

GARE MULTIMODALE D'OSTENDE, BELGIQUE

VitRAIL urbain

Entre ports de plaisance et de croisière, à proximité des pôles administratifs et culturels majeurs, la gare d'Ostende voit passer jusqu'à 250 000 voyageurs par mois l'été. Dietmar Feichtinger la métamorphose en pôle multimodal aux nouveaux atours colorés dignes de « la reine des villes balnéaires ».

Cinq ans après l'arrivée du chemin de fer, une seconde gare est construite en 1844 sur les quais afin d'assurer la correspondance avec la malle de Douvres. L'édifice Belle Époque et sa hallé métallique, érigés en 1913 sur décision du roi Léopold II, seront en bonne partie reconstruits à l'identique après l'incendie provoqué par l'occupant allemand en 1918. De nombreuses autres infrastructures de transports (terminal maritime, terminus de trams et de bus, parkings pour automobiles et cycles) s'y agglutinèrent au fil du temps quelque peu anarchiquement.

STATION AAN ZEE

Démarré en 2012, cet important projet de requalification urbaine du site avait été amorcé six ans plus tôt par un concours remporté par l'architecte autrichien. Si les installations maritimes disparurent, entre-temps, du programme, le parti pris architectural retenu par le lauréat propose la construction d'une immense canopée recouvrant la douzaine de voies ferrées et leurs quais ainsi qu'un vaste parking souterrain pour vélos qu'enchaînent, au nord, la gare historique - désormais devancée par un généreux parvis piéton - et, au sud-ouest, deux nouvelles constructions sur pilotis. Celles-ci hébergent respectivement des bureaux et services techniques de la SNCB au-dessus de la plateforme des trams et de la station des bus, ainsi qu'un parking aérien de quatre niveaux.

L'ACIER, SOLUTION OPTIMALE

L'étalement dans le temps des démolitions et reconstructions militait en faveur d'un système constructif alliant légèreté, souplesse, pré-industrialisation et filière sèche. L'acier était dès lors la bonne réponse. Le recours à des panneaux de polycarbonate colorés dans un camaïeu - aérien et marin - de bleu à jaune de la couverture (22 000 m²) en allège la structure façon sheds. La trame de 15 m x 15 m de celle-ci permet de couvrir deux à deux les voies et leurs quais. Le dédoublement de la poutraison principale en deux profilés en I diminue sa hauteur tout en offrant un entre-deux



Un projet en cohérence avec son environnement.



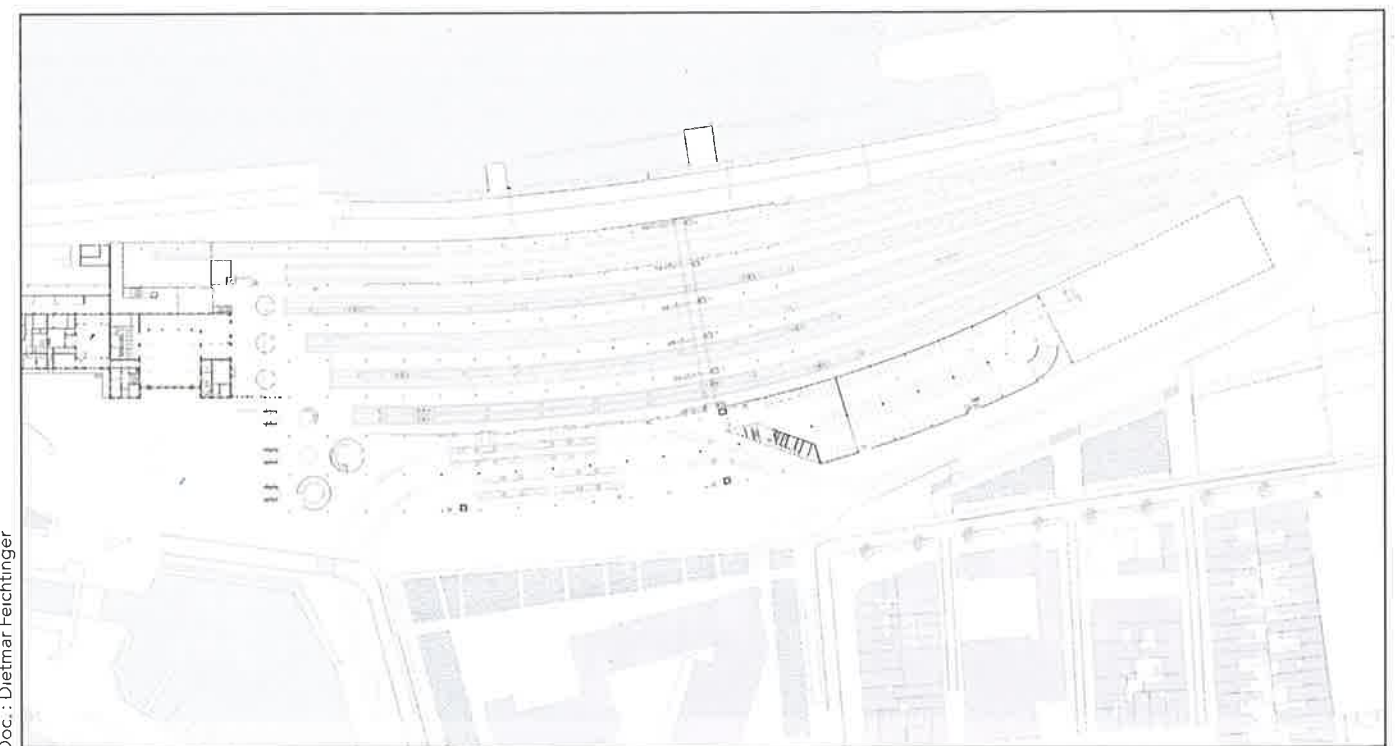
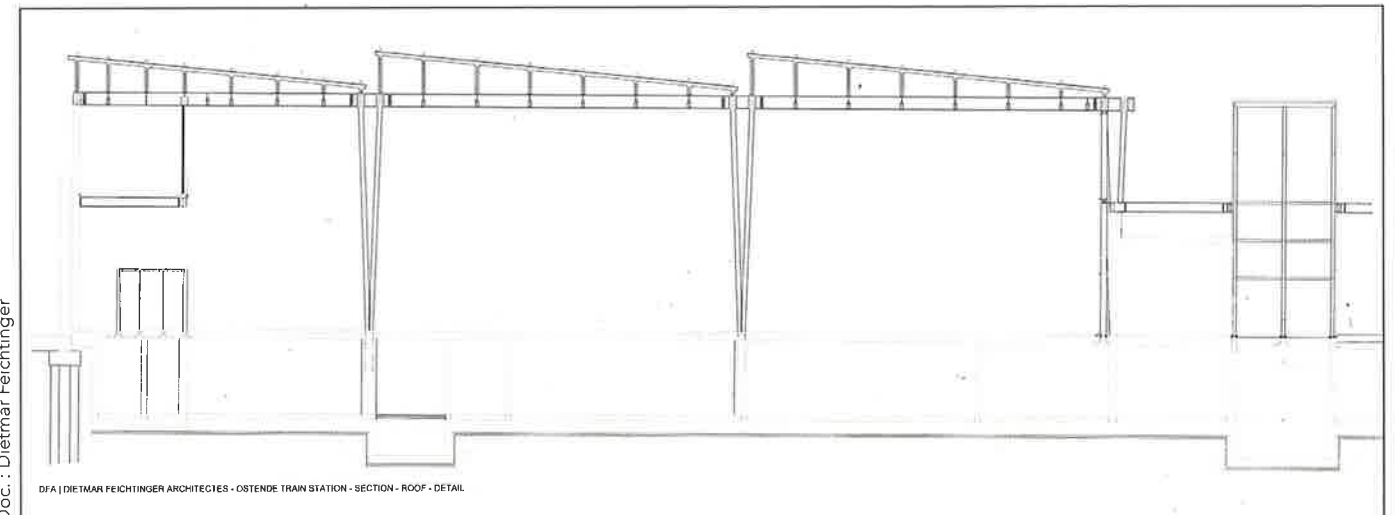
Une large verrière couvre les quais.

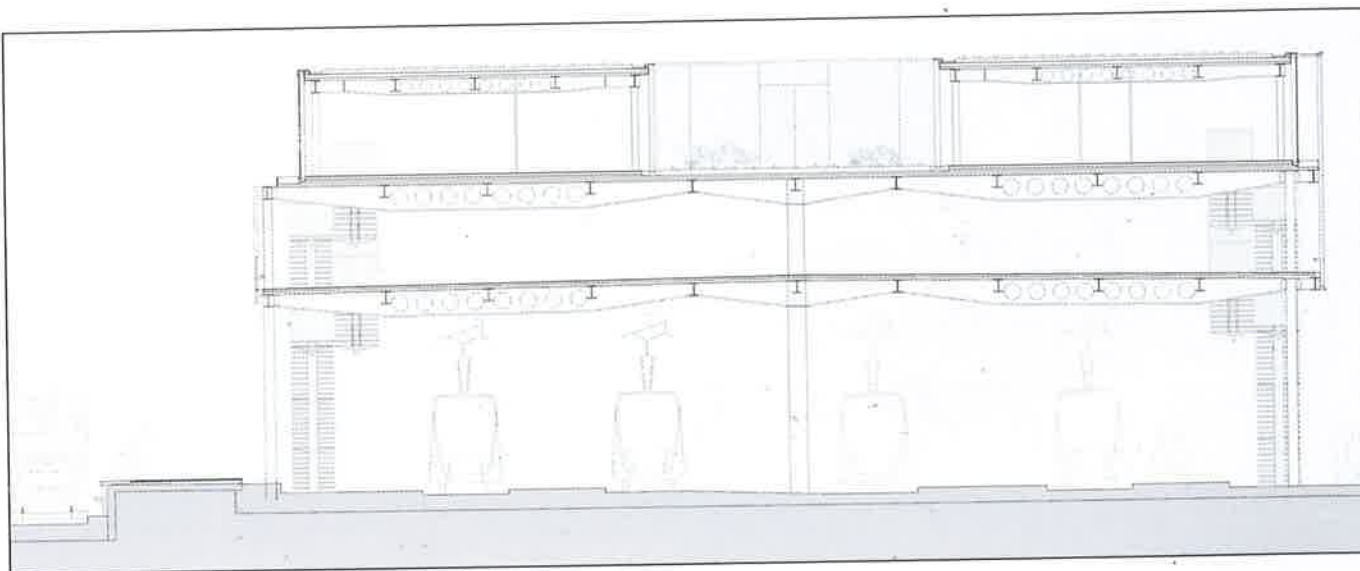


Toute en légèreté, la canopée d'Ostende.

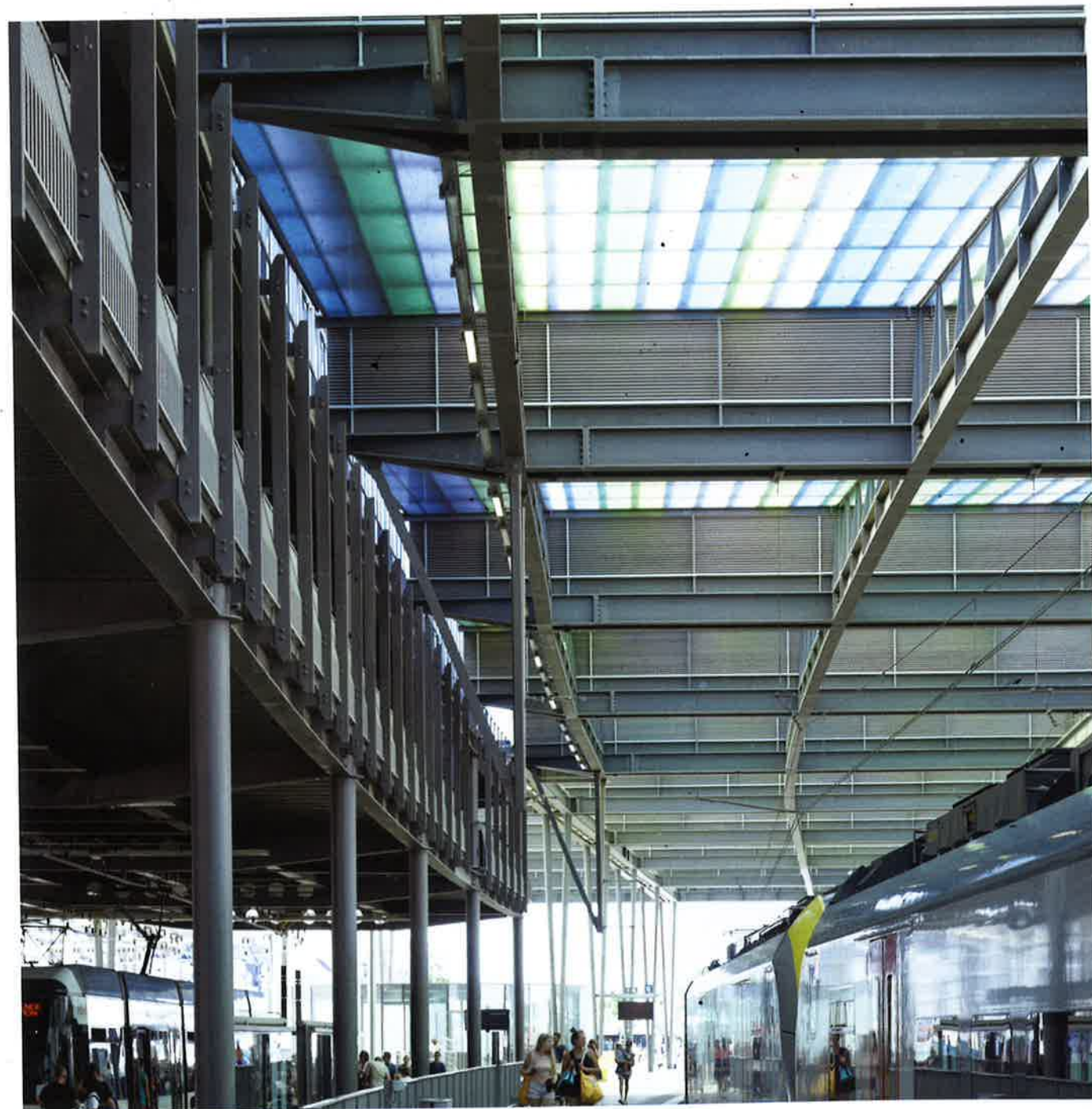


Couvrir, unir et relier : toute la générosité de la toiture.

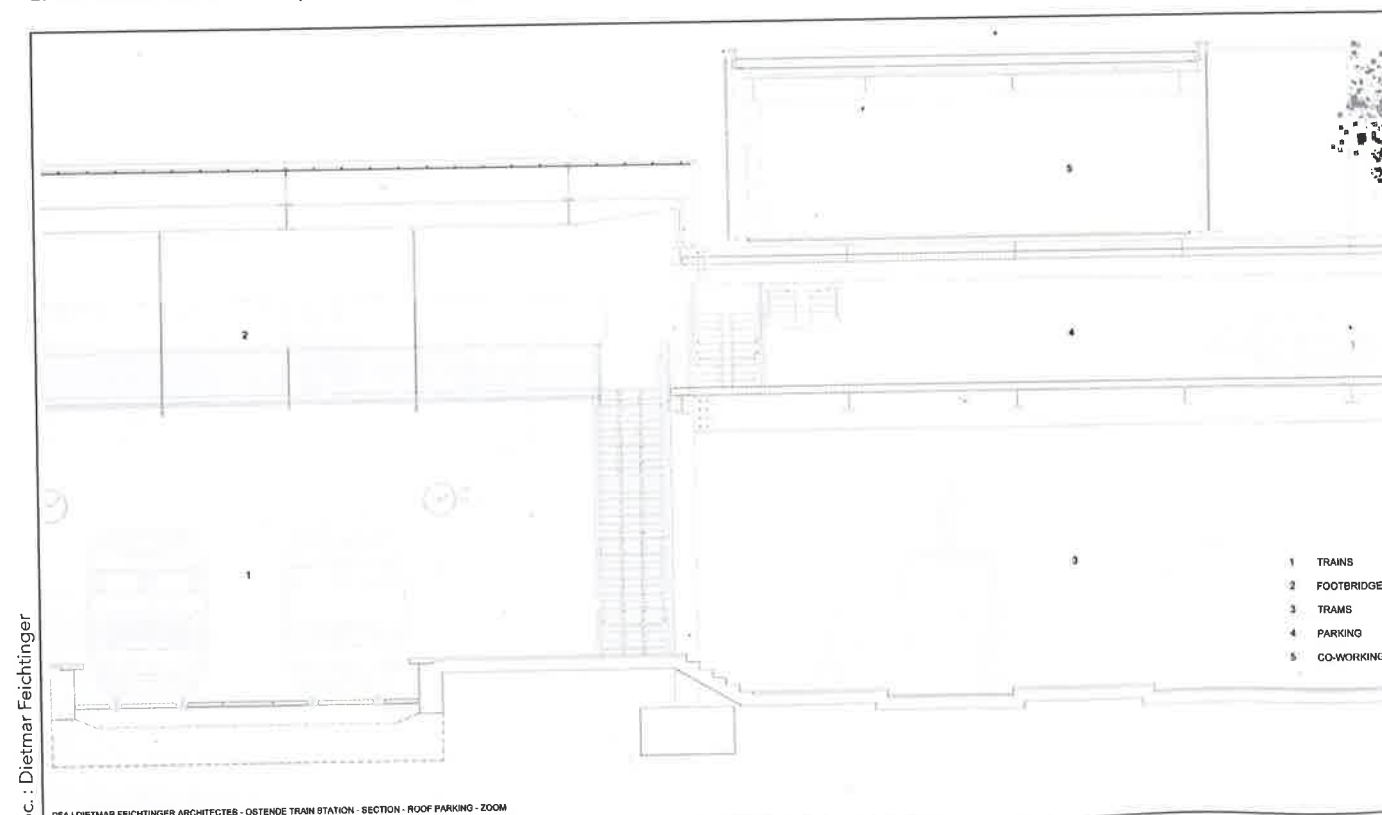




Doc. : Dietmar Feichtinger



La toiture est constituée de panneaux en polycarbonates translucides posés sur une structure en acier.



Doc. : Dietmar Feichtinger

DFA | DIETMAR FEICHTINGER ARCHITECTES - OSTENDE TRAIN STATION - SECTION - ROOF PARKING - ZOOM

propice à l'intégration de l'éclairage, de la sonorisation et de leurs réseaux ainsi que la suspension de la signalétique et des caténaires. Parquetés en écho aux pontons à bateaux voisins, les quais s'en trouvent désencombrés. Quatre tubes articulés en pied engendrent en tête un encastrement soudé avec la charpente. La retombée des sheds est équipée de lamelles en acier spécifiquement dessinées, assurant une ventilation naturelle étanche à la pluie. À l'extrémité amont des quais, une passerelle piétonne transversale et des cages d'ascenseur facilitent le déplacement des voyageurs de quai à quai, vers le parking, les bus et les trams. Les deux bâtiments annexes sont à structure tubulaire acier portant des dalles collaborantes, tandis qu'une résille métal-

lique en double peau extérieure homogénéise leurs façades respectives (bureaux et parking silo).

Maîtrise d'ouvrage : NMBS-Holding (parkings autos et cycles + couverture gare), De LIJN (stations bus et tramway)

Architecte : Dietmar Feichtinger Architectes

Photos : D. Boureau

« ICI, LA STRUCTURE N'EST PAS UN DÉCOR. ELLE RACONTE UNE HISTOIRE, CELLE DE LA TRANSMISSION DES FORCES ! »