

BRUXELLES SCHUMAN

Du nouveau !

Les origines

C'est en haut de la rue de la Loi, que tout le monde connaît, que s'est implanté le centre administratif de la Communauté économique européenne. Les services de la C E E occupent pour le moment deux vastes complexes : les immeubles « Charlemagne » et « Berlaymont ».

C'est entre ces deux bâtiments, mais dans les sous-sols, que passe précisément la ligne de chemin de fer Bruxelles Nord - Luxembourg.

Lors des études, entreprises au début 1965 de concert, d'une part par le ministère des Travaux publics qui avait dans ses attributions la construction du « Berlaymont », et d'autre part par le Service de la promotion des transports urbains chargé du percement de la ligne de métro passant en-dessous de la rue de la Loi, la S N C B demanda qu'on lui réserve la possibilité de rouvrir un ancien point d'arrêt à l'intersection de cette rue et de la voie ferrée et d'établir ainsi une « correspondance » métro - chemin de fer au point d'arrêt en question.



Les prévisions faites par les bureaux d'études spécialisés en tenant compte de l'implantation des lieux de travail, ainsi que le développement des analyses relatives à la desserte de l'agglomération, ont conclu, au cours de l'année 1966, à la nécessité de rouvrir le point d'arrêt « Schuman » au moment de l'achèvement du complexe Berlaymont et du premier tronçon de la ligne pré-métro.

Les installations

L'installation de la gare est souterraine. On y descend par des escaliers dont l'accès est signalé uniquement à l'aide de pictogrammes B.

On arrive d'abord à un étage intermédiaire, qui sert également de passage public en-dessous de la rue de la Loi. Au niveau - 2, se trouve la salle des pas perdus qui est commune à la S N C B et au métro. Pour accéder au quai où abordent les trains en direction de Namur, il suffit de contourner le bureau de vente des billets. Pour se rendre au quai « direction de Bruxelles », il faut emprunter un passage sous voies (en fait : niveau - 3).

Les quais ont une longueur de 250 m et sont entièrement situés dans le tunnel. Ils ont été équipés d'une loge destinée à l'agent du mouvement et, évidemment, de bancs pour la clientèle. La gare est pourvue d'une installation de sonorisation et de tambours mécanisés indiquant la destination et l'heure des trains. Sur le quai destination Bruxelles, se trouvent encore quelques locaux de service.

Le parachèvement intérieur est particulièrement soigné et s'intègre avec bonheur dans l'ensemble architectural des deux gares métro et S N C B.

L'importance

La gare de correspondance « Schuman » a été inaugurée officiellement le 17 décembre 1969.

La gare S N C B est ouverte tous les jours de 6 à 22 h. Pendant les heures d'ouverture, tous les trains directs de la





BRUXELLES SCHUMAN

Du nouveau !

ligne du Luxembourg y font arrêt, ainsi que les omnibus circulant entre Wavre - Ottignies et Bruxelles Nord. Aux heures de pointe, matin et soir, plusieurs trains complémentaires s'arrêtent également.

Après un an d'exploitation, on comptait une moyenne quotidienne de 4 334 voyageurs à l'arrivée et 4 276 au départ. Fin 1972, ces chiffres étaient montés respectivement à 6 522 et 5 853.

C'est un incontestable succès. Le nombre d'emplois ne cesse d'ailleurs d'augmenter dans le quartier européen (le rond-point Schuman). De plus, dans les trois ans, le pré-métro deviendra un authentique métro, ce qui ne manquera pas de favoriser encore l'intégration des transports en commun dans l'agglomération bruxelloise.

Et l'avenir ?

Le quartier Schuman a un avenir prometteur.

C'est à la S N C B qu'il appartient de prévoir ce développement et d'accommoder en conséquence la capacité du trafic de la gare de Bruxelles Schuman.

Parallèlement à la demande des Ponts et Chaussées visant à l'élargissement de la chaussée d'Etterbeek, que la ligne du Luxembourg enjambe entre la halte Schuman et la gare de Bruxelles Quartier Léopold, la S N C B a mis à l'étude un projet d'extension de la gare Schuman. On prévoit un quai latéral donnant accès de part et d'autre à deux voies en cul-de-sac. Ce quai latéral se raccordera au quai actuel vers Namur. Il sera éga-

lement accessible de la chaussée d'Etterbeek par des escaliers.

Ce projet d'extension permet d'envisager des trains ayant leur terminus à la gare Schuman et qui seront insérés dans le trafic de la ligne aux moments choisis pour ne pas le gêner.

Le but qu'on poursuit ici est double.

D'abord, satisfaire la clientèle régionale qui est en constante augmentation sur le tronçon Bruxelles - Ottignies : cette augmentation est due au développement des constructions résidentielles effectuées le long de cet axe. N'oublions pas non plus les voyageurs supplémentaires qu'amènera le campus de Louvain-La-Neuve. (C'est pour ces raisons d'ailleurs que la S N C B projette la construction d'une troisième voie entre Bruxelles Quartier Léopold et Ottignies).

En outre, la Communauté européenne a pris récemment la décision de choisir la ville de Luxembourg comme siège de travail du Fonds monétaire international. Il y a un intérêt indéniable à offrir dans un avenir rapproché des liaisons directes et accélérées entre le complexe européen Schuman de Bruxelles et la ville de Luxembourg et même avec Strasbourg, siège du Parlement européen.

Que Bruxelles Schuman devienne ainsi le cœur ferroviaire de la Communauté européenne, c'est sans doute le souhait de tous les cheminots de notre pays.

De toute façon, mettant tous les atouts de son côté, la S N C B prépare résolument l'avenir de Bruxelles Schuman.

D. DEMONIE,
ingénieur principal

BRUXELLES-SCHUMAN

