

4
JONCTION DIRECTE

DES LIGNES DE CHEMINS DE FER

DU NORD ET DU MIDI.

——
MÉMOIRE DESCRIPTIF.

——
KELLER & C^{le}.


BRUXELLES

IMPRIMERIE & LITHOGRAPHIE DE E. GUYOT,
RUE DE FACHÉCO, 12.

1865

JONCTION DIRECTE
DES LIGNES
DU NORD & DU MIDI,
A BRUXELLES.

DESCRIPTION DU TRACÉ.

La section centrale chargée de l'examen du projet de travaux publics soumis à la législature a proposé d'introduire dans le projet de loi un article nouveau tendant à autoriser le gouvernement « à accorder la concession » d'une jonction intérieure entre les lignes du Nord et » du Midi, à Bruxelles. »

Disposés à accepter cette concession, nous avons procédé aux études du tracé définitif de la ligne en question.

Voici la description sommaire du tracé que nous avons arrêté et pour lequel nous sollicitons l'approbation du gouvernement.

Nous décrivons la ligne dans son parcours du Nord vers le Midi.

Sur le territoire de Schaerbeek, en face du château de Mont-Plaisir, à 2550^m00 de la gare du Nord, entre le point où la ligne de Louvain viendra se greffer à la ligne du Nord, et les bifurcations des lignes du Luxembourg et de Dendre-et-Waes, sera établie une gare de manœuvres,

affectée à la formation des trains de voyageurs en destination des lignes du Midi; cette gare renfermera des remises pour les voitures, des ateliers de visite et réparations, les remises aux locomotives, les approvisionnements de chauffage, lampisterie, etc., etc.

C'est à ce point que commence l'étendue de la concession que nous sollicitons.

Depuis cette gare de manœuvres jusqu'à la traverse de la rue Rogier, rien n'est changé à l'état actuel du railway; si ce n'est qu'il sera ajouté une troisième voie parallèle aux deux autres, affectée au service entre la gare de manœuvres et le gare du Nord.

Les raccordements de la gare de l'Allée-Verte se greffant à la ligne du Nord, entre la rue Rogier et la rue des Palais, rien ne sera changé à l'installation actuelle de cette importante dépendance de la ligne.

A partir de la rue Rogier, le railway s'abaissera par une pente de 0^m0031 (1), de façon à se trouver à 110^m00 environ de la gare actuelle, à 4^m65 plus bas que le sol des rues de Brabant et du Progrès.

Sur une étendue de 210^m00, qui formera la longueur de la gare du Nord abaissée, la ligne sera établie à niveau.

Au sortir de la gare, la ligne s'étendra en galerie jusqu'à la gare centrale, sur une longueur de 826^m50.

Cette première section des galeries aura deux inclinaisons : la première, une pente de 0^m0024 sur une longueur de 489^m00, en sortant de la gare du Nord, et la seconde, une rampe égale sur une longueur de 337^m50, pour entrer dans la gare centrale.

La gare centrale sera établie sur l'emplacement du

(1) Il est à noter que l'on donne aux inclinaisons des lignes ferrées jusque 0^m.025, c'est-à-dire 5 1/2 fois l'inclinaison que nous proposons.

Marché-aux-Poissons ; elle occupera tout l'espace compris entre la rue de l'Évêque et la rue Marché-aux-Poulets.

Cette station sera isolée par le nouveau boulevard qui la contournera ; elle se composera des bâtiments nécessaires à l'exploitation et d'une gare vitrée.

Les deux façades d'extrémité de la gare seront établies dans l'une des deux branches du boulevard central. Cette disposition sera du plus bel effet monumental.

Au sortir de cette station, la ligne entrera de nouveau en galeries pour atteindre la gare du Midi en construction.

Ce railway suivra une rampe de 0^m001, sur une longueur de 1279^m60, et puis une seconde rampe de 0^m0078, sur une longueur de 207^m45.

Dans la gare du Midi, la ligne s'étendra de niveau sur une longueur de 170^m00, puis regagnera à ciel ouvert le railway actuel, au moyen d'une rampe de 0^m0062 s'étendant sur une longueur de 587^m40, jusqu'au passage à niveau du prolongement décrété de la rue Théodore Verhaegen.

A 450^m00 au delà de ce point sera établie la gare de manœuvres du Midi, ayant la même destination que celle à établir en tête de la ligne du Nord, en face du château de Mont-Plaisir

C'est là que s'arrête l'étendue de la concession demandée.

Il résultera de cette disposition que les trains partant de Bruxelles pour les lignes du *Midi*, se formeront à la gare de manœuvres du *Nord*, prendront les voyageurs au *Nord*, au *Centre* et au *Midi*, puis poursuivront leur route.

L'inverse aura naturellement lieu pour les trains en destination du Nord, de l'Est et de l'Ouest ; ils se formeront à la gare de manœuvres du *Midi*, prendront les voyageurs au *Midi*, au *Centre* et au *Nord*, et se dirigeront vers la ligne à laquelle ils sont destinés.

Comme on le voit par cette rapide description, la ligne

ne présente aucun obstacle à l'exploitation ; elle n'offre ni courbe à faible rayon, ni inclinaison forte, ni rebroussements ; la traction se fera sur cette ligne de jonction dans des conditions aussi favorables que sur la ligne la mieux établie en plein pays.

Ces conditions sont tellement favorables que nous n'hésitons pas à dire que cette ligne pourra, indépendamment du service des voyageurs, servir aussi au service des marchandises ; il suffirait, pour faire face à toutes les éventualités de l'avenir, de construire les galeries à trois voies, quoique nous pensons que deux voies suffiraient amplement quant à présent.

Les galeries seront aérées et éclairées par des ouvertures disposées d'une manière analogue à celles que l'on remarque sur le boulevard Richard-Lenoir, pour l'éclairage du canal Saint-Martin à Paris. L'air y circulera donc plus abondamment et s'y renouvellera plus facilement, que dans le tunnel de Braine-le-Comte, et il ne sera par conséquent pas nécessaire d'employer, pour traverser Bruxelles, des locomotives pourvues d'appareils spéciaux, ni d'avoir recours à un mode de chauffage différent de celui usité actuellement.

Nous croyons devoir faire remarquer que le tracé précédent est entièrement conforme à celui qui se trouve décrit dans le rapport de la commission des ingénieurs, annexé au rapport de la section centrale (Annexe n° 3), et présenté par cette commission comme devant « placer » notre projet dans des conditions normales d'exploitation » (pages 71 et 72 du rapport de la section centrale).

Ainsi, comme la commission des ingénieurs déclare indispensable de le faire, nous construirons, en tête de la ligne de jonction, au Nord et au Sud, une gare de manœuvres spécialement destinée à la formation des trains qui ont Bruxelles pour point de départ.

C'est entre ces gares de formation que la concession se trouve comprise.

Comme la commission, nous raccordons les voies souterraines aux voies à niveau *au delà* des stations du Nord et du Midi. De cette façon les rampes de raccordement ne présentent qu'une inclinaison tout à fait ordinaire, et telle qu'il s'en trouve actuellement dans le réseau ferré de l'État, même aux environs de Bruxelles.

Comme la commission, nous abaissons les voies à l'intérieur de la station du Midi, pour la rendre abordable aux convois venant de la ville par le chemin de fer souterrain.

Nous proposons d'agir de même à la station du Nord; tandis que, de ce côté, la commission propose de construire une station nouvelle pour le service du chemin de fer souterrain, afin de pouvoir conserver le service actuel à la station du Nord, pendant l'exécution des travaux, sauf à donner à cette station une autre destination après leur achèvement.

Une étude approfondie de la question nous a donné la conviction qu'il est préférable de disposer la station du Nord de manière à pouvoir être conservée à son emplacement actuel, lorsque fonctionnera le nouvel état de choses qu'il s'agit de créer. Il semble plus rationnel, en effet, de prendre toutes les mesures en vue d'une situation définitive qui va naître, qu'en vue d'une situation transitoire qui ne durera que fort peu de temps et pendant laquelle il sera possible d'installer provisoirement le service des voyageurs à la station de l'Allée-Verte.

Nous proposons donc d'abaisser le niveau des voies dans la station du Nord, comme dans la nouvelle station du Midi; mais nous prendrons en même temps, les dispositions propres à assurer aux voyageurs toutes les facilités désirables, ainsi que nous allons l'expliquer.

Nous donnons à la station centrale moins de développement que la commission des ingénieurs, parce nous parvenons, grâce au choix de son emplacement dégagé de toute part et d'un aménagement d'une simplicité remarquable, à éviter la confusion et l'encombrement, quel que soit le nombre de convois qui doivent traverser par jour cette station.

Il nous reste maintenant à faire connaître comment nous entendons concilier le nouvel état des choses dans les trois stations choisies, avec les facilités d'accès et de confort qu'on doit assurer aux voyageurs, et nous sommes heureux de pouvoir dire que cette partie du projet se présente, comme l'ensemble, dans les conditions les plus favorables.

Nous avons dit que nous établissions en tête de la ligne de jonction au Nord et au Sud, des gares de manœuvres où se formeront les trains.

Il résultera de cette disposition que les gares du Nord et du Midi, qui étaient des gares de tête de ligne, deviendront comme la station centrale des stations de passage.

Il nous suffira de dire comment les choses se présenteront à la station centrale, pour avoir décrit en même temps les dispositions des stations du Midi et du Nord.

Il fallait résoudre ce double problème : celui d'isoler les voyageurs partant des voyageurs arrivant, pour éviter toute confusion, et d'avoir des points d'embarquement et de débarquement distincts pour la direction Nord et la direction Midi, afin qu'il ne faille jamais traverser les voies.

Nous avons dit que la station centrale sera établie au Marché-aux-Poissons, entre la rue de l'Évêque et la rue Marché-aux-Poulets.

Vers cette rue et en tête de la station, s'élèveront les locaux du service du départ ; ils se composeront d'une vaste salle centrale à guichets pour la délivrance des coupons et la pesée des bagages ; à la gauche de cette salle se trou-

veront les salles d'attente et les accès dans la gare pour les voyageurs partant dans la direction du Nord ; à la droite, les mêmes locaux pour les voyageurs se dirigeant vers le Midi.

Par cette disposition, il peut y avoir deux trains en gare au même moment, pour les deux directions, sans qu'il y ait aucun rapport entre les voyageurs qui se rendront des salles d'attente *Nord* au quai d'embarquement *Nord*, tandis que les voyageurs des salles d'attente *Midi* se rendront au quai d'embarquement *Midi*, par une rampe semblable située de l'autre côté.

Les voyageurs se rendront des salles d'attente aux quais d'embarquement sans devoir parcourir des escaliers ; la différence des niveaux sera rachetée au moyen de rampes inclinées de 0^m048 par mètre seulement.

Pour les voyageurs arrivant, ils débarqueront sur le quai *Nord* ou sur le quai *Midi*, selon la direction de leur train, et gagneront le sol par des rampes également inclinées de 0^m048, qui les conduiront aux locaux de la remise des bagages, situés à façade de la rue de l'Évêque.

Les bagages seront descendus au niveau des trains et montés au niveau du sol au moyen de trucs hydrauliques qui rendront leur manœuvre plus facile qu'elle ne l'est dans la situation actuelle des choses.

A la station centrale, ainsi que dans les stations du Nord et du Midi abaissées, les rails seront à 4^m65 en contrebas du sol, mais les quais d'embarquement seront établis à 0^m05 en dessous des planchers des voitures, de telle sorte qu'ils seront à 1^m05 au-dessus des rails, soit à 3^m60 seulement en-dessous du sol ; c'est par ce moyen si simple qui consiste à amener le voyageur au niveau de la voiture au lieu de le forcer à y monter, comme cela se pratique aujourd'hui, que nous obtenons un abaissement de 3^m60 seulement pour les quais, et que nous parvenons

à les rendre accessibles par des rampes, dont l'inclinaison est moindre que celle de la rue Saint-Jean à Bruxelles.

La gare aura quatre voies, deux voies principales et deux voies d'évitement. Les trains en gare se tiendront sur les voies d'évitement, de telle sorte que les voies principales restent toujours libres.

Des dispositions analogues seront adoptées au Midi et au Nord.

C'est ainsi qu'à cette dernière station, la façade contiendra la salle des guichets; l'aile de la rue de Brabant sera affectée au service des trains allant du Nord vers le Midi, et l'aile de la rue du Progrès, à celui des trains se dirigeant du Midi vers le Nord.

Grâce à ces dispositions, la station centrale, ainsi que les stations du Nord et du Midi modifiées, offriront au public les plus grandes facilités possibles.

Des plans détaillés joints à ce mémoire indiquent les aménagements.

Il est bien entendu que chacune des trois stations sera pourvue de tous les appareils nécessaires à son exploitation et quelle contiendra des remises pour les voitures supplémentaires qu'il faudrait ajouter aux trains en cas d'urgence.

Partout les escaliers seront proscrits et dans chacune des stations, on pourra, comme nous venons de le dire, gagner les quais d'embarquement par des rampes presque insensibles. On peut se faire une idée de leur peu d'importance en songeant qu'elle dépasseront à peine le double de l'inclinaison que présente la rue de la Loi devant le Palais de la Nation et les hôtels des ministères, inclinaison dont cependant on s'aperçoit à peine.

Qu'importe donc l'abaissement des voies dans les stations, s'il ne doit en résulter pour le public aucune difficulté réelle, aucun inconvénient sérieux?

D'ailleurs une différence de niveau entre le sol des abords

d'une gare et celui du quai d'embarquement, n'est pas une chose nouvelle, mais bien une disposition toute normale. Nous pourrions citer cent exemples de pareils aménagements, mais pour ne pas aller les chercher hors de Bruxelles, nous nous bornerons à citer le projet de jonction par Molenbeek-Saint-Jean, que l'administration des chemins de fer a étudié. Nous remarquons qu'à la grande station des Quatre-Vents, la ligne passe à 5^m00 au-dessus de la chaussée de Gand. La station de la route de Ninove sera établie à 8^m60 au-dessous du niveau de la chaussée et enfin celle de la route d'Anderlecht passera à 5^m00 au-dessus. Ces différences de niveau sont bien plus considérables que celles que nous établirons aux trois stations de Bruxelles.

Nous dirons plus, c'est que, dans l'avenir, nous pensons que toutes les stations que l'on construira seront établies soit au-dessous, soit au-dessus des routes et rues qui leur serviront d'abords, et cela pour éviter les passages à niveau dont les inconvénients sont tellement indiscutables qu'on peut les considérer comme condamnés dans l'avenir.

Nous croyons même pouvoir affirmer, pour ne parler que de la station du Nord, que, lorsque les dispositions décrites ci-dessus y seront prises, elle se trouvera dans des conditions infiniment meilleures qu'actuellement, puisque toute cause d'encombrement aura disparu.

Le public y sera plus à l'aise qu'aujourd'hui; les dégagements y seront plus nombreux et plus commodes. Il n'y aura ni confusion, ni erreur possible, soit au départ, soit à l'arrivée, et l'ordre le plus parfait y régnera, non par la force d'un règlement, mais par le fait de la disposition même des lieux.

Au départ, les voyageurs se distribueront dans les salles d'attente et se rendront sur les quais d'embarquement avec toutes les facilités désirables.

A l'arrivée, les voyageurs trouveront des voitures à cou-

vert, à proximité des bureaux de remise des bagages, qu'ils pourront reconnaître et recevoir sans être poussés ni cou-doyés par les voyageurs sans bagages, qui s'écouleront par des issues différentes, pour se répandre au dehors.

Ces dispositions toutes nouvelles nous paraissent tellement avantageuses que nous avons l'intime conviction qu'on ne tardera pas à les imiter ailleurs.
