SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Gare de Bruxelles-Midi: le compte à rebours a commencé

La gare du Midi telle qu'on la connaissait, avec son parement de briques jaunes et son horloge si caractéristique, est en train de vivre ses dernières heures. Demain, elle se sera complètement métamorphosée et abritera un important terminal TGV, prêt à accueillir - dès 1994 - les premiers TGV Eurostar en provenance de Londres et en 1996 les TGV continentaux.
De nouvelles voies et de nouveaux quais devront y être aménagés, ainsi que des installations ultra-modernes destinées à offrir aux voyageurs un service de qualité et un excellent niveau de confort. Des améliorations qui - il convient de le souligner - bénéficieront également aux voyageurs du réseau intérieur.
Ce défi apparaît d'autant plus ambitieux qu'il faudra réaliser ces travaux en un temps record, tout en maintenant la gare en service et en veillant à ne pas trop perturber la vie des voyageurs...
Tout ceci ne se fera donc pas sans problèmes. Aussi la SNCB s'engage-t-elle à tout mettre tout en oeuvre afin de limiter au maximum les inévitables désagréments occasionnés par le chantier.
Assurer la régularité du trafic et la sécurité des voyageurs, tenir ces derniers informés de l'évolution du chantier: tel sera le principal mot d'ordre tout au long des travaux.

Premiers coups de pioche

Les six premières voies côté rue de France seront réservées aux TGV: les voies 1 et 2 seront destinés aux trains *Eurostar* tandis que les voies 3 à 6 seront destinées au trafic des trains assurant les liaisons *continentales* entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. Juste en-dessous se trouvera le hall des départs et arrivées. C'est la raison pour laquelle il a fallu avant toute chose déménager les différents services qui y étaient installés.
Début 92, de nouveaux locaux ont donc été construits avenue Fonsny afin d'héberger le service des Colis. Parallèlement, un nouveau parking de 80 places était construit à l'angle de la rue de France et de la rue de l'Instruction.
Quant aux services de gestion de la gare, ils ont provisoirement trouvé refuge dans le bâtiment de la direction du District rue Fonsny, où ils ont déménagé avec quelques autres services. Des containers ont en outre été installés sur les quais ou le long des voies pour accueillir les services techniques d'entretien et de première intervention.

14 décembre 1992

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Côté voies, on a déjà pu constater que leur nombre avait été ramené de 22 à 16: à ce jour, 70 % des voies et quais 1 à 6 ont en effet déjà eté enlevés ou démolis, sans avoir entraîné quasiment la moindre perturbation. Une prouesse rendue possible grâce à une adaptation permanente de l'organisation du trafic des trains.
L'ensemble de ces travaux de démolition devrait se poursuivre jusqu'à la fin du mois de janvier. Commenceront alors les travaux de reconstruction: fondations, gros oeuvre et finition, de telle sorte que la nouvelle gare de Bruxelles-Midi soit fin prête pour l'arrivée des premiers Eurostars en juillet 1994.

Les dernières heures de la tour de la gare du Midi

Dans l'immédiat, c'est la démolition toute prochaine de la tour de l'horloge qui retient l'attention. Outre l'aspect exceptionnel de l'opération, celle-ci revêtira aussi une portée symbolique. Sa démolition marquera véritablement la fin d'une époque.
Le scénario de la mise à mort est le suivant: dans un premier temps, on aura veillé à démolir les bâtiments adjacents à la tour. Ces travaux sont déjà en cours. Pour y arriver, deux moyens d'exécution seront entrés en action: d'une part, une masse en forme de poire, de trois tonnes et demie, suspendue au mât d'une grue, qui vient percuter les éléments à démolir; d'autre part, une machine hydraulique dont la pince coupante arrive à bout des éléments métalliques intégrés dans la structure en béton armé.

Pour des raisons de sécurité, la démolition de la tour proprement dite se fera en nocturne. Première étape: la démolition du revêtement en briques, qui commencera dans la nuit du 15 au 16 décembre et prendra de deux à trois jours. Propulsée par une grue dont le mât s'élève à 50 mètres du sol, une masse de 1.300 kg viendra s'abattre sur la maçonnerie de parement pour la détruire pan par pan.
Ensuite, dans la nuit du 5 au 6 janvier, suivra la démolition du noyau en béton armé qui constitue l'ossature de la tour. La méthode de travail consistera à couper deux colonnes de l'ossature au niveau de l'avant-dernier étage, de telle sorte que les deux étages supérieurs tombent en glissant de côté. Le même procédé sera ensuite appliqué aux deux étages suivants jusqu'à ce que la tour ne s'élève plus qu'à une vingtaine de mètres. Cette opération terminée, la suite des travaux de démolition redeviendra plus classique.

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Il va sans dire que d'importantes mesures de sécurité seront prises pour mener à bien cette entreprise.
Les abords de la tour, rue de France, boulevard Paul-Henri Spaak et rue Couverte seront interdits à la circulation entre 21 heures et 5h du matin.
L'accès de la gare situé rue de France restera fermé aux voyageurs pendant les mêmes heures.
Pour éviter l'éclatement des débris lors de leur chute sur le sol, un lit de sable sera mis en place sur une distance de 8 à 10 mètres autour de la tour. Ce véritable matelas de sable sera ourlé d'une dune d'environ un mètre de hauteur pour éviter que les projectiles ne roulent au-delà de la clôture du chantier.

Priorité aux voyageurs

Pour guider les voyageurs dans le dédale des travaux, la SNCB mettra en place une signalétique qui sera adaptée au fur et à mesure de l'avancement du chantier. L'accès par la rue de France sera maintenu grâce à l'installation d'un tunnel en béton armé traversant la zone des travaux.
Toujours en vue de faciliter la vie des voyageurs, des escaliers provisoires seront construits pour permettre l'accès aux quais dans les meilleures conditions. C'est dans le même esprit que les transits vers les taxis et les transports en commun ont été réétudiés.
Le tout s'accompagnera d'un important effort d'information à destination des voyageurs. Celui-ci sera maintenu tout au long de la période de travaux. Parce que la qualité du service offert aux voyageurs se juge aussi au souci de leur apporter une information claire et précise. Un engagement que la SNCB se fera un point d'honneur à tenir durant tous ces mois.

---

14 décembre 1992

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

Le troisième visage de la gare de Bruxelles-Midi

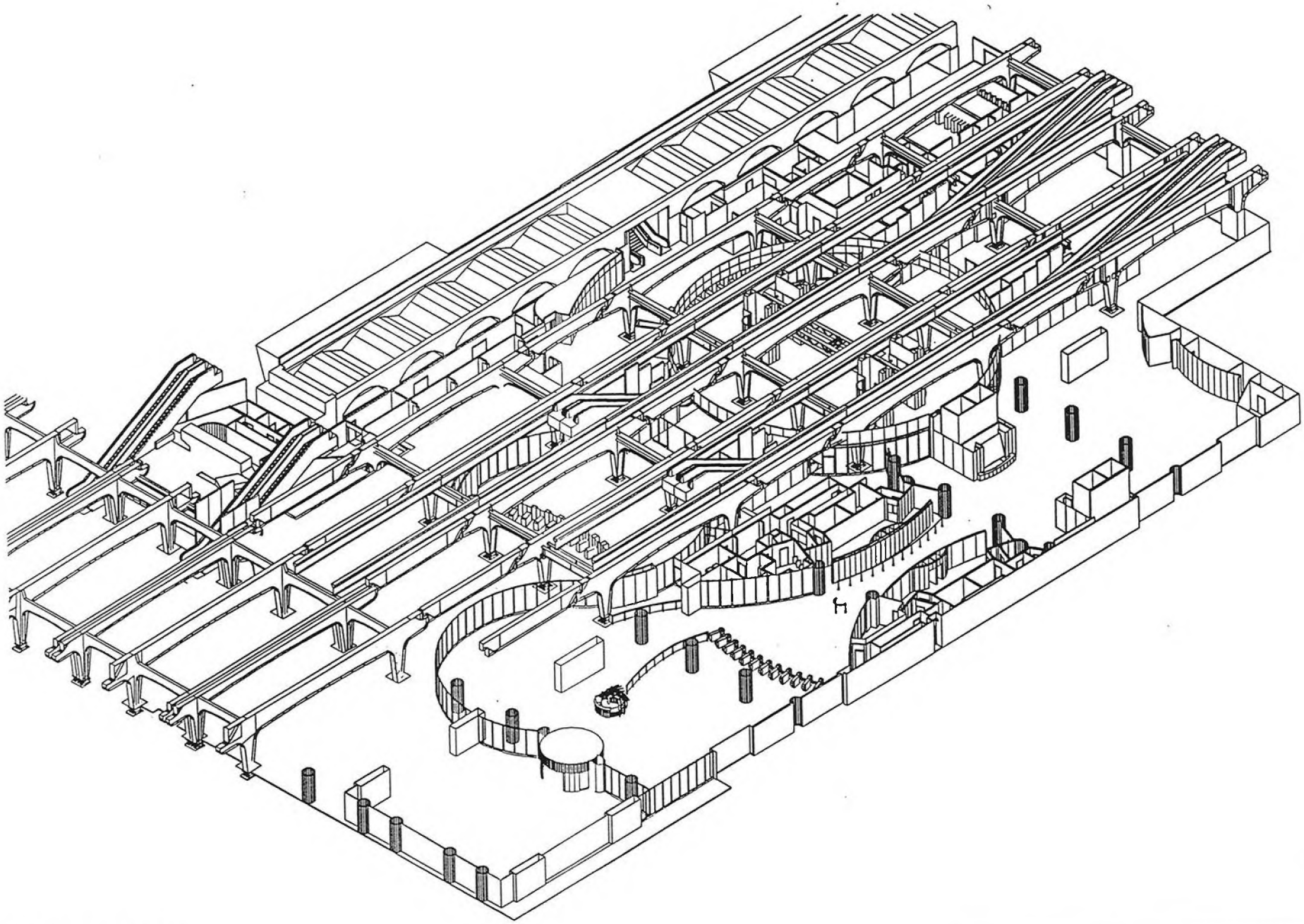
La gare de Bruxelles-Midi, édifiée en 1949 et mise en service en 1952, comptait 22 voies à quai, dont 18 en passage et 4 en impasse (les voies 1 à 3 et 22). Les voies avaient été surélevées de 8 mètres par rapport au niveau de la voirie, étant donné que le plateau des voies débouchait directement sur le viaduc surplombant le boulevard du midi et donnant accès à la Jonction Nord-Midi. Cette configuration des lieux avait entraîné le report sous les voies de la majorité des services d'exploitation de la gare. La gare du Midi n'avait pas de véritable bâtiment de gare, au sens classique du terme. Seuls les halls d'entrée ou de sortie à l'est et à l'ouest de la gare se trouvaient en dehors de la zone des voies. Ils constituaient les deux véritables éléments architecturaux manifestés par les façades situées à front de voirie. De par leurs caractéristiques, celles-ci voulaient montrer qu'elles étaient un élément d'un ensemble - conçu par les architectes A. et Y. Blomme et F. Petit - dont l'essentiel était en quelque sorte caché sous le plateau des voies.

A l'angle du boulevard de l'Europe et de la rue de France, la façade principale ne montrait qu'une large entrée surmontée d'une tour de 36,90 mètres de hauteur dont le sommet comportait une grande horloge. En fait, cette tour était creuse et constituait une grande cheminée de prise d'air frais destiné à la ventilation du complexe de locaux situé sous les voies.

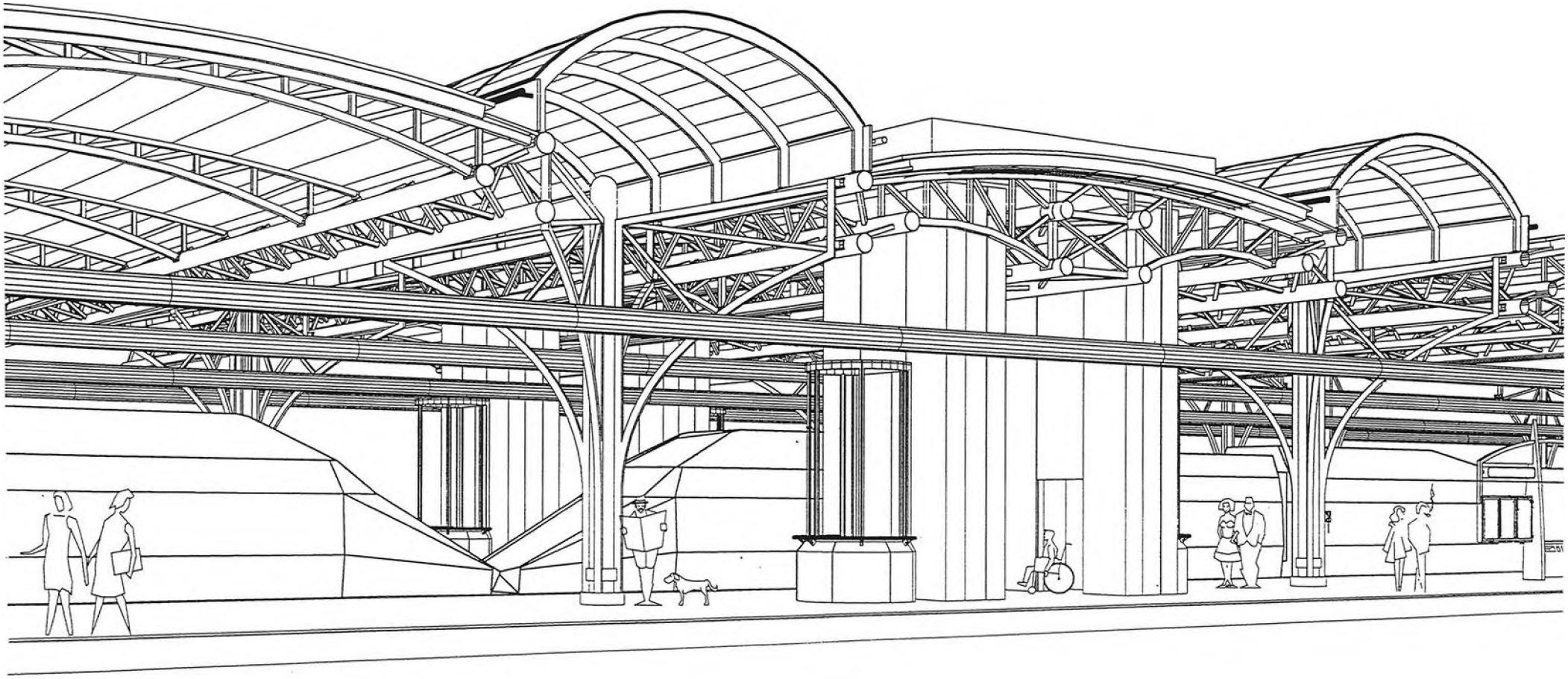
La nécessaire configuration de la gare a naturellement conduit à une conception de l'architecture dans laquelle les lignes horizontales étaient prédominantes. La tour et les grands poteaux supportant la nappe des caténaires étaient les seuls éléments verticaux de l'ensemble. Ces derniers avaient été spécialement mis en valeur pour les opposer franchement au parti général des lignes horizontales.

Les bureaux de la direction de la gare étaient situés à l'étage de la construction érigée à l'ouest des voies, du côté de la rue de France. En-dessous de ces locaux, le rez-de-chaussée jouxtant la rue était occupé par un restaurant dont la décoration évoquait tout particulièrement le voyage en train. De l'autre côté du grand couloir transversal, le parking sous voies et le service des colis disposaient d'un grand hall dont le plafond supportait les voies et les quais au moyen d'une charpente métallique formée de portiques longitudinaux du système Cantilever, disposés parallèlement aux voies.

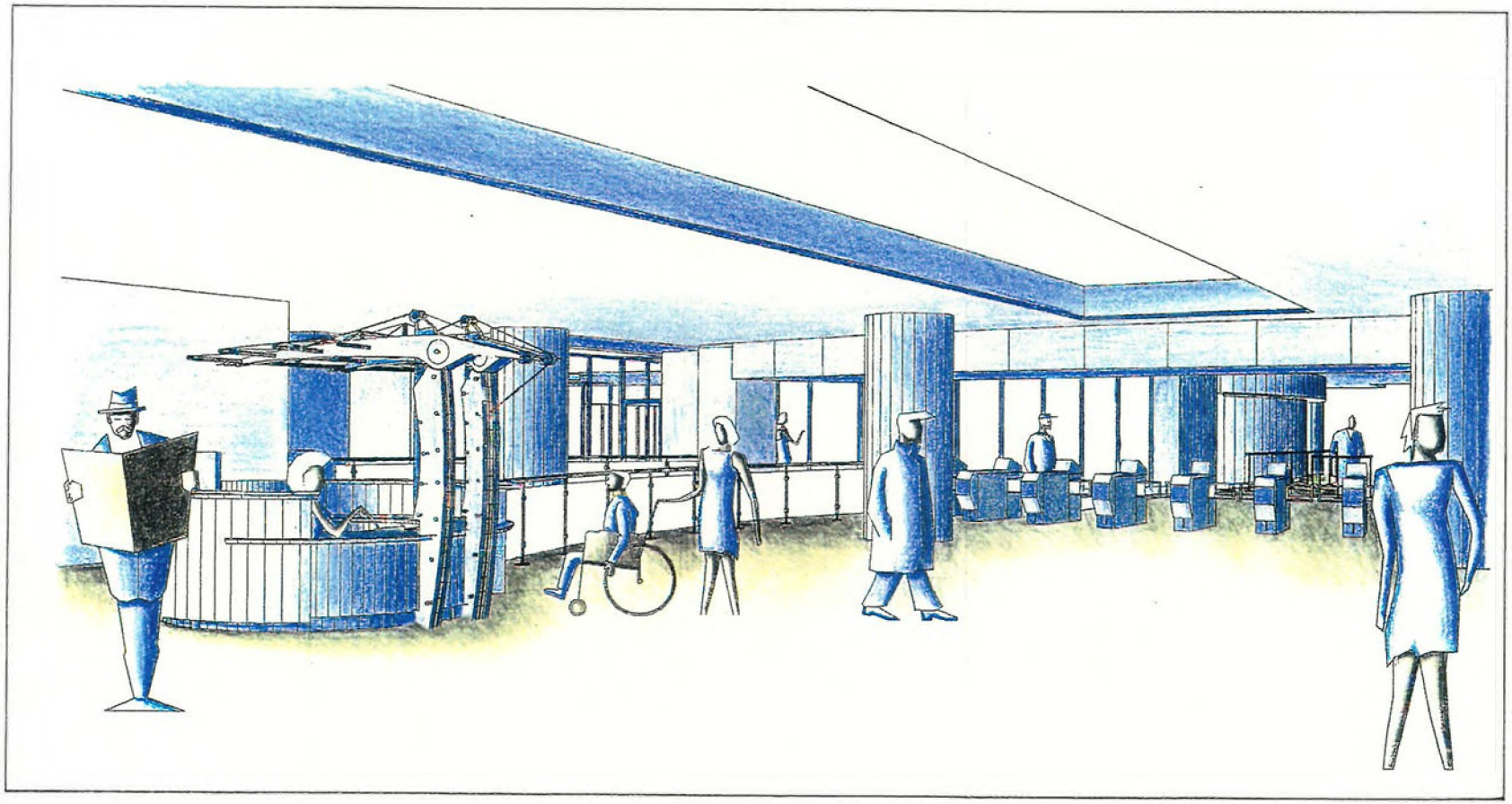
14 décembre 1992



EUROSTATION

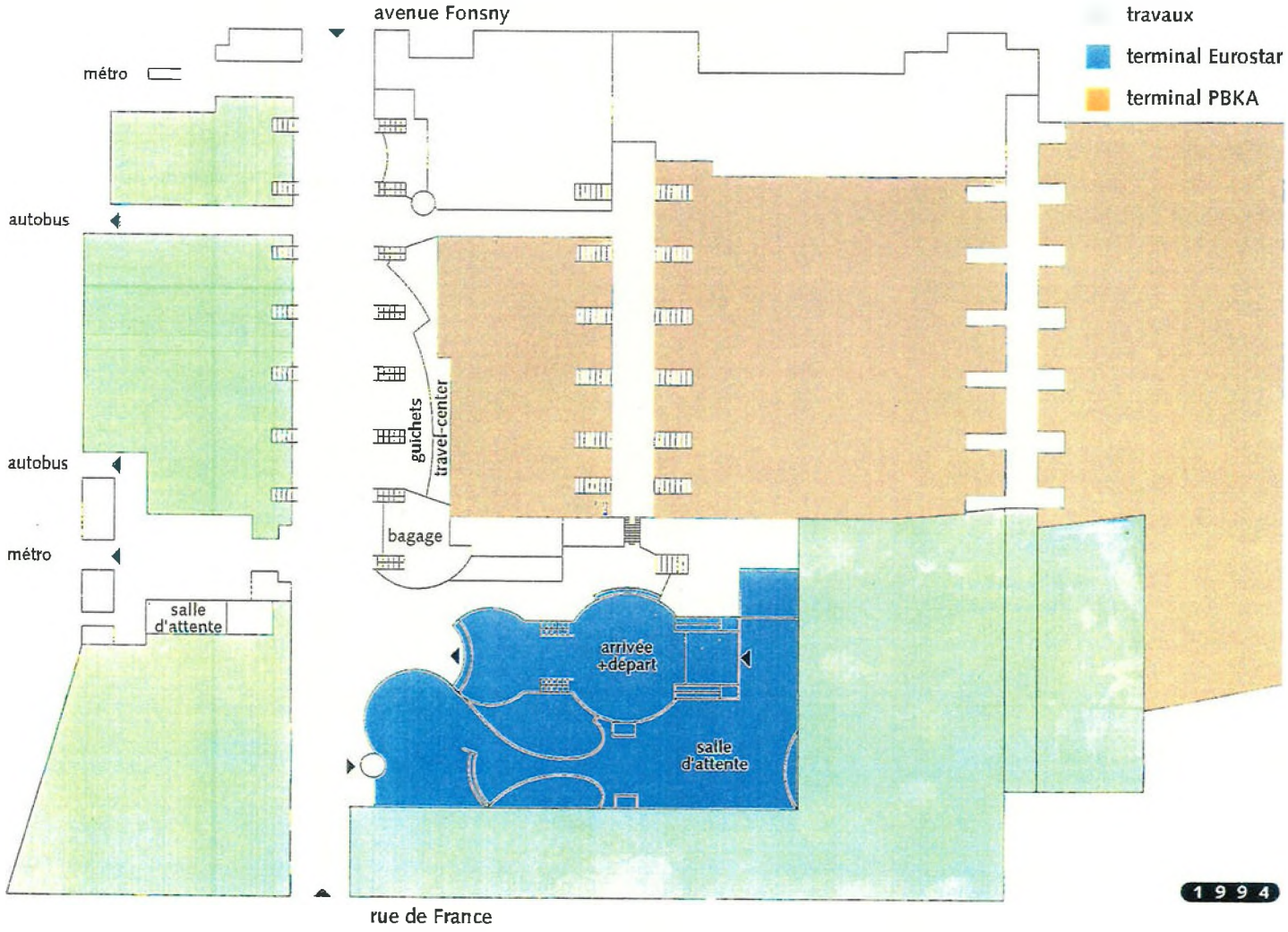


EUROSTATION



EUROSTATION

Gare Bruxelles-Midi



Gare Bruxelles-Midi

