



Tout savoir sur

Les gares de la Grande Vitesse

Bruxelles-Midi
Anvers-Central
Liège-Guillemins



L'arrivée des trains à grande vitesse à Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins ainsi que la volonté de la SNCB d'offrir un service de qualité aux voyageurs du réseau intérieur, ont conduit à repenser de manière fondamentale ces trois grandes gares.

Dans ces gares, tous les voyageurs des services intérieur et international vont disposer d'un cadre moderne, pratique et convivial. Ils pourront y trouver des installations d'accueil à la hauteur de leurs exigences: centre de voyages, salles d'attente accueillantes, commerces, cafétérias, téléphones publics, installations sanitaires de qualité ...

Les projets de modernisation de Bruxelles-Midi, d'Anvers-Central et de Liège-Guillemins s'inscrivent dans une large perspective d'avenir. Ces trois gares connaîtront en effet une forte croissance au cours des prochaines années. Pour accueillir dans les meilleures conditions des voyageurs toujours plus nombreux, les quais sont allongés et élargis, les voies font l'objet de profonds réaménagements.





Anvers-Central

Ces grandes gares sont équipées d'escaliers mécaniques et de trottoirs roulants ultramodernes. Les espaces fréquentés par les voyageurs sont plus spacieux. Grâce à un éclairage idéalement conçu, ces zones d'accueil deviennent beaucoup plus agréables.



Ces nouvelles installations ont été conçues pour faciliter les correspondances entre TGV et trains classiques ainsi qu'avec les autres moyens de transports privés ou publics. Ces gares sont d'un accès aisé et bien pourvues en facilités de parking.

Liège-Guillemins

A Bruxelles, Anvers et Liège, la modernisation des gares permet également d'engager la rénovation des quartiers environnants: de nouveaux bâtiments sont édifiés et des places réaménagées.

BRUXELLES-MIDI

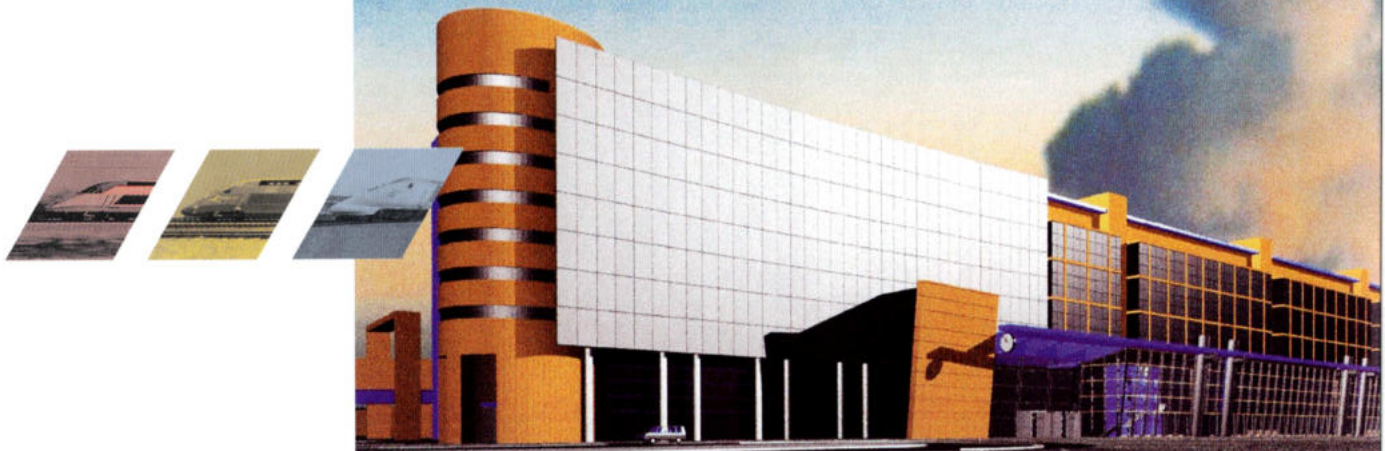


Le 14 novembre 1994 a marqué le début d'une nouvelle époque pour Bruxelles-Midi. Ce jour-là, la gare accueillait ses premiers voyageurs "à grande vitesse". Ceux-ci avaient pour destination Londres et voyageaient à bord de l'Eurostar. Depuis lors, le nombre de trains et de liaisons à grande vitesse n'a cessé d'augmenter: le service Thalys relie quotidiennement Paris, Cologne et Amsterdam; les TGV Bruxelles - France filent à 300 km/h vers plus de quarante destinations françaises.

Le rôle de Bruxelles-Midi en tant que plaque-tournante du réseau intérieur s'est également confirmé avec, à la clé, une augmentation du nombre de voyageurs.

Une transformation radicale de la gare s'imposait donc pour accueillir dans les meilleures conditions tous ces nouveaux clients. Après plusieurs années d'importants travaux, le résultat est déjà impressionnant. Deux terminaux ont été construits pour accueillir les Thalys et les Eurostar. Ces deux espaces ont été intégrés à l'ancienne gare dont la structure de base, bien que conservée, a pourtant fait l'objet d'une refonte totale. La nouvelle gare de Bruxelles-Midi est plus spacieuse, plus lumineuse et plus agréable à fréquenter. Une partie des voies, des quais et de leurs couvertures ont déjà été renouvelés. La suite des travaux est en cours de réalisation.





Les environs de la gare profitent également de cette cure de jouvence. La reconstruction de la gare s'inscrit dans un vaste projet de rénovation urbaine comprenant 120.000 m² de bureaux, 20.000 m² de commerces, 20.000 m² d'hôtels, 10.000 m² de logement et 2.500 emplacements de parking. Une partie de la rue de France sera réaménagée pour accueillir un square verdoyant baptisé Place de France.

Modernisation

UNE GARE D'AVENIR



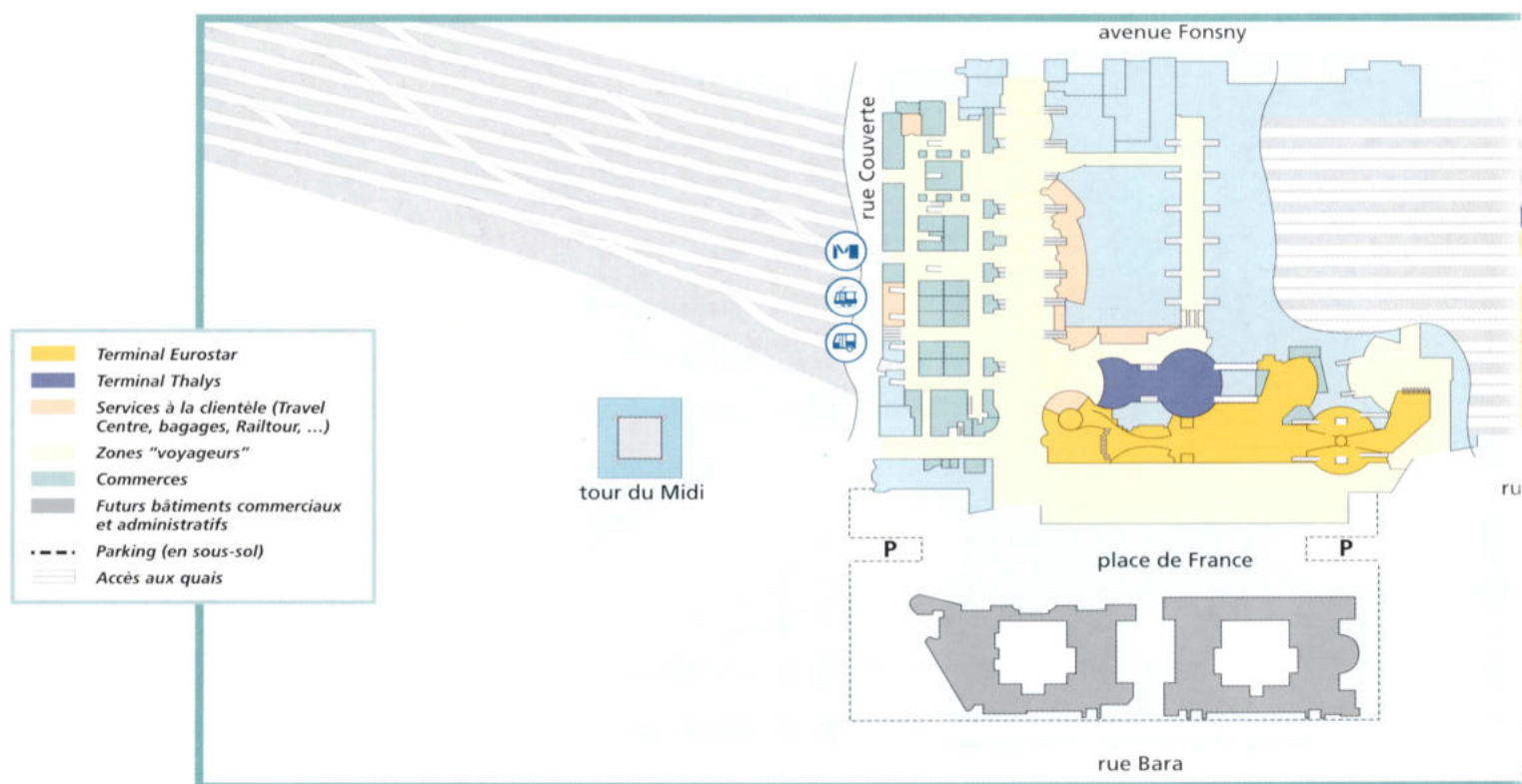
Même si la rénovation du site de Bruxelles-Midi constitue un travail de longue haleine, cette gare est déjà très largement modernisée. Elle a cessé d'être un simple point d'arrivée et de départ des trains pour devenir un espace interactif qui fonctionne maintenant en symbiose avec d'autres modes de transport tels que tram, métro, bus, taxi ou voitures privées. La gare du Midi accueille également un vaste éventail de commerces dont un supermarché, des boutiques de vêtements et de souvenirs, des librairies, des sociétés de location de voitures, des snack-bars, des coins café ...



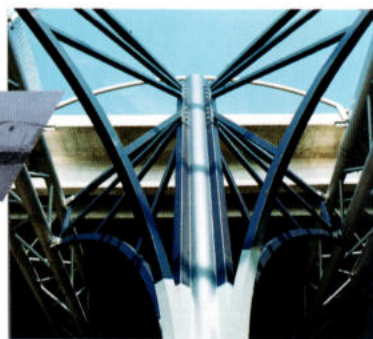


La structure et les deux niveaux de la gare ont été conservés. Les services et les espaces d'accueil pour les voyageurs sont situés au rez-de-chaussée, tandis que les voies et les quais occupent le premier étage. Le grand couloir transversal constitue toujours l'axe principal. Un tableau installé au milieu de celui-ci offre aux voyageurs un aperçu de tous les services proposés en gare. L'espace commercial s'étend, à l'intérieur de la gare, le long de la rue Couverte. De l'autre côté du grand couloir transversal, ont été aménagés le centre de voyages – ou "Travel Centre" (avec 34 guichets ouverts) – ainsi que les terminaux Eurostar et Thalys (côté rue de France).

Le terminal Eurostar est uniquement destiné aux voyageurs à destination de Londres, Ashford (Kent) et Lille. Il est complètement isolé du reste de la gare.



Les voyageurs doivent traverser une zone de sécurité avant d'accéder à l'Eurostar. Ce train emprunte en effet le tunnel sous la Manche et pour des raisons évidentes de sécurité, les voyageurs doivent se soumettre à un bref check-in dans ce terminal. Une fois passé ce contrôle, les passagers accèdent à un espace d'accueil où des boutiques et un snack-bar ont été aménagés. Les quais (voies 1 et 2) sont accessibles via des ascenseurs, des trottoirs roulants et des escalators.



L'homme d'affaires exigeant sera comblé par "l'Eurostar Lounge", où il pourra se relaxer dans de confortables fauteuils ou s'installer à l'un des bureaux mis à sa disposition. Tout a été prévu pour faciliter son travail: fax et téléphone. Par ailleurs, des boissons chaudes ou froides et divers snacks lui seront proposés par le personnel Eurostar.

Une partie de ce terminal accueille également les bureaux de Railtour. C'est auprès de ce service que le voyageur peut retirer les billets TGV qu'il a réservé par téléphone.

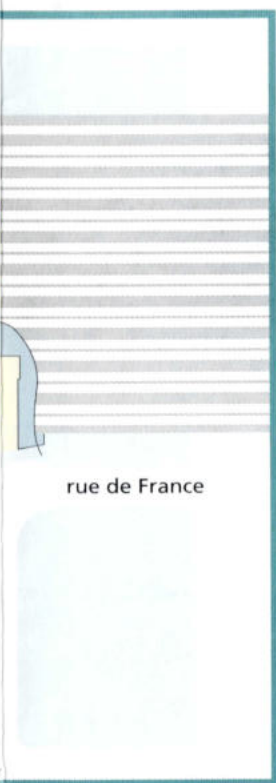


Le terminal Thalys, accessible sans check-in, se trouve juste à côté du terminal Eurostar. Il comprend deux salles d'attente, quelques centaines de consignes, des téléphones publics et des sanitaires soigneusement entretenus.

Le terminal Thalys constitue un endroit-clé de la gare. Des ascenseurs, des trottoirs roulants et des escaliers mécaniques offrent un accès aisé aux quais accueillant les Thalys et les TGV Bruxelles - France (voies 3 à 6). En utilisant le couloir central, les voyageurs accèdent directement au terminal Thalys et passent ainsi en un instant des TGV aux trains du réseau intérieur.

La métamorphose fondamentale que connaît progressivement Bruxelles-Midi lui permet de s'adapter à l'évolution des besoins, pour répondre de façon optimale aux attentes des voyageurs d'aujourd'hui et de demain.

Toutefois, en raison du développement du réseau à grande vitesse en Europe et de la croissance de la demande, il est envisagé de construire dès à présent un autre terminal TGV au nord de l'agglomération bruxelloise.



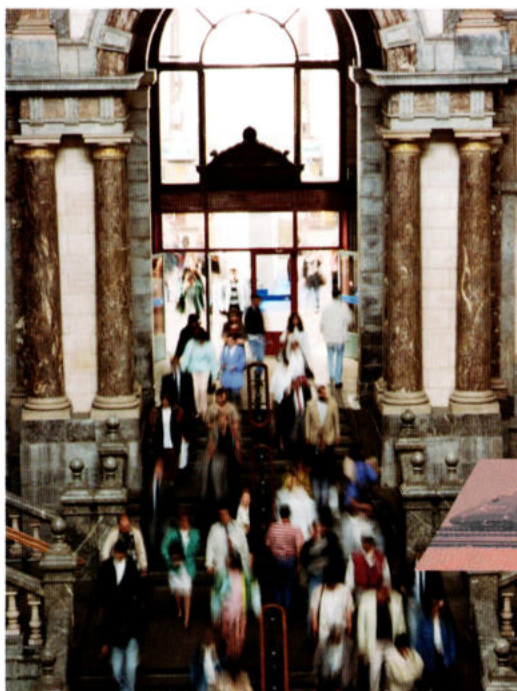
ANVERS-CENTRAL



Anvers-Central est l'une des gares les plus importantes du pays et, aux dires de nombreuses personnes, l'une des plus belles. En moyenne, 50.000 voyageurs passent par la gare d'Anvers-Central chaque jour. La gare occupe une position stratégique au coeur de la ville, à deux pas des bureaux, logements, commerces et lieux de détente. Grâce notamment à l'arrivée de Thalys, Anvers-Central va connaître une augmentation importante du nombre de ses voyageurs. Selon certaines projections celui-ci pourrait même doubler. Ainsi, à l'horizon 2010, la gare d'Anvers devrait accueillir 20 millions de voyageurs chaque année, dont 1,5 million de voyageurs internationaux.

En 2005, la gare sera prête à recevoir dans les meilleures conditions cette nouvelle clientèle. Des mesures s'imposent dès aujourd'hui pour augmenter la capacité de la gare et la fluidité du trafic à destination d'Anvers: davantage de trains doivent pouvoir rejoindre ou quitter le centre d'Anvers – et le traverser – en moins de temps qu'aujourd'hui.

UN NOUVEAU SOUFFLE...



L'actuelle gare d'Anvers-Central est confrontée à un problème de capacité. Elle comprend dix voies en cul-de-sac. Actuellement, tous les trains doivent faire marche arrière une fois arrivés en gare. L'offre ferroviaire est par conséquent limitée. A l'horizon 2005, la gare rénovée comptera quatre voies supplémentaires. Grâce à la construction d'un tunnel sous le site d'Anvers-Central, cette gare cessera d'être en cul-de-sac et verra ainsi sa capacité doublée. De quoi lui donner un nouveau souffle.





Toutes ces transformations sont réalisées dans le respect de la superbe architecture d'Anvers-Central. La future gare, qui s'organisera sur 4 niveaux, sera largement ouverte et formera de ce fait un ensemble très lumineux. Elle conciliera ainsi modernité et tradition en toute harmonie.

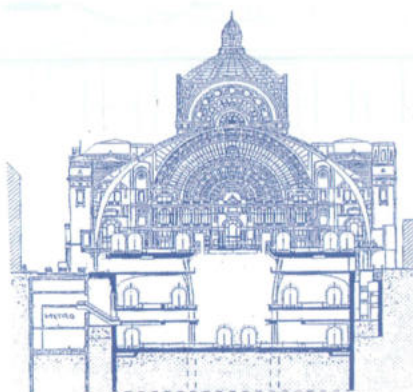
La nouvelle gare sera plus confortable et proposera tous les services que le voyageur est en droit d'attendre: nombreuses possibilités de parking, correspondance aisée avec d'autres transports en commun, commerces, snack-bar ...



Les quais seront à la fois élargis et allongés (jusqu'à 400 mètres). Des quais très longs permettent en effet d'accueillir des convois plus importants, et par conséquent, d'offrir davantage de places assises à bord des trains.



Avant

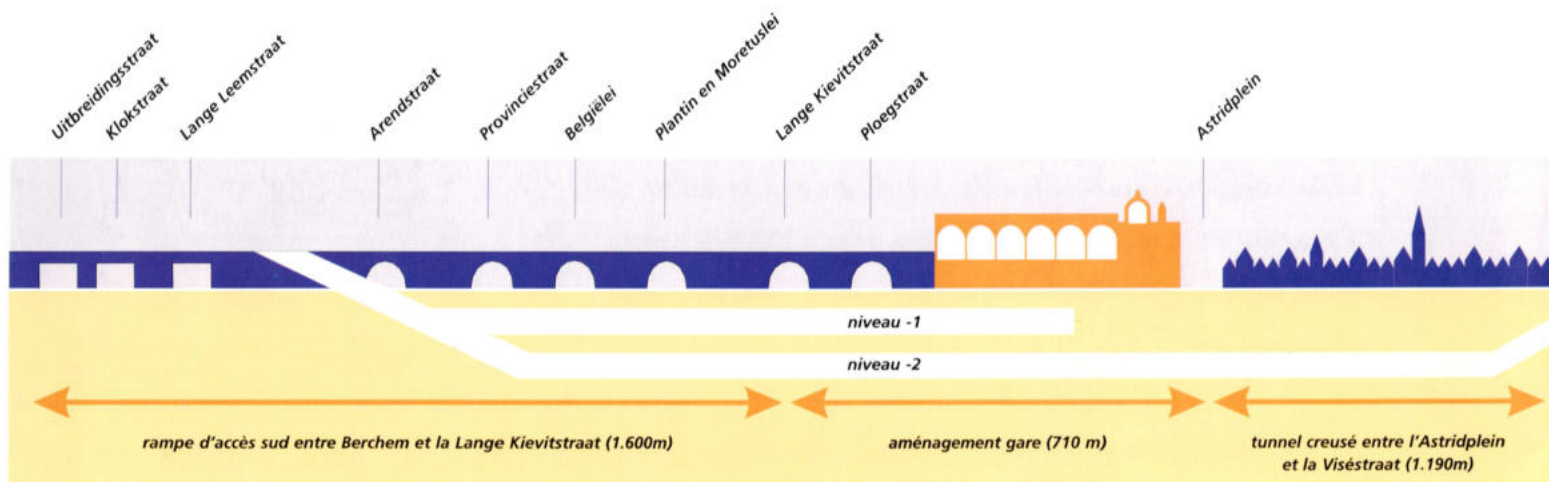


Après



ANVERS-CENTRAL : UN LIFTING SOIGNEUSEMENT ÉTUDIÉ

La gare s'organise sur 4 niveaux : six voies en cul-de-sac situées au même niveau que les voies actuelles (niveau +1). Sous celui-ci, un niveau pour piétons avec boutiques et services (rez-de-chaussée), quatre voies en cul-de-sac au niveau -1, et enfin, quatre voies directes au niveau -2, débouchant sur les deux tunnels à voie unique constituant la jonction nord-sud d'Anvers. Les voies de l'étage inférieur seront destinées tant au trafic TGV qu'aux trains classiques. L'ensemble de la construction et ses différents étages resteront bien lumineux grâce au design "ouvert" de la gare.



A l'avenir, il faudra moins de temps pour passer d'un train à un autre. Un ingénieux système d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques et de trottoirs roulants permettra aux voyageurs de changer de quai plus rapidement. Une liaison supplémentaire est en outre prévue entre les quais côté Berchem.

Tous les quais sont conçus pour accueillir de longs trains du trafic intérieur, et même deux rames TGV couplées (400 m).

Les quais plus longs – et plus larges – dépassent l'actuelle couverture des quais. Le voyageur pourra s'abriter sous de discrets auvents en verre.

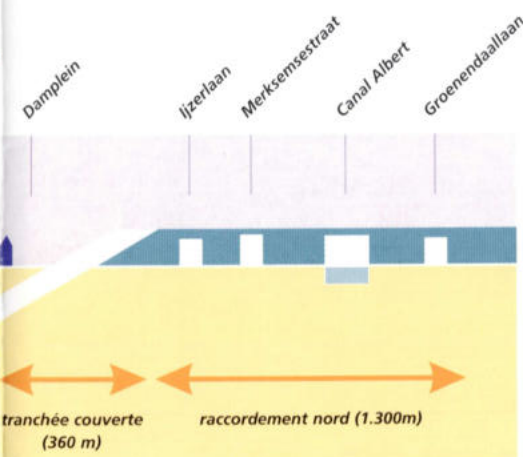


ENVIRONNEMENT DE LA GARE : INTERFACE AVEC LA VILLE

La Korte Kievitstraat et ses abords seront transformés en "Kievitplein". Elle offrira un nouvel accès à la gare, avec une liaison directe vers le hall de la gare. A cet endroit, le voyageur trouvera également des guichets, des consignes, des commerces, un buffet ...

La future "Kievitplein" sera dotée d'un parking souterrain, d'un parc à vélos, d'une zone de dépose rapide (kiss-and-ride) et d'une zone où les voyageurs pourront accéder facilement aux autocars. Un parking pour ces autocars sera implanté sous le viaduc ferroviaire.

L'Astridplein - à l'avant de la gare - sera entièrement redessinée et offrira davantage d'espace aux piétons. La place, sillonnée pendant des années par des voitures, des taxis, des bus, des trams, sera de nouveau réservée aux transports publics. Et pour les piétons comme pour les cyclistes, la place sera de nouveau une aire de repos, un endroit où prendre une bouffée d'oxygène.



JONCTION NORD-SUD

A l'avenir, la gare d'Anvers-Central disposera de 14 quais et d'un tunnel servant de jonction entre le nord et le sud de la ville. Grâce à ce projet, le trafic ferroviaire passant par Anvers-Central deviendra plus fluide et plus efficace. Il répondra ainsi beaucoup mieux aux besoins croissants.

La réalisation de ce projet constituera un progrès fondamental pour les nombreux voyageurs internationaux mais aussi – et surtout – nationaux qui gagnent quotidiennement le centre d'Anvers. La mobilité dans et aux alentours de cette grande ville s'en trouvera grandement améliorée.

L'étude et le suivi des projets de Bruxelles-Midi et d'Anvers-Central sont réalisés par Eurostation, filiale de la SNCB. Eurostation a également pour mission d'accompagner la modernisation des quartiers environnants de ces deux gares.



LIEGE-GUILLEMINS

Gare wallonne de toute première importance, Liège-Guillemins est un nœud ferroviaire essentiel, non seulement pour le trafic intérieur mais également pour les relations internationales.

En moyenne, 30.000 voyageurs passent par la gare des Guillemins chaque jour. 400 trains de voyageurs s'y succèdent quotidiennement.

Liège-Guillemins

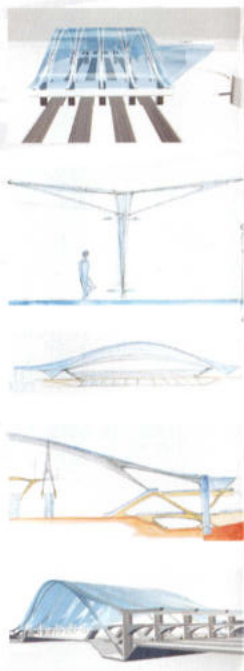
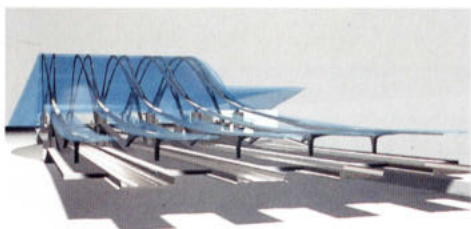
UNE INDISPENSABLE EVOLUTION

La gare constitue le point de rencontre commercial entre la SNCB et sa clientèle. Elle doit donc répondre à un ensemble de critères: accessibilité, confort, propreté, fluidité des déplacements, sécurité, correspondance facile avec les transports publics et privés ...

L'actuel site des Guillemins – gare et infrastructures ferroviaires confondues – ne rencontre pas ces exigences et ne permet pas de valoriser au maximum les atouts qu'offre la grande vitesse ferroviaire. Il fallait donc tout repenser, placer le voyageur, ses besoins et ses attentes, au cœur de la réflexion.

La future gare de Liège-Guillemins sera un centre de voyage moderne, au service de la clientèle, accessible à tous les types de trafic ferroviaire. Elle confirmera de la sorte son rôle de gare mixte conjuguant trafic intérieur et trafic international.

Demain, les infrastructures ferroviaires, complètement renouvelées, donneront, en tracé et en vitesse, la priorité à l'axe qui supporte plus de 50 % du trafic: celui qui court d'Ostende à Cologne, où circuleront les trains les plus rapides.





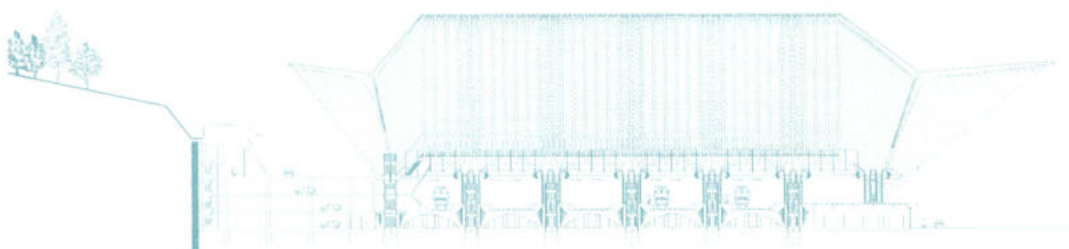
UNE ARCHITECTURE EPUREE ET AUDACIEUSE

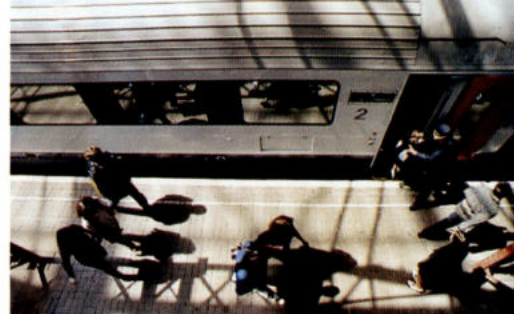
Dessinée par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, la nouvelle gare des Guillemins sera réalisée de 1999 à 2002. Cet architecte, choisi par concours international, a déjà conçu six gares dont celles de Zürich, de Lyon-Satolas et de Lisbonne.

D'une conception totalement nouvelle, la future gare est un monumental dôme de verre et d'acier qui enjambe les voies avec élégance pour relier le quartier de la colline de Cointe au quartier des Guillemins. Devant la gare, une nouvelle place pour piétons sera partiellement surmontée d'un auvent.

Côté ville, la gare s'organise sur trois niveaux : celui de la place, celui des quais et celui des passerelles. Celles-ci, situées au-dessus des quais, y sont reliées par des escaliers mécaniques et des ascenseurs. A l'arrière de la gare, les passerelles débouchent directement sur la plate-forme routière et la zone de dépose minute.

Côté colline de Cointe, la gare s'organise sur cinq niveaux : les parkings (trois niveaux), la plate-forme routière et la toiture du bâtiment de services, aménagée en pergola. Les quais sont également accessibles par un couloir central sous voies qui prolonge le hall et se situe au niveau de la place.

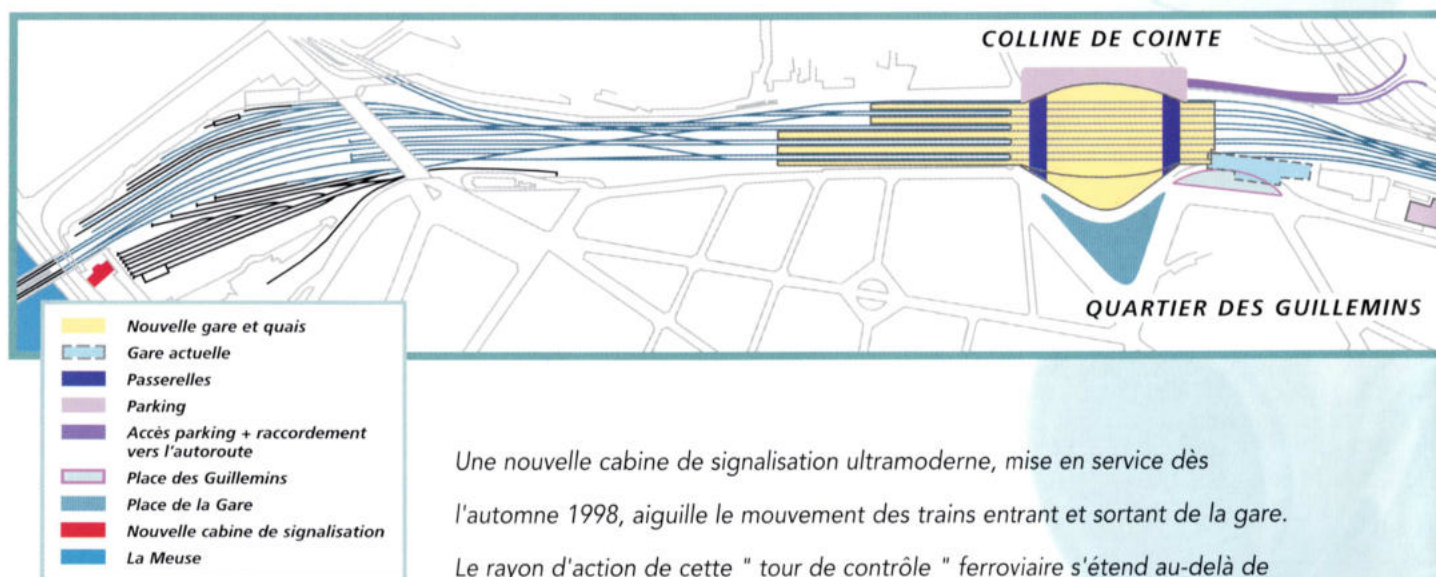




UNE REFONTE TOTALE DES VOIES ET UN TRAFIC ACCELERE

La future gare des Guillemins sera érigée 150 mètres plus loin que la gare actuelle (vers Angleur), pour permettre notamment la construction des quais rectilignes.

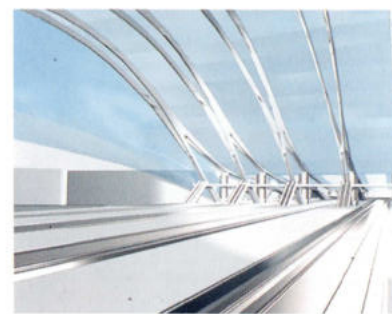
Complètement revu et corrigé, l'ensemble du faisceau de voies, qui s'étale sur plus de 2 km, fera l'objet d'un réaménagement complet. Dans cette perspective, d'importants travaux ont déjà débuté en amont de la gare. Ces nouvelles installations de voies permettront de simplifier et de rationaliser le croisement des trains. Le trafic y gagnera en fluidité aussi bien qu'en rapidité et en sécurité. L'entrée en gare se fera ainsi à 100 km/h au lieu de 40 km/h actuellement.



Une nouvelle cabine de signalisation ultramoderne, mise en service dès l'automne 1998, aiguille le mouvement des trains entrant et sortant de la gare. Le rayon d'action de cette " tour de contrôle " ferroviaire s'étend au-delà de l'agglomération liégeoise.

La future gare comptera cinq quais et neuf voies. Ces quais seront plus larges : huit mètres au lieu de six aujourd'hui. Trois d'entre eux, auront une longueur de 450 mètres afin d'accueillir les doubles rames TGV.



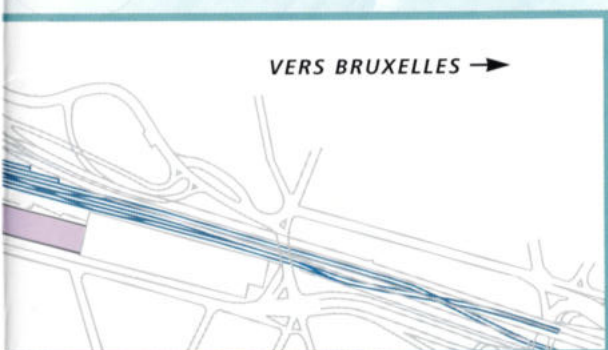


Accessibilité

UNE DOUBLE ACCESSIBILITE

Grâce à son accès côté colline de Cointe, la gare disposera d'un atout pratiquement unique en Europe: une liaison directe avec le réseau autoroutier. Rejoindre la gare en voiture sera donc très facile. La zone de dépose minute et les 800 places de parking en sous-sol – sur le site même – renforceront encore pour les voyageurs ces conditions d'accès particulièrement favorables.

Côté ville, la réduction du flux automobile, conséquence de l'accès direct à Liège-Guillemins par l'arrière du nouvel édifice, rendra le trafic plus fluide, accroîtra la mobilité des transports en commun et facilitera la circulation piétonne dans les alentours immédiats de la gare. Autant de facteurs qui, avec la nouvelle place qui se déploiera devant la gare, accroîtront la convivialité du quartier.



L'étude et le suivi de cet important projet sont réalisés par Euro Liège TGV, filiale de la SNCB. D'autres acteurs locaux sont cependant aussi parties prenantes au sein de la société. En effet, Euro Liège TGV a également pour mission d'accompagner la modernisation du quartier environnant.



ET DEMAIN?

En 1994, le train à grande vitesse circulait pour la première fois en Belgique.

Trois ans plus tard, grâce à l'ouverture de la première ligne à grande vitesse construite dans notre pays, les Eurostar, les Thalys et le TGV relient Bruxelles à la frontière française en 29 minutes. Ces trains poursuivent ensuite leur trajet à 300 km/h vers Londres, Paris ou les régions touristiques françaises.

A l'horizon 2005, l'ensemble du projet sera entièrement réalisé dans notre pays. Les trains à grande vitesse rejoindront alors aussi très rapidement l'Allemagne et les Pays-Bas.



Vous souhaitez recevoir plus d'informations?

- **ÉCRIVEZ AU SERVICE**
"RELATIONS EXTÉRIEURES" DE LA SNCB:
Info TGV - STAR 21
Rue de France, 85
1060 Bruxelles
- **TÉLÉPHONEZ AU NUMÉRO VERT:**
Tél.: (078)15 48 05 (pour le prix d'une communication locale),
sauf prix, horaires et réservations
- **CENTRAL TÉLÉPHONIQUE D'INFORMATION**
"HORAIRES" (TRAINS INTERNATIONAUX):
Tél.: 0900/10 366
- **RÉSERVATION ET VENTE PAR TÉLÉPHONE**
DES BILLETS EUROSTAR ET THALYS ET
TGV BRUXELLES - FRANCE:
Tél.: 0900/10 177,
ou dans toutes les grandes gares

Les gares de Bruxelles-Midi, d'Anvers-Central, de Liège-Guillemins, complètement modernisées, accueilleront dans les meilleures conditions tous les voyageurs des services intérieur et international.

En investissant dans le projet TGV et la rénovation profonde de son réseau intérieur, la SNCB aborde en confiance le XXI^{ème} siècle.

Voyager vite et bien, c'est l'engagement que prend la SNCB envers les voyageurs d'aujourd'hui et de demain.