



Bruxelles-Midi.

(Cliché Franchimont.)

La Jonction Nord-Midi

SON BUT - SON HISTOIRE

par **M. CASTIAU**

Secrétaire général honoraire du Ministère des Communications,
Administrateur délégué de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi.

Si l'on examine la carte du nœud ferroviaire de Bruxelles (voir carte p. 2), on est frappé du manque de liaison entre les réseaux nord et sud du pays. En effet, les lignes venant d'Anvers, de la Hollande, de Liège, d'Allemagne, de Namur et de Luxembourg aboutissent à Bruxelles-Nord. Au contraire, celles venant de Charleroi, de Mons, du littoral et de la France ont leur terminus à Bruxelles-Midi.

Entre ces deux réseaux, il n'existe actuellement que deux liaisons, à double voie, qui, en contournant l'agglomération bruxelloise à l'est et à l'ouest, ne permettent d'assurer une interconnexion ferroviaire qu'au point de vue trafic « marchandise ».

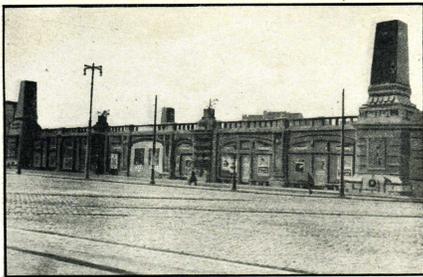
L'objet principal de la jonction est donc la soudure des réseaux nord et sud du pays par une liaison ferroviaire directe, rapide, qui, grâce à ses six voies, permettra de faire passer par le centre de Bruxelles un millier de trains de voyageurs par jour et, éventuellement, des trains de marchandises la nuit.

Les trains de la ligne du Luxembourg pourront être amenés à la gare du Midi et, de là, dans le tunnel, grâce à deux raccordements à créer: le premier à Watermael-Boitsfort, entre la ligne de Luxembourg et celle de Schaerbeek-Hal; le second, à Uccle-Calevoet, entre cette dernière ligne et celle de Charleroi.

La jonction modernisera également les gares du Nord et du Midi en les transformant de gares à rebroussement en gares de passages, en supprimant de la sorte tous les inconvénients relatifs au premier genre d'exploitation.

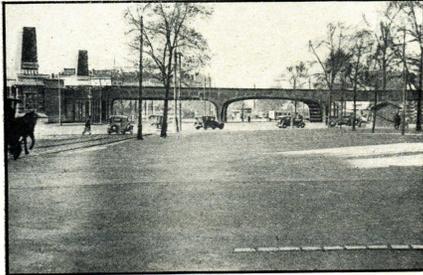
Le problème, tel qu'il vient d'être posé, paraît très simple et pourtant il n'est très vraisemblablement aucune question, dans quelque domaine que ce soit, qui ait donné lieu, depuis 1830, à autant de discussions véhémentes, de controverses passionnées, dans les milieux les plus divers, au sein des Chambres à l'occasion du vote des budgets extraordinaires ou des budgets des chemins de fer d'abord, des transports ensuite, ou encore en suite d'interpellations, parfois très animées, que celle de la Jonction. On peut y joindre des votes contradictoires des deux Chambres et les suites malencontreuses de dissolution du Parlement, rendant caducs les projets déposés ou votés par une des Chambres, faisant perdre le fruit des accords déjà obtenus.

Il s'est écoulé bien près d'un siècle entre le moment où commencèrent les premières discussions et la date du 11 juillet 1935, date où le projet de loi créant l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-



Place de la Constitution (1914).

(Cliché Franchimont.)



Boulevard du Midi (1914).

(Cliché Franchimont.)



Viaduc, pylône et début quadrilatère (1914).

(Cliché Franchimont.)

Midi, voté par le Parlement à une importante majorité, reçut la sanction royale.

L'idée d'une jonction ferroviaire à travers la ville de Bruxelles et de la création d'une station au cœur même de la ville, remonte à l'origine même des chemins de fer belges.

La gare du Nord se trouvait à l'Allée-Verte, la ligne Bruxelles-Malines avait été inaugurée le 5 mai 1835 et, en 1836, on commençait la construction du chemin de fer de Bruxelles à Tubize; la gare du Midi se trouvait à l'emplacement de l'avenue du Midi, jusqu'à la rue des Bogards et le bâtiment devait devenir, ultérieurement, le Palais du Midi.

En 1837, la ville insistant, une commission d'enquête fut créée sous la présidence du baron de Stassart et conclut en faveur d'une jonction.

La pétition n'eut pas de suite, au moins en ce qui concerne la Gare Centrale. Mais le 28 septembre 1841, on inaugura la « Jonction » entre la gare des Bogards et l'Allée-Verte, et passant par l'emplacement de la future gare du Nord (la gare actuelle) dont on posa la première pierre le même jour.

Cette « Jonction Nord-Midi » était établie sur les boulevards du Midi et d'Anderlecht, au niveau des voies publiques, ce qui constituait un danger pour la circulation urbaine.

Un détail pittoresque est à rappeler : un homme, porteur d'une lanterne et d'une cloche, précédait, au pas de course, les convois en vue de libérer la voie au passage des trains.

Dès 1855, cette jonction rudimentaire était démolie et devait être remplacée par une ligne surélevée à cinq voies avec station centrale entre la rue Fossé-aux-Loups et le Marché-aux-Poulets pour le service des « Voyageurs, Postes et Télégraphes ».

Un comité de propagande fut créé pour la réalisation de ce projet; il fut appelé Comité Anspach-Guillery.

Dès cette époque existait un grand nombre de projets. Ils furent soumis à une commission composée de fonctionnaires des travaux publics et des chemins de fer. Leurs études n'eurent aucune suite.

Quelques années plus tard, en 1865, les onze députés de Bruxelles déposèrent au budget des travaux publics l'amendement suivant :

« Le gouvernement est autorisé à concéder la construction du chemin de fer direct reliant les lignes du Nord et du Midi, à travers Bruxelles. »

Cet amendement fut rejeté et remplacé par le suivant :

« Le gouvernement est autorisé à accorder la concession d'une jonction intérieure entre les lignes du Nord et du Midi, à Bruxelles, en la combinant, autant que possible, avec l'assainissement de la Senne. »

A cette époque, en effet, le centre de la ville était bouleversé par les travaux du voûtement de la Senne et la création des boulevards centraux.

Plusieurs nouveaux projets virent le jour à cette époque, c'est-à-dire en 1865-66-67.

Mais, comme la Jonction devait être utilisée également par les convois de marchandises, la commission spéciale conclut en faveur du chemin de fer de ceinture-ouest, tracé actuel.

Entretemps, les discussions continuent. En 1872, le bourgmestre Anspach insiste à nouveau.

En 1887, la question revient devant le conseil communal. MM. le bourgmestre Buls, l'échevin Vauthier et Paul Janson, conseiller communal, insistent pour que la Ville intervienne énergiquement en faveur de la gare centrale.

Entretemps, les polémiques continuent, et le trafic, aux gares du Nord et du Midi, s'accroît constamment, au point de réclamer des mesures immédiates. En attendant la solution définitive, des travaux d'amélioration deviennent indispensables.

L'administration des Chemins de fer crée, en 1895, une première commission de trois membres pour la recherche de la meilleure solution pour parer à l'insuffisance des gares du Nord et du Midi. Après un examen préliminaire, la commission, complétée en 1897 par des fonctionnaires des divers services intéressés, fut chargée d'élaborer le programme des travaux, d'en faire une estimation en tenant compte de ce qui s'était fait dans les grandes capitales d'Europe.

Enfin, une troisième commission, celle de 1901, plus complète que les précédentes, comprenant dix-neuf fonctionnaires supérieurs, présidée par le secrétaire général du département, M. Ramaeckers, étudie les solutions suivantes :

1° agrandissement des gares du Nord et du Midi à leur emplacement actuel;

2° recul de la gare du Nord vers Schaerbeek;

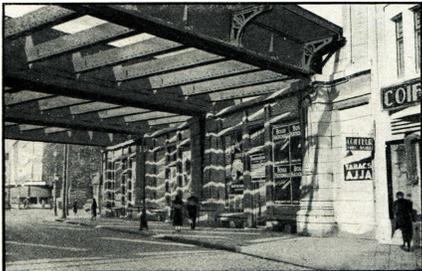
3° création d'une Jonction directe ou indirecte entre les gares du Nord et du Midi.

La commission, de même que les précédentes, se prononça à l'unani-



Le quadrilatère et les magasins (1914).

(Cliché Franchimont.)



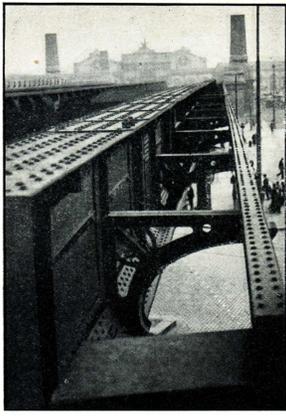
Culée nord du viaduc du boulevard du Midi (1914).

(Cliché Franchimont.)



Viaduc métallique du boulevard du Midi (1914).

(Cliché Franchimont.)



Viaduc du boulevard du Midi (1914). (Cliché Franchimont.)

assez long. Le Parlement a, depuis, simplifié ces formalités légales par des dispositions législatives qui ont permis d'abréger considérablement ces délais.

Après les expropriations d'immeubles, les travaux de la Jonction recurent un commencement d'exécution de 1911 à 1914. En 1914, à la déclaration de guerre, le viaduc allant de l'église de la Chapelle au boulevard du Midi fut réalisé presque en totalité ainsi que le pont métallique du boulevard du Midi et le petit quadrilatère de la place de la Constitution.

Une partie des terrassements, à l'emplacement choisi pour la gare centrale, était faite avec drainage des sables aquifères et la construction du pont de la rue Courbe (devenue rue Cardinal Mercier) avait été entamée; les fondations étaient achevées.

On se garda bien de commencer les travaux du tunnel. En effet à l'époque, le rabattement de la nappe aquifère et le battage de palplanches métalliques de grande longueur n'existaient pas.

Or, ces procédés étaient les seuls susceptibles de mener l'entreprise à bonne fin, car ils permettent de travailler à sec et en toute sécurité dans des terrains aquifères que l'on rencontre partout sur le tracé de la Jonction. La technique moderne de la construction a fait de tels progrès que des travaux jugés irréalisables en 1910 l'étaient parfaitement vingt-cinq ans plus tard.

A cette époque, les polémiques sur l'utilité de la Jonction avaient continué; le Parlement n'avait pas encore adopté le régime des « Fonds spéciaux » pour certains grands travaux. Il en résultait que les dépenses nécessaires au cours de chaque année à la poursuite des expropriations ou des travaux, devaient faire l'objet de crédits portés aux budgets extraordinaires successifs, ramenant annuellement défenseurs et adversaires du projet à reprendre les discussions.

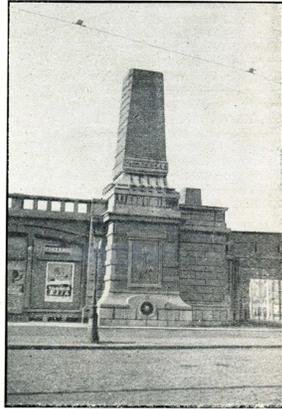
Ces discussions et interpellations avaient lieu non seulement aux Chambres ou au conseil communal; rappelons la conférence du comte de Smet de Nayer, le 25 jan-

mité en faveur de la Jonction directe et l'adoption du tracé à flanc de coteau établi par l'ingénieur Bruneel.

Malgré cette décision, il faudra attendre les années précédant la guerre 1914-1918 pour voir un commencement de réalisation.

Entretiens, d'autres projets virent également le jour. Une bonne partie de l'opinion publique réclama la Jonction avec gare centrale. Celle-ci ne constituait toutefois qu'une partie d'un plan d'ensemble beaucoup plus vaste, qui aboutit à la convention de 1903 passée entre l'Etat et la Ville de Bruxelles. Les travaux principaux comprenaient : le percement de l'impasse du Parc et la création de la rue des Colonies, l'aménagement des rues de la Chancellerie, du Gentilhomme, de l'impasse de la Bibliothèque; la transformation de la place des Palais avec création de jardins devant le Palais Royal agrandi et emprise sur le Parc royal par le comblement partiel du ravin sud; l'aménagement du Mont des Arts, avec création des rues Coudenberg, Ravenstein et Cardinal Mercier et finalement la création de la gare centrale avec jonction ferroviaire au quartier de la Putterlic.

L'exécution de la Jonction n'avait pu suivre aussi rapidement, pour divers motifs, dont le principal fut peut-être la lenteur des expropriations, due aux imperfections de la loi sur les expropriations d'utilité publique de l'époque. Certains procès pouvaient durer des années et empêcher toute prise de possession des immeubles; un seul propriétaire pouvait, dans certains cas, empêcher l'exécution des travaux ou empêcher leur continuation pendant un temps



Pylône (1914).

(Cliché Franchimont.)

vier 1911, à la Bourse, devant un nombreux public, invité par la Société belge des Ingénieurs et Industriels, au cours de laquelle M. de Smet de Nayer combattit le projet, et se justifiait de l'avoir défendu lorsqu'il était ministre des Travaux Publics, et, ensuite, ministre des Finances et Premier Ministre.

Quelques jours plus tard, M. Leurs, échevin des Travaux Publics de la Ville de Bruxelles, devant le même public, prenait la défense de la Jonction et de la gare centrale, au nom de la Ville.

La guerre 1914-1918 arrêta totalement les chantiers.

* * *

Rappelons, pour mémoire, les hésitations et tergiversations d'après la guerre 1914-1918. Dès 1919,

M. Woeste proteste contre l'achèvement des travaux. Ceux-ci sont néanmoins repris (1919-1920), mais bientôt abandonnés. Le crédit prévu pour 1920 est voté le 4 août, au Sénat, par 34 voix contre 33 et trois abstentions, soit à une voix de majorité. Les travaux sont néanmoins abandonnés; au budget de 1921, il n'est plus question de la Jonction. Il en est de même en 1922. Le budget de 1922 est voté par 88 voix contre 2 et 34 abstentions à la Chambre. Parmi les abstentionnistes sont celles de M. Max, qui « proteste contre l'inertie du Conseil des Ministres dans la question de la Jonction », et M. Camille Huysmans : « Aux motifs de M. Samyn, j'ajoute ceux de M. Max, mais en sens contraire, parce que je suis partisan de l'exécution des travaux de la Jonction ». Enfin, le 12 juillet 1922, le ministre Neujean dépose le projet d'abandon de la Jonction.

Mais il faut attendre jusqu'en 1935, pour obtenir une décision définitive, retardée pendant de longues années, soit pour cause de dissolution des Chambres rendant caducs les projets déposés ou votés par une de nos Chambres seulement, soit par suite de votes contradictoires des deux Chambres. La loi du 11 juillet 1935 crée « l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi », sous la présidence du ministre des Transports, M. Marté; M. Victor Wauquez est nommé vice-président.

Les deux Chambres législatives s'étaient enfin mises d'accord pour voter à une forte majorité l'achèvement de la Jonction, dont on parlait depuis près de cent ans.

* * *

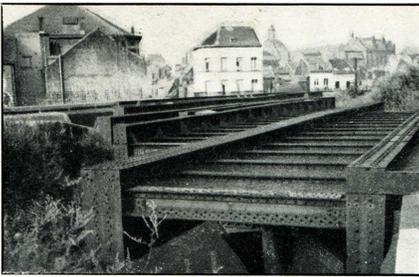
Nous avons fait allusion ci-avant aux nombreux projets qui avaient vu le jour depuis 1855. Plusieurs de ceux-ci prévoyaient un tracé en remblai et viaducs, par exemple par les boulevards Baudouin, de l'Entrepôt et du Midi, avec gare centrale près de la chaussée de Gand, ou en souterrain suivant une direction semblable; d'autres plans rapprochaient les voies du centre avec gare au Nouveau Marché-aux-Grains. D'autres, après avoir reculé la gare du Nord et du Midi de plusieurs kilomètres vers Schierbeek et Forest, établissaient la gare centrale près de la place des Palais.

Le projet Mullender abaissait le niveau actuel des gares pour établir le tunnel sous les rues Neuve, des

Fripriers et du Midi (avec halte à l'emplacement de l'église Saint-Nicolas). Un autre tracé (M. Vanderswaermen) suivait les boulevards extérieurs avec station à hauteur du Palais des Académies. Le tracé Rau et Zwicker plaçait la gare au quartier Sainte-Elisabeth et les voies passaient en tunnel sous les galeries Saint-Hubert et le quartier de la rue des Bouchers, pour rejoindre l'avenue du Midi (?).

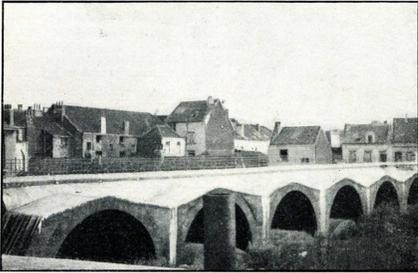
Il y eut bien d'autres projets qui, tous, furent examinés attentivement.

Le gouvernement s'était rallié au projet de M. Frédéric Bruel, qui présentait, au point de vue de l'esthétique urbaine, l'avantage d'être en grande partie souterrain, tout en évitant l'abaissement des gares et du tunnel dans les alluvions de la rivière et jusqu'à un niveau bien inférieur



Pont de la rue de Terre-Neuve (1914).

(Cliché Franchement.)



Murs de soutènement (1914).

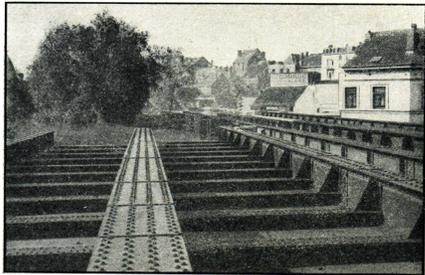
(Cliché Franchement.)



La végétation entre les rues de Terre-Neuve et La Fontaine (1935).
(Cliché Franchimont.)



Estrados du pont de la rue de La Fontaine (1914).
(Cliché Franchimont.)



Pont de la rue Roger van der Weyden (1914).
(Cliché Franchimont.)

à celui du fond de la rivière, entre-prise qui se fit révélée impossible sans congélation de toute la zone traversée, sans compter l'expropriation de blocs de maisons dans les quartiers où la valeur de la propriété immobilière atteint sa valeur maximum.

Ce projet permettait, en même temps, l'urbanisation des parties les plus insalubres de la ville et dont celui-ci souhaitait la démolition.

Le tracé Brunel fut adopté par l'Office, principalement en raison des travaux déjà exécutés et des expropriations et démolitions déjà réalisées et aussi parce qu'il répondait le mieux aux considérations d'esthétique urbaine et au raccordement avec les gares du Nord et du Midi.

Le tracé fut remanié en certains points pour faciliter l'exploitation : amélioration des courbes de sortie de la gare du Nord, augmentation du rayon de certaines courbes, aux abords de la halte centrale, ripage vers l'Est de l'emplacement de la gare centrale, pour permettre le maintien des rues de la Putterie, Cantersteen et de l'Impératrice, telles que la ville avait été autorisée à les établir; suppression d'une courbe et contre-courbe près de la rue d'Or; établissement de deux points d'arrêt à proximité de la Colonne du Congrès et près de l'église de la Chapelle, etc. Ces modifications nécessitèrent des expropriations supplémentaires assez importantes.

Au cours des études qui furent reprises par l'Office et des nombreux sondages qui furent exécutés, il fut reconnu que les géologues de la Commission géologique instituée en 1900, se montrèrent peut-être optimistes en ce qui concerne l'importance des couches de sable bouillant et des difficultés que devait entraîner le creusement du tunnel. Les sondages au milieu de quartiers densément peuplés et de rues étroites et tortueuses n'étaient pas aisés et on n'avait pas eu le choix des emplacements, ce qui explique, peut-être, l'insuffisance des conclusions.

D'autre part, les promoteurs du projet n'avaient peut-être pas considéré suffisamment, surtout avec les moyens techniques du moment, l'impossibilité pratique de creuser, comme ils l'avaient espéré, un tunnel d'une trentaine de mètres de largeur, en sous-sol, à une profondeur insignifiante, pour des terrains de cette nature, sous les caves d'immeubles vétustes et construits en matériaux

de mauvaise qualité et de résistance insuffisante. Il résulte, de l'obligation de démolir les immeubles pour travailler à ciel ouvert, de nouvelles expropriations. Mais ces démolitions ont permis de faire disparaître des centaines de taudis, un grand nombre d'impasses et de tronçons de rues étroites et sinueuses. Celles-ci, d'accord avec la Ville, seront remplacées par des artères larges, bien aérées, bordées d'immeubles modernes. Une grande artère nouvelle sera établie, et l'est déjà en partie du reste, depuis la rue de la Chapelle via la rue d'Or, les rues de l'Empereur, de l'Impératrice, de la Montagne, de Berlaumont, Pachéco, jusqu'au boulevard du Jardin Botanique, et, prolongée jusqu'à la rue Saint-Lazare, vers la nouvelle gare du Nord.

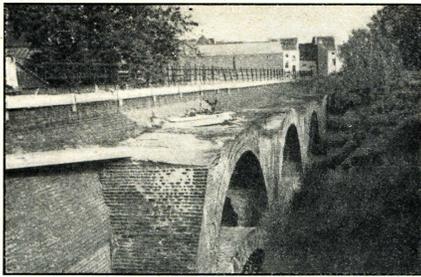
* * *

Nous nous sommes borné, ci-avant, à un bref résumé historique de la Jonction. Mais celle-ci entraîne le remaniement complet des gares du Nord, du Midi, des lignes y aboutissant et de leurs installations diverses, jusqu'à trois kilomètres et plus de ces gares proprement dites.

Ces travaux ont une importance au moins égale à celle de la Jonction, mais les difficultés techniques sont remplacées par des complications d'un genre différent et tout aussi assujettissantes, sinon plus. Le relèvement des voies, qui doit permettre le raccord aux viaducs de la Jonction, doit se faire sans interrompre le service des trains de voyageurs, c'est-à-dire que les travaux ne peuvent être exécutés qu'en un grand nombre de phases successives dont l'une ne peut être entamée avant l'achèvement de l'autre, et moyennant de constants remaniements provisoires aux voies et à la signalisation.

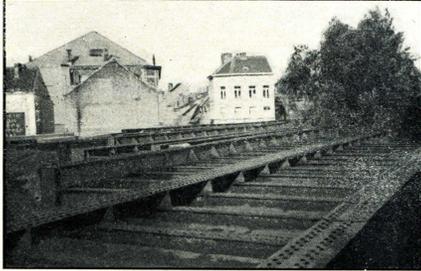
Ils sont exécutés par la Société Nationale, en accord avec l'Office National. La S. N. C. B. qui, en cas d'abandon de la Jonction, se proposait de moderniser les gares du Nord et du Midi, intervient dans la dépense pour environ un tiers, c'est-à-dire pour la somme qu'eût coûté cette transformation au cas du maintien de ces gares à rebroussement.

Ce relèvement des voies aura, pour certains faubourgs, un grand avantage. Alors qu'entre la place Rogier et le pont Teichman, il n'existe au travers des voies qu'un seul passage, celui de l'avenue de la Reine, il y



Murs de soutènement (1914).

(Cliché Franchimont.)



Pont métallique de la rue de Terre-Neuve (1914).

(Cliché Franchimont.)



Pont métallique de la rue de Terre-Neuve (1914).

(Cliché Franchimont.)

aura désormais six ponts spacieux. De même au Midi, deux passages inférieurs nouveaux faciliteront les communications entre Saint-Gilles et Anderlecht.

* * *

Dès 1936, les travaux, tant des gares du Nord et du Midi que ceux de la Jonction proprement dite, furent menés activement et, au début de 1939, les plannings d'exécution, suivis rigoureusement, faisaient prévoir la mise en exploitation de la Jonction pour fin 1942 début de 1943.

Malheureusement, en mai 1940, cette entreprise séculaire fut touchée par l'invasion. Contrairement à ce qui s'était passé lors de la première guerre mondiale, les occupants autorisèrent la continuation des travaux, à un rythme évidemment ralenti, jusqu'en 1942-1943, date à laquelle les chantiers furent fermés jusqu'à la libération.

Ajoutons cependant qu'il y régna toujours une activité clandestine, tout ouvrier maintenu au travail contribuait à saboter l'effort de guerre de l'ennemi.

A partir de 1944, les travaux reprirent avec toute l'activité compatible avec la situation actuelle, c'est-à-dire pénurie de matériaux, manque de main-d'œuvre, contingentement d'acier, de bois, de ciment, etc.

A l'heure actuelle, grâce à la bonne volonté, à la ténacité et au travail de tous, c'est-à-dire de l'administration, de la Société Nationale des Chemins de fer belges et des entrepreneurs, on peut espérer que les trains circuleront dans la Jonction vers le milieu de l'année 1950.

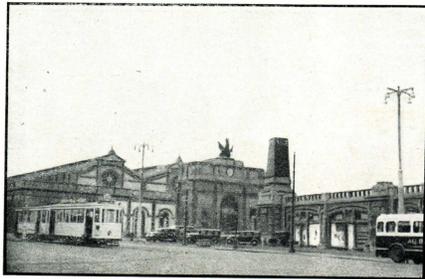
* * *

Nous n'avons pas fait allusion aux controverses auxquelles donna lieu, dans le passé, la question de suppression des gares à rebroussement, et des avantages qui résulteront de l'existence de la Jonction.

Depuis le début du siècle, le problème des transports a évolué; à cette époque, il s'était attaché surtout à envisager les facilités que procurerait le passage direct de trains internationaux ou interprovinciaux sans rupture de charge, ou encore la faculté de prolonger jusqu'à Bruxelles-Midi et Forest-Midi, les trains qui à présent ont leur fin d'itinéraire à Bruxelles-Nord; et de même, pour reformer à Schaerbeek les trains ayant leur terminus actuel à Bruxelles-Midi.

Les transports en commun routiers deviennent de plus en plus lents à cause des obstacles que multiplie précisément l'intensité croissante de la circulation urbaine malgré tous les travaux entrepris ou projetés pour remédier à cette situation. Il en résulte que les voies ferrées sur siège spécial ne peuvent manquer de profiter du développement certain du mouvement des voyageurs — qui est illimité et s'accroît au fur et à mesure du progrès de la vie matérielle, principalement aux abords des grandes agglomérations. Ce phénomène se manifeste dans tous les pays.

Grâce au programme d'électrification (1.500 km, approuvé en 1947 par M. Van Acker, ministre des Communications) d'une partie du réseau, dont la première étape comprend ce que M. Waucquez a appelé « l'étoile ferroviaire » autour de la capitale, il est certain que l'ensemble constitué par la Jonction, les gares du Nord et du Midi, formera le noyau d'un véritable métropolitain qui s'étendra jusqu'aux villes voisines; l'organisation — déjà réalisée en partie — des services intensifiés, soit de lignes électriques, soit d'automotrices desservant, dès le début, la grande banlieue de la capitale, pour s'étendre ensuite à la partie centrale de la Belgique et puis, d'accord avec les exploitations des pays voisins, jusqu'aux confins de notre territoire, aura une influence heureuse sur les rapports entre nos provinces du Sud et du Nord, pour le plus grand profit intellectuel et matériel de la Nation.



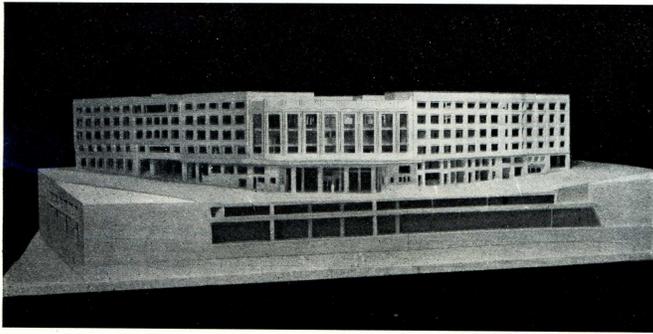
La gare du Midi (1914).

(Cliché Franchimont.)

LA HALTE CENTRALE

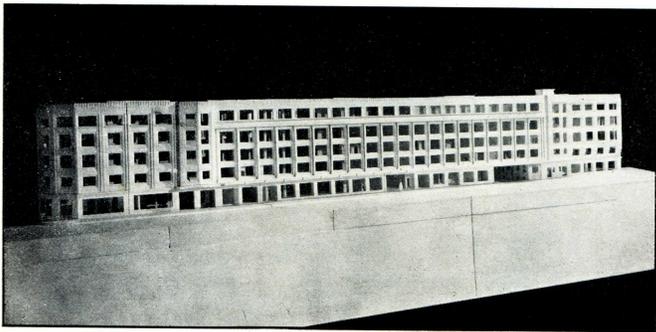
Bien que dans un de nos prochains numéros nous donnerons des renseignements plus détaillés sur la Halte Centrale, nous en donnons ci-après des vues d'après la maquette à l'échelle du 1/50^e qui a été établie pour l'O. N. J. et sous son contrôle.

Des parties démontables permettent de se rendre mieux compte de la solution trouvée par l'architecte baron Horta auquel a succédé l'architecte Maxime Brunfaut.



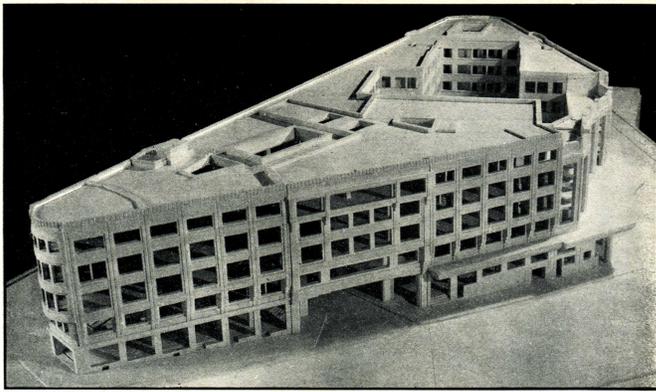
Maquette de la Halte Centrale. — Vue d'ensemble du côté de la rue de la Paterie, du carrefour elliptique et de la rue de l'Impératrice (la partie coupée est le garage souterrain prévu).

(Cliché C. A. M.)



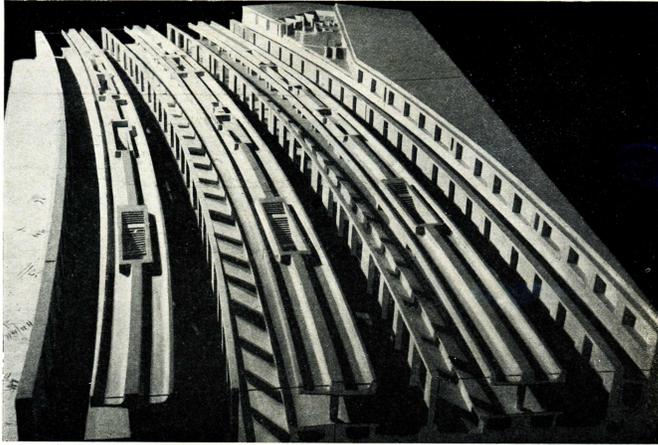
Maquette de la Halte Centrale. — Vue d'ensemble du côté de la rue Cantersteen.

(Cliché C. A. M.)



Maquette de la Halte Centrale. — Perspective des toitures.

(Cliché C. A. M.)



Maquette de la Halte Centrale. — Vue sur les quais et les gaines d'aspiration des fumées.

(Cliché C. A. M.)

Les grands travaux de la Jonction Ferroviaire Nord-Midi à Bruxelles

Justification des particularités techniques de son tunnel

PAR
E. FRANCHIMONT

*I. C. C. et J. E.
Directeur général honoraire au Ministère des Communications
Directeur général de l'Office National pour l'Achèvement
de la Jonction Nord-Midi, à Bruxelles.*

INTRODUCTION.

Il nous a paru intéressant de revivre, dans cet exposé, quelques aspects théoriques et même historiques relatifs aux particularités techniques de réalisation du tunnel de la Jonction Nord-Midi, à Bruxelles. Chacun sait, en effet, par les polémiques dont ce travail a été l'objet, que la réalisation de ce tunnel était considérée, depuis quarante ans, comme particulièrement difficile et dangereuse.

Dans ces conditions, afin que le présent exposé ne fasse pas double emploi avec ce qui a été publié ailleurs, nous nous sommes attachés tout particulièrement à rappeler les raisonnements et les motifs théoriques qui ont guidé l'Office de la Jonction dans le choix des méthodes et des moyens à mettre en œuvre pour atteindre, si possible sans aléas, le but qui lui a été assigné par le Parlement belge.

Rappelons incidemment que ce tunnel constitue une pièce essentielle à la fois dans la liaison ferroviaire directe, à six voies normales, entre les gares du Nord et du Midi, dans l'interconnexion des réseaux ferrés du Nord et du Sud du pays ainsi que dans la création, conformément à un plan quinquennal d'électrification, du Métropolitain électrique de Belgique.

DONNEES ANCIENNES.

Lors de la création, en juillet 1935, de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi (O. N. J.), les services techniques de cet organisme, que j'ai eu depuis l'honneur de diriger, se sont rapidement aperçus que les données anciennes, ayant servi jusqu'alors de base pour les études du tunnel et même pour l'adjudication concours qui eut lieu en 1930, à la demande du Parlement belge, n'étaient plus en situation.

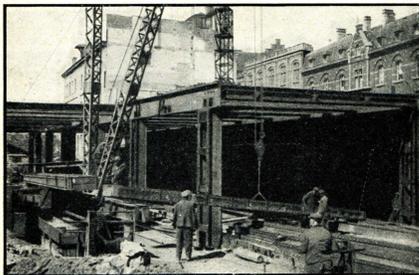
Il en était notamment ainsi pour de nombreux motifs qu'il est assez intéressant de mettre en lumière car ils justifient, dans une large mesure, à la fois les critiques diverses et souvent sévères émises jadis au sujet de la possibilité de réaliser, sans accidents graves, le tunnel de la Jonction et les longues hésitations parlementaires qui en furent la conséquence directe. Avec le recul des années, on se rend mieux compte actuellement combien eût été désastreuse toute réalisation conforme soit aux plans primitifs soit même à ceux fournis par les concurrents de l'adjudication-concours de 1930. Cette appréciation défavorable, que nous ne craignons pas de formuler ici, résulte en effet d'une modification profonde des données essentielles de base du problème technique à résoudre; les données anciennes ne sont, en effet, plus vraies actuellement.

A titre d'exemple, nous citerons les faits suivants :

a) Modifications du voltage d'alimentation des tracter électriques.

Tous les plans primitifs du tunnel ont été établis en tenant compte du gabarit normal des trains à vapeur. Ce gabarit de 4,8 m de hauteur se conciliait parfaitement jadis avec les nécessités d'une traction électrique alimentée par troisième rail fournissant du courant continu à cinq cents volts.

Les progrès de la technique électrique et l'expérience concluante de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers ont fait ressortir que l'électrification du réseau belge devait se faire à l'aide de courant continu à trois mille volts.



1^{er} tronçon, 22-5-1937.

(Cliché De Saegher, n° 19.)

Montage des poutrelles formant l'ossature du tunnel.