

BRUXELLES PATRIMOINES

N°015-016

NUMERO SPECIAL - SEPTEMBRE 2015

Journées du Patrimoine

Région de Bruxelles-Capitale

DOSSIER ATELIERS, USINES ET BUREAUX

PLUS

Expérience photographique internationale
des Monuments



UNE PUBLICATION DE BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

DOSSIER

RAIL, VILLE ET INDUSTRIE

TRACES DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE BRUXELLES

MAARTEN MAHIEU et
PETER VAN DER HALLEN

*GEHEUGEN COLLECTIEF VZW,
BUREAU D'ÉTUDES HISTORIQUES*



L'ARRIVÉE ET LE DÉVELOPPEMENT RAPIDE DU CHEMIN DE FER ET LA CONSTRUCTION DES GARES ONT CONTRIBUÉ À MODELER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET INDUSTRIEL DE LA BELGIQUE ET DE LA CAPITALE. Inversément, la demande industrielle a, elle aussi, déterminé la venue et l'implantation de l'infrastructure ferroviaire. Cet article aborde le lien, depuis le deuxième quart du XIX^e siècle, entre voies ferrées, ville et industrie, mais aussi l'importance de la ceinture Ouest et de la jonction Nord-Midi pour le tissu économique bruxellois ainsi que l'influence de différentes gares bruxelloises tant sur le développement industriel de la ville que sur la vie de ses habitants.

Le développement du chemin de fer en Belgique a commencé en 1835, cinq ans à peine après l'indépendance du pays. Ce n'est pas un hasard. Les premières voies ferrées du pays ont été aménagées parce qu'après l'indépendance belge, les Néerlandais fermèrent l'Escaut et les autres voies navigables, empêchant ainsi l'accès au Rhin et à l'important marché allemand. Le commerce international de la jeune Belgique se retrouva de la sorte sous forte pression. Les pouvoirs publics se mirent alors en quête d'une alternative. Comme le transport routier était trop coûteux pour reprendre le rôle du trafic fluvial, les regards se tournèrent vers le train à vapeur en guise de nouvelle forme de transport. L'objectif était clairement de développer l'indépendance économique vis-à-vis des Pays-Bas hostiles. Le réseau ferroviaire national était appelé à désenclaver le port d'Anvers pour le commerce international et à stimuler les activités commerciales dans la métropole scaldienne. Bruxelles ne joua au départ qu'un rôle mineur dans ces considérations stratégiques. C'est Malines, où la ligne nord-sud et la ligne est-ouest se croiseraient, qui était censée devenir le nœud du réseau ferroviaire belge¹.



Fig. 1
Le 5 mai 1835, le premier train sur le continent européen relie Bruxelles et Malines. Les spectateurs ont été littéralement éblouis par cet événement exceptionnel. Aquarelle [© Musée de la Ville de Bruxelles – Maison du Roi].

LA BELGIQUE, PIONNIÈRE DE «L'ÈRE FERROVIAIRE»

La première ligne de chemin de fer entre Bruxelles et Malines fut aménagée avant tout à des fins de prestige. Pour la toute première fois, un train allait circuler sur le continent européen. Le 5 mai 1835, trois trains à vapeur quittèrent la gare bruxelloise de l'Allée Verte en direction de Malines (fig. 1). Ce furent les premiers tronçons d'un réseau ferroviaire qui s'étendrait, vers la fin du siècle, sur 4.500 km². L'épopée du chemin de fer débuta réellement à partir des

années 1840. La Belgique devint le «pays ferroviaire» par excellence et posséda rapidement le réseau ferré le plus dense du monde. Pendant un siècle, le trafic ferroviaire fut la principale forme de transport dans les pays industrialisés.

Les effets économiques allaient être très importants. Jusqu'à la naissance des chemins de fer, la production à grande échelle et l'intégration économique mutuelle se limitaient aux régions côtières et à celles qui avaient de bons débouchés via les voies d'eau naturelles ou les canaux³. À Bruxelles,



Fig. 2

Le développement des chemins de fer a eu comme conséquence l'établissement d'un temps uniforme pour tout le pays. En 1892, la Belgique passa à l'heure moyenne de Greenwich qui deviendra la norme universelle (photo SNCB).

ce rôle fut en partie assumé par le canal maritime. Le coût élevé du transport compliquait toutefois le développement économique dans les autres parties du pays. Ce qui y était produit avait, en effet, toutes les peines du monde à être distribué. Les nouvelles possibilités de transport par le rail tombèrent donc à point nommé. La production pouvait à présent être géographiquement décentralisée, facilitant ainsi une répartition du travail et une plus grande spécialisation des produits. L'amélioration des moyens de transport engendra également un élargissement des débouchés commerciaux. Le développement du chemin de fer eut ainsi un très grand impact sur la production industrielle et sur la consommation pendant le XIX^e siècle⁴.

Moyen de transport rapide, le chemin de fer eut aussi un énorme impact social, favorisant une intégration et une cohésion plus fortes entre les différentes régions du pays. La chose est joliment illustrée par l'introduction du temps uniforme. Avant l'arrivée du chemin de fer, chaque région appliquait son temps local et les montres n'affichaient donc pas toutes la même heure en Belgique.

Du fait de la limitation de la mobilité des personnes et des longs temps de parcours, la situation ne posait guère de problème avant l'arrivée du chemin de fer. En 1836, les chemins de fer introduisirent un temps uniforme pour leurs grilles de liaisons, en l'occurrence l'heure de Bruxelles. En 1892, toute la Belgique, un des premiers pays européens à le faire, passa à ce qui deviendrait par la suite une norme universelle, l'heure moyenne de Greenwich⁵ (*Greenwich Mean Time* ou GMT) (fig. 2).

S'ils eurent pour effet de doper les autres secteurs économiques, l'aménagement et le développement du chemin de fer et du trafic ferroviaire générèrent eux-mêmes bon nombre de nouvelles activités. L'aménagement de milliers de kilomètres de voies nécessita d'énormes investissements. Au départ, ceux-ci furent supportés principalement par les pouvoirs publics. À partir des années 1850 apparurent toutefois aussi des sociétés ferroviaires privées désireuses de s'approprier une part du gâteau⁶. Plus de 50 entreprises ferroviaires étaient actives en Belgique à l'époque, preuve de l'important potentiel économique du

secteur⁷. Afin de favoriser l'unité et l'uniformité du réseau national, les pouvoirs publics rachetèrent systématiquement les réseaux ferroviaires privés à partir des années 1890. La Société nationale des Chemins de Fer belges (SNCB) vit le jour dans la foulée, en 1926. Au début du XX^e siècle, les chemins de fer constituaient le principal secteur économique de Belgique. Ils employaient près de 100.000 personnes et représentaient environ 5 % du PIB⁸.

LE RÉSEAU BRUXELLOIS

La localisation des premières gares bruxelloises, à proximité du canal et des installations portuaires, reflétait l'orientation industrielle du réseau ferroviaire. Les gares devinrent toutefois elles-mêmes des centres importants, à la fois comme nouvelles portes d'entrée dans la ville et comme pôles d'attraction de nouvelles activités économiques⁹. L'industrie bruxelloise, qui s'était d'abord concentrée au cœur de la ville, le long de la Senne, allait, au cours du XIX^e siècle, se redéployer davantage selon un axe nord-sud qui épousait les lignes de transport dans la ville (le canal et les lignes de chemin de fer). Des communes telles que Molenbeek-Saint-Jean, Anderlecht et Koekelberg, qui étaient traversées par la ligne de chemin de fer 28 (baptisée « ceinture Ouest »), ont vu des parties considérables de leur territoire se muer en zones industrielles. Concentrée dans les faubourgs occidentaux, l'industrie bruxelloise devint la plus importante du pays, offrant, vers le tournant du siècle, de l'emploi à 102.000 ouvriers et employés.

La fonction industrielle et le transport de marchandises ont été les premiers moteurs du développement des chemins de fer. Le rail entrevit toutefois bien vite l'intérêt

du transport de voyageurs, surtout pour le tourisme et les déplacements domicile-travail¹⁰. En tant que principale ville de Belgique, Bruxelles profita de cette expansion. Le réseau ferroviaire, dans la capitale et autour de celle-ci, se développa rapidement. Dès 1875, Bruxelles supplanta Malines au rang de principale gare de répartition du pays. Au cours du XX^e siècle, le transport de voyageurs continua à gagner du terrain par rapport au transport de marchandises. Des initiatives telles que la jonction Nord-Midi et la construction de la gare Centrale favorisèrent ce glissement de fonction au profit de Bruxelles. Bien que le transport ferroviaire dût tolérer de plus en plus la concurrence de la voiture et du camion, il continua donc à remplir une importante fonction économique, pas seulement par le transport de marchandises, mais aussi – et jusqu’à ce jour – par le transport des travailleurs.

La demande précoce d’une jonction Nord-Sud

La première gare du Midi s’ouvrit le 18 mai 1840, à l’emplacement de l’ancien couvent des Bogards, place Rouppe. C’était un bâtiment simple, bas, avec des guichets et des salles d’attente¹¹ (fig. 3). La présence de la gare a engendré une vague rapide et désordonnée de construction dans les quartiers avoisinants. Une ligne partait de la gare pour rallier Tubize, et plus tard Mons. À partir de 1841, une autre ligne, réservée au seul transport de marchandises, fut mise en service entre la gare du Midi et celle de l’Allée Verte au nord¹². Sur cette ligne, les locomotives circulaient à pas d’homme du Nord vers le Sud. Un cheminot équipé d’un drapeau rouge précédait les machines à pied afin de prévenir les citadins de leur passage sur les boulevards de ceinture bruxellois¹³.

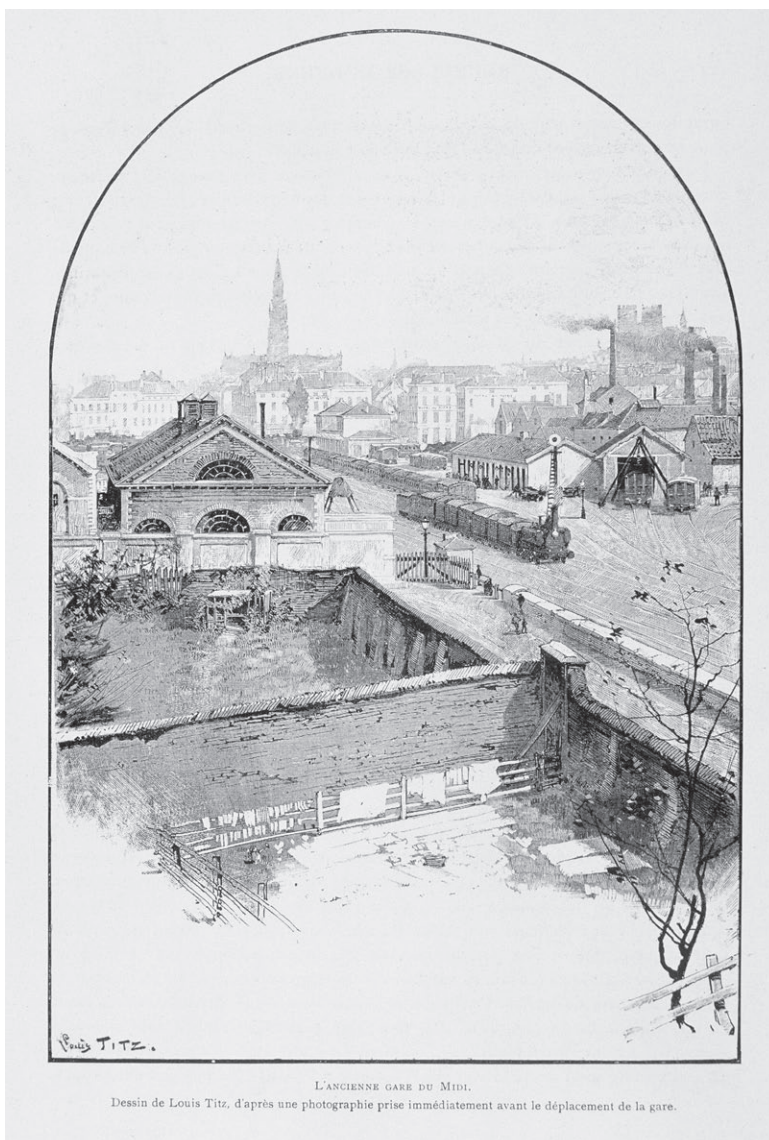


Fig. 3

En 1840 s’ouvre la première gare du Midi, située place Rouppe dans une vaste pleine et bordée par la Senne, la rue des Bogards et les boulevards bruxellois (photo SNCB – coll. Guy Bertrand).

Les navetteurs et les voyageurs devaient toutefois encore emprunter des taxis ou un tram urbain entre les deux gares. Par ailleurs, la fréquence et l’ampleur des transports ne suffisaient plus pour un pays et une ville en plein essor industriel. La gare de l’Allée Verte fut remplacée, dès 1846, par la gare du Nord (arch. F. Coppens), située sur la place Rogier récemment aménagée, qui allait jouer par la suite un rôle important dans le transport des voyageurs (fig. 4). En 1850, lorsque

l’ancienne gare du Midi atteignit à son tour sa limite de capacité, la nécessité d’un nouveau projet s’imposa définitivement. La proposition d’aménager une liaison directe et souterraine entre la nouvelle gare du Nord et une nouvelle gare du Midi, encore à construire, suscita d’emblée un certain engouement. Une gare Centrale monumentale serait édiflée au milieu du trajet. Mais tout le monde ne faisait cependant pas montre du même enthousiasme. En effet, la jonction souter-



Fig. 4

En 1841, le roi Léopold I^{er} posa la première pierre de la nouvelle gare du Nord qui ne sera solennellement ouverte que cinq ans plus tard. Il a fallu attendre jusque 1862 avant que la station ne soit achevée [coll. Belfius-Académie royale de Belgique © SPRB-ARB].



Fig. 5

À la moitié du XIX^e siècle, l'ancienne gare du Midi arriva à saturation. En 1869, une nouvelle gare s'éleva à l'emplacement qu'on lui connaît. Une statue de la déesse de la Victoire célèbre la rapide avancée des chemins de fer [coll. Belfius-Académie royale de Belgique © SPRB-ARB].

rainée allait bouleverser la structure de la ville et entraîner des expropriations à grande échelle. Le coût de l'opération et divers obstacles techniques entraînèrent l'abandon provisoire du projet de jonction et de celui d'une gare Centrale. Un autre plan pour relier le nord et le sud prit alors peu à peu forme, à savoir l'aménagement d'une ligne de contournement à l'ouest de la ville¹⁴.

La ceinture Ouest, une opportunité pour les faubourgs

La nouvelle gare du Midi fut construite de l'autre côté du boulevard du Midi, sur la place de la Constitution qui offrait un espace suffisant. En 1869, le nouveau bâtiment d'Auguste Payen, architecte de

la Ville de Bruxelles, fut inauguré¹⁵. Il s'agissait d'un édifice monumental situé en limite du Pentagone bruxellois qui, à l'instar de certaines autres gares, faisait fonction de porte d'accès symbolique à la ville (fig. 5). Des quartiers luxueux et d'importants immeubles virent le jour tout autour de la gare, donnant ainsi naissance à une première extension de l'urbanisation néanmoins toujours fortement liée au centre-ville¹⁶.

L'année 1871 vit la mise en service de la ceinture Ouest (L. 28), qui formait une boucle par Anderlecht et Molenbeek-Saint-Jean autour du centre-ville avant de gagner ensuite la nouvelle gare du Midi. Dans les années qui suivirent, cette ligne

allait déterminer le développement industriel, économique et social des quartiers et des communes situés le long de son tracé. Elle fut décisive notamment pour l'industrie à Molenbeek-Saint-Jean, les abattoirs d'Anderlecht et le site de Tour et Taxis, pôle névralgique du transport de marchandises.

La gare de l'Ouest à Molenbeek-Saint-Jean

Un nouveau canal relia Bruxelles au bassin minier de Charleroi à partir de 1832. L'arrivée de cette voie de transport constitua un facteur très important dans le développement de l'industrie à l'ouest de la ville. Bon nombre d'entreprises s'établirent le long du canal. La zone occidentale de

Fig. 6a

Gare de Cureghem (coll. Belfius-Académie royale de Belgique © SPRB-ARB).



Fig. 6b

Le pont de chemin de fer de Cureghem : l'arrivée du rail a constitué un stimulant important pour l'industrie du textile et de la viande de Cureghem (A. de Ville de Goyet, 2015 © SPRB).



ce dernier fut inscrite comme zone industrielle dans le plan général de l'urbaniste Victor Besme. Il y inclut l'aménagement d'une nouvelle ligne ferroviaire, la ceinture Ouest, et de nouvelles gares. La gare de l'Ouest, qui devint rapidement la quatrième gare de Belgique, fut ainsi installée sur le territoire de Molenbeek-Saint-Jean. Chaque jour, les travailleurs, en provenance de la province, y affluaient pour gagner leurs usines respectives. Entreprises métallurgiques, fonderies, usines chimiques, brasseries et manufactures de tabac profitèrent des nouvelles possibilités de transport offertes par la ceinture Ouest et la gare¹⁷. À partir de 1893, Delhaize disposa même de son propre quai de marchandises,

où plus de 500 wagons étaient chargés et déchargés chaque semaine¹⁸. Mais il y avait également un revers à la médaille. Si l'exode rural n'eut pas lieu, en raison du coût modique des abonnements de train pour les ouvriers, Molenbeek-Saint-Jean souffrit très rapidement des maux typiques de l'industrialisation. Le contournement apportait certes de l'activité économique, mais entraînait également dans son sillage la prolétarianisation et la paupérisation de ses quartiers. Le «Petit Manchester» vit proliférer, à côté des imposantes maisons de maître et des usines, une multitude d'impasses et de logements préfabriqués où les familles ouvrières s'entassaient dans des conditions inhumaines¹⁹.

Les gares de Cureghem

Le scénario fut à peu près identique avec les gares de Cureghem à Anderlecht (fig. 6a et 6b). La venue de la nouvelle infrastructure de transport n'a pas vraiment marqué, ici non plus, le début de l'industrialisation mais a, par contre, constitué un important stimulant pour les secteurs du textile et de la viande. Une fois encore, d'importantes usines se sont implantées le long de la voie ferrée et du canal, assurant *de facto* le transport des marchandises et de la main-d'œuvre. Dans le cas de l'abattoir de Cureghem, l'imbrication entre le rail et l'industrie était encore plus étroite que pour Delhaize à Molenbeek-Saint-Jean. Après l'échec du plan visant

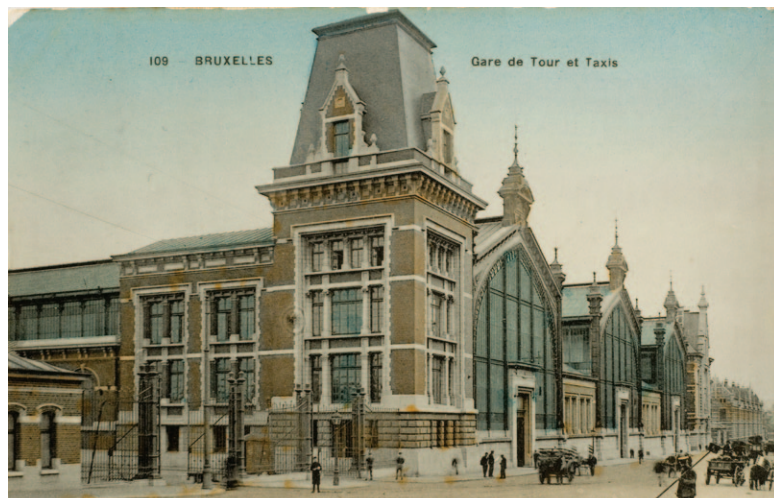


Fig. 7a

Tour et Taxis, centre névralgique des services des douanes, de l'entreposage et du transport de marchandises (coll. Belfius-Académie royale de Belgique © SPRB-ARB).

Fig. 7b

À partir de la fin du XIX^e siècle, le complexe de Tour et Taxis joua un rôle important dans le stockage et la manutention des marchandises européennes (photo SNCB).



à doter Bruxelles d'un abattoir centralisé, Cureghem construisit son propre abattoir avec son marché aux bestiaux et sa propre gare. Cette dernière, entièrement conçue en fonction du transport du bétail, était directement reliée à la gare de l'Ouest²⁰. Ici aussi, le rail allait apporter non seulement les bienfaits mais aussi les nuisances de l'industrialisation. Si, à partir de 1872, quelques 1.000 habitations bourgeoises furent construites le long des larges rues rectilignes pour accueillir les patrons des usines, le nord et l'ouest de Cureghem allaient voir se multiplier les venelles ouvrières tortueuses, où le manque d'hygiène était annonciateur de nombreuses épidémies²¹.

Le nouveau port et Tour et Taxis

Avec les nombreuses transactions commerciales et le flux continu de marchandises, la nécessité d'un nouveau port pour Bruxelles ne tarda pas à se faire jour. À la fin du XIX^e siècle, le port fut déplacé vers les terrains où se dresse aujourd'hui le site de Tour et Taxis (arch. E. Van Humbeeck). L'endroit était encore peu urbanisé au moment où le roi Léopold II posa la première pierre en 1900, marquant ainsi le coup d'envoi du développement de l'entrepôt royal, des différents autres entrepôts et d'une importante gare de marchandises. Tour et Taxis devint le centre névralgique des services des douanes, de l'entreposage et du transport de marchandises²² et un vaste pôle d'attraction pour les industries, les commerces et la main-d'œuvre²³.

La proximité de la ceinture Ouest était également indispensable pour le site. L'ensemble du complexe avait été pensé en fonction de cela. Architectes et ingénieurs imaginèrent un réseau ferroviaire avec des ramifications sur une centaine de lignes et implantèrent les différents bâtiments parallèlement aux voies et au port.

On construisit une gare de marchandises maritime, en acier et en métal, dotée d'une magnifique façade. Le bâtiment occupait une superficie de 40.000 m² et recouvrait plus de 2 km de voies ferrées²⁴ (fig. 7a et 7b).

La jonction Nord-Midi relancée

Encore avant le tournant du siècle, il apparut clairement que, en dépit de la ceinture Ouest, il était devenu indispensable de créer un autre trajet reliant les gares du Nord et du Midi. Le contournement ne drainait que l'important trafic de marchandises et une partie des ouvriers qui faisaient la navette vers les usines. Entre-temps, le reste du trafic ferroviaire bruxellois connaissait un énorme essor. Le transport de marchandises et de voyageurs augmentait chaque année. Alors que le réseau ferroviaire bruxellois devait convoier annuellement quelque cinq millions de navetteurs et de voyageurs en 1850, ce nombre allait exploser et dépasser les cent millions par an vers 1900. Un grave accident, survenu en 1892, fut l'événement déclencheur qui amena les chemins de fer à constituer en leur sein une commission chargée d'étudier les solutions envisageables. La commission ne trouva guère de salut dans une extension des gares de bout de ligne. On ressortit donc des cartons l'ancien plan d'une jonction Nord-Midi. Plusieurs options étaient disponibles. L'une des propositions, une liaison ferroviaire souterraine directe, à flanc de colline entre le haut et le bas de la ville, pouvait apporter une solution. Outre les nouvelles gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, il fallut alors aussi envisager une gare centrale²⁵.

Un projet de construction fut lancé en 1911. Il allait radicalement bouleverser le visage de Bruxelles et aurait des conséquences importantes sur le fonctionnement économique, commercial et social de la ville²⁶. Du

fait des deux guerres et de diverses protestations, il fallut attendre 1952 pour voir l'achèvement des travaux. Le projet avait définitivement changé l'aspect de la ville. L'aménagement du tunnel de 2 km entraîna une vague massive d'expropriations. Plus de 1.600 immeubles furent démolis et 12.000 personnes furent contraintes de déménager. Des rues et des ruelles disparurent, en même temps que la vie sociale et économique qui s'y était développée. Les partisans prétendirent que la vague d'expropriations s'inscrivait dans un vaste plan d'assainissement, mais elle frappa également des hôtels, des commerces et des habitations bourgeoises. Tout un patrimoine, dont Charles Buls avait encore défendu la conservation avant le début de la Première Guerre mondiale, fut ainsi rayé de la carte²⁷ (fig. 8).

L'aménagement de la jonction Nord-Midi entraîna également, en 1949, la disparition de la première gare du Midi (1869). Elle fut remplacée par une nouvelle gare, située 150 m plus au sud. Cette troisième gare du Midi fut construite par Adrien et Yvan Blomme et Fernand Petit. Elle

se caractérise par sa fonctionnalité et ses façades en briques jaunes²⁸. Les abords du nouvel édifice subirent également de profondes modifications, comme la construction d'un viaduc de 6 m de haut destiné à connecter la jonction Nord-Midi. Les environs de la gare furent aménagés selon les principes modernistes de l'époque, avec de larges boulevards et de vastes esplanades²⁹. La gare du Midi continua à jouer un rôle important dans le tissu économique bruxellois, surtout pour le trafic des navetteurs. Jusqu'à la mise en service de la gare Centrale, la gare du Midi était la principale destination des navetteurs flamands, fonction que la gare de Bruxelles-Luxembourg remplissait pour les travailleurs venant de Wallonie³⁰.

Outre Bruxelles-Midi, on construisit aussi une nouvelle gare du Nord, surmontée d'une imposante tour d'horloge (arch. Paul et Jacques Saintenoy) (fig. 9). À l'endroit où se situait jadis le quartier de la Putterie, une monumentale gare Centrale (arch. V. Horta et M. Brunfaut) vint parachever la nouvelle liaison ferroviaire, apportant un nouveau



Fig. 8
Construction de la jonction Nord-Midi. Les expropriations et les travaux majeurs sur la jonction Nord-Midi ont entraîné chez les Bruxellois, longtemps après son ouverture en 1952, une crainte de nouveaux tunnels souterrains, des travaux de terrassement et de la rénovation urbaine en général (photo SNCB).



Fig. 9

L'actuelle gare du Nord. L'aménagement de la jonction Nord-Midi ont entraîné la construction de la nouvelle gare du Nord (photo SNCB).

Fig. 10

Les travaux de construction de la gare Bruxelles-Central. Une partie du centre ancien de Bruxelles a disparu pour créer une gare centrale dans le cœur de la ville (photo SNCB).



centre à la ville³¹ (fig. 10). Dans les années 1950, le quartier autour de la gare Centrale fut complété par la galerie Ravenstein, la Bibliothèque royale, l'immeuble de la Banque nationale... Si, au XIX^e siècle, on vit s'installer des usines le long de la ceinture Ouest, durant la deuxième moitié du XX^e siècle, ce sont principalement des bureaux et des édifices publics qui se développèrent aux abords de la jonction Nord-Midi³².

CHEMINS DE FER ET IMMIGRATION

À partir des années 1960, les gares firent également office de porte d'accès pour des personnes d'origine étrangère. L'apparition des migrations économiques au départ de pays limitrophes de la Méditerranée entraîna un important afflux de «travailleurs immigrés» dans notre pays. Initialement, la majorité des immigrés prenaient surtout la direction des charbonnages, mais Bruxelles devint rapidement une destination prisée à mesure que la demande de main-d'œuvre non qualifiée gagna en importance³³. Bon nombre de ces immigrés arrivaient à Bruxelles en train.

La gare de Bruxelles-Nord était la destination finale d'un grand nombre d'immigrés turcs, ce qui explique la forte présence d'une population turque dans les quartiers environnants, tandis que Bruxelles-Midi était la gare d'arrivée principalement d'immigrés maghrébins. Cette répartition est, à l'origine, le fait du hasard mais le processus s'est rapidement perpétué. En l'absence d'une politique d'accueil belge officielle, les nouveaux venus cherchaient avant tout des personnes avec lesquelles ils pouvaient communiquer et qui pouvaient leur expliquer l'une ou l'autre chose. Pour les immigrés maghrébins, c'est un café local, le *Café des*

Arabes, qui remplissait souvent cette fonction. Situé tout près de la gare du Midi, il était connu jusqu'au Maroc. C'est ainsi que quantité d'immigrés partaient pour Bruxelles avec quasi pour seule information de descendre à Bruxelles-Midi et de chercher ce café, où des compagnons d'infortune qui les avaient précédés pouvaient leur venir en aide³⁴.

Dans les premiers temps, de nombreux immigrés s'établirent dans les quartiers entourant leur lieu d'arrivée. Ils étaient aidés en cela par la présence de quartiers populaires et ouvriers dans le bas de la ville. Les alentours de la gare du Midi offraient également des possibilités de logement pour les immigrés³⁵, ce qui entraîna une concentration de nouveaux venus dans ces quartiers. Les quartiers de la ville basse, qui avaient souvent un caractère industriel, offraient de surcroît de nombreuses possibilités d'emploi pour des personnes peu qualifiées. Bon nombre d'immigrés trouvèrent du travail dans les vastes projets de construction en cours à Bruxelles à l'époque, comme l'aménagement du métro, la construction du Berlaymont ou encore du *World Trade Center*. Enfin, ils furent étonnamment nombreux à exercer des activités dans le secteur du nettoyage ou dans les transports publics³⁶.

La crise économique des années 1980 a lourdement frappé la communauté immigrée et le taux de chômage y était très élevé³⁷. Comme les Bruxellois de souche avaient progressivement déserté les quartiers de la ville basse à partir des années 1960, ceux-ci perdirent peu à peu de leur prestige social. Le quartier autour de la gare du Midi connut le même sort. Il bénéficia donc d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics qui souhaitaient le revaloriser.



Fig. 11
La troisième gare du Midi. En 1992, la tour d'horloge de la gare du Midi dut céder la place au terminal TGV (photo SNCB).

Fig. 12
La quatrième gare du Midi (l'actuelle gare) avec vue sur le quartier et les tours sud. La présence de la gare TGV et son lot de navetteurs internationaux ont conduit à un nouveau développement économique et à un embourgeoisement des quartiers attenants à la gare du Midi (photo SNCB).



La décision d'y établir la première gare TGV du pays était donc motivée également par des projets d'amélioration du tissu social du quartier. En 1992, une bonne quarantaine d'années après sa construction, la tour d'horloge emblématique de la troisième gare du Midi dut céder la place au terminal TGV³⁸ (fig. 11). La façade et l'intérieur de l'ancien édifice furent également démolis pour accueillir une gare plus moderne. D'autres rénovations devraient avoir lieu dans les années à venir, notamment celle des quais.

La présence de la gare TGV a conduit à un nouveau développement économique et à un embourgeoisement des quartiers attenants à la gare du Midi. Les nouveaux habitants, plus nantis, supplantent progressivement les habitants de la première heure et modifient peu à peu le visage du quartier. Ce dernier

est certes économiquement revitalisé mais leur présence a également entraîné un déplacement des populations. Les habitants plus fortunés provoquent en effet une hausse des prix immobiliers, rendant ainsi les logements inabordable pour les habitants précédents. En outre, un nouveau type de public s'est développé autour de la gare suite à l'installation de la ligne de TGV vers la France. Les navetteurs internationaux, qui prennent chaque jour le TGV pour Paris ou chaque semaine celui vers Londres, sont de plus en plus nombreux à s'établir autour de la gare du Midi (fig. 12).

CONCLUSION

Dès les premiers jours, au milieu du XIX^e siècle, le chemin de fer a joué un rôle de premier plan dans le développement de l'économie belge. Il en a

été de même pour la capitale. Une histoire économique de Bruxelles ne peut ignorer l'importance du rail et des différentes gares dans et autour de la ville. L'arrivée de la ceinture Ouest et de ses gares a ainsi constitué un stimulant supplémentaire pour le développement industriel de l'ouest de la ville et la jonction Nord-Midi a été, et reste aujourd'hui encore, une liaison indispensable pour des milliers de navetteurs belges et étrangers (fig. 13). De nos jours, le rail se trouve aussi devant des défis et des rénovations de taille. Le projet de RER, par exemple, vise à offrir des liaisons ferroviaires plus rapides et plus fréquentes dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles et des réflexions sont actuellement en cours pour résoudre l'épineux problème de la saturation du tunnel Nord-Midi.

Traduit du Néerlandais

Fig. 13

Les navetteurs de la gare Centrale. Aujourd'hui, comme hier, la SNCB est confrontée au défi de mener quotidiennement, vers et tout au long de la capitale, des dizaines de milliers de navetteurs et de voyageurs (photo SNCB).



NOTES

1. VAN DER HERTEN, B., «De pioniersjaren van de Belgische spoorwegen» in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Universitaire Pers Leuven, Louvain, 2001, p. 55.
2. JACOBS, R., *Een geschiedenis van Brussel*, Lannoo, Tielt, 2004, p. 242.
3. VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., «De Belgische spoorwegen binnen een wisselende transporteconomie» in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., *op. cit.*, p. 34.
4. *Ibidem*.
5. VAN DER HERTEN, B., *op. cit.*, p. 72.
6. VAN DOOREN, S., «De inbreng van de private sector bij de uitbouw van het spoorwegnet» in VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., *op. cit.*, p. 106.
7. VAN DER HERTEN, B., *op. cit.*, p. 75.
8. VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., *op. cit.*, p. 35.
9. DEMEY, Th., *Les gares bruxelloises: un patrimoine méconnu*, Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 1994, p. 5.
10. GEHEUGEN COLLECTIEF, *75 jaar toerisme (in) Vlaanderen*, Toerisme Vlaanderen, Bruxelles, 2014, p. 21.
11. LAGROU, E., «Het Zuidstation. De eerste HST-terminal in België» in DUBOIS, M., LAGROU, E., *Stations steden: Eurostation: 10 jaren onderweg*, Eurostation, Bruxelles, 2003, p. 42.
12. DEMEY, Th., *op. cit.*, p. 18.
13. JACOBS, P., DIEU, B., VANDERHAEGEN, J.-L., *De Noord-Zuidverbinding 1952-2002*, Edities TSP, Bruxelles, 2002, p. 10.
14. VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., VAN DER HERTEN, B., *Buiten-sporig Brussel: 50 jaar Noord-Zuidverbinding*, Lannoo, Tielt, 2002, p. 6-7.
15. DEMEY, Th., *op. cit.*, p. 28.
16. *Idem*, p. 51.
17. VANDIST, G., *Weststation in Brussel. Stedenbouwkundige herontwikkeling van de site* [thèse de master], UGent, 2008-2009, p. 28-29.
18. *Idem*, p. 30.
19. BILLEN, C., DUVOSQUEL, J.-M., *Brussel*, Fonds Mercator, Bruxelles, 2000, p. 113.
20. DE CALUWE, D., *Kuregem: historische context*, Bruxelles, 2011, p. 36.
21. *Idem*, p. 10.
22. BERTRAND, B., *Tour et Taxis, un quartier en mouvement*, Racine, Bruxelles, 2010, p. 27.
23. *Idem*, p. 9.
24. *Idem*, p. 35.
25. VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., VAN DER HERTEN, B., *op. cit.*, p. 23.
26. *Idem*, p. 9.
27. *Idem*, p. 23-24.
28. DEMEY, Th., *op. cit.*, p. 51.
29. LAGROU, E., *op. cit.*, p. 42.
30. JACOBS, R., *op. cit.*, p. 242.
31. VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., VAN DER HERTEN, B., *op. cit.*, p. 19.
32. *Idem*, p. 26-27.
33. GEHEUGEN COLLECTIEF, *On est là. De eerste generatie Marokkaanse en Turkse migranten in Brussel (1965-1974)*, Garant, Anvers, 2014, p. 26.
34. *Idem*, p. 39.
35. ROESEM, T., DE SPIEGELARE, M., e.a., *Welzijns- en gezondheidsatlas van Brussel-Hoofdstad 2006*, Gemeenschappelijke gemeenschapscommissie, Bruxelles, 2007, p. 3.
36. GEHEUGEN COLLECTIEF, *On est là...*, *op. cit.*, p. 26.
37. *Idem*, p. 120-124.
38. DEMEY, Th., *op. cit.*, p. 52.

Rail, city and industry:

traces of Brussels' economic development

The development of the railways in 1835, just five years after Belgian independence, was no coincidence. The hostile Netherlands had closed off the Scheldt and other waterways in order to block access to the Rhine and the important German export market. The international trade from the young Belgian state was put under a great deal of pressure due to this. The government went in search of an alternative. Because road transport was too expensive to take over the role of shipping, a new form of transport was considered: the steam locomotive. Belgium soon possessed the densest rail network in the world. The fast expansion of the rail lines and the construction of stations shaped the industrial and economic development of Belgium and its capital. On the other hand, the industrial demand also dictated the arrival and implantation of the railway infrastructure. Railways were the dominant form of transport for a century. This article explains the link between rail, city and industry as of the second quarter of the 19th century, the importance of the Westring and the North-South connection for Brussels' economic fabric, and the influence of various stations in Brussels on both the industrial development of the city and the residents' lives.

COLOPHON

COMITÉ DE RÉDACTION

Jean-Marc Basyn, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Murielle Leseque,
Cecilia Paredes, Brigitte Vander Bruggen
et Anne-Sophie Walazyc.

RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Murielle Leseque

COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Cecilia Paredes

COORDINATION DU DOSSIER

Paula Dumont

AUTEURS / COLLABORATION RÉDACTIONNELLE

François Antoine, Mario Baeck,
Jean-Marc Basyn, Inge Bertels,
Anna Bouteiller, Marianne De Fossé,
Rika Devos, Paula Dumont,
Bernard Espion, Anne Lauwers,
Harry Lelièvre, Thierry Lemoine,
Maarten Mahieu, Muriel Muret,
Joke Nijs, Michel Provost, Sven Sterken,
Thomas Stroobants, Peter Van der Hallen,
Yannik Van Praag, Guido Vanderhulst,
Christian Vandermortten, Ine Wouters,
Brigitte Vander Bruggen.

TRADUCTION

Gitracom, Data Translations Int.

RELECTURE

Martine Maillard et le comité de rédaction.

GRAPHISME

The Crew Communication

IMPRESSION

Dereume Printing

DIFFUSION ET GESTION DES ABONNEMENTS

Cindy De Brandt,
Brigitte Vander Bruggen.
bpeb@sprb.irisnet.be

REMERCIEMENTS

Olivia Bassem, Philippe Charlier, Julie
Coppens, Philippe de Gobert, Farba Diop,
Alice Gérard.

ÉDITEUR RESPONSABLE

Arlette Verkruyssen, directeur général
de Bruxelles Développement urbain de la
Région de Bruxelles-Capitale, CCN
– rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles.

Les articles sont publiés sous la
responsabilité de leur auteur. Tout droit
de reproduction, traduction et adaptation
réservé.

CONTACT

Direction des Monuments et des Sites-
Cellule Sensibilisation
CCN – rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles.
<http://patrimoine.brussels>
aatl.monuments@sprb.irisnet.be

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Malgré tout le soin apporté à la
recherche des ayants droit, les éventuels
bénéficiaires n'ayant pas été contactés
sont priés de se manifester auprès de la
Direction des Monuments et des Sites
de la Région de Bruxelles-Capitale.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAM – Archives d'Architecture Moderne
AADBP – Archives de l'Administration
des Dommages aux biens privés
ABCC – Amicale Belge des Clubs Citroën
AGR – Archives générales du Royaume
AMVB – Archief en Museum van
het Vlaams Leven te Brussel
ARB – Académie royale de Belgique
AVB – Archives de la Ville de Bruxelles
CDBDU – Centre de Documentation
de Bruxelles Développement urbain
DMS – Direction des Monuments
et des Sites
KBR – Bibliothèque royale de Belgique
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor
het Kunstpatrimonium / Institut royal
du Patrimoine artistique
MRAH – Musées Royaux d'Art et d'Histoire
RLICC – Raymond Lemaire International
Centre for Conservation
SPRB – Service public régional
de Bruxelles

ISSN

2034-578X

DÉPÔT LÉGAL

D/2015/6860/019

Dit tijdschrift verschijnt ook
in het Nederlands onder de titel
« Erfgoed Brussel ».

