SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

P17

Travaux à Bruxelles-Midi: le point

Ce mercredi 28 octobre, la SNCB entame une phase de communication active aux voyageurs qui fréquentent Bruxelles-Midi. Les travaux qu'elle engage dans le grand hall transversal ouvrent en effet pour eux une période plus *perturbante* que ce qui a été réalisé jusqu'ici dans des zones de la gare inaccessibles au public ainsi qu'aux quais 1 à 7 (en ce compris le transfert du parking à une centaine de mètres). Le déplacement de certains commerces logés provisoirement dans la salle des guichets est un premier témoignage des changements à venir.

Dans l'immédiat, la suppression (avant reconstruction) des premières voies sera poursuivie, cette fois à hauteur du hall central, dont une partie sera de ce fait fermée. Un tunnel permettra toutefois aux voyageurs de pénétrer dans la gare et d'en sortir par la rue de France.

Certains services de la gare (poste de secours, bureau de police, toilettes, direction de la gare) déménageront ou seront provisoirement déplacés avant d'être installés dans leurs locaux définitifs.

La gare entièrement rénovée

Ces travaux visent la construction du terminal pour les trains à grande vitesse. Ils cadrent dans le programme de rénovation de l'accueil (prévu au contrat de gestion et au plan décennal d'investissements) puisque le remodelage complet de la gare bénéficiera également à la clientèle du service intérieur.

En quoi consistent-ils ? Voici.
- Renouvellement de tous les escaliers mécaniques et ascenseurs.
- Modernisation des quais.
- Placement d'une nouvelle couverture, d'abord pour les voies du terminal, ensuite pour le reste des 22 voies.

La gare sera entièrement réaménagée et pourvue des services modernes qui conviennent à un carrefour national et international de transports en commun. Une partie sera transformée en zone commerciale (restaurants, bars, boutiques...) et de jonction avec les autres modes de transports publics. L'autre abritera les guichets et un centre de voyages. Elle sera voisine du service des bagages et du terminal TGV.

SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

L'installation du terminal proprement dit implique le remplacement complet des six premières voies et de leurs caténaires.

Remplacement aussi pour les quais, qui doivent suivre le nouveau tracé des voies et être prolongés pour accueillir des rames TGV plus longues. Le chantier de ces travaux spécifiques a entrainé la suppression d'une bande de circulation routière rue de France (pour l'installation d'une grue); il sera prochainement encore étendu, ce qui générera de nouvelles modifications de la circulation routière.

Un terminal attrayant

Le développement des liaisons ferroviaires à grande vitesse va sensiblement modifier le style de vie de nos contemporains. Tout comme l'implantation d'un réseau de chemins de fer, il y a plus d'un siècle, avait eu un effet profond sur la vie économique et sociale. Offrant un bien meilleur rapport temps/distance, le train doit connaître un redéploiement et occuper un rang plus important dans le concert des modes de déplacement, tout en ouvrant de nouvelles perspectives au désir de mobilité de 300 millions d'Européens.

Il faut que cette vision prenne corps, et que la réalité confirme les hypothèses posées par les experts. Quelles que soient ses performances techniques, le TGV ne rencontrera cependant un succès maximal qu'à la condition d'être lié à des terminaux qui offrent une gamme étendue de services appropriés, dans un environnement bien adapté aux besoins de la clientèle.
La SNCB veut implanter à Bruxelles-Midi un véritable terminal de ce genre, inscrit dans des normes urbanistiques précises, et qui offre une rentabilité globale positive.

Le projet comprend:
1. le terminal ferroviaire, en gare, à réaliser dans les délais convenus avec les autres exploitants du TGV et en fonction d'exigences imposées par la sécurité et l'optimalisation du service;
2. un ensemble environnant qui associe l'offre de services valorisants et l'intégration urbaine du terminal dans le respect de l'habitat existant. L'ensemble doit comprendre notamment 120.000 m2 de salles de conférence et de bureaux, 20.000 m2 d'espace commercial et 20.000 m2 d'hôtels;
3. une zone souterraine de parcage susceptible d'accueillir 2.500 voitures.

La valeur ajoutée par l'ensemble environnant est déterminante pour le succès d'une liaison à grande vitesse. La SNCB espère bénéficier de ses effets, pour valoriser son nouvel outil et y trouver des moyens utiles pour pouvoir porter seule la charge d'investissement du TGV, que le contrat de gestion classe dans la catégorie des activités commerciales autonomes.

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

Dans le projet élaboré, cet ensemble minimal répond aux exigences économiques et sociales. Il couvre les besoins de l'activité prévue par les études prospectives. Si la réalité, à terme, mettait en évidence des besoins plus importants, la SNCB aurait la possibilité d'implanter un deuxième terminal sur des terrains qu'elle possède à proximité de la gare de Schaerbeek.

Eurostation: l'opérateur

La souplesse et la diligence des procédures sont capitales pour tenir le calendrier impératif de réalisation. La SNCB a de ce fait confié la mise au point et la supervision du projet à Eurostation, filiale dont elle détient 70 % des parts en association, notamment, avec des investisseurs et des bureaux d'étude. Eurostation se chargera en outre de la commercialisation - pour la SNCB - des espaces qui entourent le terminal proprement dit.

Opérateur des travaux, Eurostation entend respecter, en ce qui concerne la gare, un calendrier serré mais réaliste:

- faire établir avant la mi-94 un terminal provisoire de deux voies (entre 4 et 6) pour le TGV Transmanche;

- achever en 1996 le terminal définitif en voies 1 et 2 pour le TGV Transmanche, et en voies 3 à 6 pour le passage du TGV continental qui doit emprunter la jonction nord-midi.

Les travaux seront réalisés en plusieurs phases qui concordent avec la mise en service des différentes liaisons à grande vitesse, les possibilités techniques de réalisation et la nécessité de poursuivre dans des conditions aussi bonnes que possible l'exploitation du service intérieur et international à Bruxelles-Midi.

Les perspectives

La conception du terminal se base sur des données prospectives précises.

1. Accroissement de la fréquentation de la gare, en liaison avec les perspectives de croissance du trafic: 50 % de voyageurs en plus, une partie importante étant la clientèle des liaisons à grande vitesse.

2. Profil des clients TGV Transmanche: 30 à 40 % de voyages d'affaires, 60 à 70 % de voyages de loisirs. C'est dans cette dernière catégorie que le TGV Transmanche devrait générer une demande sensiblement accrue.

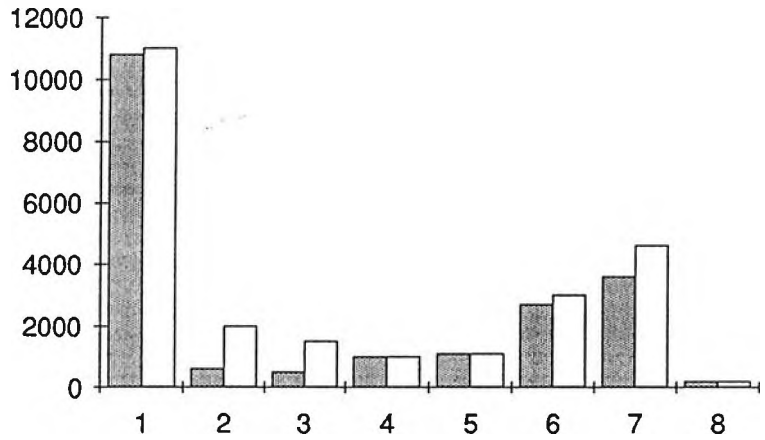
SNCB - Service de presse

85, rue de France
1070 Bruxelles
✆ 02/524 20 34

MEDIA

3. Organisation de l'activité: diminution, voire disparition des creux, notamment par l'arrêt de deux trains par voie et par heure au terminal TGV.

4. Développement des déplacements pré et post ferroviaires, avec les sociétés de taxis, de location de véhicules, de transports en commun. Le graphique que voici (résultant d'une étude menée par Stratec) montre comment l'arrivée du TGV devrait influencer la répartition des modes de déplacement complémentaires utilisés pour rejoindre Bruxelles-Midi. Il ne tient pas compte des voyageurs qui arrivent en train (de Belgique, d'Allemagne, des Pays-Bas) à Bruxelles-Midi pour y prendre le TGV.



1: à pied
2: en voiture particulière
3: en taxi
4: en bus urbain
5: en bus régional
6: en tram
7: en métro
8: autres modes

Grisé: 1990
Blanc: 2000

SNCB
Service de presse
09.1992

MATÉRIEL TGV

Situation belge:

*Transmanche: initialement 3 SNCB sur 30, ensuite 4 SNCB sur 38 rames, dont 7 NOL (North of London)

* PBKA: 11 SNCB sur 27 + option pour 10 rames supplémentaires et extension possible ultérieurement:
- de 10 rames pour Bruxelles-Franckfort
- de 20 rames pour Amsterdam-Franckfort
- de 4 pour Bruxelles-Berlin

Situation:

*Transmanche:
- présérie: 12.92 et 04.93
- série: de 08.93 à 04.94
- NOL: de 11.94 à 09.95

*PBKA:
- présérie: 04.96
- livraison: 2 par mois à partir de fin 96

Coûts:

*Transmanche:
1230 Mio F (niveau de prix 07.88)
890 Mio F (rames supplémentaires)

*PBKA:
pour 27 rames 805 Mio F
pour 37 rames 761 Mio F

Autres rames à grande vitesse:

*TGVA:
105 rames
motrice + 10 remorques + motrice
237 mètres, 485 places, 2 x 4.400 kW
motorisation synchrone
tensions 25 kV / 1,5 kV

*TGVR:
80 rames
motrice + 8 remorques + motrice
200 mètres, 377 places, 2 x 4.400 kW
motorisation synchrone
tension 25 kV / 1,5 kV et, en outre, pour 30 rames, 3 kV (TGVR pour circulations sur les réseaux SNCF et SNCB)
Adaptations supplémentaires pour ces 30 rames:
- pression du pantographe
- détecteur 50 HZ
- TBL (Transmission-Balise-Locomotive = Dispositif de signalisation de sécurité)

*TGVR + :

10 rames TGVR + PBA (Paris-Bruxelles-Amsterdam)
TGVR tricourant (25 kV / 1,5 kV / 3 kV) adapté pour la SNCB et les NS:
*adaptations pour la SNCB:
- pression du pantographe
- détecteur 50 HZ
- TBL(Transsmission-Balise-Locomotive = Dispositif de signalisation de sécurité)

*adaptations pour les Nederlandse Spoorwegen:
- hauteur du pantographe
- captage limité à max. 4.000 A
- détection et limitation des courants parasites
- installation d'un équipement radio compatible
- installation de l'ATB (Equipement de signalisation de sécurité des NS - équivalent de la TBL belge)
- adaptation du pupitre de conduite

*TGV 2N (Double étage) : en développement

*TGV nouvelle génération (350 km/h): à l'étude