

Bruxelles-National-Aéroport: la nouvelle gare

Ce 25 mai 1998, la SNCB ouvre officiellement sa nouvelle gare située sous le terminal de l'aéroport et la nouvelle infrastructure ferroviaire réalisée pour en faciliter l'accès.

Le service ferroviaire lié à un complexe aérien a déjà une longue histoire dans notre pays. La Belgique fut en effet le premier pays sur le continent européen à bénéficier d'une liaison ferroviaire avec un aéroport, en l'occurrence celui de Melsbroeck. En 1958, entré en service l'Aéroport de Bruxelles-National à Zaventem, en même temps que la gare et la liaison avec Bruxelles.

Avec la construction du nouvel aéroport et l'accroissement du trafic aérien (et du trafic en général), il devenait nécessaire de concevoir un nouvel espace pour la gare. Plus de 15 millions de personnes transitent annuellement par l'Aéroport de Bruxelles-National et ce chiffre ne fera que croître puisque le nouveau complexe de l'aéroport peut prendre en charge 25 millions de passagers. Cette croissance se répercute sur l'affluence que connaît la liaison ferroviaire desservant l'aéroport: 1500 voyageurs par jour en 1983, plus de 3000 aujourd'hui. La nouvelle infrastructure est idéalement intégrée au nouveau terminal aérien.

Pour intensifier et fluidifier le trafic ferroviaire, la section qui se sépare de la ligne Bruxelles-Louvain à destination de l'aéroport a été réaménagée. La ligne en courbe a été remplacée par un nouveau tracé, tout droit, qui passe en tunnel sous le champ d'aviation.

Toute cette nouvelle infrastructure est déjà en service depuis le 1er mai. De nombreux voyageurs ont donc déjà pu bénéficier des avantages offerts par la nouvelle gare:

- un accès direct aux terminaux de l'aéroport. Les guichets de la gare sont situés à une vingtaine de mètres des ascenseurs du "Diamant" qui relie tous les niveaux du nouveau terminal;
- des quais plus longs (385 mètres), ce qui permet d'accueillir des trains plus longs et donc d'augmenter le nombre de places assises. Les trains IC/IR peuvent accéder à la gare;

Un nouvel espace pour la gare

La nouvelle gare offre un confort optimal aux voyageurs. Pour réduire au minimum les distances de transfert entre gare et terminaux aériens, la nouvelle gare est implantée en sous-sol le long de la façade de la nouvelle gare, en-dessous de l'infrastructure routière.

La conception de la gare peut tenir compte des dispositions des accords de Schengen, qui font la distinction entre passagers EU et non-EU.

La partie internationale se trouve dans le nouveau bâtiment de l'aéroport et converge vers le "Diamant" du terminal aérien. La partie européenne se situe à hauteur de l'ancienne gare. Il y subsiste seulement l'accès avec l'ancien bâtiment de l'aéroport. A terme, cette partie "européenne" de l'aéroport sera elle aussi modernisée.

Pour la clientèle, la gare est conçue en **deux niveaux souterrains**:

- **au niveau le plus bas** se trouvent les voies et les quais. Là où l'ancienne gare possédait deux voies, la nouvelle gare en dispose de trois. Ceci permet d'accueillir davantage de trains dans l'aéroport. Les quais font 385 mètres de long et peuvent donc faire place aux trains les plus longs (offrant davantage de places assises). Ceci est le grand "plus" du nouvel espace, par rapport à l'autre gare qui, avec ses quais de 80 mètres, ne pouvait pas accueillir des longs trains;
- **le premier niveau** se situe juste en-dessous de l'infrastructure routière et relie le terminal aérien avec la gare. C'est aussi à ce niveau que se trouvent les guichets. Ce niveau contient aussi de l'espace disponible pour y adjoindre les services techniques et administratifs de la gare (télécommunications locales, locaux techniques, ...).

IC/IR 98: quarante villes directement reliées à l'aéroport

La nouvelle offre IC/IR 98, qui est entrée en vigueur le 24 mai 1998, est synonyme de nombreux changements. Ce nouveau plan de transport réorganise le service de trains pour adapter davantage l'offre aux demandes de déplacements évaluées dans notre pays. Globalement, l'offre augmente de 8 %.

Le nouveau service offre de nouvelles liaisons directes, une fréquence à la hausse là où c'est nécessaire, de meilleures correspondances et aussi parfois une réduction des temps de parcours. Suite à la demande sans cesse croissante de déplacements avec la capitale, pas moins de 54 gares supplémentaires sont reliées directement avec Bruxelles. La mise en service progressive de nouveaux trains plus confortables est aussi une valeur ajoutée aux nombreux avantages de la nouvelle offre.

Jusqu'à avant-hier, pour se rendre à l'aéroport, il fallait prendre le train à Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central ou Bruxelles-Nord. Avec la mise en service de la nouvelle offre de trains, la complémentarité entre les différents modes de transport est encore plus visible. Le train devient le mode de déplacement idéal pour l'avant et l'après avion, transporteur au long cours. Le train offre des déplacements sûrs, souples, en harmonie avec l'environnement. Il offre aussi une alternative idéale à la voiture, qui au vu de la mobilité sans cesse croissante, présente de plus en plus de problèmes de capacité.

Avec le démarrage de la nouvelle offre, ce sont, au total, 40 villes qui sont reliées directement à l'aéroport en horaire cadencé, toutes les heures. Il s'agit des villes et des communes situées sur les lignes La Panne-Bruxelles (en semaine), Gand-Bruxelles et Quévy-Bruxelles (Quiévrain-Bruxelles en week-end).

Les travaux

Pour concevoir sa nouvelle gare à l'aéroport, la SNCB a fait appel au bureau central d'études de De Lijn afin de diriger le projet. Le bureau d'études, qui a une grande expérience des constructions en souterrain, s'est également chargé de l'habillement et du parachèvement du nouvel espace. Les travaux ont été réalisés en étroite collaboration avec la Régie des Voies Aériennes (RVA) et le Brussels Airport Terminal Company (BATC).

Lors de la construction du nouveau terminal aérien, BATC a tenu compte de l'implantation future de la gare. De ce fait, la conception et construction de la gare ont pu se réaliser plus facilement, en réalisant aussi des économies dans les investissements.

BATC a en outre financé une partie du parachèvement de la salle des guichets.

Les travaux SNCB concernent deux grands secteurs: l'aménagement d'une nouvelle gare en souterrain et la réalisation d'une nouvelle infrastructure de ligne en connection avec la ligne Bruxelles-Louvain. Ils ont représenté un véritable défi technique.

Le tunnel ferroviaire long d'un km passe en-dessous d'une partie de la plateforme de parking des avions et sous une des trois pistes d'atterrissage. Sa réalisation devait causer évidemment le moins de perturbations possibles pour le trafic aérien. Les travaux devaient être réalisés en un mois, pas un jour de plus, pour couler sous la piste la dalle de toiture du tunnel - épaisse d'1m20 et longue de 150 mètres - et sous laquelle il fallait effectuer ensuite les terrassements pour les différents niveaux. Pour l'autre partie de la dalle de toiture, en-dessous de la plateforme aérienne de parking, les techniciens disposaient de trois mois, en travaillant en différentes phases pour garantir en permanence le passage des avions. Ici aussi, la rapidité d'exécution n'était donc pas un vain mot. Pour la partie de la nouvelle gare en-dessous des bâtiments, tout a été également calculé avec une précision extrêmement fine.

La partie la plus spectaculaire des travaux a concerné l'aménagement, pour une partie de nouvelle gare, d'un "toit de buses", selon une technique inspirée du "fonçage" de buses pour les conduites d'utilité publique (gaz, ...). Le bureau central d'études de De Lijn a développé ici une technique dérivée de celle conçue pour la réalisation de toits du pré-métro anversois. Pour réaliser le toit de la nouvelle gare de l'aéroport, on a "foncé" dans le sol une buse en acier d'un diamètre d'environ trois mètres, sur une longueur de 200 mètres.

**Inauguration des nouvelles infrastructures SNCB à l'Aéroport National
Inauguration des nouvelles liaisons directes vers l'aéroport
lundi 25 mai 1998**

**Allocution de Monsieur Schouppe
Administrateur-Délégué et Président du Comité de Direction**

Monsieur le Ministre des Transports,
Monsieur le Ministre des Transports de la Région de Bruxelles-Capitale,
Mesdames et messieurs les parlementaires,
Monsieur le Gouverneur du Brabant flamand,
Messieurs les Bourgmestres,
Chers invités,
Chers collègues,

En 1958 l'exposition universelle au Heysel fut inaugurée sous le thème de la modernité. Les futuristes rêvaient pour les centres urbains de voitures volantes individuelles et de monorails. Ils rêvaient d'un avenir loin de tout problème de mobilité. La même année, la SNCB ouvrait une nouvelle ligne pour desservir le nouvel aéroport national de Zaventem.

La gare de l'époque, d'une longueur de 80 mètres, a été construite sur base d'une prévision de 6 millions de passagers aériens par an, dont la majorité devait arriver en voiture. Les *Golden Sixties* étaient lancées, à des kilomètres de toute préoccupation écologique, la voiture devenait synonyme de liberté illimitée et de bien-être.

Aujourd'hui, quarante ans plus tard, les voitures ne volent naturellement toujours pas et les trains utilisent encore et toujours deux voies. La liberté sans fin que devaient procurer les voitures a fait place à des embouteillages inextricables. Les spécialistes de la circulation ont d'ailleurs calculé que si l'on additionne le temps que passent tous les belges dans les

embouteillages, ils y passent 33 siècles par an ! Les problèmes d'environnement qui en découlent se sont entretemps retrouvés en tête des agendas politiques.

Et l'on a redécouvert les possibilités du train comme alternative au "tout à l'automobile" où il porte les espoirs pour combattre les problèmes actuels liés à une mobilité croissante. La SNCB a donc décidé de relever le défi. Après des années d'une liberté d'action financière limitée - les *golden sixties* étaient beaucoup moins intéressantes pour la SNCB - celle-ci peut enfin investir des sommes importantes dans la modernisation de son réseau ferroviaire. Depuis le début des années 90, la SNCB oeuvre activement à cette modernisation. Grâce aux nouvelles voitures I11 qui ont été mises en circulation il y a quelques années ainsi que les automotrices AM96 mises sur les rails depuis fin 97, le train du réseau intérieur prend fière allure, en offrant un nouveau confort aux voyageurs.

Mais les efforts de la SNCB ne se limitent pas à cela. Pour les prochaines années, de toutes nouvelles locomotives très puissantes ont été commandées. Elles serviront tant pour le service voyageurs que pour le service marchandises. La SNCB a en outre commandé de nouveaux autorails diesel pour les liaisons locales. L'accueil voyageurs en gare a fait aussi l'objet d'une nette amélioration et ce, dans tout le pays. La qualité figure donc maintenant bien au premier plan des préoccupations de la SNCB.

Le nouveau bâtiment de la gare que nous inaugurons aujourd'hui mesure presque 400 mètres de long. Il a été construit pour un aéroport qui table sur 25 millions de passagers dans un proche avenir. La SNCB souhaite vivement qu'une partie d'entre eux arrive à l'aéroport en train, et de préférence une part aussi grande que possible.

Jusqu'il y a peu, la configuration de la gare n'autorisait qu'une très faible croissance de voyageurs. Les deux quais étaient fort courts, ce qui signifiait que des trains longs, comprenant donc plus de places assises, ne pouvaient s'y arrêter.

Malgré ces "défauts", le nombre de voyageurs a doublé par rapport aux dix dernières années pour atteindre actuellement en moyenne 3.000 voyageurs par jour, plus d'un million par an.

Aujourd'hui, la nouvelle gare peut accueillir des trains plus longs. Trois quais de 380 mètres de long sont prévus à cet effet. C'est là, à Zaventem, un atout majeur pour le nouveau plan IC/IR 98 de la SNCB. L'amélioration des liaisons vers l'aéroport est en effet l'une de ses lignes de force.

Grâce à ce nouveau plan, l'offre globale a augmenté de 8%, plus de villes sont en liaison directe avec Bruxelles - le point noir des relations travail-domicile - auxquelles s'ajoutent de nombreuses liaisons intéressantes partout dans le pays.

A destination de la gare de l'aéroport, les trains peuvent donc être plus longs mais en outre, ils ne viennent plus seulement de Bruxelles. Quelque 40 villes de l'ouest du pays desservent dorénavant l'aéroport en direct. En dehors des heures de pointe l'aéroport bénéficie de pas moins de 4 trains par heure direction Quévy, Gand, La Panne et Bruxelles.

De cette manière, notre entreprise de transport ferroviaire espère répondre de façon très attractive aux défis que les problèmes de mobilité l'incitent à relever, tant en région bruxelloise qu'ailleurs en Belgique. En effet, le train offre non seulement des liaisons directes entre l'aéroport et la capitale mais les voyageurs venant de plus loin peuvent également profiter de ces nouvelles liaisons rapides. Malgré ses 7000 emplacements de parkings, l'aéroport ne peut plus accueillir toutes les voitures qui veulent s'y rendre. La contrainte d'une seule voirie d'acheminement vers l'aéroport et le fait que presque tous les automobilistes arrivent par le grand ring de Bruxelles conduisent à ce que le déplacement en voiture vers l'aéroport devient une entreprise difficile.

A l'inverse, si le transfert en train vers l'aéroport s'effectue très rapidement, le nouveau bâtiment de la gare offre lui aussi ses avantages intrinsèques pour le voyageur et, parmi eux, un transfert plus que rapide vers son avion. Le point de transfert le plus important, appelé en jargon aéroportuaire "Le Diamant", se trouve en effet tout près de la salle des guichets.

Mais au-delà des défis consécutifs aux problèmes de mobilité que la SNCB a relevé, le bâtiment de la gare constituait en soi un autre fabuleux défi de nature technique celui-ci. En effet, les travaux ont dû être réalisés dans un aéroport en activité, sur des terrains où d'autres travaux ont été ou sont réalisés et en tenant compte des règles de sécurité très strictes en vigueur dans les aéroports, notamment en sous-sol.

Une partie de la nouvelle liaison - plus court et plus confortable que la précédente ligne en courbe - se trouve sous la piste de décollage.

Les ingénieurs, techniciens et entrepreneurs ont dû construire une partie du toit du tunnel en à peine un mois.

Plus près du bâtiment de l'aéroport, d'autres méthodes très spécialisées ont été appliquées telles que la technique des buses foncées pour construire le toit du tunnel. Dans une des phases de travaux on a même eu recours à un bouclier de forage de 3 mètres de diamètre.

La durée globale des travaux s'est étendue sur 6 ans. Dans ce laps de temps, les nombreux ouvriers, les techniciens et ingénieurs des entreprises chargées des travaux, le service central d'étude de De Lijn et la SNCB ont travaillé dur et peu vu la lumière du jour afin de respecter les délais imposés. Pour leurs prestations et leur ardeur au travail, je souhaite ici les remercier.

Mes remerciements vont aussi à l'administrateur du terminal aérien, à BATC, et à la Régie des Voies aériennes, pour leur collaboration efficace pendant la période - pas toujours facile - des travaux de la rénovation et de l'expansion de l'aéroport.

Grâce au nouveau bâtiment de la gare et à la nouvelle ligne ferroviaire, les trains et les avions sont promis à un bel avenir - "main dans la main" oserais-je dire. Et je suis fier, mesdames et messieurs les invités, de pouvoir fêter cela en votre compagnie aujourd'hui.

Merci.

**Inauguration des nouvelles infrastructures SNCB à l'Aéroport-National
Inauguration des nouvelles liaisons directes vers l'aéroport
lundi 25 mai 1998**

**Allocution de Monsieur Michel Damar,
Président du Conseil d'Administration de la SNCB**

Monsieur le Ministre des Transports,
Monsieur le Ministre du Transport de la Région de Bruxelles-Capitale,
Mesdames et Messieurs les parlementaires,
Monsieur le Gouverneur de la Province du Brabant flamand,
Mesdames et Messieurs les Bourgmestres et Echevins,
Mesdames et Messieurs,
Chers collègues,

Nous vivons indubitablement dans l'ère de la mobilité. Plus que jamais, les éminentes paroles du philosophe grec Heraclite sont d'application: "panta rhei" (tout est changement perpétuel). Mais, dans cet élan de mouvement et donc de modernité, le chaos n'est jamais fort loin: les affres du trafic font souvent partie de notre quotidien.

Pour contrecarrer ces conséquences néfastes d'une mobilité toujours croissante, il importe de structurer le monde du transport en général et de veiller à ce que ce système fonctionne de manière régulière. Les chemins de fer peuvent apporter une réelle contribution pour relever le défi du transport. C'est d'ailleurs en leur sein qu'est né le terme "cadencé", mot que les dictionnaires ont repris. Les trains circulent selon un horaire fixe, sur un site propre, selon un système organisé à l'échelle nationale. Les chemins de fer disposent donc de suffisamment d'atouts pour contribuer à résoudre les problèmes de mobilité. Mais seuls, ils ne peuvent gagner la partie.

Les experts en mobilité mettent chaque jour l'accent sur la notion de complémentarité. Cependant, celle-ci se laisse plus facilement écrire sur le papier que mettre réellement en oeuvre sur le terrain. Chaque moyen de transport a une finalité propre et répond à ses normes spécifiques. Le train et l'avion sont avant tout des moyens de transport de masse qui peuvent à la fois se compléter et entrer en concurrence. Il suffit de se remettre en mémoire l'axe Paris-Lyon, où la grande vitesse ferroviaire a rapidement pris le pas sur le marché de l'avion.

voyageurs de et vers l'aéroport des liaisons plus fréquentes mais aussi plus souples puisque directes.

En effet, le nouveau service IC/IR 98 offre quatre liaisons par heure avec la gare de Bruxelles-National-Aéroport, ce nombre étant toutefois momentanément réduit à trois en heure de pointe. En 20 minutes, ceux qui visitent notre beau pays se retrouvent au coeur de la capitale de l'Europe, à quelques pas de la Grand-Place. En outre, trois des quatre trains mis en service dans la nouvelle offre IC/IR 98 continuent directement leur parcours au-delà de Bruxelles vers 40 destinations de l'ouest du pays. Celui-ci est donc très bien desservi, en tout confort, grâce à ces toutes nouvelles liaisons directes. Et le voyage en avion débute de ce fait pratiquement à la porte de nos clients communs, au départ de Mons, Quévy ou Soignies ou encore de Furnes, Deinze, Gand, Alost et Denderleeuw.

Ces tout nouveaux services vont à coup sûr satisfaire les nombreux touristes et les hommes d'affaires. Mais nous sommes tout aussi certains qu'ils seront largement appréciés par les 20.000 personnes qui travaillent tous les jours à l'aéroport et qui profiteront donc de trajets en train souples et confortables.

Nous pouvons féliciter les techniciens des chemins de fer, les nombreuses entreprises et leurs ouvriers, toutes ces personnes qui ont réalisé ce fabuleux travail. Ils sont aussi l'exemple de l'excellente collaboration qui a prévalu avec les autorités de l'aéroport, la Régie des Voies Aériennes et l'exploitant du terminal, BATC. Je souhaite remercier également la direction de BATC pour son précieux concours qui, je l'espère, ne s'arrêtera en si bon chemin ! Je me tourne aussi vers les responsables de la Régie des Voies Aériennes, pour les remercier eux aussi, pour leurs conseils, pour leur appui permanent.

Je souhaite en outre témoigner ma gratitude aux responsables des entreprises qui ont réalisé un travail formidable en des temps 'records', tout en gardant constamment la qualité en vue.

Je tiens encore à souligner l'intervention du bureau central d'études de De Lijn, sans qui le projet n'aurait pas pu se concrétiser aussi rapidement.

Enfin, je n'oublie pas mes collègues de la SNCB qui se sont investis à 200 % pour mener à bien ce projet. Mesdames, Messieurs, encore merci de votre présence ici parmi nous, pour vivre avec nous l'inauguration de ces nouvelles infrastructures, qui nous ouvrent de nouvelles voies, de nouveaux horizons.

ALLOCUTION DE MONSIEUR LE MINISTRE
MICHEL DAERDEN
NOUVELLE GARE SNCB A BRUXELLES-NATIONAL
LE 25/05/1998

Monsieur le Président,
Messieurs les Administrateurs,
Mesdames, Messieurs

Quel dynamisme! En l'espace d'un week-end, pour le plus grand bénéfice de ses utilisateurs, le train vient de modifier profondément ses habitudes. Ce matin, les clients quotidiens du rail ont pu bénéficier d'une offre accrue très sensiblement sur l'ensemble du réseau voyageurs.

Voici à présent, comme si cela ne suffisait pas, que nous inaugurons une nouvelle gare. Et pas n'importe laquelle ! Celle de l'aéroport de Bruxelles- National.

Ce rendez-vous du ferroviaire et de l'aérien a tout lieu de me réjouir. D'abord parce qu'il me permet de réunir deux domaines qui figurent parmi mes favoris comme Ministre fédéral des Transports. Et puis surtout parce que j'ai le sentiment de me trouver ici en terrain doublement connu. J'ai été, comme vous le savez, Messieurs les administrateurs délégués de BATC et de la RVA, largement occupé ces dernières semaines par la réforme des structures de gestion de l'aéroport. C'est donc avec beaucoup de satisfaction que j'ai enregistré la croissance record que connaît l'aéroport national et, par voie de conséquence, les activités qui en découlent.

Le chemin de fer, également, paraît bel et bien sorti des années noires. La population a cessé désormais de considérer le transport public avec dédain. De jour en jour, l'entreprise ferroviaire répond de mieux en mieux aux défis de la mobilité au quotidien. Elle est aidée en cela par l'effort très important de réinvestissement dans le rail qu'a consenti le gouvernement fédéral et qui court jusqu'en 2005. Aujourd'hui le chemin de fer regagne des parts de marché. C'est déjà éclatant dans le cas du TGV. Les prochains chiffres concernant le transport des marchandises s'annoncent également très positifs. Bientôt, grâce aux investissements programmés, c'est le trafic intérieur qui gagnera la partie.

L'inauguration de cette nouvelle gare de Bruxelles-National pose à cet égard un jalon important. Il témoigne avant tout de la nécessaire complémentarité qui doit exister encore les différents moyens de transports, publics ou privés. Je considère pour ma part que l'organisation de cette complémentarité est l'une des tâches primordiales du ressort des pouvoirs publics et particulièrement du Ministre fédéral des Transports.

25/05/98
10:12

Ainsi, avec les Régions et le Parlement, je souhaite que l'on définisse pour la prochaine décennie les orientations d'un plan pour la mobilité, qui valorise chaque mode de transport en fonction des atouts qui lui sont propres.

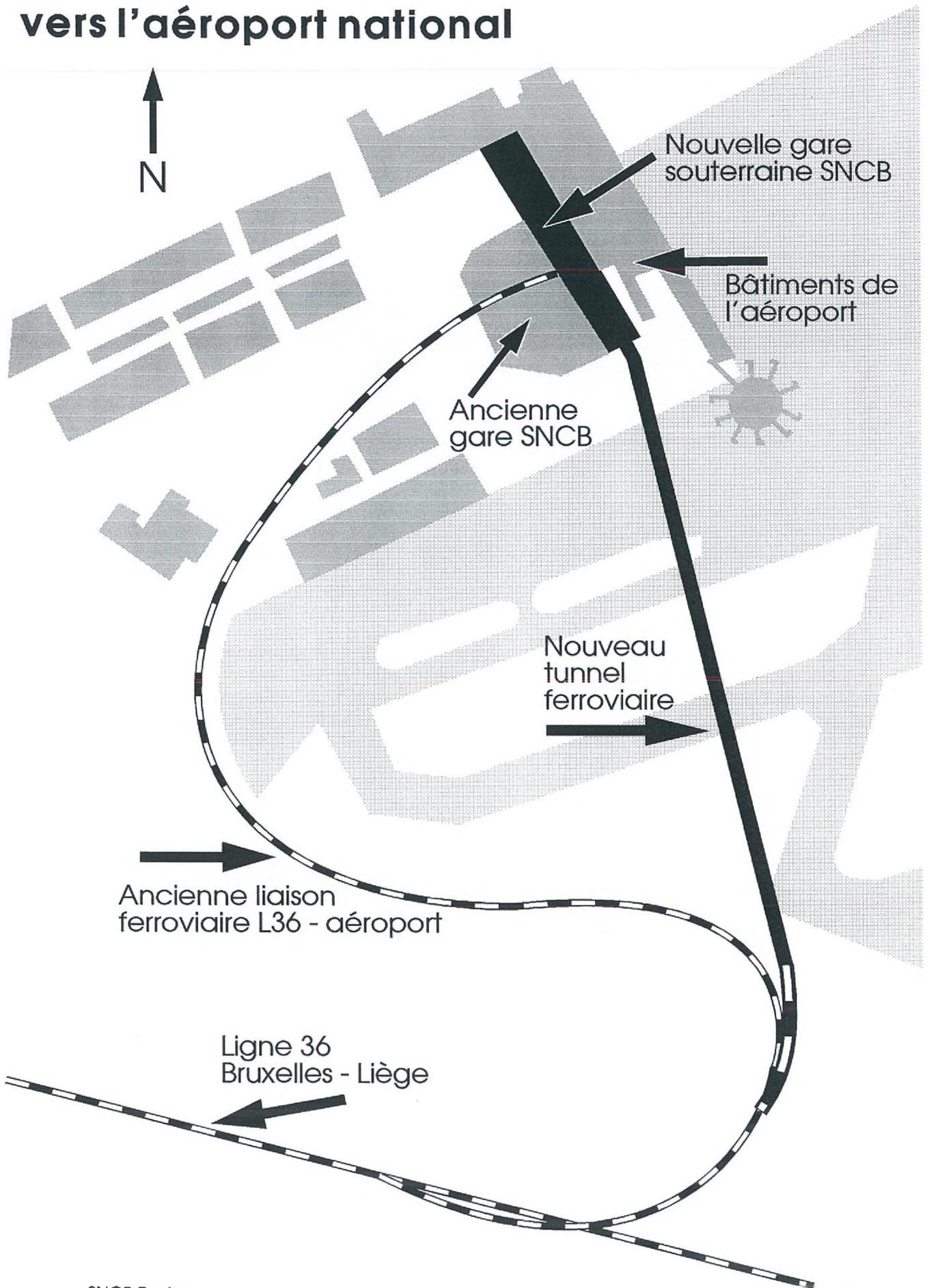
L'association avion-train illustre bien ce défi actuel. Le développement de l'un engendre aussi le développement de l'autre. Une gare en meilleure relation avec les différentes villes du pays constituera un atout supplémentaire pour la croissance de l'aéroport et une facilité nouvelle pour les voyageurs. Mais l'attrait croissant de Bruxelles-National est, faut-il le dire, également de nature à conforter notre trafic ferroviaire à moyenne distance.

L'un des projets auxquels je suis attaché concerne précisément la connexion à établir entre l'avion et le train à grande vitesse. Le succès de l'un et de l'autre a dépassé toutes les espérances. Dans le cas du TGV, ce succès nous conduira à anticiper la réalisation du second terminal bruxellois. Le site de Schaerbeek paraît le plus approprié, parce qu'il se trouve au carrefour des lignes à grande vitesse vers la France, les Pays-Bas et l'Allemagne, à proximité directe de l'aéroport avec lequel la nouvelle gare devrait être reliée par un « people mover », ce que j'ai coutume de traduire par « une sorte d'ascenseur horizontal rapide ».

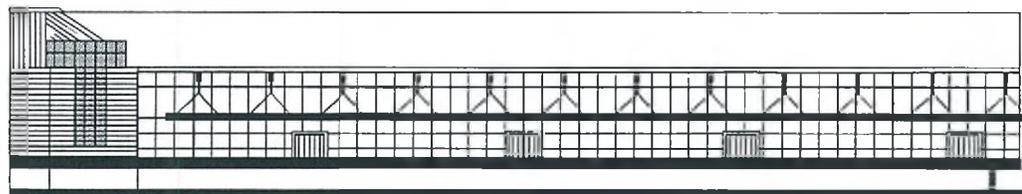
Mais ce projet-là, Mesdames, Messieurs, ne sera réalité que dans quelques années. Aujourd'hui, c'est la gare « Inter-city » que nous inaugurons. Celle qui concerne, avant tout, le trafic intérieur. Ce nouvel outil a été conçu pour répondre aux besoins des voyageurs les plus exigeants. Je suis convaincu, en ce qui me concerne, que la qualité de ses aménagements et de ses services lui permettra de rencontrer son objectif, qui est d'attirer vers le rail une part croissante des voyageurs qui transitent par l'aéroport.

Je vous remercie.

Nouvelle gare + nouvelle liaison ferroviaire vers l'aéroport national

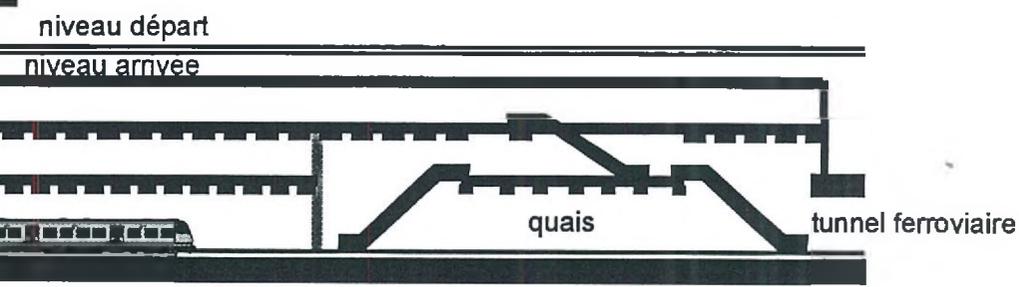


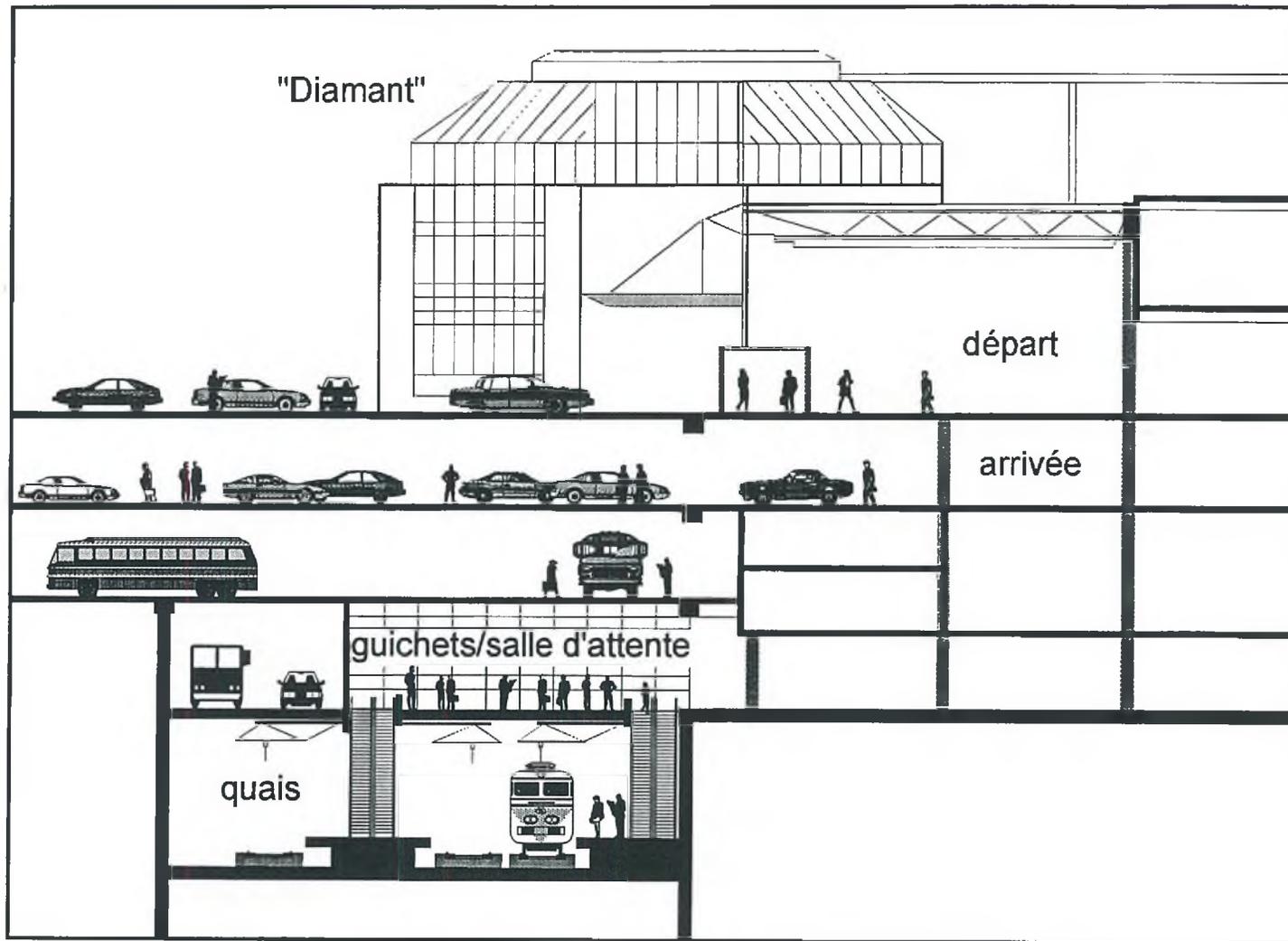
"Diamant"



salle d'attente/guichets







Relations directes

vers l'aéroport national

iCIR 98

