



Moi qui vous parle, j'ai connu les débuts de la Jonction ! Enfin, pas les tout débuts, puisque, aussi bien, c'est en 1895 que le principe en a été adopté. Minute ! ce n'est pas avant-hier que j'ai cessé de têter les bibérons ferroviaires de notre mère la Société, mais je n'ai quand même rien d'un Mathusalem. Je veux simplement dire que j'avais déjà quelques années valeureuses de cheminot à faire valoir quand ladite Jonction a été inaugurée (octobre 52) et que les hasards de la vie administrative ont fait du Hennuyer d'origine que je suis un Bruxellois d'occasion, à titre temporairement définitif. Pour rassurer les provincialistes et autres pointilleux (ce n'est pas mon cas), disons que j'ai l'intention de mourir en Hainaut, mais je ne suis pas pressé d'accomplir cette formalité.

Pour tout dire, dès 1949, j'avais obtenu une mutation en bonne et due forme pour la capitale, assortie d'une dérogation à habiter sur place — indispensable à l'époque — ce qui m'autorisait à me taper tous les jours mes 3 heures de train (une solide école pratique pour un cheminot, à mon sens) sans préjudice des trajets en tram, en autobus, à vélo, et pedibus cum jambis. J'ai fait ainsi la route (on ne parlait pas encore de navette, mais la chose existait) de '49 à '53, époque à laquelle j'ai convolé en justes noces, pour le meilleur et hélas ! pour le pire, et me suis fixé, toujours à titre provisoirement définitif, dans un faubourg de l'agglomération bruxelloise, mais sans quitter de l'œil mon lopin natal.

Je sais que le « moi est haïssable », mais si je ne parle pas de moi, je risque d'être faux-jeton puisque, c'est quand même moi — haïssable ou pas — qui tiens le bic. Et si je dévide tout ceci, ce n'est pas pour raconter ma vie, c'est parce que beaucoup d'autres ont connu (et continuent de



la jonction avant, pendant, après...

connaître) le même sort que moi, qu'il s'agisse de transfert (ou, pour être plus correct, de « transfèrement », mais le mot est horrible), de tourisme quotidien ou d'épousailles.

trois époques

Comme toutes les grandes entreprises humaines — voire inhumaines — la Jonction a connu trois époques avant, pendant et après.

Avant que vous avez dû déjà vous en rendre compte, (sinon, c'est que vous êtes peu collaborant), moi qui vous parle, j'ai connu les trois.

Avant...

Avant, eh bien ! mes petits lampistes, pour faire un voyage en train comportant la traversée de Bruxelles, ça n'était pas de la petite bière (het was geen klein bier, pour les néerlandophones).

Ainsi en 1945, moi qui vous parle, j'avais décidé, cheminot frais émoulu, d'aller passer quelques jours de vacances avec un ami à l'autre bout du pays, dans une cité que je ne vous nommerai pas pour ne pas rendre les autres jalouses, mais qui passe pour être assez ardente. Pourquoi ce prurit soudain du voyage ? D'abord ça n'était pas soudain : nous piaffions depuis 5 ans. Et puis, précisément, l'exode nous avait jetés, adolescents éblouis, sur les rivages méditerranéens, autant dire, de but en blanc, en plein Orient (ou au cœur de l'Afrique si vous voulez) et, durant toute la guerre, nous avions passé des nuits blanches à rêvasser de ces horizons-là. Quelque sociologue nous apprendra peut-être un jour que la transhumance de mai '40 n'est pas totalement étrangère à cet engouement subit des populations belges et autres, après la Libération, pour les vacances au soleil. Il n'était pas question, en '45, de cingler vers les mirages méditerranéens où les palmiers nous appelaient mais que le rationnement alimentaire

... nous interdisait encore.
C'est pourquoi nous avons choisi ce que nous avions de mieux sous la main et qui répondait, vaille que vaille, à nos rêves, palmiers en moins : cette cité ardente dont j'ai parlé et dont je n'aurais pudiquement le nom, pour la raison que j'ai dite plus haut.

traverser bruxelles

Deux cents kilomètres en train : une paille ! Ouais, mais il fallait traverser Bruxelles, avec armes et bagages. Et il n'y avait pas la Jonction, j'insiste pour les imberbes. Ça veut dire ceci : à Bruxelles Midi, il fallait descendre du train avec tout le bataclan ; et, à l'époque, on ne se déplaçait pas avec un caleçon, une chemisette et sa brosse à dents, on emportait l'essentiel, c'est-à-dire plus ou moins l'équivalent de son propre poids en sacs, valises, musettes, etc. Ainsi harnaché, il fallait sauter sur un tram dont la numérotation arbitraire posait des problèmes autrement insolubles que ceux des mathématiques aux provinciaux timorés — je devrais dire : atterrés — que nous étions. Avec beaucoup de chance, après deux ou trois transbordements, on se trouvait dans le bon numéro, grâce à l'urbanité aussi onctueuse que proverbiale des agents des « Tramways bruxellois », à qui il faudra bien

autour des boulevards de Bruxelles pour s'être embarqué à la légère dans un tram 15, ce qui ne pardonnait pas. En général, on arrivait sur les quais de la gare du Nord, avec les 50 à 100 kg de bagages, selon sa corpulence, 2 à 3 minutes après le départ de sa correspondance. Parce qu'on avait le culot d'appeler ça une « correspondance », bien qu'il fût prouvé



un jour rendre l'hommage qui leur revient. Mais, moi qui vous parle, j'ai entendu raconter l'odyssée d'un habitant de L..., un peu demeuré il faut l'avouer, qui avait tournicoté pendant trois jours et trois nuits

que cela ne correspondait jamais (je suis assez satisfait de ces 2 subjonctifs, et vous ?). Cet état de choses n'était pas pour déplaire au buffet de la gare, qui ne fut jamais aussi prospère, aux estaminets avoisinants et,

en général, aux négoce plus ou moins honnêtes de l'endroit qui, pendant des décennies, firent leurs choux gras de ces correspondances qui ne correspondaient pas.

Vous me direz qu'on aurait pu prendre un taxi, mais à cette époque, qui donc utilisait ce moyen de locomotion onéreux sinon les touristes américains, les fonctionnaires en mission, les curistes anglais se rendant à Spa et les patrons de bistrot en tournée des grands ducs ?

les objets perdus

Tout ce que je viens de dire pour la traversée Midi-Nord valait bien évidemment aussi pour le trajet Nord-Midi. De toute façon, quoi que vous eussiez fait, vous aviez oublié quelque chose dans le tram. Moi qui vous parle, quand je partis, en 1945, avec mon ami vers cette ville dont je vous cache pudiquement l'identité, c'est un brûle-gueule qui avait fait les frais des transbahutages, un brûle-gueule auquel je tenais beaucoup. Pensez donc, je l'avais rapporté en '40, de mon périple méditerranéen précisément, pour mon père, qui ne fumait que la cigarette et qui me l'avait rétrocédé pendant la guerre contre un paquet de tabac de Flobecq de 250 grammes.

Vous me direz que j'aurais pu l'oublier dans le train. D'abord, ça n'est pas certain du tout. Et puis, dans ce cas, j'aurais sûrement retrouvé ma pipe : nous avons, à la Société, un service des objets trouvés (qui sont en réalité des objets perdus), très opérationnel et qui fonctionne presque à tous les coups. J'ai un ami qui a raté, pour des raisons obscures, sa vocation de détective privé : il passe sa vie à abandonner des objets dans les trains pour avoir le plaisir, sans cesse renouvelé, d'aller les débusquer dans notre consigne d'objets trouvés. Un vrai jeu !

Je ne veux pas dire de mal des « Tramways bruxellois » que non pas ! mais si vous avez déjà remis la main sur la moindre bricole que vous aviez oubliée dans un de leurs trams, c'est que c'était sûrement une voiture de la SNCB égarée sur leur réseau.

Puisque vous voulez tout savoir, mon séjour dans la cité ardente a été excellent, merci...



les anciens combattants

Et puis il y a eu pendant... je veux dire : pendant les travaux de la Jonction. En bon pérégrin, tous les jours, aux alentours de huit heures, je débarquais à Bruxelles Midi, avec des milliers de types comme moi, qui ignoraient totalement qu'ils étaient des navetteurs et que, en tant que tels, ils faisaient l'objet de savantes statistiques. Pour les travaux, je suis donc assez au courant. Parce que vous dire que nous autres les utilisateurs on ne s'est aperçu de rien, ce serait prendre des libertés coupables avec la vérité historique. On vous explique ailleurs dans ce numéro les exploits qui ont été réalisés par les gens de nos diverses Directions : Exploitation, Voie, Electricité, Signalisation et j'en oublie certainement (il y a tant de choses à retenir). Construire le viaduc, la gare, maintenir l'exploitation des trains grâce à des voies hautes et des voies basses etc., etc. ; tout ça ne passait pas inaperçu. D'autant qu'à l'arrivée du train, se posait au voyageur ce problème angoissant : par où allait-on le faire sortir ? De 1949 à 1952, temps pendant lequel, moi qui vous parle, j'ai buté quotidiennement du nez sur les travaux, je ne suis jamais sorti

deux fois de la gare par la même issue. Jamais. D'une minute à l'autre les chicanes avaient changé de place. C'est si vrai que les récoleurs de billets (il y en avait à l'époque) avaient toujours leur casse-croûte dans la poche, vu qu'ils étaient appelés à la moindre alerte à changer de crèmerie et que ce pouvait être aussi bien à midi.

Un jour, on débarquait un peu après Forest Midi, auquel cas il fallait gagner le boulot au pas de charge ; le lendemain on vous faisait atterrir censément au cœur des travaux. Là, des couloirs bordés de planches vous menaient astucieusement vers une destination inconnue, que vous ne parveniez enfin à identifier que lorsque vous aviez retrouvé la lumière du jour. Si Kafka avait connu cela, il aurait écrit deux ou trois chefs-d'œuvre supplémentaires.

Je ne vous parlerai pas des jours de pluie et d'orage où, à travers ces couloirs de ranch d'un petit mètre de large, la clientèle, rompue à l'exercice de la natation, était sérieusement avantagée par rapport à l'autre, majoritaire hélas ! Dans les lieux publics : cafés, restaurants, hôtels, tea-rooms, salons, on repérait d'emblée les fami-

liers des gares du Nord et du Midi à leurs chaussures et au bas de leurs pantalons, qui étaient, les jours pluvioux, maculés de boue jusqu'à mi-cuisse, et de poussière, sensiblement à même hauteur, par temps sec ; ainsi qu'à cet air hébété et hirsute qui est le propre des individus lâchés par troupeau dans l'inconfort et les courants d'air.

Nous, la Jonction, nous pouvons dire que nous ne l'avons pas volée. Mais, permettez, nous en sommes fiers ! Nous en sommes, en quelque sorte, les Anciens Combattants : à la fois sapeurs, fantassins de la territoriale, volontaires des sorties désespérées, des coups de mains hasardeux, commandos des tranchées fangeuses. Je ne souffrirai pas qu'on en discute. Qu'on nous respecte donc !

sans changer

Et puis, il y a eu le 4 octobre '52. Une fameuse journée ! Du Hainaut à l'autre bout du pays, cité ardente ou pas, sans changer de gare, quelquefois sans changer de train, sans perdre sa pipe, sans se salir. Le rêve quoi !

Ça c'est après la Jonction : aujourd'hui ! Vous pouvez donc aller y voir de près tous les jours... Odilon



le saviez-vous?

née de père inconnu

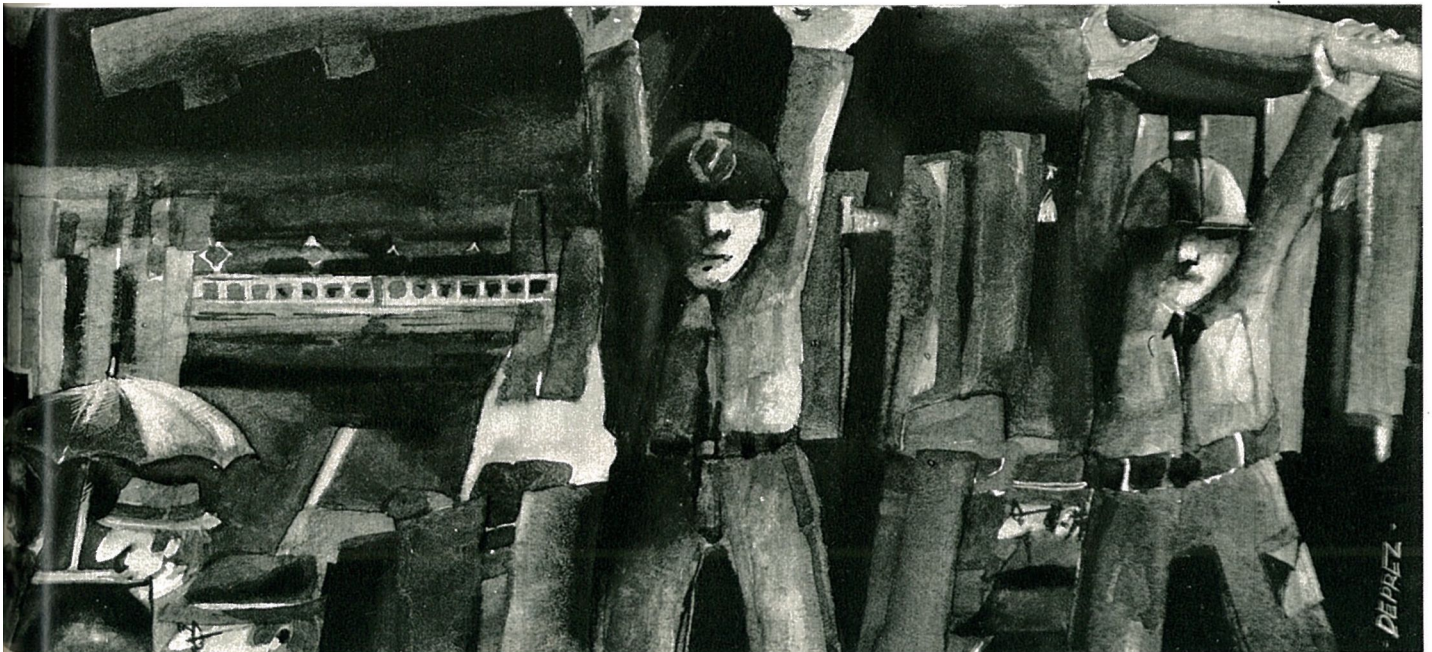
La jonction Nord-Midi est née à une date inconnue. En effet, dès 1837, une première commission d'enquête fut créée à la suite d'une pétition lancée par la Ville de Bruxelles. La commission émit un avis favorable, mais il resta sans suite. Par la suite, d'autres requêtes, d'autres commissions se succédèrent... Si bien que l'on peut affirmer que la Jonction est finalement née de père inconnu, à une date indéterminée.

beaucoup de projets...

Après la démolition, en 1871, de la première Jonction, qui reliait la gare des Bogards (ancêtre de la gare de Bruxelles Midi) à celle de l'Allée Verte, de nombreux projets virent le jour pour la création d'une gare centrale à Bruxelles. L'un d'entre eux, présenté par un certain A.C. Gérard, ingénieur civil, avait pour base un viaduc qui devait traverser la ville depuis le boulevard de l'Allée Verte jusqu'aux environs de la Porte d'Anderlecht, avec une gare centrale au Marché-aux-Grains. M. Gérard s'opposait fermement au système du tunnel car, écrivait-il, « ce dernier est tout simplement inadmissible, sinon inexécutable. En effet, en présence des dan-

gers constants que présentent les tunnels, nous n'hésitons pas à croire qu'un projet tendant à joindre nos lignes ferrées dans un énorme souterrain, privé d'air et de lumière, n'a aucune chance d'être adopté. Il ne doit donc pas nous arrêter un seul ins-

tant ». Nous ne sommes pas loin des tunnels « dont M. Thiers avait annoncé qu'il n'en pouvait sortir que des trains de cadavres enfumés », dicit Marcel Pagnol.



léopold II songeait déjà à bruxelles central

Léopold II songeait déjà à une gare qui desservirait le centre de Bruxelles. En effet, il voulait déplacer dans le quartier Cantersteen-Putterie la gare de Bruxelles Quartier Léopold et y faire aboutir la ligne du Luxembourg, qui eût donc piqué droit vers le cœur de la ville, en passant sous le Palais royal, où une petite halte royale souterraine aurait été construite.

le prix de la jonction

En 1930, le ministre des Travaux publics de l'époque a affirmé que l'ensemble des dépenses relatives à la création de la Jonction Nord-Midi ne dépasserait pas 787 millions, dont 523 seulement imputables à la Jonction proprement dite. D'autres oracles avancèrent même le chiffre de 370 millions... Finalement, en francs de 1952, compte tenu de tous les frais d'investissement depuis 1911, on n'était pas très loin des dix milliards.

vive la statistique !

En 1935, des ingénieurs du trafic cal-

culèrent qu'un simple métro à deux voies pourrait amener au centre de Bruxelles jusqu'à 30 000 voyageurs à l'heure dans un seul sens, qu'en un jour entier il n'en débarquerait pas 75 000 en moyenne à la gare du Nord (à ce moment la plus fréquentée) et que, dès lors, une jonction à six voies était complètement superflue !

Mieux encore, des statisticiens établirent que cinq pour cent seulement des voyageurs ne faisaient que passer par Bruxelles en train et que c'était donc pour une minorité vraiment réduite que des milliards allaient être dépensés.

grâce au chômage

Certaines mauvaises langues prétendent que c'est grâce au chômage qui sévissait à l'époque que la décision d'achèvement de la Jonction fut votée par le Parlement. Celui-ci aurait vu là une bonne occasion de le résorber partiellement. Mais lorsque commencèrent effectivement les travaux, la conjoncture s'était complètement modifiée.

quelques chiffres

Rien que pour le tunnel et les viaducs de la Jonction, donc sans compter les travaux en gare à Bruxelles Nord et à Bruxelles Midi, il a fallu engloutir 1 million de m³ de déblais, 120 000 m³ de remblais, 85 km de pieux en béton armé mis bout à bout, 285 000 m³ de béton armé, 45 000 t de charpentes métalliques, 5 200 m³ de pierre de taille. Pour composer le béton armé, 140 000 t de ciment, 370 000 t de gravier, 190 000 t de sable et 42 000 t d'armatures ont été nécessaires.

En outre, du travail a été procuré à 1 600 ouvriers pendant 16 ans.

qui a été le premier voyageur ?

Pour l'ouverture de la gare de Bruxelles Central, il avait été convenu — paraît-il — que le premier billet ferroviaire serait délivré à titre d'hommage à M. Brunfaut, président du comité permanent de l'Office national de la Jonction. Malheureusement, dans l'agitation du moment — on faisait file pour obtenir des titres de transport — on « oublia » M. Brunfaut et l'histoire ne dira sans doute jamais qui fut le premier voyageur de la Jonction.

jour j - heure h

Le 4 octobre 1952, à 23 h 30, le premier guichet fut ouvert à la gare de Bruxelles Central. A minuit, 300 billets avaient été vendus, mais à des voyageurs qui n'allaient pas bien loin : Bruxelles Nord. Le premier voyageur « sérieux » fut un monsieur qui acheta un billet pour Berchem-Anvers et qui, à 0 h 07, prit — en même temps que les voyageurs pour le Nord — un train électrique à destination d'Anvers. A 0 h 01, le premier train était passé, sans s'arrêter : il filait vers Bâle.

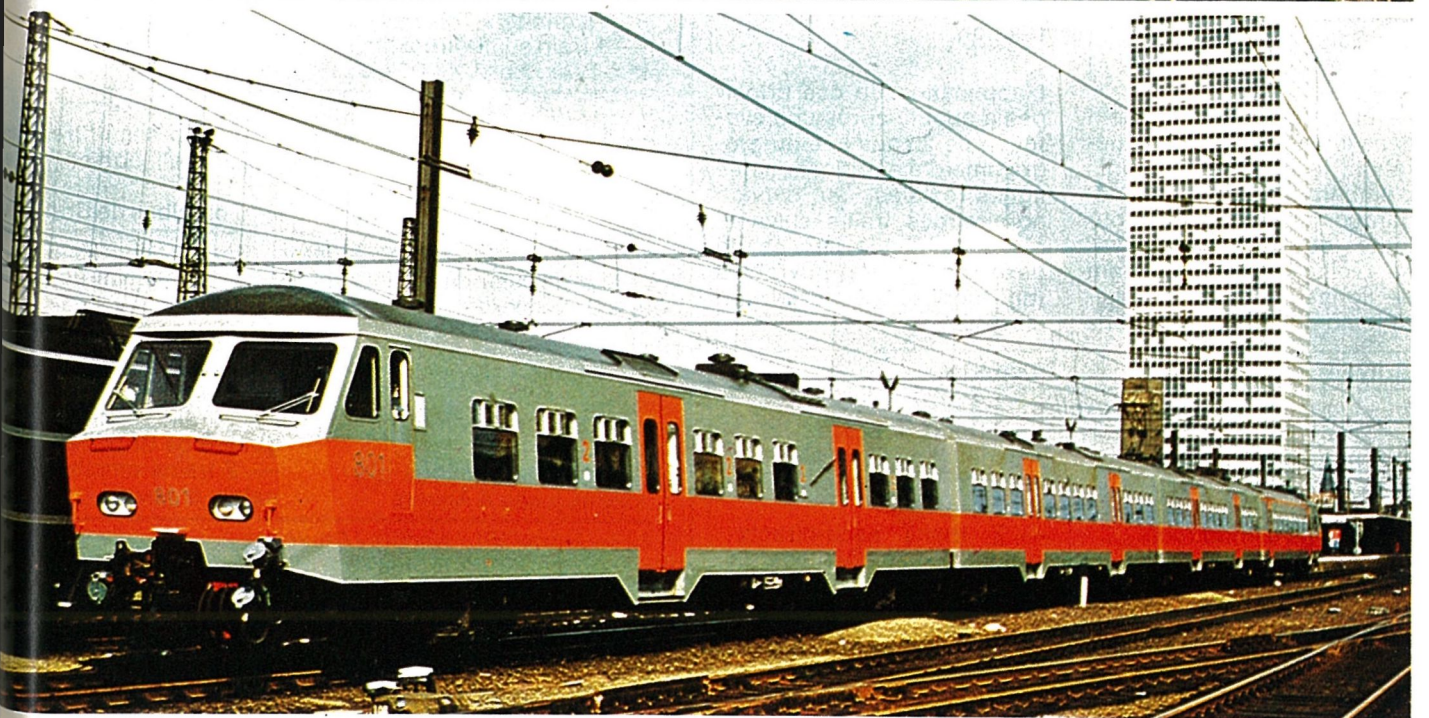
tarifs

Pour parcourir entièrement la Jonction, il fallait payer 5 F en 3e classe et 8 F 50 en 2e classe. Quant aux voyages Bruxelles Central - Bruxelles Nord ou Bruxelles Midi, ils coûtaient 3 F en 3e classe et 5 F 50 en 2e classe.

le tout-bruxelles dans la jonction

Le lendemain de l'inauguration, c'est-à-dire le dimanche 5 octobre, des milliers de gens ont afflué à la gare Centrale. Les machines automatiques ne suffisaient plus à la délivrance des tickets de quai et des préposés, placés à côté, doublaient le débit. Tandis qu'une foule débarquait des trains, une autre les prenait d'assaut, et une autre encore déambulait au-dessus de la Jonction, sur les nouveaux boulevards.

Bref, tout Bruxelles a fait la navette, du Nord au Midi ou du Midi au Nord.



la jonction nord-midi aujourd'hui

Les utilisateurs de la Jonction Nord-Midi apprécient certes à leur juste mesure les avantages qu'elle leur propose. Mais ils considèrent désormais comme normal d'être acheminés en train de leur lieu de résidence jusqu'à Bruxelles Central, ou Bruxelles Congrès, soit le plus près possible de l'endroit où ils travaillent, et d'être rapatriés dans les mêmes conditions

de facilité. Il nous a paru intéressant de donner ici un aperçu sommaire, débarrassé de considérations purement techniques, des conditions dans lesquelles s'organise quotidiennement l'exploitation de la Jonction. Il va sans dire que le trafic particulièrement intense qui transite tous les jours par ce tronçon de 6 voies suscite pas mal de problèmes.



programme d'exploitation de la jonction nord-midi

Le programme d'exploitation, initialement conçu, a été pratiquement réalisé. Il est basé sur les principes suivants :

- améliorer les relations internationales desservant Bruxelles : Amsterdam - Paris, Ostende - Allemagne et au-delà, Ostende - Suisse et au-delà ;
- augmenter sensiblement dans le centre de l'agglomération, le nombre de points d'embarquement et de débarquement utilisables pour toutes les directions du pays ;
- réaliser un accouplement de lignes de façon à réduire le nombre de circulations

dans la Jonction. Ainsi, un train Anvers - Brux. Nord - Brux. Cal - Brux. Midi - Charleroi remplace les 2 trains suivants : Anvers - Brux. Nord - Brux. Cal - Brux. Midi et Brux. Nord - Brux. Cal - Brux. Midi - Charleroi. Cet accouplement de lignes suppose une certaine similitude de trafic et de mode de traction.

L'application de ces principes a abouti, après une évolution de 25 ans liée au programme d'électrification des lignes axiales, au service horaire des trains suivants qui constitue le service de base des jours ouvrables (du lundi au vendredi inclus) :

Arrivées	Départs
1 — Ligne 25 - Anvers - Bruxelles. — 2 trains directs : 1 Benelux Brux. Midi 1 train (prolongé jusqu'à Charleroi) — 2 trains semi-directs (prolongés jusqu'à Nivelles) — 2 trains omnibus Bux. Midi	— 2 trains directs : 1 Benelux de Brux. Midi 1 train originaire de Charleroi — 2 trains semi-directs originaires de Nivelles — 2 trains omnibus de Brux. Midi
2 — Ligne 26 - Halle-Bruxelles QL - Nord - Midi. — 1 train omnibus Brux. Midi	— 1 train omnibus de Brux. Midi

3 — Ligne 36 - Liège - Bruxelles
 — 1 train direct prolongé jusqu'à Ostende
 — 1 train semi-direct (avec antenne d'Hasselt) prolongé jusqu'à Quévy - St-Ghislain
 — 1 train omnibus prolongé jusqu'à Gand-St-P.

— 1 train direct originaire d'Ostende
 — 1 train semi-direct avec antenne Hasselt, originaire de Quévy - St-Ghislain
 — 1 train omnibus originaire de Gand-St-P.

4 — Ligne 50 - Ostende - Bruxelles.
 — 2 trains directs :
 1 prolongé jusqu'à Liège - Verviers
 1 prolongé jusqu'à Namur - Arlon
 — 1 train semi-direct (1) d'Adinkerke, limité à Bruxelles Nord
 — 1 train omnibus prolongé jusqu'à Louvain

— 2 trains directs :
 1 originaire de Liège - Verviers
 1 originaire d'Arlon - Namur
 — 1 train semi-direct (1) de Bruxelles Nord
 — 1 train omnibus originaire de Louvain

(1) Ce train roule toutes les 2 heures.

5 — Ligne 50 bis - Bruxelles Midi - Nord - Jette - Denderleeuw.
 — 1 train omnibus limité à Brux. Midi
 — 1 train omnibus de Brux. Midi

6 — Ligne 60 - Termonde - Bruxelles.
 — 1 train semi-direct
 — 1 train omnibus

} limités à Brux. Midi
 } de Brux. Midi

— 1 train semi-direct
 — 1 train omnibus

7 — Ligne 89 - Courtrai - Bruxelles.
 — 1 train semi-direct limité à Brux. Nord
 — 1 train semi-direct de Brux. Nord

8 — Ligne 94 - Tournai - Bruxelles.
 — 1 train semi-direct limité à Brux. Nord
 — 1 train semi-direct de Brux. Nord

9 — Ligne 96 - Mons - Bruxelles.
 — 1 train semi-direct prolongé jusqu'à Hasselt - Liège
 — 1 omnibus Brux. Midi

— 1 train semi-direct originaire de Liège et Hasselt
 — 1 omnibus de Brux. Midi

10 — Ligne 108 - Binche - Piéton - Bruxelles.
 — 1 train semi-direct limité à Brux. Nord
 — 1 train semi-direct de Brux. Nord

11 — Ligne 124 - Charleroi - Bruxelles.
 — 1 train direct prolongé jusqu'à Anvers
 — 1 train semi-direct limité à Brux. Nord
 — 2 trains omnibus prolongés jusqu'à Anvers

— 1 train direct originaire d'Anvers
 — 1 train semi-direct originaire de Brux. Nord
 — 2 trains omnibus originaires d'Anvers

12 — Ligne 161 - Namur - Bruxelles.
 — 1 train direct prolongé jusqu'à Knokke - Blankenberge
 — 1 train semi-direct limité à Brux. Midi
 — 1 train omnibus limité à Brux. Midi

— 1 train direct originaire de Knokke - Blankenberge
 — 1 train semi-direct
 — 1 train omnibus

} de Brux. Midi

Le passage de ces convois se répartit comme suit à travers les pertuis de la jonction Nord - Midi :

— pertuis 01 (Ouest) :	voie 1 :	5 trains par heure
	voie 2 :	5 trains
— pertuis 02 (Central) :	voie 3 :	9 trains
	voie 4 :	9 trains
— pertuis 03 (Est) :	voie 5 :	7 trains
	voie 6 :	7 trains

A ces trains, constituant l'ossature du service horaire sur les lignes axiales, il faut ajouter :

- certains trains TEE express ou autos-couchettes du service international ;
- les trains SABENA reliant Bruxelles Cal à Melsbroeck (70 convois par jour pour les 2 sens).

C'est ainsi qu'il y a environ 50 trains à l'heure qui traversent la Jonction pendant la période creuse.

Mais ce service doit être fortement renforcé aux heures de pointe. Durant ces périodes, de nombreux trains supplémentaires doivent être mis en ligne, le matin pour amener les voyageurs des différentes régions du pays vers Bruxelles et le soir pour les rapatrier.

Nous montrerons, plus loin, que, durant les heures de pointe, les chiffres cités ci-dessus sont plus que doublés.

La mise en ligne de ces trains de complément nécessite :

- des possibilités de circulation sur l'une des 6 voies

de la Jonction Nord - Midi ;

- la traversée des 2 gares d'about de Bruxelles Midi et de Bruxelles Nord avec, en corollaire, le problème des cisaillements ;
- des sillons horaires disponibles sur les lignes axiales aboutissant à Bruxelles ;
- des voies de garage nombreuses au nord et au sud de l'agglomération (le faisceau nord utilisé par le trafic originaire du sud et inversément).

conditions de circulation

— vitesse

Si, sur toutes les lignes principales du réseau, la vitesse maximale est de 120 à 140 km/h, la vitesse dans la Jonction est limitée à 50 km/h. La fixation de cette vitesse a été principalement influencée par le nombre d'arrêts intermédiaires (3 pour certains trains) sur un parcours de 3,6 km qui rend assez dérisoire l'intérêt d'une vitesse maximale plus élevée.

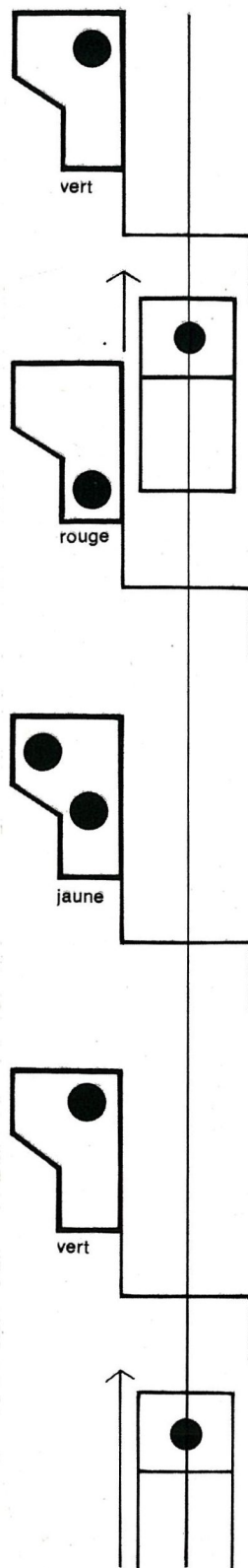
— signalisation

Dans la Jonction a été adopté le principe du block automatique à sections ouvertes, ce qui signifie que chaque train assure sa propre couverture par la fermeture du signal qu'il franchit tandis qu'en l'absence de circulation, les signaux sont ouverts.

Compte tenu de la vitesse peu élevée des convois et du grand coefficient de freinage dont ils sont dotés, une répétition simple des signaux a été prévue pour des sections de longueur de 2 à 300 mètres.

Exemple de jonction des signaux :

En conséquence, la Jonction



a été divisée en 12 sections. Il convient d'ajouter que, sur ce tronçon, le franchissement des signaux fermés (à l'exception de certains signaux d'entrée des gares) est autorisé sans autre formalité que de marquer l'arrêt devant le signal, la marche à vue devant dans ce cas être respectée par le conducteur (jusqu'au signal suivant).

trafic prévu à l'origine

Les chiffres suivants ont été avancés lors des études préliminaires à la mise en service de la Jonction :

- trafic journalier de l'ordre de 790 trains se répartissant à peu près également dans les 3 pertuis ;
- trafic à l'heure de pointe de 72 trains pour les 6 voies, avec un maximum de 14 circulations pour certaines voies.

améliorations apportées

Diverses améliorations ont pu toutefois être apportées à l'exploitation depuis l'inauguration de la Jonction.

Il s'agit d'abord de la disparition de la traction vapeur. Au début, dans le but de réduire l'émission de vapeur dans le tunnel et de faciliter la ventilation, les convois vapeur étaient allégés par une locomotive électrique. Cette dernière locomotive assurait la remorque du train, la locomotive à vapeur roulant à modérateur fermé.

Dans le but de réduire au strict minimum les mouvements de manœuvre de ces locomotives dans les gares d'about, il était prévu de placer ces locomotives en tête des trains dans un sens de marche (Midi - Nord) et en queue pour le sens inverse (Nord - Midi).

Des dispositions spéciales étaient également prévues pour faciliter la conduite des trains et abréger la durée des essais de freins

dans les gares d'about.

La traction vapeur ayant été abandonnée depuis 1966, toutes ces dispositions sont devenues inutiles. Il en est résulté une amélioration sérieuse dans le sens d'un plus grand parallélisme des horaires — ce qui augmente naturellement la capacité théorique de circulation dans la Jonction.

Une seconde amélioration a été apportée en ce qui concerne la signalisation à Bruxelles Central.

Durant les heures de pointe, la densité du trafic est telle que le moindre retard d'un train dans cette gare risque de provoquer l'arrêt au signal d'entrée du train suivant.

Pour y remédier, au moins partiellement, et augmenter la souplesse de la circulation, ce signal d'entrée a été équipé d'un feu « réception sur voie occupée » qui autorise le passage en marche à vue d'un train et donc l'entrée à quai dès la mise en marche du train précédent.

— Enfin, une dernière amélioration à signaler : elle concerne le matériel roulant utilisé pour ce qui est :
— des capacités d'accélération ;
— des conditions de freinage ;
— du type de fermeture des portes.

A titre d'exemple, citons que des chronométrages réalisés à Bruxelles Central ont permis de constater qu'une rame tractée à portières automatiques demande un temps d'arrêt inférieur de 20 secondes à celui d'une rame tractée à portières à fermeture manuelle, tandis que les automotrices permettent encore de gagner 10 secondes de plus.

évolution du trafic

Ces diverses améliorations ont permis de dépasser les estimations prévues à l'origine.

En effet, le trafic journalier a évolué comme suit :

— initialement prévu : 790 trains ;

— en 1965 : 843 trains ;

— en 1972 : 949 trains ;

— en 1974 : 1 027 trains ;

— en 1977 : 1 030 trains.

La répartition du surcroît de trafic dans les 3 pertuis n'a toutefois pas pu être réalisée d'une façon harmonieuse non pas à cause de la Jonction elle-même, mais à cause des problèmes de cisaillement créés dans les gares d'about de Bruxelles Midi et de Bruxelles Nord.

La répartition des trains sur les 6 voies est actuellement la suivante :

voie I : 184 trains	/'	Pertuis 01 : 350 trains
voie II : 166 trains	\'	
voie III : 178 trains	/'	Pertuis 02 : 371 trains
voie IV : 193 trains	\'	
voie V : 147 trains	/'	Pertuis 03 : 309 trains
voie VI : 162 trains	\'	

La densité maximum en heure de pointe a évolué comme suit :

matin		soir	
Initialement prévu :	72	Initialement prévu :	72
Année 1965 :	84	Année 1965 :	77
Année 1972 :	99	Année 1972 :	94
Année 1974 :	101	Année 1974 :	98
Année 1977 :	101	Année 1977 :	98

Ces chiffres laissent entrevoir les difficultés qu'on rencontre actuellement pour intercaler un train supplémentaire durant les heures de pointe.

Nous pouvons raisonnablement affirmer que la capacité pratique de la Jonction est d'ores et déjà atteinte à certaines heures.

La densité horaire maximale de trafic par voie est d'ailleurs la suivante :

voie 1 : 21 (matin) ;
voie 2 : 18 (soir) ;
voie 3 : 17 (matin et soir) ;
voie 4 : 17 (matin et soir) ;
voie 5 : 16 (matin) ;
voie 6 : 16 (soir).

problèmes actuels d'exploitation

Pendant un certain nombre d'années, le nombre de voyageurs recensés dans les 5 gares de la Jonction a régulièrement augmenté et c'est ainsi que le nombre de trains n'a cessé de croître.

Toutefois, depuis 2 ans, nous constatons un certain plafonnement et la question est posée de savoir si cette situation est uniquement temporaire et due à des causes passagères (récession économique, par exemple) ou si elle est définitive (efforts vers une décentralisation administrative). On peut aussi se demander si cette tendance ne risque pas d'être inversée par des éléments nouveaux, tels que les problèmes d'énergie et les difficultés de la circulation routière.

Il nous paraît donc nécessaire d'adopter, à l'heure actuelle, une attitude de prudence à cet égard.

Si le nombre total de voyageurs à transporter durant les heures de pointe n'augmente plus actuellement, nous assistons toutefois à un autre phénomène qui pose de sérieux problèmes aux services d'exploitation. Il s'agit de la réduction des heures de travail (instauration généralisée de la semaine des 40 heures en 1975) et des adaptations des horaires dans les multiples administrations et entreprises.

Un exemple particulier illustrera ce problème.

En 1975, la durée hebdomadaire du travail a été réduite de 41 h 30 à 40 h et, pour les agents de la SNCB occupés dans les services des différentes directions, l'heure de fin de la prestation a été ramenée de 17 h 18 à 17 h 00. Il est clair que chacun (et pas seulement les cheminots, mais tous les bénéficiaires de la mesure précitée) a essayé de mettre à profit cette diminution de la prestation en rentrant plus

chez soi ; ainsi le service des trains a dû subir de sérieuses modifications. A l'heure actuelle, nous constatons toujours une tendance vers un retour plus précoce le soir, alors que la pointe du matin accuse une certaine stabilité.

Un autre problème a surgi l'année dernière, lors de l'application de l'heure d'été en France ; il a pris une ampleur extraordinaire en 1977. En effet, cette année, les pays du Benelux et la France ont conjointement appliqué l'heure d'été, alors que

l'Allemagne de l'Ouest et la Suisse n'ont pas suivi. Cette disparité (du 3 avril au 24 septembre inclus) a entraîné des modifications aux horaires des trains. Un exemple parmi beaucoup d'autres... Prenons le cas du 1^{er} train

(n° 313), le matin, Bruxelles - Cologne. Son horaire avant le 3 avril indiquait, pour un départ de Bruxelles Midi à 6 h 39, une arrivée à Cologne à 9 h 10. (Nombreuses correspondances « Intercity » sur le réseau allemand). A partir du 3 avril, cet horaire devenait sans changement : Bruxelles Midi 6 h 39 - Cologne 8 h 10, mais le nœud de correspondances « Intercity » à Cologne restait toujours \pm 9 h 15.

Il a donc été nécessaire de concevoir un horaire adapté et nous avons prévu depuis le 3 avril les heures ci-après : Bruxelles Midi 7 h 36 - Cologne 9 h 08.

Toutefois, cette décision a eu pour conséquence qu'un train « nouveau » a dû être intercalé dans la Jonction en pleine période de pointe : Midi 7 h 36 - Nord 7 h 43 et cela a suscité de nombreuses difficultés d'exploitation. Un autre problème digne d'être signalé est l'adaptation permanente des heures des trains « SABENA » aux horaires-avions avec la particularité que les modifications d'horaires des compagnies aériennes ne coïncident pas, quant aux dates, avec celles des réseaux ferroviaires européens.

conclusion

La mise en exploitation du tronçon de la Jonction Nord-Midi a été une réussite exceptionnelle : elle a permis, en particulier, à des dizaines de navetteurs de réduire quotidiennement l'amplitude de leur déplacement.

Mais cette performance a exigé et exige encore aujourd'hui un service de trains tel que le degré de saturation des voies est atteint fréquemment.

Aussi, pour le personnel d'exploitation et de roulement, les prouesses sont quotidiennes.

On a peut-être un peu trop tendance à l'oublier...

M. LEFEBVRE

