

POUR L'INTELLIGENCE DES BESOINS DE NOTRE TEMPS

L'ARCHITECTURE ET L'ORGANISATION DES GARES

INTERVIEW DE M. VICTOR BOURGEOIS, VICE-PRESIDENT DES CONGRES INTERNATIONAUX D'ARCHITECTURE

Notre collaborateur et ami, l'architecte Victor Bourgeois, a été désigné par le Commissariat Général du Gouvernement pour établir les plans de la Gare de l'Exposition de Bruxelles 1935. On sait que cette gare « modèle », parfaitement « fonctionnelle », sera installée dans le principal des palais de la place du Centenaire, en haut du terrain de l'Exposition. Nous avons prié l'éminent architecte de nous exposer ses idées sur l'architecture et l'organisation des gares. Rappelons que Victor Bourgeois publia, dès 1927, et notamment dans le journal « 7 Arts », d'importantes études sur le problème des transports et des bâtiments publics et de service. La reconnaissance officielle que constitue cette nomination honore donc un véritable technicien.

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 dont la partie la plus intéressante est celle que le public ignore : l'organisation interne, la gare de l'appareillage, de la signalisation, de l'alimentation en force motrice, de la constitution des trains, des mécaniciens et même des lampistes.

L'heureux voyageur — notre semblable — ne connaît que ce qui fut conçu pour donner satisfaction à ses désirs. Du moment de l'achat d'un titre de voyage à celui de l'arrivée à destination, il se confie à la sollicitude de la compagnie qui le prend en charge. Il vit avec agrément dans la gare les instants qui le séparent du moment où, installé dans une voiture bien suspendue, il sera emporté à une vitesse régulière sur des rails dont les courbes même sont établies de façon à éviter tout heurt. Si son convoi s'immobilise un instant sur une voie de garage, il devinera que la manœuvre a pour but de dégager la voie de circulation pour le passage d'un rapide dont l'horaire prévoit qu'il doublera à heures exactes les trains plus lents. Et cette manœuvre salvatrice lui fera toucher le point le plus subtil des combinaisons d'horaires.

L'homogénéité du système de transports par rail résulte, en effet, d'un équilibre précis, sans cesse remaniable, dont les difficultés principales résident dans la quasi impossibilité où se trouvent les compagnies de développer leurs réseaux et d'adapter leurs bâtiments avec la rapidité nécessaire.

Ceci met bien des entraves à l'organisation parfaite des services. Il faut y suppléer par une attention sans cesse soutenue. Dans les gares importantes, par exemple, le nombre de voies à quais est à peu près partout insuffisant. Pour une vingtaine de voies, quatre cents trains environ doivent arriver à quai chaque jour. Ceci oblige les convois à effectuer de nombreuses manœuvres aux abords des gares et charge les techniciens de la cabine de signalisation, qui doivent guider ces innombrables manœuvres, d'une lourde responsabilité.

— L'importance des gares, vous le devinez, est en rapport direct avec celle des agglomérations desservies, surtout lorsqu'il s'agit de gares terminus. Pour les gares de bifurcation, c'est le nombre et l'importance des lignes qui commandent leur importance, et ici tout est relatif.

Toute gare répond à la nécessité d'assurer trois natures de services distincts : voyageurs, marchandises et services accessoires. Autant de plans que de types de gares. La gare de passage qui n'assure que le service des voyageurs, pourrait être conçue comme une vaste gare de tramways. Chaque ligne serait desservie par un double quai, l'un servant à la montée, l'autre à 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 de voyageurs.

Dans toute gare importante, tout est prévu pour assurer la vie et la distraction des voyageurs. De plus, elle tend à réaliser une synthèse au centre d'une spécialité. Dans la grande majorité des cas, en effet, son importance obligea à la diviser. C'est ainsi que Paris-Nord expédie ses voyageurs du boulevard Denain et manutentionne ses Messageries à la gare de la Chapelle, tandis que Bruxelles-Nord possède Tour-et-Taxis pour gare de marchandises, et Bruxelles-Midi, la « Petite-Ile ».

Envisageons le problème de la gare au point de vue de la cité ?

C'est un problème d'urbanisme. Tandis que les routes et l'eau imposaient leurs volontés aux villes, les chemins de fer qui devaient pourtant assurer la richesse des cités n'ont jamais pu que s'y faufiler sans parvenir à influencer leurs plans de façon positive.

Lorsque les gares n'étaient que des haltes aux locaux rudimentaires, elles étaient installées fort avant dans les cités. L'actuelle gare du Midi, de Bruxelles, se trouvait à la place Rouppe. L'accroissement considérable du trafic et l'énorme gêne qui résultait de ces situations centrales, pour la circulation urbaine, obligèrent à repousser les gares vers la périphérie. Rarement les édiles prirent des décisions assez énergiques pour assurer un dégagement des villes valable pour un siècle.

C'est pourquoi à Paris, comme à Bruxelles, les gares principales occupent encore d'énormes emplacements dans les quartiers fort peuplés qu'elles énervent littéralement par leurs bruits et dont elles compliquent follement la circulation.

Le trop grand isolement des gares ne constitue-t-il pas un danger ?

Le déplacement énergique des gares devait être logiquement complété par le principe de leur jonction, soit aérienne, soit souterraine. Plusieurs capitales la réalisèrent, dont Berlin. Ni Paris, ni Bruxelles n'en connaissent les avantages. Notez qu'à l'origine des transports par voies ferrées, les trains se rendaient, à fleur de sol, à la petite allure de nos tramways vicinaux, de la gare de la place Rouppe à celle de l'Allée-Verte qui, déplacée, devint notre gare du Nord, si mal située. Aujourd'hui, la communica-



LA NOUVELLE GARE DU HAVRE (ARCH. H. PAÇON) FAIT PARTIE (AVEC VERSAILLES-CHANTIERS ET PARIS-MONTPARNASSE) DES GARES RECENTES DONT LA CONSTRUCTION DÉFEND UN PLAN DE MODERNISATION DES BATIMENTS DU RESEAU DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT. (PHOTO SCHALL, PARIS.)

tion entre les lignes que desservent ces gares est obtenue par rebroussement, ce qui représente une perte de temps pour le voyageur. Ceci et bien d'autres choses remettent en question l'emplacement des gares.

Que pensez-vous de l'effort de Prague au point de vue du regroupement ?

C'est le plus caractéristique, le plus propre à servir d'exemple. Devenue brusquement la capitale d'un Etat de 13 millions et demi d'habitants, cette ville s'accrut de façon si rapide qu'une réforme complète de ses gares s'imposa sans délai. D'abord on sépara le trafic des marchandises et celui des voyageurs; ensuite on scinda celui-ci en trafic de longs parcours, en trafic local et en trafic de banlieue. Une gare — la gare Wilson — fut équipée en « Centrale », de façon à condenser, en fait, tout le trafic des voyageurs. Ainsi conçue, elle permet le passage de plus de 1,300 trains par 24 heures sur quinze voies, non compris les trains de banlieue qui possèdent des quais distincts. Non loin de cette gare centrale se trouvent les quais de remisage vers lesquels continuent tous les trains, sauf les « longs parcours ».

Cette spécialisation et ce regroupement technique des gares doivent s'accomplir pour le plus grand bien des villes. Elles permettront la création de gares vraiment « fonctionnelles », en leur permettant d'autre part de s'incorporer harmonieusement dans les plans de développement des cités et permettront dans un délai assez rapide la coordination des différents moyens de transport.

La gare moderne doit-elle donc être disposée de façon particulière, au point de vue de la circulation ?

La création de gares réellement « fonctionnelles » exige une refonte du tracé urbanistique des villes. Une solution moins dispendieuse serait de bâtir les gares légèrement en retrait de la circulation principale afin de bénéficier de son mouvement sans lui nuire. A Paris, la gare de Lyon a prouvé l'intérêt du système; de même Charleroi-Sud. Imaginez Bruxelles-Nord et Paris-Nord donnant sur une zone de circulation ralentie, formant esplanade. Quelle délivrance! Ce principe de la gare « à l'abri » est celui des gares de Halle, en Allemagne, et d'Ottignies chez nous. Ces bâtiments sont placés dans l'angle formé par deux lignes se rencontrant dans la gare. C'est dans cette pointe libre et préservée de toute intrusion massive que se sélectionne la circulation propre de la gare avant de se distribuer vers des accès particuliers.

Une jonction s'imposera-t-elle à Bruxelles ?

Peut-être est-il déjà bien tard pour entreprendre semblables travaux sur la base autrefois prévue. N'oublions pas que nous sommes à la veille de grandes transformations. Demain l'électrification peut bouleverser toute l'organisation interne et même technique des transports, en la simplifiant considérablement. La traction électrique permettrait de prévoir à nouveau le passage des trains à travers la ville. Propres, nets, sans fumée, aussi coquets et légers que des tramways et n'ayant guère plus de voitures, ils pourraient emprunter facilement la voie aérienne ou souterraine. De légers ponts métalliques à deux voies ou même de courts tunnels y suffiraient amplement.

Vous avez parlé de cohésion de Transports ?

D'autres éléments entrent en jeu, car le progrès ne s'arrête pas et l'inventeur se soucie peu de savoir s'il sera ou non facile d'utiliser sa création. Dans le même temps où le taxi remplaçait le fiacre, où l'autocar se préparait à renouer la tradition de la diligence, les transports maritimes décuplaient leur activité tandis que les transports aériens fixaient l'esprit sur des possibilités absolument nouvelles. Dans le cas où l'autogyre et l'hélicoptère parviendraient à prendre les formes pratiques que l'on nous fait espérer et qui seraient vraiment susceptibles de les imposer pour les transports en commun, tout changerait à nouveau.

Les gares repoussées vers l'extrémité des villes auraient intérêt à se rapprocher à nouveau de leur centre. Les bâtiments des gares devraient être remaniés afin de disposer de toitures-terrasses constituant d'excellentes plates-formes d'envol et d'atterrissage. Quoiqu'il advienne, et de plus en plus, les gares doivent être envisagées comme des éléments de liaison et de coordination des divers moyens de transports. Il y a une trentaine d'années, certaines gares commencèrent par être doubles (Ostende-Quai); une gare nouvelle, celle de Cherbourg, est triple et semble destinée à servir conjointement la route, le rail, l'eau et l'air.

Voulez-vous m'en indiquer le principe et les dispositions principales ?

Alors qu'une gare de chemin de fer est avant tout un point de départ ou un relai de transports roulants, une gare maritime pose un problème plus complexe étant donné encore qu'il y a autant de programmes que de ports, selon qu'ils soient port d'attache ou port d'escale, port d'estuaire ou port du large.

La gare d'escale, principe de la nouvelle gare de Cherbourg, est le nœud de soudure entre la voie mouvante des paquebots, la ligne rigide des trains et le ruban blanc de la route. Tout ici est mis au service de la vitesse, car les minutes passées sur la rade coûtent cher. L'importance des dispositions particulières d'attente et de manutention des bagages permettant la liaison rapide de la mer et du rail paraît donc de suite.

Pour Cherbourg fut choisie la solution pratique d'une gare à plusieurs niveaux. Le service des voyageurs est au premier, celui des bagages au rez-de-chaussée. Elle se compose de quatre parties : les passerelles mobiles qui permettent le passage des paquebots aux quais et réciproquement; la voie charretière couverte, de 15 mètres de largeur, aboutissement direct de la grand'route nationale de Paris; le hall des trains ou gare terrestre, long de 240 mètres et large de 30, qui bande ses arcs de béton à 20 mètres au-dessus des voies; enfin le bâtiment des services mesurant 280 mètres sur 42 et comportant les locaux classiques : salles des pas perdus, de visites, de douane, bureaux d'exploitation, du maître du port, des compagnies de navigation, de change, de tourisme, de poste et télégraphe; service médical, dépositaire, locaux disciplinaires, poste d'incendie, magasins des compagnies pour emmagasinage du frêt léger, sans compter la bibliothèque, le restaurant, le bar, le débit de tabac, etc.

D'un côté du bâtiment central, les bateaux, de l'autre les trains. Le long de la façade ouest, la route couverte. Au premier étage, la vie intense de la gare. Au rez-de-chaussée, le grand hall de remisage des trains, qui attendent la formation des convois sur cinq voies tenant toute la longueur de l'édifice. Enfin les lignes de départ. Voilà une gare conçue de façon moderne, prête à assurer la coordination avec les routes aériennes sans qu'il soit nécessaire de la transformer sensiblement.

Parlez nous de l'architecture des gares ?

En posant le problème du bâtiment à destination précise pour lequel il n'y avait pas de précédent, la gare aida à bouleverser les habitudes de l'architecture conventionnelle. Ce ne fut pas facile. Au début, la gare fut considérée surtout comme un motif d'architecture monumentale. Chaque ville voulait une gare qui fut différente. Bon gré, mal gré, les ingénieurs devaient céder le



GARE DU HAVRE. LA TOUR. ARCHITECTE H. FAÇON.
(PHOTO LACAILLÉ, LE HAVRE.)

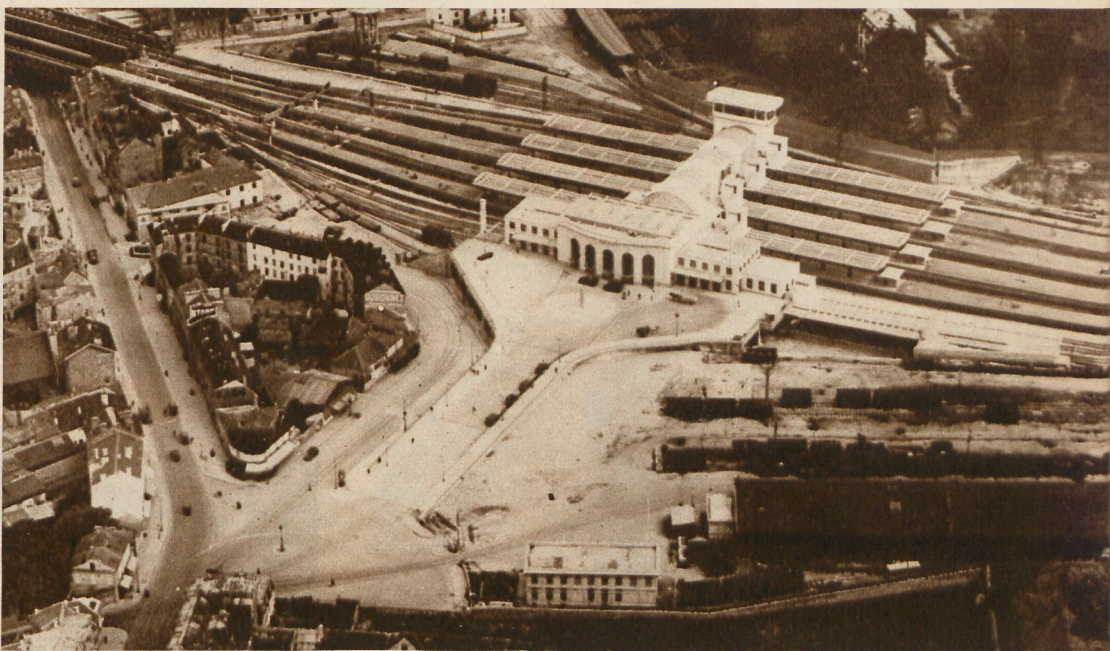


GARE DU HAVRE. HALL DES VOYAGEURS, DONT L'OSSATURE EST EN BETON, COTE DES GUICHETS. ARCHITECTE H. FAÇON.
(PHOTO SCHALL, PARIS.)

Gare de Versailles-Chantiers.
Architecte Ventre. La galerie
d'accès aux quais d'une admi-
rable clarté. Le béton fut lar-
gement employé pour la con-
struction de cette gare modèle.



Gare de Versailles-Chantiers.
Architecte Ventre. Vue d'en-
semble montrant de quelle fa-
çon fut résolu l'isolement de
la circulation propre à la gare
et la disposition rationnelle
des quais et cabines de sig-
nalisation. Cette tentative de
concentration de tous les élé-
ments d'action et de contrôle
constitue une grande amélio-
ration du principe de la gare.
(Photo Cie Aérienne
Française, à Suresnes.)



pas à des architectes plus souvent épris d'archéologie que de conceptions rationnelles; rêvant d'immortaliser leur nom par la construction de gares sublimes, faute de ne pouvoir le faire par la construction de cathédrales. Il résultait le plus souvent de ce délirant désir de gloire une complication obstinée des styles du passé. Les plus honnêtes choisissaient un style, soumettant étroitement leur « inspiration » à ses données. Les autres, plus malins, combinaient à en perdre le sens logique, les éléments les plus décoratifs de divers styles, produisant des façades hybrides, monstrueuses qui étaient leur orgueil. Ces compositeurs de façades qui ignoraient à peu près tout des nécessités intérieures d'une gare nous ont légué des bâtiments énormes et encombrants dont la démolition s'impose.

En ce moment même on achève d'enlever les ornements gothiques qui décoraient les voûtes des halls de la gare de Bruges. Ils menaçaient de tomber sur la tête des voyageurs.

Etes-vous ennemi de la tour ?

La claire formule de la fonction doit justifier la forme. Cette fonction étant indiquée par le plan, c'est le plan qui doit donner au bâtiment son rythme extérieur. Les truquages sont répréhensibles, techniquement et moralement. Contrairement aux coupoles et aux tourelles à crénaux, la tour se justifie. C'est elle qui signale au loin l'emplacement de la gare. N'oublions pas que son rôle n'est plus de porter un guetteur mais de tendre à la vue de tous cette collaboratrice fidèle des horaires : l'horloge.

Que doit être l'architecture de la gare fonctionnelle ?

Des façades simples, coupées d'entrées pratiques et larges, de baies généreuses permettant à la lumière d'entrer à flots. La salle des pas perdus où se trouveront les guichets aura son centre libre. Ses dispositions seront établies sur la base d'un schéma de circulation très net. De même, la partie consacrée aux quais n'a nullement besoin d'avoir l'aspect monumental. Au lieu de halls énormes, perpétuellement enfumés par les locomotives et dont l'ampleur même rend à peu près impossible l'entretien, des halls établis selon l'échelle humaine et permettant l'échappement facile des fumées sont enfin souhaitables.

La crise de monumentalité serait donc passée ?

La gare est en passe de devenir vraiment « fonctionnelle ». On a tout d'abord compris que les locaux devaient être spécialisés. Dans les vieilles gares belges (Charleroi, Namur, Tournai, etc.), les salles d'attente se confondaient avec le restaurant et le passage vers les voies. Il en résultait la plus complète absence de confort, et de clarté dans la circulation.

Plus la gare est importante, plus elle doit posséder de netteté dans ses nombreuses dispositions. Les salles d'attente doivent être séparées, selon les classes, donner sur le quai et posséder leurs buvettes, leurs restaurants particuliers, voire même leurs salles de lecture. Un bar automatique, complété d'un service chaud pourrait remplacer le buffet d'hier et les salles de restaurants des troisièmes. La salle des pas perdus, d'intérêt général, devrait posséder un bureau de change ayant guichet sur quai. Les consignes être accessibles du dedans et du dehors. L'hôtellerie de jour devrait se compléter d'un cinéma d'actualité ayant entrées intérieure et extérieure.

De coquettes boutiques orneraient avec avantage les parties libres de la salle des pas perdus, séparant les guichets ou leur faisant face. Coiffeur, pressing, lingerie, pharmacien, bottier, magasins de tabacs, d'articles de voyage et de jouets, de confiserie, voisinant agréablement avec le libraire.

Certains hôtels sont, avec raison, incorporés dans la gare. C'est le cas pour Ostende-Quai et Paris-Saint-Lazare. Berlin-Anhalter est relié par couloir souterrain à l'hôtel Excelsior.

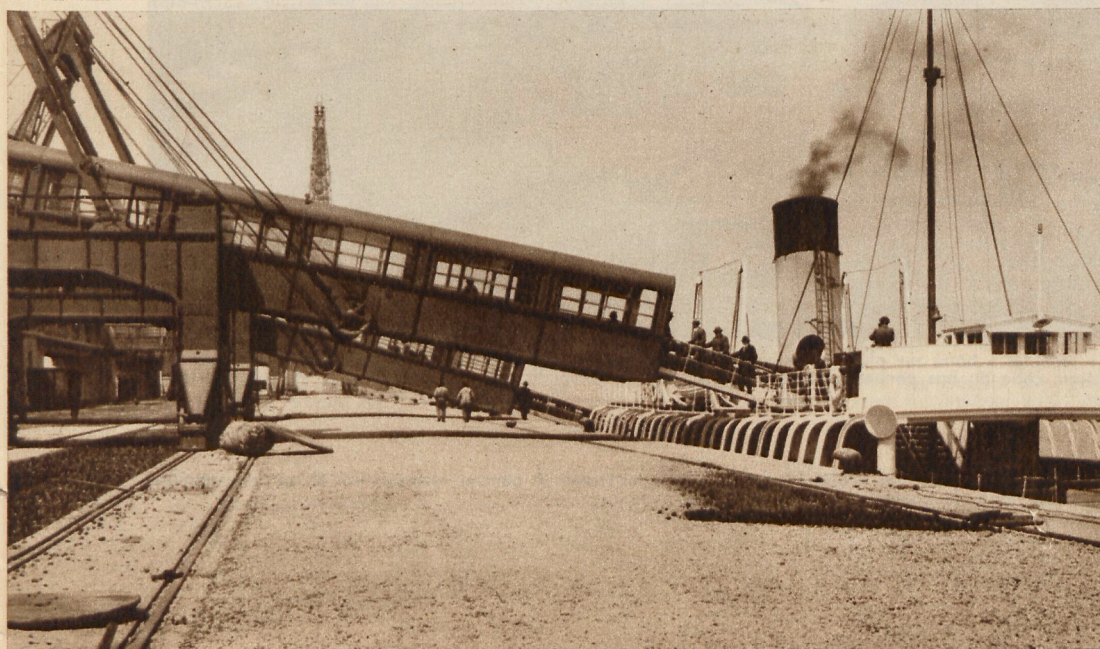
Il importe surtout que le tableau des horaires soit très visible, ainsi que toutes les indications destinées à renseigner les voyageurs sur l'orientation des voies et la destination particulière des guichets.

Que pensez-vous de la décoration des gares ?

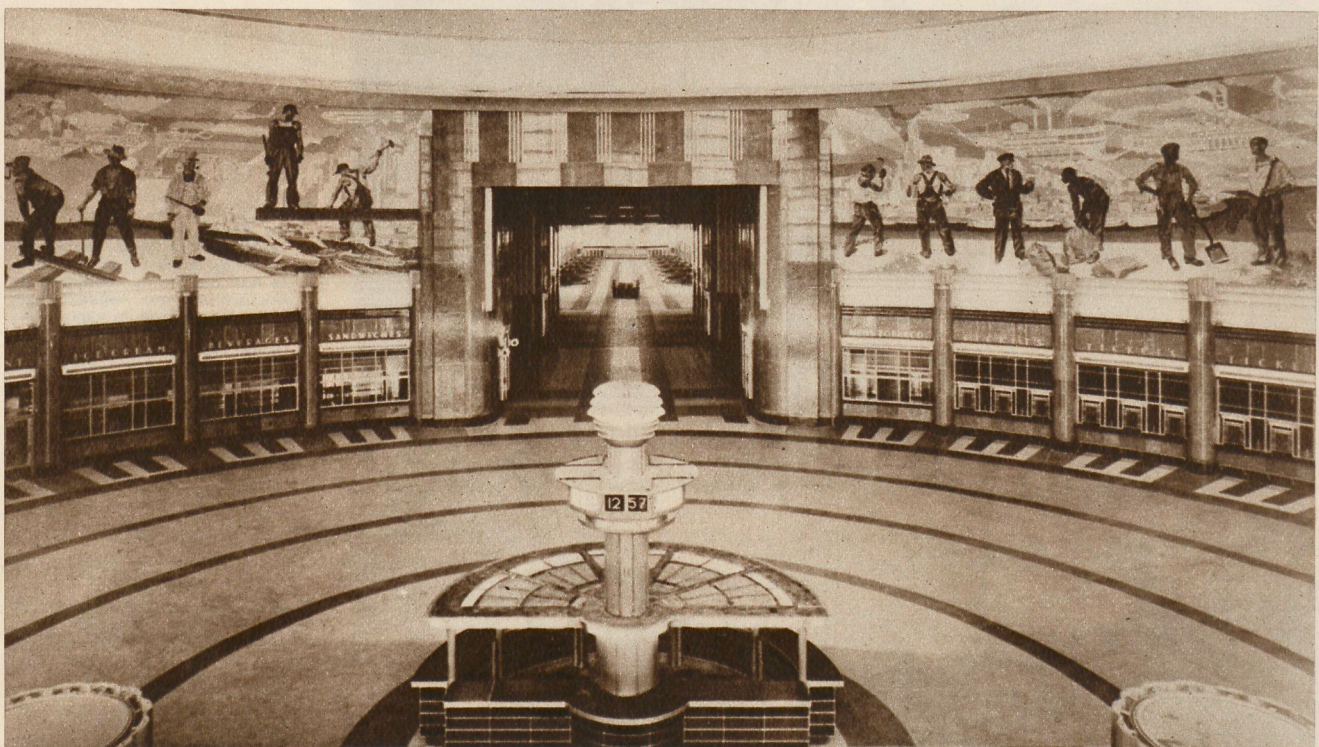
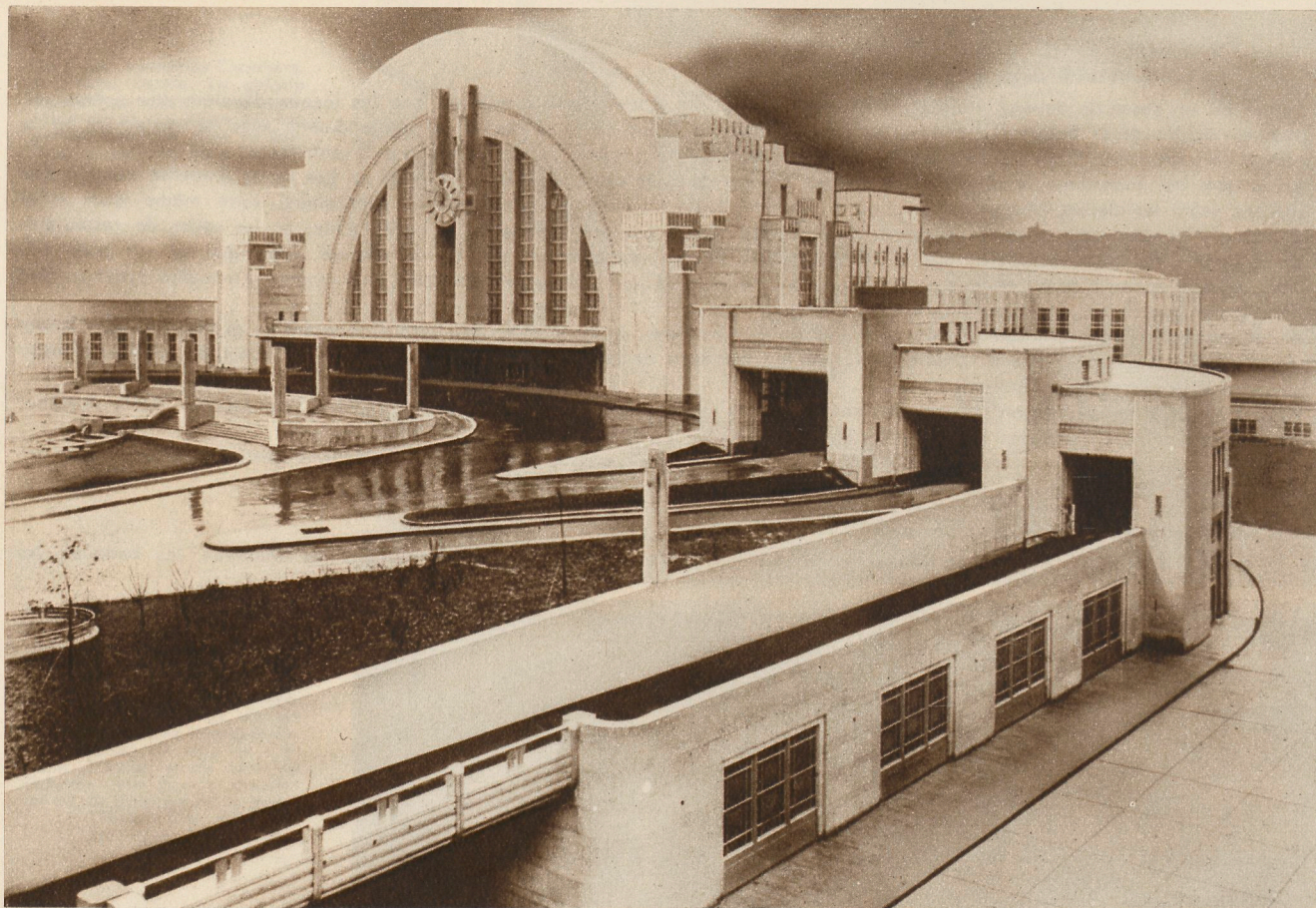
Je la prévois organique. Au lieu de sculptures prétentieuses, que l'on retrouve pareilles dans les châteaux, les banques, les



La Gare Maritime de Cherbourg est un type caractéristique de gare en béton. Voici le hall des trains, montrant les passerelles qui mènent aux quais les voyageurs venant des diverses salles des services. A droite, en contrebas, la route de Paris, qui entre dans cette gare « Terminus ».

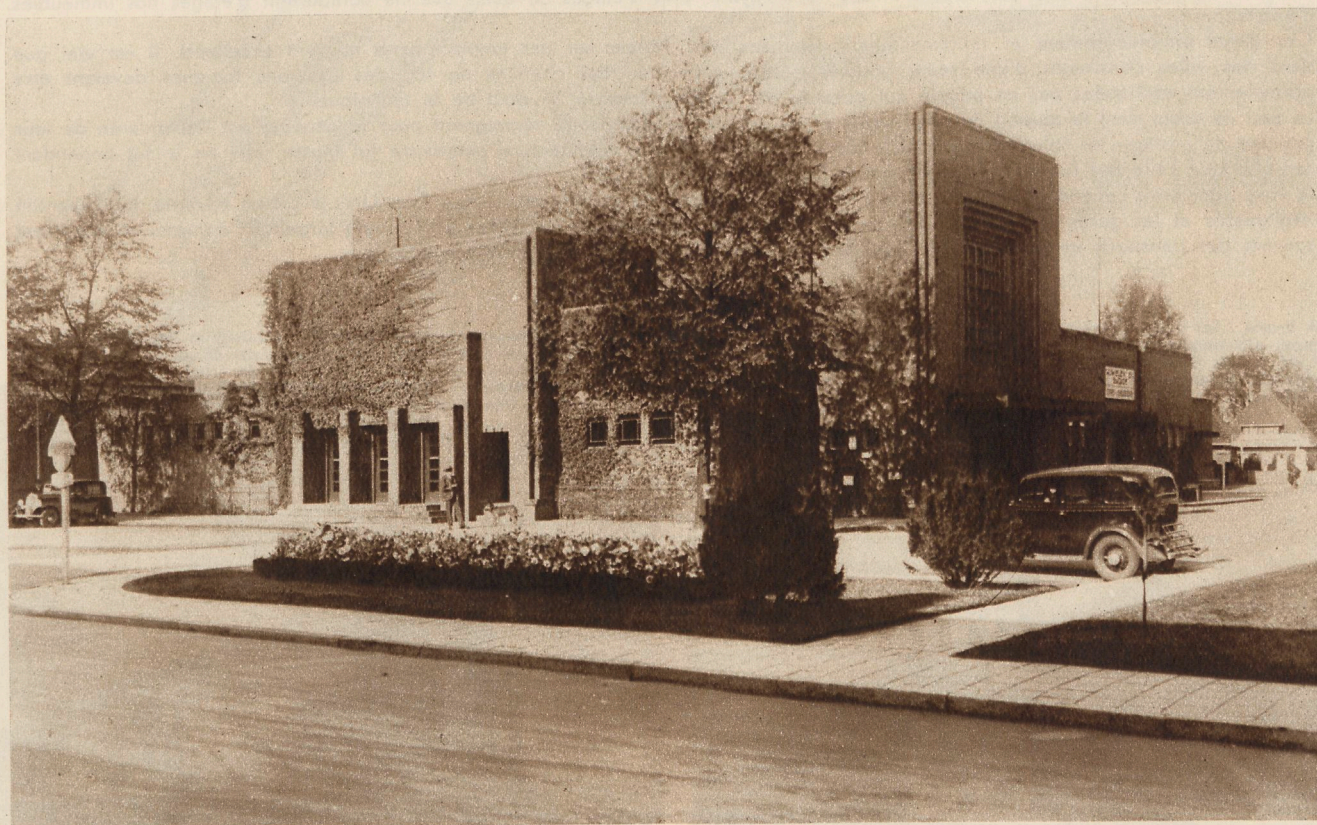


Les passerelles d'accostage de la gare de Cherbourg servent de liaison entre les navires et la gare. Elles conduisent voyageurs et colis à main du paquebot à la longue galerie où donnent les salles de douane et d'attente. Chargés sur des chariots électriques, les bagages à main sont menés à la douane et aux monte-charges. De puissantes grues, plongeant directement dans les cales des steamers, peuvent débarquer sacs postaux et bagages et les déposer directement dans les wagons placés sur une voie à bord du quai. (Photo Studio Robert et Peignot, Paris.)



Au dessus : Gare de Cincinnati, gare « terminus » bâtie sur plusieurs niveaux, permet l'entrée des véhicules à l'intérieur des bâtiments. Des trois entrées qui s'ouvrent au premier plan, celle du bas permet l'entrée des tramways, la seconde celle des autobus et la troisième celle des autos particulières et des taxis.

Gare de Cincinnati, Ohio (U.S.A.). Salle des pas perdus. A droite, les guichets pour les tickets. A gauche, le restaurant et les automatiques. Au centre, le service des renseignements. Au fond, le couloir d'accès aux quais.



La nouvelle gare de Milan dont voici la façade principale est un parfait exemple du sens glorieux de l'actuelle architecture officielle d'Italie. Le manque de goût et de vraie grandeur éclate aussi abondamment à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Gare de Naarden-Bussum, Hollande. Très esthétique et pourtant assez rationnelle.

institutions charitables et les palais de justice d'avant-guerre; au lieu de vastes compositions, peintes à fresque ou marouflées sur les murailles, je prévois une décoration documentaire, utile et suggestive bien que plaisante.

Par exemple de hautes cartes, imagées mais synthétiques, traitées en volumes à la façon des bas-reliefs. Elles donneraient d'utiles indications ethniques ou touristiques sur les particularités des provinces et des villes desservies par le réseau. La mosaïque, la céramique et le vitrail pourraient y trouver également un prudent emploi. Tout cela, lavable à grande eau.

La décoration d'une gare peut et doit constituer un puissant élément de propagande touristique et commerciale. L'activité économique du pays peut en être influencée. En France, l'idée de la cure de raisin fut lancée par une publicité impressionnante faite à la gare Saint-Lazare. En Belgique, on pourrait de cette façon défendre et exalter nos bières nationales.

Votre conception du guichet de distribution des coupons ?

Il faut songer en établissant le plan du local de distribution des tickets à préserver les employés des courants d'air et des risques de contagion. Les guichets grillagés, les glaces trouées à hauteur de bouche constituent des isolations insuffisantes. La solution pratique semble celle du porte-voix pour les demandes et de la pulsion automatique (faisant sortir le ticket demandé d'une rainure) pour le service. Un orifice aussi réduit que possible servant à l'échange des valeurs.

Je vous signale que l'on vient d'installer à Bruxelles-Nord des distributeurs automatiques dont le rendement est trois fois plus rapide que la distribution manuelle. Ceci est de nature à réduire l'encombrement des guichets, cause d'énerverment pour les voyageurs.

Et l'équipement des quais ?

Il faut le rendre net et plaisant. Simplifier, rationaliser ses éléments, prévoir tout ce qui peut être utile au voyageur. Des indicateurs spéciaux consistant en cartes du réseau, planimètre de la ville, etc., devraient s'y trouver ainsi que des boîtes postales, corbeilles à papiers, bancs confortables, cabines téléphoniques avec appareils automatiques. Les voitures devraient également disposer d'appareils, de façon à pouvoir être raccordées avec la ville durant tout le temps de leur séjour en gare. Le système existe à la nouvelle gare de Milan, et fait ses preuves d'utilité.

Les chariots du petit commerce des quais pourraient être plus présentables. Par exemple, en métal, avec plusieurs étages et dispositions isolant rationnellement journaux, livres, tabacs, chocolats, sandwiches et boissons.

Un mot sur la cohésion des transports urbains et des gares ?

Qu'elles soient au centre, ou dans la périphérie des cités, il faut prévoir les transports en commun à la proximité immédiate des gares. Métros, tramways, taxis, autobus, voitures privées devraient entrer dans la gare même. Un jeu de niveaux permet de réaliser ce programme. La gare de Cincinnati le démontre amplement. Les Yankees ont réalisé quelques gares bien audacieuses. Chicago, par exemple, possède une gare ayant plus d'étages de quais que ne comportent d'étages nos immeubles d'habitations.

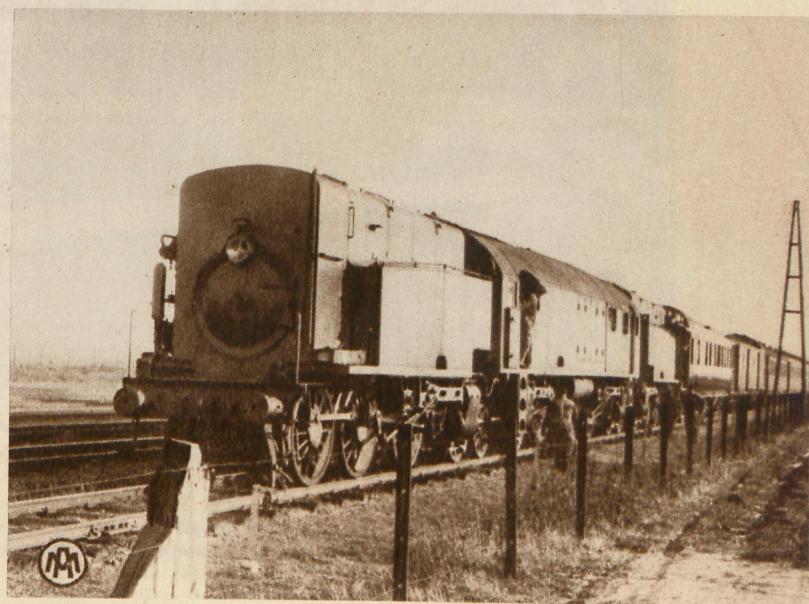
Ces gares somptueusement et rationnellement équipées sont situées sur des emplacements souvent excellents. Il est vrai que dans des villes construites d'une seule poussée après l'apparition des chemins de fer, des solutions logiques devaient être normalement appliquées par un peuple qui possède tôt, et par nécessité, le goût de la technique.

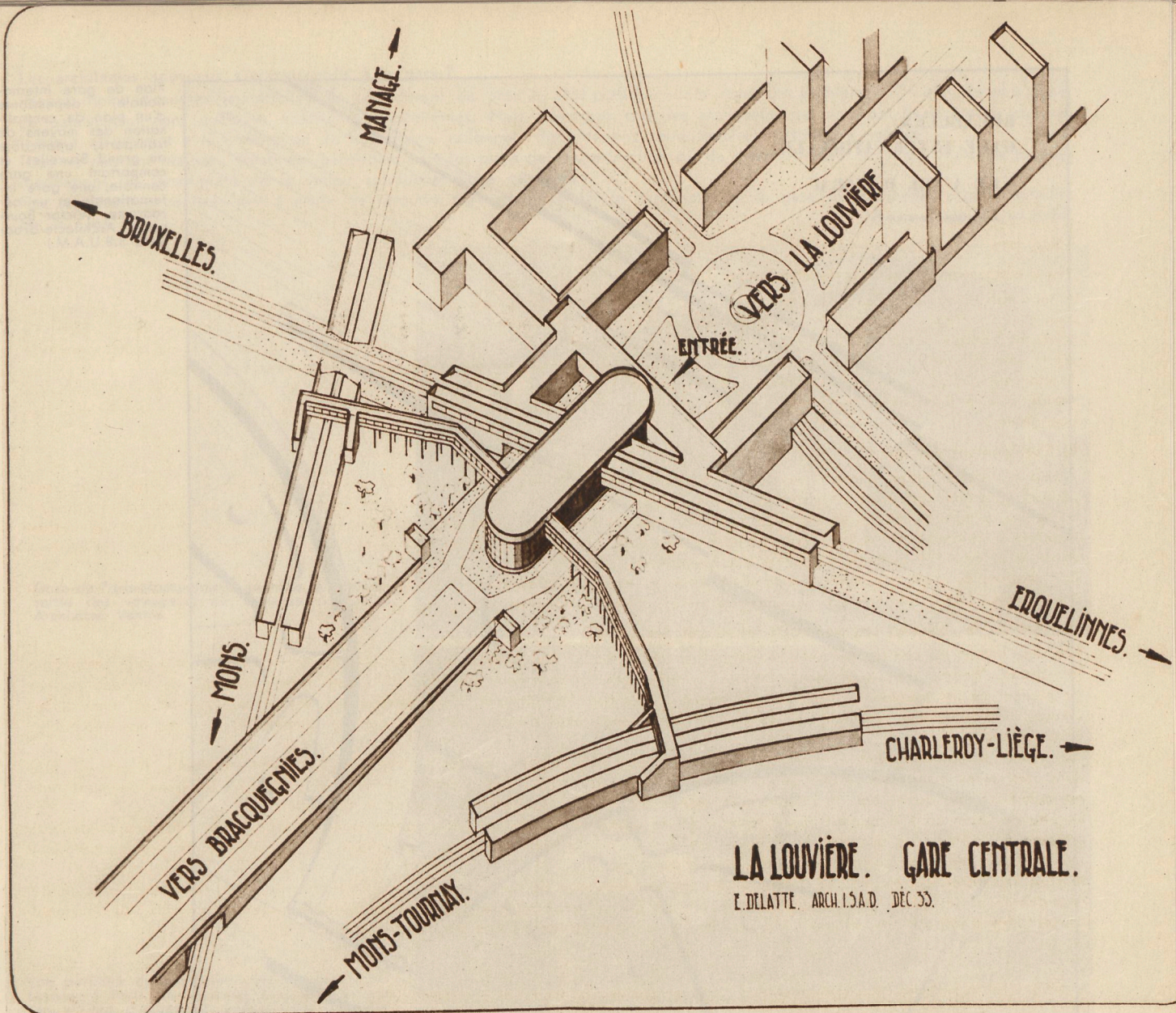
Le peu de souci dont la plupart des ingénieurs et les architectes américains témoignent pour la dépense est dépendante de leur principe de préférer les solutions qui font la part de l'avenir. Si leur architecture extérieure fut fautive, elle ne le fut cependant pas plus que celle des Européens, comme nous l'avons vu.

Je vous signalerais cependant une différence qui me semble digne de considération. Aux Etats-Unis le piéton est tenu pour quantité négligeable et les gares se soucient peu de lui. En Europe au contraire, les plans en tiennent largement compte, au détriment souvent des transports en commun. Un équilibre plus juste est de part et d'autre souhaitable.

A droite : les locomotives aussi se transforment. Cette locomotive « Franco », à 3 éléments moteurs, première réalisation mondiale de ce type, n'a rien des rugissantes machines de 3,000 C. V.; elle a remorqué sur une ligne comportant des rampes de 16 p. c. un train de 1,245 tonnes. Remarquons à cet effet, que l'effort de traction n'est limité à l'heure actuelle que par la résistance du crochet de traction qui dépasse rarement de 60 à 70 tonnes. Cette locomotive « Franco » est l'une des créations dont peuvent s'enorgueillir les Ateliers Métallurgiques de Nivelles.

A gauche : Une gare de village d'un type Standard, en Amérique.





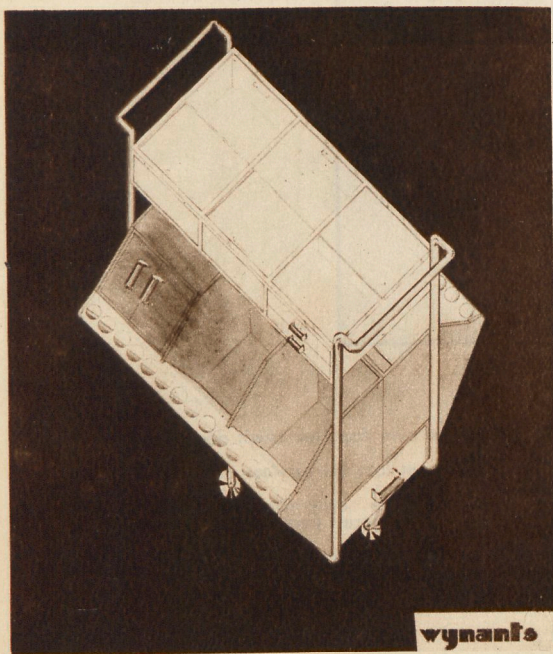
LA LOUVIERE. PROJET DE GARE CENTRALE. E. DELATTE, ARCHITECTE I. S. A. D.

Le principe à la base du plan de la gare centrale de la Louvière, est la centralisation de la circulation et des services dans un vaste hall au centre du triangle formé par les lignes de chemins de fer de Bruxelles-Erquelines, de Mons-Manage et de Mons-Charleroi.

La création de cette gare fit partie d'un projet d'urbanisation adopté par les autorités communales, projet qui suppose la rectification de la ligne Mons-Manage et la suppression par ce fait du passage à niveau de la chaussée de Soignies.

Elle entraîne la disparition des gares de La Louvière-centre, de La Louvière-Bouvy et de Bois-de-Luc.

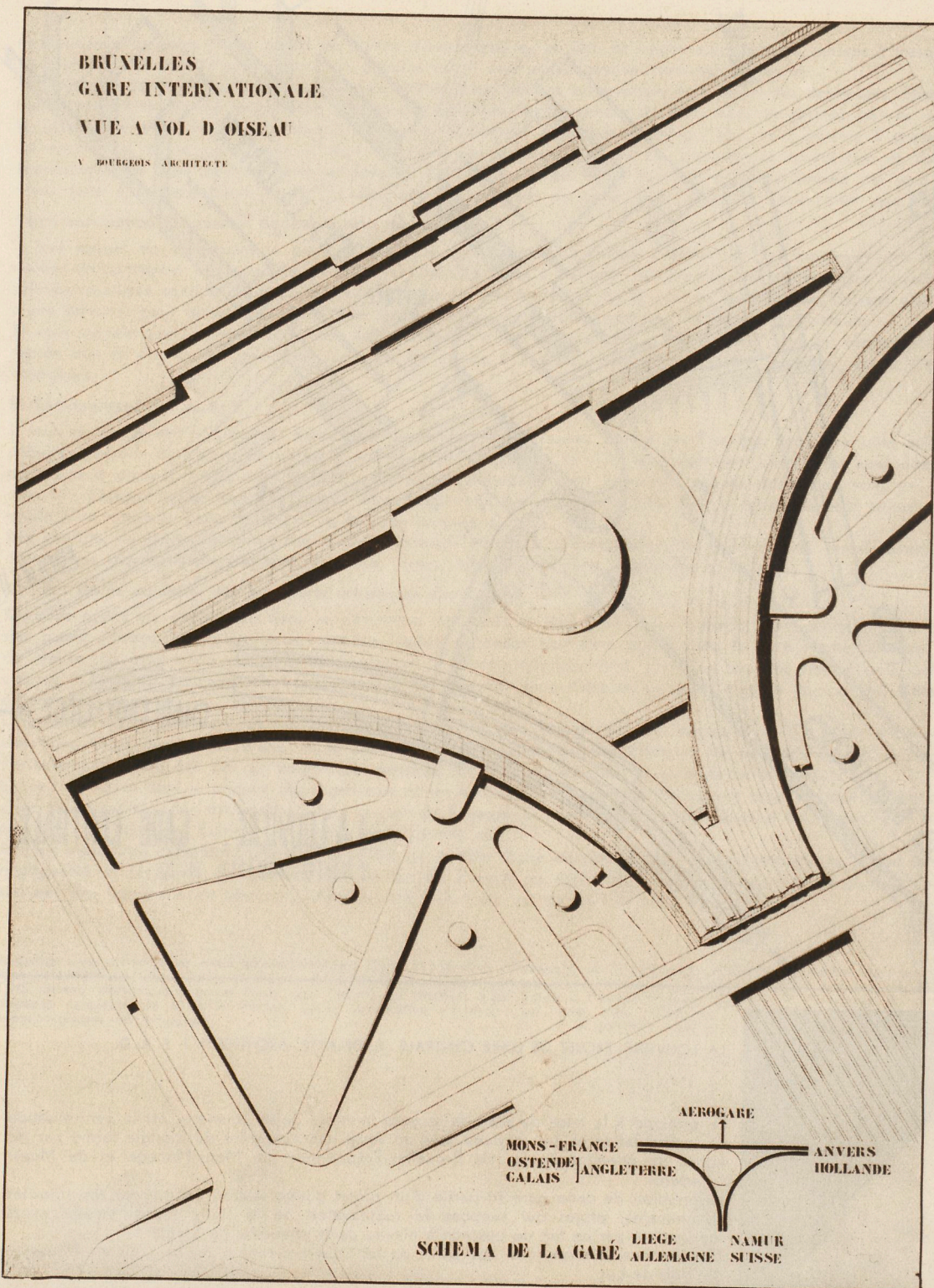
Chariot roulant, de conception pratique et hygiénique, destiné au petit commerce des quais. Les casiers à bouteilles, bacs pour fruits, casiers vitrés pour chocolats, cigarettes, etc. sont disposés rationnellement. En dessous, le tiroir pour les réserves. Ce chariot, d'une mobilité extrême et d'une agréable plastique, a été conçu par Wynants, architecte I. S. A. D.



**BRUXELLES
GARE INTERNATIONALE**

VUE A VOL D OISEAU

V. BOURGEOIS ARCHITECTE



Plan de gare internationale, dépendante d'un plan de centralisation des moyens de transports, applicable au grand Bruxelles, et comportant une gare internationale et un aérodrôme. (Victor Bourgeois, Architecte-Urbainiste S.B.U.A.M.)

Constitué par une forme qui rappellerait un cylindre tangent aux trois lignes de chemin de fer, ce plan découle donc nettement des données urbanistiques. En effet, de son centre, qui constitue le hall avec salle d'attente et buffet, on voit et on atteint directement tous les services de la gare : guichets, marchandises, renseignements, change. Accès à tous les quais, à l'aéroport, à l'hôtel, etc. Un étage qui s'élève à un niveau intermédiaire entre les voies et le hall, permet de changer de train ou de sortir sans encombrer la gare : au même niveau, des galeries qui passent au-dessus de la forte circulation de la voie attenante à la gare, permettent d'atteindre les trottoirs pour piétons. Le dispositif en étoile, grâce au développement opportun des trottoirs facilite le stationnement et la manœuvre d'un grand nombre d'autos et taxis, que les voyageurs peuvent atteindre au niveau du hall. Le trafic extérieur de la gare se passe entièrement en dehors de la circulation de la ville.

Les architectes nouveaux s'intéressent-ils à la gare ?

Rêvant moins d'œuvres immortelles, ils considèrent de près le côté pratique, social donc, des problèmes. On n'étudie plus guère de palais, sauf dans quelques académies impénitentes. Mais nombreux sont les architectes qui poussent leurs études en profondeur et arrivent à la conception de l'urbanisme rationnel dont dépend toute œuvre constructive valable. Tous ne peuvent réaliser. Nombreux cependant sont les plans de reconstruction ou de transformation de villes, fruits de longues méditations, et témoignant de la valeur spirituelle d'une génération. Nos architectes-urbanistes sont à même de résoudre d'excellente façon le problème de la gare fonctionnelle, organe sensible de la Cité.

Pierre-Louis FLOUQUET.

Gare de Paris-Montparnasse (annexe du Maine) : sortie des voyageurs sur l'avenue du Maine. Architecte Ventre.



Vue partielle du grand hall de la gare Saint-Lazare, à Paris. Les guichets sont séparés par des vitrines d'exposition dépendantes installées dans ce hall. Une publicité bien disciplinée lui donne de la vie.



Galerie des vitrines publicitaires dans le Hall de la Gare du Nord à Bruxelles. Étalage Prater.

