

La Jonction Nord-Midi

Ouverture : 5 octobre 1952

Concessionnaires :

- SNCB : 1952-2005
- Infrabel : 2005-

Electrification : 1952

Longueur totale : 3,574 km

Ouvrages d'art :

Tunnels : 1,963 km (creusé à ciel ouvert et recouvert ensuite d'une dalle)

Viaducs



© Infrabel

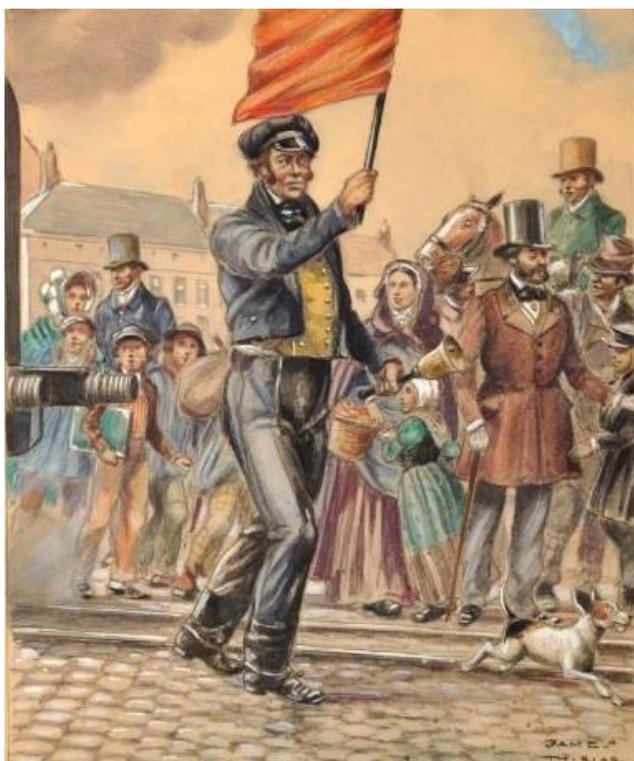
Aux origines de la Jonction Nord-Midi

A l'origine, tous les trains qui arrivent à Bruxelles aboutissent dans une gare terminus (en impasse) :

- Au sud, la station des Bogards, installée en mai 1840 intra-muros à proximité du centre de la ville, à l'emplacement de l'ancien cloître du couvent des Bogards, près de l'actuelle place Rouppe¹ ;
- Au nord, la station de l'Allée verte, installée extra-muros, datant du début de l'exploitation ferroviaire belge, en 1835.

A cette époque, les voyageurs désirant traverser la ville du Nord au Sud sont obligés de descendre du train et de se rendre de l'autre côté de la ville par leurs propres moyens.

¹ En 1841, la ville de Bruxelles décide de percer une voie facilitant au public l'accès à la Station des Bogards. Elle sera nommée tout d'abord *rue du Chemin de fer* pour prendre ensuite le nom actuel de *rue du Midi*.



Coureur de la station des Bogards, James Thiriar (Réf. 2373)

Très tôt, la ville de Bruxelles se rend compte de l'intérêt d'une jonction et met sur pied la ligne dite des Boulevards, une liaison ferroviaire à même les boulevards de la ville, destinée au transport marchandises et inaugurée le 27 septembre 1841. Pour prévenir d'éventuelles collisions, un coureur à pied muni d'un drapeau rouge et d'une grosse cloche devait précéder le convoi pour alerter les passants de son arrivée imminente.

Des projets en nombre

Au fil des années, le trafic ferroviaire est en augmentation et nécessite le déplacement de la station des Bogards en dehors du pentagone bruxellois. La nouvelle gare du Midi sera inaugurée en 1869, sur le territoire de Saint-Gilles, mais toujours en impasse. Les installations de la station des Bogards seront démontées dès 1870 et les terrains vendus à la ville de Bruxelles.²

Mais celle-ci s'inquiète de la perte de l'unique gare sur son territoire et préconise l'établissement d'une véritable jonction entre la gare du Midi et celle du Nord (terminée en 1862 à la place Rogier, en supplément de la station de l'Allée Verte) ainsi que la création d'une gare au centre de la ville. De nombreux projets voient le jour et des commissions sont mises sur pied pour choisir le plan final.

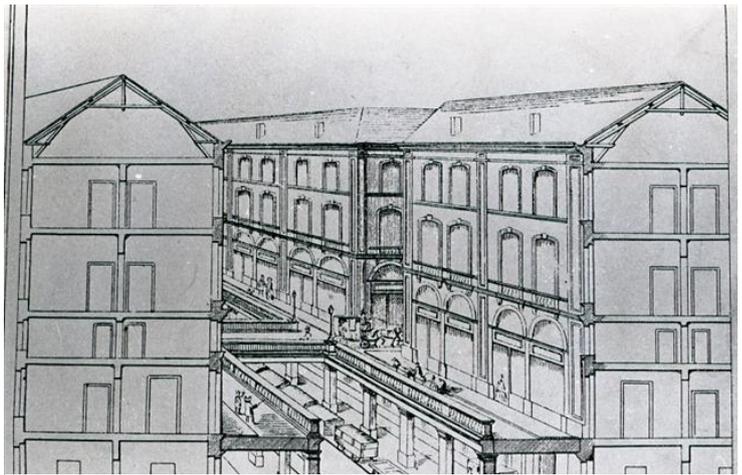


Etudes préalables pour une jonction Nord-Midi, à Bruxelles. Victor Besmes, années 1850 (Réf. 2181)

² Une fois la décision prise de reculer la station dans les prairies situées au-delà du boulevard du Midi, on décide alors de prolonger la *rue du Midi* entre la place Rouppe et la place de la Constitution. L'artère empruntait les anciennes voies qui menaient à la Station des Bogards. Cette nouvelle artère va s'appeler *drève du Midi*. Cette avenue est l'actuelle *avenue de Stalingrad*.

Entretiens, la ligne de ceinture Ouest est ouverte à l'exploitation le 5 juin 1871 entre les gares du Nord et du Midi. De quoi calmer les esprits...

Fin du XIXe siècle, la croissance du rail est fulgurante et les gares terminus de Bruxelles sont de plus en plus fréquentées, menacées bientôt de congestion. Le Parlement vote en 1903 le projet de liaison ferroviaire en grande partie souterraine, imaginé par un ingénieur des Chemins de fer de l'Etat belge, Frédéric Bruneel (1855-1942).



Etude préalable pour une jonction Nord-Midi à Bruxelles, Adrien Carton de Wiart- Archives de la ville de Bruxelles (Réf. Z00167)

Le projet prévoyait le creusement d'un tunnel complété d'un viaduc à chacune de ses extrémités. Le déplacement et le remaniement des deux gares terminus et la création d'une gare centrale complétaient le projet.

Le début des travaux

Mais il faut attendre 1911 pour voir le commencement des travaux en raison de la longue procédure d'expropriation nécessaire à l'époque.

La Première Guerre mondiale va arrêter totalement les chantiers à peine entamés; par la suite, les discussions recommencent et des projets sont déposés aux Chambres législatives qui donnent lieu à des votes contradictoires. Autre préoccupation : l'électrification de la Jonction. Dans le cas d'une ligne construite en tunnel, la Jonction aurait été peu adaptée à la traction vapeur, en raison des émissions de fumées des locomotives qui auraient empêché de distinguer les signaux.

La création de l'ONJ et la reprise des travaux

Finalement, en 1935, l'électrification de la ligne Bruxelles - Anvers mettra fin à ce débat et une loi va créer l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi (ONJ), qui reçoit pour mission l'exécution des travaux de la Jonction proprement dite.

Le viaduc entre la gare du Midi et l'église de la Chapelle ayant déjà été construit avant la Première Guerre mondiale, les travaux de l'ONJ vont porter tout d'abord sur le tracé entre l'église de la Chapelle et la gare du Nord. Les travaux reprennent en 1936.

La Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) était de son côté chargée du déplacement et relèvement des gares du Nord et du Midi.



Chantier de la Jonction Nord-Midi ; tunnel à hauteur de Bruxelles-central, Sergysels & Dietens, 1939 (Réf. Z07013)

En raison du terrain difficile et de l'énorme profondeur à laquelle le travail devait être effectué en tranchée ouverte, contournant bâtiments et monuments historiques, comme la cathédrale, des techniques avancées s'avéraient nécessaires.

A l'initiative et sous la direction d'Eudore Franchimont, ingénieur des chemins de fer et directeur général de l'ONJ, une méthode de travail fut développée, consistant en une extraction progressive d'excavation, associée à une stabilisation du terrain à l'aide de palplanches, de telle sorte que l'eau de la tranchée puisse être pompée sans entraîner de glissements de terrains.

Le tunnel fut construit étape par étape, chaque fois qu'un segment d'environ 25 à 30 mètres était excavé et bétonné.

Un vrai spectacle

Habitants et navetteurs admirent le spectacle. Des chevaux de traits brabançons tirent des voitures spéciales transportant d'énormes poutres métalliques, des camions vont et viennent, d'énormes excavatrices sont utilisées, tandis que les pieux faisaient un vacarme d'enfer quand ils enfonçaient les palplanches.

Les travaux se poursuivent à vive allure jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale. Les travaux sont alors au ralenti... pour être à nouveau stoppés, faute de matériaux.

L'inauguration

Après la guerre, les travaux reprennent à un rythme soutenu et, le 4 octobre 1952, le jeune roi Baudouin présidera l'inauguration de la Jonction Nord-Midi dans la vaste salle des passagers de la nouvelle gare de Bruxelles-Central.



Inauguration de la Jonction Nord-Midi par le roi Baudouin, Van Parys Media, 1952 (Réf. Z07039A)

Le tunnel de la Jonction

Bruneel a choisi de creuser un tunnel dans le flanc de la colline sur laquelle est bâtie la ville Haute. Cette solution donnait un parcours en courbe, mais limitait la construction des viaducs indispensables pour aborder de chaque côté le tunnel. Celui-ci comporte 3 pertuis de 2 voies chacun et un quatrième, destiné à l'évacuation des eaux.

La largeur normale du tunnel est de 35 mètres, mais elle atteint 60 mètres à la gare de Bruxelles-Central en raison de la présence des quais d'embarquement. Le tunnel a une longueur totale de presque 2 km.

Les gares de la Jonction Nord-Midi

La création d'une ligne reliant les deux anciennes gares du Nord et du Midi -gares en impasse- entraîne inévitablement la nécessité de construire de nouvelles gares dans l'agglomération. D'autre part, les gares du Nord et du Midi, devront être reconstruites et déplacées.

La nouvelle gare du Nord est reculée de 350 mètres environ par rapport à l'ancienne afin de pouvoir raccorder les douze voies à quai aux six de la Jonction. Le bâtiment à voyageurs a été achevé en 1956. Par contre, la nouvelle gare du Midi, située à 300 mètres en retrait par rapport à l'ancienne, comportait vingt-deux voies à quai, dont dix-huit de passage et quatre en impasse.

De nouvelles gares sont également créées

La gare centrale, en forme de triangle, sera réalisée selon les plans de Victor Horta (1861-1947) et terminée par son successeur, Maxime Brunfaut (1909-2003). Depuis sa mise en service, le nombre d'utilisateurs n'a fait qu'augmenter et elle serait une des gares les plus fréquentées de Belgique !

La halte de Bruxelles- Congrès dessert le centre administratif. Elle est conçue par l'architecte Maxime Brunfaut. Les façades sont décorées de bas-reliefs de Delnest, Dupont et Cantre. La tour élégante de cette gare sert en fait de cheminée de ventilation du tunnel.

La halte de Bruxelles-Chapelle a été aménagée sous le viaduc de la Jonction, juste avant l'entrée du tunnel qui mène à la gare centrale.

L'Air Terminal

En 1945, lorsque les travaux de la Jonction ont repris, suite à la guerre, le transport aérien s'était développé et la SABENA envisageait de construire au centre-ville un immense building qui concentrerait tous ses services, y compris une aérogare et un héliport pour hélicoptères. C'est alors que les dirigeants de la SABENA et ceux de la SNCB eurent l'idée de créer une liaison ferroviaire entre Bruxelles et Melsbroek, où se situait à l'époque l'aéroport, juste à côté de l'aéroport actuel.

On confia également le projet à Maxime Brunfaut.



Bâtiment de la Sabena à la Gare Centrale (Réf : Z07238E)

Les deux bâtiments, celui de la gare centrale et celui de l'aérogare sont situés au-dessus des six voies de la Jonction. Un passage souterrain reliait directement la gare centrale et ses quais à l'aérogare.

Il fallut élargir le tunnel pour y loger une septième voie sous l'immeuble de la SABENA, en liaison avec lui. Cette 7^e voie ne desservait pas Bruxelles-Midi, mais partait en impasse de la Gare Centrale pour desservir Bruxelles-Nord et puis emprunter la ligne Bruxelles-Louvain pour bifurquer vers l'aéroport à partir de Zaventem.

En 1998, lorsque le plan IC-IR a été introduit, cette liaison a été supprimée au profit de liaisons directes entre l'aéroport et diverses villes belges qui traversaient la Jonction, y compris Bruxelles-Midi. Ce raccordement en impasse a finalement été démonté et ses accès murés.

Lors de la faillite de la SABENA, l'Air Terminus a été réaffecté et en 2015, son rez-de-chaussée est devenu un bar à bières.

Catherine Walravens
Mai 2018

Bibliographie succincte :

Articles :

Geschiedenis van de verbinding. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1977, p. 20-26, K19977

La Jonction Nord-Midi a 50 ans ! *Journal du Chemin de fer*, 01-10-2002, p. 8-15, K35817

Noord-Zuidverbinding. Werken tot ophooging van het station Brussel-Zuid. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-04-1939, p. 11,15-17, K6751

Noord-Zuidverbinding. Werken tot ophooging van het station Brussel-Noord. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-03-1939, p. 9-12, K6742

FERON G. La jonction Nord-Midi à Bruxelles. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-10-1992, p. 22-29, K2060

JACOBS P., CHESSUM R. Bruxelles Nord - Bruxelles Midi : une liaison d'un demi-siècle. *Rail Passion*, 30-11-2002, p. 34-41, K36287

PASTIELS P. De Noord-Zuidverbinding 1952-2002. *Op de baan*, 30-12-2002, p. 63-66, K36073

PASTIELS P. De Noord-Zuidverbinding bestaat 50 jaar! *Spoorweg Journaal*, 01-10-2002, p. 8-15, K35818

WEBER R. Aperçu des aménagements et perspectives d'exploitation de la jonction Nord-Midi. *Trains (Fr)*. 01-06-1951, p. 9-25, K37326

Livres :

De Noord-Zuidverbinding te Brussel. Brussel : N.M.B.S., 1958, 20 p., A700378

Jonction Nord-Midi. Bruxelles : Mossoux-Bonté/Bru.2000/Charleroi Danses, 2000, 29 p., B13238

La jonction Nord-Midi. De Noord-Zuid verbinding. Dossier. 1990, H50

La jonction Nord-Midi à Bruxelles. Bruxelles : SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES, 1958, 20 p., A5

COOMAN S. *Brussel en zijn jonction*, Borchtlombeek, 1997, 136 p., A24535

JACOBS P. *De Noord-Zuid-Verbinding 1952-1992*. Jenka : 1992, 214 p., C3315

JACOBS P. *La Jonction Nord-Midi 1952-1992*. Jenka : 1993, 214 p., C3314

JAUMAIN S., BOQUET F., DELIGNE CH., VAN MEERTEN M., ALII. *Bruxelles et la jonction Nord-Midi. Histoire, architecture et mobilité urbaine. Brussel en de Noord-Zuidverbinding. Geschiedenis, architectuur en stedelijke mobiliteit.* Bruxelles Brussel : Archives Ville Bruxelles/Stadsarchief Brussel, Studia Bruxellae 3, 2004, 222 p., C5449

LEBBE F. *Au fil du rail. Tome XVI : L'exploitation. Le service des manœuvres. Tome XVII : La jonction Nord-Midi. Les gares du Nord et du Midi. Tome XVIII : La jonction Nord-Midi. L' O.N.J. et la halte centrale. Tome XIX : la jonction Nord-Midi. Historique et urbanisation. Tome XX : Des services rendus par la S.N.C.B. et de l'industrie belge du matériel de chemins de fer.* Bruxelles : Editorial-Office, 1949, 160 p., C2680

VAN MEERTEN M., VERBEURGT G., VAN DER HERTEN B. *Buiten-sporig Brussel. 50 jaar Noord-Zuidverbinding.* Lannoo : Brussel 2002-01-01, 95 p., C5214

VAN MEERTEN M., VERBEURGT G., VAN DER HERTEN B. *Un tunnel sous Bruxelles. Les 50 ans de la jonction Nord-Midi.* Bruxelles : Racine, 2002, 95 p., C5213

VANDENBERGHEN J. *Historique de la traction électrique en Belgique. La jonction Nord-Midi. Tome 4. 1952,* Bruxelles : SNCB, 1997, 433 p., C4323

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : jonction, Ligne 0 Bruxelles-Nord - Bruxelles-Midi, Région de Bruxelles-capitale

Collection musée : Ligne 0 Bruxelles-Nord - Bruxelles-Midi