

Façade à l'angle de la place de la Constitution et de la rue de France.

LES bâtiments pour les bureaux de recette de la Gare du Midi, ainsi que l'aménagement architectural du viaduc de la Jonction, à l'avant de la Gare du Midi, ont fait l'objet d'un concours public entre architectes en 1937. Les projets de MM. Adrien et Yvan Blomme et Fernand Petit ont été primés premiers ex-æquo.

Les résultats de ce concours ont démontré qu'il était nécessaire de revoir les dispositions générales du plan et un nouvel avant-projet a été établi par les lauréats associés.

Le plan d'ensemble est conditionné en tout premier chef par la nécessité d'organiser tous les services de la Gare, sous les voies qui passent en pont, au-dessus des voiries.

Les bâtiments de la Gare proprement dite comportent plusieurs grands services :

1°) Au niveau des voiries et en majeure partie sous les voies, les installations nécessaires au public c'est-à-dire, la salle des guichets, le service des bagages à l'arrivée et au départ, un grand couloir de distribution vers les quais et une série de locaux annexes indispensables.

2°) Aux sous-sols, le service

LA GARE DU MIDI

par A. et Y. BLOMME
et F. PETIT, Architectes.

loir de distribution des ascenseurs vers les quais.

3°) Au niveau des quais, du côté de la rue de France, les bureaux d'administration de la Gare, du côté avenue Fonsny, les salons de réception.

4°) Aux étages du bâtiment, à front de l'avenue Fonsny, les installations pour la centrale téléphonique et la cabine de signalisation.

La première condition à réaliser était une bonne circulation des voyageurs dans le bâtiment, réduisant autant qu'il était possible, le trajet à parcourir depuis les moyens de transport urbains jusqu'aux quais.

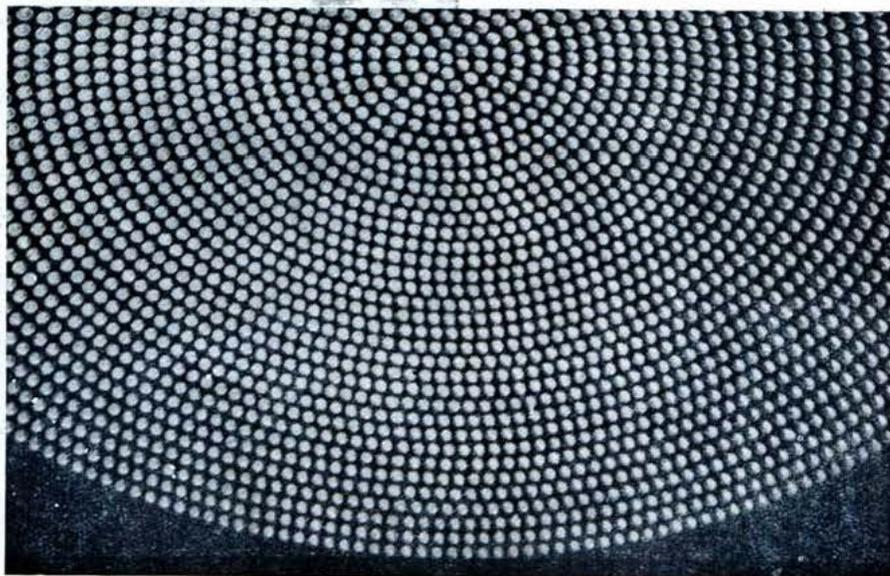
L'entrée principale de la Gare se trouve au coin de la place de la Constitution et de la rue de France et donne accès d'une part à la salle des guichets et d'autre part au Buffet-Restaurant.

Des entrées secondaires pour la salle des guichets sont prévues le long d'une rue Couverte, constituant une voie carrossable sous les voies, abritant une gare des tramways. Un passage souterrain relie les quais des tramways directement à la salle des guichets.

Le service des bagages au départ est placé à côté de la salle des guichets et est accessible directement par la même rue Couverte.

De la salle des guichets, les voyageurs passent dans le grand couloir de distribution vers les quais. Ce couloir lie la rue de France à l'avenue Fonsny.

Des entrées complémentaires pour les abonnés sont prévues aux abouts du couloir de distribution tant à la rue de France qu'à l'avenue Fonsny.





Escalier d'accès aux quais.

permettant ainsi à ces abonnés d'accéder rapidement aux quais s'ils viennent d'Anderlecht ou de Forest.

La sortie des voyageurs est assurée par trois escaliers par quai, qui descendent soit directement dans le grand couloir de distribution, soit dans un couloir secondaire situé cent mètres plus au Sud vers Forest, couloir qui est lui-même relié par des rampes au couloir principal. Du couloir de distribution les voyageurs peuvent sortir directement vers la rue de France ou vers l'avenue Fonsny.

Du point de vue architectural il n'y a pas à proprement parler de bâtiment de Gare, puisque la majeure partie des locaux se trouve sous les voies. Seuls le hall d'entrée et le hall de sortie sont hors pont et constituent les deux éléments architecturaux dont les façades sont à front de voirie. Le caractère de ces constructions devait révéler par leur composition, qu'elles constituaient un élément de détail d'un ensemble important dont la majeure partie est cachée sous les voies

A l'angle de la place de la Constitution et de la rue de France, la façade principale ne montre qu'une large entrée et une tour surmontée d'une horloge. La tour constitue une cheminée pour la prise de l'air frais nécessaire à la ventilation des locaux sous-voie.

Le hall d'entrée forme anti-chambre; il est le seul local d'aspect décoratif des services au départ, qui ait quelque dimensions en hauteur, les autres locaux ne pouvant dépasser le niveau des voiries et l'intrados du pont.

De l'autre côtés du viaduc à l'angle de l'avenue Fonsny s'élèvera un bâtiment qui abrite le hall de sortie lequel est surmonté de la cabine de signalisation: venant s'adossé à

cette construction, un bâtiment à usage administratif de cinq étages sera construit à front de l'avenue Fonsny.

Tout naturellement, le problème fonctionnel des constructions nous a amenés à une conception de l'architecture dans laquelle les lignes horizontales sont prédominantes. La tour, rue de France et les grand supports des caténaïres sont les seuls éléments verticaux des ouvrages. Nous avons cherché à les mettre en valeur en les opposant avec franchise au parti général des lignes horizontales.

Les matériaux employés en façade sont la pierre bleue pour les soubassements et cordons, la brique pour les parements et le béton apparent

bouchardé pour les linteaux et auvents.

La pierre a été choisie pour sa résistance, la brique jaune lisse pour sa couleur et sa surface qui retient peu la poussière et le béton bouchardé pour sa couleur et sa durabilité (ce choix a permis d'éviter l'utilisation d'enduits qui se détériorent rapidement par trépidation).

Le caractère décoratif des locaux intérieurs est la résultante des conditions techniques qui nous ont été imposées : 1°) peu de hauteur libre; 2°) résistance des matériaux employés du point de vue choc et du point de vue usure; 3°) les nécessités d'éclairer artificiellement de jour et de nuit; 4°) d'utiliser dans certains locaux des matériaux adéquats à une isolation phonique; 5°) d'éviter dans l'avenir des entretiens coûteux.

Les conditions que nous nous sommes attachés à satisfaire au maximum ont donné naissance à une décoration très simple de lignes, très lisse de surface, très claire de couleur. Nous espérons que son caractère découlera de sa sobriété et de la perfection de son exécution.



La salle des guichets.