

LA JONCTION NORD-MIDI ET LES NOUVEAUX DISPOSITIFS D'ANNONCE DES TRAINS AU DEPART.

Les voyageurs s'embarquant à la nouvelle gare de Bruxelles-Midi ont sans doute été intrigués par l'appareil installé depuis quelque temps dans le grand couloir transversal, au pied de l'escalier d'accès à la voie 9.

S'agit-il d'un essai devant rester sans suite ou la Société Nationale est-elle réellement décidée à abandonner l'ancien système d'indications au public ?

Le système d'annonces utilisé jusqu'à présent est en effet incompatible avec les nécessités de l'exploitation de la Jonction Nord-Midi.

Chacun connaît les plaques amovibles à fond bleu, placées en tête de chaque voie dans les anciennes gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord, plaques devant informer les voyageurs sur la destination et la nature des trains en partance ainsi que sur l'heure de départ. Dans les gares terminus, où le stationnement des trains est relativement long, ces plaques peuvent être placées à la main longtemps avant l'heure de départ.

Cette pratique en vigueur depuis de nombreuses années ne sera plus possible après la mise en service de la Jonction Nord-Midi, lorsque les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, cessant d'être en bout de lignes, deviendront des gares de passage à trafic extrêmement dense aux heures de pointe.

En effet, la durée de stationnement des trains dans les deux grandes gares de Bruxelles sera considérablement réduite. Quant à l'intensité du trafic prévu, elle sera telle, à certaines heures, que le moindre incident d'exploitation, un chargement anormal de bagages par exemple, entraînant un retard de quelques minutes à un train, pourra avoir comme conséquence un changement dans l'affectation des voies pour les convois qui doivent suivre immédiatement ce train.

Les indications pouvant être modifiées peu de temps avant l'arrivée d'un train, il n'y aurait généralement plus moyen de prévenir en temps utile le personnel chargé du placement des plaques. Ce travail serait d'ailleurs d'autant plus assujétissant que dans les nouvelles gares ces plaques devraient exister non seulement dans le couloir transversal, mais également sur les quais surélevés.

La situation sera donc analogue à celle des gares de Métro, situées sur des lignes présentant plusieurs embranchements comme c'est le cas à l'Underground de Londres. Aussi est-il apparu indispensable d'avoir recours à des appareils électromécaniques commandés à distance par un seul agent situé à la cabine de signalisation.

Ces dispositifs d'annonce donneront aux voyageurs, comme on peut le voir sur l'appareil de démonstration installé à Bruxelles-Midi, tous renseignements utiles, à savoir :

- 1) la destination du train (le nombre de destinations possibles sera de 36 par appareil).
- 2) l'heure de départ.
- 3) la nature du train (Direct, semi-direct, omnibus).
- 4) le nom éventuel de certains trains internationaux (Nord-Express, Oiseau bleu, etc..).

Une première série d'appareils sera installée, à Bruxelles-Nord comme à Bruxelles-Midi, dans le principal couloir transversal sous voies donnant accès aux quais. Ces appareils seront placés au pied de chaque escalier d'accès, du côté de la voie à laquelle ils devront se rapporter.

Une deuxième série d'appareils sera établie sur les quais mêmes et répétera les indications figurant dans le couloir transversal.

"L'annonceur" se compose d'un boîtier métallique peu encombrant contenant plusieurs jeux de plaques pouvant tourner autour d'axes horizontaux, à la manière des feuillets d'un livre.

Il est possible, grâce à un moteur placé dans le boîtier et à un jeu de relais sélecteurs électromagnétiques, d'ouvrir ce "livre" à une page quelconque, de le maintenir ouvert dans un plan approximativement vertical et de faire ainsi apparaître l'indication choisie sur la face avant de l'appareil.

L'agent chargé des manoeuvres disposera d'un pupitre lui permettant de commander par boutons poussoirs tous les "annonceurs" de la gare, de contrôler l'obéissance des appareils aux ordres et de vérifier à tout instant n'importe quelle annonce.

En ce qui concerne les haltes de la jonction (halte "Congrès", halte "Centrale" et halte "Chapelle"), la S.N.C.B. se préoccupe également d'y faire installer des appareils du même genre. Ici, le problème sera beaucoup plus compliqué, le nombre de voies étant réduit de 22 à Bruxelles-Midi, à 6 dans la Jonction même et le trafic étant augmenté en proportion inverse.

D'autre part, la Jonction étant équipée de signaux entièrement automatiques, aucune cabine de signalisation n'existera dans les haltes intéressées. Les trains se dirigeant vers Bruxelles-Nord pourront être enregistrés dès leur passage à Bruxelles-Midi et vice versa. Etant donné qu'un train, une fois entré dans la Jonction, ne peut plus changer de voie, les appareils enregistreurs pourront commander automatiquement à distance les "annonceurs" installés dans les différentes haltes.

La mise en oeuvre de ces dispositifs d'annonce des trains au départ, conjuguée avec l'emploi des haut-parleurs pour toutes les annonces spéciales à faire au public, montre à quel point la S.N.C.B. a le souci de profiter de toutes les possibilités actuelles de la technique et d'adapter ses installations aux besoins du trafic moderne.