

## La Gare d'Oostende

Une gare au bord de la mer

Cela fait plus de cent ans que le roi Léopold II a fait construire l'actuelle gare d'Ostende. Un bâtiment bourgeois doté d'une magnifique architecture, digne de la 'reine des villes balnéaires'. Tout comme la ville, la gare aussi s'est agrandie. Elle est devenue un pôle de transport très fréquenté, où des milliers de voyageurs trouvent chaque jour leur chemin pour prendre un train, un tram ou un bus, ou encore un ferry ou un bateau de croisière.

Pour ces nombreux voyageurs, une infrastructure toujours plus complexe s'est développée au fil des ans pour donner un amalgame confus d'immeubles et de parkings. Cette limitation rend impossible la poursuite du développement, alors que de plus en plus de gens ont recours aux transports publics. C'est la raison pour laquelle les partenaires du projet investissent dans la rénovation de cette gare, avec sa situation unique juste en bordure de mer. Ils rendent à cette gare de bord de mer son rang de pôle de transport de premier plan.

Un projet de grande envergure appelé "station aan zee" a démarré en 2012 afin de rénover et revitaliser la gare et son quartier.

Il prévoit :

- La reconstruction des parkings et de la gare des trams
- La rénovation de la gare, sans enfreindre le classement du bâtiment
- La construction de nouveaux quais
- La construction d'une large verrière recouvrant les quais, la gare des trams et des bus et le parking à vélos
- La démolition d'une partie des bâtiments modernes à front de mer, devenus trop vastes, afin de créer un accès pour les piétons
- La destruction du dépôt des trams et son déménagement sur une ancienne zone portuaire
- L'embellissement de la place de la gare

Les murs subsistants de la salle des sorties étant classés, il a été décidé de démolir le toit et les autres murs et de conserver le seul mur classé, sans toit. La nouvelle verrière enjambe en partie cet ancien mur. La gare des tramways a quant à elle été entièrement démolie en 2019.

Le parking des vélos est désormais souterrain avec une série d'atriums ronds donnant sur l'espace situé entre les quais et le bâtiment de la gare ; la gare des trams est plus proche de celle des trains et un parking multi-étage a été construit le long des quais des trains.

## **Un dialogue enrichissant la composition urbaine**

La promenade Albert I, l'ambiance portuaire et les grands cargos, le grand parc Maria Hendrika sont autant d'éléments qui confèrent à la ville d'Oostende une ambiance et une image particulière, des espaces de grande ampleur.

L'impact paysager du nouveau projet - « toile » tendue reliant les différents usages - est fort et cohérent avec ce contexte. Par sa dimension et son unité, il enrichit l'ensemble. C'est une extension dont l'ampleur est à l'échelle urbaine.

L'allure du bâtiment existant correspond au statut de la gare, son aspect institutionnel lui donne une présence majeure :

C'est un dialogue entre deux entités qui est instauré, entre l'architecture imposante du bâtiment existant, face au port et à l'Hôtel de ville, et la grande couverture.

La place de la gare s'ouvre vers la ville. C'est un espace généreux sur le port. Il intègre les stations des bus, les tramways, le stationnement des vélos et devient une véritable plateforme multimodale pour les usagers.

Installé le long des quais à l'ouest un bâtiment en longueur termine la gare. Il comprend un parking et les bureaux administratifs.

## **Une nappe légère et transparente – la canopée**

Forte de l'impulsion nouvelle qu'elle apporte au quartier, à la ville, par son étendue généreuse, la nouvelle toiture est dans son expression simple, épurée et transparente. Sa vocation étant de couvrir, relier et unir, avec légèreté.

Sous le toit toutes les fonctions sont intégrées naturellement.

Les escaliers, ascenseurs et la passerelle y sont suspendus.

Profitant de cet abri, les accès intermédiaires restent légers et aériens, pour offrir une visibilité agréable de part et d'autre sous le toit, depuis le hall et les quais.

De la même manière les installations de la gare sont suspendues, comme la signalétique, les panneaux d'affichage, les installations électriques. Ils libèrent l'espace au sol du hall et des quais.

La continuité du parcours des voyageurs est enrichie de ce dégagement visuel, de cet espace unique.

En jonction avec la place de la gare à l'ouest le stationnement pour vélos est installé sous la toiture. Il se situe au niveau R-1 largement ouvert par des trémies donnant accès – rampe et escaliers – et apportant l'éclairage et la ventilation naturels.

## **Des écailles colorées**

La toiture est constituée de panneaux en polycarbonates posés sur une structure en acier. L'impact de la structure sur les quais et le hall est minimisé.

Les panneaux translucides offrent une ambiance lumineuse et accueillante. Disposés en écailles, ils permettent dans l'interstice une aération naturelle efficace. Cette composition en sheds donne un mouvement à l'ensemble de la nappe, la rend plus aérienne.

Les variations de lumières sont multiples sous le toit, selon la luminosité extérieure et les jeux de couleurs. Cette spécificité contribue à l'identité du lieu.

La coloration du polycarbonate permet aussi une protection solaire, évitant un éblouissement direct.

Le toit s'étend jusqu'à la gare existante. Adjacent au nouveau hall, cet espace au rez-de-chaussée est aménagé avec des kiosques.

Les sanitaires publics sont installés au sous-sol et accessibles depuis le niveau des quais par un escalier et un ascenseur situé à l'est du bâtiment existant.

## **Une ambiance lumineuse le jour et la nuit**

Comme le jour, c'est à travers de la toiture que l'espace est éclairé la nuit.

L'éclairage des parkings se trouve à l'intérieur du bâtiment, la nuit le volume devient un repère luminescent dans la ville.

## **Densification future**

Le projet se développe horizontalement, appuyant cette idée de canopée.

Une vue dégagée sur le port de plaisance et maritime s'offre aux usagers.

L'étage des bureaux d'une profondeur de 32m intègre des patios intérieurs, des terrasses accessibles. Tous les espaces sont éclairés naturellement.

## **Une structure continue**

La structure métallique de la toiture est constituée de piles élancées, quatre tubes qui se rejoignent au pied (jonction soudée). Elles forment un encastrement en tête avec la structure de la toiture. Le pied de poteau est articulé. La structure est bloquée au niveau de la passerelle. Ceci permet les dilatations de température en direction longitudinale, des grands moments d'encastrement sont évités en conséquence.

La charpente est formée de poutres principales, poutres filantes sur appuis d'un entraxe de 15m, formées de doubles profilés en I. Ces profilés reconstitués permettent l'intégration des chenaux et des réseaux électriques.

La structure du toit forme une plaque rigide. Par l'élanement des piles et leur souplesse, les dilatations thermiques sont absorbées. La toiture forme un diaphragme, un joint de dilatation au long le parking permet les déformations différentielles dues à la température.

Des poutres transversales espacées de 5 m croisent cette structure pour porter les solives supportant les sheds en polycarbonate.

### **Un parking intégré**

Installé le long des quais à l'ouest une structure comprenant le parking termine la gare. Elle est composée d'une partie abritant les plateformes du tramway. 2 niveaux se superposent dans cette partie en proximité du bâtiment existant : un niveau de parking et un niveau de bureaux attribués aux services administratifs de la SNCB. Les bureaux s'organisent autour des patios intérieurs.

Un bâtiment à deux étages est situé au sud des plateformes du tramway. Il abrite des services de De Lijn et de la SNCB. Des vestiaires sont installés au sous-sol du bâtiment. Une façade largement vitrée s'ouvre vers la ville. Le bâtiment se situe à une position stratégique par rapport aux quais. Il est en proximité immédiate de la passerelle de liaison.

La partie plus au sud du bâtiment parking comprend 4 niveaux de stationnement. L'accès des véhicules se situe au sud. Une rampe circulaire relie les étages. Les piétons accèdent depuis la place, les quais sont directement accessibles depuis une passerelle de connexion. Une nappe ouverte constituée de panneaux photovoltaïques couvre le niveau supérieur.

Le parking comprend 670 places de stationnement. Il est constitué d'une structure métallique en continuité de la trame de la structure du canopée. Les liaisons verticales -des escaliers ouverts – rythment le bâtiment.

Le bâtiment en longueur constitue la façade sur la ville. C'est un parking à l'aire libre, ouvert sur les voies. Une maille en toile tendue assure la ventilation naturelle du parking et sert de filtre vers la ville.

Des ouvertures horizontales permettent des vues cadrées. Dans la partie des bureaux une façade mur rideau ferme les espaces. La continuité de la résille constitue la protection solaire.

Les patios et la façade est sont équipés des stores amovibles.

Au niveau de la rue de tiges verticales métalliques ferment le bâtiment vers l'espace public. Les tiges se prolongent autour des escaliers et forment la fermeture basse et le garde corps partiel des escaliers.

La structure porteuse du bâtiment est en acier. Des dalles collaborantes composées d'un bac acier avec une dalle béton - forment les planchers. Les poteaux sont circulaires. L'encastrement des poteaux centraux sert de contreventement.

Dans la partie des bureaux la structure est protégée par une peinture intumescente.

La composition de la rampe d'accès est identique aux dalles de plancher. Une structure en treillis en partie supérieure sert de support aux tirants de suspension de la partie inférieure de la rampe.