

I. - LE GRAND CENTRAL BELGE

par LIONEL WIENER.

Avrai dire, le Grand Central Belge, que nous désignerons ci-après par ses initiales G. C. B., n'était qu'un organisme d'exploitation de trois réseaux que leurs concessionnaires, les Compagnies des Chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de l'Est Belge et d'Anvers à Rotterdam, mirent en commun en 1863-1864 pour les faire exploiter par une sorte de société de roulage.

En réalité, les exploitations des lignes gérées par les Compagnies d'Anvers à Rotterdam et de l'Est Belge avaient déjà été fusionnées par un acte du 28 janvier 1863, dont les effets devaient sortir le 1^{er} janvier 1864. Outre leurs propres lignes, les deux sociétés apportaient le bail des lignes en exploitation de la Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique (117 km.). Dans une seconde étape, les deux sociétés devaient procéder à une fusion complète dont les statuts devaient être étudiés dès à présent, par un comité mixte qui obtiendrait l'acquiescement du Gouvernement. Il était prévu que d'autres chemins de fer pourraient ultérieurement être admis dans le groupement.

Dès le 1^{er} juillet 1864, la Sté. des Chemins de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse se joignait aux deux autres sociétés constitutives, à la place de la Sté. des Ch. de fer Liégeois-Limbourgeois avec laquelle des pourparlers avaient eu lieu sans succès. Aucune autre société ne s'ajouta par la suite aux trois constituantes, quoique des traités d'exploitation furent signés avec d'autres Compagnies de chemins de fer.

Dans la répartition des bénéfices, l'Entre-Sambre-et-Meuse, dernière venue, était sur un autre pied que les deux autres sociétés. Elle prélèverait sur les recettes fusionnées, une rente annuelle de 1.035.000 francs qui serait réduite à 850.000 francs après l'extinction de la garantie d'intérêt de l'Etat. Ainsi désintéressées, les deux autres sociétés se partageraient le reliquat jusqu'à concurrence de 428.000 francs dans une proportion croissante pour l'Anvers-Rotterdam

et décroissante pour l'Est Belge jusqu'en 1874 (1). A partir de ce moment, le partage, qui atteindrait 0,556 pour la première et 0,444 pour la seconde, resterait inchangé. Le surplus des bénéfices serait partagé entre les trois compagnies constituantes d'après une proportion fixe (2).

Dès 1865, le Gouvernement entreprit, avec le Grand Central Belge, des négociations en vue de la reprise de la ligne, moyennant paiement d'une rente annuelle variable (3). Mais craignant de créer un précédent dont d'autres réseaux moins bien conçus puissent se prévaloir, le Gouvernement renonça à ses projets de rachat qui ne furent mis à exécution que plus de trente années plus tard.

Le réseau qui s'était constitué comprenait une grande transversale sud-nord depuis la France jusqu'aux Pays-Bas ainsi qu'une, et plus tard deux lignes d'Anvers en Allemagne à travers le Limbourg ainsi que de nombreuses lignes moins conséquentes. Il devait comprendre un pourcentage notable de chemins de fer situés à l'étranger : 7 km. en France, 177 aux Pays-Bas et 35 km. en Allemagne, ce qui lui donnait une importance internationale que n'avait aucun autre chemin de fer belge en dehors de ceux de l'Etat.

Etant données les difficultés de procéder à une fusion complète de sociétés exploitant des concessions si différentes et dont le capital comprenait des titres de natures si diverses, on se borna, sur les conseils du Gouvernement, à la fusion des exploitations, ce qui fut sanctionné en 1869.

(1) En 1864, les proportions étaient de 0,469 et 0,531 respectivement, en 1868, de 0,532 et 0,468 et depuis lors, elles variaient de 0,004 par année.

(2) Voici quels étaient ces pourcentages :
0,467 pour Anvers-Rotterdam;
0,372 pour l'Est Belge;
0,161 pour l'Entre-Sambre-et-Meuse.

(3) Egale à la moitié de la recette brute du dernier exercice, elle devait être majorée, au cours de sept années, de 25 p. c. de la recette nette ayant servi de base à la Convention.

Outre les lignes qui leur avaient été concédées, chacune des compagnies constitutives s'était assuré l'exploitation des chemins de fer d'autres sociétés. Il importe donc de les examiner également, mais, afin d'apporter de l'ordre dans cet enchevêtrement, nous citerons séparément, depuis ses origines, chacune des compagnies constitutives du Grand Central, puis l'exploitation du réseau unifié. Quant aux sociétés dont les exploitations ont été reprises ou fusionnées, nous en donnerons un historique succinct au moment où nous les rencontrerons. Ceci nous amène à examiner successivement :

A. — La SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER D'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE (fondée en 1845).

B. — La SOCIÉTÉ DE L'EST BELGE (constituée en 1859 par la fusion de) :

- a) La Société du Chemin de fer de Morialmé à Châtelineau (1853) et
- b) La Société du Chemin de fer de Louvain à Charleroi (1852).

C. — La SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM (1852) :

- c) La Société du Chemin de fer de Liège à Turnhout (1853),
- d) La Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique (1861).

D. — Le GRAND CENTRAL BELGE :

- e) La Société du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht.

Afin d'alléger le texte, nous supprimerons fréquemment le mot « Société » dans le titre des compagnies. Ainsi, « le Ch. de fer d'Anvers à Rotterdam » ou, plus simplement l'« Anvers-Rotterdam », sera censé désigner la « Société des Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam ». De plus, nous emploierons pour les noms propres, l'orthographe actuelle et pour les distances, le kilométrage de l'époque ou celui d'aujourd'hui, en indiquant, s'il y a lieu, auquel des deux il a fallu recourir.

I. A. — LE CHEMIN DE FER D'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

La région comprise entre Charleroi et la frontière française, que ce chemin de fer devait desservir (voir fig. 5), était riche en carrières, en minerais de fer et de plomb et renfermait de nombreuses usines métallurgiques. Il devait donc se compléter par des embranchements industriels et miniers, ce qui lui constituerait un véritable réseau — l'un des seuls du pays. S'il pouvait vivre par lui-même grâce à l'écoulement des produits vers la France, il pourrait également servir au transit à la condition de conclure des accords avec des lignes qui le prolongeraient vers le nord. Malgré ces avantages, peu de chemins de fer eurent une gestation aussi ardue. Sollicitée depuis 1825, une première concession ne fut accordée qu'en 1836. Elle embrassait déjà un tronçon principal entre la Sambre et la Meuse et des embranchements vers Morialmé, Florennes et Couvin. Mais dès 1837, la concession était révoquée... et réadjudgée aux mêmes concessionnaires la même année. La « Société du Chemin de fer de la Sambre à la Meuse » était formée, en 1838, pour la mettre en œuvre... et dissoute en 1839.

Ce fut finalement une société anglaise, comme toutes celles de l'époque, constituée en 1845 par les nouveaux concessionnaires, W. P. Richards and Co. sous le nom de « Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse » qui mit la main à la pâte (1). Il régnait alors en Angleterre, un véritable engouement pour les chemins de fer que l'on finançait à la légère en assumant des obligations souvent impossibles à tenir. Ainsi,

(1) Par convention du 27 mars et A. R. du 28 mars 1845, le chemin de fer fut adjugé à A. W. Richards and Co. qui transfèrent leurs droits à la société qu'ils constituèrent par acte du 3 avril 1845 (A. R. du 12 avril). Il n'avait pas fallu 15 jours depuis la date de la concession jusqu'à l'A. R. approuvant la création de la société. On était bien pressé.

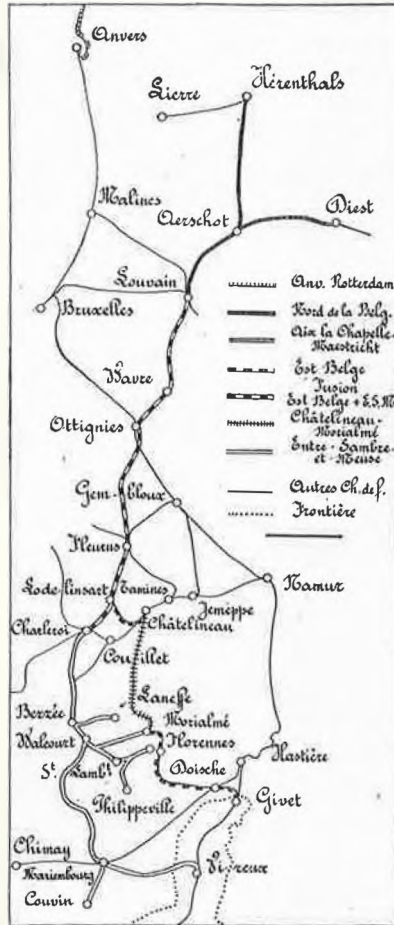


Fig. 5. — Réseau des Ch. de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse et de l'Est Belge.

quoique les travaux devaient être terminés en 1849, la Société n'avait construit en 1848, que 42 des 100 km. concédés et se trouvait à bout de souffle. Il fallut, à plusieurs reprises, prolonger les délais, la décharger de la construction d'embranchements et même lui allouer une garantie d'intérêts pour les lignes restantes. Ceci lui permit d'achever son réseau pour 1854.

Pendant ce temps, le capital primitif de £ 620.000, alors 15.500.000 francs, s'était enflé jusqu'à en atteindre 37.816.197.

La ligne principale de 63 km. depuis Marchienne-au-Pont jusqu'à la frontière française, par Silenrieux et Mariembourg, avait été prolongée de 1.840 m. au delà jusque Vireux où elle se soudait au Ch. de fer (français) des Ardennes (1). Primitivement, Charleroi devait être desservie par un embranchement qui est devenu, ainsi qu'il aurait fallu s'y attendre, l'origine de la ligne principale. Le réseau achevé comprenait 107 km. dont 12 seulement à double voie.

	Km.	Date d'ouverture.
Charleroi-Walcourt	22	27-11-1848
Walcourt à la Frontière	39	1852-1854
Frontière à Vireux	2	15-6-1854
Embranchements :		
Berzée (20 ^{me} km.) (2) Laneffe .	6	27-11-1848
Walcourt (23 ^{me} km.) Morialmé .	12	27-11-1848
Id. Saint - Lambert - Floren-		
nes (3)	15	1853-1854
— Froidmont-Philippeville . .	5	1854
Mariembourg (48 ^{me} km.) Couvin .	5	1854

Le 1^{er} juillet 1864, un accord, signé avec le groupe des Ch. de fer de l'Est belge et d'Anvers à Rotterdam, mettait les exploitations en commun sous la dénomination de Grand Central Belge. Le réseau de l'Entre-Sambre-et-Meuse était repris mais la compagnie ne participait pas à la gestion et n'avait aucune obligation d'aider au financement des lignes qui pourraient encore être construites. Sa situation différait, par ces deux points, de celle de ses partenaires.

1. B. — LA COMPAGNIE DE L'EST BELGE.

La Société anonyme des Chemins de fer de l'Est Belge fut créée, le 23 mars 1859, par la fusion de deux sociétés plus anciennes : toutes

(1) La société avait obtenu la concession du tronçon français par ordonnance du 8 mars 1845, confirmée par un acte du 29 mars.

(2) Kilométrage compté depuis Charleroi.

(3) A titre d'extension, la Compagnie obtint, par A. R. du 1^{er} mars 1846, la concession d'un prolongement de la ligne jusqu'à la Meuse ainsi que celle d'un sous-embranchement d'Oret à la Sambre. Sollicités unique-

deux constituées une demi-douzaine d'années auparavant : celles des Chemins de fer de Morialmé à Châtelineau et de Charleroi à Louvain. La première avait une ligne en tous points semblable à la ligne principale de l'Entre-Sambre-et-Meuse; la seconde les prolongeait toutes deux le plus loin qu'elle le pouvait vers le nord.

a) Le **Chemin de fer de Morialmé à Châtelineau** avait été concédé en 1853 (1), et une société anonyme établie la même année. Il remplaçait le chemin de fer que l'« Entre-Sambre-et-Meuse » aurait dû construire d'Oret à la Sambre et dont elle s'était désistée l'année précédente. Ses 20 km. furent mis en service le 14 juin 1855, mais comme la ligne ne conduisait alors nulle part, la Société demanda la concession à titre d'extension, d'un prolongement jusqu'à la frontière française dans la direction de Givet. Ce devait être son successeur, l'Est Belge, qui l'obtint.

b) Le **Chemin de fer de Louvain à Charleroi**, par Wavre, était beaucoup plus important et prolongeait le précédent. Comme la plupart des concessions demandées par des groupes anglais, il résultait d'une concession de canal dont Mr. Tarte voulait faire un chemin de fer ce qui l'amena à constituer, pour exploiter sa concession du 21 mars 1845, la « Société anonyme du Ch. de fer de Louvain à Jemeppe-sur-Sambre » (2).

Une modification de tracé, survenue en 1846, déviait la ligne par Gembloux. Elle y bifurquait, d'une part sur Namur, d'autre part sur Fleurus et Charleroi que l'on substituait à Jemeppe. Un embranchement devait relier Charleroi à Châtelineau, et la construction de la section Gembloux-Jemeppe devenait facultative. Quoique l'ensemble de ces lignes était intéressant, l'entreprise fut abandonnée et la déchéance prononcée en 1848.

ment par mesure de défense, ces embranchements ne furent pas construits et la Société fut déchargée, en 1852, de l'obligation de les construire.

(1) Concédé le 23-6-1853 à MM. E. Dorlodot et F. Spitaels (A. R. 6 juillet et concédé définitivement par A. R. du 24 août).

La Société fut constituée par acte du 31 août et A. R. du 10-9-1853.

(2) Conv. du 29-3-1845 et A. R. du 27 mai, accordait la concession à X. Tarte et Cie. Le tracé passait par Gembloux et descendait la vallée de l'Arnoz. Il devait y avoir des embranchements sur Verrijk et Diest.

La Société fut constituée par acte du 2-8-1845 (A. R. du 27).

Une nouvelle concession fut accordée en 1852 à un groupe que patronnait la Société Générale. On reprenait la ligne directe de Louvain à Charleroi et l'on n'y ajoutait qu'un seul embranchement, vers Jumet (1). Les autres ont été englobés dans d'autres chemins de fer et certains d'entre eux, dans des artères principales du pays (2). La Société créée la même année (3) obtenait, en décembre, la concession d'une série d'embranchements industriels (4) et achevait la construction de son réseau en 1855.

Mieux conduite que sa devancière, elle se rendait compte que ses chances de succès seraient accrues si elle pouvait développer ses lignes tant vers le sud que vers le nord. Dès 1857, elle proposait une fusion avec la Sté. de Châtelineau-Moriamé. Cette tentative ne réussit pas alors mais, reprise en 1859, elle aboutit.

LES LOCOMOTIVES de l'Entre-Sambre-et-Meuse constituaient un ensemble représentatif des errements de l'époque. Elles provenaient de constructeurs anglais et belges, parmi lesquels les ateliers de John Cockerill de Seraing, ceux de Couillet et de Régnier-Poncelet, à Saint-Léo-

culièrement intéressant de s'arrêter aux types remarquables, car les ingénieurs belges ont fait faire des progrès notables à la locomotive. C'est pourquoi nous indiquerons, pour chacune des compagnies, les plus intéressantes d'entre elles. Heureusement, le Grand Central a réuni en un album, la collection presque complète de ses locomotives. Nous avons complété ces renseignements en puisant largement dans la documentation de M. Albert Jacquet et en reproduisant un grand nombre de ses dessins, ce dont nous le remercions vivement, comme aussi les constructeurs qui ont bien voulu nous envoyer des renseignements.

Nous nous bornerons ici, comme dans la suite, aux types marquants qu'il importe de préserver de l'oubli. Afin de ne pas alourdir le texte, nous donnerons les dimensions complémentaires sous forme de tableaux annexes. Toutes les figures sont reproduites à la même réduction au centième afin d'être comparables.

Les premières locomotives étaient commandées aux constructeurs sur un programme peu précis et les fournisseurs construisaient des lo-

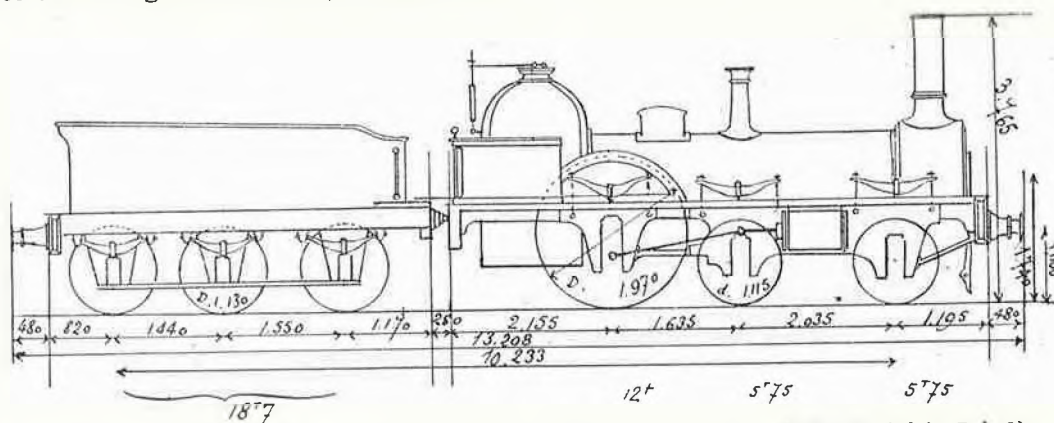


Fig. 6. — Locomotive à voyageurs de la Sté. d'Entre-Sambre-et-Meuse (série 7 à 9) construite en 1847 par les ateliers Cockerill et Saint-Léonard.

nard (Liège) figuraient déjà. Les documents concernant l'évolution des locomotives belges sont extrêmement rares. Il est pourtant parti-

(1) Les chemins de fer de Louvain à Wavre et de Charleroi à Wavre furent concédés à F. Spitaels et Cie (Conv. du 18 février, A. R. du 24 mars 1852). Ils recevaient du Gouvernement les terrains acquis et travaux effectués par la société déchuée à charge d'acquitter 600.000 francs de dettes.

(2) L'embranchement de Charleroi-Châtelineau fait partie de la grande ligne Charleroi-Namur; celui de Gembloux à Namur, de celle du Luxembourg. Gembloux-Jemeppe a été construit par l'Etat et Gembloux-Fleurus a été englobé dans la concession du chemin de fer de Taminés à Landen.

(3) Par acte du 26 mars, A. R. du 31 mars 1852.

(4) Conv. du 17 décembre, A. R. du 23 décembre 1852.

comotives d'après leurs propres habitudes. Ce ne fut que plus tard que les compagnies elles-mêmes donnèrent leurs plans et leurs cahiers des charges. Enfin, dans un dernier stade, les ingénieurs des compagnies et des constructeurs travaillèrent harmonieusement à les élaborer.

La fig. 6 représente une locomotive de 1847 du type dit « à longue chaudière » et à foyer « haycock » (meule de foin). La Cie. de la Flandre Occidentale, anglaise également, en eut aussi, ainsi que les Cies. de Namur à Liège et d'Aix-la-Chapelle-Maestricht. Celles qui nous occupent, à roues libres de 1 m. 97 furent construites par

Cockerill et par Régnier-Oury. La pression de la chaudière n'était que de 6 atmosphères.

La fig. 7 représente une locomotive à marchandises résultant de la transformation d'une locomotive d'une série à bogie avant et quatre roues couplées construite par Cockerill, de 1845

avait un intérêt égal à voir construire la ligne, se chargea du tronçon situé sur territoire français et intervint même dans la construction de la partie belge en souscrivant 2.000.000 francs d'actions émises par l'Est Belge. Cette ligne nouvelle doublait, un peu à l'est, celle de l'En-

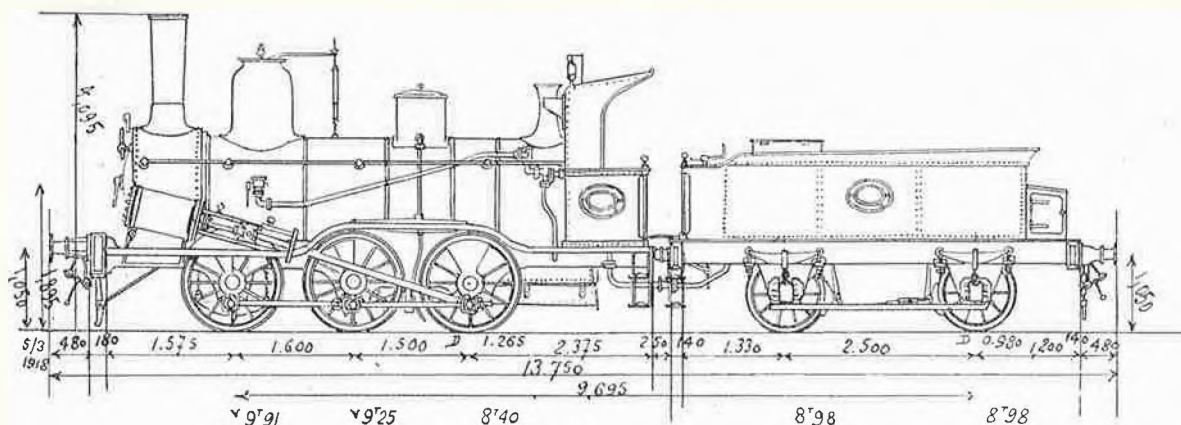


Fig. 7. — Locomotive mixte 0-6-0 de la Sté. des Ch. de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse (n° 50) construite par Cockerill en 1845 et transformée aux Ateliers de Louvain en 1881.

à 1849. Rappelant le type Norris importé d'Amérique et qui eut son heure de vogue, elle avait les cylindres fortement inclinés commandant l'essieu AR. La pression fut portée de 6 à 7 atmosphères lors de la transformation.

c) Le **Chemin de fer de l'Est Belge**. — Par un acte du 23 mars 1859 (A. R. du 31 mars) les Compagnies de chemins de fer de Charleroi à Louvain et de Morialmé à Châtelineau fusionnaient sous la dénomination de « Société anonyme de l'Est Belge ». C'était, à vrai dire, la Sté. du Ch. de fer de Louvain à Charleroi dont on avait modifié les statuts et le titre social.

Si les deux artères se faisaient suite, elles n'en étaient pas moins sans liaison physique entre elles, aussi la Société se préoccupa-t-elle tout d'abord de les réunir par un embranchement de 5 km, de Lodelinsart à Châtelineau, qu'un arrêté royal lui concédait deux mois à peine après sa constitution. Elle cherchait en même temps, afin de s'assurer les transports à longue distance, à s'étendre au sud dans la direction de la frontière française et au nord, dans celle d'Anvers et de Rotterdam.

Le 28 avril 1860, elle obtenait la concession antérieurement sollicitée par la Sté. de Morialmé-Châtelineau, d'un prolongement vers la frontière française dans la direction de Givet, qui se trouvait ainsi à 50 km. de Charleroi. Le chemin de fer (français) des Ardennes, qui

tre-Sambre-et-Meuse vers Vireux; elle fut inaugurée le 1^{er} juin 1862, quelques mois après la mise en exploitation de la liaison Châtelineau-Lodelinsart.

Les concessions vers le nord, avaient été accordées antérieurement à la Sté. des Ch. de fer du Nord de la Belgique. Afin de s'en assurer le bénéfice, l'Est Belge signait avec celle-ci, le 7 août 1870, une convention pour la reprise de l'exploitation de l'extension de Louvain à Hérenthals (37 km.). Elle eut l'adresse de prendre également à bail l'exploitation de la ligne que l'Etat devait construire d'Aarschot à Diest (17 km.) et qui s'intercalait dans la nouvelle ligne projetée d'Anvers vers le Rhin (1). A ce moment, elle s'était assurée l'exploitation de 184 km. de chemins de fer :

	Km. Concedés Ouverts		
L'ex-CHEMIN DE FER DE CHATELINEAU - MORIALME	20	1853	1855
L'ex-CHEMIN DE FER DE LOUVAIN A CHARLEROI .	65	1852	
Embranchement de Gilly-Jumet	8	1852	
Id. de Louvain	1	1852	
Concessions au CHEMIN DE FER DE L'EST BELGE depuis la fusion :			

(1) Le traité stipulait que sur les recettes brutes, la Société prélèverait 5.000 francs par km. annuellement, les 5.000 suivants allant à l'Etat. Le surplus éventuel serait partagé par moitié.

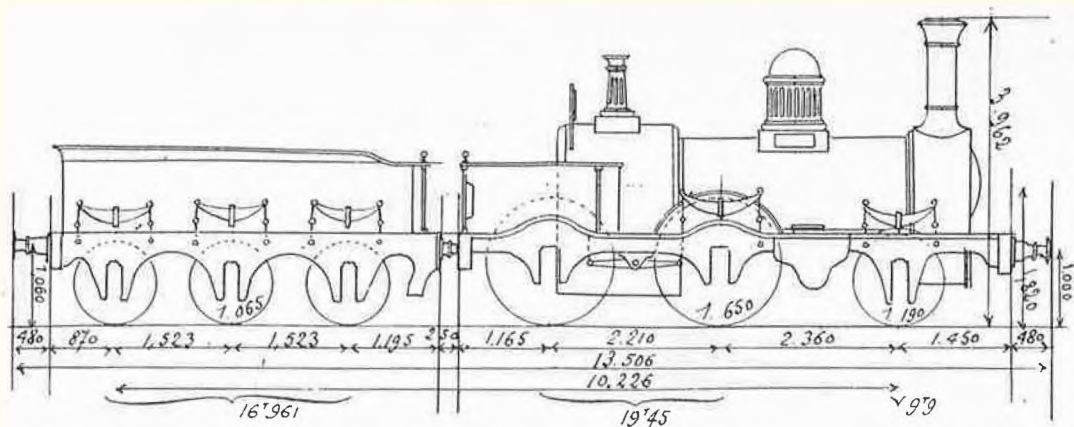


Fig. 8. — Locomotive 2-4-0 de la Sté. des Ch. de fer de l'Est Belge (série 24/25) construite aux Ateliers Wilson, à Leeds en 1855.

Lodelinsart-Châtelainau . . .	5	1859	1862
Morialmé-Doische, vers Givet	25	1860	1862
Embranchements vers Couillet, Montigny, etc.	9	1859	
Contrats d'exploitation obtenus par l'EST BELGE :			
<i>Nord de la Belgique: Louvain-Hérenthals</i>			
	37	1860	
<i>Chemin de fer de l'Etat: Aarschot-Diest</i>			
	17	1860	

Afin d'étendre encore son réseau, la Compagnie entreprit une politique de fusion. Un A. R. du 11 novembre 1863 consacrait la fusion des Sociétés de Ch. de fer de l'Est Belge et d'Anvers-Rotterdam (1) et prévoyait que les sociétés unies pourraient éventuellement s'adjoindre le Ch. de fer Liégeois-Limbourgeois avec lequel des pourparlers (qui échouèrent d'ailleurs), étaient entamés. Le réseau atteignait à ce moment 306 km. : il ne devait pas s'arrêter là.

(1) L'acte constitutif était du 28 septembre précédent.

Une nouvelle convention conclue le 30 mars 1864 (1) devait avoir une portée plus grande encore. Les Ch. de fer de l'Est Belge et d'Anvers-Rotterdam s'adjoignaient un troisième partenaire, la Sté d'Entre-Sambre-et-Meuse et mettaient en commun l'exploitation de leurs trois réseaux, qui se ferait sous la dénomination de Grand Central Belge. Chacune des trois sociétés constitutives subsistait néanmoins.

Un nouveau traité, du 17 août 1871 (2) devait modifier cette situation en substituant à l'indemnité forfaitaire, une part dans les bénéfices du Grand Central (3). Toutefois, les deux

(1) A. R. du 24 juin 1864.

(2) A. R. du 20 février 1872.

(3) Celle-ci était calculée en défalquant des recettes brutes le loyer des lignes exploitées et diverses autres charges, y compris celles dues à l'Entre-Sambre-et-Meuse. On partageait ensuite le reliquat à raison de 45 p. c. environ pour l'Est Belge et 55 p. c. pour l'Anvers à Rotterdam, responsable de l'exploitation des lignes.

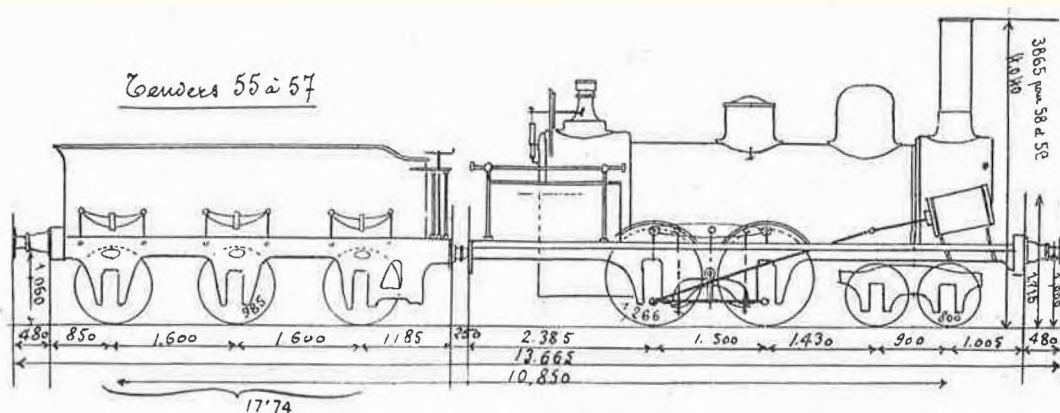


Fig. 9. — Locomotive 4-4-0 de la Sté. des Ch. de fer de l'Est Belge (série 54/59)
construite par les Ateliers de Couillet en 1856,

Compagnies interviendraient directement dans le financement des lignes nouvelles à construire.

Les LOCOMOTIVES DE L'EST BELGE marquent un léger accroissement de puissance par rapport aux types antérieurs. La fig. 8 représente une locomotive à essieu porteur et deux essieux couplés, construites par Wilson de Birmingham en 1855, et présentant les caractéristiques de cette firme : légèreté du châssis extérieur, ornementation au moyen de cannelures de l'enveloppe du dôme de prise de vapeur et de la colonne de la soupape qui se trouvait sur la

boîte à feu, foyer profond plongeant entre les essieux. Un grand nombre d'autres exemplaires de ce type ont été construits tant en Angleterre qu'en Belgique. La pression était de 6 atmosphères.

La fig. 9 est une locomotive 4-4-0 genre Norris, répétition à une échelle plus puissante d'une série du Ch. de fer de Châtelineau-Morialmé, avec foyer en porte à faux. Elle fut construite par les Ateliers de Couillet en 1855-1856 ; d'autres exemplaires le furent par les Ateliers Cockerill.

JONCTION NORD-MIDI

Travaux de relèvement de la gare de BRUXELLES-MIDI

LA Jonction NORD-MIDI nécessite à Bruxelles-Midi des travaux semblables à ceux de Bruxelles-Nord.

Il faut :

- 1° relever la plate-forme des voies d'environ 6 mètres ;
- 2° reculer vers Forest, d'environ 150 mètres, les quais d'embarquement des voyageurs.

Terrassements, voies, signaux, ouvrages d'art.

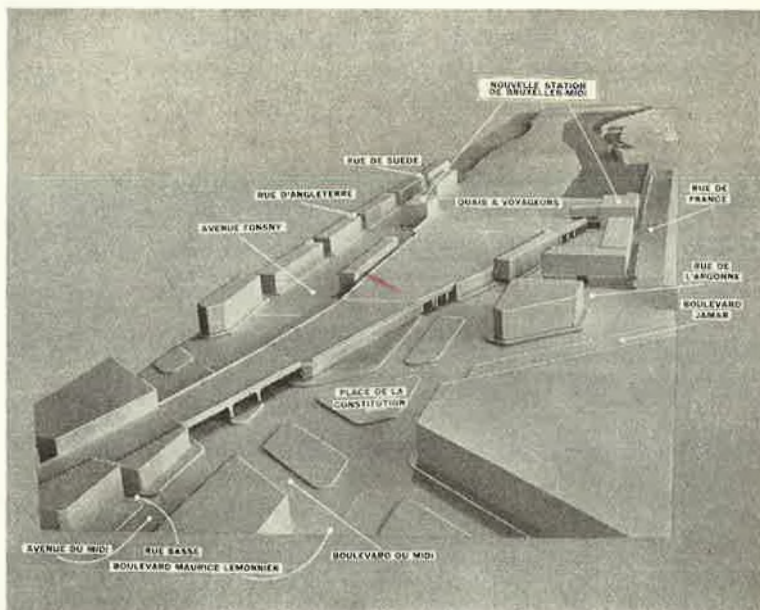
La plate-forme relevée sera reliée d'une part à la Jonction en passant au-dessus du terre-plein de la place de la Constitution et du pont métallique du boulevard du Midi, dont la construction a été entamée avant guerre et qui sont restés inachevés pendant un quart de siècle.

Elle sera reliée, d'autre part, aux voies existantes à maintenir à proximité de la ligne de chemin de fer raccordant Cureghem à la ligne de Charleroi.

On profitera de ce relèvement pour remplacer la passerelle supérieure pour piétons de la rue Théodore Verhaegen par un large pont inférieur de 18 mètres d'ouverture. Ainsi, on établira une communication facile entre les communes de

Saint-Gilles et d'Anderlecht situées de part et d'autre du chemin de fer.

Ce relèvement exigera, comme à Bruxelles-Nord, environ un million de mètres cubes de terrassement, la démolition et la reconstruction d'environ 50 kilomètres de voies et de 300 appareils de voie, le déplacement de centaines de signaux, de kilomètres de câbles de signalisation, la construction et l'équipement de plusieurs cabines de signalisation. (*Voir suite page 15.*)



BRUXELLES-MIDI. — Maquette de l'ensemble des travaux (faite avant achèvement complet des études).