Bruxelles-Midi

Aller-simple vers l'avenir

gares



La métamorphose d'une gare

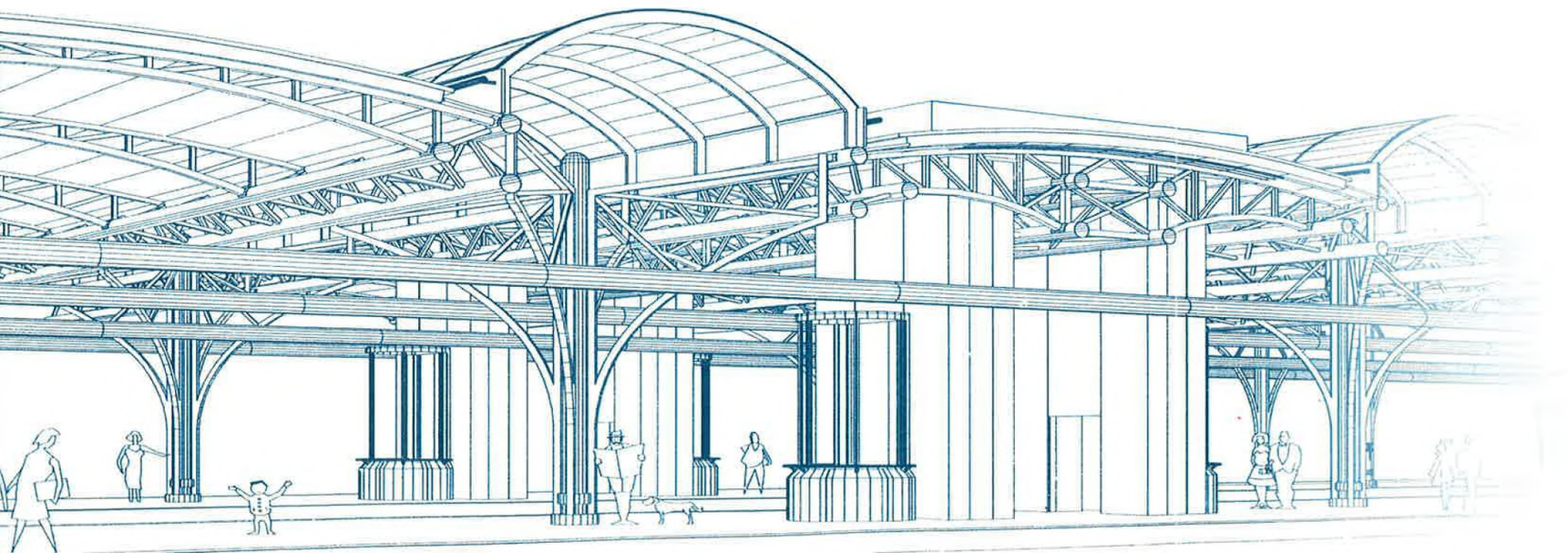
Bruxelles-Midi vit une profonde transformation. En fait, elle change de visage pour la troisième fois. Non seulement pour offrir aux voyageurs du réseau intérieur et aux navetteurs un confort optimal mais aussi pour permettre l'intégration, en ses murs, d'un tout nouveau terminal TGV.

Bruxelles-Midi sera fin prête pour l'an 2000: selon les prévisions, on pourra s'attendre à une augmentation du trafic voyageur de l'ordre de 50%. Dont une bonne partie d'utilisateurs du TGV.

La construction du terminal TGV va de pair avec un renouvellement et un réaménagement total de la gare: modernisation des voies et des quais, remplacement de tous les ascenseurs et escalators et installation de nouvelles toitures sur les quais. Celles-ci seront liées les unes aux autres de telle sorte que tous les quais soient recouverts d'une seule et unique armature.

A ces travaux s'ajoute un projet d'aménagement urbain qui comprend 120.000 m^2 de bureaux et de salles de conférences, 20.000 m^2 de commerces, 20.000 m^2 d'espace hôtelier et un parking pour 2.500 voitures.

L'architecture de la nouvelle gare s'intégrera totalement à ce projet. Son centre vital sera une grande place à la porte de la gare et qui empiètera donc partiellement sur la Rue de France.



L' architecture au départ de cercles

Dans la gare se trouvent un certain nombre de "points de convergence" où le passage est particulièrement dense. Ces cercles de base sont de véritables centres vitaux autour desquels s'ordonnent toutes les fonctions de la gare. Les architectes s'en servent comme des points stratégiques pour agencer la nouvelle gare de façon logique et pour rompre l'aspect rectiligne de la gare existante. Ces cercles seront clairement rendus visibles dans la structure du sol, suggérant par là même les différentes possibilités d'orientation.

L' architecture en zones

L'allée principale existante est la partie la plus affairée, la plus vivante de la gare. Actuellement, elle fait office aussi bien de lieu de passage, de salle d'attente que d'espace commercial, ce qui ne facilite pas toujours les allées et venues des voyageurs.

A partir des cercles de base seront aménagées différentes zones qui auront chacune leur fonction. Au centre, on trouvera donc le hall en forme d'ellipse, avec, à l'ouest, les commerces et les services horeca concentrés en un espace commercial. De ce côté également: l'accès au métro, tram, bus. A l'est viendront les guichets agencés en un "travel center". A leur proximité, le service bagages, et le terminal TGV proprement dit.

L'architecture du terminal TGV

Qui dit terminal pense terminus. En fait, ceci n'est valable que pour une partie du terminal, destinée aux trains Eurostar vers Londres, l'autre partie étant affectée au trafic TGV en direction de la France, de l'Allemagne et des Pays-Bas (terminal PBKA).

Le terminal Eurostar doit satisfaire aux normes de sécurité imposées par le passage du tunnel sous la Manche. Ceci implique un contrôle de sécurité, néanmoins limité. Le terminal disposera de son propre bar, de toilettes, ainsi que d'un petit nombre de magasins.

Le terminal PBKA sera facilement accessible. En outre, il permettra d'accéder directement aux trains classiques. Des ascenseurs panoramiques, des trottoirs roulants et des escalators conduiront les voyageurs aux quais.

Travaux en cours

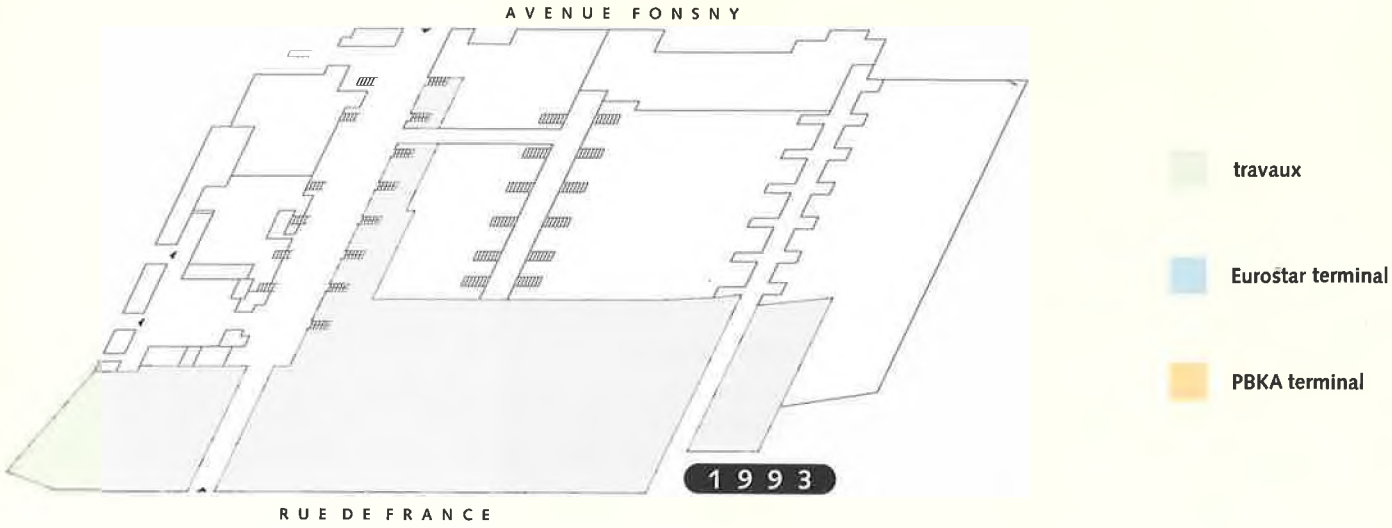
Calendrier des réalisations

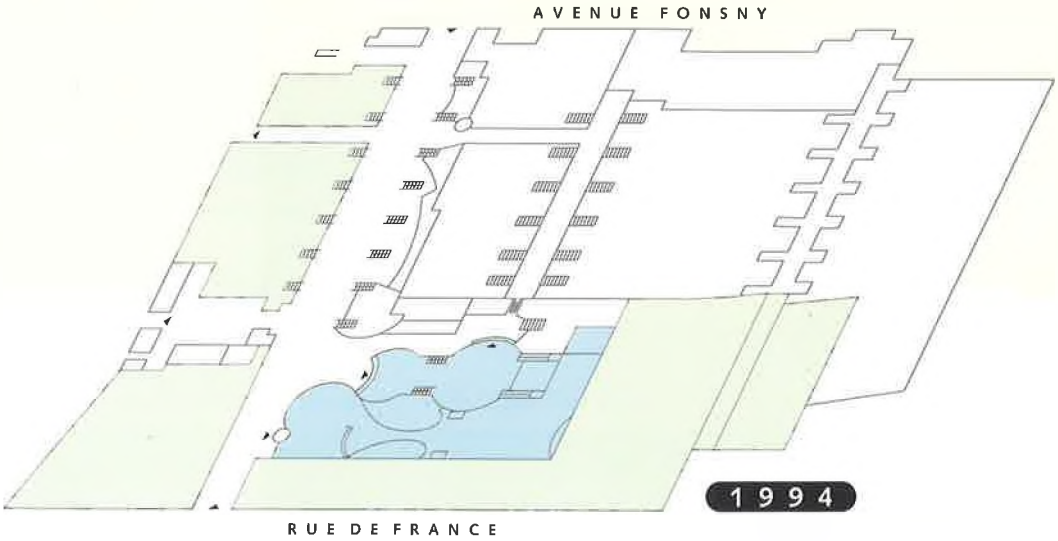
1994 un terminal provisoire de 2 voies pour les trains Eurostar de et vers Londres

1995 une 3ème voie équipée pour l'accueil éventuel du TGV R français (TGV Réseau, adapté pour le réseau belge)

1996 le terminal TGV sera totalement achevé. Les voies 1 et 2 sont destinées aux trains Eurostar; les voies 3 à 6 aux autres trains à grande vitesse

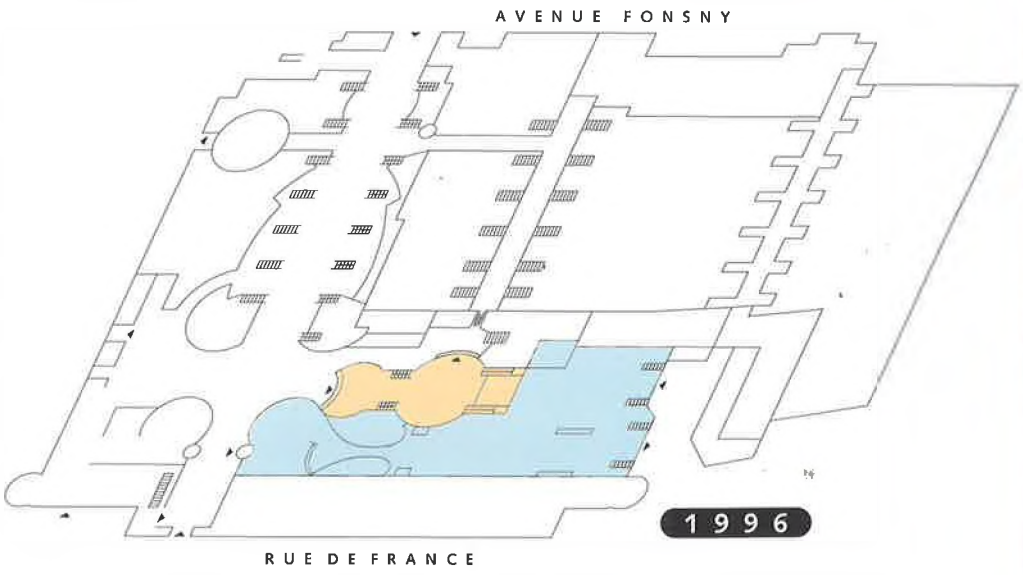
2000 tous les travaux sont terminés





Eurostation

Pour l'étude et l'exécution de ces projets, la SNCB a créé Eurostation, une filiale dont elle est est actionnaire à 70%. Ce bureau d'étude a pour objectif de respecter scrupuleusement le calendrier. Eurostation intervient également dans la réalisation des plans et la commercialisation du projet d'urbanisation autour de Bruxelles-Midi, centré sur la future "Place de France".





source: Airprint

L'actuelle gare de Bruxelles-Midi appartiendra bientôt au passé. Basée sur un concept architectural original, la nouvelle gare offrira un confort optimal aux voyageurs de demain.

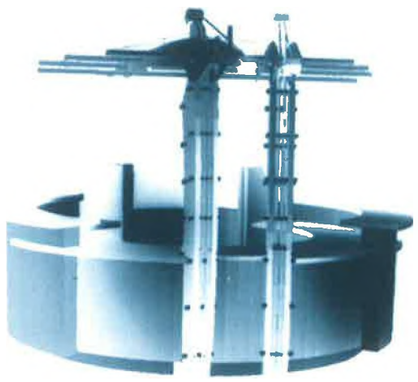
L'architecture du confort

On ne trouvera plus dans la gare des guichets au sens strict du terme. Ils seront remplacés par un "travel-center" ou centre de voyage, qui se présentera sous la forme de petits bureaux ouverts. Ainsi, la communication sera facilitée et la notion d'accueil prendra tout son sens.

Le maniement des bagages sera facilité par l'utilisation de tapis roulants. 370 coffres de consigne seront disponibles pour ceux qui désirent laisser leurs bagages à la gare. Bon à savoir: ils accepteront aussi bien les francs belges que les francs français ou les livres anglaises.

Les sanitaires. Une attention toute particulière sera accordée aux sanitaires. Les toilettes seront aménagées de façon que leur entretien soit facilité. Toutes les fonctions seront automatisées. Des toilettes pour handicapés seront prévues.
Par ailleurs, les voyageurs auront la possibilité de changer leurs bébés dans un local spécialement prévu à cet effet.

Les éclairages seront à la fois efficaces et agréables. Les portiques d'acier dans les allées de la gare seront éclairés individuellement, délimitant ainsi des zones de luminosité plus ou moins accentuée. Les grandes colonnes de fer en forme de lys sur les quais bénéficieront elles aussi d'un éclairage particulier. Dans le plafond du hall central, se trouvera à la hauteur de chaque voie un néon bleu. Celui-ci s'allumera lorsqu'un train arrive en gare et s'éteindra quand il repart.



L'isolation contre le bruit. Lorsqu'on mise sur le confort, une bonne isolation contre le bruit est également nécessaire. Les architectes s'y sont attelés: une double couverture acoustique des voies, un deuxième plafond en dessous de celles-ci, du matériel absorbant les sons, le remplissage des espaces intermédiaires par de la mousse isolante...

Un autre point fort: la sécurité. Le terminal TGV sera protégé par des caméras de contrôle des accès et des voies. Les entrées de la gare et le travel-center seront également sous surveillance.
La vue d'ensemble sur le flux des voyageurs offre aussi l'avantage, non négligeable, de mieux apprécier l'opportunité d'ouvrir des guichets supplémentaires.

Le renouveau comme mot d'ordre

La gare du Midi a toujours su évoluer avec son temps. Un petit retour en arrière s'impose. La première gare du Midi ouvre ses portes en 1840, pour permettre notamment le déploiement du réseau dans le sud du pays. A ce moment-là, elle n'occupe pas encore sa place actuelle mais est située place Rouppe. Mais elle devient rapidement trop exiguë. Et il faut abandonner l'idée d'une extension à son emplacement, étant donné l'urbanisation croissante autour de ses bâtiments.

Les chemins de fer ont alors en point de mire un endroit dans la vallée de la Senne. C'est là qu'en 1869 est mise en service la nouvelle gare. Selon la mode du moment, son entrée est imposante, monumentale, valorisant ainsi la civilisation technique moderne.

Avec l'installation de la jonction Nord-Midi, le bâtiment doit obligatoirement céder sa place. En 1949, la gare, telle qu'on la connaît actuellement avec sa tour, voit le jour.

A présent, elle vit de nouveau sous le signe du changement. Trafic voyageur croissant et progrès technique obligent!



1869



1949

Design by SIGNÉ LAZER **Textes** Relations Extérieures SNCB **Impression** SNCB **Edit. resp.** L. Gilliaux, 85 rue de France B-1070 Bruxelles Décembre 1992

Info TGV
02 - 525 40 41
Boîte postale 153 B-1060 Bruxelles 31

