



Vue d'ensemble de la nouvelle gare de Blankenberghe. L'entreprise générale comprenant le gros œuvre, le parachèvement et les travaux de menuiserie a été effectuée par Robert Wyckaert, ingénieur-entrepreneur, 62, boulevard Zonsberg, à Gand. On a placé dans la gare neuf cabines téléphoniques étanches au son « Discréta », brevetées S. G. D. G., marque déposée, fabriquée par la S. A. Absorbit, à Haren.

L'Effort de la S. N. C. F. B. GARES NOUVELLES

Depuis que le maître architecte Henri Van de Velde a été nommé conseiller artistique de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, nous avons pu apprécier en tant qu'usagers les améliorations apportées, d'après ses suggestions et ses conceptions, aux voitures des différentes classes.

L'amélioration du matériel circulant était évidemment le problème le plus urgent. Souvenons-nous qu'il consistait encore pour une large part, il y a cinq années, en voitures d'origine allemande, livrées à la Belgique comme prestations en nature au titre de réparations de guerre.

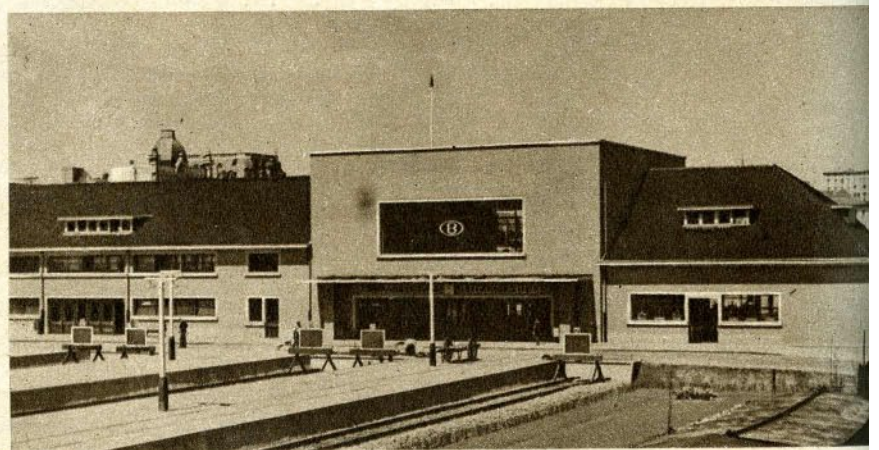
Cette première étape étant couverte, il devenait urgent de passer à la modernisation des gares les moins propres aux nouvelles conceptions du service et aux exigences du public. Un plan de modernisation de nombreux bâtiments vieillissants, établi à l'initiative du Maître Van de Velde, avait provoqué l'étude de projets de gares rurales rationnelles de diverses importances (celles-ci étant les plus désavantagées), ainsi que de bons types de hangars à marchandises et de dépôts. De même avait été entièrement réévalué l'équipement des bâtiments de recettes et principalement des systèmes de guichets.

En raison des dépenses astronomiques que celle-ci aurait entraînées, la S. N. C. F. B. préféra à la réalisation immédiate d'une vaste réforme, un effort progressif d'adaptation, mené avec un sens certain de l'opportunité. Sans doute le public eut-il prêté plus d'enthousiasme pour sa cause et des réalisations plus rapides, mais nous n'avons à juger ici que les premiers résultats qui incontestablement s'affirment de qualité.

Parant au plus pressé, la S. N. C. F. B. entrepris d'une part de moderniser certaines stations susceptibles de franches améliorations, tout en se préparant à rebâtir sur un mode plus actuel les bâtiments de recettes et de marchandises de quelques agglomérations particulièrement mal dotées. N'oubliant pas les intérêts des services techniques de l'exploitation, elle fit construire quelques ateliers de réparation de matériel fort bien conçus, des sous-stations électriques correctes pour les premières lignes électrifiées, des hangars et des cabines d'aiguillages rationnelles. Dans l'ensemble l'effort produit possède un caractère marquant et constitue une sérieuse promesse pour l'avenir.

Ne soyons pas surpris si la S. N. C. F. B. se trouve placée devant une tâche aussi étendue. La plupart des stations du réseau datant de l'origine du chemin de fer, il n'est pas étonnant qu'en matière d'architecture autant que de disposition des locaux, de mobilier, d'aspect et de confort, les gares, dont beaucoup sont centenaires aient besoin d'être adaptées entièrement aux besoins actuels.

Afin de pouvoir dresser en parfaite connaissance de cause, un programme complet de modernisation, il avait été procédé à un essai dans quelques petites gares, dont Bourg Léopold. Cet essai ayant donné satisfaction au public, des expériences plus complètes furent tentées. La modernisation, plus étendue, portait cette fois, en plus des bâtiments, sur les quais, les installations accessoires et



La façade vers les quais de la nouvelle gare de Blankenberghe et la pelouse fleurie séparant les lignes de voyageurs des quais de marchandises.

La nouvelle gare de Zeebrugge, de type rural.

les abords des gares. Des modifications furent apportées à la disposition des locaux et l'aspect extérieur fut amélioré par la suppression des ornements superflus, la simplification des boiseries, l'amélioration de l'éclairage naturel, etc. Les guichets furent aussi complètement transformés, le mobilier modernisé, c'est-à-dire mieux conçu et mieux mis en place, le chauffage et l'éclairage artificiel transformés. De leur côté les salles d'attente furent rendues plus agréables et plus hygiéniques, ainsi que les installations sanitaires, par l'ajoute de lambris lavables en carreaux émaillés.

L'étape nouvelle, annoncée par les intéressants essais des gares de Donck et de Knocke (celle-ci ratée quant à l'architecture extérieure) s'annonce enfin par la construction de stations modernes, créées d'une pièce, pour lesquelles les techniciens ont toutes facilités de concevoir l'exécution suivant les règles les plus modernes. Nous connaissons déjà les gares modernes de Maeseyck et d'Auvelais, de Zeebrugge et de Blankenberghe, en attendant celle de Bruges dont les projets, fruits d'un concours restreint, promettent une réalisation intéressante. Il est d'ailleurs amusant de signaler que parmi les concurrents assez nombreux, il ne s'en est trouvé qu'un pour présenter une conception en style brugeois simplifié ; les autres architectes se révélant entièrement modernes. Une belle victoire en perspective pour les principes nouveaux, dans la ville des contraintes gothiques.

Si les gares de Maeseyck et d'Auvelais sont toutes deux, bien qu'indifféremment, des constructions catégoriquement de ce temps, la gare nouvelle de Zeebrugge est une adaptation des bâtiments de Donck (architecte Desmet) que son excellent caractère rural et sa modestie n'empêche pas d'être de la vraie et saine architecture. A Zeebrugge les annexes furent incorporées au bâtiment des recettes, afin de former un bloc homogène.

La gare de Blankenberghe aux projets de laquelle collaborèrent sur les plans initiaux de l'architecte Desmet, M. Henri Van de Velde lui-même et M. Paul Nouille, architecte principal de la S. N. C. F. B., montre des corps de bâtiments d'une conception moderne très flamande, dont le rythme et les matériaux sont adaptés au paysage.

Cette gare répond efficacement à un programme d'efficacité et d'optimisme.

Extérieurement la combinaison des volumes cubiques et des toitures à larges versants de tuiles noires possède beaucoup de caractère. La gravité du rythme étant d'ailleurs allégée par l'excellence et l'élégance des proportions. Le parement général en brique ocre assez claire est rehaussé par les seuils et cordons en céramique noire, le soubassement en petit granit et quelques éléments en enduit de silex. Le hall du public, succédant au large porche d'entrée et aux six portes vitrées battantes, est bien éclairé et d'un aspect fort vivant, grâce au contraste du dallage rouge, des lambris noirs, des parois de brique rosée et du plafond blanc à poutres apparentes. A droite, sous une grande verrière, les guichets du public sont corrects et assurent par leur disposition une discipline suffisante. A gauche, une autre verrière éclaire le buffet vers le hall. On y trouve un vaste comptoir en grès noir, pris dans un lambris de céramique ocre, mais également un pavement en céramique rouge, un plafond blanc à poutres visibles, des globes opalins pour l'éclairage électrique.

Confortablement installé dans une galerie ouverte, en deça du service des tickets, le service des bagages présente les mêmes proportions calmes, la même solidité dans l'équipement, la même harmonie colorée. Vers la place de la gare cette galerie se signale par la succession de petites fenêtres placées sous la grande toiture en tuiles.

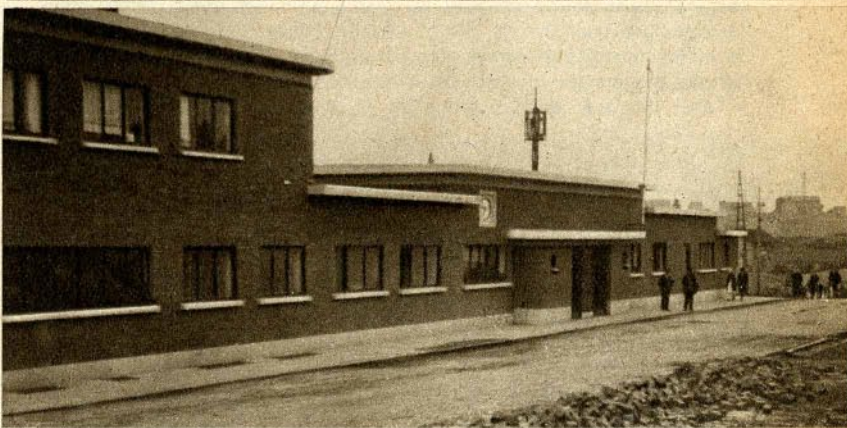
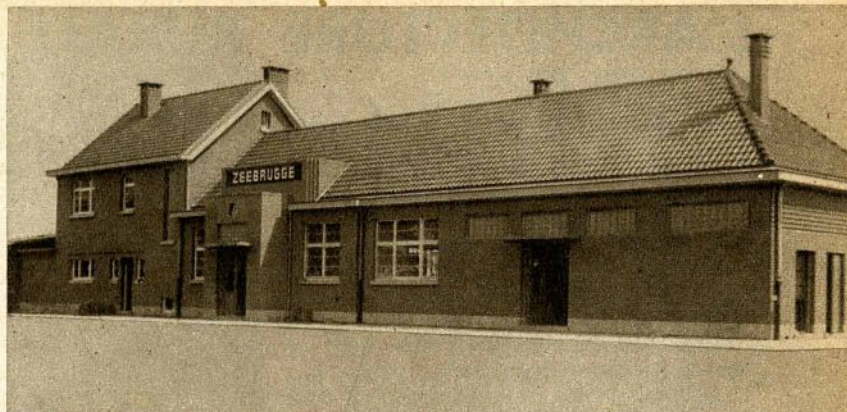
A l'extrémité de cette galerie est installé le service des postes et télégraphes, très moderne, lui-même prolongé par l'habitation du chef de gare, laquelle s'incorpore à l'ensemble. Il est à remarquer que dans tous les locaux publics l'équipement est le plus possible encastré : radiateurs, tableaux de services, logette du libraire, etc. Les corbeilles à papiers n'ont pas été oubliées. Les quais ont été améliorés dans leurs dispositions et dans leur éclairage. A l'extrême gauche le quai des trains de marchandises est isolé des lignes à l'usage des voyageurs par une longue pelouse placée en contre bas, plantée de fleurs rustiques et bordée d'une rangée d'arbustes qui dissimuleront la gare de marchandises dès qu'ils auront pris force et hauteur. Le bâtiment de la gare de marchandises, d'une architecture correcte s'accorde à celle du bâtiment des recettes. A 500 mètres le nouveau château d'eau qui complète les installations de la gare s'accorde lui aussi à l'ensemble.

Comme on le voit les architectes ont réussi à réaliser ici une unité architecturale des plus sympathiques. L'ensemble présente d'ailleurs une beauté naturelle, sans maquillage ornemental. C'est de l'architecture équilibrée, logique et saine.

Espérons que la S. N. C. F. B. continuera sans faiblesse la modernisation de ses bâtiments. Les gares médiocres sont nombreuses, mais les gares laides sont légion. Qu'une justice distributive abatte surtout les plus orgueilleuses et les remplace par des bâtiments simples et clairs, utiles et non pas nécessairement monumentaux.

Et que deviennent les projets de gares nouvelles de Heyst, de Gand et de la gare centrale modèle de La Louvière.

Louis VAN EVERBROECK.



La nouvelle gare d'Auvelais, de type industriel.