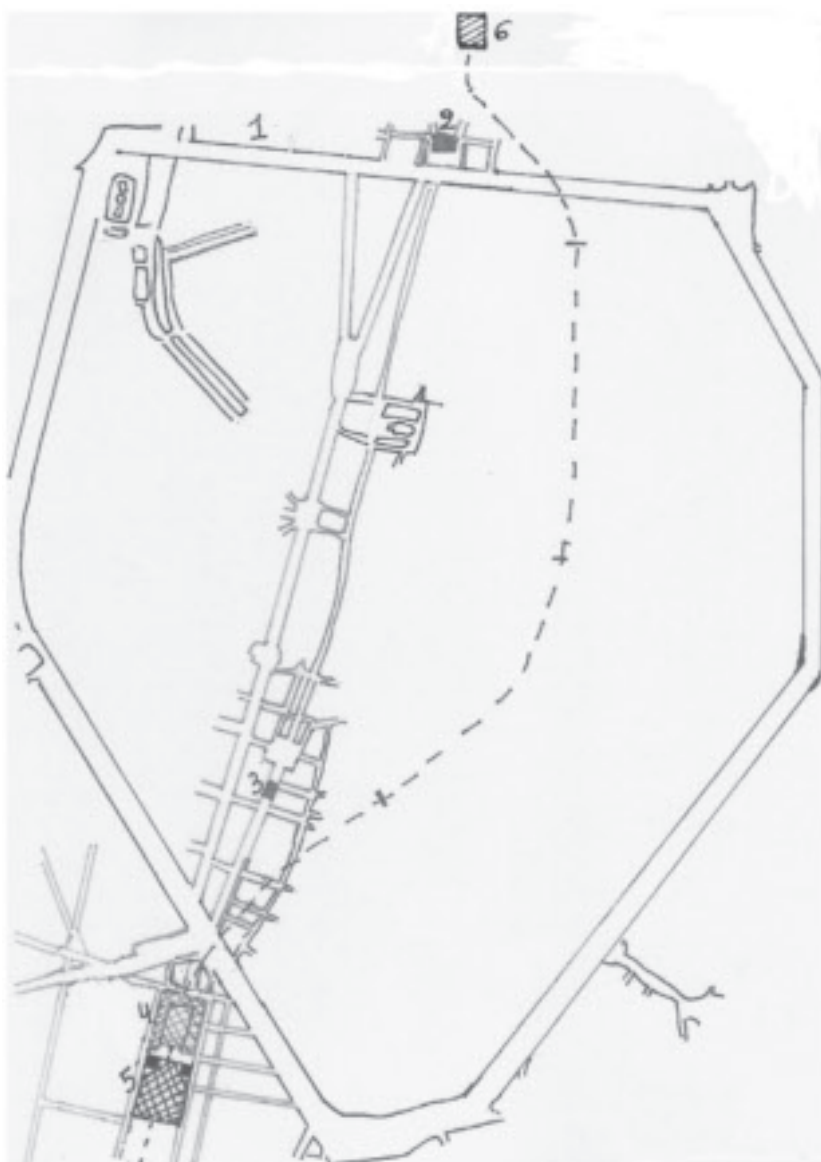


La gare du Midi est sans doute la plus importante de Belgique. Située au sud-ouest du pentagone bruxellois, elle est construite en 1840 à l'intérieur des remparts de la capitale à front de la place Rouppe. Elle prend en 1952 sa troisième apparence et connaît depuis son emplacement originel un recul de plus en plus important vers Forest. Sa fonction et le symbole qu'elle représente dans la ville évoluent au fil du temps. Les gares favorisent l'essor économique des villes et déclenchent, en l'occurrence, des opérations urbanistiques

d'envergure. Autour de chaque édifice un quartier typique se développe avec l'implantation d'activités industrielles et commerciales (hôtels, cafés, entreprises...), l'apparition d'infrastructures et services mis à disposition des voyageurs, la construction d'un réseau de transports collectifs, le percement de places et de rues... Aujourd'hui le quartier de la gare du Midi ne se départit pas d'une image négative. La gare est néanmoins à l'origine du développement de cette partie de la région bruxelloise.

La naissance du réseau ferroviaire

Suite au péage imposé par les Hollandais à l'embouchure de l'Escaut, le jeune gouvernement belge propose dès 1832 la réalisation d'un réseau ferroviaire. Les autorités se lancent dans un vaste programme de construction de voies ferrées reliant les grandes villes du pays selon un tracé en croix, du nord au sud et d'est en ouest. La loi établissant le chemin de fer belge est votée le 1^{er} mai 1834. Le premier train du continent européen part en 1835 de l'Allée Verte, unique gare de Bruxelles, à destination de Malines au cœur du réseau jusqu'en 1856. D'autres lignes seront mises en place rapidement². Celle reliant Bruxelles à Tubize via Hal est inaugurée en 1840 en même temps que la première « gare du Midi », appelée station des Bogards, du nom du couvent situé dans l'actuelle rue du Midi. Cette voie vers le sud avait pour objectifs d'approvisionner Bruxelles et d'assurer le commerce avec la France, les régions hennuyère et boraine.



Les gares bruxelloises : 1. Allée verte (1835) 2. Gare du Nord (1846) 3. Station des Bogards (1840) 4. Gare du Midi (1869) 5. Gare du Midi (1952) 6. Gare du Nord (1952).

La première gare centrale : la station des Bogards

Dès 1836, la Ville de Bruxelles dont les caisses s'amenuisent réclame une gare intérieure dans le but de retenir le commerce et les voyageurs en son sein et de recueillir des revenus significatifs. La capitale craint le développement des faubourgs. « *Si Bruxelles n'obtient pas une station dans son enceinte, il est certain que bientôt de nombreuses et brillantes auberges s'érigeront au dehors et retiendront au grand détriment de celles de la Ville les voyageurs arrivant du Hainaut.* »³ L'implantation de la station des Bogards suscite des débats animés tant au niveau local que national. Les villes de la région houillère du Hainaut appuient également les prétentions bruxelloises puisque la gare permettrait d'acheminer leurs marchandises directement dans le centre de la capitale. Bruxelles profite de l'existence de prairies et de champs servant à l'étendage des longs draps des blanchisseries et des imprimeries d'indiennes (le Grand Chassis, le Petit Jésus, la Pierre bleue, la Longue allée et les indiennes de F. Basse) au sud-est des rives de la Senne. Une période importante de spéculation débutera dès l'annonce d'une deuxième gare bruxelloise. Le conseil communal de Bruxelles négocie le prix des terrains nécessaires à l'érection de la station avec les principaux propriétaires, à savoir les Hospices de la ville de Bruxelles (en d'autres termes l'assistance publique), la comtesse de Grunne, Frédéric Basse et Séraphin Fortin. Des conventions à l'amiable sont signées dans l'espoir d'une plus-value foncière. En effet, l'action des propriétaires fonciers est souvent à l'origine du tracé des voies de communication⁴. Le 23 mai 1838 la cession des propriétés pour cause d'utilité publique est néanmoins décrétée.

La station des Bogards est ouverte en mai 1840. Le coût total des travaux dépasse, comme dans le cas de bien d'autres chantiers, le montant annoncé dans les premiers débats politiques. La gare n'est alors qu'un simple bâtiment en bois à un étage agrémenté de deux ailes latérales réservées aux différents services. S'y adjoindra par la suite une « avant-station », une remise pour locomotives, un atelier de menuiserie, un atelier de réparation et une remise pour voiture près du boulevard du Midi. L'urbanisation du quartier, projet connexe à celui de station intérieure, se poursuit au-delà de son inauguration. En effet, la gare ne semble qu'un prétexte pour assainir cette partie de la ville et la transformer au goût des édiles communaux. La jeune Belgique souhaite montrer aux puissances étrangères combien la nation est moderne et « viable » à travers sa capitale et son économie florissante. Cette idée symbolique de « Bruxelles-vitrine » s'accroîtra dans la seconde moitié du XIX^e siècle avec, par exemple, les grands travaux du voûtement de la Senne⁵. Le chemin de fer bénéficie à l'époque d'une totale confiance en ses bienfaits : « (...) *devant le chemin de fer, les impasses s'effacent, les petites rues font place à de grandes, le chemin de fer vivifie tout, renouvelle tout sur son passage, de belles rues se créeront (...)* »⁶. La cité médiévale éclate sous la pression de la ville industrielle. La mise en voirie autour de la station est assez extraordinaire. Certains travaux d'aménagement résultent parfois d'une initiative privée. Citons le cas du percement de la rue Basse. Par ailleurs, le conseil communal oblige ces entrepreneurs à respecter de nombreuses consignes : entre autres la largeur de la voirie et des trottoirs, l'agencement des rues, l'embranchement aux égouts ou l'utilisation des pavés de Quenast et de la

Pierre bleue. Le souhait de paver et d'éclairer les rues aux alentours de la station nous prouve à nouveau leur intérêt pour l'assainissement, l'« hygiénisation » et la modernité de la capitale. Le 30 juillet 1841, le conseil communal arrête la dénomination des nouvelles artères : les rues Basse, Sallaert, rues du Chasseur et du Midi, rue Van Helmont, rue Philippe de Champagne, rue Rouppe, l'embryon de la future avenue de Stalingrad et la Place Rouppe sont toutes percées à cette époque. Petit à petit, le quartier voit s'élever de nombreuses bâtisses. Parallèlement, des affiches annoncent la vente de terrains à bâtir. Les anciennes rues sont frappées d'un plan d'alignement imposé aux riverains. En outre, un arrêté royal prévoit une largeur de 5 m aux maisons à construire aux abords de la station. La Ville désire, pour les nouvelles constructions dont les autorisations lui sont demandées, un style « *élégant et tout à fait régulier* »⁷. Le règlement sur les trottoirs de 1846 impose également à tout propriétaire de réaliser celui-ci le long de son bien. Le trottoir devient alors un nouvel espace de la voirie, réservé aux piétons. La Ville s'appuie ostensiblement sur les exemples de Paris et de Londres, capitales où l'on donnerait, paraît-il, « *toute la largeur possible à la partie destinée à la circulation pédestre* »⁸. La voirie n'est plus un prolongement de l'intérieur des bâtiments mais devient une véritable infrastructure de circulation. La rue se vide de ses anciennes activités⁹. Les accès à la station et la circulation des marchandises et des « vigilantes » transportant les voyageurs conditionnent l'essentiel des aménagements entrepris par la Ville. L'ensemble de ces mesures témoigne d'une volonté d'uniformiser le caractère des voiries et des façades mais également d'attirer une nou-

velle population sur laquelle la Ville pourrait percevoir des revenus. La régularité, principe issu du XVIII^e siècle, est la norme d'application des villes nouvelles.

Suite à l'édification de la station et à la densification de l'habitat, les blanchisseries se déplacent en périphérie ou disparaissent complètement. En 1845, 47 personnes payent patente aux alentours de la station¹⁰. Cet impôt frappe toute personne exerçant un commerce, une profession, un métier ou un

ques employés. Cependant l'imprimerie Talloix, située rue de la Fontaine, fait exception : elle emploie 20 ouvriers en 1854. 11 patentes sur 71 sont payées pour exercer le métier de trafiquant, négociant ou commissionnaire en marchandises : il s'agit d'une catégorie de commerçant chargé de recevoir des « *marchandises de l'étranger ou des colonies par terre, eau* » ou par chemin de fer en l'occurrence. N'oublions pas que dès 1842 le chemin de fer relie la Belgique à la France.

trent la présence de la ligne de chemin de fer accueillent les voyageurs et ne possèdent pas plus de 10 chambres. Ils se maintiennent après la disparition de la station. La gare crée une demande de main-d'œuvre importante qui s'installe dans son entourage. De plus, de nouveaux emplois apparaissent suite à l'édification de la station et à la disparition des anciennes messageries : employé au guichet, employé des Postes, des Télégraphes, préposé des douanes, ouvrier dans les ateliers

La station des Bogards, 1845 – A l'arrière-plan, la station et la place Rouppe. A l'avant-plan, à gauche, la Senne. (Collection S.N.C.B.)



art quelconque. En 1865, leur nombre double. La plupart de ces patentables sont des artisans : boulangers, cordonniers, bottiers, menuisiers, charpentiers ou bouchers. Les petites industries localisées autour de la station sont donc essentiellement spécialisées dans l'alimentation, la construction et la confection. Elles sont destinées à subvenir aux besoins élémentaires d'une population ouvrière. Les boutiquiers présents dans le quartier vendent au détail. Il est vrai que ce type de commerce restera en forte hausse à Bruxelles durant tout le XIX^e siècle. Les patentables restent de petits patrons : les plus représentés appartiennent à la catégorie des entreprises de quel-

Les débits de boissons et les cabaretiers se concentrent à proximité de l'arrivée des voyageurs : rue du Midi, rue du Chasseur et place Rouppe évidemment. Ceux-ci s'adressent à une clientèle populaire. Enfin, et très curieusement, le secteur hôtelier se développe à peine aux alentours de la station alors que les hôtels établissent généralement un lien très étroit avec ce type d'infrastructure. La présence de la station influence néanmoins l'emplacement de ces hôtels. Ils ne sont pas là par hasard. De plus le développement de ces établissements nous renseigne sur l'importance et la prospérité du quartier des Bogards. Seuls quatre hôtels dont les noms illus-

de construction ou de réparation des locomotives, agent de l'octroi, garde-convoi, machiniste, chef de station, etc.

De la station des Bogards à la première gare du Midi

Jusqu'au déplacement effectif de la gare au-delà des boulevards de ceinture en 1869, les habitants des Bogards protestent contre le manque d'initiatives de la Ville pour améliorer la circulation et l'aménagement du quartier. Les débordements de la Senne entraînent un amoncellement de boue dans les rues de la partie basse de la ville. La sécurité et l'accueil des voyageurs constituent d'autres argu-

ments prônés par les riverains. Dès l'ouverture de la station, un décalage se forme entre les ambitions politiques et la situation réelle du quartier. La station ne rencontre pas les espérances (financières) de la Ville qui occulte totalement les doléances des habitants. La production et le profit deviennent une manière d'exercer le pouvoir. Bruxelles oscille entre fermeture et ouverture de la ville puisque la destruction des remparts débute dès 1819. Pourtant l'octroi est maintenu aux différentes portes et à la station. De même les fossés d'enceinte mais également les voies du chemin de fer restent des entraves à la circulation des habitants dans et vers la ville. Par ces mesures limitant son extension, la capitale tente de retenir ses habitants au détriment des faubourgs qui se développent. Implantée dans un territoire totalement hermétique, la station devient alors une nouvelle entrée de Bruxelles.

En pratique, les six voies de la station se révèlent tout à fait insuffisantes pour absorber le flux croissant des voyageurs et des marchandises. Outre l'agrandissement de la gare, son déplacement permettrait de remodeler le bas de la capitale subissant les inondations de la Senne. L'Hygiène Publique dans laquelle nous trouvons les prémisses de l'urbanisme critique les rues sinueuses, les impasses et les taudis des ouvriers. Antoine Ducpétiaux, inspecteur des prisons et des établissements de bienfaisance et précurseur social, propose dès 1847 le déplacement de la gare au dehors de la ville. Cette première transformation s'inscrit dans un contexte plus large : les projets du voûtement de la Senne d'une part et ceux de la jonction Nord – Midi d'autre part. Rappelons que la ligne de

chemin de fer ne traverse pas Bruxelles. Une simple voie reliait les deux gares par les boulevards extérieurs au niveau de la voirie. Suite aux accidents répétés rencontrés sur cette voie, de nombreux projets de jonction directe et de réaménagements des gares bruxelloises sont déposés à partir de 1855 au conseil communal de Bruxelles¹¹. Arrêtons-nous sur l'un d'eux. François Wellens, inspecteur des Ponts et Chaussées attaché au Ministère des Travaux publics, maintient dans son projet de 1858 la station des Bogards à son emplacement actuel. Elle est construite sur la Senne qu'il propose de voûter. La jonction du Midi au Nord est alors intégrée au centre d'un nouveau boulevard. Victor Besme, célèbre inspecteur voyer des faubourgs, se charge de dessiner le bâtiment des recettes de style néo-classique coupé en son centre par un portique monumental¹². Cette façade rappelle celle qui sera effectivement construite en 1869.



Façade de la nouvelle station projetée vers la place Rouppe. (Archives de la Ville de Bruxelles (A.V.B.), Plan portefeuille, n°446, 1858.)

Les habitants des Bogards interviennent également dans les débats par le biais d'une association se positionnant pour le déplacement de la gare du Midi et contre l'établissement d'une gare centrale. Son président, le général Wissinger, une figure emblématique du quartier des Bogards qui prend part à de nombreuses pétitions d'ordre urbanistique, met en avant les « conditions hygiéniques » déplorable du quartier. Contrairement à ce que

l'on pourrait supposer, aucun commerce ne réclame le maintien de la station. Quant à la Ville de Bruxelles, elle conditionne le transfert de la gare dans le faubourg de Saint-Gilles à l'obtention d'une gare au centre de Bruxelles – ce qu'elle ne remportera qu'au siècle suivant. Le développement des faubourgs et la perte de recettes renforcée par l'abolition de l'octroi en 1860 inquiètent la capitale. Elle se laisse pourtant tenter par l'embellissement espéré grâce à l'assainissement et au voûtement de la Senne, « ce réceptacle d'immondices ». L'idéal bourgeois se renforce et adopte l'échiquier et la ligne droite dans les plans de ville. Une commission constituée le 15 février 1860 par Joseph Partoes (1811-1858), ministre des Travaux publics, statue définitivement sur le sort de la station des Bogards. Cette commission présidée par le bourgmestre de Bruxelles, Charles De Brouckère, rend finalement un avis favorable au déplacement de la station et à la réalisation d'une jonction extérieure à travers Molenbeek et Anderlecht. Son rapport sera approuvé au conseil communal par 21 voix contre 6¹³. Jules Anspach, échevin pour trois années encore avant d'accéder au mayorat, ne renoncera à son rêve de station intérieure qu'en 1865 lorsque il adoptera à contre-cœur le projet de voûtement de la Senne de l'architecte Léon Suys.

La Ville de Bruxelles prévoit certains aménagements pour le territoire de l'ancienne station des Bogards : l'ouverture d'une large avenue bordée d'arbres de la place Rouppe au boulevard du Midi, la régularisation de la place et le prolongement de plusieurs rues vers les futurs boulevards du centre. La disparition de la station semble aussi importante, si pas plus, que sa création. En effet, le véritable

embellissement du quartier se réalise après son déplacement, ce qui conforte l'idée que les politiques urbanistes du XIX^e siècle se réalisent rarement à court terme. Après nombre de palabres et de commissions inutiles succédant les unes aux autres, l'arrêté royal du 4 mars 1861 décrète enfin l'expropriation pour cause d'utilité publique des emprises nécessaires à la construction de la nouvelle gare du Midi dans le faubourg de Saint-Gilles¹⁴.

La gare se trouve au centre d'un débat politique important attisé par la capitale. Bruxelles ne cessera de demander l'annexion partielle ou même totale des faubourgs. Elle se sent lésée puisque cette population profite des services de la capitale mais ne les finance pas. Le discours de Bruxelles ne change guère depuis les premières années de l'indépendance. Saint-Gilles refusera de se voir enlever une telle source de revenus. « *La commune de Saint-Gilles ne demande pas l'annexion ; elle ne demande rien ; elle a dit à Bruxelles : si vous voulez me couper les pieds et la tête : le quartier Louise et le quartier de la station, alors jetez-moi toute entière dans le gouffre ; ce n'est pas ce qui s'appelle demander l'annexion* »¹⁵. Seuls le quartier Louise et le Bois de la Cambre seront annexés à Bruxelles en 1864.



L'haussmannisation du quartier du Midi

Victor Besme propose un plan d'ensemble pour la nouvelle « Cité du Midi ». De 1860 à 1903, aucun travail de voirie, d'embellissement ou d'assainissement ne se fera sans l'intervention de Besme. Il est à l'origine des plans du parc de Saint-Gilles/Forest, de l'avenue de Tervueren, des boulevards de ceinture et des arcades du Cinquantenaire. Le plan de Besme prévoit une place aménagée de parterres à la française et de fontaines et deux rues latérales (l'avenue Fonsny et la rue de France). De nombreux percements en damier seront réalisés sur les territoires de Saint-Gilles et d'Anderlecht. Besme propose également de relier la nouvelle gare et le canal de Charleroi par la rue de Fiennes et le boulevard Jamar. Son objectif est de « *relier les différents points importants en communication, relier la ville avec cette partie des faubourgs et utiliser ou compléter les rues déjà ouvertes* »¹⁶. Les rues aux abords de la gare rejoindront le centre des communes. Dans la deuxième moitié du siècle, la gare est l'un des monuments essentiels de la cité industrielle. De la gare, on pénètre dans la ville. Elle devient le point de mire, l'avenue ou le boulevard y conduisent tout droit. Bruxelles s'inspire de la capitale française qui subit les idées de George Eugène Haussmann, préfet depuis 1853. Celui-ci écrit : « *Dégager les grands édifices (...) de façon à leur donner un aspect plus agréable à l'œil (...) et une défense plus aisée dans les jours d'émeutes (...). Assurer la tranquillité publique par la création de grands boulevards qui laisseraient circuler non seulement*

Projet de translation de la station du Midi sur le territoire de Saint-Gilles. (A.V.B., Plan porte-feuille, n°451, vers 1860.)

l'air et la lumière, mais les troupes et, par une ingénieuse combinaison, rendraient le peuple mieux portant et moins disposé à la révolte »¹⁷. L'haussmannisation des villes impose – économie oblige – une profusion de belles façades comme celle de la gare du Midi. On la doit à l'architecte-ingénieur Auguste Payen au service de l'Administration des chemins de fer depuis 1841. Il réalise également la place de la Constitution devant la gare, l'Observatoire, la plupart des aubettes de l'octroi, les abattoirs d'Anderlecht et plusieurs maisons particulières. Par son architecture, la gare permet de « *doter Bruxelles d'une entrée monumentale et de donner une nouvelle vie à un quartier où se trouvaient encore des terrains vagues* ». En effet, l'expropriation publique n'engendre pas de grosses migrations de population puisque la gare profite de terrains non encore bâtis. Quelques sociétés privées interviennent dans l'aménagement du quartier et génèrent des bénéfices importants : il s'agit de la Compagnie immobilière de Belgique, responsable du percement de la rue d'Argonne et de l'avenue Clemenceau, de la Société immobilière du Midi et de la Société immobilière de Cureghem chargée de sortir Anderlecht de son isolement.

Le regard de l'autre est déterminant pour les élus du royaume. La Belgique s'est efforcée de marquer l'esprit des visiteurs. Les grands travaux du XIX^e siècle accentuent l'idée d'une capitale grandiose à la pointe du progrès. La construction de la gare n'échappe pas à cette perspective. La gare du Midi présente une architecture monumentale néo-classique. Elle comporte trois bâtiments disposés en « U » autour d'une halle métallique abritant les voies. La façade



La gare du Midi. (Collection S.N.C.B.)

principale est coupée par un portique d'entrée et des pavillons aux angles. Ce portique sous lequel les voyageurs passent nécessairement prend la forme d'un arc de triomphe romain abondamment décoré de motifs végétaux, de bas-reliefs et de statues, réalisées par Ducaju, représentant les chemins de fer, les canaux, la poste et le télégraphe. Enfin, un quadriga ailé, dominant le portique, exprime la rapidité des moyens de communication. Le but recherché tant par les autorités gouvernementales que locales semble évident au travers de la gare du Midi : l'arc de triomphe apparaît comme le symbole du « *triomphe de la technique sur le temps et la distance* ». La gare du Midi et celle du Nord (érigée vers 1846 à la place Rogier) acquièrent définitivement le rôle de portes de la ville.

Le développement du quartier

Saint-Gilles voit apparaître un nouveau pôle de développement à l'ouest de son territoire. Auparavant le quartier était essentiellement habité par des ouvriers et des cultivateurs. Des prairies,

des terrains vierges et des blanchisseries constituaient le paysage de l'époque. Rapidement, l'industrialisation va laisser ses marques dans le faubourg. En 1870, soit une année après l'inauguration de la gare du Midi, la voirie est établie dans ses grandes lignes. Le conseil communal de Saint-Gilles décrète entre 1862 et 1864 l'ouverture de quelques quarante-trois rues nouvelles. L'implantation de la gare du Midi va donner l'aspect commercial lié à un important trafic de voyageurs. Certains hôtels, cafés et restaurants profiteront de l'aspect favorable qu'offre la place de la Constitution, notamment l'hôtel de l'Espérance tenu par les frères Antognoli, figures de proue du secteur hôtelier bruxellois. La plupart des établissements situés dans les rues latérales sont de qualité plus modeste. L'image du quartier restera négative durant tout le XX^e siècle : « *A côté de cet étalage du vice sur la voie publique, ce quartier a le triste avantage de posséder une multitude de cafés-hôtels, bars et autres maisons louches, où la prostitution est plus dangereuse parce que moins ou non contrôlée* »¹⁸. La confection et l'imprimerie-lithographie s'imposent

comme deux domaines spécifiques du quartier du Midi. Le nombre de fabricants de chaussures est par ailleurs très impressionnant. A la rue de Russie s'installe l'une des plus grandes usines du quartier : la Grande Distillerie Belge dirigée par L.D. Bouteille. Il est intéressant de noter que les réclames de ces petites ou moyennes entreprises précisent toujours leur situation en figurant la notion « Bruxelles-Midi ». Par la suite, de nombreux ateliers de carrosserie et de construction ainsi que des sociétés de transport de marchandises ou des sociétés de tramways vont s'implanter à proximité de la gare. Citons par exemple l'atelier de carrosserie de Joseph Mettewie établi rue de France et celui de G. Schaeys rue Coenraets. Dans l'entre-deux-guerres et après la Seconde Guerre mondiale, d'autres activités se concentreront dans le quartier. Le domaine de la confection est supplanté par celui de la construction mécanique. Si certains se développent en grande usine, la majorité de la profession est composée de petits ateliers.

La gare de la jonction

En 1900 la gare terminus du Midi arrive déjà à saturation malgré le déplacement du service de marchandises à la Petite-île. On passe de 43 millions de voyageurs sur les lignes de chemin de fer en 1880 à 123 millions en 1900. Les projets de jonction directe par la ville entre les gares du Nord et du Midi reprennent de plus belle. Finalement le tracé de Frédéric Bruneel est adopté au début du siècle. Il prévoit une jonction directe et le relèvement des deux gares, ce qui permettrait de supprimer les passages à niveau et assurerait le maintien des gares à leur emplacement actuel au bénéfice des commerçants du quartier. La surélévation des voies favoriserait la communication entre les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles, principal sujet de discord entre les habitants et les élus locaux¹⁹.

Le dégagement des voies et des trottoirs absorbe l'attention des autorités locales. Ainsi Saint-Gilles transforme la place de la Constitution en une vaste surface dégagée comme la place de la gare du Nord, qui faciliterait la circulation des piétons. Les petits parterres qui décorent la place sont supprimés. Dans le même ordre la Senne préoccupe les autorités de Saint-Gilles et d'Anderlecht car elle pose des problèmes d'inondations et entrave l'expansion urbaine, la circulation et surtout l'extension de la gare.

Saint-Gilles s'oppose au projet de Bruneel jusqu'à la signature d'une convention avec l'Etat en 1910 signifiant l'accord de la commune. Elle craint que la jonction ne déplace une partie du commerce et des activités existantes en la transformant en une gare de pas-

L'hôtel de l'Espérance vers 1910.
(SCHELER E., *À travers Bruxelles et ses environs*, 1910, p. 5.)



sage. Elle refuse également la coupure de la place de la Constitution par un viaduc en maçonnerie. « *Le viaduc* » déclare Saint-Gilles « *sera aussi beau que possible, aussi orné qu'on voudra, ce sera toujours un rempart qui déparera complètement la place de la Constitution et qui aura pour conséquences une moins-value considérable des propriétés et la ruine de nombreux concitoyens* »²⁰. La commune s'allie avec Saint-Josse qui connaît les mêmes avatars au Nord de Bruxelles. Elles organisent de grandes réunions auxquelles assistent également des représentants des différents quartiers menacés s'associant sous le nom de *Cercle du quartier du Midi* ou de la *Ligue des intérêts du Bas Saint-Gilles*. Le projet du gouvernement « *s'attaque* », selon eux, à « *des quartiers vivants et il en fait des quartiers morts* »²¹. On sacrifie l'animation du quartier au profit d'une jonction censée être indispensable au réseau ferroviaire.

Les travaux du viaduc qui relie la gare du Midi et la place de la Chapelle débutent en 1911 et les premières travées du viaduc de la place de la Constitution sont posées à la veille de la Première Guerre mondiale. Après la guerre, les travaux tardent à s'activer. La jonction n'est pas la priorité. Certains en profitent pour faire abandonner le projet. Le chantier à la gare du Midi stagnera pendant une vingtaine d'années. Le viaduc s'arrête brusquement au niveau de la rue de Prusse (rue d'Argonne) face à la gare. Estimé à 56 millions

au début du siècle, le coût des travaux de la jonction et des expropriations s'élève vers 1927 à près de 88 millions de francs. L'utilité de la gare centrale et de la jonction est mise en doute. Saint-Gilles envoie une série de lettres de protestation au gouvernement et débat longuement au conseil communal. Elle réclame la destruction pure et simple du viaduc. Finalement le gouvernement met sur pied en 1935 l'*Office national pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi* (O.N.J.). Le projet de jonction renaît dans un contexte de crise économique mondiale : la jonction servira à résorber le chômage. La Société Nationale des Chemins de fer (S.N.C.B.) créée en 1926 se charge d'étudier au sein d'une commission les projets d'agrandissement ou de création d'une nouvelle gare du Midi tandis que l'O.N.J. s'occupe des travaux de la jonction elle-même²².

La Société Nationale ouvre un concours d'architecture pour le bâtiment de la gare en juillet 1936. Le jury de ce concours est composé du ministre des Transports, Paul-Henri Spaak ; de Waucquez, vice-président de l'O.N.J. ; d'un membre de la Conférence des Bourgmestres du Grand Bruxelles, censé représenté les élus et les habitants de Saint-Gilles ; des représentants de l'O.N.J. et de la SNCB ; de quelques architectes ; d'un seul délégué de la Société belge des urbanistes et architectes modernistes de Belgique, Victor Bourgeois

(1897-1962) ; d'ingénieurs et d'un membre de la commission royale des monuments et des sites, Victor Horta. En bref, un jury majoritairement composé d'ingénieurs et d'administrateurs. Une « grande liberté » est laissée aux participants. Toutefois « *la conception et le caractère de l'édifice doivent être essentiellement utilitaires, appropriés à sa destination, sans exclure un certain caractère monumental, en rapport avec son importance ; facilité et confort des voyageurs, installations rationnelles et hygiéniques pour le personnel* »²³. Le fonctionnalisme, nouveau « courant de pensée et d'architecture », s'impose de plus en plus. La rationalité et la morale guident les décisions des élus. Il faut faire régner l'ordre dans la ville, tant au niveau de la circulation des véhicules et des piétons qu'au niveau de la sécurité. Ces principes transparaissent dans l'architecture des nouvelles gares : uniformité, modernité, indifférence au lieu et au public. La ville doit s'adapter à la modernité et au progrès que les élus ressentent comme une fatalité²⁴. L'aspect esthétique de l'architecture semble secondaire par rapport aux facilités de circulation et à l'utilité des bâtiments. Parmi les dix-sept projets déposés, deux sont retenus au terme de la deuxième épreuve : celui de Fernand Petit et d'Adrien et Yvan Blomme qui retravailleront ensemble pour la conception définitive. Le projet de la famille Blomme présente un certain nombre d'avantages aux yeux de la

S.N.C.B. : un vaste hall d'entrée, la possibilité d'aménager des salles d'attente et des restaurants et la concentration des services des bagages au départ et à l'arrivée pour éviter la foule. Pourtant la S.N.C.B. apportera quelques modifications lors des travaux. La vaste rotonde prévue initialement est remplacée par une tour de 40 m formant l'angle côté rue de France.

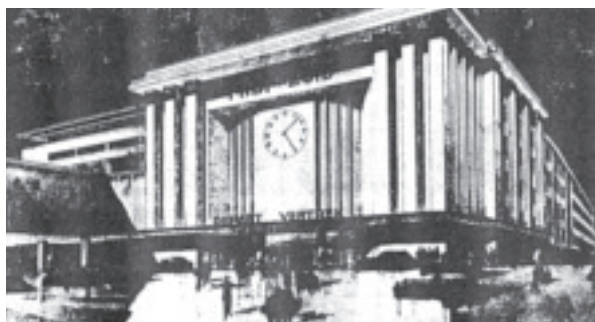
L'ancienne gare du Midi est mise hors service le 1^{er} avril 1949. Sa démolition entière est prévue fin de l'année. Certaines voix s'élèvent pour conserver ce patrimoine architectural du XIX^e siècle notamment le portique de la gare. Mais peine perdue, l'édifice est destiné à être détruit par ces contemporains. En 1950 dix-sept voies sont relevées en gare haute. La plupart des travaux seront achevés pour l'inauguration de la jonction le 4 octobre 1952. Les abords subissent un profond remaniement. Les mouvements de foule massifs doivent être conduits avec « ordre et méthode ». Pour ce faire, une commission de l'urbanisme est créée à l'initiative du Ministère des Communications.

La majeure partie des locaux se trouve sous voies, ce qui donne une impression d'absence de bâtiment de gare. Seules les deux entrées, rue de France et avenue Fonsny, constituent l'aspect architectural de l'ensemble. Ces deux

entrées semblent préfigurer la ville en réseau et contribuent au lien Saint-Gilles/Anderlecht. La décoration paraît négligée mais combine trois styles : la mise en valeur de la structure métallique ; le modernisme où le décor est la structure elle-même et l'art déco comme le restaurant de la gare en témoigne. Au contraire de la grande gare à verrière du XIX^e siècle où la lumière entre à flots, cette gare se caractérise par des plafonds très bas et la nécessité d'éclairer artificiellement jour et nuit. La gare n'est plus vraiment une entrée à forte valeur symbolique mais un édifice utile qui, par les services proposés aux voyageurs et par ses installations, doit transmettre une impression de modernité aux étrangers : les escalators pour accéder aux quais, le chauffage prévu dans tous les locaux, l'éclairage artificiel ou la « pieuvre », machine permettant le triage des colis postaux, etc.

Conclusions

L'étude des trois gares du Midi met en évidence un changement de statut de la gare au fil du temps. La volonté politique et les nécessités économiques l'expliquent en grande partie. La première station est construite à la hâte pour répondre à la demande des voyageurs et des industriels du Hainaut et, par la suite, de France. Cette station des Bogards préfigure en bien des points les chantiers ultérieurs de Bruxelles. On observe ici l'impact de l'industrialisation dans ses aspects négatifs : insalubrité des logements, augmentation des impasses, etc. Il faudra attendre la deuxième gare du Midi pour qu'elle reflète la place importante que tiennent les chemins de fer dans le développement économi-



Projet de Adrien et Yvan Blomme. Deuxième épreuve. Façade rue de France. (*L'Emulation*, n°1, 1838, p. 5.)

que du pays et dans l'imagerie de la population. L'intention des élus est alors très claire : la monumentalité. La ville est une véritable mise en scène. Les perspectives jouent également un rôle important dans cette conception. La gare devient une porte symbolique et réelle de la ville. Nous pouvons affirmer que le tissu urbain de la partie occidentale de Saint-Gilles doit son existence à l'apparition de la gare sur son territoire, laquelle suscite un développement important des transports collectifs. En outre l'attention accordée à la circulation – de tout ordre – s'accroît au XX^e siècle. L'apparition de l'automobile et la concurrence croissante des transports urbains nécessitent pour l'Administration des chemins de fer ou pour la S.N.C.B. de nouveaux aménagements plus performants : la jonction Nord-Midi. La troisième gare doit permettre une rentabilité maximum. D'après les décideurs politiques et les ingénieurs, trois critères déterminent les travaux de transformation : le grand nombre, la rapidité et la sécurité. La gare de Blomme perd alors sa valeur symbolique, ce n'est ni un monument, ni une porte de la ville. Elle devient un édifice purement fonctionnel. La gare entraîne dans sa perte les espaces publics qui lui sont liés. Pour conclure, empruntons les paroles de Serge Jaumain : « On a pensé à ceux qui passaient à Bruxelles oubliant ceux qui y vivaient »²⁵.

Finalement, quel que soit son emplacement, la gare du Midi cristallise les différentes tensions politiques et reflète admirablement bien les conceptions urbanistiques et architecturales du moment. Elle est au cœur de disputes politiques importantes entre la capitale et les faubourgs mais aussi entre les faubourgs eux-mêmes. A cela vient

s'ajouter un enjeu économique fondamental puisque la gare provoque une industrialisation du quartier mais est aussi la résultante de cette industrialisation. L'impact de la gare du Midi à Bruxelles s'opère, à notre sens de manière brutale, par le percement de nouvelles artères et de « place de chemin de fer ». Du reste en 1952 la place de la Constitution perdra ce rôle qui la lie à la gare. Qu'elle soit économique ou urbaine la participation de la gare du Midi dans le développement du sud de la région bruxelloise est indéniable.

Catherine Meyfroid,
Licenciée en Histoire,
Documentaliste et assistante à
l'Institut supérieur d'urbanisme et
de rénovation urbaine

Notes

¹ Cet article est tiré du mémoire de l'auteur : MEYFROID C., *La Gare du Midi à Bruxelles (1840-1952). Histoire et Influences*, Mémoire présenté sous la direction de S. Jaumain en vue de l'obtention du titre de licenciée en Histoire, ULB, 2004.

² Concernant l'histoire des chemins de fer en Belgique, voir entre autres VAN DER HERSTEN B., VAN MEERTEN M., VERBEUGT G., *Le temps du train. 175 ans de chemins de fer. 75^e année de la SNCB*, Louvain, 2002.

³ Moniteur belge, 26 octobre 1837, n°299, Pétition de Bruxelles au ministre de l'Intérieur datée du 3 décembre 1836.

⁴ MARTINY V.-G., « Le développement urbain » dans SMOLAR-MEYNART A. et STENGERS J. (dir.), *La Région de Bruxelles. Des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, Bruxelles, 1989, p. 176.

⁵ DELIGNE C., « La ville vue du train » dans JAUMAIN S. (éd.), *Bruxelles et la Jonction Nord-Midi. Histoire, architecture et mobilité urbaine*, Bruxelles, 2004, p. 71-72.

⁶ Moniteur belge, Chambre des Représentants, 11 mai 1838, Partie non officielle.

⁷ A.V.B., Travaux publics, n°26157, Lettre du Collège des bourgmestre et échevins à Vifquain, 6 août 1840.

⁸ A.V.B., Travaux publics, n°26157, Lettre de Verhulst, président de la section des Travaux publics, au conseil communal, 12 mars 1840.

⁹ BILLEN C. et DEMANET M., « Pour une histoire des espaces publics à Bruxelles. Du marché à la cité administrative » dans *Art et architecture publics*, Bruxelles, 1999, p. 21.

¹⁰ Registres des patentables, 1845, 2^e section.

¹¹ Voir SILVESTRE M., « Les premiers projets de jonction Nord-Midi (1855-1865) » dans JAUMAIN S. (éd.), *op.cit.*, p. 53-68.

¹² Projet de jonction directe du Nord et du Midi. Plan d'ensemble de la station proposé le 26 mars 1858 par F. Wellens et dessiné par Victor Besme, Archives de la Ville de Bruxelles, Plan portefeuille, n°446.

¹³ Bulletin communal de Bruxelles (B.C.B.), 31 mars 1860, p. 207. Dans son discours, J. Anspach ne dément pas des conséquences négatives du déplacement de la station des Bogards.

¹⁴ Moniteur belge, arrêté royal du 4 mars 1861, publié le 8 mars 1861, n°67.

¹⁵ B.C.B., Séance du 29 novembre 1862, discussion sur le rapport de Jules Anspach, dans *Rapport fait au nom du collège par l'échevin Anspach sur l'incorporation de la station du Midi et de ses abords en séance du 22 novembre 1862*, Bruxelles, 1862.

¹⁶ BESME V., *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise, rapport fait au nom du gouverneur du Brabant*, Bruxelles, 1863, p. 34.

¹⁷ RAGON M., *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Idéologies et pionniers, 1800-1910*, Bruxelles, 1986, p. 96.

¹⁸ Bulletin communal de Saint-Gilles (B.C.StG.), 20 octobre 1921, p. 645.

¹⁹ Malgré l'attention particulière réservée à la circulation entre Saint-Gilles et Anderlecht début du XX^e siècle, on constate encore actuellement que les deux communes souffrent du faible nombre de communications directes. Deux passages inférieurs seulement permettent de voyager de l'une à l'autre.

²⁰ B.C.StG., 1^{er} juillet 1909, p. 506.

²¹ B.C.StG., 24 mars 1910, p. 162, Propos tenus par le conseiller Noël.

²² Procès-verbaux du conseil d'administration de la S.N.C.B., octobre à septembre 1935, doc. n°2409.

²³ Concours public d'architecture et d'urbanisme pour l'aménagement de la station de Bruxelles-Midi et de ses abords, L'Emulation, 1938, n°1, p. 1.

²⁴ DELIGNE C., *Le discours politique en urbanisme. Étude du cas de la jonction Nord-Midi, 1900-1960*, Mémoire présenté en vue de l'obtention du DES en gestion de l'environnement sous la direction de C. Billen, 1996-1997, ULB, p. 39 et suiv.

²⁵ JAUMAIN S., « La jonction Nord-Midi : un nouveau chantier de recherche », dans JAUMAIN S. (éd.), *op.cit.*, 2004, p. 24.



La gare du midi.