

Date : 24 mai 2000

Bruxelles-Quartier-Léopold devient Bruxelles-Luxembourg Historique d'une station royale

Située à proximité des bâtiments du Parlement Européen, la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold change de nom. A partir du 28 mai prochain, les trains entreront en gare de Bruxelles-Luxembourg.

A l'époque de la révolution industrielle, les habitants aisés de la capitale décidèrent de quitter le centre-ville et d'aller s'établir dans le prolongement de la rue Royale et de la Porte de Namur. C'est en 1838 qu'ont débuté les travaux de construction du Quartier Léopold. Tilman-François Suys en était l'architecte. L'initiative émanait de la "Société Civile pour l'Agrandissement et l'Embellissement de la Capitale de la Belgique" qui, pour l'occasion, s'était associée aux plus grands groupes industriels et financiers de l'époque. Le Roi Léopold I^{er} lui-même en était l'un des actionnaires. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, plus tard, ce projet a porté son nom.

Au 19^e siècle, la construction et l'exploitation du réseau ferroviaire belge ne constituait pas encore un monopole d'état : de nombreuses sociétés privées détenaient alors des concessions pour en exploiter les lignes.

En 1846, se produisit un événement important pour le réseau des chemins de fer à Bruxelles : cette année-là, une concession fut octroyée à "La Grande Compagnie du Luxembourg" - société anglaise qui avait des liens avec la Société Générale de Belgique - afin d'établir une liaison ferroviaire entre Londres et Luxembourg (et au-delà, jusqu'à Brindisi, port de départ pour les Indes), via Ostende et Bruxelles.

Les concessions ferroviaires étaient octroyées sous certaines conditions : les "lignes privées" devaient aussi avoir un caractère public. La construction des gares était à la charge du concessionnaire. La "Gare du Luxembourg", comme d'aucuns l'appelaient et l'appellent familièrement encore aujourd'hui, a donc été érigée par "La Grande Compagnie du Luxembourg", sur des terrains achetés à l'Hospice Sainte-Gertrude, en 1846.

Communiqué de presse

Les plans de la gare ont été approuvés en 1853. L'architecte, Gustave Saintenoy, était l'élève et le collaborateur de Suys. La construction de la gare constituait sa première collaboration avec les ingénieurs des chemins de fer. A l'origine, l'idée était d'ériger un bâtiment majestueux composé d'une nef centrale et de deux grandes ailes latérales. En définitive, les maîtres d'ouvrage durent se limiter, pour des raisons financières, au bâtiment dont il ne reste aujourd'hui que la façade.

Afin de mieux l'intégrer au réseau ferroviaire de la capitale, Bruxelles-Quartier Léopold a été reliée, en 1866, à la gare de Bruxelles-Nord. Cette liaison ferroviaire comportait entre autres des arrêts à la Rue de la Loi, à la Chaussée de Louvain (gare de St-Josse), à la Rue Rogier et la place Verboekhoven.

La concession de la société anglaise prit fin en 1873 et la ligne de Luxembourg fut alors intégrée au réseau ferroviaire national.

L'idée de démolir la gare refit à nouveau surface en 1987, au moment où les projets d'établissement du Parlement Européen derrière la gare commençaient à se concrétiser.

A partir du 28 mai, date à laquelle les modifications d'horaires entrent en application, les trains ne feront plus arrêt en gare de Bruxelles-Quartier Léopold mais en gare de Bruxelles-Luxembourg. A l'automne de cette année, hormis la façade désormais classée, la gare sera complètement transformée. En sous-sol, une toute nouvelle infrastructure de voies a été mise en place. Les anciens bâtiments seront détruits. La façade constituera alors le dernier vestige de la gare telle qu'elle se présentait au 19e siècle.