

Liaisons Secrètes

Les 50 ans de la jonction Nord-Midi

Le 4 octobre 2002, il y aura 50 ans que la jonction Nord-Midi existe. Peu d'utilisateurs du train savent à quel point cette jonction est unique. Nombre de grandes villes européennes sont dépourvues d'une telle liaison directe entre les grandes gares. Avec toutes les conséquences que cela implique: se rendre d'un endroit à un autre nécessite un long voyage à travers la ville, en taxi ou au moyen des transports en commun.

Pour mettre en lumière la jonction, la SNCB organise, en collaboration avec l'Echevinat de la Culture de la ville de Bruxelles, un événement unique dénommé Liaisons Secrètes. Le point d'orgue de l'événement se déroulera en gare de Bruxelles-Central. Le public pourra visiter des espaces souterrains normalement inaccessibles. Pour la circonstance, ceux-ci seront transformés par des artistes en un fascinant univers artistique et marqué par le multimédia. La SNCB présentera en outre de nombreuses informations sur la construction et le passé de la jonction ainsi que sur les projets d'avenir dans et autour de Bruxelles.

Peu de grands travaux ont de tels antécédents. Résumé très brièvement, on y a rêvé pendant environ 50 ans, on l'a dessinée et construite pendant 50 ans, et elle est maintenant en service depuis 50 ans. Les plans sont intimement liés à l'évolution de la ville de Bruxelles. Une partie du vieux centre ville bruxellois a dû disparaître pour permettre sa construction, transformant radicalement le visage de la capitale. Suite à des débats politiques enflammés, deux guerres mondiales, un manque de moyens financiers, l'opposition publique et des difficultés techniques, Bruxelles a été confrontée des années durant, au coeur de la ville, à un no man's land, comme si elle avait été touchée par un ouragan.

Cependant, pour le trafic ferroviaire, la jonction Nord-Midi fut immédiatement un succès. Elle constitue aujourd'hui encore incontestablement l'aorte du réseau ferroviaire belge. En ce qui concerne son intégration architecturale et urbanistique, les avis demeurent partagés. La jonction est bâtie sur ligne de séparation entre la ville haute et la ville basse et diviserait la ville en deux. Ce débat concerne les spécialistes, qui peuvent participer au colloque que la SNCB organise en collaboration avec l'ULB les 1er et 2 octobre prochains.

La jonction Nord-Midi n'est pas seulement importante pour le trafic ferroviaire. Sur le plan social et culturel, la jonction Nord-Midi peut favoriser l'établissement de nouvelles relations entre la ville, sa population, les navetteurs, la SNCB,... C'est pour cette raison que la SNCB a voulu laisser les mains libres aux artistes qui, par leurs créations originales, peuvent porter un nouveau regard sur le phénomène de la jonction. En collaboration avec la ville de Bruxelles, et son échevin de la Culture Henri Simons plus particulièrement, un programme couplant histoire et avant-garde a été développé. Sorte de voyage mental en train vers l'avenir.

Le point d'orgue de ce voyage ne se trouve pas pour rien à Bruxelles-Central. La gare de Horta est en pleine restauration. Les façades ont globalement retrouvé leur lustre d'antan. A l'intérieur, la gare sera fortement agrandie et dotée de nouveaux accès. Tout cela se déroule bien sûr dans le respect de l'architecture originelle qui, grâce aux travaux, va à nouveau pouvoir s'exprimer.

Les autres gares de la jonction ne sont pas oubliées. C'est ainsi que Recyclart a développé un programme spécifique pour la gare de Bruxelles-Chapelle. C'est aussi le point de départ pour les voyages en train à vapeur. Nostalgie et culture urbaine actuelle avancent main dans la main.



La Jonction Nord-Midi : un demi-siècle d'existence

Samedi 4 octobre 1952 – En fin de matinée, dans la vaste et riche salle des pas perdus de la nouvelle gare de Bruxelles-Central – qui ne devait être rendue accessible au public que le soir même – le jeune Roi Baudouin présidait les cérémonies de la très solennelle inauguration de la Jonction Nord-Midi. Discours, orchestre, drapeaux, oriflammes : rien n'avait été oublié pour souligner la portée d'un événement qui allait ouvrir une ère nouvelle dans l'histoire du trafic ferroviaire belge et dans celle des relations internationales transitant par la Belgique.

Jusque là, tous les trains, y compris les internationaux, aboutissaient, soit à Bruxelles-Nord ou à Bruxelles-Midi, gares établies en cul-de-sac. Pour en ressortir, les trains internationaux devaient effectuer un rebroussement et, le cas échéant, gagner l'autre gare principale en empruntant la ligne de ceinture ouest de la capitale.

Les trains du service intérieur venant de Charleroi, Mons, Tournai ou Ostende étaient limités à Bruxelles-Midi alors que ceux venant d'Anvers ou de Liège avaient Bruxelles-Nord comme gare terminale. Les voyageurs en transit dans la capitale étaient donc obligés de quitter leur train d'origine et d'atteindre l'autre gare par leurs propres moyens (tramways, taxis,...).

Un projet déjà fort ancien

L'idée de relier par le rail les gares du Nord et du Midi n'est pas neuve.

Elle a commencé à germer en 1837, où la ville de Bruxelles mit sur pied une commission chargée d'examiner la faisabilité d'une telle liaison. La solution proposée consistait en une liaison ferroviaire, ouverte en 1841 à même les boulevards de la ville. Pour prévenir d'éventuelles collisions, un signaleur muni d'un drapeau et d'une grosse cloche devait précéder le convoi pour avertir les passants de son arrivée imminente. Cette liaison fut supprimée en 1871, lors de la mise en service de ligne de ceinture ouest.

Au fil des années et malgré cette amélioration, l'intérêt d'une relation directe Nord-Midi ne cessa de s'accroître. De nombreux projets virent le jour à partir de 1855. Si certains d'entre eux avaient l'air sérieux, d'autres paraissaient beaucoup plus fantaisistes. Le Hardy de Beaulieu proposait de relier les deux gares par une voie quasiment rectiligne avec une gigantesque gare à hauteur du Fossé-aux-Loups et du Marché aux Poulets. Un autre projet de Besme, prévoyait une voie posée au milieu d'un boulevard large d'une trentaine de mètres, à hauteur de la Senne. Pour Du Roy de Blicquy et Lebrun, dans les années 1880, la ville basse devait être reliée à la ville haute par des liaisons ferroviaires en viaduc qui, sur piliers surplomberaient les quartiers de la ville.

Trois commissions furent mises sur pied entre 1895 et 1901 afin de dresser des plans concrets, qui puissent recevoir l'approbation des autorités ferroviaires. Le projet mis sur pied par Bruneel semble recevoir, dans les grandes lignes, l'adhésion. La longue procédure d'expropriation retarda les travaux qui ne débutèrent réellement qu'en 1911. Les projets optimistes prévoyaient leur achèvement pour la fin de l'année 1915.

L'invasion de la Belgique, le 4 août 1914, par les armées allemandes entraîne une suspension des travaux, alors qu'est déjà construit un viaduc allant de l'église de la Chapelle à la gare de



Bruxelles-Midi et que le pont métallique surplombant le boulevard du Midi est pratiquement terminé... mais l'administration des Chemins de fer belges refuse de poursuivre le chantier sous l'occupation ennemie.

Tout est remis en question

A l'issue de la Grande Guerre, la priorité alla à la reconstruction du pays. L'utilité même de l'achèvement de la Jonction fut remise en question. Le problème des manoeuvres des locomotives dans les gares du Midi et du Nord devaient, pensait-on en 1919, être résolu par des travaux d'adaptation internes aux deux gares et par une meilleure organisation ferroviaire. Un nouveau calcul annonça de surcroît des recettes inférieures à celles prédites auparavant et des coûts d'achèvement supérieurs.

En plus, plusieurs tracés divisaient encore ses promoteurs : un axe plus ou moins rectiligne – qui épouserait, soit en sous-sol soit en viaduc, les boulevards du centre-ville (Adolphe Max, Anspach et Lemonnier) ou les artères parallèles (rues Neuve et des Fripiers et avenue de Stalingrad) et un axe plus incurvé (et finalement adopté) qui ferait passer les voies en souterrain dans le flanc de la colline du haut de la ville. Les deux premières hypothèses furent écartées en raison pour la première de la nature marécageuse du sous-sol et pour la deuxième, de la défiguration évidente qu'un viaduc long de plusieurs kilomètres eût infligée à l'esthétique de la capitale.

Un autre problème abordé dans les discussions était l'électrification de la Jonction. Dans le cas d'une configuration souterraine, elle aurait évidemment été peu appropriée à la traction vapeur. Mais son électrification aurait eu peu de sens si elle se limitait au seul parcours entre les gares du Midi et du Nord.

L'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers mit fin à ce problème, ce qui donna un coup de pouce favorable à la poursuite des travaux.

En 1935, l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi fut créé. Les travaux reprurent réellement l'année suivante. Le public put ainsi voir à l'oeuvre la toute dernière génération d'excavatrices qui creusa un énorme cratère à l'emplacement de la future gare Centrale imaginée par Victor Horta. Les travaux se déroulèrent allègrement jusqu'au début de la deuxième guerre mondiale. Ils se poursuivirent même pendant le conflit puis furent une nouvelle fois stoppés.

Une fois la reconstruction du pays achevée, les travaux d'achèvement de la Jonction reprurent pour de bon. Le mardi 30 octobre 1951, un autorail parcourait, pour la première fois, par la nouvelle liaison directe, le tracé de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi. Seuls des voyageurs privilégiés avaient pu participer à cette course officieuse et exploratoire : des journalistes, des ingénieurs des Voies et Travaux et quelques hauts fonctionnaires de la SNCB.

L'inauguration officielle eut lieu le 4 octobre 1952 en présence du Roi Baudouin.

Quelques chiffres pour donner la mesure de ce chantier pharaonesque. Il a fallu engloutir un million de mètres cubes de déblais, 120.000 mètres cubes de remblais, 85 kilomètres de pieux en béton armé plantés bout à bout, 45.000 tonnes de charpentes métalliques, 5.200 mètres cubes de pierre de taille. Pour composer le béton armé, ont été nécessaires 140.000 tonnes de ciment, 370.000 tonnes de gravier, 190.000 tonnes de sable et 42.000 tonnes de fer à béton. Au niveau social, la Jonction a assuré du travail à 1.600 ouvriers pendant 16 ans !



Les coûts de construction de la Jonction ont été évalués initialement à 17 milliards de francs belges (en francs de 1990). Les différentes interruptions et remises en question ont finalement fait exploser ce coût à 57 milliards de francs.

De l'histoire des chemins de fer, jamais aucun chantier ferroviaire n'aura suscité autant de polémique pendant plus d'un siècle.

Avec le recul et le succès qu'a connu la Jonction depuis 50 ans, d'aucuns se demandent pourquoi les concepteurs de l'époque n'ont pas été un peu moins modestes et n'ont pas prévu plus de trois pertuis...

Davantage de trains par la jonction Nord-Midi?

Lors de la construction du tunnel long de 2 kilomètres, il avait été estimé que 72 trains passeraient par heure dans la jonction Nord-Midi. Aujourd'hui, 85 trains passent dans la jonction, au cours d'une seule heure de pointe. Durant les trente dernières années, le nombre total de trains par jour a également augmenté de plus de 200 unités pour totaliser entre 1200 et 1300 trains par jour aujourd'hui.

La jonction Nord-Midi actuelle a atteint ses limites. Pour pouvoir accueillir l'accroissement attendu du nombre de voyageurs à destination ou en provenance de Bruxelles (+ 37 % entre 2000 et 2010), il est urgent de prendre des mesures.

En pratique, la capacité maximum de la jonction Nord-Midi est évaluée entre 90 et 95 trains par heure. Des essais effectués au cours du printemps 2002 ont démontré que l'augmentation du nombre de trains n'est pas une mince affaire, surtout si la régularité demeure une priorité.

Un certain accroissement de capacité pourra être obtenu suite aux travaux programmés au Nord de Bruxelles-Nord et au Sud de Bruxelles-Midi. Le trafic pourra être mieux réparti entre les trois pertuis de la jonction Nord-Midi, entre autres par la réduction des cisaillements, ce qui n'est pas véritablement le cas actuellement. La construction d'une courbe supplémentaire entre la ligne 161 (Luxembourg -) Namur – Bruxelles et Bruxelles-Nord va permettre l'établissement d'une liaison plus optimale entre le quartier européen et Bruxelles-Nord car les trains concernés pourront passer par les trois pertuis (au lieu de deux actuellement). On travaille également à un système qui permettra, aux heures de pointe, d'augmenter (par accouplement,...) le nombre de trains "utiles" (beaucoup de trains circulent pratiquement à vide après avoir déposé leurs voyageurs à Bruxelles).

A vrai dire, LA solution serait de construire un quatrième pertuis doté de deux voies. L'extension de la jonction existante est vraiment impensable et techniquement irréalisable. D'autre part, il est aussi exact que tous les voyageurs à destination de Bruxelles ne doivent pas descendre dans l'une des gares de la jonction. Le quartier européen, avec les gares de Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Luxembourg, constitue un pôle professionnel de plus en plus important. Avec la construction du tunnel Josaphat, les trains pourront se rendre directement de l'Est de Bruxelles à ce quartier. La jonction Nord-Midi en sera déchargée.

En outre, une capacité accrue des trains eux-mêmes peut également apporter une contribution. Nous pensons en premier lieu aux voitures à deux niveaux. Les rames de voitures M6 commandées pourront déjà faire une grande différence. Deux rames accouplées de voitures à deux niveaux offrent 1.572 places assises, beaucoup plus donc qu'une "Break" complète (1.012 places). Dans l'avenir, d'autres trains compteront un nombre accru de voitures, lorsque du matériel supplémentaire sera disponible.

Avec toutes ces mesures, le trafic ferroviaire vers Bruxelles présente encore de grandes possibilités de croissance. Et ce sera nécessaire.



Les gares de la Jonction

1. *Bruxelles-Nord*

La gare de Bruxelles-Nord accueille en semaine près de 50 000 voyageurs. Construite dans le haut de la ville, elle donne facilement accès aux entreprises, hôtels et commerces situés dans les environs.

La gare a fait récemment l'objet de divers travaux de rénovation. Ces travaux ont débuté en 2000. A terme, les espaces destinés à l'accueil des voyageurs seront complètement modernisés ainsi que les couloirs et les guichets. La SNCB prévoit également un centre commercial dans la gare qui regroupera l'ensemble des commerces et services offerts à la clientèle.

La gare abrite également le musée actuel de la SNCB, situé à l'étage, du côté nord de la grande salle des pas perdus.

Par ailleurs, la SNCB a déjà procédé à la modernisation des quais et rénove les auvents situés sur l'ensemble de ces quais. La toiture du bâtiment de gare vient d'être totalement renouvelée. Ces travaux de rénovation sont effectués dans le style propre de la gare, à l'époque de la construction de la Jonction.

Quant aux façades de la gare, elles sont en cours de restauration et il est prévu d'effectuer des travaux de rénovation complète du bâtiment de l'aile sud de la gare à l'horizon 2003-2004.

L'ensemble de ces importants travaux devrait être terminé à l'horizon 2007.

2. *Bruxelles-Congrès*

D'un point de vue architectural, la gare de Bruxelles-Congrès est assez originale. Le bâtiment reste fidèle assez à ce qu'il était lors de sa construction. Il a été construit en même temps que la Jonction Nord-Midi. L'année prochaine, selon le programme de la SNCB, on commencera la rénovation des façades.

La gare est desservie uniquement les jours de semaine, la clientèle étant principalement constituée de navetteurs. Dans les environs immédiats de Bruxelles-Congrès, se trouvent le centre administratif de la ville et des bureaux. C'est pourquoi des trains de pointe s'y arrêtent aux heures de pointe. La gare procure également un accès facile au quartier de la Rue Neuve.

3. *Bruxelles-Central*

Imaginée dans les années 30 par Victor Horta, Bruxelles-Central est aujourd'hui la gare la plus fréquentée du pays. Idéalement située au cœur de la ville, elle est le point de passage privilégié pour quelque 140 000 usagers des chemins de fer.



Au départ, la gare avait été conçue pour accueillir 70 000 voyageurs. Depuis sa mise en service, en 1952, le nombre d'utilisateurs n'a cessé d'augmenter. Vu cette affluence, et afin d'accueillir sa clientèle dans les meilleures conditions, la SNCB a décidé, en 2000, d'accroître la capacité de la gare en réaménageant en profondeur ses espaces. Par ailleurs, l'éventail de services proposés en gare sera davantage étoffé.

La modernisation de Bruxelles-Central permettra de redonner au bâtiment son cachet d'origine. Mais la transformation de la gare s'inscrit également dans un projet plus global de réaménagement de la voirie aux alentours, en collaboration avec la Ville de Bruxelles.

La gare étant un monument classé depuis 1995, la Commission Royale des Monuments suit de près les transformations de l'édifice.

Les travaux de restauration des façades ont débuté en mai 2000. Les façades de pierres bleues et de pierres de Gobertange ont été gommées et traitées de manière à accroître la valeur pH du béton, la pollution ayant fait fortement chuter le degré d'acidité du béton. Ces travaux sont à présent terminés, rendant aux façades tout leur éclat.

Depuis août 2001, des travaux sont en cours à l'intérieur de la gare. Objectifs: la rénovation de la salle des guichets, de l'entresol et des quais.

L'espace "guichets" sera complètement modernisé, donnant place à sept guichets "fermés", affectés au service intérieur. Ces guichets seront opérationnels pour la fin de l'année. Pour pouvoir exécuter les travaux, des guichets provisoires ont été installés dans le futur Travel Centre, en lieu et place de l'ancien espace "bagages". En 2003, le Travel Centre offrira cinq guichets "ouverts" pour la vente de billets internationaux et les renseignements à la clientèle. Il y aura également un guichet accessible aux clients désireux d'exposer leur cas particulier. Ce guichet sera spécialement conçu pour accueillir les personnes à mobilité réduite.

Durant la phase de réaménagement des guichets, la consigne à bagages a été transférée à l'entresol.

Le grand hall fait aussi l'objet d'une rénovation en profondeur afin de le doter d'un meilleur éclairage, d'une installation de sonorisation plus performante et d'une signalétique plus efficace. La fin des travaux dans le grand hall est prévue pour début 2003.

A terme, les commerces seront répartis de part et d'autre de l'escalier monumental.

La troisième phase concerne l'entre-sol et les quais. Elle consiste d'une part à créer une nouvelle liaison entre la sortie Madeleine et le Monts des Arts. Pour ce faire, le couloir menant actuellement vers la Madeleine sera recentré dans la gare et débouchera, en plus de la sortie Madeleine, sur un accès au Boulevard de l'Impératrice (au bâtiment Dynastie, à proximité du Palais des Congrès).

De nouveaux escaliers et escalators vers les quais seront prévus à hauteur de ces nouveaux accès.

Les voyageurs à mobilité réduite pourront eux aussi accéder plus facilement aux quais grâce à l'installation de nouveaux ascenseurs.

D'autre part, les quais seront également modernisés (modernisation architecturale des colonnes, nouvel éclairage, décoration des murs latéraux, nouvelles bandes de sécurité sur le sol ...).



L'entrée « Putterie » (côté Bruxelles-Nord) sera également complètement réaménagée avec un accès direct vers la salle des guichets. L'entresol sera lui aussi réagencé en vue d'une meilleure visibilité et d'une meilleure circulation des voyageurs.

Ces aménagements se clôtureront par l'installation d'une signalétique définitive. Les travaux devraient être terminés dans le courant de l'année 2006. Ils représentent un investissement de 30.000.000 euros. Le résultat final sera tout bénéfique tant pour les voyageurs que pour le personnel de gare.

4. Bruxelles-Chapelle

Située entre les gares du Midi et Central, la gare de Bruxelles-Chapelle retient l'attention du voyageur de par la décoration insolite de ses structures. En effet, à la fin des années 90, la gare avait vu son entretien fort réduit du fait de son taux de fréquentation extrêmement faible. Cependant, la SNCB souhaitait conserver cet élément de son patrimoine. En 1998, la Société des Chemins de Fer Belges initiait une collaboration avec une asbl de la Ville de Bruxelles, Recyclart. Cette association a trois types de missions: une mission artistique, une mission sociale et une mission urbanistique. Cette collaboration permet ainsi de rendre vie à un quartier scindé par la construction, dans les années 50, de la Jonction Nord-Midi. De par ses activités culturelles et sociales, Recyclart a permis de faire de la gare de Bruxelles-Chapelle un lieu de contacts pour les riverains situés de part et d'autre du tunnel. Pour la SNCB, il s'agit également de redonner au bâtiment un aspect plus sécurisant. L'asbl Recyclart ayant pris possession des locaux, elle assure une présence permanente sur le site.

Les quais, le couloir sous-voies et les tunnels avoisinants ont été repeints et éclairés par l'oeuvre de jeunes artistes. Malheureusement, l'harmonie des fresques a été fortement ternie par des graffitis sauvages, notamment sur les pierres qui avaient été restaurées.

Dans le cadre du cinquantième anniversaire de la Jonction, Recyclart propose un programme d'animations culturelles en gare de Bruxelles-Chapelle et dans les environs. Au programme: expositions, multimédia, photographies, gravures, affiches et cartes postales autour de la Jonction Nord-Midi, installations sonores retraçant l'histoire de la Jonction dans le couloir sous-voies et sur les quais de la gare, installation sonore abstraite dans le hall de gare, plaisirs culinaires et exploration touristique de la Jonction durant les week-ends des 5-6 et 12-13 octobre. Recyclart proposera également des animations en soirée le samedi 5 octobre à partir de 20h et la clôture de son festival, le dimanche 6 octobre, dans les six tunnels situés entre les gares de Bruxelles-Chapelle et Bruxelles-Midi.

5. Bruxelles-Midi

Avec près de 90 000 voyageurs par jour, Bruxelles-Midi est l'une des plus grandes gares du pays. De par sa situation, à proximité du centre-ville et au coeur d'un quartier en pleine expansion, elle est un nœud ferroviaire d'envergure: l'ensemble des trains nationaux et internationaux y font halte et les trains à grande vitesse y commencent ou terminent leur parcours.

Afin de faciliter les différents déplacements de la clientèle aux portes de la ville, la gare permet une correspondance aisée avec les lignes de métro, de tram et de bus les plus importantes et offre un service de taxis.



Construite dans les années 50, lors des travaux de réalisation de la Jonction Nord-Midi, la gare de Bruxelles-Midi a fait l'objet de différentes transformations et rénovations au cours du temps. Le bâtiment de gare actuel date de 1992; il s'agit du quatrième bâtiment érigé.

La gare de Bruxelles-Midi a été mise en service en 1840, soit cinq ans après la première liaison ferroviaire belge Allée verte – Malines. Cette première gare fut implantée PlaceRoupe, sous le nom de Bruxelles-Bogards. Son principal objectif était de permettre le développement du réseau ferroviaire vers le Sud du pays. Cependant, face à l'augmentation spectaculaire du nombre de voyageurs, la gare s'avère rapidement trop petite. En 1869, une autre gare est construite et mise en service, sur un nouveau site, dans la Vallée de la Senne, à l'emplacement du bâtiment de gare actuel.

Vers 1949-1950, deux ans avant l'ouverture de la Jonction Nord-Midi, une nouvelle gare voit le jour. Il s'agit d'un bâtiment fonctionnel, construit en briques jaunes et pourvu d'une tour, qui en deviendra l'emblème jusqu'en 1992.

Les travaux de réalisation du quatrième bâtiment ont commencé il y a dix ans. Grâce à un lifting en profondeur, Bruxelles-Midi est aujourd'hui un espace convivial et accueillant, doté de deux terminaux pour le trafic à grande vitesse, de services "classiques", d'une zone commerciale et d'un parking souterrain de 2.500 places. Ce complexe est l'un des plus grands parkings souterrains et le plus grand attaché à une gare en Belgique. La place de la gare et la nouvelle façade du bâtiment, flanquée d'un complexe de bureaux et de logements, reposera en partie sur le toit du parking et sur le terminal Eurostar. L'infrastructure routière et les places actuellement situées aux alentours de la gare sont réaménagées par la Région Bruxelloise afin d'améliorer la fluidité du trafic. Le transport public sera mieux séparé du trafic routier et les piétons disposeront de plus d'espace.

En gare, les quais 7 à 21 doivent encore être recouverts de nouveaux auvents, à l'image des quais Eurostar et Thalys.

L'objectif est d'offrir au voyageur un espace facile d'accès, sécurisant et offrant une multitude de services ainsi que des correspondances aisées avec l'ensemble des modes de transport.