

Gare de Bruxelles-Nord

Première gare: 1841-1955

Architecte : Jean-François Coppens
Éclectique

Deuxième gare : 1950-

Architectes: Paul en Jacques Saintenoy
(plans)
Architecte : Jean Hendrickx Vanden Bosch
Classicisme moderne

Code télégraphique: FBN

Lignes : 0, 25, 27, 36, 36N, 50, 161/2



Carte postale de la gare de Bruxelles-Nord
(Réf. 11618)

Contexte

La gare de Bruxelles-Nord est l'une des trois principales gares bruxelloises, avec les gares de Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi. Ensemble, elles forment la Jonction Nord-Midi et permettent d'accéder facilement au centre-ville. Avec plus de 60.000 voyageurs à l'embarquement par jour (chiffres 2019), Bruxelles-Nord est l'une des gares les plus fréquentées de Belgique. Elle se situe essentiellement sur le territoire de la commune de Schaerbeek.

Bruxelles-Nord fait partie du Centre de communication Nord (CCN) qui est un nœud de communication qui comprend, outre la gare du Nord, la station de prémétro « Gare du Nord », une gare souterraine pour les bus de la STIB et principalement ceux de De Lijn.

Plus de 30 bus régionaux partent de Bruxelles-Nord, essentiellement vers la périphérie ouest, nord et est de Bruxelles.

La première gare (1841-1955)



Carte postale de la première gare de Bruxelles-Nord (Réf. 10124)

La première gare de Bruxelles-Nord se trouvait sur la place des Nations, actuelle place Charles Rogier, près de la petite ceinture. Elle a repris le trafic voyageurs de la gare de Bruxelles-Allée Verte¹ qui présentait un problème de capacité. Dès le 1er novembre 1841, les trains de voyageurs partent donc de Bruxelles-Nord, tandis que Bruxelles-Allée Verte reste ouverte uniquement pour le transport de marchandises.

L'architecte de la première Gare du Nord était Jean-François Coppens (1800-1873).

Le 27 septembre 1841, le roi Léopold Ier posa la première pierre de l'édifice². Il fallut cependant attendre 1862 pour voir l'achèvement de la gare. La gare a été construite en forme de U avec une verrière en son centre. Sur ses côtés, les façades latérales sont plus larges. L'entrée principale se trouvait sur la place Rogier, mais la salle des guichets était également accessible depuis la rue du Progrès.



Les statues ont été enlevées lors des travaux de démolition de la gare en 1955 (Réf. Z07261)

La façade avant se composait d'une section centrale flanquée de deux ailes. La façade était décorée par plusieurs sculptures signées Eugène Simonis (1810-1882) représentant des grands fleuves tels que l'Escaut et la Meuse. La section centrale était décorée de huit statues. Quatre figures féminines signées Joseph Geefs (1808-1885) évoquant le Commerce, l'Agriculture, l'Industrie et les Arts ont pris place dans des niches de la façade du rez-de-chaussée en 1862. Quatre autres statues (la Fraternité, l'Abondance, la Paix et le Progrès) ont été placées à hauteur du 1er étage en 1861. Ces statues sont l'œuvre de Charles Auguste Fraikin (1817-1893). Enfin, un groupe héraldique de deux lions attribué à Guillaume Geefs (1805-1883) surmontait l'horloge. Lorsque la gare a été démolie, plusieurs de ces statues ont été transférées dans le parc Warande à Diest.

La façade avant se composait d'une section centrale flanquée de deux ailes. La façade était décorée par plusieurs sculptures signées Eugène Simonis (1810-1882) représentant des grands fleuves tels que l'Escaut et la Meuse. La section centrale était décorée de huit statues. Quatre figures féminines signées Joseph Geefs (1808-1885) évoquant le Commerce, l'Agriculture, l'Industrie et les Arts ont pris place dans des niches de la façade du rez-de-chaussée en 1862. Quatre autres statues (la Fraternité, l'Abondance, la Paix et le Progrès) ont été placées à hauteur du 1er étage en 1861. Ces statues sont l'œuvre de Charles Auguste Fraikin (1817-1893). Enfin, un groupe héraldique de deux lions attribué à Guillaume Geefs (1805-1883) surmontait l'horloge.

Lorsque la gare a été démolie, plusieurs de ces statues ont été transférées dans le parc Warande à Diest.

¹ C'est de Bruxelles-Allée Verte qu'est parti en 1835 le premier train d'un chemin de fer public sur le continent européen. Sa destination était Malines.

² Le roi inaugure également la branche de raccordement de la ligne des chemins de fer du Midi avec celles du Nord, de l'Est et de l'Ouest (ligne des Boulevards).



Cabine de signalisation au-dessus des voies à Bruxelles-Nord (Réf. Z03865)

À l'époque, Bruxelles-Nord était une gare de tête de ligne composée de seize voies. Le complexe de voies était à un seul niveau et se trouvait entre la rue d'Aarschot et la rue du Progrès, de la place Rogier au pont de l'avenue de la Reine (désormais un tunnel routier). Une vue particulière pour les voyageurs à l'arrivée ou au départ de Bruxelles-Nord était celle de la cabine de signalisation dans un bâtiment en surplomb des voies.

La Jonction Nord-Midi

La gare du Nord était le terminus de nombreuses lignes ferroviaires locales. Et les quelques trains directs (p. ex. Amsterdam - Paris) ne s'arrêtaient pas à Bruxelles-Nord. Les voyageurs devant se rendre de la gare du Nord à celle du Midi pouvaient emprunter les nombreux trams qui circulaient alors entre les deux gares. Dès 1871, les voyageurs pouvaient également rejoindre directement la gare du Midi via la ligne de ceinture Ouest. Les deux gares ont été connectées grâce à l'aménagement de la Jonction Nord-Midi entre 1910 et 1952.

Lors des travaux de la Jonction, les voies ont été rehaussées à Bruxelles-Nord et plusieurs couloirs sous voies ont été créés. Le viaduc de la ligne ferroviaire 161/1, Jette - Bruxelles-Schuman, qui passait au-dessus des voies principales des lignes 25, 27 et 36, a été remplacé par un couloir sous voies. Des vestiges de ce viaduc sont encore visibles dans les jardins associatifs le long de la voie. Les voies venant de Schuman (ligne 161/2), qui se rejoignaient auparavant côté est, ressortent désormais par un tunnel au milieu des autres voies principales. La jonction à niveau vers Bruxelles-Allée Verte est supprimée.

La deuxième gare (1950-)

Dès le 29 août 1950, les guichets de l'ancienne gare du Nord sont transférés dans le nouveau bâtiment en construction. Le 30 octobre 1951 a lieu l'inauguration du premier musée des chemins de fer dans l'ancienne gare du Nord³.

Le projet de la nouvelle gare avait été signé par les architectes Paul (1862-1952) et Jacques (1895-1947) Saintenoy, mais en raison de leur décès prématuré, le bâtiment a été achevé par l'architecte Jean Hendrickx Vanden Bosch (1890-1961).

Le bâtiment d'accueil, autrefois construit en fer à cheval autour d'un petit groupe de voies, a été déplacé quelques centaines de mètres plus vers l'ouest de l'emplacement de l'ancienne gare et se situe maintenant rue du Progrès. La gare s'est rapprochée de Schaerbeek pour permettre la réalisation de la courbe vers le tunnel de la Jonction Nord-Midi sous la ville.

La deuxième gare du Nord compte trois étages. Le bâtiment fait 210 mètres de long sur 22 mètres de large. La configuration initiale des lieux permet d'abriter un buffet-restaurant, un musée ferroviaire⁴, la résidence du chef de gare et un salon royal. Les murs des ailes principales et latérales sont en pierre blanche. La galerie couverte revient sous la tour et longe les murs porteurs des voies.



Carte postale de la deuxième gare de Bruxelles-Nord, peu après son ouverture en 1952 (Réf. 11616)



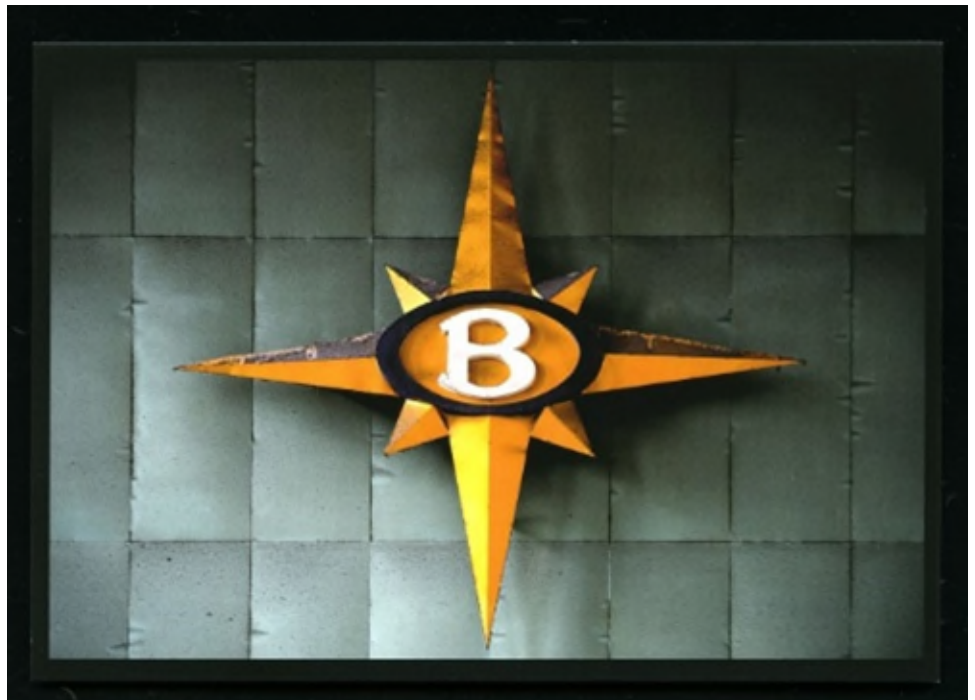
Le grand hall de la gare de Bruxelles-Nord (Réf. K00190)

³ Le même jour a lieu également une première traversée de la Jonction Nord-Midi avec la Presse.

⁴ Le musée sera inauguré dans la nouvelle gare du Nord le 11/07/1958.

L'esplanade donne accès à la monumentale salle des guichets, un vaste hall doté de hauts lambris. Le sol est revêtu de carreaux de céramique rouges, bleu clair et jaunes assemblés en motifs géométriques. Sur la gauche, un escalier en U menait au musée ferroviaire⁵.

Une rose des vents comprenant le logo B est apposée sur le côté droit. À l'origine, le rez-de-chaussée abritait le service des colis.



Le premier étage, situé initialement à hauteur de

La rose des vents, ou 'étoile des vents', qui orne le hall de Bruxelles-Nord depuis 1952 (Réf. 11728)

l'esplanade d'accès, permet désormais d'accéder au CCN (Centre de Communication Nord). Et enfin, il y a le niveau des voies et des quais. La gare compte sept quais de 305 mètres de long. Trois couloirs parallèles, habillés de céramique jaune, passent sous les voies.

La tour de 51 mètres, qui domine le bâtiment de gare, est visible de très loin.

L'ancienne gare de la place Rogier est démolie en 1955. Une gare de bus prend sa place et plus tard le centre commercial Rogier avec le théâtre national. Les deux sont ensuite démolis et font place à de nouveaux bâtiments.

Pour ce qui est du plan des voies, les douze voies de quai de l'actuelle gare de Bruxelles-Nord se rejoignent en partie vers le sud pour former le faisceau de six voies de la Jonction Nord-Midi.

Transformations

Des travaux de rénovation entamés en mai 2010 sont réalisés de manière méthodique.

Les travaux commencent par l'aménagement d'un Travel Center sur le côté gauche de l'ancienne salle des guichets (lorsque l'on se dirige vers les quais). De nouvelles toilettes et consignes à bagages sont également installées. Un escalator est mis en place au quai n° 1, accessible jusqu'alors uniquement par des escaliers

⁵ Musée qui sera définitivement fermé en 2006.



Couloir rénové avec accès au nouveau Travel Center en 2013 (Réf. D3902-20)

sont rendues plus attrayantes grâce à des escalators. Les accès coté centre connaissent une rénovation complète.

Enfin, le hall de gare et les trois couloirs sous voies sont remis à neuf. Le hall et le couloir central sont parés de nouveaux revêtements muraux. Le revêtement de sol est également remplacé, mais présente toujours les anciens motifs. Les magasins du couloir sous voies central sont rénovés. La gamme de magasins est également élargie.

En vue d'améliorer la correspondance avec les autres modes de transport, un ascenseur, des escalators et des escaliers sont aménagés entre le hall de gare et le niveau -1, où se trouve la gare de bus de De Lijn.

Tous ces travaux de rénovation s'achèvent en 2019.

Paul Jacops

07 octobre 2022

Lors de la phase suivante, un couloir direct est créé entre la salle des guichets et le couloir sous voies côté Schaerbeek. Plus tard, il est fait de même pour le couloir sous voies côté centre. Le hall de gare, qui constitue le cœur de la gare, devient ainsi plus facile d'accès.

L'accessibilité des quais est améliorée par la mise en place d'ascenseurs dans le couloir sous voies côté centre-ville et l'installation d'escalators dans le couloir sous-voies côté Schaerbeek. Les deux entrées rue d'Aarschot

Bibliographie succincte

Articles : La jonction et la transformation des gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. - ill. *Revue générale des Chemins de fer*, 01-05-1953, p. 298-306, K18784

ISOLABELLA A. Travaux d'aménagement et de relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. ill. *Trains (Fr)*, 01-04-1951, nr. 1 , p. 18-28, K18766

ISOLABELLA A. Inrichting en ophoging van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid. ill. *Treinen*, 01-04-1951, nr. 8, p. 15-26, K18765

Livres : Station Brussel-Noord compleet gerenoveerd. Een nieuw gezicht voor Brussel-Noord, 17-05-2010, Infrabel- -B-Holding, P3916287

Bruxelles-Nord : la rénovation complète de la gare débute ! Un nouveau visage pour Bruxelles-Nord, 17-05-2010, Infrabel- B-Holding, P391667

DE BOT H. *Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914.*- Turnhout: Brepols, 2002, 240 p., ill., A24859

DE BOT H. *Architecture des gares en Belgique Tome 1. 1835-1914.*- Turnhout: Brepols, 2002, 240 p., ill., A24858

DIEU B., VANDERHAEGEN J-L., JACOBS P. *De Noord-zuidverbinding. 1952-2002.* Brussel : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2002. 124 p., ill.,C5248

DIEU B., VANDERHAEGEN J-L., JACOBS P. *La jonction Nord-Midi. 1952-2002.* Bruxelles : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2002. 124 p., ill.,C5249

LEMAIRE C. - *La transformation des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi en relation avec les travaux de la jonction Nord-Midi* (extrait de la Revue Universelle des Mines). Liège : H. Vaillant-Carmanne, 1940. - 12 p., ill., C1821

LEBBE F. *La jonction Nord-Midi. Les gares du Nord et du Midi.* Au fil du rail. Tome XVII Bruxelles : Editorial-Office, 1947. - 32 p., Z701632

Internet : <https://monument.heritage.brussels/nl/Schaarbeek/Vooruitgangstraat/80/24192>

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

Catalogue Bibliothèque : gare de Bruxelles-Nord

Collection musée : gare de Bruxelles-Nord