



Avenue Fonsny 49, 48, 47, Gare du Midi, porche d'accès à la gare et bâtiments administratifs (photo 2004).

SAINT-GILLES

Gare du Midi et bâtiments annexes

Avenue Fonsny 47, 48, 49

Région de Bruxelles-Capitale
**INVENTAIRE DU PATRIMOINE
 ARCHITECTURAL**

La gare du Midi, la plus grande de la capitale, prend place entre l'av. Fonsny et la place Victor Horta. Avec ses bâtiments annexes, elle s'étend av. Fonsny sur plus de 600 m et comporte de ce côté un hall de sortie, des bâtiments administratifs et de la Poste, un mur de soutènement des voies, dont une partie avec portique, et deux tunnels pour voitures et piétons (voir r. des Vétérinaires). Elle remplace une 1^{re} gare plus exiguë bâtie dans les années 1860.

La plupart des bâtiments actuels, de style moderniste, sont édifiés entre 1939 et 1954 d'après les plans des arch. Adrien et Yvan Blomme et Fernand Petit. La partie arrière, bâtie à front de la place Victor Horta, dessinée en 1992 par l'arch. Marc De Vreese, sert de gare de terminal au TGV de la ligne Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam. Elle occupe l'emplacement d'une partie de la gare de 1939-1954.

AUGUSTE PAYEN - 1864-1869
 ADRIEN BLOMME - 1939-1959
 YVAN BLOMME - 1939-1959
 FERNAND PETIT - 1939-1959
 MARC DE VREESE - 1992-1994
 MODERNISME
 GARE
 IMMEUBLE DE BUREAUX
 POSTE

Historique.

La 1^{re} gare du Midi (1864-1869), aujourd'hui démolie, était un édifice d'inspiration néoclassique dessiné par l'arch. Auguste Payen.

Sa façade principale se situait à front de la r. de Prusse (l'actuelle r. de l'Argonne). La gare faisait face à la vaste place de la Constitution, délimitée à l'époque par la r. de Prusse, le boulevard Jamar et l'av. de la Porte de Hal (voir pl. de la Constitution).



PAGE 2/10 Sa façade était organisée selon une stricte symétrie de part et d'autre d'un porche d'entrée monumental évoquant un arc de triomphe, scandé de quatre colonnes corinthiennes ; ses trois côtés présentaient des bas-reliefs allégoriques de l'industrie réalisés par le sculpteur Joseph Du Caju. L'arc était surmonté de quatre figures féminines debout, avec attributs de la poste (une lettre), du télégraphe (un appareil enregistreur), du chemin de fer (une locomotive), des voies maritimes (un aviron).

Le groupe de couronnement, exécuté en 1880 par le sculpteur Louis Samain, évoquait le progrès des chemins de fer par la figure d'une femme brandissant un flambeau, debout sur un char ailé orné de la tête de Mercure. De part et d'autre de ce portique s'alignaient deux corps horizontaux d'un niveau, percés de vastes baies à arc en plein cintre, qui menaient aux halles couvertes abritant les quais, signalées en façade par des pignons à fronton.

La 2e gare du Midi est érigée en raison de la construction d'une jonction ferroviaire directe à travers le centre ville, entre les gares du Nord et du Midi.

Les travaux de cette jonction débutent en 1911. Ils sont interrompus en 1914 puis reprennent en 1936 pour être enfin finalisés en 1952.

La jonction et ses conséquences, l'accroissement du trafic, la multiplication des voies et leur exhaussement de 6 m, imposeront une reconstruction de la gare du Midi. Le projet des arch. Adrien et Yvan Blomme et Fernand Petit est sélectionné en 1936 à l'issue d'un concours organisé par une société créée en 1935, l'« Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi ».

Passant de six à dix-huit voies, la nouvelle gare est de plus grande envergure que la gare du Nord, qui n'en compte que douze. Elle comprend une série d'édifices de style moderniste édifiés entre 1939 et 1959 : 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 portique.

L'implantation de la nouvelle gare est reculée par rapport à l'ancienne. Cette dernière et la partie centrale de la place de la Constitution disparaissent au profit du talus des voies et du viaduc de la jonction.

L'extension de la gare destinée au TGV (1992-2003). En 1992, la partie de la gare qui se situait vers la r. de France est démolie pour faire place à une extension servant au TGV. Le porche d'entrée et sa tour-horloge, le hall d'entrée circulaire, la salle des bagages, le restaurant et la salle des guichets disparaissent. Cette construction s'inscrit dans un vaste projet de rénovation du quartier, lié au PPAS



PAGE 3/10 « Quartier de la r. de France » (voir r. de France). La construction de six quais et de deux terminaux, *Thalys* et *Eurostar* est finalisée en octobre 1994, date de l'arrivée en gare du premier train en provenance de Londres.

Le viaduc du Midi (1912-1945). Enjambant le boulevard de la petite ceinture, pont métallique pour le passage des voies de la jonction. Construit avant la 1^{re} guerre mondiale pour une charge de 24 tonnes, il est achevé et renforcé en 1945 pour une charge de 180 tonnes. Il est constitué de trois arches, sur huit piliers intermédiaires fixés sur des rotules. Les culées sont revêtues de pierre bleue. Construction préfabriquée en fer plat, réalisée et assemblée par rivets frappés à chaud aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Importé des USA, ce système d'ingénierie est appelé *Cantilever*. Il permet une variabilité de la transmission des efforts en fonction du déplacement du train. Deux passerelles en encorbellement pour piétons longent le pont. Elles reposent sur des aisseliers ornés de palmettes.

Les bâtiments des arch. Blomme et Petit conservent une remarquable unité. L'agencement de ces divers bâtiments de style moderniste sous toit plat, joue sur la puissance des masses et des volumes. Le lien visuel entre les bâtiments est assuré par l'usage d'une brique de parement jaune, lisse, d'un format unique (24 x 4 x 9 cm) appelée brique de Fauquenbergh, maçonnerie avec de larges joints de 2 cm. La pierre bleue est utilisée pour les soubassements et les cordons, le béton pour les structures des baies et des auvents.

La gare routière. Sur le flanc nord-est de la gare, une gare routière dénommée r. Couverte prend place sous les voies.

Entre le viaduc et la r. Couverte, à front de l'av. Fonsny, le terre-plein portant les voies abrite des espaces commerciaux act. désaffectés, dont un anc. bureau de poste. La façade présente un r.d.ch. en pierre bleue, surmonté d'un haut pan de mur en briques jaunes et scandé par les socles en éperon soutenant les pylônes électriques des voies. Devantures commerciales à châssis métalliques. Entrée du bureau de poste en saillie, signalée par huit piliers.

La gare ferroviaire. Les parties de la gare vers la r. de France ont cédé place, dans les années 1990, à une extension destinée à accueillir les TGV. On y trouvait autrefois un porche d'entrée surmonté d'une tour-horloge servant de repère visuel tout en faisant office de cheminée de prise d'air pour la ventilation des locaux souterrains. L'intérieur abritait plusieurs salles. Celle des guichets était éclairée par une remarquable coupole en briques de verre. Son plafond recouvert de lattes de bois était porté par douze piliers. La salle de restaurant, inaugurée en 1952, comprenait une partie basse



PAGE 4/10 (café-brasserie) et une partie haute (restaurant). Elle était rythmée de colonnes recouvertes de marbre gris. Le sol était recouvert de parquet en bois du Congo. Des céramiques décoraient les murs, dont 28 motifs en porcelaine émaillée représentant les armes et le folklore de diverses communes de Belgique (céramiste M. Severin).

Porche d'accès de la gare. Face à la r. d'Angleterre et formant l'angle entre la r. Couverte et l'av. Fonsny, vaste porche d'accès de la gare, soutenu par des colonnes polygonales, jouant sur trois registres. Vaste auvent en béton ajouré de briques de verre. Registre médian percé de trois longues baies à croisillons de béton, garnies de briques de verre. Dernier registre aveugle.

Intérieur de la gare. La conception de la gare était conditionnée par la nécessité de placer tous les services sous les voies surélevées, avec pour conséquences la faible hauteur des espaces, le peu d'éclairage naturel et la mise en œuvre de matériaux résistant aux vibrations, à l'usure et assurant une bonne isolation phonique. Les deux entrées principales, place Victor Horta et av. Fonsny, donnent accès à un large couloir de distribution transversal de 190 m de long, qui mène aux quais par le biais d'escaliers et d'escalators. Ce couloir est scandé par la structure métallique apparente qui soutient les voies. Les quais sont équipés d'abris en béton et métal. La modernisation de 1992 a eu des conséquences sur l'espace intérieur. Les escalators ont été renouvelés, un nouveau centre pour voyageurs (34 guichets) et une nouvelle salle des bagages ont été aménagés. Dans ces locaux, le béton poli, l'acier inoxydable, le verre et le granito remplacent les anciens matériaux. Une zone commerciale de 10.000 m² s'étend le long de la r. Couverte. Il est prévu que les quais seront bientôt rénovés et pourvus de nouveaux abris en métal.

Trois bâtiments administratifs et de tri postal sont implantés à front de l'av. Fonsny, sur un terrain étroit (14 m) situé entre les voies de chemin de fer et l'av. Fonsny. Ces immeubles sont inaugurés pour l'Exposition Universelle de 1958. La cohérence des façades est assurée par des r.d.ch. de hauteur égale ainsi que par le traitement en avancée de certaines travées. Les baies sont munies de châssis en aluminium, avec partie basse fixe et imposte basculante, et d'un pare-soleil.

Au n° 47, long bâtiment administratif situé devant la gare, organisé symétriquement en trois corps, celui dans l'axe est haut de sept niveaux, ceux des extrémités en comptent six. Baies et allèges inscrites dans un réseau quadrillé en béton. Allèges à jeu de briques saillantes. Dans le corps axial, les travées latérales sont percées sur toute la hauteur des étages d'une baie à ébrasement biseauté, fermée d'un pan de mur bombé en briques de verre. R.d.ch. à porche dans-œuvre scandé de colonnes. Corps de dr. doté d'un



PAGE 5/10 imposant dispositif d'entrée en pierre bleue ; porte métallique, ajourée de motifs étoilés, surmontée d'une baie à double meneau. **Intérieur** ayant conservé son décor d'origine. Ascenseur de type Paternoster (ascenseur ouvert sur la face antérieure, constitué d'une succession de cabines circulant en continu). Escalier hélicoïdal. Sol en marbre travertin et mosaïque, rampe d'escalier en béton et aluminium.

Au n° 48, vaste bâtiment centralisant les services automatisés de tri postal de l'agglomération bruxelloise. Il est conçu sur une parcelle de 114 m de long sur seulement 14 m de profondeur, d'où la nécessité d'inscrire une partie du bâtiment en surplomb au-dessus des voies ferrées, portant ainsi sa profondeur à 29 m. Le bâtiment compte sept niveaux. Façade symétrique, avec partie centrale plus large, en ressaut et formée aux étages par un vaste mur-rideau. De part et d'autre de ce mur-rideau, pans de mur aveugles, agrémentés de reliefs allégoriques en pierre bleue : à g., *le tri postal* signé « Gustave Jacobs / 1957 », à dr., *le travail du facteur ambulant* signé « Rolf Ledel / 1957 ». Cette partie centrale est percée au r.d.ch. de neuf entrées carrossables à volet métallique, entre piliers inclinés, en béton imitant la pierre bleue. De part et d'autre de la partie centrale, corps latéraux percés de petites baies carrées, à encadrement saillant. Corniche largement débordante, surmontée d'un garde-corps en aluminium. Sur le toit, plate-forme pour hélicoptères. **Intérieur** act. inoccupé. Au r.d.ch. du corps latéral dr. : bureau de poste avec salle des guichets, sol pavé de marbre gris et noir, comptoirs et lambris en marbre. Étages abritant de vastes salles de tri, le dern. niveau les services (cuisine, mess, salles de repos, bibliothèque). Conditionnement d'air (châssis dormants, double vitrage d'origine).

Au n° 49, vaste bâtiment de sept niveaux, le dernier traité en attique. Dans l'axe, dispositif d'entrée colossal, sur deux niveaux et sept travées, sous auvent reposant sur des pilastres disposés de biais : entrée axiale dont le retrait est marqué par deux pans arrondis en briques de verre. Travées latérales percées sur la hauteur des étages d'une baie oblongue garnie de briques de verre. Les cinq 1ers étages sont pris dans un encadrement saillant en béton, dans lequel les baies et les allèges s'inscrivent. Jeu de briques saillantes sur les allèges. Au dernier niveau, étroites baies rect.

Intérieur act. désaffecté. Dans l'axe, entrée donnant sur un escalier, simple au départ et se divisant ensuite en deux volées menant au vaste restaurant au 1er étage. Décor en carreaux de céramique vert clair et noir.

Mur de soutènement. Entre le n° 49 et la r. des Vétérinaires, long mur de soutènement à parement assorti à celui de la gare. Au-delà de la r. des Vétérinaires, et ce jusqu'à la hauteur de la r. de l'Imprimerie, le mur de soutènement est plus haut et se double d'un



PAGE 6/10 long portique à colonnes en béton, surmonté d'un garde-corps métallique.

Archives

Collection cartes postales Dexia Banque.

CHDStG. Ouvrages

DEMEY, T., *Bruxelles, histoire d'une capitale en chantier*, CFC éd., Bruxelles, 1990, t. I, pp. 185-237, t. II, pp.183-246.

DEMEY, T., *Les gares bruxelloises, un patrimoine méconnu*, Service des Monuments et Sites, Bruxelles, 1994, pp. 28, 29, 48-52.

DUBREUCQ, J., *Bruxelles 1000, une histoire capitale : 8 sections anciennes de Bruxelles en 9 volumes*, Bruxelles, 1996-2000, pp.75-79.

MEIRSSCHAUT, P., *Les sculptures de plein air à Bruxelles, guide explicatif*, éd. E. Bruylant, Bruxelles, 1900, pp. 151-152.

Patrimoine immobilier industriel et social bruxellois, La Fonderie asbl, Bruxelles, 1992, fiche 86.

Périodiques

WEBER, R., « Réalisation d'une jonction ferroviaire au centre de Bruxelles », *Bulletin de l'Association du Congrès International des Chemins de fer*, 5, 1949, pp. 453-512.

« La jonction et la transformation des gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord », *Revue générale des Chemins de fer*, mai 1953, pp. 298-306.

BLOMME, Y., PETIT, J., « Les trois gares de Bruxelles », *Rythme*, 14, 1953, pp. 5-15.

NOVGORODSKY, L., « Le centre de Tri postal mécanisé et la gare routière pour autobus de Bruxelles-Midi. Arch. Y. Blomme et J. Petit », *La Technique des Travaux*, 3-4, 1959, pp. 80- 96.

ISOLABELLA, A., « Travaux d'aménagement et de relèvement des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi », *Trains*, 1, 1951, pp. 19-28.

BLOMME, A., BLOMME, Y., Petit, F., « La Gare du Midi », *Trains*, 1, 1951, pp. 29-30.

« Les grands portiques de Bruxelles-Midi », *Trains*, 11-12, 1952, pp. 43-44.

« Les motifs décoratifs en mosaïques de la salle du restaurant de la nouvelle gare de Bruxelles-Midi », *Trains*, 11-12, 1952, pp. 76-77.

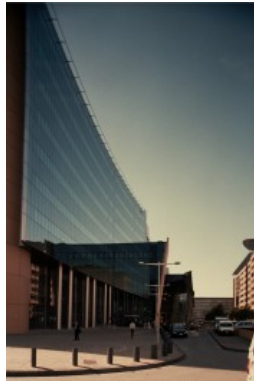
BLOMME, Y., « L'aspect architectural du nouveau buffet de la gare de Bruxelles-Midi », *Trains*, 11-12, 1952, pp. 79-80.

Recherches et rédaction : 1997-2004.





Rue de France, Gare du Midi, porche d'entrée de la gare et tour-horloge, démolis (archives DMS, s.d.).



Place Victor Horta, Gare du Midi, extension TGV (photo 2004).



Viaduc du Midi (photo 2004).



Viaduc du Midi (photo 2004).



Viaduc du midi, console (photo 2004).



Rue Couverte (photo 2004).



Avenue Fonsny, anc. bureau de poste, entre la rue Couverte et le viaduc du Midi (photo 2004).



Avenue Fonsny, Gare du Midi, porche d'accès à la gare (photo 2004).



Avenue Fonsny, Gare du Midi, porche d'accès à la gare, détail du plafond (photo 2004).





Avenue Fonsny, Gare du Midi, couloir d'accès aux quais, pilier métallique (photo 2004).



Avenue Fonsny, Gare du Midi, quai (photo 2004).



Avenue Fonsny 47, bâtiment administratif (photo 2004).



Avenue Fonsny 47, bâtiment administratif, porte en fer forgé (photo 2004).



Avenue Fonsny 47, bâtiment administratif, détail d'un pan de mur bombé en briques de verre (photo 2004).



Avenue Fonsny 47, bâtiment administratif, hall d'entrée (photo 2004).



Avenue Fonsny 47, bâtiment administratif, ascenseur de type Paternoster (photo 2004).



Avenue Fonsny 47, bâtiment administratif, escalier hélicoïdal (photo 2004).



Avenue Fonsny 47, bâtiment administratif, escalier hélicoïdal (photo 2004).





Avenue Fonsny 48, tri postal (photo 2004).



Avenue Fonsny 48, tri postal, bas-relief "le tri postal" par Gustave Jacobs (photo 2004).



Avenue Fonsny 48, tri postal, bas-relief "le travail du facteur" par Rolf Ledel (photo 2004).



Avenue Fonsny 49, bâtiment administratif (photo 2004).



Avenue Fonsny 49, bâtiment administratif, dispositif d'entrée (photo 2004).



Avenue Fonsny 49, bâtiment administratif, détail du dispositif d'entrée (photo 2004).



Avenue Fonsny 49, bâtiment administratif, détail des étages (photo 2004).



Avenue Fonsny 49, bâtiment administratif, détail des étages (photo 2004).



Avenue Fonsny 49, bâtiment administratif, hall d'entrée (photo 2004).





Avenue Fonsny 49, bâtiment administratif, cage d'escalier (photo 2004).



Avenue Fonsny, vue de la 1re Gare du Midi, arch. Auguste Payen (Collection de Dexia Banque, s.d.).



Avenue Fonsny, vue aérienne de la Gare du Midi, dessin des arch. Blomme (IRPA: 60543B).

