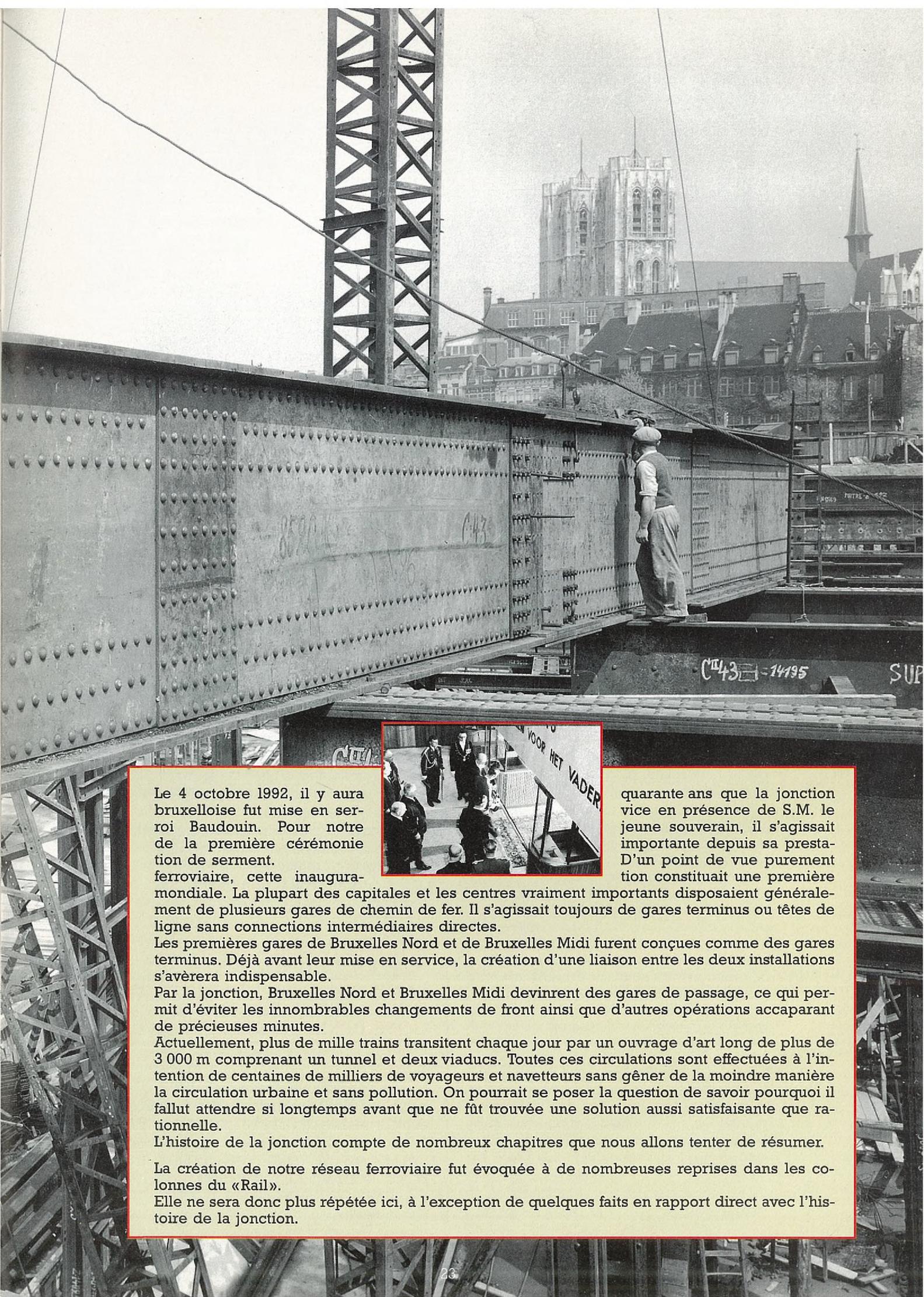


LA JONCTION NORD - MIDI A BRUXELLES

Georges FERON

COLLECTION P. PASTIELS
LES TRAVAUX DU 2^e TRONÇON.
LE 4 OCTOBRE 1952.
LE ROI BAUDOIN INAUGURE LA JONCTION.



Le 4 octobre 1992, il y aura bruxelloise fut mise en serroi Baudouin. Pour notre de la première cérémonie de serment.

ferroviaire, cette inaugura-mondiale. La plupart des capitales et les centres vraiment importants de plusieurs gares de chemin de fer. Il s'agissait toujours de gares terminus ou têtes de ligne sans connections intermédiaires directes.

Les premières gares de Bruxelles Nord et de Bruxelles Midi furent conçues comme des gares terminus. Déjà avant leur mise en service, la création d'une liaison entre les deux installations s'avèrera indispensable.

Par la jonction, Bruxelles Nord et Bruxelles Midi devinrent des gares de passage, ce qui permit d'éviter les innombrables changements de front ainsi que d'autres opérations accaparant de précieuses minutes.

Actuellement, plus de mille trains transitent chaque jour par un ouvrage d'art long de plus de 3 000 m comprenant un tunnel et deux viaducs. Toutes ces circulations sont effectuées à l'intention de centaines de milliers de voyageurs et navetteurs sans gêner de la moindre manière la circulation urbaine et sans pollution. On pourrait se poser la question de savoir pourquoi il fallut attendre si longtemps avant que ne fût trouvée une solution aussi satisfaisante que rationnelle.

L'histoire de la jonction compte de nombreux chapitres que nous allons tenter de résumer.

La création de notre réseau ferroviaire fut évoquée à de nombreuses reprises dans les colonnes du «Rail».

Elle ne sera donc plus répétée ici, à l'exception de quelques faits en rapport direct avec l'histoire de la jonction.



quarante ans que la jonction vice en présence de S.M. le jeune souverain, il s'agissait importante depuis sa prestation constituait une première

La première jonction disparut en 1871 lorsque la ligne de ceinture ouest fut mise en service.

La loi du 1^{er} mai 1834 prévoyant la création d'un réseau ferroviaire en Belgique, stipulait que l'Etat se chargerait de l'établissement et de l'exploitation du réseau initial joignant les frontières aux quatre points cardinaux. Pour un motif resté inexplicé à ce jour, elle précisait que Malines serait le centre et le point zéro du futur réseau, Bruxelles n'étant que le terminus d'une ligne ordinaire. On admettait, en effet, qu'il serait inconcevable de ne pas desservir la capitale par le nouveau mode de transport.

La première gare bruxelloise fut celle de l'Allée Verte. Elle fut inaugurée le 5 mai 1835, en même temps que la ligne Bruxelles-Malines. Par suite de l'énorme succès, la modeste petite gare fut rapidement jugée insuffisante.

Afin d'aménager une plus grande gare, les terrains nécessaires furent acquis. Comme il était de règle à l'époque, ils se trouvaient en dehors des limites de la ville, au pied du Jardin Botanique, dans le prolongement de la rue Neuve, à l'actuelle place Rogier. Le bâtiment monumental ne serait achevé et inauguré que six ans plus tard, mais pour les installations ferroviaires, il fut fait diligence et l'exploitation put commencer dès 1841.

Bruxelles Nord devint non seulement tête de ligne pour la ligne du Nord vers Anvers mais aussi pour la ligne de l'Ouest menant à Gand, Bruges, Ostende et la Grande-Bretagne, et pour la ligne de l'Est vers Louvain, Liège et la Prusse, via l'incontournable Malines.

La loi avait aussi prévu une ligne du Midi, à établir au sud de la capitale en direction de Mons, de la France et des autres régions wallonnes.

Pour des raisons militaires et financières (l'octroi), les gares de l'époque devaient être établies extra-muros.

Mais pour la gare du Midi, la ville la souhaita intra-muros et mit d'ailleurs les terrains nécessaires, situés à l'emplacement de l'actuelle place Rouppe et de l'avenue de Stalingrad, à la disposition de l'administration. En plus, elle dispenserait le chemin de fer du paiement de l'octroi. La proposition fut acceptée avec empressement. Pour passer à la réalisation, le vieux couvent des Bogards fut exproprié, en souvenir de quoi la première gare du Midi s'appellerait «Bruxelles Bogards».

Faut-il en déduire que la municipalité vouait un grand amour aux chemins de fer ?

La réponse est probablement affirmative mais il faut aussi admettre qu'il y eut donnant donnant.

En effet, en réciprocité à sa bienveillance, la ville insistait afin qu'une jonction fût créée entre les deux gares.

PROJET ET REALISATION DE LA PREMIERE JONCTION NORD-MIDI

Toutes les autorités compétentes reconnurent le bien-fondé d'une telle demande. L'AR du 15 juillet 1839 régla la construction de la nouvelle gare du Nord et prescrivit, par la même occasion, la réalisation de la jonction si ardemment souhaitée.

La nouvelle voie partirait de l'Allée Verte et joindrait Bruxelles Bogards en décrivant une large boucle. Elle serait posée à même le boulevard extérieur en passant par le Petit Château. Pour atteindre la gare du Midi, un ponceau serait créé pour franchir les fossés de l'ancienne enceinte. L'accord ne stipulait pas si la traction des convois serait hippomobile ou assurée par des locomotives à vapeur, appelées *remorqueurs*. Cette dernière possibilité fut retenue.

Entre temps, le premier tronçon de la ligne du Midi fut mis en service entre les Bogards et Tubize. A cette occasion, les chemins de fer introduisirent les trains et le service de nuit.

La première jonction fut inaugurée à l'occasion des fêtes de septembre de l'année 1841.

Pour des motifs de sécurité, il fut décrété que tous les trains circulant sur la jonction seraient précédés par un coureur à pied. De jour, il serait muni d'un drapeau rouge et il agiterait une cloche. La nuit ou en cas de brouillard, le drapeau serait remplacé par un fanal à feu rouge.

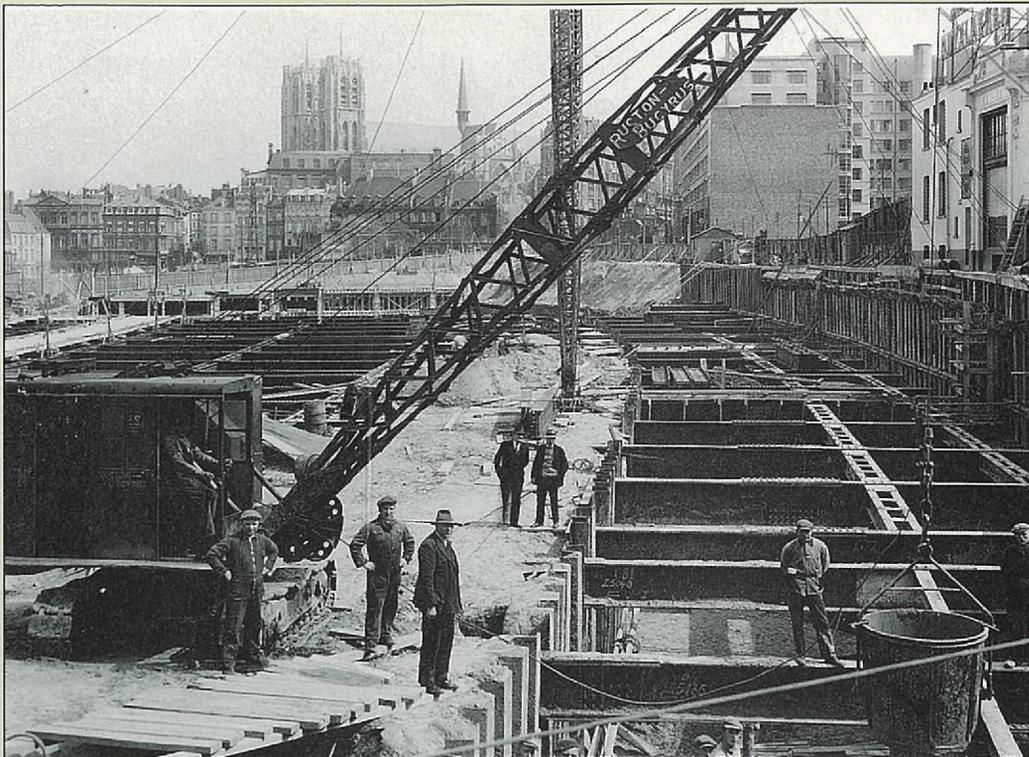
Cette disposition nous permet de nous faire une idée, tant de la vitesse des convois que des prestations sportives de notre modeste cheminot.

Il faut croire que ce service était bon pour la santé car un avis publié par la presse de la capitale en 1913 nous apprend le décès du vieux serviteur à 85 ans, âge assez exceptionnel pour l'époque.

1871 : LA PREMIERE JONCTION NORD-MIDI DISPARAIT ET EST REMPLACEE PAR LA CEINTURE OUEST QUI NE FUT JAMAIS CONSIDEREE NI UTILISEE COMME UNE VERITABLE JONCTION

La première jonction disparut en 1871 lorsque la ligne de ceinture ouest fut mise en service. Elle devait être plus performante. Toutefois, si elle permettait des vitesses plus élevées, elle ne fut jamais considérée ni utilisée comme une jonction digne de ce nom.

Elle existe toujours et continue à rendre de bons services. Durant de nombreuses



27.04.39 : LE 2^e TRONÇON. A L'ARRIERE-PLAN SE DRESSE, ALTIÈRE, LA CATHÉDRALE STE-GUDULE.

COLLECTION P. PASTIERS

années, elle fut utilisée par la main-d'œuvre occupée dans les nombreuses entreprises fixées en bordure de la ligne. Ces activités industrielles se sont modifiées profondément ou se sont fixées ailleurs. Lorsque la STIB créa une ligne de métro jouxtant la ceinture ouest, celle-ci perdit tout intérêt du point de vue du service voyageurs.

Elle reste néanmoins très utile pour le transfert de rames vides, de trains de marchandises exclus de la jonction Nord-Midi et pour la desserte de Bruxelles Tour et Taxis et de l'Entrepôt, mais pour combien de temps encore?

Un plan de secours a été mis au point pour l'utiliser immédiatement si d'aventure la jonction Nord-Midi était bloquée.

Signalons que dans le passé, elle connut un trafic intense en amenant les matières premières ou en transportant les produits finis des industries, des brasseries de Molenbeek, de Koekelberg, des abattoirs de Cureghem - Anderlecht et surtout du charbon vers Bruxelles Ouest appelée d'ailleurs gare charbonnière, d'où partaient aussi les trains de pigeons. Cette gare est devenue une antenne de Bruxelles TT et assure les transports mixtes rail-route. Un seul client important, importateur de vins, est resté fidèle au rail.

Honnêtement, on ne peut pas dire que la ceinture ouest fut un échec, mais sa conception et son utilisation ne furent jamais qu'un pis-aller.

Aussi bien la ville que l'administration des

chemins de fer estimèrent de tout temps qu'une jonction Nord-Midi digne de ce nom devait être aussi courte et aussi rectiligne que possible.

Elle devait donc transiter par le centre de la capitale, où une gare centrale était jugée indispensable.

Ce point de vue paraissait tellement évident que bien avant la mise en service de la première jonction ou de la conception de la ligne de ceinture ouest, d'innombrables projets pour une véritable jonction Nord-Midi virent le jour. Il serait fastidieux de les décrire tous dans le cadre de ce modeste récit. Seuls les plus ingénieux, les plus motivés ou les plus farfelus seront cités.

DES PLANS ET TOUJOURS DES PLANS POUR UNE VÉRITABLE JONCTION NORD-MIDI

Déjà en 1855, les sieurs Anspach, Guillery et autres déposèrent auprès du ministre des Travaux publics un projet prestigieux pour une jonction ne comptant pas moins de cinq voies et une gare centrale à proximité du Fossé aux Loups ou du Marché aux Poulets. Jugé trop ambitieux et hors de prix, il fut classé sans suite. La même année, l'ingénieur A. Le Hardy de Beaulieu proposa une jonction conçue selon le même principe mais sur des bases plus modestes.

Mais, estimant qu'une jonction ne se justifiait qu'à condition de réaliser d'autres liaisons directes ne passant pas par

Le roi Léopold II fut un partisan enthousiaste, non pas d'une mais de deux jonctions!



COLLECTION P. PASTIELS

A L'ARRIERE-PLAN DU MEME CHANTIER. ON APERCOIT L'HOTEL DE VILLE, SURMONTE DE ST-MICHEL, TERRASSANT LE DRAGON.

Malines, il proposa des lignes allant de Bruxelles à Louvain et Alost. L'idée était bonne mais elle fut formulée trop tôt. Encore en 1855, l'ingénieur Dubois-Nihoul proposa une jonction directe avec des variantes quittant le centre de la ville pour passer par des quartiers à forte densité de population ou industrialisés.

En 1864, P. Keller et Cie publièrent une plaquette proposant d'assainir la capitale en voûtant la Senne et en la couvrant d'un boulevard central.

Douze députés jugèrent le projet génial. Non seulement ils l'appuyèrent mais ils en profitèrent pour demander une concession pour une jonction à réaliser parallèlement au boulevard proposé.

Cette initiative déclencha une nouvelle avalanche de projets.

De nombreux penseurs conçurent de nouveaux plans visant à utiliser le tracé de la Senne voûtée. Encore après la Première Guerre mondiale, l'entreprise «Dyle & Baccalan», fixée à Louvain, déposa un projet visant à créer une dérivation pour la Senne, l'assèchement de la voûte et son utilisation pour l'aménagement d'une ligne de trams et une autre pour les chemins de fer de l'Etat. Les concepteurs ne semblaient pas avoir la moindre idée du développement extraordinaire qu'allaient prendre les transports en général et urbains en particulier. L'idée en elle-même n'était pas farfelue pour autant puisque quelques décennies plus tard, la STIB la reprit pour réaliser le préméto central.

Lorsque la Première Guerre mondiale éclata, le viaduc compris entre l'église de la chapelle et le boulevard du Midi ainsi que le pont métallique au-dessus du même boulevard étaient achevés.

De tous les projets déposés depuis 1855, les spécialistes en retinrent un seul parce qu'il permettait aussi le transport de marchandises. Il ne transiterait pas par le centre de la capitale et abandonnait l'idée d'une gare centrale. Vous l'avez deviné, il s'agit de la ceinture ouest de 1871 déjà écrite.

Cette ligne allait donc relier la deuxième gare du Midi à celle du Nord en décrivant une large boucle passant par la Petite Ile - Cureghem - Anderlecht - Molenbeek - Koekelberg et Laeken.

Par conséquent on affina les projets antérieurs, ou en conçut de nouveaux, le but final restant une liaison directe.

Les ingénieurs Le Hardy de Beaulieu et Dubois-Nihoul revinrent à la charge, tandis que d'autres comme MM. Besme, Gérard, Carton de Wiart, etc. firent entendre leur voix. L'effondrement du tunnel de Kuntich fit redouter les voies souterraines et l'on vit émerger des propositions pour d'énormes viaducs métalliques, des rues en fer, à deux niveaux, etc...

Notons en passant que le roi Léopold II fut un partisan enthousiaste, non pas d'une mais de deux jonctions. Le souverain était convaincu de l'utilité et de la nécessité d'une jonction Nord-Midi. Mais en plus, il en désirait une seconde d'Est en Ouest, c'est-à-dire du Quartier Léopold à l'ouest de la capitale, en liaison avec la première. En outre, il souhaitait qu'elle passât sous le Palais royal et qu'un point d'arrêt y fût prévu, qu'il utiliserait pour ses nombreux déplacements.

DEBUT DU XX^e S. : LE PLAN DEFINITIF DE L'INGENIEUR BRUNEEL EST APPROUVE MAIS IL FAUDRA ENCORE PATIENTER UN DEMI-SIECLE AVANT L'INAUGURATION

A la fin du 19^e siècle, il devint évident qu'une solution définitive s'imposait. En 1896, l'Administration centrale des Chemins de fer créa une commission qui fut chargée de résoudre le problème. C'est alors qu'émergea la figure de l'ingénieur Frédéric Bruneel. Attaché aux Ponts et Chaussées, il passa au département des chemins de fer, poste et télégraphe lors de sa création. La direction de la commission précitée lui fut confiée. Nous verrons que ce choix fut des plus heureux. Signalons d'abord que M. Bruneel termina sa carrière comme président du conseil d'administration des chemins de fer.

Sa réalisation la plus remarquable reste indiscutablement le projet définitif de la jonction Nord-Midi.

Cette jonction passerait par la ville tout en abandonnant la ligne droite préconisée. Ce n'était pas le fruit d'un caprice mais d'une étude approfondie.

En plus, il fut tenu compte de la sauvegarde de la Grand-Place, de l'hôtel de ville, de la cathédrale Saint-Michel et de l'église de la Chapelle que les projets antérieurs semblaient avoir ignorés.

Le plan fut approuvé tel quel par l'autorité compétente. Le tracé prévu fut réalisé quasi intégralement, ce qui n'alla pas sans d'innombrables péripéties.

Par suite des lenteurs administratives, le temps nécessaire aux expropriations, etc., les travaux ne purent démarrer qu'en 1911. Lorsque la première guerre éclata, le viaduc compris entre l'église de la Chapelle et le boulevard du Midi ainsi que le pont métallique au-dessus du même boulevard, fort audacieux pour son époque, étaient achevés. Ledit pont est toujours en service.

La guerre provoqua l'arrêt des travaux et cet arrêt se prolongea durant de nombreuses années.

Mais revenons-en aux premières années du vingtième siècle.

Dès que l'approbation du plan Bruneel fut rendue publique, des projets complémentaires mais essentiellement techniques affluèrent une fois de plus. C'est ainsi que l'on se posa la question de savoir si les trains à vapeur traversant la jonction en grand nombre n'allaient pas y rendre l'air irrespirable.

On envisagea donc l'électrification de l'ouvrage d'art, ce qui imposait l'utilisation des trains électriques dans les gares du Nord et du Midi. Monsieur Carlier,

ingénieur des chemins de fer, suggéra d'étendre l'électrification du réseau dans un rayon de 30 kilomètres autour de Bruxelles. L'ingénieur Deleu, de l'Université de Louvain ainsi qu'une firme carolorégienne - qui allait devenir les ACEC - firent preuve du plus grand intérêt pour cette idée.

Ils proposèrent la création d'un réseau sous une tension de 1 200 à 1 500 V par troisième rail.

La jonction Nord-Midi fut inaugurée en 1952 et électrifiée sous 3 000 V à courant continu comme les autres lignes du réseau.

Après la Première Guerre mondiale, la reprise des travaux se fit longtemps attendre.

Le pays avait à résoudre de nombreux autres problèmes prioritaires. La reconstruction du pays ne mit toutefois pas fin aux interminables polémiques concernant la fameuse jonction. Les uns prétendaient qu'elle était parfaitement inutile et d'un prix exorbitant. Le bourgmestre Max était des leurs.

N'ordonna-t-il pas au personnel de la ville d'entreprendre la démolition de ce qui avait déjà été réalisé? La réaction fut assez forte pour arrêter le massacre. Dans l'autre camp, on clamait haut et fort combien elle serait utile.

Les protagonistes n'étaient d'accord que sur un seul point : la construction d'un ouvrage d'art de plus de 3 000 m exigeait un prix trop élevé et était de toute façon trop court pour offrir un rapport suffisant permettant d'en amortir les frais.

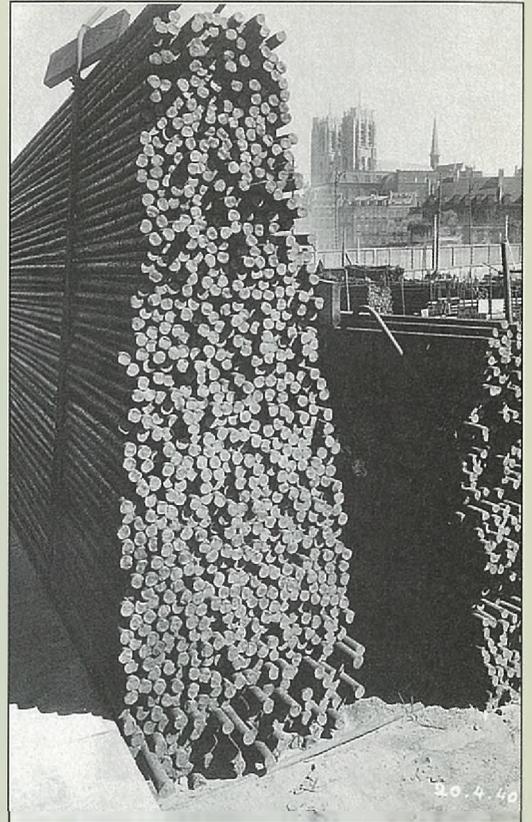
La bonne décision fut prise en 1935 lorsque P.-H. Spaak devint ministre pour la première fois. Il se vit attribuer les chemins de fer et eut donc la jonction Nord-Midi dans ses attributions. C'est alors que fut créé l'ONJ (Office national pour achèvement de la jonction).

Les travaux reprirent selon de nouvelles méthodes et techniques, aussitôt interrompus lorsque la Belgique fut à nouveau envahie le 10 mai 1940. Après la capitulation, la réouverture des chantiers fut autorisée. Les opérations se déroulèrent à un rythme de plus en plus lent pour s'arrêter lorsque l'occupant réquisitionna la main-d'œuvre et le matériel qu'il exigeait pour la construction du mur de l'Atlantique.

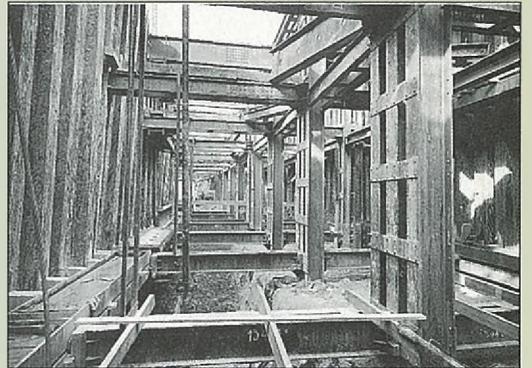
Après la libération, la pénurie des matériaux nécessaires dura jusqu'en 1947. Durant la régence du prince Charles, le programme d'électrification du réseau redémarra, mais le problème de la jonction Nord-Midi fut remis en question. Une nouvelle optique en matière ferroviaire vit le jour. La conduite de la guerre et le retour à la prospérité firent croire que le transport serait l'apanage

Nonobstant toutes les déclarations pessimistes ou négatives exprimées antérieurement, la jonction connut un franc succès et son utilité ne fut plus jamais remise en doute.

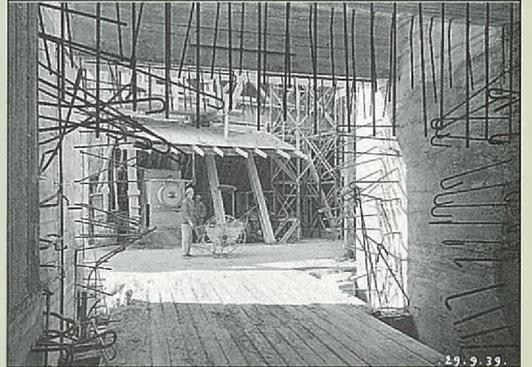
20.04.40 : UN AMONCELEMENT DE PIEUX DE FONDATION.



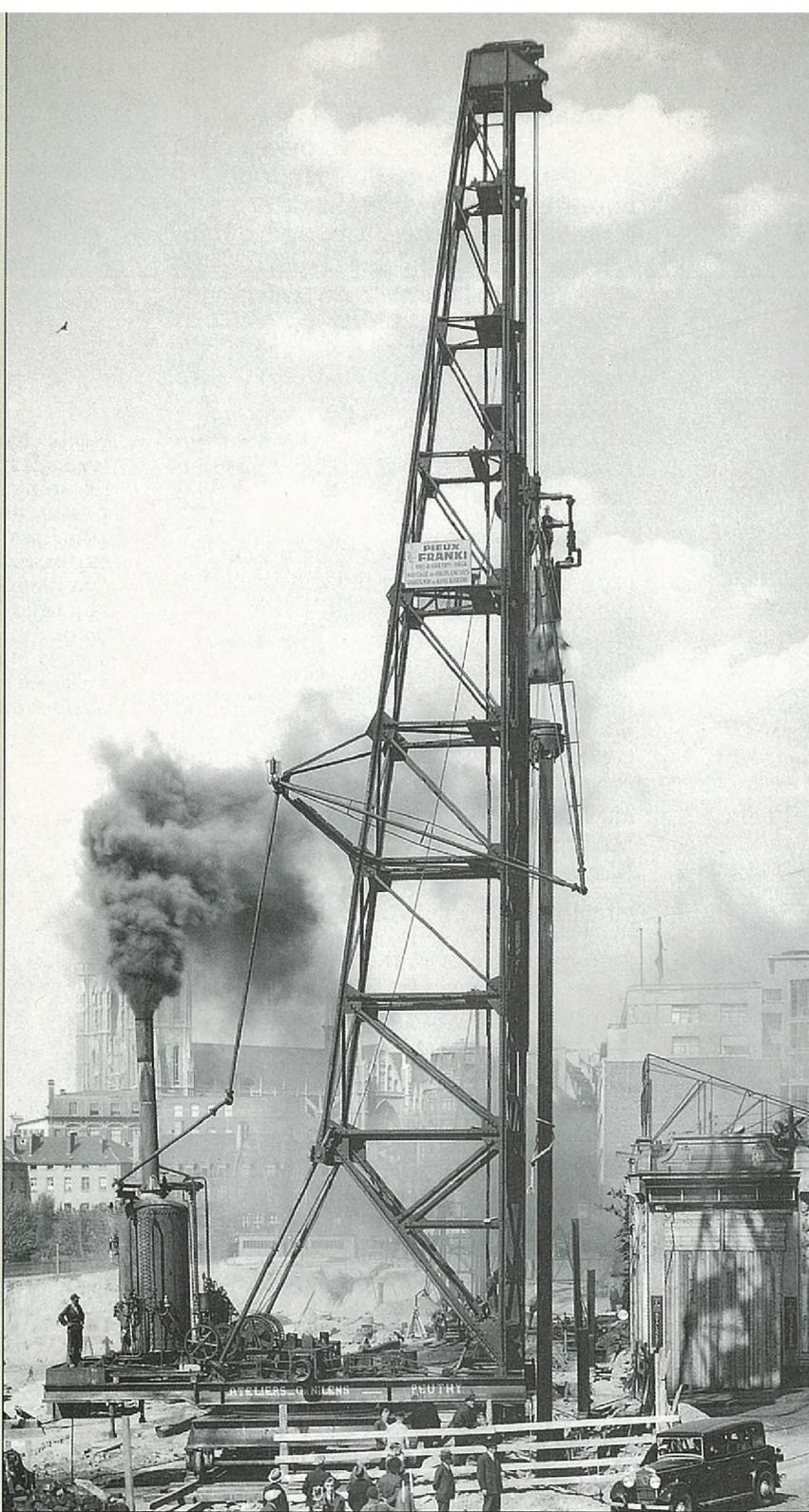
08.39 : ASSEMBLAGE DE POUTRELLES POUR ASSISE



29.09.39 : BETON ARME ET BROUETTE



26.09.39 : LA GRUE, UNE MACHINE REMARQUABLE.



UN PIEU FRANKI A VAPEUR!



COLLECTION P. PASTELS

quasi exclusif de la route et que l'auto, symbole de l'autonomie et de la liberté individuelle, en deviendrait l'auxiliaire aussi puissant qu'adulé. Le rail était considéré comme moribond et par conséquent la jonction Nord-Midi ne devait pas être achevée. A ce sujet, la lecture des annales parlementaires de l'époque est révélatrice. On y relève des affirmations ahurissantes, voire comiques si elles n'avaient pu entraîner des conséquences néfastes pour le pays. Au fil du temps, nos parlementaires retrouvèrent graduellement plus de sérénité. A la longue, l'achèvement de la jonction Nord-Midi fut décidé mais il n'y aurait qu'un pertuis au lieu des quatre initialement prévus. Que ne les a-t-on réalisés? La question de la saturation ne se serait pas posée et la solution au problème actuel du réseau TGV en eût été largement facilitée! Finalement on opta non pour un ni pour quatre pertuis mais pour trois, à deux voies chacun. La création d'une gare centrale fut également acquise.

Les travaux purent reprendre mais le cauchemar n'était pas terminé. De violentes critiques naquirent lorsque l'on apprit que les travaux entraîneraient la suppression d'une vingtaine d'impasses et la démolition de quelque 1 500 maisons, fort vétustes pour la plupart.

En fait, la ville aurait été contrainte, tôt ou tard, à procéder à ce qui fut en réalité un assainissement.

L'espace dégagé en surface au-dessus du tunnel fut utilisé pour la création d'une large avenue centrale dont personne, et sûrement pas les automobilistes, ne conteste actuellement l'utilité. La plupart ignorent d'ailleurs ce qui se passe quelques mètres plus bas.

Du point de vue technique, la réalisation de la jonction Nord-Midi fut assurément une véritable boîte à surprises et à embûches.

Le sous-sol du centre de la ville se situe dans la vallée de la Senne, en plein marais. En creusant à flanc de colline, plus à l'ouest de l'axe nord-sud, on espérait éviter cette difficulté.

On en rencontra d'autres : les sables instables et les écoulements du haut de la ville! L'implantation des monuments historiques déjà cités allait constituer une sorte de gymkhana. Il ne suffisait pas de les éviter. Encore fallait-il veiller à ne pas les ébranler un tant soit peu.

La création de la gare centrale sur un terrain de forme triangulaire à forte inclinaison n'était pas une mince affaire non plus. L'architecte V. Horta et son successeur M. Brunfaut résolurent l'équation avec beaucoup de savoir-faire et d'élégance.

L'ONJ était composé d'une cellule de grands spécialistes, avec à leur tête, les ingénieurs Castiau, de Le Court et Franchimont.

En 1952, la jonction Nord-Midi était achevée. Comme précisé au début de cet article, elle fut inaugurée le 4 octobre 1952 par le roi Baudouin.

PLUS PERSONNE NE CONTESTE L'UTILITE DE LA JONCTION NORD-MIDI. D'AUTRES NATIONS SUIVENT NOTRE EXEMPLE

Nonobstant toutes les déclarations pessimistes ou négatives exprimées antérieurement, la jonction connut un franc succès et son utilité ne fut plus jamais remise en doute :

toutes les lignes du réseau étaient dorénavant reliées entre elles.

Les énormes difficultés de transit entre le Nord et le Midi appartenaient définitivement au passé.

Par la suite, d'autres pays allaient s'inspirer de cet exemple. Quelques chiffres illustrent le succès. En 1952-53, 169 trains circulaient dans les trois pertuis les jours ouvrables. Cinq ans plus tard on en dénombrait 700 et l'on dépassa 1 100 convois dans les années suivantes.

Le point de saturation était atteint. Les solutions ne manquèrent pas mais le hic, c'était leur prix. Le plan IC-IR, fort critiqué au début fut néanmoins appliqué dans les années '80.

Conçu dans le but de revoir entièrement l'organisation du service des trains de voyageurs, il apporta aussi une solution au problème de la saturation de la jonction puisqu'il permit de réduire d'une centaine d'unités les trains empruntant le tunnel et ce, sans provoquer de mécontentement parmi les usagers. Innombrables sont ceux qui transitent par là. Ils passent sous la capitale sans la voir et sans y provoquer la moindre perturbation. Rien que dans les grandes gares de la capitale plus de 300 000 «navetteurs» sont dénombrés chaque jour.

CREATION D'UNE LIAISON DIRECTE AVEC L'AEROPORT NATIONAL

Notre première mondiale fut suivie d'une autre lorsqu'une liaison ferroviaire directe fut créée entre la gare centrale et l'aéroport national.

La mise en place du réseau TGV européen ne se fera pas sans problèmes pour la SNCB ni pour la jonction. Ne vous faites pas trop de soucis. Les cheminots en ont vu d'autres. Avec leur savoir-faire et les nouvelles techniques, on est sur la bonne voie.

On se posa la question de savoir si les trains à vapeur traversant la jonction en grand nombre n'allaient pas y rendre l'air irrespirable.

*Et maintenant
paré
pour l'avenir
et les TGV... □*