

La Jonction Nord-Midi

un demi-siècle d'existence



LIAISONS SECRÈTES :

voyages en train à vapeur

Au départ de la gare de **BRUXELLES-CHAPELLE**, participez à un voyage en train à vapeur qui vous donnera un autre regard sur Bruxelles via une balade sur la rocade ferroviaire ouest, futur maillon du Réseau Express Régional (RER).

- le train à vapeur circule durant les week-ends des 05/06 et 12/13 octobre
- pas de réservation préalable
- départ toutes les heures 12 entre 10h12 et 17h12 (durée du voyage 45 minutes)
- billets en vente (dans la limite des places disponibles) à Bruxelles-Chapelle (2 € par adulte. Max. 3 enfants - jusqu'à 12 ans - gratuits par adulte payant)
- retour au choix, à Bruxelles-Nord ou Bruxelles-Central (terminus)

Comment se rendre en train à Bruxelles-Chapelle ?

Pendant les week-ends des 4-5 et 12-13 octobre 2002, plusieurs trains réguliers feront exceptionnellement arrêt à Bruxelles-Chapelle de manière à ce que vous puissiez vous y rendre facilement.

Arrêts exceptionnels des trains réguliers

Direction Nord > Midi

3 trains par heure entre 9h '' et 18h ''

BXL-Nord	...h 46	...h 17	...h 05*
BXL-Central	...h 49	...h 20	...h 08*
BXL-Chapelle	...h 52	...h 23	...h 11*
BXL-Midi	...h 54	...h 25	...h 13*

* : à partir de 11 h '', jusqu'à 18 h ''

Direction Midi > Nord

2 trains par heure entre 9h '' et 18h ''

BXL-Midi	...h 43	...h 19*
BXL-Chapelle	...h 45	...h 21*
BXL-Central	...h 48	...h 25*
BXL-Nord	...h 51	...h 27*

* : à partir de 10 h '', jusqu'à 18 h ''



UN TUNNEL SOUS BRUXELLES

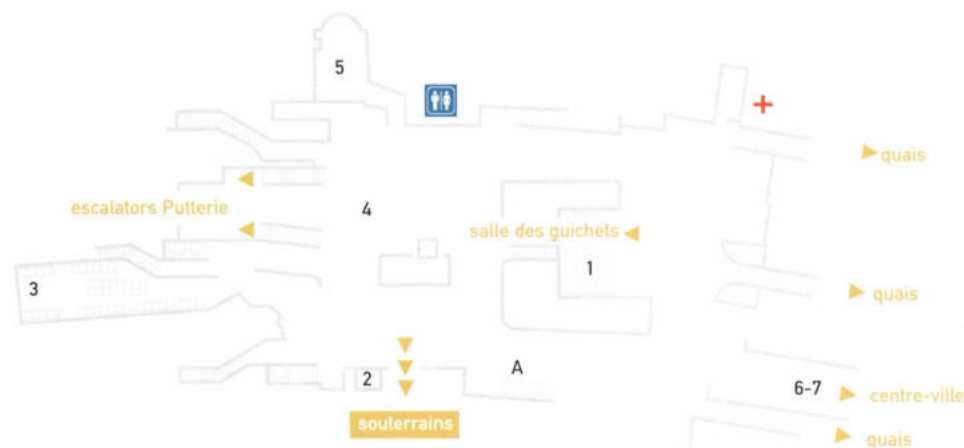
En collaboration avec la SNCB, les Editions Racine publient un ouvrage illustré sur l'histoire de la Jonction Nord-Midi. Ce livre (96 pages - 24,5 €) est en vente à Bruxelles-Central, au stand d'accueil "Liaisons secrètes", durant les week-ends des 05/06 et 12/13 octobre.

LIAISONS SECRÈTES :

mode d'emploi

Ces deux plans vous permettent de repérer facilement les expos et les œuvres artistiques présentées en gare de **BRUXELLES-CENTRAL**.

Entresol



1. Aernoudt JACOBS - BRUXELLES NOUS APPARTIENT
2. Simona DENICOLAI - Ivo PROVOOST
3. Chloé HOUYOUX-PILAR
4. Djos JANSSENS
5. Salon Royal
6. Impressions de voyage (expo affiches anciennes SNCB)
7. La ville, le rail et l'aménagement du territoire (expo)
50 années de promotion du rail urbain (expo)

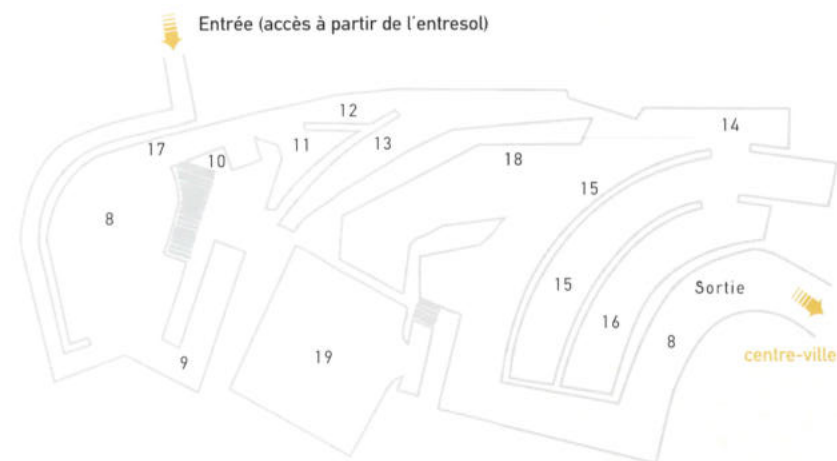
A Info sur les voyages en train
+ Croix Rouge

HORS PLAN

ACCUEIL (Salle des guichets)
- Accueil général "Liaisons secrètes"
- Vente du livre "Un tunnel sous Bruxelles"
- Vente des timbres de collection
- Vente des affiches anciennes SNCB

Olivier KOULISCHER (Monument aux morts)
Robert KOT (quais 2-3-4-5)
Jean-Marc DEMAY (guichets)
Reiko TAKIZAWA (salles d'attente)

Souterrains



8. Expo SNCB
9. HIGHFIELDS
10. EAVESDROPPER
11. Yannick KOLLER
12. Colin O'BRIEN
13. Antonin DE BEMELS
14. Kris GOUBERT & Ruben NACHTERGAELE
15. Frédéric GAILLARD
16. Annemie MAES & Hans DE MAN
17. Karine MARENNE
18. Reiko TAKIZAWA
19. Peter VAN HOESEN

Il était une fois la Jonction Nord-Midi

Samedi 4 octobre 1952. En fin de matinée, dans la vaste 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...).



Construite en 1846, la gare de Bruxelles-Nord se situait sur l'actuelle place Rogier, à l'emplacement de l'ancienne tour Martini. A la fin du 19^e siècle, cette gare, aménagée en cul-de-sac, va devenir l'une des plus importantes de Belgique.



Tramway à traction chevaline entre la gare du Nord et la gare du Midi. En l'absence de liaison ferroviaire directe, de nombreuses sociétés privées de taxis et de transports en commun assuraient, à la fin du 19^e siècle, l'acheminement des voyageurs entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi. Photo: Cercle d'Histoire et de Documentation de Saint-Gilles

Un projet qui remonte au début du 19^e siècle

1837

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

Cette idée commence à germer en 1837, lorsque la ville de Bruxelles crée une commission chargée d'examiner la faisabilité d'une telle liaison. La solution proposée est l'aménagement d'une ligne 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 sera supprimée en 1871, lors de la mise en service de la ligne de ceinture ouest.



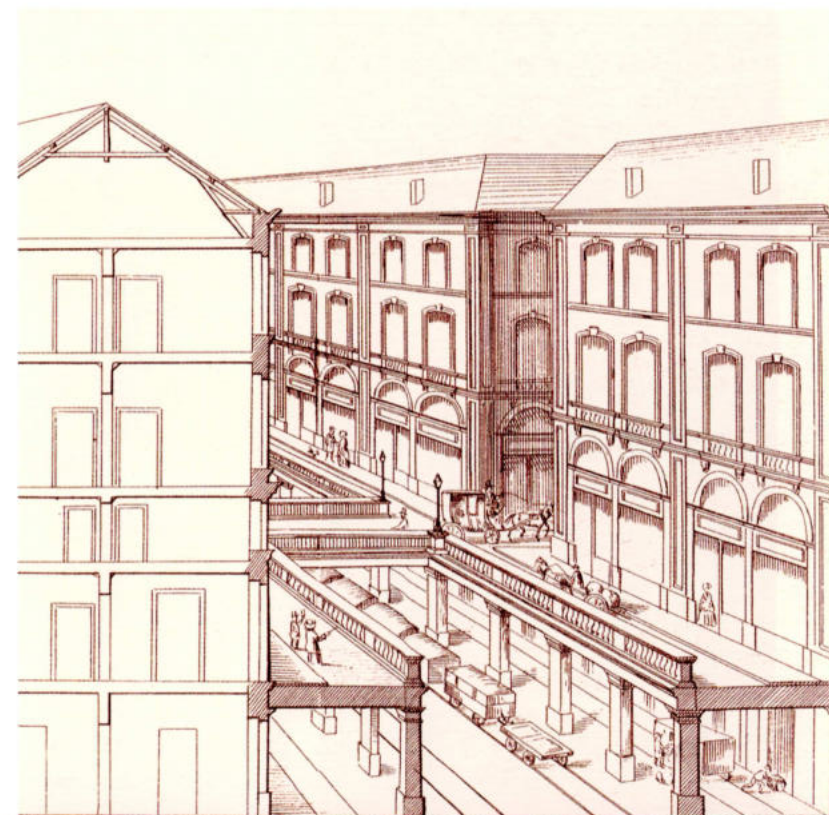
*Projet d'aménagement d'une liaison ferroviaire rectiligne entre les gares du Nord et du Midi.
Illustration: Archives de la ville de Bruxelles*

Au fil des années et malgré cette amélioration, l'intérêt d'une relation directe Nord-Midi ne cesse de s'accroître. De nombreux projets voient le jour à partir de 1855. Si certains d'entre eux retiennent l'attention par leur sérieux, d'autres paraissent beaucoup plus fantaisistes. Le Hardy de Beaulieu propose de relier les gares du Nord et du Midi 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, prévoit 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 doit être reliée à la ville haute par des liaisons ferroviaires en viaducs qui, sur piliers, surplomberaient les quartiers de la ville.

Trois commissions vont être mises sur pied entre 1895 et 1901 afin de dresser des plans concrets. Le projet imaginé par Bruneel, ingénieur aux Chemins de fer belge, emporte finalement l'adhésion. La longue procédure d'expropriation va retarder les travaux qui ne débiteront réellement qu'en 1911. Les projets optimistes prévoyaient leur achèvement pour la fin de l'année 1915.

L'invasion de la Belgique en 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. L'administration des Chemins de fer belges refuse cependant de poursuivre le chantier sous l'occupation ennemie.

*Avant-projet d'une rue de fer entre la station du Nord et la station du Midi.
Illustration: Archives de la ville de Bruxelles*



*Démolition du quartier de la Putterie, à hauteur de la rue Jour et Nuit, vers 1912.
Photo: Archives de la ville de Bruxelles (C3704)*

1912

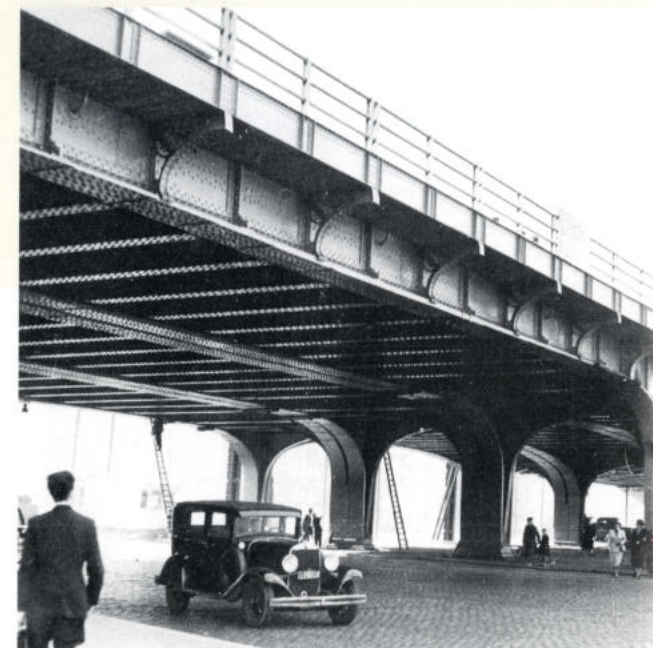
Tout est remis en question

A l'issue de la Grande Guerre, la priorité est avant tout de reconstruire le pays. L'utilité même de l'achèvement de la Jonction est remise en question. Le problème des manœuvres des locomotives dans les gares du Midi et du Nord devait, pensait-on en 1919, être résolu par des travaux d'adaptation internes aux deux gares et par une meilleure organisation ferroviaire. De nouveaux calculs annoncent des recettes inférieures à celles prédites et des coûts d'achèvement supérieurs aux estimations.

1919



L'imposante gare du Midi face au viaduc de la Jonction Nord-Midi, presque terminée au début de la première guerre mondiale.



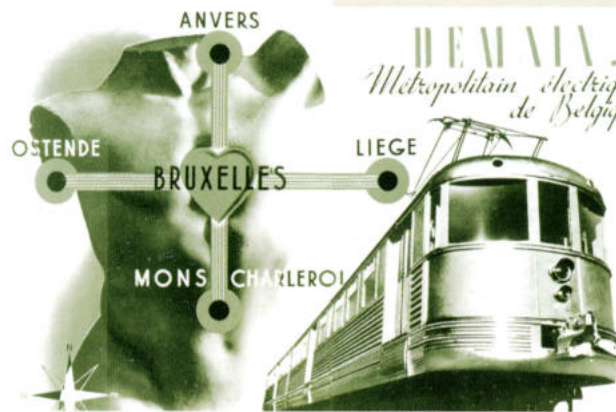
Le pont métallique surplombant le boulevard du Midi pendant l'Entre-deux-guerres.

1935

Par ailleurs, plusieurs options de tracés divisent encore les promoteurs du projet: un axe plus ou moins rectiligne - qui épouserait, soit en sous-sol soit en viaducs, les boulevards du centre-ville (Adolphe Max, Anspach et Lemonnier) ou les artères parallèles (rues Neuve et des Fripiers, avenue de Stalingrad) et un axe plus incurvé (finalement adopté) qui ferait passer les voies en souterrain dans le flanc de la colline du haut de la ville. Les deux premières hypothèses vont être écartées en raison, pour la première, de la nature marécageuse du sous-sol et, pour la seconde, de la laideur évidente qu'un viaduc long de plusieurs kilomètres aurait infligée à l'esthétique de la capitale.

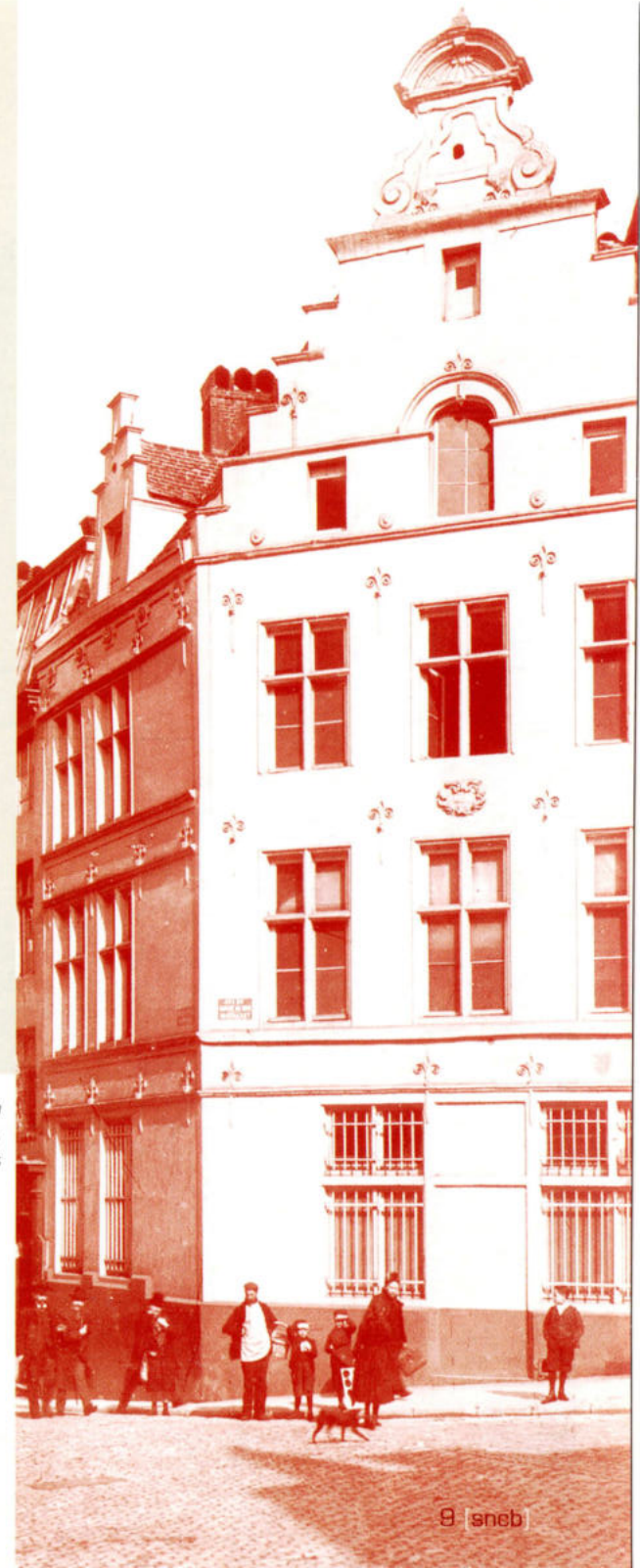
A cette époque, une autre question fondamentale est placée au coeur du débat: faut-il électrifier la Jonction? Dans le cas d'une ligne construite en tunnel, la Jonction aurait été peu adaptée à la traction vapeur, en raison des émissions de fumées des locomotives. Par ailleurs, l'électrification aurait peu d'intérêt si elle se limitait seulement aux parcours entre les gares du Midi et du Nord.

L'électrification en 1935 de la ligne Bruxelles-Anvers mettra fin à ce débat: si la SNCB décide d'électrifier son réseau, la Jonction devra elle aussi permettre le passage des locomotives électriques. Cette évolution technologique fondamentale va donner un coup de pouce favorable à la poursuite des travaux.



Une maison du vieux Bruxelles qui disparaîtra en raison des travaux de la Jonction.
Photo: Archives de la ville de Bruxelles

L'électrification du réseau va relancer les travaux de la Jonction.



Un nouveau départ

1935

Au fil des travaux, des machines de plus en plus sophistiquées vont faire leur apparition. Pour enfoncer les pieux, on utilisait des engins à vapeur.



*La réalisation de la Jonction Nord-Midi, à la fin des années 1930, entrainait dans le cadre de la politique des grands travaux publics permettant de lutter contre le chômage.
Photo: Cercle d'Histoire et de Documentation de Saint-Gilles, Sergysels, collection P. Pastiels*



*Pour construire l'impressionnante structure métallique du tunnel de la Jonction, on utilisait d'immenses poutres en acier.
Photo: Sergysels, collection P. Pastiels*

1940

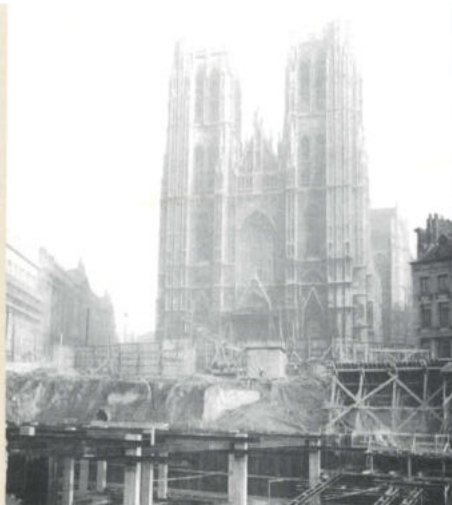
En 1935, l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi (ONJ) est créé. Les travaux reprennent réellement l'année suivante. Le public peut y voir à l'œuvre la toute dernière génération d'excavatrices creusant un énorme cratère à l'emplacement de la future gare Centrale imaginée par Victor Horta. Les travaux se poursuivent à vive allure jusqu'au début de la deuxième guerre mondiale. Ils continuent même pendant le conflit puis sont une nouvelle fois stoppés.

Le site dévasté du quartier de la Putterie, dans les années trente. Un chancre urbain mais aussi un passionnant terrain de jeux pour les petits « ketjes ».
Photo: G. Van Parys, Van Parys Media



Démolition de maisons dans le centre de Bruxelles.

Construction de la Jonction Nord-Midi à hauteur de la cathédrale Saint-Michel.



Les cinq gares de la Jonction

Bruxelles-Midi

Lors de l'aménagement de la Jonction Nord-Midi en 1949, l'ancienne gare du Midi est remplacée par un bâtiment à l'architecture fonctionnelle, caractérisée par son parement de briques jaunes et sa célèbre « tour de l'horloge ». Celle-ci sera à son tour démolie en 1992, pour céder la place à un bâtiment complètement rénové, destiné aux trains du service intérieur et aux TGV.



Bruxelles-Chapelle

La gare de Bruxelles-Chapelle a été aménagée sous le viaduc de la Jonction, juste avant l'entrée du tunnel qui mène à la gare centrale.

Bruxelles-Central



La construction de la gare centrale, dessinée par le célèbre architecte Vicor Horta, commence en 1937 et subit du retard en raison de la seconde guerre mondiale. Après la mort de Horta, en 1947, Maxime Brunfaut prend la relève des travaux. Cette gare a été édifée sur plusieurs niveaux en raison du dénivelé séparant la ville haute de la ville basse.

Bruxelles-Nord

La première gare du Nord, érigée sur la place Rogier, disparaît lors de la mise en service de la Jonction. La nouvelle gare, dessinée par l'architecte Saintenoy, est déplacée de quelques centaines de mètres et se voit dotée d'une imposante tour-horloge et d'une vaste salle d'attente lumineuse.



L'ancienne et la nouvelle gare du Nord.



L'immense salle des guichets de Bruxelles-Nord en plein chantier.

Bruxelles-Congrès



Le style abrupt de cette gare peut être qualifié de curiosité architecturale. La haute superstructure de Bruxelles-Congrès abrite les conduits des ventilateurs de la Jonction Nord-Midi.

Achèvement et inauguration

L'inauguration officielle s'est déroulée le 4 octobre 1952 en présence du Roi Baudouin.

Lorsqu'après 1945, la reconstruction du pays se termine, les travaux d'achèvement de la Jonction reprennent pour de bon, grâce notamment aux moyens dégagés par le plan Marshall. Le mardi 30 octobre 1951, un autorail parcourt, pour la première fois, la nouvelle liaison directe entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi. Seuls des voyageurs privilégiés ont pu participer à cette course officieuse et exploratoire: des journalistes, des ingénieurs des Voies et Travaux et quelques hauts responsables de la SNCB.

Dès sa mise en service, le succès de la nouvelle Jonction ne se dément pas : six jours après son ouverture, 1 140 trains et 135 000 voyageurs ont déjà transités par cette nouvelle liaison ferroviaire.



Bruxelles-Central: une nouvelle gare au cœur de la capitale.

Salle des guichets de la gare du Nord.



1952 2002



Aujourd'hui, grâce à cette réalisation hors du commun, 320 000 personnes peuvent rejoindre quotidiennement le centre de Bruxelles. Les jours de pointe, Bruxelles-Central accueille à elle seule jusqu'à 180 000 voyageurs. La Jonction Nord-Midi, imaginée dès le 19^e siècle et réalisée au 20^e siècle, deviendra demain l'une des pièces maîtresses du futur RER.

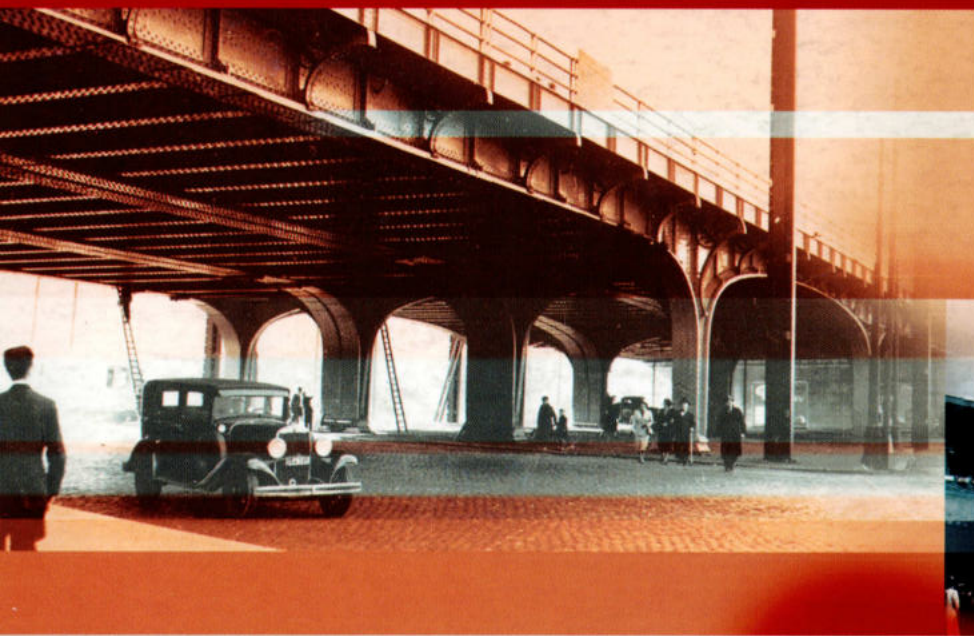
Dans l'histoire des chemins de fer, jamais aucun chantier ferroviaire n'aura suscité autant de polémique pendant plus d'un siècle.

Avec le recul et le succès qu'a connus 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 six voies ...

Entre hier et aujourd'hui, un éternel recommencement.

Quelques chiffres pour donner la mesure de ce chantier pharaonique.

Pour construire les 3 574 mètres de liaison ferroviaire qui séparent la gare du Nord et la gare du Midi, 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. La section de ligne aménagée en tunnel mesure 1 963 mètres et se compose de trois puits comptant chacun deux voies. La largeur totale de la Jonction est de 35 mètres. En gare centrale, cette largeur atteint 60 mètres.



Pour en savoir plus:
SNCB - UCC Communication
Rue de France 85 - 1060 Bruxelles
Tél: 02 526 37 79
www.sncb.be

SNCB UCC Communication - octobre 2002 - Editeur responsable: L. Gillieaux, rue de France n° 85 - 1060 Bruxelles
Photos: collection SNCB (sauf mention particulière) - Impression: SNCB - Design: Image Plus