des locomotives entre la gare aux voyageurs et la nouvelle remise, à Ostende-Maritime (Formation). Une cabine électrique surélevée à 80 manettes, a été érigée à l'effet



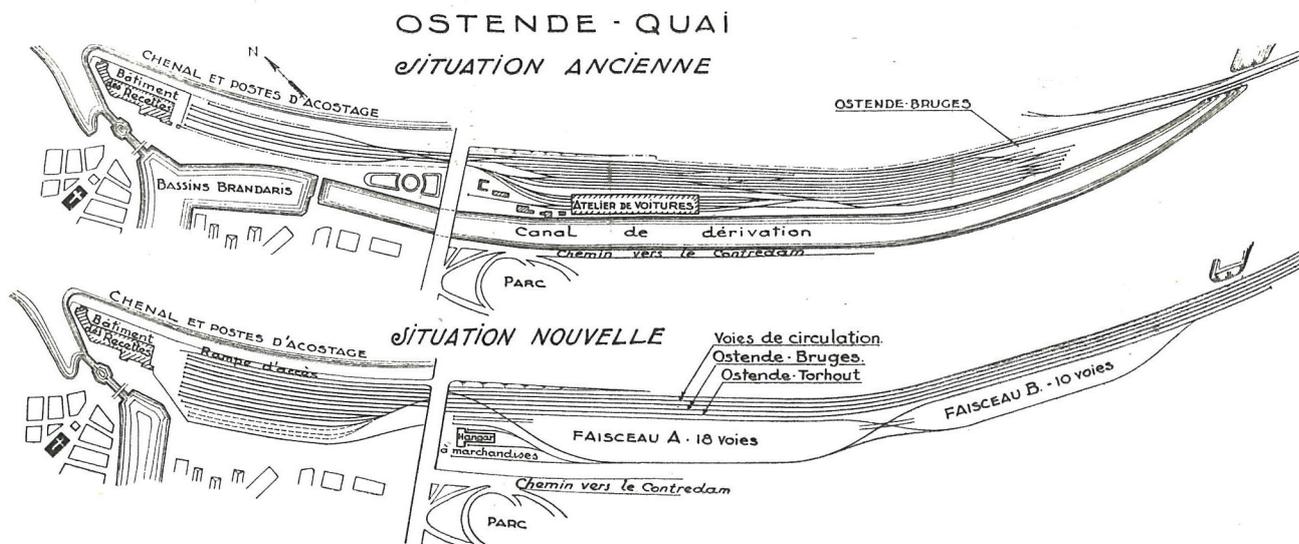
Ostende-Quai — Salle des pas perdus, après modernisation

deux anciens débarcadères sont actuellement en voie de renouvellement. Une galerie couverte avec terrasse-promenade a été construite entre ces débarcadères et la gare; deux appareils

de commander les excentriques donnant accès à la gare aux voyageurs, et assurer la sécurité des opérations entre cette station et les faisceaux de garage.

remplacer celui qui a dû être démoli pour faire place au faisceau de garage A.

Dans l'état actuel des travaux, la fusion n'est



Les nouvelles installations comprennent, en outre, une remise pour 24 locomotives, située dans les dépendances de la station d'Ostende-Maritime, en remplacement de la remise située à proximité d'Ostende-Ville, ainsi qu'un nouvel atelier de réparation des voitures destiné à

pas encore complètement réalisée; il reste encore à déplacer la section Ostende-Snaaskerke (5 km. environ) dont la plate-forme est pour ainsi dire achevée, et à transférer à Ostende-Quai le service local des marchandises, le hangar et la cour aux marchandises.



DOCUMENTATION ÉCONOMIQUE

SEPTEMBRE 1939

LES TRANSPORTS EN BELGIQUE

Pour les 8 premiers mois, les résultats financiers se présentent comme suit :

EN MILLIONS DE FR.	1938	1939	DIF- FÉRENCE
Recettes du trafic . .	1.678,5	1.768,4	+ 89,9
Dépenses (charges financières comprises) . .	1.857,8	1.808,4	— 49,4
Résultats financiers . .	— 179,3	— 40,0	— 139,3

Route. — Les transports par route se sont ressentis fortement du fait de la réquisition de nombreux véhicules automobiles pour les besoins de l'Armée. Certains services publics d'autobus ont été suspendus et l'on évalue à près de 400, sur un effectif total de 1.300, le nombre de véhicules appartenant à des services de l'espèce qui ont été réquisitionnés. Dans le domaine des autocars, les réquisitions ont été moins nombreuses, mais à raison de la crise qui sévit dans le tourisme, un grand nombre de ces véhicules chôment. En ce qui concerne