

L'Héliport et son avenue...

Les noms des rues bruxelloises ne doivent rien au hasard... Et si l'avenue de l'héliport se nomme ainsi c'est tout simplement parce qu'elle est située aux abords de l'ancien héliport de Bruxelles. Retour au temps où les pales des hélicoptères brassaient l'air du centre-ville.



Le **1er août 1953**, le bourgmestre Joseph Van de Meulebroeck inaugure l'héliport de Bruxelles. Un mois plus tard, l'exploitation des premières liaisons régulières internationales par hélicoptère sur le continent est lancée. Pour embarquer, pas besoin de monter sur le toit d'un gratte-ciel! A Bruxelles, contrairement à New York, on prenait l'hélicoptère au "rez-de-chaussée"!

Un héliport dans la continuité

Le choix de cet emplacement représentait tout un symbole : la première gare belge y avait été construite. Le premier train du continent, entre Bruxelles et Malines, s'en élança en 1835.

Les installations occupaient initialement un terrain de 100 mètres sur 200 entre l'Allée Verte et le quai de Willebroek qui fut rapidement triplé. Au départ de l'Allée Verte, les passagers pouvaient rejoindre l'aéroport de Zaventem, les grandes villes belges et de nombreuses destinations européennes. C'est ainsi qu'un vol entre Bruxelles et Paris (Esplanade des Invalides) durait 1h55 tandis qu'Amsterdam était à 50 minutes de vol.

Après 13 années d'exploitation, le **1er novembre 1966**, l'héliport de Bruxelles ferma ses portes. Condamné par l'avènement du train et les pertes financières gigantesques qu'engendrait l'exploitation des hélicoptères. Depuis, les arbres ont poussé, l'ancien héliport est devenu le parc Maximilien et les hélicoptères doivent de contenter de Zaventem.

Un hélicoptère temporaire pendant l'Expo 58

Entre avril et octobre 1958, durant l'Exposition Universelle, un second héliport fut exploité à Bruxelles. Cet héliport était situé à l'arrière de l'actuel Palais 1 et de l'Alliance Hotel Brussels Expo. On y venait, forcément, pour prendre un hélicoptère ou pour profiter de la brasserie Helistar qui avait bonne réputation.

4

SABENA

58

HÉLICOPTÈRES

HELIKOPTERS

HELICOPTERS

S-55 sur les Villes
(T)

	SN-1 180	SN-2 284	SN-3 941	SN-4 101	SN-5 901	SN-6 931	SN-7 126	SN-8 954	SN-9 914	SN-10 930	SN-11 912	SN-12 915	SN-13 915	SN-14 917	SN-15 910	SN-16 921	SN-17 918	SN-18 929	SN-19 155	SN-20 959	SN-21 938
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
ISEY PARIS	d	(1)	(2)	(3)			(4)	6.30						(5)	(6)						
Nice Dufour																					
LILLE	d		7.40		9.55																
Nice des Buissons																					
BRUXELLES/BRUSSEL	a																				
Aides Villes	d	7.10	7.25		9.10			18.25	11.35												
BRUXELLES/BRUSSEL	a							18.40	12.09	12.48											
Caumont 1738 (1)	d							11.50	12.19	12.50											
BRUXELLES/BRUSSEL	a	7.10	7.25	8.30	9.07	10.40	18.41	11.41													
Helsbroek	d	7.20	7.35	8.24	9.10	10.44		11.45	11.50	12.30											
BRUXELLES (Hubs Verts)	a			8.30		10.50															
ANTWERPEN	a				9.25																
Gronne	d				9.25																
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES	d																				
BRUXELLES	a																				
BRUXELLES																					

Comme le montrent les horaires ci-dessus, les visiteurs arrivaient depuis Paris, Lille, Anvers, Eindhoven, Rotterdam ou Dortmund. En six mois d'activités, l'héliport temporaire accueillit 15.000 passagers et 65.370 visiteurs qui y effectuèrent un baptême de l'air. Après l'Expo, l'héliport fut transformé en parc et en plaine de jeux.

Par **Frédéric SOLVEL**

Histoire Héliport de Bruxelles-Allée-Verte





Premières installations

Pour la création d'un héliport à Bruxelles, la Sabena choisit un site à côté de la gare de Bruxelles-Allée-Verte. Le lieu est intéressant, symboliquement puisqu'en 1835, c'est l'endroit choisi pour le départ du premier train pour Malines, mais surtout, car c'est un endroit suffisamment dégagé pour la sécurité, à seulement dix minutes du centre-ville. Les premières installations disposent d'un terrain de 100 m sur 200 m, avec un bâtiment, de type bungalow, qui regroupe les services : de l'exploitation, de la sûreté et des douanes. Il est inauguré le 1^{er} août 1953, en présence d'Igor Sikorsky¹.

Le 1^{er} septembre 1953, la Sabena ouvre son service « HELIBUS », de vols internationaux européens pour passagers, qui offre, en semaine, des liaisons régulières au départ de l'Allée-Verte, avec quotidiennement : deux vols Bruxelles-Lille, trois vols Bruxelles-Anvers-Rotterdam et un vol Bruxelles-Liège-Maastricht². Les vols sont effectués avec trois hélicoptères Sikorsky S-55, qui seront rejoints par trois autres un peu plus tard¹.

Le vol vers Liège est prolongé vers Cologne et Bonn au mois d'octobre et le 20 décembre un vol expérimental est effectué de l'Allée-Verte à l'esplanade des Invalides à Paris. Durant la première année d'exploitation, les hélicoptères de la Sabena effectuent 3 500 vols réguliers transportant 13 000 passagers. À ce bilan, il faut ajouter les vols d'affrètement et de promotion qui ont permis le transport de 5 000 passagers supplémentaires.

En 1956, la compagnie remplace ses Sikorsky S-55 par des Sikorsky S-58 qui peuvent embarquer douze passagers, disposés dans deux cabines dans un environnement plus silencieux, alors que les S-55 qui ne pouvaient prendre que sept passagers étaient tellement bruyants qu'à l'embarquement ils recevaient une protection auditive sous la forme de deux petites boules à mettre dans leurs oreilles.

Le 3 mars 1957, la Sabena inaugure une nouvelle ligne entre l'Allée-Verte et l'héliport de Paris - Issy-les-Moulineaux. Pour cet événement la compagnie affrète la totalité de sa flotte de huit S-58 pour transporter 80 invités parmi lesquelles figure Édouard Anseele, le ministre des Communications. Les appareils effectuent le vol en 1 h 40 min, sept se posent à Issy-les-Moulineaux et le huitième sur l'esplanade des Invalides. Le rythme normal de l'exploitation quotidienne est ensuite de cinq vols.

L'héliport agrandi



En prévision de l'exposition universelle de 1958 à Bruxelles, la surface utile de l'héliport est agrandie et les installations renforcées. La surface du terrain est portée à 150 m sur 600 m, aménagée avec trois plates-formes, construites en béton, de 24 m de diamètre qui permettent le décollage ou l'atterrissage de trois appareils en même temps. Le petit bâtiment d'origine est remplacé par une véritable aérogare reprenant le système des « jetées », utilisé pour

l'aéroport de Bruxelles. Conçu pour pouvoir gérer douze départs et arrivées par



heure, l'ensemble comporte notamment : un grand hall, une salle d'attente pour quarante personnes et un bar pour cinquante. Le personnel au sol de la Sabena, hors période d'exception, est de six salariés, dont un chef d'escale et deux employés de piste. Cette infrastructure moderne est prévue pour pouvoir accueillir des hélicoptères et avions du futur, avec de grandes capacités pour les hélicoptères et un décollage et atterrissage court pour les avions.

La fin de l'exploitation

Dès la fin de l'exposition, la compagnie subit une baisse du nombre de passagers. En 1960, elle vend deux S-58 pour s'adapter à cette situation difficile. Néanmoins le constructeur Sikorsky met à sa disposition un appareil de huit places S-62 pour un essai. Après l'avoir utilisé jusqu'en mars 1961 sur la ligne de Bruxelles à Dortmund la compagnie retourne l'appareil qui, notamment n'a pas suffisamment de places pour assurer une rentabilité que la Sabena estime possible avec un minimum de quarante fauteuils.

En 1963, la Sabena décide d'arrêter ses vols de ville à ville, elle vend les S-58 restant à l'armée, mais le gouvernement belge demande le maintien d'un service. La compagnie supprime le vol avec Paris et loue des appareils pour une exploitation à titre temporaire.

Cette mesure n'étant pas satisfaisante, la Sabena supprime totalement et définitivement le service passagers par hélicoptère et ferme l'héliport le 1^{er} novembre 1966.

Le site après l'héliport

Après la fermeture de l'héliport en 1966, la parcelle est laissée à l'abandon pendant plusieurs années. Cette parcelle a une forme quasiment rectangulaire, de 150 m sur 600 m, elle est encadrée par la place de l'Yser au sud, le quai de Willebroeck, avec l'ancien garage Citroën, à l'ouest, l'avenue de l'Héliport à l'est et le boulevard Simon Bolivar au nord.

Le premier train belge en 1835



Le 5 mai 1835 eut lieu l'inauguration du premier tronçon Bruxelles-Malines. Par une journée splendide, Léopold 1er arriva en Landau à l'Allée Verte, où avait été dressée une tente aux couleurs nationales.

Trois convois étaient rangés dans la gare provisoire. Le Roi examina longuement les locomotives au long col, puis, sous l'œil vigilant des gardes en capote bleue et chapeau vernissé, les diplomates et les ministres montèrent dans les berlines fermées, les officiers et les fonctionnaires dans les diligences et les chars-à-bancs. Les voyageurs accédèrent par des échelles aux wagons à ciel ouvert.

La cloche cessa de tinter, un coup de canon retentit. A 12h43, au milieu d'une émotion inexprimable, le premier convoi s'ébranla dans un grand déploiement de jets de vapeur et de cahots qui jetèrent les uns contre les autres les ambassadeurs et les dames aux toilettes claires.

Les paysans venus des villages riverains se tenaient, les yeux écarquillés, à distance respectueuse de la voie ; quelques-uns se couchèrent par terre en entendant venir les monstres. Dans chaque commune, un poteau indiquait le nom de la localité et la distance parcourue.

Ce jour-là, les 900 invités voyagèrent à bord d'un convoi comprenant trois trains. Chaque train était tracté par une magnifique nouvelle locomotive à vapeur : La Flèche, Stephenson et L'Éléphant. Le voyage dura 50 minutes depuis la gare de Bruxelles-Allée-Verte en passant par la vallée de la Senne et Vilvorde avant d'atteindre Malines. Les voyageurs prirent place dans les 30 voitures parées des trois couleurs nationales. Il y avait de simples chars-à-bancs non couverts et couverts, mais aussi quelques voitures « diligence » et des berlines pour les invités prestigieux. Un vrai spectacle : Les curieux affluaient en masse. Même les arbres et les toits étaient pris d'assaut. La joie

de la foule était presque palpable, comme si le peuple sentait le début d'une ère nouvelle.



De la première gare, située sur l'Allée Verte, il ne subsiste rien. Sur son emplacement, on construisit, en 1958, un héliport, à l'occasion de l'exposition universelle de Bruxelles, et aujourd'hui quelques immeubles à appartements. Le tracé de la première ligne est occupé actuellement par l'avenue de l'Héliport, la place Gaucheret, la rue Ph. Thomas et la rue du Progrès où cette ligne rejoignait les voies de Bruxelles Nord. A hauteur de la chaussée d'Anvers se trouvait un important passage à niveau, qui disparu avec les vestiges de la ligne Bruxelles-Malines dont l'exploitation pris fin le 16 janvier 1954.





La gare fut démolie entre 1954 et 1958 et a fit place à l'héliport Sabena (destiné à l'Expo universelle).



Aujourd'hui, il ne reste plus aucune trace de la gare et nombre de personnes habitant ce quartier ignorent même qu'une gare ait existé à cet endroit.



Maquette de l'ancienne « Station de l'Allée Verte »

La Ferme du Parc Maximilien

Cet endroit fut voué à être une succession de projets en commençant par la construction de la première gare européenne le 5 mai 1835.

Mais la gare fut progressivement délaissée à partir de 1870. Le trafic des voyageurs a finalement cessé le 16 janvier 1954. A 16h le dernier train quitta la gare qui ferma définitivement.



La station fut démolie en 1954 pour laisser place à un second projet ;... A l'occasion de l'Expo 58 l'héliport « Sabena » de Bruxelles fut aménagé en plein centre ville!

L'héliport fut inauguré le 3 mars 1957, On y voit le premier hélicoptère européen pour passager.

Après la fermeture de l'exposition universelle il eu la tentative d'une nouvelle expérience : une liaison rapide entre Bruxelles et Paris sans succès. L'héliport de Bruxelles ferme définitivement ses portes en 1966.

Le terrain fut laissé à l'abandon pendant plusieurs années.

Cet endroit magique ne pouvait pas en rester là ... En effet il fut pendant des siècles le rendez-vous de la société élégante de la Capitale. Léopold premier, lui-même, fit sa joyeuse entrée par notre magnifique endroit le 21 juillet 1831 !

C'est alors qu'en 1987 le troisième projet prend vie, une ferme Urbaine « La Ferme du parc Maximilien » fut construite en 1987 et inaugurée en 1989 pour le bonheur de tous, petits et grands, habitants du quartier, employés et ouvriers des entreprises du centre, touristes de passage ...

C'est ainsi qu'aujourd'hui l'équipe pédagogique de la Ferme Maximilien se mobilise pour défendre cet espace vert essentiel et ce avec beaucoup de passions et de motivations, offrant ainsi aux visiteurs jeunes et moins jeunes un accueil, une information, l'éveil et la transmission autour de l'organisation et des bienfaits d'une ferme, des animaux, des abeilles, du potager, du compostage, de la station d'épuration, de l'énergie solaire, de l'alimentation...



Histoire des pompiers de Bruxelles



En l'an 1800, un service d'incendie, fort de 100 hommes, est créé par le Conseil communal de Bruxelles. Outre les tâches de lutte contre l'incendie, il est également responsable du maintien de l'ordre dans la ville de Bruxelles. Les pompiers de l'époque sont armés. L'extension incessante de Bruxelles oblige les autorités à créer de nouvelles unités.

En 1857, naît le corps d'Anderlecht, rapidement suivi de Schaerbeek, Molenbeek-Saint-Jean, Ixelles, puis Laeken.

A la fin du 19^{ème} siècle, Bruxelles est ainsi protégée par une douzaine de corps de pompiers. Ces corps sont autonomes, mais néanmoins empreints d'une volonté de coopération.

Après la Première Guerre mondiale, plusieurs corps communaux disparaissent au profit d'une extension territoriale des compétences du service d'incendie de la ville de Bruxelles. Certains des corps communaux subsistants signent un accord de coopération qui prévoit une assistance mutuelle en cas d'intervention importante.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les neuf corps existants sont rassemblés sous le commandement du Groupe Régional de Défense contre l'Incendie, le GRDI. Ce groupe régional cessera ses activités dès la libération. Pendant 30 ans, la sécurité de la population bruxelloise sera assurée par une série de corps communaux dont les compétences se limitent généralement au territoire communal.

Après le terrible incendie des magasins "Innovation" le 22 mai 1967, des voix s'élèvent, à nouveau, en faveur d'une unification des différents corps bruxellois. Il était, en effet, apparu que les corps communaux avaient du mal à collaborer à cause du matériel peu compatible et d'une hiérarchie dispersée.

Le 1^{er} janvier 1973, les compétences en matière de lutte contre l'incendie sont transférées en vertu de la loi du 26 juillet 1971 vers une nouvelle institution : l'Agglomération de Bruxelles.

Suite à la mise en place des Institutions bruxelloises dans le cadre des réformes de l'Etat, les compétences en matière de lutte contre l'incendie et d'aide médicale urgente sont transférées vers l'Autorité régionale en date du 12 juillet 1989. L'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale charge un Ministre (ou, à défaut, un secrétaire d'Etat) de la gestion de ce service public très important.

En vue d'optimiser le fonctionnement du service bruxellois, la décision est prise (ordonnance du 19 juillet 1990) de le réorganiser en service pararégional sous le nom de : Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale (SIAMU).



C'est en **1982** que l'état-major situé, alors, à la Place du Jeu de balle, est déplacé à l'avenue de l'Héliport.

La caserne état-major avenue de l'Héliport

Outre les **secours classiques** pour incendie, la caserne état-major assure



les **secours spécialisés**. Pour ce faire, elle abrite tous les engins techniques et spéciaux.

Elle accueille également toutes les **équipes spéciales** :

- les plongeurs subaquatiques
- les spécialistes en intervention chimique
- le RISC (Rescue in Safe Condition) : ce groupe met en oeuvre des techniques de sauvetage similaires à celles utilisées en moyenne montagne (grand cordage)

L'état-major abrite aussi l'ensemble des **services administratifs et techniques** et le centre d'appels «**100**»