

ENCORE LA VAPEUR? MAIS OUI!



Cette photo a été prise, dans la région de Zichem, en 1969, mais oui. Si on a remis en service ce type 64, ce n'est pas pour les besoins de l'exploitation, mais pour une séquence d'un film que la B.R.T. projettera dans le courant du mois de janvier. Des voyageurs ont utilisé ce train en cours de route. Ils étaient habillés à la mode de 1920. Le chef garde aussi, mais la pipe faisait-elle partie des accessoires réglementaires?



BRUXELLES- SCHUMAN

DEPUIS que le trafic motorisé augmente sans cesse, les agglomérations urbaines importantes vivent dans des conditions d'encombrement qui, pratiquement, en viennent à paralyser la circulation routière. Malgré les mesures prises en sa faveur, le trafic des tramways et des autobus n'échappe pas à cette situation irritante. On enregistre des retards considérables et chroniques dans la circulation tant des trams que des autobus, particulièrement aux heures d'affluence.

Pour décharger en partie les routes saturées et pour limiter les retards dans les transports en commun, la mesure la plus efficace consiste à retirer ceux-ci de la circulation normale, ce qui implique la construction d'un métro. Le métro est un chemin de fer urbain qui a pour caractéristique de disposer d'une voie propre. Suivant les circonstances locales, cette voie peut être souterraine, à fleur de sol ou aérienne.

Dans l'agglomération bruxelloise, on a entamé il y a quelques années la construction d'un réseau « métropolitain », dont la première phase a été mise en service le 17 décembre. Le réseau actuel comprend une partie de la ligne Est-Ouest et une partie de la ligne de la petite ceinture.

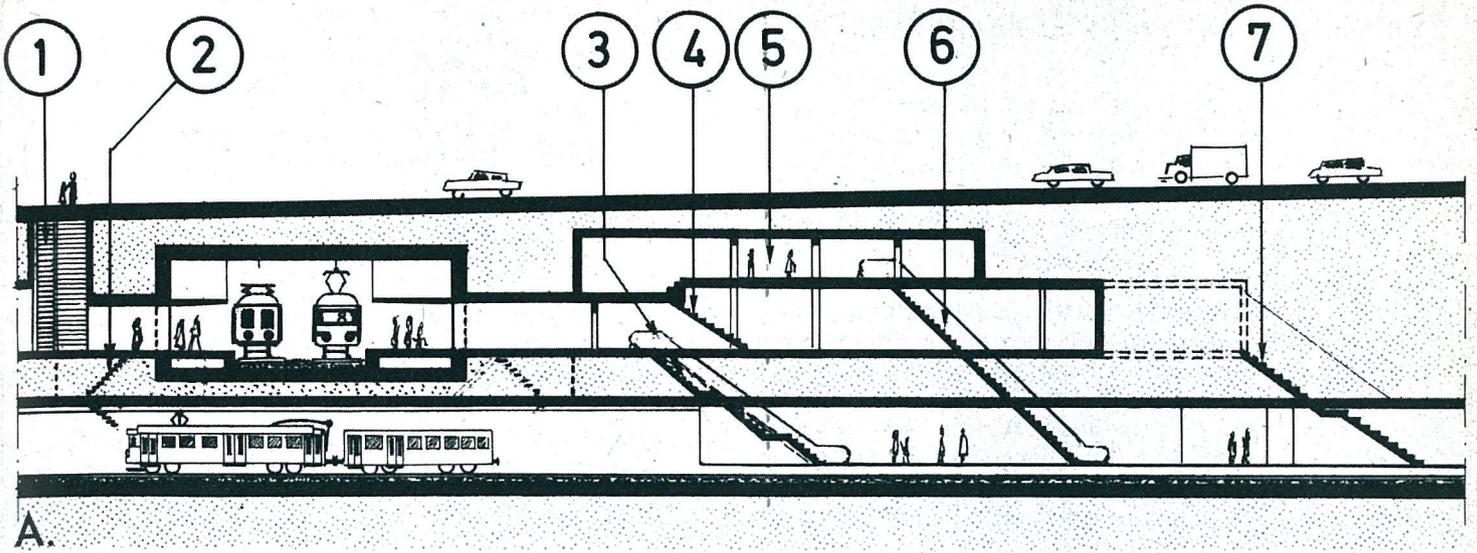
La ligne Est-Ouest du métro croise :

- la jonction ferroviaire Nord-Midi, au nord de la gare de Bruxellés Central ;
- la ligne 161 Bruxelles Nord - Namur, entre les gares de Bruxelles Nord et Bruxelles Q.L., à proximité du rond-point Schuman.

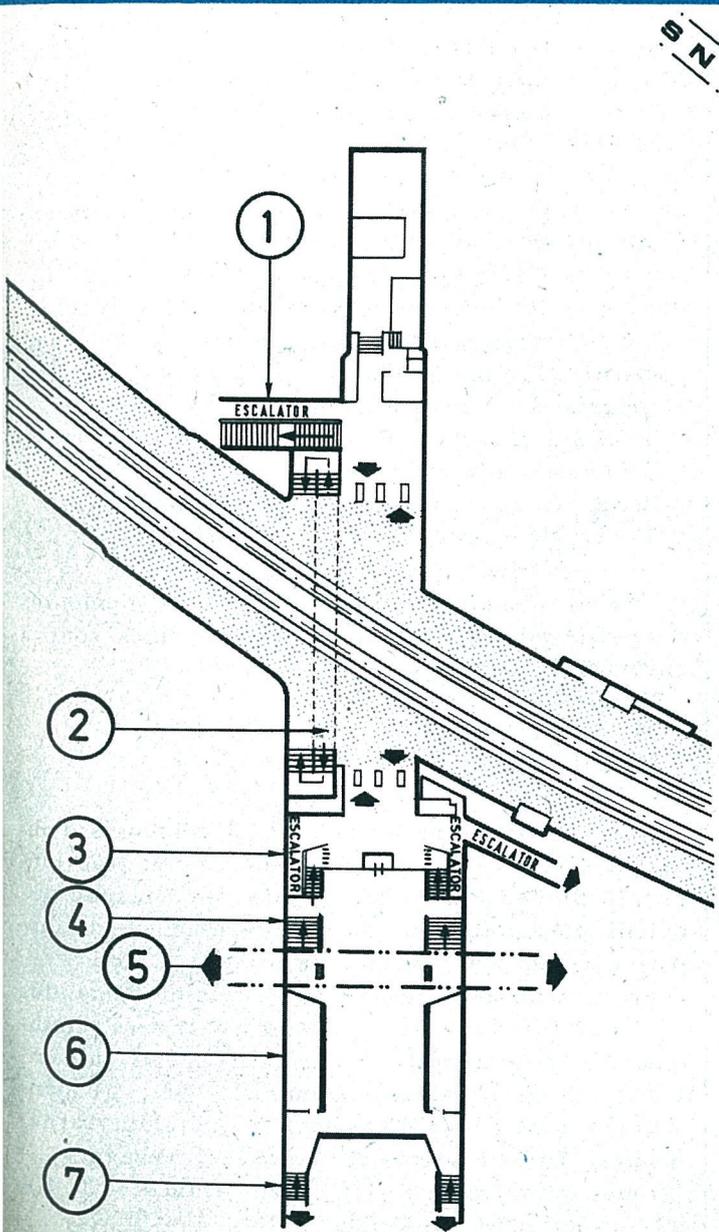
Il est évident qu'à ces points de croisement, il fallait donner aux voyageurs des facilités de correspondance entre les deux moyens de transport.

LEGENDES

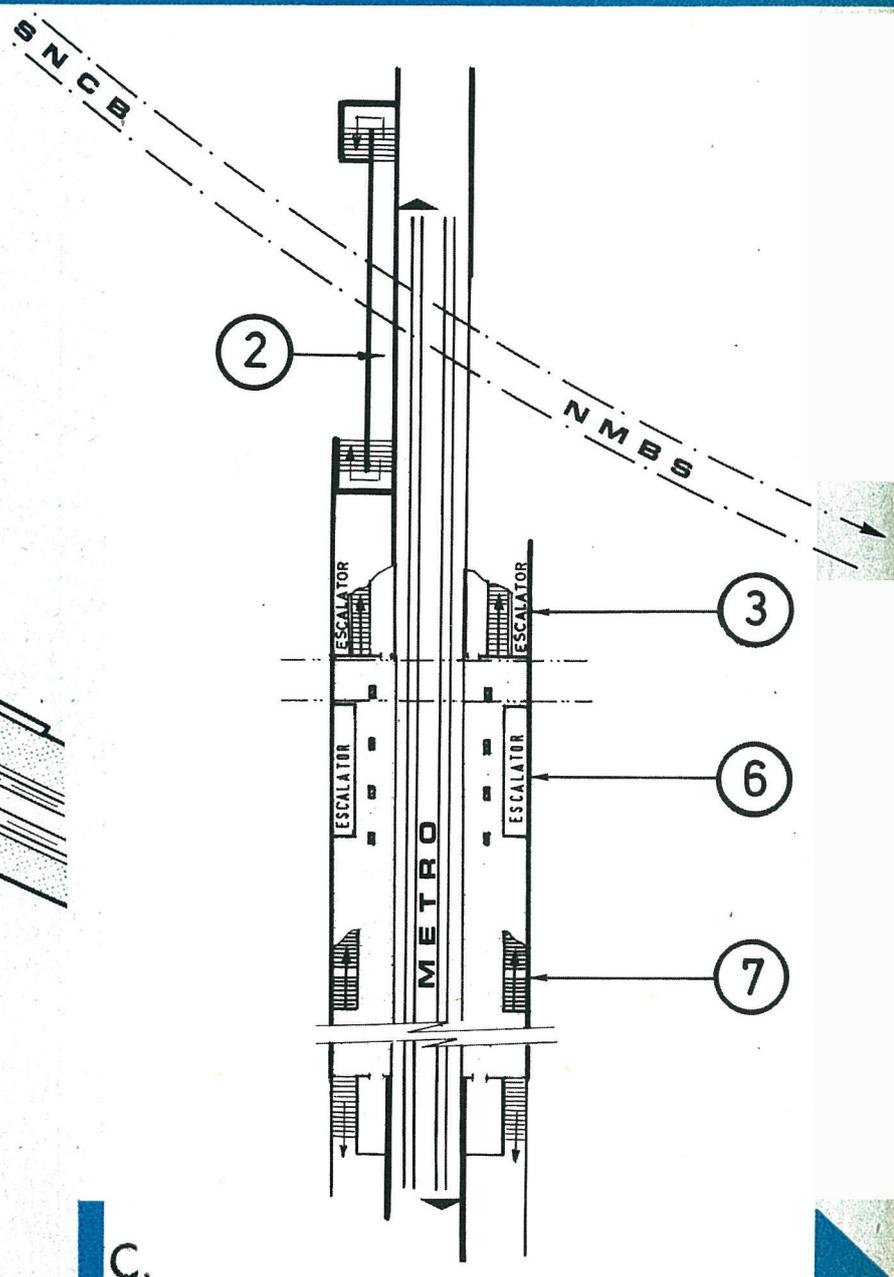
- A : coupe longitudinale dans l'axe de la rue de la Loi.
- B : niveau de la gare S.N.C.B.
- C : niveau de la gare du métro (S.T.I.B.).
- 1 : entrée et sortie de la gare S.N.C.B.
- 2 : passage sous voies.
- 3 - 7 : accès du métro à la gare S.N.C.B.
- 4 : accès de la gare S.N.C.B. au passage pour piétons.
- 5 : passage pour piétons sous la rue de la Loi.
- 6 : sortie du métro pour le passage pour piétons.



A.



B.



C.

Bruxelles-Schuman

Pour le premier point de croisement, on a pu implanter une gare de métro à côté de la gare ferroviaire. On n'a pu faire de même pour le point de croisement du métro avec la ligne Bruxelles - Namur : la distance entre la gare de métro située au rond-point Schuman et la gare ferroviaire de Bruxelles Quartier-Léopold est trop grande. Cependant, il fallait tenir compte que le quartier du rond-point Schuman et de la rue de la Loi forme un centre administratif important, où s'est établie entre autres l'administration de la C.E.E. On a donc créé une nouvelle gare ferroviaire — Bruxelles-Schuman —, qui remplit aussi bien les fonctions de gare de correspondance avec le métro que celles de gare d'embarquement et de débarquement pour les employés occupés dans le centre administratif.

Cette gare ferroviaire et la gare de métro du rond-point Schuman forment un seul ensemble souterrain de différents étages reliés entre eux par des escaliers fixes et des escaliers roulants.

Au niveau 3, c'est-à-dire à 13 mètres environ sous le niveau de la rue, on trouve la ligne de métro et ses quais. Le niveau 2 (8 mètres en dessous du niveau de la rue) est occupé par la gare du chemin de fer et par la salle des pas perdus commune au métro et au rail. Le niveau 1 (quelque 4 mètres en dessous du niveau de la rue) est réservé à un passage pour piétons, avec des accès vers la salle commune des guichets.

La gare ferroviaire proprement dite est une gare complète de passage. Les deux quais, un pour chaque direction, sont aménagés entièrement dans le tunnel et reliés entre eux par un passage sous voie.

L'entrée et la sortie principales de la gare du chemin de fer donnent immédiatement sur le quai de la voie « direction Namur » ; elles relient directement ce quai à la salle commune des guichets, où l'on trouve les installations nécessaires pour la vente des titres de transport ferroviaires et pour le service des abonnements.

Une deuxième « entrée - sortie » de la gare de chemin de fer est prévue côté ville et donne immédiatement sur le quai de la voie « direction Bruxelles Nord ». Cet accès supplémentaire rend surtout service pendant les heures de pointe. L'utilisation de cette entrée est réservée aux seuls voyageurs déjà en possession d'un titre de transport.

La gare est équipée de moyens techniques modernes pour l'annonce des trains, notamment de panneaux indicateurs mobiles et d'une installation complète de sonorisation.

Depuis l'ouverture de la gare, quelque 50 trains de voyageurs y font arrêt ; ce nombre sera adapté aux besoins dans la mesure du possible. On peut donc dire qu'un nouveau pas favorable a été accompli dans la desserte ferroviaire de l'agglomération bruxelloise.

D. DEPAEMELAERE.

La bibliothèque vend de vieux ouvrages

La première série 1970 de lots de vieux ouvrages ou d'ouvrages superflus, offerts en vente au personnel et aux pensionnés, est composée comme suit :
Lot 1 — F. Guizot : *Histoire de la révolution d'Angleterre.*

Paris, Didier, 1858/1859, 8 v. ;

Lot 2 — Institut belge de Finances publiques : *Histoire des finances publiques de Belgique.*

Bruxelles, Bruylant, 1950 & 1954/1955, 3 v. ;

Lot 3 — *Ouvrages littéraires en français*, 62 v. ;

Lot 4 — *Ouvrages littéraires en anglais*, 55 v. ;

Lot 5 — *Transports*, 1876/1962, 108 v. & broch. ;

Lot 6 — *Sciences politiques*, 1894/1957, 57 v. ;

Lot 7 — *Urbanisme*, 1893/1957, 35 v. ;

Lot 8 — *Enseignement. Education*, 1866/1952, 31 v. ;

Lot 9 — *Sciences appliquées. Technique en général*, 1871/1961, 59 v. ;

Lot 10 — *Histoire. Biographies*, 1857/1955, 43 v. ;

Lot 11 — *Organes de transmission, de maintenance, de fixation et de graissage*, 1877/1963, 57 v. ;

Lot 12 — *Littérature de guerre*, 1919/1958, 60 v. ;

Lot 13 — *Dictionnaires divers*, 1888/1957, 21 v.

Les offres de prix, à introduire par écrit, devront parvenir au plus tard le jeudi 15 janvier 1970, à 17 heures, à l'adresse suivante :

S.N.C.B., Direction P.S., Division 51-1,

Vente de vieux ouvrages,

Local 329, section 5,

21, rue de Louvain,

1000 Bruxelles.

Toutes les autres correspondances ou demandes de renseignements au sujet de ces ventes sont à envoyer exclusivement au

Bureau 51-13, section 2,

21, rue de Louvain,

1000 Bruxelles

(tél. 13.18.70 - extension 3044).

En ce qui concerne les lots 3 à 13, composés d'ouvrages divers et dont l'énumération serait trop longue, le Bureau P.S. 51-13 donnera sur demande des détails plus précis ou fournira éventuellement une liste détaillée avec la composition de ces lots.

En introduisant leurs offres de prix ou demandes de listes détaillées, les amateurs sont priés d'indiquer : a) personnel en service actif : nom (en capitales), grade et adresse administrative ; b) pensionnés : nom (en capitales), numéro du carnet médical, adresse privée et station de paiement.

Offre minimale par lot : cent francs (100 F), chaque lot étant indivisible.