

BRUXELLES-MIDI



Pour le public, une gare, c'est la grande porte qui s'ouvre sur le train. C'est le lieu de départ d'un voyage bref ou d'un long périple. C'est l'endroit où l'on va accueillir des parents ou des amis ... C'est aussi le point de concentration d'une palette étendue de services qui, de près ou de loin, ont trait au voyage.

Et c'est bien plus encore. Surtout une gare comme Bruxelles-Midi, la plus grande du réseau ferroviaire belge. Bruxelles-Midi est le point de convergence de plusieurs réseaux et systèmes de transport. Grâce à son vaste parking, il est possible d'y passer rapidement d'une voiture privée au train, et inversement. A Bruxelles-Midi passent plusieurs lignes du réseau urbain de trams et bus, et le métro de la petite ceinture. Des lignes d'autobus vicinaux relient Bruxelles-Midi à la périphérie de la capitale. Et n'oublions pas les taxis, pour lesquels la gare est un important point d'attache.

A Bruxelles-Midi convergent de nombreuses liaisons ferroviaires directes et rapides avec la plupart des villes belges et bien des lieux touristiques. En plus, tous les jours, 85 trains internationaux y prennent le départ, y arrivent, ou y font escale.

Pour remplir parfaitement cette fonction de cœur battant des transports, Bruxelles-Midi, en coulisse, dispose de moyens nombreux et variés.

La zone de Bruxelles-Midi

Bruxelles-Midi est la gare gérante d'une zone qui comprend les dépendances suivantes :

- Forest-Midi, gare à voyageurs et à marchandises sur la ligne vers Mons ;
- Forest-Est, Uccle-Stalle, Uccle-Calevoet (gares à voyageurs) sur la ligne vers Charleroi ;
- Forest-Voitures, aire de garage des rames à voyageurs ;
- Bruxelles-Chapelle, point d'arrêt dans la jonction Nord-Midi ;
- Bruxelles-Ouest et Bruxelles-Petite-He, gares à marchandises sur la ligne de Schaerbeek via Laeken.

La zone de Bruxelles-Midi :

- est dirigée par un chef de zone, qui est le chef de gare principal de Bruxelles-Midi ;
- utilise un effectif de plus ou moins 900 agents (employés et ouvriers) ;
- comporte actuellement 8 postes de signalisation dont une cabine nodale très importante à Bruxelles-Midi même et sept cabines de moindre importance.

L'exposé qui suit se limitera à présenter la gare de Bruxelles-Midi proprement dite.

LA GARE DE BRUXELLES-MIDI

1. Situation géographique

Les bâtiments et le complexe ferroviaire s'étendent au sud-ouest de l'agglomération bruxelloise, sur le territoire des communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht.

2. Importance ferroviaire

Bruxelles-Midi est le noeud ferroviaire le plus important du réseau de la SNCB. Quelques chiffres illustrent cette importance. On compte, par jour ouvrable:

- 143 000 voyageurs, à l'arrivée ou au départ;
- 892 trains de voyageurs, dont 85 trains internationaux;
- 42 trains postaux acheminant le courrier entre les principaux centres de tri belges de la Régie des Postes.

3. L'infrastructure

La gare comprend 22 voies principales de réception à quai, dont 4 se terminent en impasse, du côté de la Jonction Nord-Midi. Les voies 1 et 2 sont réservées à la Régie des Postes.

Six faisceaux de garage sont situés aux abords des quais, du côté du sud. Ils comptent au total 32 voies.

La plupart des rames, devant subir un entretien, doivent séjourner au faisceau de Forest-Voitures, distant de plus ou moins 4 km. Forest-Voitures possède 63 voies de garage, équipées pour l'entretien des rames.

4. Lignes de et vers Bruxelles-Midi

Au sud, il y a accès direct vers :

- Charleroi (ligne 124);
- Hal (Mons - Tournai) (lignes 96 et 94);
- Denderleeuw (Gand - Bruges - Ostende / Knokke / Blankenberge) (ligne 50 A);
- Denderleeuw - Courtrai (ligne 89).

La "Ceinture Ouest" de Bruxelles, relie Bruxelles-Midi à Bruxelles-Nord via Bruxelles-Petite-Île (Cureghem), et la bifurcation de Laeken qui permet de rejoindre Jette (en direction de Denderleeuw et Termonde), Schaerbeek, Bruxelles-Nord et Bruxelles-Quartier-Léopold.

Au nord, Bruxelles-Midi et le point d'arrêt non-garde de Bruxelles-Chapelle constituent l'extrémité de la Jonction Nord-Midi. Cet axe comprend 3 pertuis, disposant chacun de 2 voies de circulation, spécialisées par sens de marche. Il s'ouvre sur les lignes vers Anvers (ligne 25), Liège (ligne 36), Termonde (ligne 60) et Namur (ligne 161). Bruxelles-Midi se présente donc comme un pivot ferroviaire.

Toutes les voies sont électrifiées à la tension 3 000 volts continu, comme l'ensemble du réseau ferré belge.

5. Les cabines de signalisation

La nouvelle grande cabine nodale (le block 1), qui se situe à proximité immédiate de l'extrémité du quai 1/2, commande la zone nord (Jonction Nord-Midi) et la zone sud jusqu'aux bifurcations de Forest-Est, Ruisbroeck, Bruxelles-Petite-Île, Cureghem. Le fait que cette cabine commande plusieurs ensembles d'aiguillages situés en différents lieux explique son appellation de cabine nodale.

Le block 1 permet la circulation des trains et les mouvements de manoeuvre, par la desserte à distance de 475 aiguillages et de 334 signaux.

Tous les aiguillages importants sont équipés d'un dispositif de chauffage électrique.

Certains appareils situés à des endroits stratégiques ont été pourvus d'un système de chauffage renforcé : 600 watts (50 appareils) - 400 watts + gaz (23 appareils), . . .

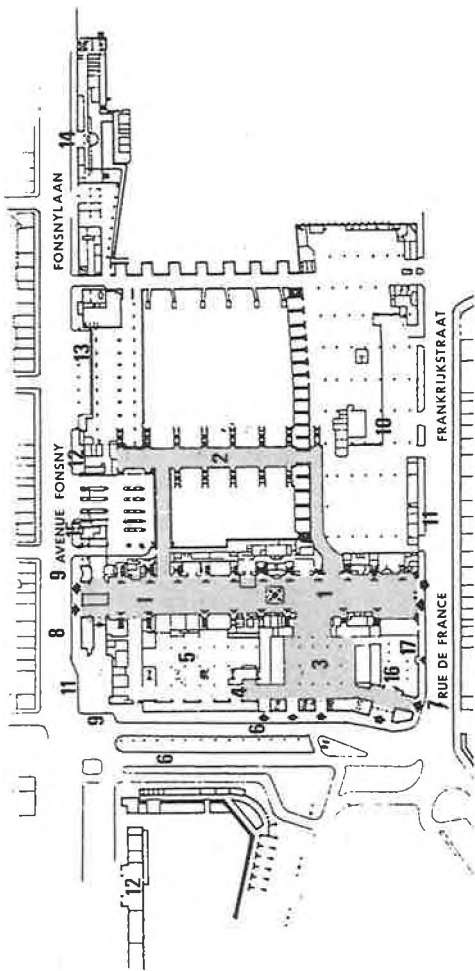
En cas de fortes intempéries hivernales, la réduction du nombre de trains, par l'application d'un plan d'urgence, permet de n'utiliser que les itinéraires pourvus d'aiguillages dont l'installation de chauffage est renforcée. Ainsi le trafic ferroviaire peut être maintenu.

Le block 1, qui est le poste le plus important et un des plus modernes du réseau de la SNCB, résulte de l'incorporation récente de 8 anciennes cabines de signalisation.

Depuis ce complexe :

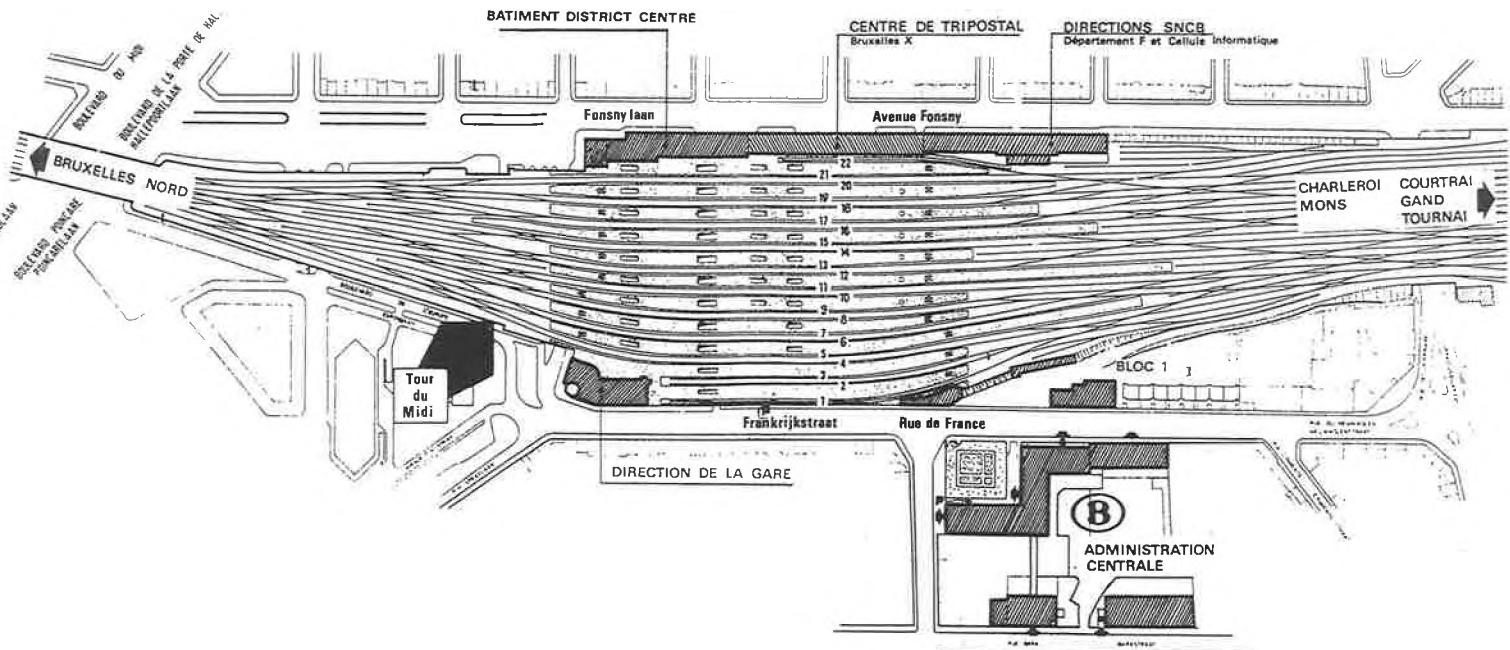
- un chef de gare adjoint règle le trafic et répond de la sécurité des mouvements;
- huit signaleurs tracent les itinéraires à parcourir par les trains;
- quatre sous-chefs de gare surveillent les circulations dans le secteur qui leur est confié;
- deux préposés au télépancartage desservent les indicateurs de départ, placés sur les quais et dans les couloirs d'accès;
- un préposé à la sonorisation émet ou contrôle les messages destinés à la clientèle et au service;
- un préposé à l'information recueille tous les renseignements relatifs à la circulation des trains et les répercute au personnel concerné;
- un préposé au téléphone prend note des communications devant être enregistrées et dessert le téléimprimeur.

De plus, dans la nouvelle cabine de signalisation l'électronique a été utilisée de manière très intensive pour :



1. COULOIR CENTRAL
accès aux quais / point de rencontre / magasins
snacks / bars / douane
2. COULOIR D'ACCES
3. SALLE DES GUICHETS
billets / renseignements / réservations / change
magasins / accueil par le personnel SNCB
4. BAGAGES
5. DOUANE
6. METRO - TRAMS - BUS
porteurs de bagages
7. BUS VICINAUX
8. TRAMS
9. PARKING
accueil par le personnel de la SNCB
10. SNCB COLIS
11. TAXIS
12. POSTES
13. CENTRE DE TRIPOSTAL
Bruxelles X
14. DIRECTIONS SNCB
Département F et Cellule Informatique
15. ADMINISTRATION SNCB
District Centre
16. BUFFET
17. RESTAURANT PULLMAN

Gare de BRUXELLES-MIDI



- la régulation du trafic à l'aide d'appareils spécialement conçus et d'écrans vidéo ;
- l'annonce automatique des trains ;
- le telepancartage des indications de départ ;
- la diffusion des informations par l'installation de sonorisation.

6. La gestion

La gestion est assurée par le chef de gare principal, assisté par cinq fonctionnaires, placés chacun à la tête d'un département, à savoir :

- les 3 secteurs "**mouvement**", dirigés chacun par un premier chef de gare adjoint ;
- le **service administratif**, dont la responsabilité incombe au chef de bureau ;
- les **finances**, administrées par le receveur-chef.

La police de la gare collabore étroitement avec le chef de gare principal. Elle se compose d'un sous-commissaire de surveillance assisté de huit officiers de police.

Le mouvement

Ce département assume toutes les tâches qui ont un rapport direct avec la formation et la circulation des trains.

Il compte 75 agents dits "du mouvement" (chefs de gare adjoints, sous-chefs de gare et commis du mouvement). Ces agents sont identifiables grâce à leur kepi rouge. Ils sont notamment responsables de la sécurité de tous les parcours ferroviaires.

Le **bureau des trains** est responsable du suivi local des trains. Il élabore et adapte les horaires en fonction des besoins, désigne l'affectation des voies de circulation et de garage. Il rédige à cette fin les consignes et documents relatifs au service des trains, destinés au personnel et aux voyageurs.

Le **bureau du mouvement** adapte journalièrement les circulations en tenant compte des particularités locales. Il assure la surveillance des quais et instruit les retards.

Le **dépôt du personnel des trains** occupe environ 120 agents dont la mission est d'accompagner les trains et de contrôler les titres de transport.

Le **service de factage** assure la manutention des colis ainsi que le tri et l'acheminement de la correspondance de service.

Les équipes d'**agents du triage** ont pour mission la formation des trains et les opérations d'accouplement et de désaccouplement des convois.

Les **conducteurs de train (et les visiteurs de voitures)**. Ceux-ci sont 145 à Bruxelles-Midi. La gare les gère au point de vue administratif.

Les services administratifs

Les services administratifs comprennent notamment :

- le **bureau du personnel** ayant dans ses attributions la gestion du personnel, la commande et la répartition des approvisionnements ;
- le **bureau des marchandises** chargé de l'acceptation des marchandises et des bagages, des opérations particulières à l'agence en douane et du contentieux "marchandises" ;
- le **bureau des renseignements "Voyageurs"**, installé entre la salle des guichets et le grand couloir transversal, fournissant à la clientèle toutes les informations relatives aux horaires, tarifs, etc., des services voyageurs de la SNCB, de la SNCV et de la STIB ;
- le **bureau commercial et des relations publiques** chargé des relations avec les commerçants ayant des concessions en gare, de la surveillance des parkings "clientèle", de la mise au point des voyages officiels et protocolaires, des relations publiques.

De plus, l'effectif de la gare comporte aussi des **agents d'accueil** (salon d'accueil des voyageurs), des **placeurs** effectuant la réservation des places dans les trains, un **service d'accueil** des handicapés et des aveugles, une **équipe d'entretien** et de nettoyage de locaux.

Le service des finances

Il procède à l'émission et la vente de tous les titres de transport, en services intérieur et international, à la réservation de places en service international, à l'encaissement des recettes effectuées par le personnel des trains et la Compagnie des Wagons-Lits, à la taxation des envois de détail (colis) et des charges complètes (wagons), et au paiement des traitements et salaires.

x
x x
x x

Un peu d'histoire ferroviaire

La loi du 1er mars 1834 décide la création d'un système de chemins de fer en Belgique, ayant Malines pour point central :

- à l'est, vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liège et Verviers ;
- au nord, vers Anvers ;
- à l'ouest, vers Ostende, par Termonde, Gand et Bruges ;
- au sud, vers Bruxelles et la frontière française.

Les premières "stations" sont établies à l'extérieur de l'enceinte des villes. Elles restent affranchies des taxes locales et de la gêne inséparable de leur perception. Les frais, fort élevés, d'établissement de "stations" au sein des villes sont ainsi évités.

L'ancêtre

Faisant exception à la règle, la première gare du Midi (ou station des Bogards) fut construite intra-muros, là où s'étend aujourd'hui l'avenue de Stalingrad.

À cette époque, il n'y avait là que des prairies, des jardins et les dépendances du couvent des Bogards.

Par convention conclue avec l'administration communale de Bruxelles, la "station" fut "placée à toujours en dehors du régime de l'octroi".

La ville interviendra pour un tiers dans les frais d'établissement et dans les dépenses de la bande de raccordement avec les lignes du nord.

L'inauguration de cette "station" ainsi que de la ligne de Tubize eut lieu le 18 mai 1840.

Vingt ans plus tard, les gares du Nord et du Midi s'avèrent insuffisantes pour le mouvement des voyageurs (437 405 pour Bruxelles-Nord, 151 049 pour Bruxelles-Midi en 1862).

La deuxième gare du Midi

La deuxième gare a été ouverte le 6 novembre 1869 au service des voyageurs et le 27 décembre 1869, au trafic des marchandises.

Ce bâtiment monumental a été démoli en 1949, lors de l'achèvement des travaux de la Jonction Nord-Midi.

La gare a été reculée de 300 m vers le sud, et les voies ont été surélevées de 8 m par rapport à la voirie, afin de constituer la troisième gare du Midi.

La Jonction Nord-Midi a été inaugurée le 4 octobre 1952 et exploitée dès le 5.

Quelques dates de mise en exploitation pour le service "voyageurs"

Bruxelles-Midi / Hal / Tubize :	18.05.1840
Tubize / Jurbise :	31.10.1841
Jurbise / Mons :	19.12.1841
Mons / Quiévrain :	07.08.1842
Quiévrain / Blanc-Misseron :	14.11.1842
Lignes des Boulevards à Bruxelles :	28.09.1841
Hal / Ath :	16.01.1866

Bruxelles-Midi / Laeken :	01.06.1870
Bruxelles-Midi / Uccle-Calevoet :	20.09.1873
Uccle-Calevoet / Rhode-Ste-Genèse :	22.12.1873
Rhode-Ste-Genèse / Waterloo :	01.02.1874
Waterloo / Braine-l'Alleud :	10.03.1874
Braine-l'Alleud / Lillois :	10.04.1874
Lillois / Luttre (vers Charleroi) :	01.06.1874
Bruxelles-Midi / Denderleeuw :	01.05.1933

juillet 1989