



BÉTON ARCHITECTONIQUE

Mobilité pour le vingt et unième siècle

JACQUES VONCKE, ARCHITECTE, À PROPOS DE LA GARE DE GAND-SAINT-PIERRE

La mobilité s'apparente de plus en plus à l'organisation de nœuds multitrafic. La nouvelle gare de Gand-Saint-Pierre en est le parfait exemple: train, tram, bus, vélo, voiture et piéton s'y croisent, toujours avec une emphase plus importante de l'orientation et de la structure. Cette réalité complexe est le fruit d'un long processus de développement, chapeauté par l'architecte Jacques Voncke (Eurostation). C'est à lui que l'on doit les imposantes coques de quai en béton architectonique blanc.

Eurostation et Jacques Voncke s'étaient déjà forgés un nom avec la «cathédrale ferroviaire» d'Anvers-Central. En collaboration avec la Ville de Gand, la SNCB, Infrabel, De Lijn et l'Agence pour les routes et la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer), Eurostation réinvente aujourd'hui l'ancienne gare de Gand-Saint-Pierre, datant de 1912, en

la transformant en une plate-forme de mobilité urbaine contemporaine. Les environs de la gare ont d'ores et déjà été grandement modifiés, tandis que le projet devrait s'achever d'ici 2025.

L'architecte insiste sur l'aspect convivial, qui est pour lui une priorité. J. Voncke: «Tout le noyau historique de

la ville d'Anvers est inscrit au patrimoine mondial, et c'était une réelle contrainte. À Gand, seule la gare est protégée. Tout ce qui est à l'arrière est neuf. J'avais donc plus de liberté pour ce projet, mais cela ne l'a pas rendu moins complexe. La nouvelle gare est une combinaison des exigences des différents partenaires. En tant qu'architecte, j'ai dû jouer les équilibristes pour réaliser un projet clair, tenant compte des desideratas de chaque partie. Ma priorité était la cohésion entre les fonctions. Les navetteurs et usagers doivent pouvoir s'orienter dans la gare sans difficulté aucune, sachant à tout moment où ils se trouvent et ce que la gare leur offre.»

Fonctions

La démolition de l'ancienne poste a permis une extension vers l'ouest.

ARCHITECTONISCH BETON

Mobiliteit voor de eenentwintigste eeuw

ARCHITECT **JACQUES VONCKE** OVER HET STATION GENT-SINT-PIETERS

Mobiliteit is steeds meer een zaak van het organiseren van multiverkeer-knooppunten.

In het nieuwe station van Gent-Sint-Pieters is daar hoog op ingezet. Trein, tram, bus, fiets, wagen en voetganger ontmoeten elkaar, steeds met een grote aandacht voor oriëntering en structuur. De complexe praktijk is het resultaat van een langlopend ontwerpproces, dat geleid wordt door architect Jacques Voncke (Eurostation). Het was ook hij die koos voor de imposante perronschalen in wit architectonisch beton.

Eurostation & Jacques Voncke verwierpen al bekendheid met de 'spoorwegkathedraal' van Antwerpen-Centraal. In samenwerking met Stad Gent, NMBS, Infrabel, De Lijn en Agentschap Wegen en Verkeer transformeert Eurostation het voormalige station van Gent-Sint-Pieters uit 1912 om tot een knooppunt

voor hedendaagse, stedelijke mobiliteit. De stationsomgeving heeft ondertussen al een grondige gedaanteverandering ondergaan, het hele project moet tegen 2025 afgerond zijn.

De architect benadrukt daarbij dat de gebruiksvriendelijkheid van het geheel



L'ancien site de la poste accueille aujourd'hui un bâtiment du gouvernement flamand, dessiné par POLO Architects. J. Voncke a prévu un chemin en pente douce, qui passe sous la tour « Virginia Loveling » avant de créer la jonction entre la (future) zone de transit et de commerces et la place de la gare, où circulent et s'arrêtent les trams et bus.

Plus de 50 000 voyageurs prennent le train aujourd'hui, ce qui correspond à plus de 100 000 allées et venues par jour. À l'avenir, cette capacité pourrait doubler. Ceci se traduit entre autre par 12 000 emplacements pour vélos.

Venir de plus loin en voiture avant de sauter dans le train fait partie de la

conception de la mobilité de demain. Les niveaux -2 et -3 abritent dès lors l'un des plus grands parkings de Belgique, qui s'étend sur près d'un demi-kilomètre.

L'utilisateur qui arrive en voiture ou en taxi n'a littéralement que deux pas à faire pour arriver sur le quai.

voor hem van primair belang is. Voncke: "Antwerpen is een beschermd monument, dat als een keurslijf rond het ontwerp zat. In Gent-Sint-Pieters is enkel het stationsgebouw beschermd. Alles dat daarachter ligt, wordt nieuw. Voor dit ontwerp was er meer vrijheid. Maar dat maakt het er niet eenvoudiger op. Het nieuwe station wordt een combinatie van het eisenprogramma van de verschillende projectpartners. Als architect was het een zeer grote evenwichtsoefening om alle eisen te bundelen in een helder ontwerp. Mijn prioriteit was het op elkaar afstemmen van de functies. Reizigers en gebruikers moeten heel gemakkelijk van het station gebruik kunnen maken en op elk moment weten waar ze zich bevinden en wat het station hen biedt."

Functies

Door het slopen van het voormalige postgebouw was een inbreiding in westelijke richting mogelijk. Op de voormalige postsite staat nu een gebouw van de Vlaamse Overheid, ontworpen door POLO-architecten. Voncke voorzag een licht afhellend pad, dat onder het 'Virginie Loveling'-gebouw doorloopt en het verderop liggende (toekomstige) woon-werk en winkelgebied laat aansluiten op het stationsplein, waar tram en bus circuleren en stoppen.

Vandaag nemen meer dan 50.000 reizigers de trein wat meer is dan 100.000 bewegingen per dag. In de toekomst kan die capaciteit oplopen tot het dubbele. Dat vertaalt zich onder meer in een fietstalling voor 12.000 fietsen.

Het moet ook nog steeds mogelijk zijn om van iets verder te komen met de wagen, en dan de trein te nemen. Op -2 en -3 bevinden zich dan ook één der grootste parking van België, die zich uitstrekt over bijna een halve km.

Quant à celui qui a encore du temps devant lui, il profitera du jardin incliné en attendant son train, son tram ou son bus.

La large allée en diagonale, qui croise la gare de part en part au niveau -1, montre pour ainsi dire la voie. Cette immense «avenue» souterraine est bordée de 7 000 emplacements pour vélo (auxquels s'ajoutent 5 000 autres emplacements ailleurs dans la gare). J. Voncke: «Le passage au -1 est très large, mais c'est une nécessité absolue pour créer un sentiment d'orientation. La grandeur et l'éclairage contribuent aussi au sentiment de sécurité. Et ce n'est pas simplement une zone de transit. Pensez aux skateboarders, artistes de rue... Pourquoi ne pas y organiser de petites rencontres de quartier!? L'alignement des emplacements pour



Wie per wagen of taxi wordt afgezet kan bijna letterlijk van de kiss&ride op het perron stappen. Heb je nog even tijd over, dan vertoef je in hellende tuin tot je trein, tram of bus aankomt.

Bijzonder richtinggevend is het brede diagonale pad, dat het station volledig doorkruist op het niveau -1. Die ondergrondse 'laan' loopt tussen 7000 fietsenstandplaatsen door. Elders in het station zijn nog eens 5000 standplaatsen. Voncke: "De doorgang op -1 is breed, maar dat is absoluut nodig om een oriënterend gevoel te creëren. Een

royaal en goed verlicht pad draagt ook bij tot een veiligheidsgevoel. Het kan meteen ook een andere functie vervullen, want het is een ideale oefenplek voor skateboarders, andere straatartiesten en ook kleine buurtrecepties. De fietsenstalling lijkt eindeloos, maar door de rijen op een verlichte opvallende wijze te nummeren – een nummering die op het eind tot in de honderd zal lopen – structureer je ook de ruimte in zijn geheel. De diagonale doorsteek is namelijk meer 120 m lang, de breedte van het station en zijn 12 sporen."

Licht en lucht

Licht en lucht waren belangrijke voorwaarden voor het gelijkvloersniveau 0, dat onder de sporen doorloopt. Voncke: "We wilden op dit gelijkvloers een zo hoog mogelijke ruimte behouden. Maar de sporen daarboven moesten op hetzelfde niveau blijven als voorheen. Belangrijk voor het ruimtegevoel was de afwezigheid van te veel kolommen. Die staan nu op ongeveer 20m van elkaar. Het wordt dus geen kolommenwoud. De bovenste twee meter van de kolommen – die over het geheel een combinatie zijn van staal en beton – zijn



vélo s'étend à perte de vue, mais les rangées sont numérotées et éclairées de façon remarquable – la numérotation ira au-delà du chiffre 100 –, ce qui structure l'espace. Cette traversée diagonale fait plus de 120 mètres de

long et s'étend sur toute la largeur de la gare et de ses 12 voies.»

Air et lumière

Air et lumière étaient des conditions essentielles pour le niveau du

rez-de-chaussée (0), sous les voies. J. Voncke: « Nous voulions conserver une hauteur maximale au rez-de-chaussée. Cependant, les voies situées au-dessus devaient rester au même niveau qu'au-

ingekapseld in een betonnen balk in de perronrand. We behouden also op het gelijkvloers een hoogte van om en bij de 4,80 meter. Dat vond ik niet zéér hoog, gezien het oppervlak onder de sporen, maar wel net aanvaardbaar.”

Architectonisch beton

Het gelijkvloers krijgt echter extra ruimtegevoel dankzij hun overspanning met gigantische schalen in wit architectonisch beton. Die doen dienst als technische ruimtes naast de spoorbedding. Voncke: “Aanvankelijk werkten we met ter plaatse gestorte, vierkante bakken.

Maar ik zocht naar een elegantere oplossing. Ik wou iets lichter, dat het station meer naar boven zou tillen.” Dat is zeker het geval met de schalen die de sporen en de ondersteunende balken omkapselen. Op perron 11 en 12 zijn ze al in gebruik. De perronboorden – en dus de ruimte tussen de schalen – worden met elkaar verbonden via een glaspartij. Daardoor valt vanaf de perrons op het gelijkvloers natuurlijk licht binnen en zie je de reizigers boven je hoofd lopen.

De som van zijn functies bepaalde de vorm van de schalen. Jacques Voncke:

“De spoorbedding is tegenwoordig heel wat meer dan een container voor sporen. Een station is een high-tech omgeving en dat vertaalt zich in honderden kilometer bekabeling. Die bevinden zich in de architectonische

■ **Belangrijk voor het ruimtegevoel was de afwezigheid van te veel kolommen.**



Éviter l'abondance de colonnes était important pour ne pas surcharger l'espace. Celles-ci se dressent à environ 20 mètres l'une de l'autre, et l'usager ne se sent donc pas étouffé dans une forêt de colonnes. Les deux derniers mètres des colonnes – faites de béton et d'acier sur toute leur longueur – sont emprisonnés dans une poutre de béton, qui forme la bordure de quai. Nous conservons ainsi une hauteur au rez-de-chaussée de près de 4,80 mètres, ce que je trouve acceptable, bien qu'un peu limité vu la grande surface sous les voies.»

■ **Éviter l'abondance de colonnes était important pour ne pas surcharger l'espace.**

Béton architectonique

La sensation d'espace au rez-de-chaussée est cependant renforcée par l'utilisation de gigantesques coques en béton architectonique blanc. Celles-ci forment le lit des voies et abritent aussi les espaces techniques. J. Voncke: «L'idée première consistait en des blocs carrés, coulés sur place. Mais je souhaitais quelque chose de plus élégant et

léger, qui élèverait davantage la gare.» D'où le choix des coques en béton architectonique, qui viennent englober le lit des voies et les poutres de soutien. Elles sont déjà installées et en service aux voies 11 et 12. Les dalles de quai – et donc l'espace entre les coques – sont reliées via une section vitrée. Une lumière naturelle inonde donc le rez-de-chaussée depuis les quais, tandis que les voyageurs déambulent au-dessus de votre tête.

La forme des coques a été définie par la combinaison de leurs fonctions. Jacques Voncke: «Le lit des voies est aujourd'hui beaucoup plus que son nom l'indique. Une gare est un environnement de haute technologie, et cela se

schalen naast de spoorwegbedding. Ook regenwater dat moet afgevoerd worden, wordt hier opgevangen.”

Structurerend

De architect besteedde er ook hier behoorlijk wat aandacht aan om met de schalenrij overzichtelijkheid te creëren. De reiziger moet te allen tijde weten waar hij zich bevindt. Vanaf het oude stationsgebouw is er een centrale gang met liften, trappen en roltrappen per spoor. Aan beide zijden komen winkels. De witte schalenrij erboven geeft een structuur aan de ruimte en dankzij de

gigantische spoornummers in bas-reliëf op de schalen kan men zich onmiddellijk oriënteren in die ruimte. Die nummers herhalen zich ook op de liftkokers, eveneens in architectonisch beton..

Het geheel moet ook van 's morgens vroeg tot lang na valavond een aangename plek blijven. “Een station wordt over het algemeen niet aanbevolen 's avonds,” lacht de architect. “Maar hier – op de afgewerkte perrons 11 en 12 – loont het de moeite om 's avonds eens de trein te nemen. De verlichting, de glastegels met verschillende

kleuraccenten en het feit dat op het perron leds oplichten als de trein aankomt, vormen samen een mooie ervaring. Eens dit station af is, zal de reiziger hier de eenentwintigste eeuw voelen. Met de situatie zoals ze voorheen was heeft dit nog weinig te maken.”

Het mooie is dat dit ontwerp net zo toekomstgericht is, als dat van 1912 het was. (KDa) ●



Station Gent-Sint-Pieters / Gare Gand-Saint-Pierre, 2015

OPDRACHTGEVER | MAÎTRE D'OUVRAGE :
NMBS/SNCB, Infrabel, Eurostation, De Lijn,
Agentschap Wegen en Verkeer, Stad Gent

ARCHITECT(E): Eurostation

ELEMENTEN IN ARCHITECTONISCH BETON |
ÉLÉMENTS EN BÉTON ARCHITECTONIQUE : SVK

traduit par des kilomètres de câblage. Ceux-ci ont été intégrés dans les coques en béton architectonique, à côté du lit des voies. Les eaux de pluie qui doivent être évacuées sont aussi récupérées à ce niveau.»

Organisation de l'espace

L'architecte a aussi cherché à créer une certaine lisibilité avec cet alignement de coques en béton. Le voyageur doit savoir à tout moment où il se trouve. Depuis l'ancienne gare s'étend un couloir central bordé de commerces, avec des ascenseurs, escaliers et escalators pour chaque voie. Les coques en béton

architectonique blanc en surplomb structurent l'espace et permettent aux usagers de s'orienter facilement grâce à leurs gigantesques numéros de voie sculptés en bas-relief. Cette numérotation est également présente au niveau des cages d'ascenseurs, toujours en béton architectonique.

L'ensemble doit aussi rester un lieu agréable des premières lueurs de l'aube aux heures les plus tardives. «Une gare n'est généralement pas un endroit recommandé en soirée», plaisante l'architecte. «Mais ici – sur les quais 11 et 12, transformés –, devoir attendre

le train le soir prend une tout autre dimension. L'éclairage, les dalles vitrées avec leur palette de couleurs, le quai qui s'illumine de LED au moment où le train arrive... Tout a été pensé pour une expérience plaisante. Lorsque la gare sera terminée, le voyageur y sentira la marque du vingt et unième siècle: un réel changement par rapport au passé! »

Bref, un projet tourné vers l'avenir, comme l'était celui de 1912. (KDa) ●