



titue une entrave à la circulation urbaine et n'a qu'une existence éphémère. L'année même de sa démolition, en 1855, un comité de propagande s'institue en vue d'appuyer le projet d'établissement d'une ligne surélevée à 5 voies, traversant la ville de part en part, avec gare pour voyageurs entre la rue du Fossé-aux-Loups et le Marché-aux-Poulets. En 1856, le Conseil communal adopte une résolution en faveur de la réalisation de cet objectif et, neuf ans plus tard, en 1865, les onze députés de Bruxelles déposent, sur le bureau de la Chambre, un amendement visant à arracher, au Gouvernement, la décision escomptée. Rejeté dans sa forme initiale, il est remplacé par un autre, libellé de la sorte : « *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.* » Des études techniques, entreprises de 1865 à 1867, amènent la commission créée en vue de la réalisation éventuelle de cette jonction à préconiser l'abandon du projet et à recommander la création du chemin de fer de ceinture-ouest selon le tracé actuel : Bruxelles-Nord, Laeken, Tour et Taxis, Pannenhuis, Bruxelles-Ouest, Cureghem et Bruxelles-Midi. L'établissement de cette liaison périphérique ne donne pas satisfaction aux édiles communaux, Bruxelles demeurant privée d'une gare centrale. En 1872, le Conseil communal, tenant

PAYSAGES

PAR J. DELMELLE

FERROVIAIRES

VI

UNE VILLE FAIT PEAU NEUVE

La plus remarquable concentration d'ouvrages d'art du réseau est réalisée, à Bruxelles, sur le parcours de la Jonction Nord-Midi.

Le projet visant à l'établissement d'un raccordement entre les deux grandes gares bruxelloises — toutes deux en cul de sac ! — desservant respectivement le nord et le sud du pays a germé, de très bonne heure, dans certains esprits. Dès 1837, année de la mise en service de la station des Bogards (située sur l'emplacement actuel du palais du Midi), une commission d'enquête, créée à l'initiative de la Ville de Bruxelles, conclut en faveur d'une jonction entre les deux gares alors en activité, celles de l'Allée Verte (qui, par la suite et pendant longtemps, constituera une sorte d'annexe de la gare du Nord) et des Bogards (à laquelle devait se substituer la gare du Midi). En 1841, le 28 septembre, une « route de fer » raccordant les deux gares est inaugurée. La ligne emprunte les boulevards du Midi et d'Anderlecht, au niveau du sol. Elle cons-

à son idée première, exprime une nouvelle fois le souhait de voir une gare « *tout au moins pour voyageurs* » être établie au cœur de la cité. En 1887, la question revient devant le Conseil. La presse polémique et, comme le trafic ferroviaire s'accroît constamment, des travaux d'adaptation sont entrepris aux deux gares principales. En 1895, l'Etat s'inquiète et institue une commission dont le rôle est de chercher une solution acceptable pour pallier l'insuffisance de ces dernières. Cette commission est renforcée, en 1897, par une équipe de techniciens chargés d'élaborer le programme des travaux et d'estimer leur coût. En 1901, considérablement élargie, cette même commission étudie, sous tous leurs aspects, les trois solutions finalement et conjointement retenues : agrandissement des deux gares, recul de la gare du Nord vers Schaerbeek et création d'une jonction directe — ou indirecte — entre le nord et le sud. Elle se prononce en faveur d'une jonction directe selon un tracé à flanc de coteau établi par l'ingénieur renaisien Frédéric Brunel. En 1903, une convention intervient entre l'Etat et la Ville de Bruxelles. Aux termes de cet accord, toute une partie de la ville, située à mi-hauteur de la Grand-Place et de la Porte de Namur, sera complètement réorganisée, reconditionnée, assainie, régénérée, urbanisée.

La lenteur des expropriations et d'autres circonstances devaient retarder l'exécution de ce plan qui, d'ailleurs, devait être partiellement remanié. En 1911, les travaux commencent enfin. Ils risquent d'être abandonnés en 1912 à la suite de véhémentes protestations. A l'issue d'une réunion organisée le 25 janvier de cette année-là par la Société belge des Ingénieurs et des Industriels, un ordre du jour est voté « *renouvelant les protestations du public bruxellois contre le projet de jonction Nord-Midi, qui s'exécute en ce moment et qui est inutile, nuisible, coûteux et dangereux* ». Néanmoins, l'entreprise est poursuivie et, en 1914, lors du déclenchement des hostilités, le viaduc Midi-Chapelle est presque entièrement terminé, une partie des terrassements et des fondations est achevée. Quelques mois après l'armistice, en 1919, les travaux sont repris mais bientôt interrompus. En 1922, on décide l'abandon du projet et, pendant treize ans, toute une partie de la ville présente l'aspect d'un vaste chantier délaissé, d'un champ accumulant des ruines corrodées par la rouille et entourées de partout par une végétation épaisse et sauvage. Puis, la volonté des parlementaires crée, par la loi du 11 juillet 1935, l'Office national pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi. Dès 1936, le chantier reprend sa laborieuse animation. Les plannings sont respectés et l'on prévoit la mise en service du raccordement pour la fin de 1942. Hélas, l'homme propose et le destin dispose ! En mai 1940, la seconde guerre mondiale éclate. Les travaux continuent cependant, mais au ralenti. Ils sont suspendus en 1943. Fin 1944, l'activité renaît mais la pénurie de matériaux ne lui permet pas de substantiels progrès. Les difficultés d'approvisionnement disparaissent en 1947 et l'inauguration des installations par le Roi a lieu, enfin, le 4 octobre 1952.

La Jonction existe donc depuis plus de dix ans. Auparavant, les gares du Nord et du Midi ne pouvaient correspondre que de façon très détournée, en utilisant les voies de ce « nœud de Bruxelles » ne permettant qu'un écoulement partiel de l'important trafic qu'elles auraient désiré échanger entre elles. Il n'existait, en fait, qu'une liaison périphérique relativement rapide, celle passant par Bruxelles-Ouest. Une autre, beaucoup plus longue et dispendieuse, passait par la gare du Quartier-Léopold, empruntant — à partir du Nord — un tracé passant sous l'avenue Rogier, la chaussée de Louvain et la rue de la Loi. Du Quartier-Léopold, par Etterbeek, Watermaël, l'avenue des Nations, le Vivier-d'Oie, Saint-Job, Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle et Forest-Est, cette ligne finissait par rejoindre les voies du Midi. L'étirement du parcours, ses étranglements et d'autres inconvénients en limitaient l'emploi aux trains de marchandises, auxquels un horaire moins strict est de règle, et à quelques rares trains de voyageurs. C'est à ces derniers convois que la Jonction est spécialement destinée.

Nous écrivions, en ouvrant ce chapitre, que la Jonction réalise la plus remarquable concentration d'ouvrages d'art du réseau. Elle propose, sur un parcours total de 3.318 mètres, dont 1.928 en souterrain, un ou plusieurs exemples de la plupart des types de constructions que l'art du génie civil appliqué au chemin de fer peut concevoir : pont à charpente métallique

avec ou sans enrobage de béton, pont en béton armé ou précontraint, maçonnerie en briques, voûtes, murs de soutènement, pertuis, remblais, déblais, dalles champignons, constructions isostatique et hyperstatique. A cause de tous ces travaux et de leurs prolongements logiques, directs et indirects, toute une large bande du territoire de la ville de Bruxelles et de plusieurs de ses faubourgs — Schaerbeek, Saint-Josse-ten-Noode, Saint-Gilles et Anderlecht — a été perturbée tant en ce qui concerne son aspect qu'en ce qui concerne, notamment, ses habitudes de circulation. Jamais auparavant, on n'avait vu le rail contraindre une agglomération à prendre un bain de Jouvence aussi décisif. On savait déjà qu'il était capable de faire surgir, du sol, des localités nouvelles, de les grouper autour de lui comme les fleuves et les rivières avaient rassemblé jadis, le long de leurs rives, villes, villages et hameaux. On n'ignorait pas qu'il pouvait insufler une vie nouvelle à des régions exsangues, repliées sur elles-mêmes, défavorisées jusqu'alors par le cloisonnement naturel d'un relief capricieux. On ne pensait toutefois pas qu'il était assez influent pour obliger presque toute une ville à se renouveler, à passer au creuset pour une véritable refonte, à accomplir en un laps de temps très court une métamorphose exigeant normalement, pour se réaliser de manière spectaculaire, plusieurs décennies. Certes, par suite des indécisions parlementaires et des hostilités, les travaux de la Jonction se sont étalés sur de nombreux lustres mais on peut prétendre que leur phase décisive, révolutionnaire, n'a guère pris plus d'une bonne dizaine d'années.

Ce renouvellement apparaît dans le paysage urbain mais ne se limite pas à celui-ci. L'accès de la capitale étant plus aisé et plus rapide qu'avant, il en est résulté un accroissement du volume des affaires qui y sont traitées. La liaison des bassins ouvriers situés de part et d'autre de la ville : Lot, Ruisbroek, Hal, Clabecq et Tubize d'un côté, Vilvorde et la région du canal de l'autre, est à présent réalisée pour le plus grand bien de notre économie. La Jonction, par ailleurs, a permis un vaste assainissement de la cité en provoquant la démolition de quartiers vétustes, privés d'air et de soleil, comme celui de la Putterie. Il a urbanisé toute une partie de la ville, reconditionné une partie de la circulation en surface et permis, à des faubourgs jadis séparés les uns des autres, de communiquer entre eux. Six passages inférieurs mettent désormais Schaerbeek en rapport avec le quartier de la ville de Bruxelles axé sur la chaussée d'Anvers. Les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht sont maintenant reliées par un passage inférieur carrossable permettant au trafic routier d'éviter des détours parfois assez importants.

La mutation paysagiste déterminée par la Jonction retiendra spécialement, ici, notre attention. Le marteau-pic, la pelle mécanique, la grue, la bétonneuse et la palplanche ayant effectué leur travail, on a édifié et réédifié avec frénésie, changeant radicalement l'aspect de toute la partie citadine comprise entre le centre et la corniche de la rue Royale.

La Jonction a perturbé profondément les quartiers des deux gares dont elle assure le raccordement. Comme la gare du Midi, celle du Nord a été déplacée et reculée. Elle a substitué, aux anciens bâtiments sor-

tis de terre en 1844 et ornés de bas-reliefs de Simonis et de statues de Geefs et de Fraikin, une construction sur pavois, avec tour. « Ainsi, a-t-on écrit (1), finissait une ère dont l'aurore se place en avril 1839, quand le gouvernement fit l'acquisition de sept hectares et demi de prairies et en fit une place et un terminus de chemin de fer. » Là où se trouvaient, jadis, les voies, les quais et le grand hall vitré de la première gare du Nord, sur l'emplacement redevenu disponible, on a édifié un immeuble-tour de 29 étages et de plus de cent mètres de hauteur. De là-haut, l'œil investit un panorama magistral dont une large portion est animée par le passage rapide ou la lente reptation des trains sur le faisceau compliqué des voies de la Jonction, de la gare du Nord et de sa perspective. Les convois entrent et sortent à tout moment de la longue galerie souterraine qui s'étire du Botanique à la Chapelle.

Dressé en vigie devant la nouvelle gare du Nord, l'immeuble-tour de la place Rogier est le symbole même de l'étonnante transformation qui s'est accomplie et ne cesse de s'accomplir, l'urbanisation de tel coin de ville gagnant peu à peu, tôt ou tard, ses environs. Caractéristique image d'un présent tendu vers un avenir aux prétentions astrales, cet immeuble-tour couvre, de son ombre tournante, le viaduc enjambant les rues de Brabant et des Plantes et dont la construction a modifié l'alignement de la voirie en même temps qu'elle provoquait le reconditionnement de tous les abords. A deux pas, le vieux jardin botanique — aménagé en 1826 — a été amputé d'une part (mais davantage par le béton routier du boulevard Saint-Lazare et du nouveau boulevard en déblai de la petite ceinture que par le rail) et agrandi de l'autre (du côté des petites serres, où le public n'avait pas accès autrefois). Il demeure un parc d'agrément et garde son appellation ancienne mais non sa fonction car la Jonction a décidé de son transfert, en tant que jardin d'étude, d'acclimatation et d'expérience, au domaine de Bouchout, à Meise. La Jonction, par ailleurs, a nécessité l'aménagement du boulevard du Jardin-Botanique et le percement de ce boulevard dénommé initialement de Belgique mais scindé et rebaptisé bientôt en boulevard Pachéco, boulevard de Berlaumont et boulevard de l'Impératrice. D'innombrables constructions ont été rasées, à commencer par la caserne Saint-Jean, ancien hôpital dont la façade néo-gothique datait de 1843. En fait, la disparition du vieil et imposant bâtiment n'a pas été prononcée par la Jonction mais, pour une fois, les urbanistes, les hommes en blouse blanche et d'autres ont fait chorus contre son maintien. Il était devenu trop vétuste, avait un air rébarbatif et convenait mal tant à sa destination première qu'à sa destination seconde. Pour relier le boulevard Saint-Lazare, qui divise le Jardin botanique en deux parties inégales et de styles différents, au boulevard Pachéco, on a creusé un tunnel routier passant en dessous du boulevard du Jardin-Botanique. Le boulevard Pachéco, qui court au-dessus du tunnel remblayé de la Jonction, a 29 mètres de large. C'est l'une

(1) Charles d'Ydewalle dans *A la Rencontre de Bruxelles*, Editions de la Renaissance du Livre, Bruxelles, 1958.

des plus spacieuses artères bruxelloises. Ses deux rives ne sont pas encore occupées par une succession ininterrompue d'édifices modernes mais cela ne tardera pas à se réaliser. En attendant, la halte du Congrès érige son architecture sobre et hardie au-dessus d'un point d'arrêt établi en sous-sol et pourvu de deux quais surélevés desservant quatre des six voies passant dans le tunnel de la Jonction. Plus loin, à front du boulevard de Berlaumont, la Banque Nationale aligne ses nouveaux bâtiments, conçus par l'architecte Marcel Van Goethem, cachant leur interminable façade derrière un rang de piliers verticaux qui la masquent aux regards et la font ressembler à un immense rempart. Une banque ne doit-elle pas toujours offrir, peu ou prou, des allures de forteresse ?

Les abords de la collégiale Sainte-Gudule ont été bouleversés de fond en comble. Des jardins en entonnoir ont été établis devant le vieux sanctuaire. Plus haut, la rue des Colonies, prolongeant l'impasse du Parc créée en 1896, a été percée en 1914 ainsi que l'un des premiers projets de jonction le prévoyait. Plus bas, la plupart des artères ont été rognées, écourtées, amputées d'un de leurs côtés comme la vieille rue de la Montagne d'où partaient, jadis, la plupart des diligences de province. En bordure du boulevard de l'Impératrice, construit en terrasse, sur pilotis, l'Air-Terminus hausse son toit en plate-forme à 64 mètres 20 au-dessus du niveau de la mer. Ses plans ont été dressés par l'architecte Maxime Brunfaut. Mis au service des passagers en 1954, ce terminus urbain aéronautique répond à des exigences intimement liées à celle de la halte Centrale. On a pu écrire à son propos : « Le caractère inédit de l'œuvre, les particularités des rues avoisinantes construites sur pilotis, sa liaison directe avec le tunnel de la jonction, son programme extrêmement varié, confèrent à cette brillante réalisation un intérêt rarement atteint. Grâce à une coordination des divers moyens de transport, le voyageur perdra moins de temps précieux entre deux trains ou entre l'avion et le train. La Belgique, en réalisant la jonction Nord-Midi, a apporté une contribution importante dans le domaine des transports. En situant l'Air-Terminus en liaison directe avec la gare Centrale, la Sabena, à son tour, a contribué à cette coordination » (1).

Pivot de tout un quartier que la Jonction a fait surgir, la halte Centrale occupe un triangle formé par le boulevard de l'Impératrice, les rues de la Putterie et du Cantersteen. Sa construction a posé nombre de problèmes difficiles dont l'un des principaux a été celui de sa liaison avec le tracé hors courbe du tunnel. Elle a été étudiée par le baron Victor Horta — l'un des grands précurseurs de l'architecture moderne — et par Maxime Brunfaut. Ses façades sont en pierres de Gobertange, de Reffroy et de Blacouve avec soubassements et couvertures en petit granit des Ecaussinnes et d'ailleurs. Son trafic s'élève à 734 trains par jour embarquant ou débarquant quelque 100.000 voyageurs.

La façade de la halte Centrale donnant sur le boulevard de l'Impératrice s'orne d'un haut-relief évoquant le quartier sacrifié de la Putterie. Comme tout a changé

(1) L. Novgorodsky dans un article de la revue : *La Technique des Travaux* de mai-juin 1954.

aux environs ! Le quartier de la Putterie a disparu. Celui du Marché-au-Bois n'existe plus qu'en partie, gagné à son tour par l'urbanisme qui dresse, sur l'emplacement de l'hôtel d'Ursel, un audacieux immeuble-tour achevé depuis peu. Des passages pour piétons passent en souterrain sous la chaussée. Le quartier Isabelle-Terrarken, lui aussi, a fait peau neuve. Il s'est couvert de bâtiments nouveaux entre lesquels s'insinue une galerie couverte, avec rotonde et fontaine due au céramiste Olivier Strebelle, faisant communiquer le Ravenstein et le Cantersteen. Réalisation d'une société s'intéressant spécialement aux transports par rails, cette galerie doit sa principale animation au chemin de fer, étant empruntée surtout par les usagers de la halte Centrale. A deux pas, l'Albertine déploie ses constructions autour d'un jardin en quadrilatère s'ouvrant du côté de la place Albert I^{er}. De là, on aperçoit tout un secteur urbain profondément modifié par les travaux de la Jonction. Se souvient-on de ce qu'était, auparavant, cette partie de la ville ? A proximité immédiate, il y avait le local de la Grande Harmonie, exproprié en 1936. La chapelle de la Madeleine n'était pas dégagée comme elle l'est à présent. Son dégagement et sa restauration ont été assurés par l'Office national pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi, que l'on a trop souvent soupçonné d'avoir condamné, sans discernement, des édifices intéressants.

Tout a changé. Tout le flanc est de la vallée de la Senne a subi une cure de rajeunissement. La rue d'Or a été rasée mais, coriace, elle a mis vingt ans, de 1936 à 1956, à disparaître tout à fait. Elle a permis, en s'en allant, le dégagement de la tour dite d'Anneessens, éloquent vestige du XII^e siècle. On a jeté un viaduc routier au-dessus de la provinciale place de la Justice afin de permettre, à la circulation de surface, de gagner le quartier de la Chapelle et le Midi. A côté de l'église Notre-Dame de la Chapelle, une halte ferroviaire a été établie avec bâtiment sous voie supportant deux quais de 200 mètres de long.

Tout a changé. Des ponts permettent à la voie ferrée de franchir la rue des Tanneurs, la rue Roger Vander Weyden, la rue Terre-Neuve, la rue de la Fontaine. Un viaduc métallique surplombe le boulevard du Midi et permet, aux trains, d'atteindre, via le quadrilatère de la place de la Constitution, par le pont de la rue d'Argonne, la nouvelle gare du Midi. Tous ces ouvrages d'art et le déplacement de la gare ont entraîné d'importantes modifications dans le tracé primitif des rues ; rues des Brigittines, des Ursulines, d'Argonne et de France, avenue Fonsny, places de la Constitution et Jamar... Des quartiers vétustes, des maisons sordides ont fait place à des architectures modernes dont, à front de l'avenue Fonsny, le Centre de tri postal mécanisé. Ainsi, depuis la rue d'Aarschot jusqu'au seuil de l'avenue du Roi, depuis Schaerbeek jusqu'à Saint-Gilles, remédiant aux désagréments coûteux des manœuvres de rebroussement autrefois de règle au Nord et au Midi, unissant les deux grandes gares entre elles à travers la ville, la Jonction a tout modifié, tout régénéré. Vingt impasses lépreuses et une centaine de logements insalubres, gangrenés par la laideur, ont été abattus pour que s'éclaire le visage de Bruxelles.

La vaste opération de chirurgie esthétique réalisée par la Jonction est-elle terminée ? Oui, sans doute, mais, comme si elle la jugeait insuffisante encore, la ville se soumet sans cesse à de nouveaux traitements de beauté. Près de la halte du Congrès, décorée par un haut-relief évocateur du sculpteur gantois Joseph Cantré, la Cité administrative précise de jour en jour son imposante silhouette linéaire. Son occupation nécessitera le percement d'un tunnel souterrain pour piétons sous le boulevard Pachéco. Ce tunnel aboutira à la halte du Congrès qui, dès lors, se mettra réellement à vivre et à remplir la fonction qui lui avait été assignée.



Grâce au rail, la physionomie de tout le secteur longitudinal de la ville entourant le tracé de la Jonction a été renouvelée, embellie, aérée. Tout le paysage urbain du flanc oriental de la vallée a été recomposé et cette œuvre-là est assurément l'une des plus extraordinaires dont le vieux et toujours jeune chemin de fer puisse s'enorgueillir à juste titre.

(A suivre.)