

Les Grands Travaux de la Jonction Nord-Midi



Le remblaiement des voies de la gare du Midi.

PAR CH. LEMAIRE, DIRECTEUR DU SERVICE DE LA VOIE A LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

La modernisation systématique du réseau ferré, à laquelle nos concitoyens assistent depuis quelques années, se poursuit par le relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, en relation avec les travaux de la Jonction. Ces travaux relèvent entièrement de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Leur exécution comporte les habituelles difficultés inhérentes au plus grand nombre des travaux de voies ferrées, les exigences du trafic devant être respectées durant tout le cours de l'aménagement des gares: relèvement des voies et reconstruction complète des bâtisses.

Nous avons demandé à M. Lemaire, directeur du Service de la voie, à la S. N. C. F. B., d'exposer, pour nos lecteurs, le programme de ces travaux, qui, pour le surplus, constituent l'amorce de l'électrification de l'étoile de Bruxelles.

Les travaux de la Jonction Nord-Midi comportent trois parties essentielles:

- 1) le relèvement et l'aménagement de la gare du Nord, depuis la sortie de la gare de Schaerbeek (pont Teichmann) jusqu'à la place Rogier;
- 2) l'établissement de la Jonction, proprement dite, entre la rue de Brabant, à Saint-Josse, et la rue d'Argonne, à Saint-Gilles;
- 3) le relèvement et l'aménagement de la gare de Bruxelles-Midi, depuis la rue d'Argonne jusqu'à la gare de Forest-Midi.

A titre subsidiaire, ces travaux entraînent aussi la suppression de la gare de l'Allée-Verte et certaines transformations aux gares de Schaerbeek, Quartier-Léopold et de l'agglomération bruxelloise.

L'établissement de la Jonction proprement dite est confié à l'Office National; tous les autres travaux des gares du Nord et du Midi, etc., sont réalisés par la Société Nationale.

La construction de la Jonction, à flanc de coteau de la vallée de la Senne, entraîne le relèvement complet de toutes les installations de ces deux gares et leur transformation en gares de passage.

Dans la situation actuelle, les gares du Nord et du Midi sont en impasse.

La gare du Nord comprend 16 voies à quai, dont l'accès est assuré par 10 voies principales.

La gare du Midi comprend 20 voies à quai, dont l'accès est assuré par 8 voies principales.

Telle est la situation actuelle.

Quelle sera la situation future?

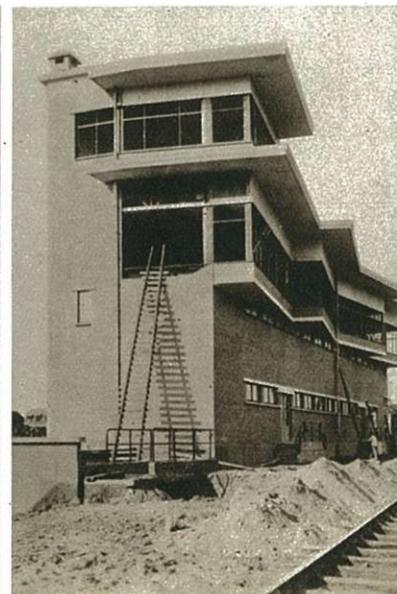
La nouvelle gare du Nord sera reculée le long de la rue du Progrès; elle comportera 12 voies en passage et aura les dispositions classiques des gares de Schaerbeek et de Gand-Saint-Pierre, par exemple, avec tous les aménagements désirables dans une gare moderne.

La gare du Midi nouvelle sera reculée également dans la direction de Forest.

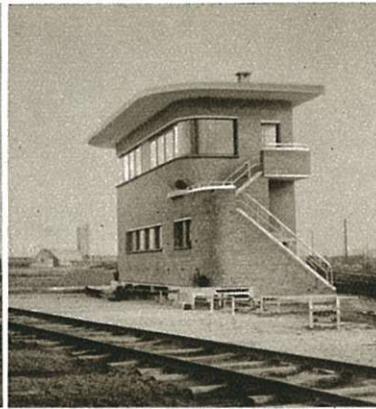
Ces installations seront plus vastes et plus complètes que celles du Nord et comporteront 22 voies à quai, dont 18 en passage.

De la limite extrême des travaux, vers le Nord, depuis le pont Teichmann jusqu'à la limite extrême vers le Sud, gare de Forest-Midi, il y a une distance totale d'environ 10 km., dont le tiers central environ constitue la Jonction proprement dite, avec son tunnel d'environ 2 km. et une partie aérienne de 1.200 m.

Les travaux confiés à la Société Nationale ne comprennent pas simplement la construction — à un autre emplacement et à un autre niveau — de deux nouvelles gares.



Gare de Bruxelles-Midi. La cabine n° 11. A gauche: aspect vers la rue; à droite: aspect vers les voies.



Station de Forest-Midi.
A gauche : la cabine
n° III et le bâtiment des
usages divers. A droite :
la cabine n° VI en ser-
vice.



A gauche : Station de
Forest-Midi. La cabine
n° IV et les bureaux de
la remise aux locomo-
tives.

Station de Forest-Midi.
La cabine n° V, en ser-
vice. Dans le fond, en
contre-bas, les remblais
des voies dites « de
Calais »; plus haut, la
ligne de Bruxelles-Midi
à Gand-Saint-Pierre.

Le problème à résoudre est tout autre et bien plus complexe: En effet, il faut démolir, pour reconstruire ensuite, environ 100 km. de voie, 5 à 600 aiguillages et croisements, des centaines de signaux, plusieurs centaines de kilomètres de câbles et de canalisations de toutes espèces; il faut, d'autre part, construire de nouveaux ouvrages, tunnels, murs et viaducs de différentes portées, établir des kilomètres de quais et des milliers de mètres carrés de bâtiments nouveaux, planter des poteaux caténaires, faire un total de deux millions de mètres cubes de remblais et réaliser tous les accessoires nécessaires à des installations modernes.

Cette énumération incomplète vous donne une idée de l'importance exceptionnelle des travaux du programme à réaliser, tout en maintenant, en tout temps, 90 % du trafic normal de ces gares et une sécurité 100 % pour les voyageurs.

Les travaux ont commencé fin 1936; ils sont en pleine voie d'exécution.

Nous espérons les terminer en un délai minimum, en 1942-1943. Leur coût total est de l'ordre de 450 millions.

L'estimation primitive était de 300 millions.

Une majoration de 50 % n'a rien d'excessif, en matière de grands travaux. Exemple: on atteindra 200 % pour le Canal Albert.

L'ensemble des travaux de la Jonction Nord-Midi atteindra le milliard (1).

Voici, en quelques mots, la situation des travaux, compte tenu des données ou du planing imposé: la méthode adoptée est celle du relèvement et de la reconstruction des installations des deux gares, par tranches longitudinales de la largeur de 4 ou 5 voies, soit une réduction de 25 % des moyens d'action des gares.

A l'heure actuelle, un premier relèvement de 4 voies est réalisé à Bruxelles-Nord; il commence au pont de l'avenue de la Reine et s'étend dans la direction de Laeken et dans la direction de Schaerbeek.

Les installations de virage des locomotives, d'alimentation d'eau, de fosses à cendrées et un faisceau de 10 voies de garage de voitures se trouvent déjà au niveau relevé.

Différents viaducs sont entamés: celui de la rue des Palais, de la rue du Pavillon, le viaduc transversal pour la voie ferrée de Laeken vers Bruxelles-Quartier-Léopold et un tube en courbe pour permettre le passage sous le remblai général, de la liaison Bruxelles-Quartier-Léopold vers la gare du Nord.

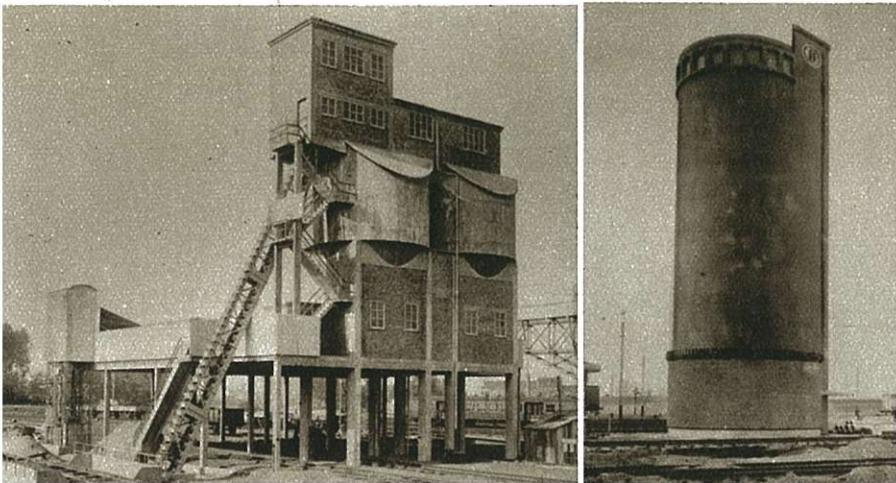
Au Midi, toutes les installations nouvelles pour le garage des rames des voies de Forest-Midi et la construction d'une vaste remise pour 150 locomotives sont terminées, avec tous les bâtiments et cabines de signalisation que cela comporte.

(1) En déduisant diverses recettes et la valeur du domaine immobilier de l'Office National de la Jonction, la dépense totale nette serait de 750 millions environ.



Station de Forest-Midi. Un bâtiment pour usages divers.

Station de Forest-Midi. A gauche : estacade de chargement de combustibles et ci-contre le château-d'eau.



Station de Forest-Midi. A gauche : vue extérieure de la nouvelle remise aux locomotives, les baies d'accès et, à droite, une vue intérieure de la remise.

D'importants remblais, du côté de la rue de France, sont également exécutés. La Senne a été détournée.

Un premier tronçon d'un viaduc de la rue Théodore Verhaeghen est construit sur le remblai à réaliser; la cabine de tête des signaux est finie.

Du côté de la rue de France, nous terminons les fondations d'une première partie de la plate-forme métallique surélevée des voies futures. Cette partie doit recevoir tous les services de marchandises, colis postaux, etc., concentrés à la nouvelle gare du Midi.

Au début de l'an prochain, nous attaquerons la construction du nouveau bâtiment des recettes des deux nouvelles gares. Tous ces travaux sont exécutés par les services de la Société Nationale, de commun accord avec l'Office National de la Jonction.

Nos divers chantiers sont en pleine activité depuis 1937.

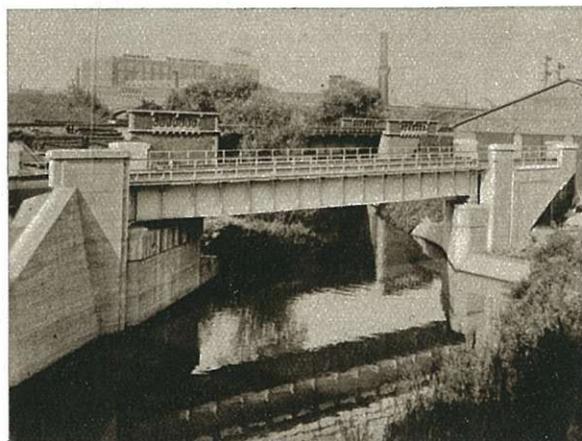
Les travaux avancent normalement. Indépendamment de l'aspect ferroviaire de la Jonction Nord-Midi, ces travaux permettent l'utilisation de plusieurs centaines d'ouvriers utilisés dans les usines, dans les ateliers et sur les chantiers.

Ces travaux permettront la réalisation de l'urbanisation de vieux quartiers de Bruxelles.

Enfin, ils constituent l'amorce de l'électrification de la petite Etoile de Bruxelles.



Gare de Bruxelles-Nord. La cabine n° III, en voie de déplacement, sur son chemin de roulement.



Gare de Bruxelles-Midi. Pont sur la Senne, pour une voie de circulation de locomotives.