

Gare de Bruxelles-Midi

Première gare : 1840-1864
(station des Bogards)

Deuxième gare : 1869-1949
Architecte : Auguste Payen
Style : neo-clacissisme

Troisième gare : 1952-1992
Architectes : A. & Y. Blomme et F. Petit
Style : modernisme

Quatrième gare : 1992-
(Reconstruction de la 3^e gare)
Architecte : Marc De Vreese

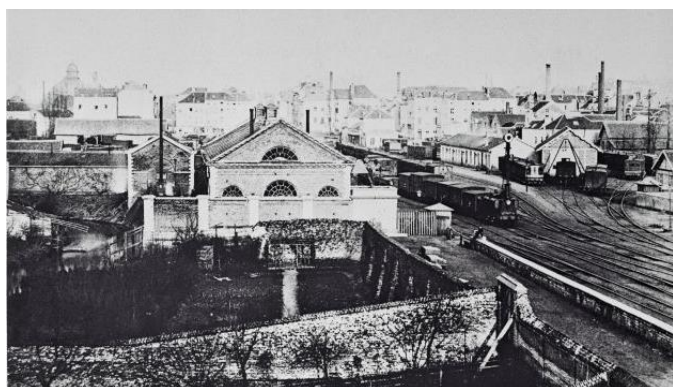
Code télégraphique : FBMZ
(auparavant, FMB)

Lignes : 0, 25, 28, 36, 36c, 50, 50a, 60, (91), (93), 94, 96, 124, 161



Quatrième gare de Bruxelles-Midi (Réf. L3227-11)

Des Bogards à la gare du Midi



La station des Bogards en 1845 (Réf. Z00166)

De 1835 à 1840, le réseau ferroviaire belge s'étend et de nouvelles lignes s'étendent maintenant vers le Sud de la Belgique. Première gare sur la ligne Bruxelles - Tubize (en amorce de la ligne vers Mons et, plus tard Paris), la station des Bogards est inaugurée le 18 mai 1840, dans le centre-ville, à 400 mètres de la Grand-Place.

Gare terminus, elle n'est alors qu'une simple bâtisse en bois à un étage, agrémenté de deux ailes latérales réservées aux différents services. Elle est construite à l'emplacement du cloître de l'ancien couvent des Bogards, dont elle prend le nom, près de l'actuelle Place Rouppe.

S'y adjoindra par la suite une 'avant-station', une remise pour locomotives, un atelier de menuiserie, un atelier de réparation et une remise pour voitures près du boulevard du Midi. Et de là partiront aussi des lignes supplémentaires telles que la ligne 124 vers Charleroi.

La gare de 1869

L'accroissement du trafic ferroviaire conduit à la décision de faire sortir la gare du centre-ville de Bruxelles, sur la commune de Saint-Gilles. Sa démolition offrira l'occasion d'assainir le quartier, fréquemment inondé par la Senne, et de réaliser à l'emplacement des voies désaffectées une avenue majestueuse : la drève du Midi, l'actuelle avenue de Stalingrad.

La nouvelle gare, rebaptisée entretemps 'gare du Midi', restera une gare terminus. Elle est inaugurée le 6 novembre 1869. Gare monumentale, de style néo-classique, elle est l'œuvre de l'architecte Auguste Payen (1801-1877), l'un des premiers architectes engagés par les Chemins de fer de l'Etat belge en 1841.

Elle fait le pendant à la majestueuse gare du Nord, de l'autre côté de la ville et inaugurée 23 ans auparavant par le roi Léopold Ier.

Elle comporte trois bâtiments disposés en 'U' autour d'une halle coiffée d'une verrière surplombant les voies. La façade principale, rythmée par une succession de colonnades corinthiennes et d'arcades est coupée par un portique d'entrée et des pavillons aux angles. Ce portique, véritable arc de triomphe romain, est décoré de motifs végétaux, de bas-reliefs et statues, réalisées par Joseph Ducaju (1823-1891).

Pour couronner le tout, Louis Samain (1834-1901) réalise une œuvre posée au sommet du Portique représentant une femme portant un flambeau, debout sur un char ailé, orné de la tête de Mercure. Elle symbolise l'esprit conquérant des chemins de fer. C'est le triomphe de la technique sur le temps et la distance qui prend le rôle de porte de la ville.

La gare sera le pôle de développement du nouveau quartier et restera en fonction jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, lorsque la jonction Nord-Midi sera achevée.



Carte postale de la deuxième gare du Midi (Réf. Z00329)



Vue intérieure de la deuxième gare du Midi (Réf. Z04606)

La Jonction et la troisième gare

Au début du XX^e siècle, Bruxelles est donc dotée de deux gares terminus : la gare du Midi et la gare du Nord. L'accroissement du trafic ferroviaire et la volonté de relier le nord et le sud du pays font naître l'idée de les joindre par la voie ferrée.

Les travaux de la jonction Nord-Midi débutent en 1911, pour ne s'achever qu'en 1952, le chantier étant interrompu pendant chacune des deux guerres mondiales.

En 1949, l'ancienne gare du Midi est alors rasée, sans se soucier des œuvres d'art qui l'ornaient. La plupart des bâtiments de la troisième gare seront construits entre 1949 et 1954, de style moderniste, en briques jaunes, conçus par les architectes Adrien Blomme (1878-1940) et Yvan Blomme (1906-1961) associés à Fernand Petit (1885-1955).



La troisième gare du Midi (Réf. Z06647C)

L'aspect esthétique de l'architecture semble secondaire par rapport aux facilités de circulation et à l'utilité des bâtiments. La seule fantaisie de la gare : sa tour d'horloge carrée.

Le lien visuel entre les bâtiments est assuré par l'usage d'une brique de parement jaune, lisse, appelée brique de Fauquenberg.

En 1950, dix-sept voies sont relevées et placées sur le toit de la gare, les salles de guichet occupant le rez-de-chaussée.

La plupart des travaux seront achevés pour l'inauguration de la Jonction, le 4 octobre 1952. La gare comprend alors une gare ferroviaire, une gare routière, des bâtiments administratifs, un tri postal, le talus de chemin de fer avec son mur de soutènement, ses viaducs et un portique¹.

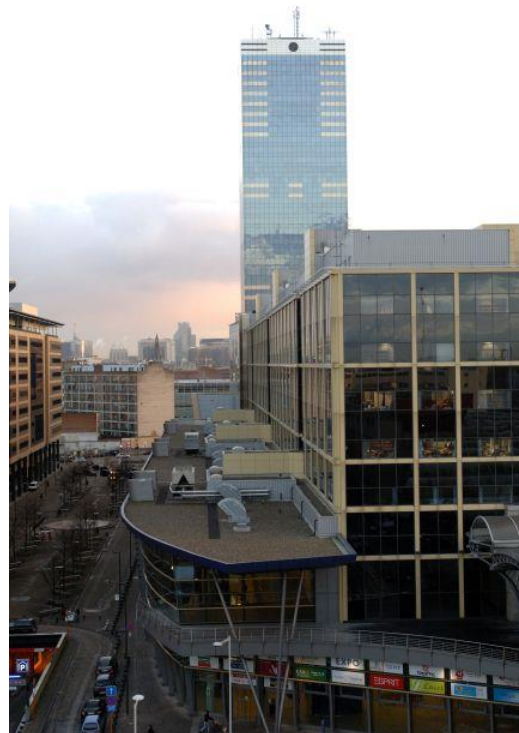
¹ Portique : galerie à rang(s) d'arcades ou de colonnes courant au rez-de-chaussée.

La transformation et l'extension de la gare destinée au TGV

L'arrivée du TGV impose de réaménager une partie de la gare afin de satisfaire aux contraintes de ce réseau international. En 1992, la partie arrière de la gare, située rue de France et celle bâtie à front de la place Victor Horta, est démolie pour faire place à une extension, dessinée par l'architecte Marc De Vreese (Eurostation) et qui sert de gare de terminal au TGV. Actuellement, la gare comporte 22 voies dont deux terminaux destinés aux trains Thalys et Eurostar.

A l'occasion de ces travaux, la tour d'horloge de la gare est supprimée ainsi que le porche d'entrée, le hall d'entrée circulaire, la salle des bagages, le restaurant et la salle des guichets.

Avec l'arrivée de la nouvelle clientèle drainée par ce terminal, la SNCB s'est lancée également dans la modernisation générale de la gare en vue d'améliorer l'accueil des voyageurs. La gare devient alors une véritable galerie marchande, lieu de détente où l'on peut manger, boire ou faire du shopping.



Quatrième gare de Bruxelles-Midi (Réf. L3227-34)

Cette construction s'inscrit également dans un vaste projet de rénovation du quartier du Midi où les enjeux urbanistiques sont énormes.



L'entrée de la quatrième gare de Bruxelles-Midi à la Place Horta (Réf. D2853-19)

Catherine Walravens
Sven De Boeck
Août 2020

Bibliographie succincte

- Articles :** Bruxelles-Midi à l'heure du TGV. Brussel-Zuid in het HST-tijdperk. *Usines & Industries*, 01-11-1994, p. 38-51., K9775
- BLOMME A., BLOMME Y., PETIT F. - Y. La gare du Midi. *Trains* (Fr), 01-04-1951, p.29-30, K18770
- FERON G. De Brusselse stations. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-08-1979, p. 6-13., K36858
- FERON G. Les gares de Bruxelles. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-08-1979, p. 6-13., K2060
- ISOLABELLA A. Travaux d'aménagement et de relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. *Trains* (Fr), 01-04-1951, p. 18-28, K18766
- JACOBS P., CHESSUM R. - Y. Bruxelles Nord - Bruxelles Midi : une liaison d'un demi-siècle. *Rail Passion*, 30-11-2002, p. 34-41., K36287
- La jonction et la transformation des gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. *Revue générale des Chemins de fer*, 01-05-1953, p. 298-306, K18784
- MEYFROID C. Etude : la gare du Midi à Bruxelles (1840-1952). Un enjeu urbanistique et économique. *Patrimoine Industriel. Bulletin trimestriel de l'a.s.b.l. 'Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles'*, n°. 67-68, 01-10-2006, p. 10-18, K348087
- 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
- VERPOEST L. Tussen Noordstation en Zuidstation, tussen bovenstad en benedenstad : de architectuur van een kruispunt. *M & L - Monumenten en Landschappen*, 01-04-1989, p. 4-28., K35352
- WEBER M.R. Réalisation d'une jonction ferroviaire au centre de Bruxelles. Aperçu des aménagements et perspectives d'exploitation. *Bulletin de l'Association du Congrès International des Chemins de Fer*, 01-05-1949, p. 453-512, K18791

- Livres :** *Saint-Gilles. Gare du Midi et bâtiments annexes. Avenue Fonsny 47,48,49.* Région de Bruxelles-Capitale. Inventaire du patrimoine architectural, Bruxelles : MRBC, Monuments & Sites, 2004, 10 p., C443097
- BREES G. *Bruxelles-Midi. L'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle.* Bruxelles : Editions Aden, 2009, 384 p., C344887
- DEMEY, T. *Bruxelles, histoire d'une capitale en chantier.* Bruxelles : CFC éd., 1990, t. I, pp. 185-237, t. II, pp.183-246.
- DEMEY, T. *Les gares bruxelloises, un patrimoine méconnu.,* Bruxelles : Service des Monuments et Sites, 1994, pp. 28, 29, 48-52.

Internet : http://www.irismonument.be/fr.Saint-Gilles.Avenue_Fonsny.47.html

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

Catalogue Bibliothèque : gare de Bruxelles-Midi

Collection musée : gare de Bruxelles-Midi