



21

Moderniser
VOUS pour mieux
SERVIR

STAR  



STAR 21

La clé pour

VOYAGER

Des embouteillages à la pollution, du stress aux accidents, les conséquences de l'hyper-mobilité, tout le monde connaît. Un mode de vie trépidant et toujours plus de temps libre ne font qu'aggraver ce constat. Les transports en commun peuvent déjouer ces perspectives inquiétantes. Prendre le train, c'est se déplacer facilement et en toute sécurité. Le train, c'est aussi le mode de transport écologique par excellence: moins gourmand en espace et non agressif pour l'environnement. Bref, une alternative de qualité face aux inconvénients du trafic routier. Pour offrir aux voyageurs un service ferroviaire attractif, la SNCB doit entretenir le réseau existant, le moderniser, et en optimiser l'exploitation. Elle doit aussi acquérir un matériel moderne et performant, et rendre ses gares plus accueillantes.

Les objectifs de modernisation de la SNCB sont repris dans un plan appelé STAR 21 (Spoorweg Toekomst-Avenir du Rail- 21ème siècle), couvrant une période de 30 ans et approuvé par le gouvernement.

Ce projet se décline en plans décennaux d'investissements. Le premier plan prévu pour la période 1991-2000 a été réexaminé.

Actualisé en 1995, il a débouché sur le plan 1996-2005.

En projet ou en commande, 340 nouvelles voitures à double étage, 60 nouvelles locomotives électriques et 79 autorails diesel, tous très performants. Ce nouveau matériel permettra d'offrir au voyageur un confort de qualité supérieure, dans l'optique d'un service "client" toujours plus performant.



AU RAYON DES MODERNISATIONS

- 578 voitures,
- 298 automotrices réaménagées,
- une cinquantaine de locomotives à rénover

Des trains ultramodernes

Le TGV n'est pas le seul train du futur. Le train de tous les jours vaut aussi le détour: sièges spacieux, repose-pieds, tablettes, toilettes chimiques, affichage électronique des destinations, nouveau design. 106 milliards de francs seront consacrés à la modernisation du matériel roulant sur dix ans.

Depuis 1996, le confort est de mise à bord des voitures gris et bleu ultramodernes qui circulent sur les lignes hautement fréquentées comme Eupen-Ostende ou Charleroi-Anvers par exemple.

Au look quasi identique, de toutes nouvelles automotrices entrent en scène en 1997.





Rajeunir le réseau, optimiser les lignes

Chaque jour, en Belgique, des milliers de voyageurs empruntent 2.800 km de lignes. Revitaliser le réseau intérieur, c'est non seulement l'entretenir mais aussi accroître ses performances. Les investissements portent dès lors sur plusieurs domaines plaçant le client au centre des priorités.

Pour améliorer la régularité du trafic et garantir la sécurité de son exploitation, plusieurs types de travaux sont prévus: renouvellement et rénovation des voies et des ponts, concentration des cabines de signalisation pour une circulation plus fluide des trains, amélioration de la sécurité aux passages à niveau ...

Bénéficier de lignes performantes, c'est aussi voyager plus vite. L'objectif de la SNCB est donc de relever la vitesse commerciale sur certains axes. Entre autres, par des électrifications: Boom-Puurs, Rivage-Gouvy et Deinze-La Panne. En 2005, 75 % des lignes du réseau seront électrifiées.

Autre exemple de modernisation: en 1998, une ligne entièrement neuve reliera la nouvelle gare de l'Aéroport National à la ligne Bruxelles-Liège.

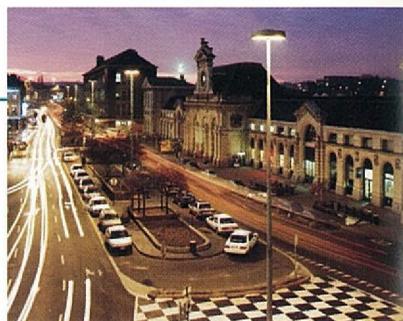
Faciliter les déplacements, c'est aussi augmenter la fréquence des trains. Ce qui implique d'accroître la capacité, notamment en augmentant le nombre de voies sur certaines lignes. Par exemple, l'extension à quatre voies entre Bruxelles-Schuman et Watermael, pour fluidifier le trafic venant de Namur, Charleroi et Mons vers l'est de Bruxelles.





GARES BIENTÔT RÉNOVÉES

Anvers-Berchem,
Asse, Audenarde,
Bruges,
Bruxelles-Central,
Bruxelles-Midi,
Bruxelles-Nord,
Bruxelles-Schuman,
Braine-L'Alleud,
Courtrai, Enghien,
Etterbeek,
Gammerages
Gavere-Asper,
Harelbeke,
La Louvière-Sud,
Lessines, Leuze,
Lichtervelde,
Liedekerke,
Londerzeel, Louvain,
Malines, Mol, Namur,
Nivelles, Ostende,
Ottignies, Vilvorde,
Welkenraedt,
Wetteren ...



Faire de la gare un espace convivial

Portes d'accès aux trains, les gares se doivent de séduire les voyageurs. Ce premier contact est déterminant dans la perception qu'a le client de la qualité de son déplacement.

Bruxelles-Midi, Bruxelles-Quartier Léopold, Arlon, Waremme, Verviers-Central, Anvers-Central, Gand-St-Pierre ... sont autant de gares dont la métamorphose se vit chaque jour.

Le nouveau plan décennal prévoit un milliard de francs par an pour intensifier la qualité de l'accueil en gare. Pour transformer cet espace en un lieu agréable, moderne et fonctionnel, il faut repenser les panneaux d'informations en gare, améliorer les installations sonores et le confort d'attente (sièges, abris ...), se doter progressivement d'annonceurs électroniques des trains, faciliter l'accès aux voitures, aux piétons, aux cyclistes, informatiser la vente au guichet, prévoir plus de parkings ...





Le réseau marchandises

La SNCB s'efforce de disposer d'un réseau marchandises séparé du réseau voyageurs, en vue d'optimiser ces deux types de trafics. Plusieurs projets d'accroissement de capacité des lignes sont prévus dans cette perspective. La modernisation du trafic marchandises, c'est aussi la rénovation des installations terminales dans les ports ou l'acquisition de matériel spécifique, par exemple, des locomotives diesel de manoeuvre.



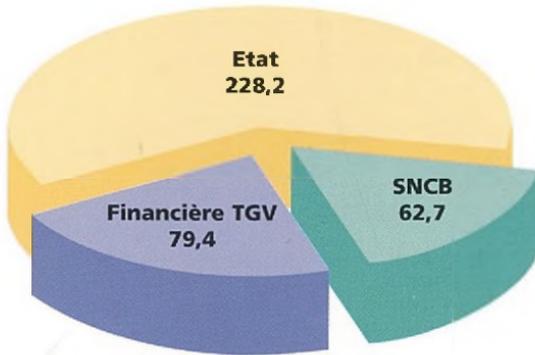
La modernisation de la SNCB

Le plan décennal prévoit de moderniser les ateliers d'entretien du Matériel et de l'Infrastructure, en renouvelant leur équipement.

Il vise également le développement de l'informatisation de l'entreprise. Ainsi par exemple: le développement de SABIN (système électronique de vente des billets), le projet de distributeurs automatiques de billets en gare, le programme de gestion du trafic des trains et l'extension du réseau de télécommunications des chemins de fer.



Qui finance?....



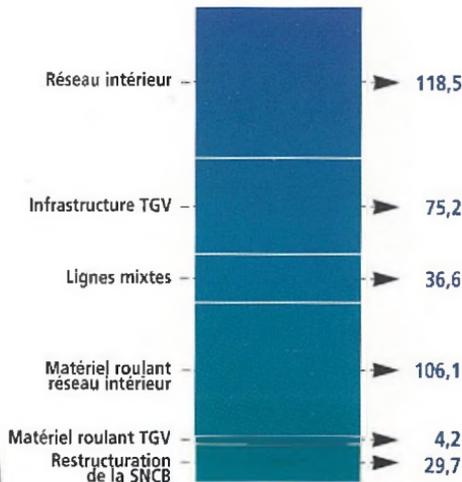
Le plan décennal d'investissements 1996 - 2005 représente un budget de 370 milliards de francs pour les années 1996 à 2005.

Il poursuit cinq objectifs:

- la modernisation des trains existants et l'acquisition de matériel neuf
- la modernisation et l'entretien du réseau
- la réalisation du projet TGV de frontière à frontière pour 2005
- l'optimisation du réseau marchandises
- la restructuration de la Société

Répartition par poste

(en milliards de francs)





Le TGV de concert avec le service intérieur

Les travaux TGV aussi profitent à l'amélioration du service intérieur. Jusqu'en 2005, le plan décennal réserve 36,6 milliards de francs aux projets mixtes profitant à la fois à la grande vitesse et au réseau intérieur.

Plus d'informations ?

N° vert : (078) 15 48 05

Horaires et prix :

renseignements dans les gares ou
au (02) 555 25 25

INFO TGV/STAR 21

SNCR - Relations Extérieures
85 rue de France
1060 Bruxelles

Nombreux sont les exemples de telles réalisations:

- *le tracé TGV comporte des lignes en site nouveau et des lignes classiques réaménagées. Entre Lembeek et Bruxelles, le TGV circule sur site existant, passant de trois à quatre voies. Les TGV en empruntent deux à 220 km/h. Les deux autres sont utilisées par des trains classiques à 160 km/h. Les relations vers Hal, La Louvière, Mons, et Tournai s'en trouvent ainsi facilitées.*
- *entre Schaerbeek et Louvain, la ligne est portée à quatre voies, deux pour les trains classiques rapides et les TGV, et deux pour les trains locaux et de pointe.*
- *la transformation de la gare d'Anvers permet d'en doubler sa capacité. A terme, 14 voies se répartiront sur trois niveaux de quais. Les trains passeront désormais sous la ville grâce à un tunnel créant une jonction nord-sud.*
- *Liège-Guillemins sera entièrement métamorphosée, tant pour ses infrastructures ferroviaires que pour ses possibilités d'accueil.*
- *de nombreux points d'arrêts situés sur le tracé en région bruxelloise seront modernisés.*