

# INFORMATIONS

*publiées par la*

# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

*Siège social : 17-21, rue de Louvain, Bruxelles.*

REPRODUCTION AUTORISÉE.

Bulletin n°94.

25 Janvier 1952.

LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES PRÉSENTE SES VŒUX LES MEILLEURS POUR L'ANNÉE 1952.

-O-O-O-O-O-O-O-O-

## LES ESCALIERS ROULANTS DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Les anciennes gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi actuellement disparues ou désaffectées n'étaient pas sans mérite aux yeux de bien des voyageurs parce qu'elles leur permettaient d'accéder de plain-pied de la rue aux quais. Désormais, il faut s'y résoudre, aucune des gares ou haltes de la Jonction Nord-Midi ne possède de quais situés à un niveau voisin de celui des rues avoisinantes. Cette disposition est d'ailleurs parfaitement rationnelle puisque, de toute façon, dans une gare de passage, les quais ne peuvent être desservis que par des couloirs transversaux situés à un niveau différent du leur. Toutefois, les relations urbaines aux abords des gares sont grandement facilitées par l'établissement de nombreux ponts et tunnels.

On comprend aisément que ces avantages ne procurent qu'une maigre consolation aux usagers qui doivent gravir six ou sept mètres d'escaliers menant au quai ou à la sortie.

C'est pourquoi chacun des quais de chacune des gares et Halte de la Jonction Nord-Midi doit être doté d'un moyen mécanique d'accès.

Les ascenseurs n'ont pas été retenus comme solution du problème parce que leur capacité de transport n'est pas suffisante. En effet, leur vitesse ascensionnelle peut être nettement plus élevée que celle d'un escalator mais le temps nécessaire à l'entrée et à la sortie des voyageurs fait perdre tout le fruit de cet avantage, tout au moins pour de petites courses comme c'est ici le cas.

Force est donc d'adopter les escalators dont le débit continu épargne aux voyageurs d'énervantes attentes et permet de transporter jusqu'à 8.000 personnes à l'heure. Il s'agit ici d'escaliers de 1,20 m. de largeur utile c'est-à-dire d'une largeur double de ceux utilisés couramment dans les magasins à rayons multiples. Ce sont des engins relativement puissants, équipés de moteurs capables de développer 20 CV en marche continue. Ils sont aussi assez coûteux : quoique l'habillage ne soit l'objet d'aucun luxe, le prix d'un seul escalier égale le prix de 10 automobiles de grande marque.

L'expérience a d'ailleurs montré que le service qui leur est demandé est extrêmement dur et qu'aucun soin ne doit être épargné pour les construire avec robustesse et les entretenir assidûment.

Dans leur forme actuelle, on peut considérer leur fonctionnement comme satisfaisant et ils se sont tellement bien intégrés au décor familial des gares bruxelloises que les habitués ne se rappellent leur existence . . . que lorsqu'ils les trouvent arrêtés !

Il existe encore quelques personnes cependant, surtout parmi celles dont la marche est pénible, qui s'exagèrent la difficulté de prendre ou de quitter ces appareils. Leur vitesse de fonctionnement est très modérée : 50 cm. par seconde, soit moins de 2 km. à l'heure (à l'étranger, on en utilise jusqu'à 80 cm/sec) et le débarquement qui effraie quelque peu les voyageurs novices est en fait très aisé.

Quant à l'art de l'embarquement, il tient en une règle bien simple : poser la pointe du pied juste derrière la ligne de séparation de deux marches successives. A la montée, il faut surtout veiller à ce que la pointe du pied ne repose pas **SUR** le joint entre les deux marches. A la descente, on peut sans inconvénient poser la pointe 2 ou 3 cm en avant du joint : on est certain alors que la marche suivante, en s'élevant, ne griffera pas le talon de la chaussure.

Si toutefois, certaines personnes infirmes ou invalides ne sont pas en état d'emprunter ni les escaliers roulants, ni les escaliers fixes, il leur est loisible de demander au personnel d'exploitation l'autorisation de se faire transporter par un des monte-charge qui servent principalement au transport des bagages. De tels engins existent dans les gares du Nord et du Midi mais ils ne sont accessibles que moyennant un assez long détour par les couloirs de service.

A la Halte Centrale, des ascenseurs sont prévus pour les cas de l'espèce. Les Haltes Congrès et Chapelle n'en possèdent pas. Quant aux escalators, ils seront au nombre de deux pour chacune des haltes dernières nommées, de huit à la Halte Centrale et à la gare du Nord et de dix à la gare du Midi.

Terminons par deux recommandations pratiques : la première s'adresse à toutes les personnes qui se font accompagner de chiens ou de petits animaux à griffes. Ces braves bêtes courent un sérieux danger de se faire accrocher les griffes à la sortie de l'escalier et il convient de les porter ou de les mener par l'escalier fixe.

La seconde est de noter l'existence le long d'une des rampes de l'escalier, de boutons dissimulés par des disque de caoutchouc. Il suffit d'y appuyer pour provoquer l'arrêt d'urgence de l'escalier et déclencher un signal d'alarme. Est-il besoin d'ajouter qu'ils ne doivent être actionnés qu'en cas de danger réel tout comme le signal d'alarme qui équipe les voitures de nos trains.

-----