

Fig. 1. — *Vue d'ensemble de la nouvelle gare.*
A l'angle des deux ailes, le Service des Postes et Télégraphes.

LA NOUVELLE GARE DE BLANKENBERGHE

Architectes : DESMET, HENRI VAN DE VELDE et PAUL NOUILLE.

DEPUIS quelques années, la S. N. C. F. B. a mis à exécution son vaste programme de rénovation du réseau ferroviaire, comportant entre autres, la modernisation des gares les moins propres aux nouvelles conceptions du service et aux exigences du public. Dans cet ordre d'idées, la nouvelle gare de Blankenberghe constitue une réalisation des plus heureuses.

On a d'ailleurs profité de la construction de cette gare, pour en modifier les abords. Le nouveau bâtiment a été construit en recul par rapport à l'ancien, ce qui a permis de supprimer le *coudé que faisait la route d'Ostende vers l'ancienne route de Zeebrugge*, remplacée à présent par un large boulevard rejoignant la route royale.

Cette modification s'imposait d'autant plus, qu'en saison, 1.500 voitures passent à cet endroit toutes les dix minutes. On a ainsi considérablement agrandi la place devant la gare ; on y a aménagé de grands refuges encadrant les lignes de tramways, un emplacement pour le stationnement des voitures, et de jolis parterres de fleurs.

L'aspect extérieur de la gare est très sympathique. L'ensemble des volumes cubiques et des toitures à larges versants de tuiles noires, est du meilleur effet. Sa sobriété de lignes est du reste allégée par l'élégance de ses proportions (fig. 1 et 2).

Le revêtement des façades en briques de Nieuport, jaune paille, format romain, a ses joints horizontaux seuls visibles. Il est rehaussé par les seuils de fenêtres et le soubassement en petit granit, ainsi que par les encadrements de fenêtres en béton fin silex lavé.

Les fenêtres très larges, sont pourvues de châssis métalliques.

Un large porche précède le hall central. Encadré d'une part, d'un magasin de journaux, et d'autre part, d'un bureau de renseignements touristiques, il forme un avant-corps sur le bâtiment principal. Ce porche, au sommet de trois marches en pierre de taille, est surmonté d'un auvent également en béton fin silex lavé. Son entrée est pourvue de six portes bat-

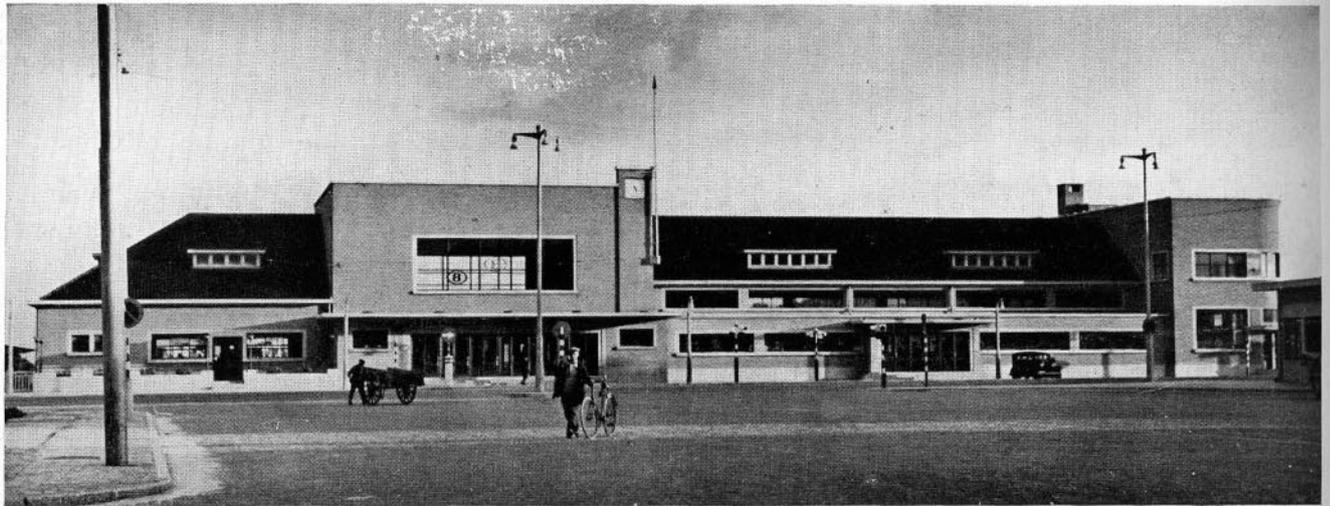


Fig. 2. — *L'aile principale. De gauche à droite, le buffet et la salle d'attente, le hall central et l'entrée principale, la salle des bagages et la douane.*

tantes vitrées en Kambala, avec poussoir chromé.

A gauche du porche, une terrasse fleurie communique de plain-pied avec le buffet. Le garde-corps de cette terrasse règne avec l'entrée du porche et est surmonté par des torchères en cuivre d'un très bel effet.

A droite du porche, l'entrée des bagages, moins importante, se fait également par six portes battantes identiques aux précédentes. Cette entrée, légèrement en saillie, a les mêmes caractéristiques que celles de l'entrée principale.

L'ensemble des bâtiments comprend deux ailes d'équerre. L'aile principale en bordure de la nouvelle place, constitue la gare proprement dite, englobant le hall central, ayant à sa gauche le buffet et la salle d'attente, et à sa

droite, la salle des bagages et la douane (fig. 2).

L'angle formé par les deux ailes est occupé par le Service des Postes et Télégraphes.

L'aile à front de la chaussée de Bruges abrite les bureaux des chefs et sous-chefs de station, un poste de secours, les locaux réservés au factage et aux nettoyeurs, les commodités et l'habitation du chef de station.

Le hall central dans lequel nous pénétrons, a vraiment beaucoup d'allure. On y apprécie l'heureux contraste formé par les différents tons des matériaux apparents (fig. 4).

En face de nous, deux séries de portes battantes vitrées donnent accès aux quais. Entre celles-ci et dans l'axe du grand hall, deux cabines pour les contrôleurs, adossées l'une à l'autre,

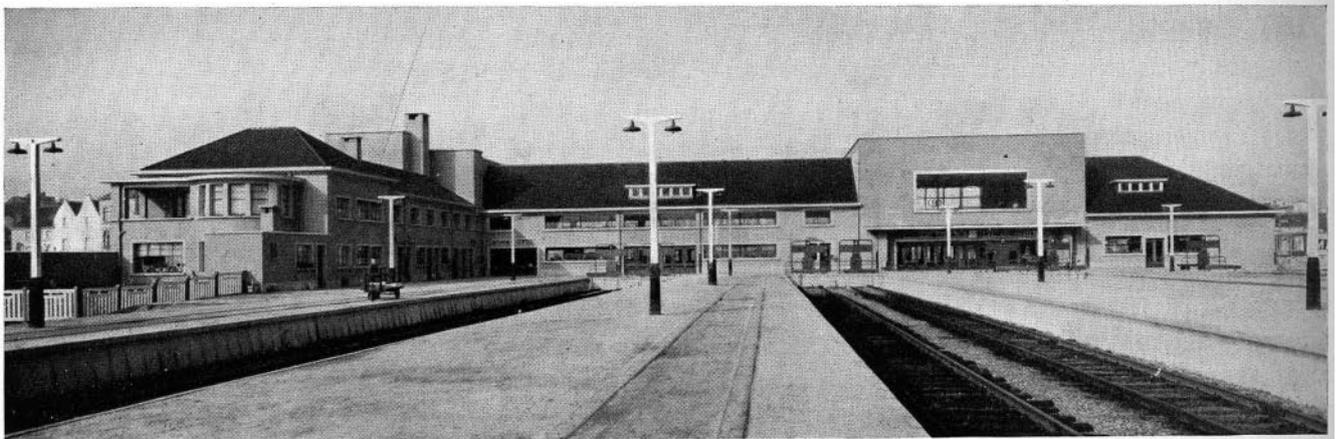


Fig. 3. — *L'ensemble des bâtiments, vus des quais.*

Fig. 4. — Le hall central. Le pavement est en grès céramique vitrifié, rouge uni. Les murs sont en briques roses avec lambris en grès céramique ton bronze; le plafond est blanc avec poutres visibles. Deux fenêtres de grande dimension au-dessus des portes d'accès vers la place de la gare et vers les quais, se font vis-à-vis, et éclairent abondamment ce hall.



Photos Sergysels (fig. 1, 3, 4 et 6) et Deporter (fig. 2).

sont incorporées dans la menuiserie de ces portes; elles sont complétées d'une armoire masquée par le tableau horaire des trains.

A notre gauche, une grande verrière donne vue sur la salle du buffet. Deux doubles portes vitrées encadrent cette verrière, ainsi que le banc au pied de celle-ci.

Passons par une de ces portes dans la salle du buffet. On y trouve le même pavement et le même lambris que dans le grand hall. Seuls les murs diffèrent, ils sont blancs, peints à l'huile comme le plafond. Le comptoir règne avec le dessus du lambris, dont le revêtement est également en carreaux céramiques ton bronze.

Retournons dans la salle des pas-perdus pour nous trouver en face des guichets. Ceux-ci sont séparés du public par une nouvelle grande verrière, dont le bas est en glace et la partie supérieure en verre océanique.

Tout ceci est très bien ordonné.

Dans le bureau des recettes, avec son pavement en carreaux gris clair et ses murs blancs peints à l'huile, l'ameublement en chêne clair est très rationnel et parmi celui-ci, les meubles pour la distribution des tickets ainsi que pour les recettes, sont très up to date.

Par une double porte vitrée, à droite des guichets, nous pénétrons dans une grande galerie longeant le dépôt des bagages. Ce dépôt, très bien agencé, peut être considéré comme un modèle du genre.

Plus loin dans la galerie, le bureau de la douane communiquant avec le dépôt précité.

Au bout de cette galerie, une nouvelle double porte vitrée

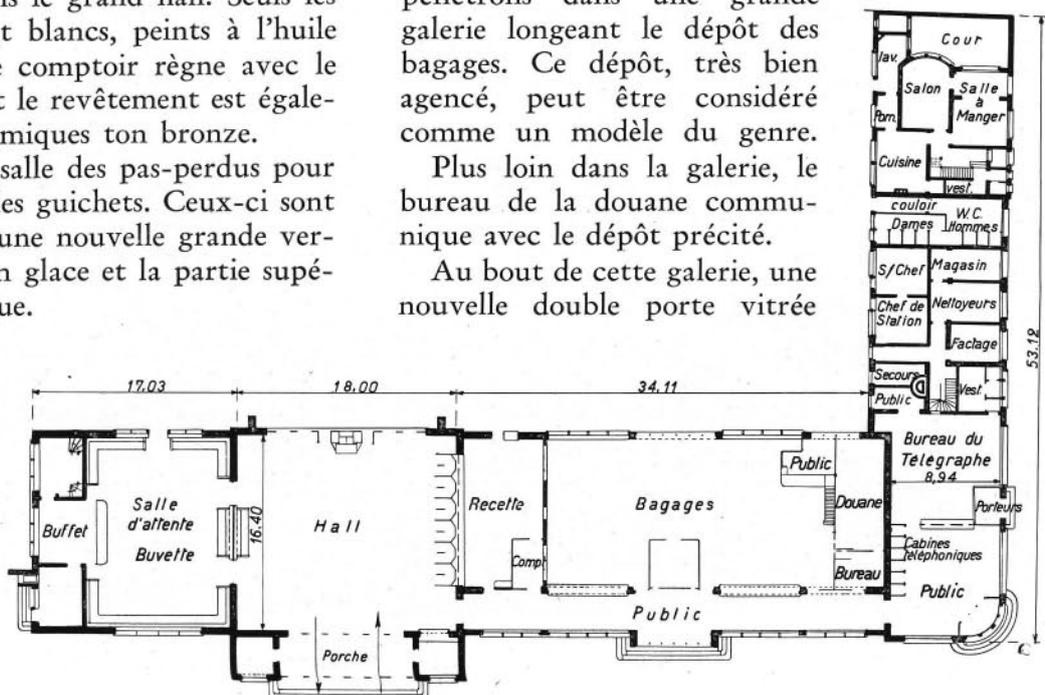


Fig. 5 — Plan d'ensemble.

nous donne accès au bureau des télégraphes dont l'entrée principale se fait par une porte vitrée à tambour à quatre battants, sur l'angle de la place de la gare et de la chaussée de Bruges.

Ce bureau est simple et d'un aspect agréable. De larges et hautes fenêtres éclairent à profusion la partie réservée au public et celle réservée au personnel.

On y trouve le même emploi de matériaux que dans la salle du buffet.

Dans la partie accessible au public, on remarque sept cabines téléphoniques étanches au son, du type le plus récent.

Dans tous les locaux, l'équipement est encastré le plus possible : radiateurs, tableaux de service, etc., et partout des corbeilles à papier contribuent à leur propreté.

L'aile à front de la chaussée de Bruges comprend les locaux déjà cités plus haut, qui ne présentent rien de très particulier. Cette aile possède un sous-sol ayant différentes caves et entr'autres, la chaufferie, dont la cheminée dépasse le faite du toit, sous forme d'une tour agrémentant l'ensemble des bâtiments.

Diamétralement opposés à cette aile se trou-

vent les quais et hangars pour marchandises, qui seront dissimulés plus tard par un rideau de verdure quand les plantations auront atteint une hauteur suffisante.

Les quais ont été surélevés et ont été dotés d'un éclairage des mieux étudié.

Au point de vue constructif de l'ensemble de ces nouveaux bâtiments, les murs de façade sont en briques comme dit plus haut et ont un vide. Les poteaux et les linteaux sont en béton armé, ainsi que les planchers supportés par des poutrelles enrobées.

Cette gare est due à la collaboration des architectes Desmet, Henri Van de Velde et Paul Nouille, architecte principal de la S. N. C. F. B.

L'entreprise générale a été assurée par Robert Wyckaert, de Gand.

En conclusion, la gare de Blankenberghe qui apporte une note claire et pimpante dans cette partie de la ville où la circulation est très intense en saison, est une œuvre sobre et agréable, et fait honneur aux architectes qui méritent nos plus vifs éloges pour cette réalisation de bon goût.

L. HAESELEER.
Architecte.



Fig. 6. — *Détail de la façade du grand hall (côté quai).*