

[Menu principal](#)
[Histoire](#)

[Nous écrire](#)

Dernière mise à jour
02-02-03 23:31

[Site non officiel](#)

Introduction

Bruxelles est confrontée, comme toutes les grandes villes européennes, à d'importants problèmes de circulation. Les experts sont unanimes: la seule réponse adéquate consiste à promouvoir les transports publics. Les sondages indiquent que c'est aussi ce qu'attendent les Bruxellois. De ce point de vue, l'année 1993 sera un "grand cru". De mémoire de Bruxellois, on n'avait plus eu droit à autant de nouveautés depuis longtemps. Jugez-en: un nouveau tunnel pour trams vers le Sud de Bruxelles à partir du 4 décembre, de nouvelles stations de métro, des itinéraires étendus, des véhicules plus fréquents, de plus en plus de "sites protégés" (qui rendent les trajets plus rapides et plus réguliers),... C'est l'ensemble du réseau de la STIB qui est redéployé pour mieux répondre aux besoins de déplacements des Bruxellois (en 1993, l'offre de transport sera accrue de 6%). Cette refonte s'inscrit dans la cohérence des réalisations du Ministre chargé depuis 1989 des travaux publics et des communications à Bruxelles, Jean-Louis Thys. Des réalisations qui commencent à porter leurs fruits: en 1992, la STIB a transporté 205 millions de voyageurs (soit une augmentation de près de 10% en 3 ans).

Mais la Région et la STIB ne se soucient pas seulement d'étendre le réseau et d'accroître le volume de clients; elles misent aussi sur le respect de l'environnement, le confort et la sécurité des voyageurs et les progrès technologiques avec les nouvelles cartes magnétiques, la mise en circulation au printemps 1994 des premiers exemplaires d'autobus au gaz naturel et d'un nouveau modèle de tram (le Tram 2000), etc.

La Région s'est également montrée attentive à une autre préoccupation essentielle: les aménagements du réseau de transports publics ont été associés à l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois. Ainsi, à l'occasion des travaux d'aménagement du tunnel Midi-Albert, la Région a mené une politique globale en concertation avec la commune de Saint-Gilles: création d'espaces verts, rénovation de logements, etc.

Tour d'horizon de toutes ces nouveautés dans ce numéro spécial de Parcours Libres...

Les voitures de demain à plein tube vers le Sud

Ça y est! Le tunnel pour trams qui relie le Midi à la place Albert entre en service au début du mois prochain. Il sera inauguré le 4 décembre, de même que les cinq stations qui le ponctuent: les stations agrandies, [Gare du Midi](#) et [Porte de Hal](#), et les toutes nouvelles, [Parvis de St-Gilles](#), [Horta](#) et [Albert](#).

Un tunnel, où donc ?

Ce nouveau tronçon souterrain prolonge le tunnel qui relie déjà la [Gare du Nord](#) à la [Gare du Midi](#), emprunté par les trams 52, 55, 58 et 81. Cette extensions vers le sud de la capitale permet désormais de rejoindre Saint-Gilles et Forest entièrement en sous-sol. Autrement dit, en un temps record!

Midi-Albert en 5 minutes !

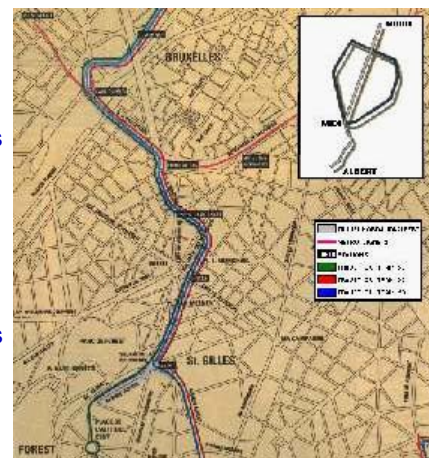
Ce n'est pas pour rien que la Région a fait une priorité de la mise en service de ce tunnel, dont la construction avait commencé... dès le début des années '80 ! Quitte à y consacrer une partie importante de son budget "transports". Ce projet ambitieux, hérité lors de la régionalisation en 1989 et qu'il a fallu achever, va enfin atteindre son but, devenu entretemps un défi majeur à Bruxelles: faciliter les déplacements de tous. La nouvelle infrastructure offrira aux clients un gain de temps appréciable en évitant notamment les difficultés de trafic à la Barrière de Saint-Gilles et à la Chaussée de Waterloo, qui allongeaient parfois le temps de parcours des trams, entre la gare du Midi et la Place Albert, jusqu'à 25-30 minutes ! Adieu les bouchons, désormais ce trajet ne prendra plus que 5 minutes, même en pleine heure de pointe !

Quels sont ces trams ?

Le tram 55, au départ d'Evere, conserve sa destination vers Uccle en passant par le Nord, le Midi et le nouveau tunnel; il sortira, à Forest, par la rampe de l'Avenue Jupiter et rejoindra la chaussée d'Alseberg via l'avenue A. Bertrand, la place de l'Altitude 100 et l'Avenue Van Goidtsnoven.

Le parcours du tram 90 sera intégralement maintenu, de [Rogier](#) au Midi, en passant par la grande ceinture et le nouveau tunnel via la rampe de l'Avenue Albert.

Quant au tram 23, son itinéraire actuel de la gare de Schaerbeek au rond-point Churchill sera prolongé, via l'Avenue Albert et l'ensemble du tunnel jusqu'à la station [Gare du Nord](#). Désormais, ce sont donc cinq trams au lieu de quatre qui circulent entre le Midi et le Nord, où la fréquence de passage est dès lors, les soirs et week-ends, d'un tram toutes les 4 minutes.



Et c'est pour quand ?

Le nouveau tunnel et ses stations seront mis en service le 4 décembre 1993. Dès lors, le Sud sera plus proche... ou du moins plus accessible à chacun !

Coup d'oeil sur les stations

Gare du Midi

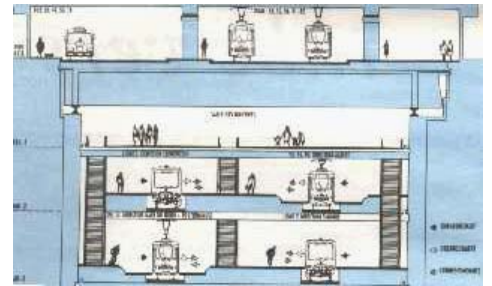
Gare du Midi devient une station de correspondance entre métro (Clémenceau - Simonis) et tunnel pour trams (Nord-Albert), en plus des trams qui restent en surface. Le tout étant bien sûr en connexion avec la gare SNCB, qui verra, elle, arriver le TGV en 1994.

Outre le niveau -1 accueillant la salle des guichets, deux niveaux souterrains comportent chacun deux voies. Un quai central permet d'accéder, d'un côté au métro, de l'autre aux trams.

Au niveau -2: le métro direction Clémenceau et les trams direction Albert.

Au niveau -3: le métro direction Simonis et les trams direction Gare du Nord.

De cette façon, la majorité des correspondances entre l'axe Nord-Sud et la petite ceinture pourront se faire sur le même quai.



Porte de Hal



La station Porte de Hal devient elle aussi une station de correspondance entre le métro et les trams en sous-sol.

été aménagée pour l'arrêt des tramways souterrains.

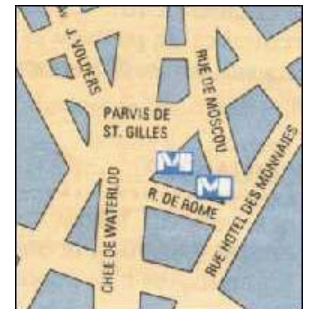
Un simple couloir permet aux usagers de passer de l'une à l'autre.

bien connu des amateurs de BD, sur le thème... des transports publics dans la ville.

Parvis de St-Gilles

Cette nouvelle station comporte deux accès, l'un à front du Parvis de St-Gilles, l'autre à l'angle des rues de Rome et Hôtel des Monnaies.

Le revêtement des murs de la station a été conçu par l'artiste Françoise Schein, sur le thème de la lutte pour les droits de l'homme. Les murs affichent, en grand format, tout le texte de la Déclaration des Droits de l'Homme de 1948.



Horta

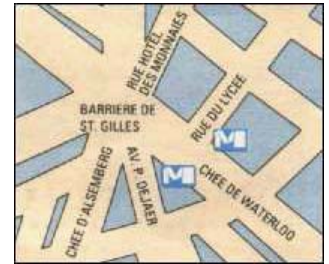
Les accès de cette nouvelle station sont situés l'un, au coin de la chaussée de Waterloo, l'autre dans l'espace vert compris entre la chaussée de Waterloo et l'Avenue de Jaer. Tout comme son nom, la décoration de cette station rend hommage au célèbre architecte belge Victor Horta.

Elle intègre des éléments en fer forgé provenant de l'ancienne Maison du Peuple, ainsi que des vitraux provenant de l'Hôtel Aubecq, tous deux construits à Bruxelles par Horta au tournant du siècle et démolis quelques décennies plus tard.

Albert

est située sous la place Albert.

Elle comporte trois accès situés sur le pourtour de la place, ce qui offre en outre aux piétons une traversée pratique en souterrain.



La station est prolongée par les deux rampes d'accès et de sortie des faubourg et troisième quai commun direction centre-ville.



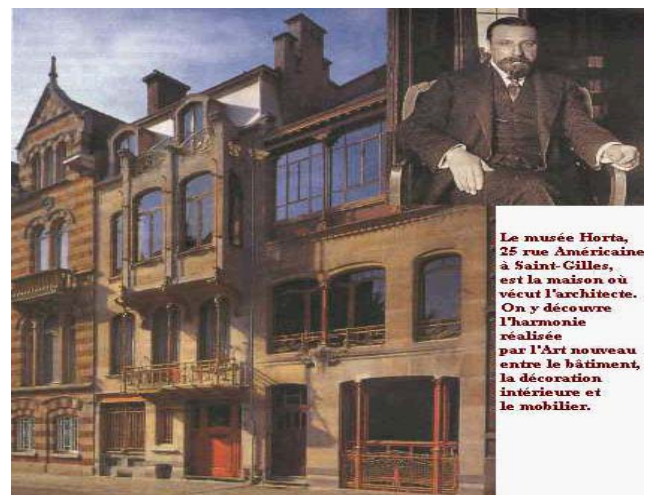
Les rampes sont revêtues de panneaux acoustiques.

Le nouvel itinéraire: l'Avenue Alexandre Bertrand, la place de l'Altitude 100 et l'Avenue Van Goidtsnoven. Deux nouveaux arrêts sont installés: l'un dès la sortie du tunnel, et l'autre place de l'Altitude 100 (où l'embarcadère est exceptionnellement situé à la gauche du tram). L'implantation de voies de tram sur ce parcours est accompagnée d'une rénovation générale des lieux concernés ainsi que d'autres rues du quartier, en mettant l'accent sur le partage de l'espace entre les différents moyens de déplacement et la sécurité de tous, notamment les piétons.



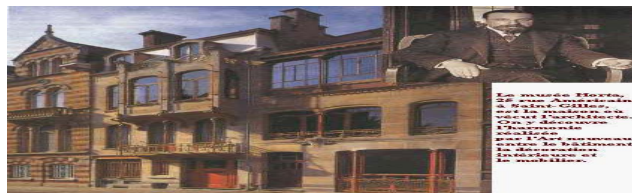
La pose des voies a été également l'occasion de mettre en oeuvre de nouvelles techniques réduisant les bruits et les vibrations.

Horta et l'Art nouveau



Le musée Horta, 25 rue Américaine à Saint-Gilles, est la maison où vécut l'architecte. On y découvre l'harmonie réalisée par l'Art nouveau entre le bâtiment, la décoration intérieure et le mobilier.

L'Art nouveau est né en Belgique, il y a juste cent ans. Ce mouvement original de rénovation de l'architecture et des arts décoratifs dura à peine vingt ans. Il eut pour pionnier Victor Horta, qui, avec nombre d'autres architectes et artistes (dont Paul Hamesse) fit de Bruxelles un authentique musée de l'Art nouveau. Le renouveau des fonctions et des matériaux, les formes arrondies rompant avec la ligne droite, la rigueur sans l'austérité et sous une apparente fantaisie: peut-être était-ce trop... nouveau et trop vite pour que ce mouvement et ses réalisations acquièrent véritablement droit de cité. Au point que nombre de maisons, d'hôtels de maître et de monuments importants furent délibérément détruits au bout de quelques décennies, comme la fameuse Maison du Peuple créée par Horta place Emile Vandervelde.



Depuis, l'apport de l'Art nouveau a été reconnu. Il est aujourd'hui mis en valeur dans la station Horta, qui intègre des éléments décoratifs authentiques conçus par l'architecte.

Et sa propre maison, devenue un musée, reste un "must" à visiter, 25 Rue Américaine, à deux pas de là.

(d'après "Bruxelles aux cent visages" de Pierre Wyvekens et Jacques Evrard, Ed. du Perron.)

L'Art dans les nouvelles stations

Les droits de l'homme au Parvis

L'artiste Françoise Schein a réalisé pour la nouvelle station [Parvis de Saint-Gilles](#) une oeuvre sur le thème des droits de l'homme: le revêtement en céramique des murs de la station affiche la Déclaration internationale des droits de l'homme, votée en 1948 par l'ONU. Ce texte peut être lu par tous ceux qui passent, avec une certaine difficulté pourtant: car tous les mots de la "Déclaration" sont collés les uns aux autres, sans espace entre eux ni aucune ponctuation.

Parcours libres - Pourquoi avez-vous supprimé les espaces entre les mots? Cela rend le texte difficile à lire, il faut vraiment le vouloir pour le déchiffrer...



Françoise Schein - C'est exactement ce que j'ai recherché: pour découvrir ce texte, les gens vont devoir faire très attention, comme un enfant qui apprend à lire, ou comme un pays qui apprend la démocratie, justement! C'est le même effort qu'il faut pour construire la démocratie et les droits de l'homme: chacun verra concrètement que ce n'est pas si simple...

Parcours libres - Que signifie pour vous la création d'une telle oeuvre dans une station de la STIB?

Françoise Schein - Le métro est un lieu démocratique. La station [Parvis de Saint-Gilles](#) à Bruxelles est d'ailleurs le deuxième point d'un réseau international dédié aux droits de l'homme. Le premier point a été, en 1990, la station [Concorde](#) à Paris: toute la voûte représente le texte de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, issue de la révolution française - avec la même difficulté de lecture. Le troisième point sera une station de métro à Lisbonne, et

ensuite à New York.

A Bruxelles, le texte est inscrit dans les deux langues. Et comme Bruxelles est européen, j'ai représenté l'ouverture des frontières européennes: des lignes en zig-zag mises bout à bout comme si elles se donnaient la main. La couleur dominante, bleu cobalt, évoque le drapeau européen mais aussi le ciel, c'est donc une couleur universelle...

Enfin, l'enthousiasme que j'ai rencontré au sein de l'administration régionale a permis un bon déroulement du projet et un chantier... heureux!

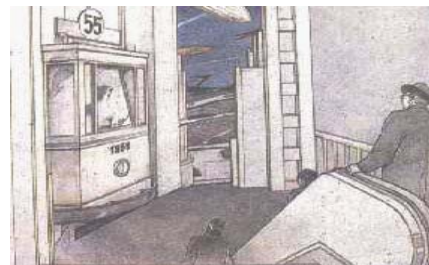
Bruxelles et ses vieux trams mis en scène Porte de Hal

A la station [Porte de Hal](#) déplacement dans la ville. Cet artiste, bien connu des amateurs de BD, a ici utilisé la peinture, mais aussi des volumes: maquettes d'immeubles, moulages de trams, et mêmes des éléments provenant d'authentiques tramways anciens!

Parcours libres - Que verront les voyageurs dans la station? Quelle impression avez-vous voulu créer?



François Schuiten - Les gens seront entourés, comme sur une scène de théâtre. Des anciens tramways en position bizarre, des façades d'immeubles style années '30, fossilisés et d'apparence fantomatique, font allusion au passé de Bruxelles. Dans les interstices, comme des fenêtres, des fresques représentent un ciel où évoluent des fusées, des dirigeables, des éléments futuristes qui font rêver. C'est l'évocation d'une ville happée dans tous les rêves de modernité - comme New York -, qui a pris à bras le corps les idées de progrès qui sont apparues, sans recul - sans filet. Et c'est en même temps un éloge au tram...



Parcours libres - *Quelle signification a pour vous l'art dans le métro?*

François Schuiten - C'est une excellente idée: il y a trop peu d'interventions d'artistes dans l'architecture, ça a été oublié dans la ville. J'ai découvert avec plaisir l'ouverture de la Région et de la STIB, prête à prendre des risques, à effectuer un parcours avec l'artiste. J'ai travaillé en harmonie avec les techniciens et les ingénieurs. Une station, c'est un endroit où les gens attendent, où ils sont disponibles: c'est ce qu'on peut souhaiter de mieux pour une oeuvre! A nous de ne pas les décevoir, de les faire rêver...

Gare du Midi, les couleurs rythment le béton



A la station **Gare du Midi**, l'architecte et sculpteur Jacques Moeschal a apporté des couleurs aux volumes en béton brut: plafonds et colonnes se déclinent en jaune, rouge ou orange, selon qu'on se trouve au niveau -1, -2 ou -3.

Parcours libres - *Quel a été votre projet artistique pour cette grande station?*

Jacques Moeschal - Ce qui m'intéresse, c'est l'intégration la plus complète de l'art dans l'architecture du lieu public. L'idée a été de traiter l'ensemble de la station, au lieu de réaliser une oeuvre à un endroit choisi comme cela se fait souvent.

Les couleurs soulignent la structure, qui est particulièrement intéressante, elles mettent les plafonds en évidence. Et comme chaque niveau a sa couleur propre, les usagers peuvent se repérer par les couleurs.

Quand transport public rime avec rénovation

S'il est certain que les chantiers sont une épreuve pour les riverains, il ne faut néanmoins pas perdre de vue leurs buts et leurs résultats. Ainsi, les autorités régionales bruxelloises s'efforcent d'associer l'esthétique aux réaménagements dont elles ont la responsabilité en matière de transports dans la capitale. Ceci pour améliorer le cadre de vie des Bruxellois, voire simplement... remédier à sa détérioration, en collaboration avec les autorités communales.

A Saint-Gilles, dont le territoire est traversé par le tunnel Midi-Albert et qui a dans le passé subi de lourds chantiers, la commune en a profité pour faire beaucoup de rénovation urbaine: trottoirs confortables, espaces verts, matériaux de qualité, etc. De l'Avenue Jean Volders à la Rue Hôtel des Monnaies, en passant par le

Au Parvis, la commune reconstruit en outre des immeubles, en conservant l'unité esthétique du lieu; et Rue d'Angleterre, les travaux du tunnel ont été associés à la reconstruction de logements par l'entrepreneur.

Signalons enfin un aspect moins visible, mais tout aussi important: près de la nouvelle station Horta, un "bassin de crue" a été aménagé dans un tronçon du tunnel: en cas de pluies diluviennes, il permet de décharger les égoûts de la chaussée de Waterloo et des rues avoisinantes, et d'éviter ainsi des inondations d'immeubles qui se produisaient régulièrement dans le passé.



Ricochets en surface: tram 18, bus 48

La mise en service du tunnel Midi-Albert concerne principalement les lignes de tram qui vont y circuler, c'est à dire, le 55, le 90 et le 23. Mais les voies du 55, depuis la Gare du Midi jusqu'au carrefour Chaussée d'Alseberg / Avenue van Goildtsnoven, seront désaffectées pour d'autres lignes en surface:

le tram 18, à partir de la Gare du Midi, emprunte l'Avenue Fonsny et la Rue Théodore Verhaegen pour rejoindre la Barrière de Saint-Gilles.

Pour desservir convenablement l'hôpital Molière, le bus 48 fait désormais un crochet par le Square de la Délivrance, la Chaussée d'Alseberg et la Rue Everard.

Un gros budget

La construction du tunnel Midi-Albert et des stations a coûté 220 millions d'euros. Les travaux ont été entamés en 1980 par l'Etat belge, dont c'était la compétence avant la régionalisation de 1989. A cette date, 145 millions avaient déjà été investis par l'Etat dans cette réalisation. Pour la mener à son terme, la Région bruxelloise y a consacré pas moins de 75 millions au cours de ses quatre premières années d'existence ! L'achèvement du tunnel Midi-Albert a ainsi représenté le plus gros poste du budget d'investissement en transports publics de la jeune Région bruxelloise. Un effort budgétaire qui se termine, enfin, avec l'année 1993.

Un peu d'histoire... souterraine!

Le prolongement du tunnel Nord-Midi, l'ouverture de 3 nouvelles stations et le dédoublement de 2 autres: c'est la première fois que la Région met en service avec la STIB autant de nouvelles installations souterraines.

1963: Le gouvernement belge décide de doter Bruxelles d'un métro.

1965: La construction commence.

1969: Les tramways de la STIB descendent en tunnel entre **Schuman** et **De Brouckere**: la 1^{ère} ligne de pré-métro est née. Les autres se succéderont en quelques années.

1976: La ligne 1 (qui s'est allongée entre-temps) est convertie en métro.

1988: La ligne 2 (Midi-Simonis) est à son tour convertie en métro.

1993: La dernière station en date, **Clemenceau**, est inaugurée en juin sur la ligne 2. Le réseau en compte 60, pour un parcours souterrain de 41 km.

4 décembre 1993: Le tunnel Nord-Midi est prolongé jusqu'à la station **Albert**, atteignant une longueur de 6 km.

Vous avez dit pré-métro?

Contrairement aux rames de métro, pour lesquelles les stations en bout de ligne sont des terminus, les trams qui effectuent un parcours en tunnel poursuivent leur trajet... à la sortie. Les différentes lignes se ramifiant à la surface permettent aux voyageurs de rejoindre des destinations plus éloignées sans changement de véhicule. Cette absence de "rupture de charge" est un grand avantage du tram en sous-sol, le métro, lui, circulant un peu plus vite.

Néanmoins, avec la réduction du trajet Midi-Albert à 5 minutes, le trajet de la Gare du Nord à la Place Albert peut désormais s'effectuer en moins d'un quart d'heure... dans un tramway!