

AU CŒUR DE LA JONCTION NORD-MIDI :

LA HALTE CENTRALE

ARCHITECTE : BARON VICTOR HORTA

Le tracé primitif de la Jonction passait à proximité des Galeries Saint-Hubert. Dans le voisinage de celles-ci la Halte Centrale devait occuper des terrains importants. Il s'agissait d'une gare à ciel ouvert.

Lors de la reprise du projet, les terrains qui lui étaient primordialement destinés se trouvant être retenus pour l'usage, coupés par une artère nouvelle, les ingénieurs eurent à choisir entre deux emplacements voisins, de niveaux plus élevés. L'un, à mi-côte, dans la direction du Mont des Arts, prenait son grand côté vers la rue de la Madeleine; l'autre, circonscrit par les rues Canstersteen, de la Putterie et de l'Impératrice, occupait une côte supérieure et présentait une forme triangulaire assez inattendue.

Etant donné la nature même du sous-sol bruxellois, composé en partie de sable bouillant, et la nécessité d'infléchir sensiblement la voie vers le haut de la ville par rapport à la ligne idéale Nord-Midi, le choix de l'emplacement le plus élevé favorisait le passage des voies en sous-sol.

Ces dispositions nouvelles exigeaient le relèvement des voies vers le Nord et le Midi et leur descente à une profondeur suffisante.

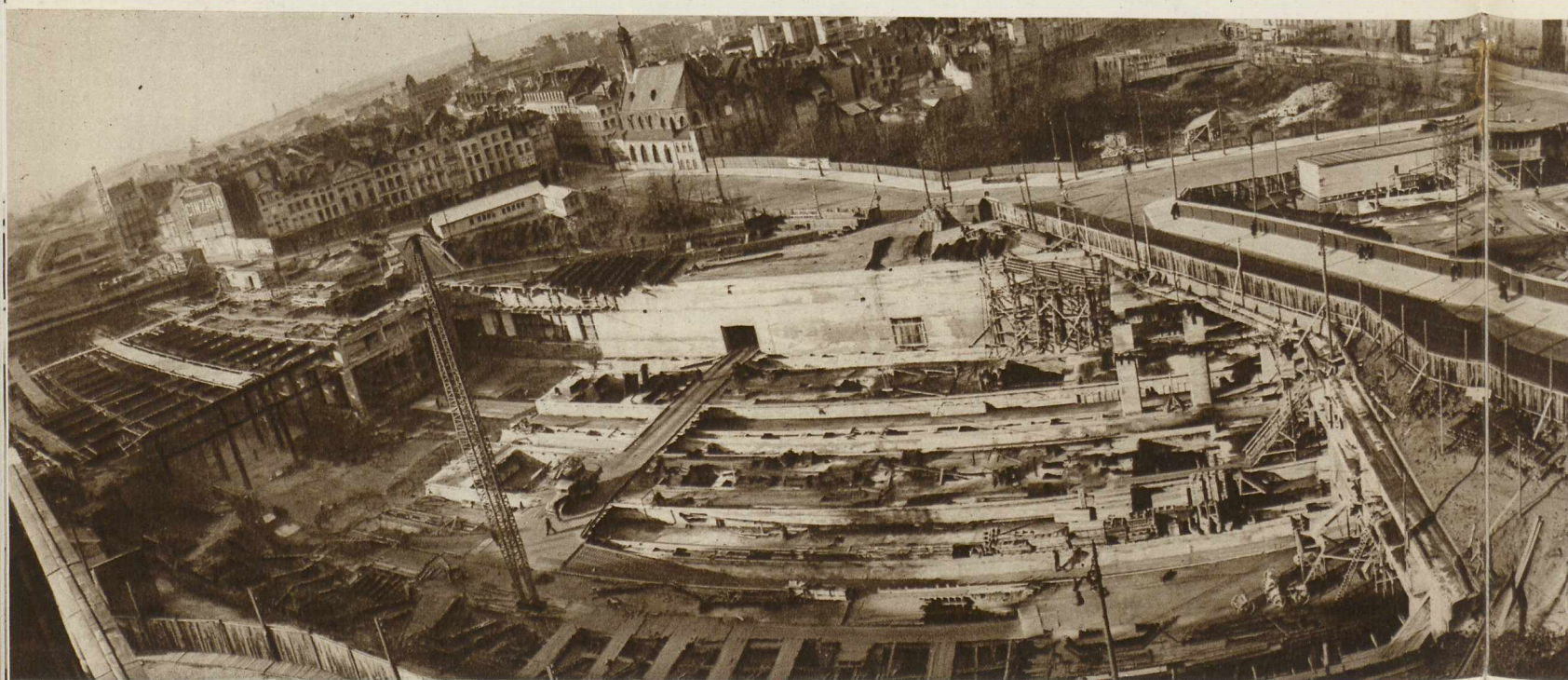
De plus, le développement d'un tunnel de grande largeur et la tension de la courbe des voies devaient être avantagés par le choix du terrain ayant la côte la plus élevée. Enfin, celui-ci permettait d'établir les services actifs de la gare à un plan intermédiaire entre la rue et le rail.

Sur ce programme Victor Horta traça des plans nouveaux, dont la conception est commandée par la situation générale de l'emplacement et la complication de niveaux imposée par la nature du sol.

Il s'agit d'une gare souterraine, d'une technique rationnelle, surmontée hors-sol d'un bâtiment dont la forme triangulaire, résultant du tracé des rues, est en grande partie réservée à l'usage des diverses administrations. Dans cet ensemble, les services publics occupent environ 4.400 m² de surface.

La Halte Centrale comporte trois niveaux essentiels: le niveau inférieur, appartenant aux voies; le niveau intermédiaire, formant un entresol réservé à la circulation générale; le rez-de-chaussée, niveau des guichets et des entrées et sorties se rapportant au niveau des rues.

L'accès principal s'ouvre à front de la place elliptique; la partie supérieure donne au niveau du Canstersteen; une sortie rapide à l'usage des voyageurs occupe le point opposé à celui de l'entrée générale.



I:
E
T A

La complication de cet étagement posait le problème d'une circulation à la fois pratique, régulière, rapide et sûre. Tout étant bien pesé, la recherche d'une circulation rationnelle vers la profondeur fit écarter pour l'usage de la **descente**, les procédés mécaniques à la mode du jour.

Il importait de prévoir pour l'entrée principale le mode d'accès le moins dangereux, le plus durable, le moins coûteux; un escalier à pente moyenne, coupé de paliers larges et fréquents, propices aux voyageurs de tous âges et dont la cadence s'oppose aux descentes trop brusques et aux chutes graves. Cependant, pour simplifier le transport des bagages à mains, l'on a prévu à dessein de petits « descendeurs » électriques à fonctionnement vertical desservant chaque quai, utilisables par les porteurs de bagages et les voyageurs moyennant une taxe modique.

Dans le hall des recettes en face des guichets, le triple escalier assure l'accès aux voies, situées à 5 m. 24 en dessous. Autour du vide de ces escaliers se développe un promenoir doté de nombreuses banquettes murales. Cette disposition permet de supprimer la salle des pas-perdus.

La sortie des voyageurs, exigeant parfois un débit rapide, s'effectue par un jeu d'escaliers fixes et mécaniques, à raison de deux escaliers fixes et de deux escalators par quai. Au niveau intermédiaire (hall des recettes), les dégagements des trois pertuis s'unissent pour former le large couloir de tête de la sortie, lui-même dégagé vers l'extérieur par un escalier central large et court, flanqué de deux escalators.

Vers la rue de la Putterie, le hall de sortie est dégagé par un vestibule que prolonge le local d'attente. La sortie s'effectue sur une voie privée couverte reliant la rue de l'Impératrice à la rue Cantersteen et permettant la circulation automobile. Les garages existants, construits par la Ville de Bruxelles, seront mis en communication directe avec la gare. Les voyageurs pourront y garer leurs voitures avec facilité et sécurité avant de pénétrer directement dans le hall des recettes.

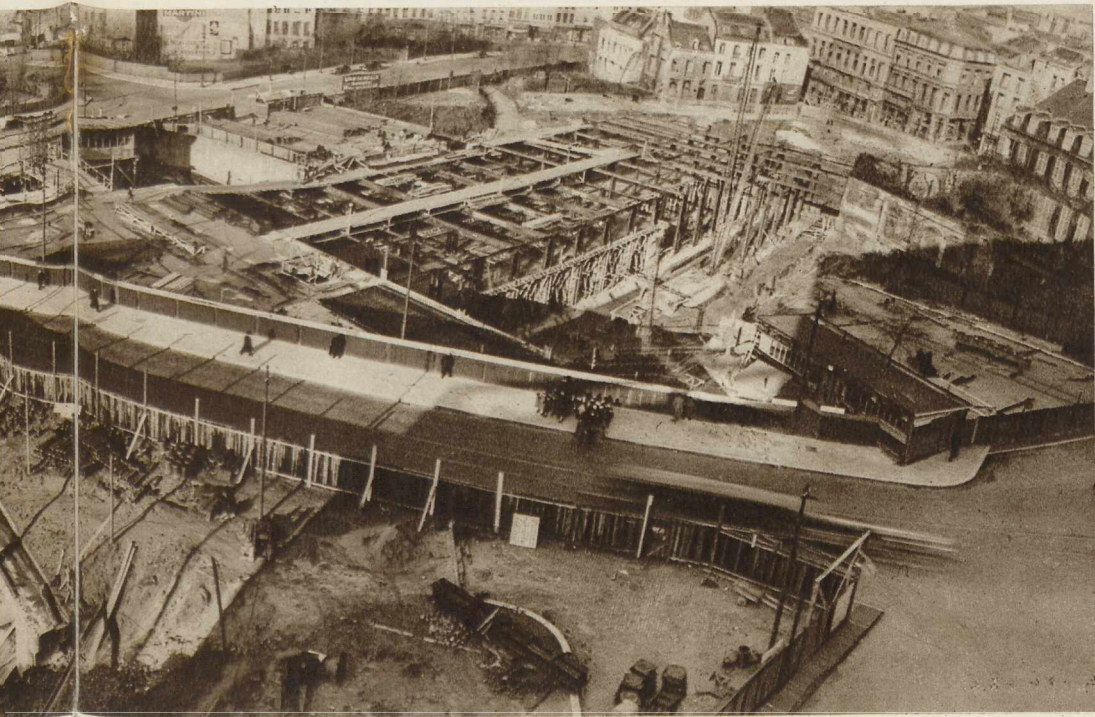
Du vestibule de sortie un plan incliné assure le contact avec la salle des guichets. Le restaurant sera accessible de tous les niveaux et de la rue Cantersteen, où ses locaux prendront le jour.

Il est intéressant de constater que un tiers seulement de l'aire bâtie est utilisé pour l'usage de la Halte, les deux autres tiers recevant des locaux locatifs et d'administration, au profit d'un rendement commercial dont bénéficiera l'économie de la Société Nationale des Chemins de Fer.

Dans un quartier aussi fortement bouleversé que celui du Mont des Arts, lequel a perdu son ancien prestige, l'existence de la Halte Centrale apportera une vie nouvelle. Ce sera un complexe d'une activité aussi pleine en ses parties supérieures qu'en son sous-sol.

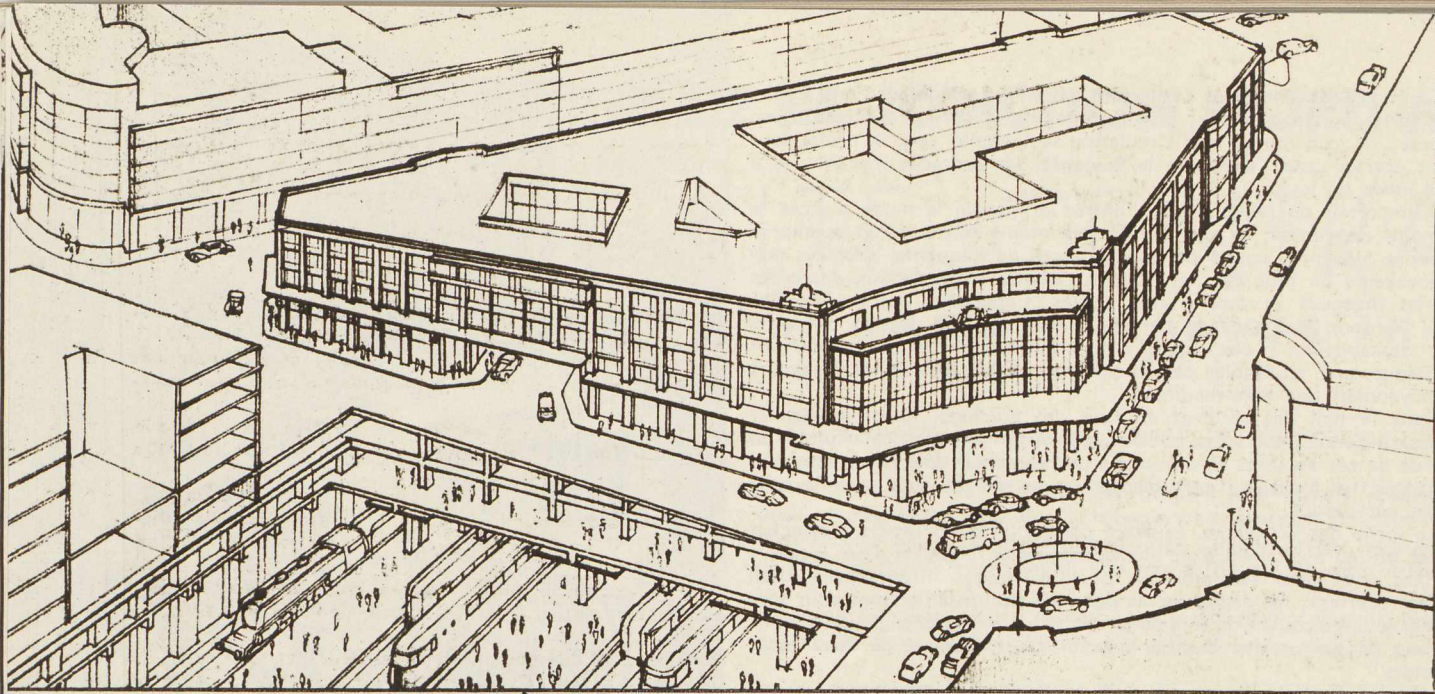


Un aspect de l'ossature de la future halte centrale, à proximité du building Shell.



Vue d'ensemble du chantier du deuxième tronçon. Il s'agit de la construction de la halte centrale de la Jonction (arch. baron Victor Horta) dont les voies ont un tracé courbe. Le chantier fut ouvert en avril 1939. Les travaux sont exécutés par la puissante société d'entreprises Ed. François et Fils. Ils ont nécessité le déblaiement de 270,000 mètres cubes de terre, et exigeront la mise en œuvre de 100,000 mètres cubes de béton armé et de 20,000 tonnes d'acier.

(Photo Sergysels.)



La Halte Centrale. Vue axonométrique du bâtiment hors-sol, et coupe des dispositions intérieures montrant le niveau intermédiaire où l'on trouve le hall des recettes, et le niveau inférieur qui est celui des pertuis et des quais. En face de l'entrée principale l'on remarque la petite place elliptique, jouissant d'une circulation en sens unique. A droite, vers la rue de l'Impératrice, une suite de magasins; à gauche, rue de la Putterie, des magasins, la voie privée dégagant le hall de sortie; au dos du bâtiment, le Cantersteen. Le parement des façades de la bâtisse sera réalisé en pierres blanches belges, matériau de haute tenue architecturale, entièrement taillé dans notre pays par nos bons tailleurs de pierre blanche.

Non seulement l'architecte Victor Horta surmonta l'une après l'autre les difficultés du programme qui se posaient, mais il sut tirer d'elles des avantages apparents, au profit du prestige de la bâtisse. Ces jeux de niveaux; cette composition ou plutôt cette orchestration d'espaces utiles, de formes et d'importance liées à leurs destinations; cette circulation simplifiée, guidée, à la fois pratique et rapide n'est pas la moindre qualité de ces plans. Elle répond au caractère même du bâtiment, **halte plutôt que gare**, relevant de principes parents de ceux d'une grande station de métro.

La superstructure de la Halte Centrale porte clairement le signe de la personnalité de Victor Horta. Sa mesure est large, son rythme sobre et paisible exprime la fonction, sa distribution est nourrie de raisonnements qui sont fondés sur une riche expérience. Elle s'inspire, sans détour, d'un pur et dur problème d'utilité. Cependant, en ses parties et son ensemble, son harmonie est incontestable. Il paraît donc nettement que les idées de Victor Horta se sont rencontrées avec celles des ingénieurs de la Jonction. L'on ne redira jamais assez combien les importants travaux accomplis sous nos yeux, avec une rare sûreté et sans que nos concitoyens se doutent le moins du monde de l'extrême difficulté de la tâche, honorent les capacités exceptionnelles des ingénieurs Franchimont, Castiaux et leurs équipes techniques...

Considérons un instant le problème de la Halte Centrale sous l'angle non moins intéressant de son infrastructure. Schématiquement s'entend, le problème étant délicat et complexe. L'infrastructure de la Halte Centrale dépend du second tronçon du tunnel de la Jonction, lequel s'étend de la rue de l'Hôpital à la rue de Lozum sur une longueur de 450 m. environ. Ce tronçon, fort intéressant, est caractérisé par des voies en courbes, différentes de rayon, réunies entre elles par des raccordements paraboliques. Les 6 voies des trois pertuis sont desservies par 3 quais de 300 mètres de long, terminés, de part et d'autre, en fuseau. L'intercalation des quais (de 8 m. de largeur chacun) portera la largeur de chaque pertuis de 9 m. 45 à 17 m. 50 et la largeur totale de l'ouvrage de 60 m. environ.

Par raison d'économies, pour diminuer les portées, un support intermédiaire est placé dans l'axe de chacun des quais. Dans le but de réduire leur encombrement, et pour des raisons architecturales, ces colonnes ont une section circulaire.

Les difficultés d'une implantation en courbe ont exigé des tracés très exacts, tant sur le terrain que pour la charpente métallique constituant, comme dans les autres tronçons, l'ossature du béton de l'ouvrage.

Le tunnel étant en courbe et le bâtiment de la Halte débordant le tunnel, des fondations spéciales durent être réalisées à certains endroits. La liaison définitive entre parties de bâtiments portés par des fondations différentes se fera après l'exécution et la mise en charge de ces parties; elles sont cependant reliées entre elles dès le début, au moyen de fers ronds destinés à être enrobés ensuite dans le bétonnage de remplissage du joint vertical provisoire.

La partie du chantier du deuxième tronçon, qui présentait les difficultés les plus spéciales, est actuellement presque entièrement terminée. Il s'agit de la partie située immédiatement au bas du Mont des Arts, où la fouille devait pénétrer à 12 m. de profondeur dans la nappe aquifère. Malgré l'importance des pompages à l'intérieur du rideau de palplanches, par suite du très grand afflux d'eau descendant la colline du Coudenberg, la nappe aquifère n'a subi à l'extérieur des palplanches aucun rabattement. La différence de niveau entre l'extérieur et l'intérieur des palplanches est donc très considérable puisque, lorsque la profondeur maxima a été atteinte, elle était de 12 m. Il en résultait un double inconvénient, d'abord une lenteur très grande de rabattement pour l'exécution des derniers mètres de la fouille et, ensuite, un danger de soulèvement du fond de la fouille par suite des sous-pressions. Le danger des sous-pressions fut écarté par le battage des palplanches métalliques avec fiches très importantes (7 m. 00).

Des précautions acoustiques ont été prises à différents endroits des pertuis, notamment au grand garage surmontant la première section du tunnel, sur lequel doivent être bâtis de grands immeubles. L'application de matelas élastiques en plomb amianté (E. Lenders) a donné le meilleur résultat. Le même système sera, sans doute, appliqué à d'autres sections.

Les Entreprises Générales Ed. François et Fils, réalisatrices du second tronçon et de la Halte Centrale, ont-elles aussi bien mérité de la Jonction et de notre Capitale.

P.-L. F.