
On crée une nouvelle sortie et une entrée complémentaire à la Halte centrale

par F. LEBBE, Rédacteur en chef de la Revue

COMME nos lecteurs le savent, c'est l'Architecte bien connu Maxime Brunfaut qui a succédé au baron Horta comme architecte de la Halte centrale. Parmi les nombreuses initiatives qu'il a prises en accord avec l'O.N.J. pour tenir autant que possible à la hauteur du progrès cette halte qui sera bientôt terminée, la création d'un accès direct et aisé de la Halte centrale vers le centre de la ville est une des plus heureuses.

Le principe de base de la circulation des voyageurs dans la Halte centrale a été la séparation absolue des voyageurs « départ » et « arrivée ». Les deux halls réservés à ces voyageurs sont donc tout à fait distincts et ne comportent que des liaisons destinées au service du railway.

La Halte centrale comporte trois niveaux essentiels : le niveau inférieur ferroviaire, le niveau intermédiaire réservé à la circulation générale, dénommé entresol inférieur, et le niveau des halls d'entrée et de sortie.

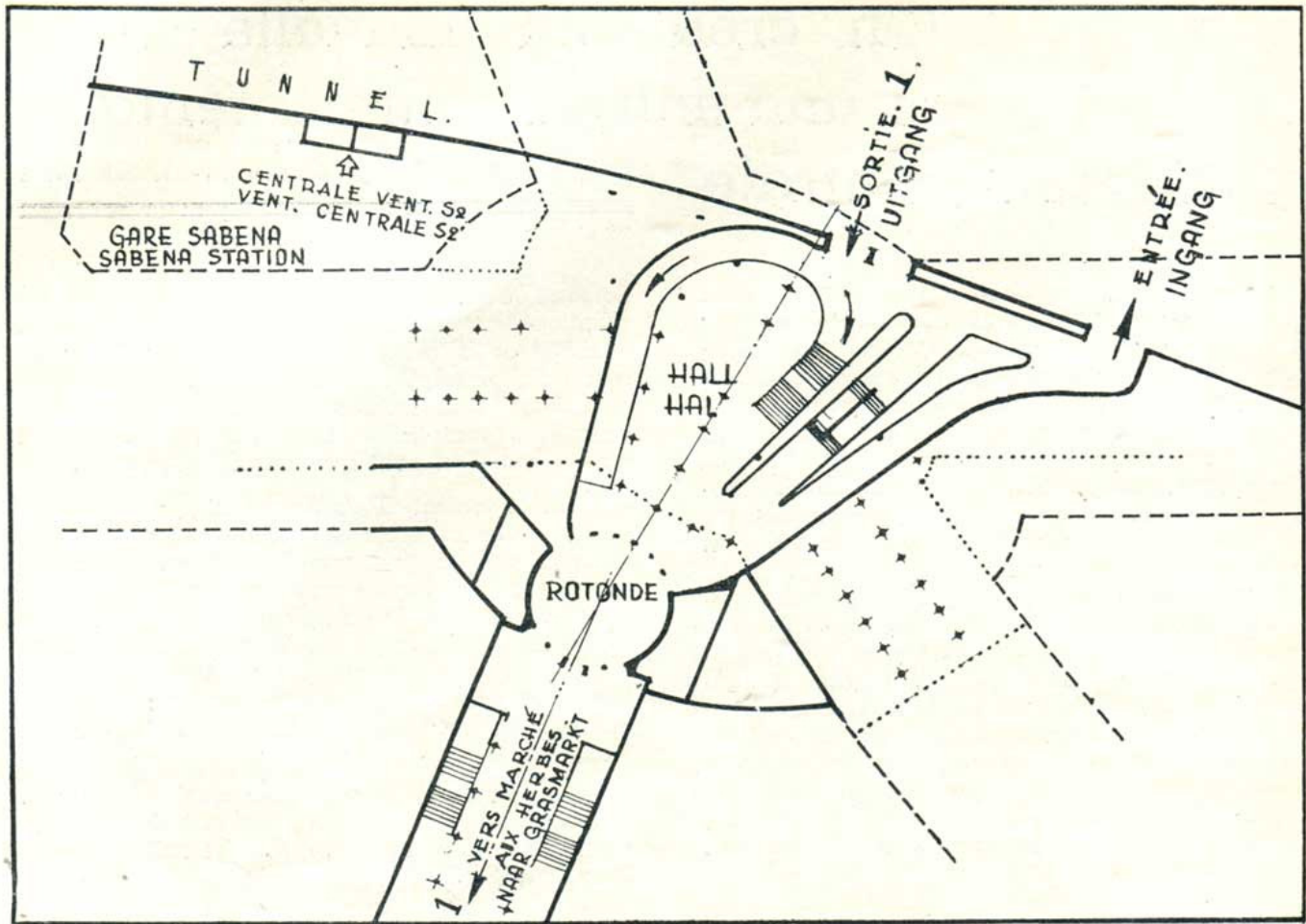
Lorsque le visiteur pénètre, soit par le carrefour elliptique ou la rue Cantersteen, dans le hall d'entrée de la Halte centrale réservé aux voyageurs du départ, il est frappé des dimensions imposantes de ce local qui, plus tard, parachevé avec des matériaux de choix présentera un aspect que l'on peut qualifier de grandiose.

Il est important de souligner ici que les voyageurs « départ » arrivent isolément et gagnent le quai où ils prendront, individuellement ou par petits groupes, le train qui leur est destiné.

Rappelons que du hall d'entrée, (situé à la cote 34,25) le voyageur gagne le quai de tête (situé à la cote 30,70) par un escalier monumental fixe. Le quai de tête est situé dans l'entresol inférieur se trouvant au-dessus de l'étage ferroviaire.

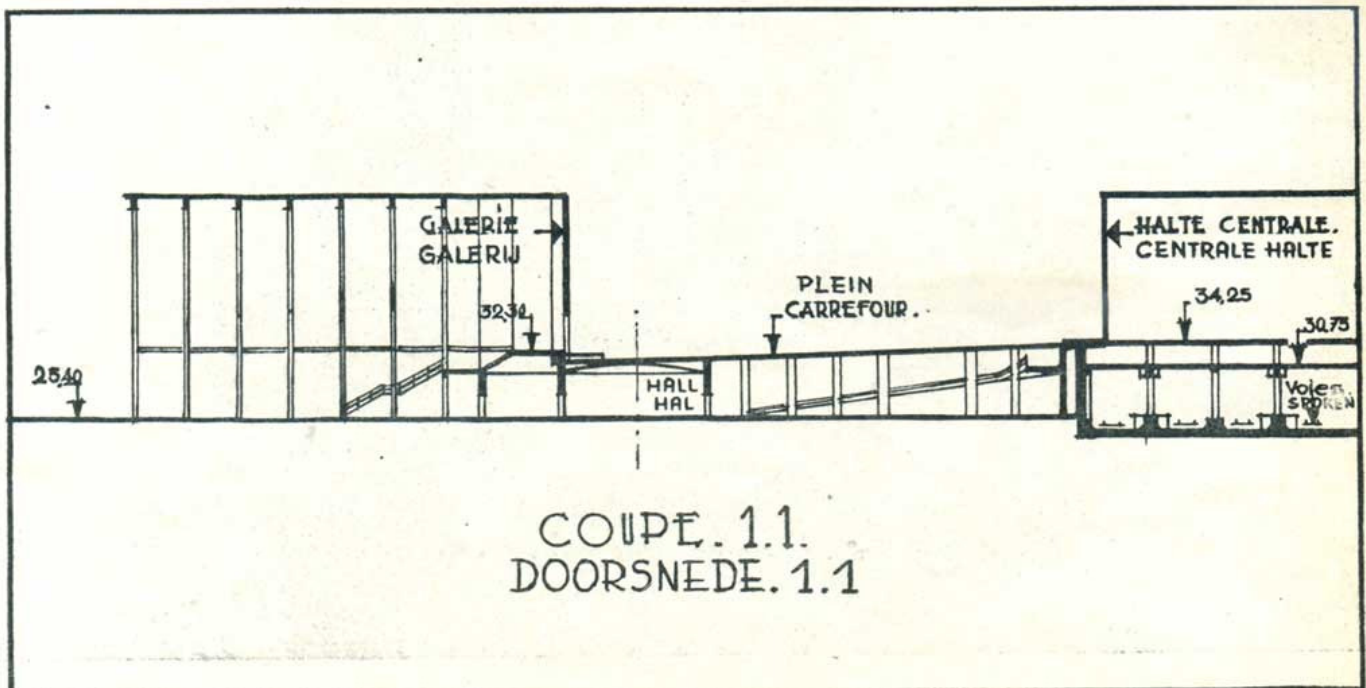
De cet endroit, le voyageur atteint les quais situés à la cote 25,40 par un des trois escaliers fixes desservant les trois quais. Le rail se trouve à la cote 24,70.





Les voyageurs « arrivée » après avoir débarqué du train accèdent à l'entresol inférieur par deux escaliers mécaniques situés dans la partie nord du quai. La liaison entre l'étage ferroviaire et l'entresol inférieur est assurée, par quai, par deux escaliers mécaniques, un escalier fixe et un ascenseur. A cet étage la séparation entre les deux catégories de voyageurs est également absolue.

De cet endroit, le voyageur, après un court trajet pédestre, accède à l'escalier fixe de sortie, flanqué de part et d'autre d'un escalier mécanique, et arrive ainsi dans le hall de sortie situé à la cote 35,50. Ce hall donne, du côté sud de la Halte sur une rue privée reliant les rues Cantersteen et de la Putterie où les voyageurs trouveront les taxis nécessaires.



Or, on constate très rapidement que ce hall de sortie est de dimension réduite. Ce fait est grave, car si les voyageurs « départ » arrivent isolément, au contraire, les voyageurs « arrivée » arrivent par groupes; un train pouvant même se vider entièrement.

Il fallait, de toute évidence, pallier cette situation et trouver une solution adéquate au problème, en créant une sortie complémentaire.

Cette issue nouvelle sera aménagée sous le carrefour elliptique et débouchera dans le terrain situé à l'ouest de la Halte et c'est par une galerie analogue à celle de la galerie de la Reine que les voyageurs gagneront la rue du Marché-aux-Herbes.

Sous le carrefour elliptique et aux abords de celui-ci existe le garage souterrain de la ville de Bruxelles dont le pertuis ouest du tunnel constitue un des murs. La présence de ce local souterrain facilite donc grandement l'exécution d'une sortie complémentaire et permet, en outre, de réaliser une entrée supplémentaire réservée aux voyageurs déjà munis de titres de transport.

Les voyageurs à l'arrivée au lieu de remonter vers le hall de sortie, sortent de l'entresol inférieur (niveau 30,75) par une ouverture à réaliser dans le mur du tunnel et arrivent ainsi sur une galerie de dégagement située également à la cote 30,75. Une rampe de sortie ou un escalier mécanique conduisent ensuite les voyageurs dans un hall situé à la cote 25,40. Après avoir passé dans une rotonde les voyageurs gagnent, de plein pied, la rue Marché-aux-Herbes par une galerie couverte de 17 mètres de largeur.

Les voyageurs peuvent également gagner le carrefour elliptique du côté opposé à la Halte centrale et éviter ainsi la traversée d'un carrefour qui sera forcément animé d'une active circulation, par des escaliers situés en tête de la galerie.

Examinons maintenant le trajet des voyageurs « départ » qui pourront également emprunter une entrée complémentaire.

Après avoir emprunté la galerie et traversé la rotonde et être arrivés dans le hall, les voyageurs gagneront la galerie de dégagement par une rampe d'entrée ou un escalier mécanique et pénétreront dans l'entresol inférieur par une entrée, située au sud de la sortie, et percée également dans le mur du tunnel.

Cette entrée ne peut servir qu'aux voyageurs munis de billets car il n'est pas possible de les faire remonter de cet endroit dans le hall de départ sans enchevêtrer les circulations.

Cette entrée et cette sortie complémentaires seront donc très utiles pour les voyageurs se dirigeant vers le centre de la ville ou venant de cet endroit.

Comme on l'a vu précédemment, l'exécution de cet ouvrage est facilitée par l'existence du garage de la ville de Bruxelles puisque le nouveau hall se trouve dans le garage.

Décrivons brièvement le planning de ces travaux qui peut se résumer comme suit :

a) Démolition du mur ouest du carrefour elliptique avec le hourdis du même carrefour jusqu'à la première rangée de colonnes du garage. C'est la phase des travaux qui est en cours actuelle-



Vue des travaux en cours.

b) Construction du nouveau mur ouest du carrefour elliptique et des colonnes de la rotonde et reconstruction des hourdis les surmontant.

c) Détournement de la circulation venant de la rue de la Putterie sur l'ouvrage construit en b) ci-dessus. Détournement similaire de la circulation de la rue de l'Impératrice sur les mêmes ouvrages.

d) Mise hors service du restant du carrefour elliptique, démolition de la voirie et de la dalle existante sur le pourtour de la future sortie complémentaire.

Il est indispensable de démolir cette dalle car le carrefour étant elliptique il existe une série de poutres de la même forme d'une hauteur de 1 m. 50 à 2 mètres qui, en cas de maintien rendraient impossible la réalisation de la sortie complémentaire vu le peu de hauteur dont on dispose.

e) Les colonnes existantes du garage sont maintenues à l'exception de deux d'entre elles qui doivent être remplacées par deux nouvelles colonnes reposant sur des poutres à établir entre les anciennes semelles de fondation des colonnes du garage.

f) Reconstruction de la nouvelle dalle du carrefour elliptique. Celle-ci sera constituée par un hourdis plat. Pour reprendre les efforts tranchants, au droit de chacune des colonnes un croisillon de poutrelles métalliques sera établi et noyé dans l'épaisseur du hourdis de la dalle.

a) Rétablissement du drainage, etc...

A titre indicatif voici quelques chiffres des postes les plus importants du métré : déblais 9.000 m³; démolitions b) et a) 1.200 m³; béton