

# TGV

En janvier 1990, Le Rail a évoqué la genèse du projet TGV, depuis son origine en France jusqu'au développement européen, incluant notre pays. Le Rail du mois de mars s'est de son côté attaché à défendre le matériel « transmanche » qui reliera Londres à Bruxelles et Paris, commandé par ailleurs le 18.12.89 à Bruxelles. Trois de ces nouvelles rames, rappelons-le, seront la propriété de la SNCB. Quant au matériel TGV qui assurera la desserte Paris-Bruxelles-Cologne (Francfort) et Amsterdam (le « PBKFA »), il est étudié de façon très active par les divers réseaux concernés et nous y reviendrons à une prochaine occasion.

Aujourd'hui, notre attention se portera sur le choix du tracé du TGV en Belgique.

**Un projet a été préparé par la SNCB et le gouvernement national a exprimé son avis à ce sujet. Mais, dans ce domaine, les décisions doivent être prises par les Exécutifs qui dirigent les régions composant notre territoire.**



## LE TRACÉ : LA RESULTANTE DE MULTIPLES CONDITIONS

La définition du tracé du TGV dans notre pays doit intégrer un ensemble de conditions :

- Liées à la politique des transports et à l'aménagement du territoire d'une part;
- De nature technique et économique d'autre part.

## POLITIQUE DES TRANSPORTS ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE PROJET TGV ET AMELIORATION DU RESEAU INTERIEUR

La réalisation du projet TGV en Belgique constitue, après l'électrification, le plus grand bouleversement du réseau ferroviaire au cours du siècle, non seulement sur le plan physique mais aussi sur le plan financier. Aussi l'effort à entreprendre ne sera-t-il vraiment efficace que s'il contribue aussi à l'amélioration du réseau de la SNCB, pour le trafic national et international des voyageurs comme des marchandises. C'est pourquoi le



entre autres, le projet TGV dans le cadre d'une réorientation générale de l'offre ferroviaire.

Ceci explique, entre autres, certains choix de tracé que nous évoquons ci-dessous.

#### **AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Des projets d'une ampleur telle que celui du TGV ont assurément une grande importance en matière d'aménagement du territoire (affectation des sols en zones d'habitat, de loisirs ou industrielles, voiries, etc.).

Dans ce domaine, depuis la réforme de l'Etat, ce sont les Régions qui sont devenues compétentes, à l'exclusion de l'Etat central. C'est pourquoi le gouvernement a décidé que le tracé du TGV devait être fixé en accord avec les Régions, étant entendu que celles-ci devront réviser au moins partiellement les « plans de secteur » qui visualisent les choix en matière d'aménagement du territoire. Des procédures à ce sujet sont à respecter. Nous les exposerons brièvement ci-dessous, en notant d'emblée qu'elles diffèrent quelque peu de Région à Région.

Les nouvelles infrastructures qui entreront en service en 1998 entre Bruxelles et Liège permettront également une amélioration du service intérieur puisque des trains classiques accélérés les utiliseront aussi.

#### **CONDITIONS TECHNIQUES ET ECONOMIQUES**

La définition du tracé d'une liaison à grande vitesse suppose des choix fondamentaux ainsi que la prise en compte de toute une série de contraintes ou de possibilités.

Citons ainsi, sans que cette énumération soit limitative :

- L'option entre un site intégralement neuf ou un site existant aménageable dans certaines limites, compte tenu du nombre, de la régularité et de la fluidité des circulations à garantir ;
- La prise en compte de la nature des sols et du sous-sol. On comprend aisément que la stabilité absolue de la plate-forme est tout à fait essentielle.

Le gouvernement national a posé comme condition essentielle à la réalisation du projet que la ligne TGV soit reliée de façon optimale au réseau intérieur et contribue à l'amélioration de ce dernier.

Pour déterminer la meilleure manière d'intégrer le TGV à l'ensemble du réseau, il est apparu indispensable d'envisager le rôle futur des chemins de fer dans le cadre de la croissance continue des déplacements des personnes et des biens au sein de l'Europe. C'est la raison d'être du plan « STAR 21 » (Sporweg Toekomst - Avenir du Rail) sur lequel nous reviendrons bientôt et qui situe,

Des circulations TGV entre Bruxelles Midi et Londres sont déjà prévues à partir de juin 1993, au moment où le tunnel sous la Manche et la ligne TGV Nord en France seront ouverts.

□ Les problèmes liés au relief et à la présence d'obstacles tantôt naturels (cours d'eau plus ou moins importants, tranchées naturelles, bois, etc.), tantôt d'origine humaine (agglomérations ou habitations isolées, voiries, lignes de chemin de fer, canaux, canalisations de gaz ou autres, etc.). Ces divers éléments influencent en effet le tracé horizontal et vertical d'une ligne nouvelle. Or, à ce sujet, il faut savoir que pour des circulations à 300 km/h sur une ligne spécialisée au trafic voyageurs à grande vitesse, les rayons minimaux de courbure sont, horizontalement, de 4 250 m – l'optimum se situant plutôt au-delà de 6000 m – et, verticalement (le passage d'une voie plate à une rampe ou à une pente et inversément), de 25 000 m, afin d'éviter le phénomène de « montagnes russes ».

Diverses solutions existent pour ce type de problèmes et l'on peut ainsi prévoir des déblais, des remblais et différents types d'ouvrages d'art.

Il n'empêche que certains d'entre eux exigent des emprises – et donc des acquisitions de sols plus importantes – ce qui a une incidence sur le coût du projet ;

□ Les problèmes agricoles tels que le passage au travers des terres d'un exploitant ; les questions de remembrement ; l'aménagement d'accès à des champs qui ne peuvent plus être atteints comme auparavant, le rétablissement du réseau hydrologique de drainage et d'irrigation, etc.

□ La possibilité pour l'infrastructure nouvelle de s'accoler à une infrastructure existante de type ferroviaire ou autoroutier, pour autant que l'orientation et les rayons de courbure respectifs le permettent. Ceci offre l'avantage de concentrer les emprises et d'éviter une nouvelle traversée de paysage avec tous les aménagements qui seraient requis ainsi qu'on l'a vu plus haut.

Toutes ces contraintes et possibilités doivent donc être considérées et examinées les unes par rapport aux autres, mais également en fonction de l'aménagement du territoire cité plus haut comme de l'équilibre financier global du projet. Car, en ce domaine, le gouvernement a aussi fixé une condition fondamentale – la troisième – qui est celle de la rentabilité globale du projet. L'étude du tracé doit donc intégrer en permanence le souci de maîtrise des coûts d'investissement.

## LA GENESE DU PROJET DE TRACE

Compte tenu de tous les éléments qui précèdent, les services techniques de la SNCB ont étudié diverses possibilités de tracé permettant au TGV venant de France d'atteindre Bruxelles pour se diriger ensuite, d'une part, vers Liège et la frontière allemande et, d'autre part, vers Anvers et les Pays-Bas.

## L'ETUDE D'IMPACT

En même temps, la SNCB a fait procéder à une vaste étude d'incidences du TGV sur l'environnement ou autrement dit, à une recherche des éléments pouvant nuire aux milieux naturels ou humains.

Le but de cette étude était double :

- Etablir l'inventaire des nuisances éventuellement engendrées par les nouvelles lignes TGV et déterminer les moyens de les limiter ou de les supprimer ;
- Rassembler tous les éléments permettant de choisir le tracé qui respecte le plus l'environnement.

Il est à noter que c'est la toute première fois en Belgique qu'une telle étude est menée dans le cadre d'un projet d'infrastructure nouvelle de cette importance. Grâce à elle, il est évident que le projet TGV s'intégrera aussi harmonieusement que possible dans l'environnement, et certainement de façon plus favorable que ce ne fut le cas pour d'autres voies de communication, particulièrement les autoroutes, qui ne furent pas soumises à cette procédure.

## L'ETUDE THEMATIQUE

A côté de l'étude d'impact, une « étude thématique du projet TGV » a également été menée. Elle a examiné à grande échelle, dans le « corridor » Paris – Londres – Bruxelles – Cologne – Amsterdam l'incidence comparée du TGV et de divers autres modes de transport (la route et l'aviation) dans cinq grands domaines ou thèmes : l'utilisation d'espace au sol, la consommation d'énergie et la pollution qui lui est associée, les nuisances acoustiques et la sécurité. Et dans pratiquement tous les cas, il s'est avéré que les qualités du TGV étaient les plus remarquables dans le corridor concerné, même par rapport aux trains classiques.

## LES CHOIX SUCCESSIFS

Après analyse des avantages et des inconvénients des différentes variantes de tracés possibles, une sélection a été opérée. Un projet de tracé avec deux variantes à l'Est de Bruxelles entre cette ville jusqu'à hauteur de Louvain (l'une via la ligne 36 à améliorer et l'autre directement le long de l'autoroute Bruxelles – Liège à partir de Zaventem) a été retenu par le Conseil d'Administration de la SNCB à la fin du mois de septembre 1989. Le projet a alors été transmis au ministre des Communications qui l'a étudié à son tour. A la fin du mois de janvier 1990, le gouvernement national prenait position en approuvant le choix opéré par la SNCB tout en se prononçant pour le tracé via la ligne 36 à améliorer entre Bruxelles et Louvain. Le gouvernement estimait en effet que cette solution contribuerait le mieux à l'amélioration

du réseau intérieur dans ce secteur, ce qui constitue également un objectif prioritaire pour lui, ainsi qu'on l'a vu plus haut.

En fait, cette prise de position du gouvernement était une proposition adressée aux Régions puisqu'en vertu des règles relatives à la régionalisation en Belgique, ce sont les Exécutifs des Régions qui sont seuls compétents pour décider effectivement des tracés et octroyer des permis de bâtir. Mais préalablement à ces décisions, il faut, dans chaque région, suivre une procédure qui comporte plusieurs phases et qui prévoit, pour les populations concernées, des possibilités de s'exprimer avant que les choix définitifs ne soient opérés.

## LES PROCEDURES

Elles diffèrent quelque peu suivant les Régions.

### EN REGION WALLONNE

#### LA REVISION DES PLANS DE SECTEUR

Les plans de secteur existants ont pour but de définir l'occupation des sols (zones d'habitat, zones agricoles, etc.) et les zones réservées dans lesquelles les grandes infrastructures (routes, canaux, chemins de fer) peuvent être réalisées. Ils ne tiennent actuellement pas compte du TGV et c'est la raison pour laquelle ils doivent être mis en révision.

L'Exécutif wallon a décidé que celle-ci porterait sur l'ensemble des tracés qui ont été envisagés. Une enquête publique s'est achevée début janvier 1990 et elle a permis à chacun de s'exprimer sur ceux-ci. L'ensemble du dossier a alors été soumis à la Commission régionale d'aménagement du Territoire chargée de rendre un avis à l'Exécutif régional wallon qui décidera des tracés à retenir.

#### PERMIS DE BATIR – ETUDE D'INCIDENCE

Lorsque la SNCB aura connaissance des tracés retenus, elle élaborera des plans précis montrant l'implantation exacte du TGV ainsi que les détails des travaux prévus (ponts, voiries, etc.) Ces plans ainsi que les études d'impact seront, conformément à la législation sur l'environnement (décrets des 11.09.1985 et 10.12.1987) également soumis à une enquête publique qui permettra à l'Exécutif wallon de décider en connaissant l'opinion de tous les intéressés.

#### ACQUISITION DES SOLS ET AUTORISATION D'EXPROPRIATION

Sur la base de ces plans, la SNCB dressera des plans parcellaires (qui devront être déclarés d'utilité publique par arrêté royal) indiquant les terrains à exproprier pour l'exécution des travaux. Les Comités d'acquisition du ministère des Finances seront alors chargés de procéder aux négociations d'achat, après quoi les travaux pourront

commencer. L'expérience montre que dans plus de 95 % des cas, un accord peut être trouvé avec les propriétaires et locataires sur le montant (valeur du bien et indemnités diverses) à leur verser. Lorsque cet accord n'est pas possible, le problème est soumis aux tribunaux qui fixent le montant de l'indemnisation.

### EN REGION FLAMANDE

La procédure dans cette partie du pays est basée sur un arrêté de l'Exécutif flamand du 23 mars 1989. Sont successivement prévus :

Une information locale des populations concernées avec la présentation de résumés du projet TGV, de l'étude d'impact et de l'étude thématique. Cette information est complétée par les réponses aux questions posées par les habitants;

Une enquête publique sur le projet de révision des plans de secteur. Les remarques formulées sont également transmises à une Commission d'avis et ensuite à l'Administration de l'aménagement du Territoire et de l'Environnement qui conseille l'Exécutif régional flamand;

L'élaboration des plans de détail en concertation avec les communes concernées. Ces plans servent de base à la demande de permis de bâtir et à la constitution du dossier d'expropriations. Ces plans, de même que l'étude d'impact, sont alors soumis à enquête publique. Des remarques peuvent être formulées et conduire à une adaptation des plans détaillés.

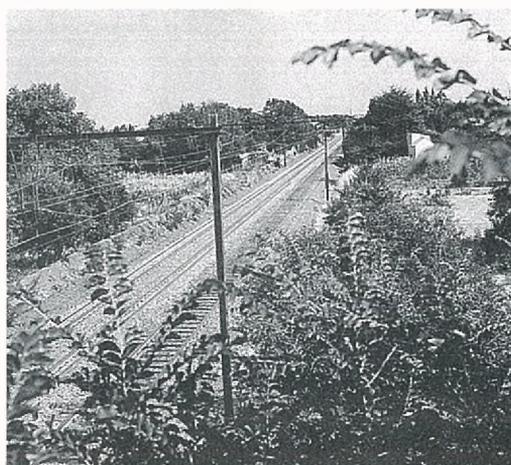
Un arrêté royal déclarant d'utilité publique le projet TGV. Suit alors la phase de négociations d'achat ou d'expropriation des terrains permettant le début des travaux.

### EN REGION BRUXELLOISE

Dans cette région, le TGV roulera à vitesse limitée sur les lignes existantes. Aucune infrastructure nouvelle n'est prévue qui nécessiterait une modification des plans de secteur. Par contre, le projet prévoit de nouvelles installations pour le terminal voyageurs de Bruxelles Midi. Les problèmes

Diverses possibilités de tracé ont été examinées à la lueur de deux études, l'une d'impact, l'autre thématique.

En vertu des règles relatives à la régionalisation en Belgique, ce sont les Exécutifs des Régions qui sont seuls compétents pour décider effectivement des tracés et octroyer des permis de bâtir.



LIGNE 36 DIRECTION BRUXELLES

qui y sont liés sont examinés par la Région en concertation avec les communes concernées, la SNCB et le ministère des Communications.

## LE TRACÉ DES LIGNES TGV EN BELGIQUE

Quel est le tracé proposé fin janvier 1990 par le gouvernement aux Régions chargées d'en décider ?

### FRONTIERE FRANCAISE – BRUXELLES

**DE LA FRONTIERE FRANCAISE A LEMBEEK**  
Entre la frontière française et Bruxelles, le nombre élevé de voyageurs attendus – et donc celui des trains de Paris d'une part, et de Londres d'autre part – justifie tant sur le plan de l'exploitation que sur celui de la rentabilité la construction d'une ligne indépendante pour le trafic TGV permettant des vitesses de 300 km à l'heure. Cette ligne nouvelle à grande vitesse est prévue entre la frontière et Lembeek.

Venant de France, la ligne pénètre en Belgique par Rumes. Elle passe au sud de Tournai, franchit l'Escaut en viaduc à Antoing où elle passe également entre deux sites classés. A l'est d'Antoing, elle croise la dorsale wallonne avec laquelle un raccordement est prévu. La ligne traverse ensuite les territoires des entités de Péruwelz, Leuze, Belœil et Ath, lieu de la traversée en viaduc d'un canal et de la Dendre. La ligne TGV longe ensuite le côté sud de l'actuelle ligne Bruxelles – Tournai, entre Ath

et Silly, sur 11,5 km. A partir d'Enghien, le tracé longe le côté sud de l'autoroute A8 sur 9 kilomètres et la quitte à Tubize pour atteindre Lembeek et la ligne Bruxelles – Mons.

La longueur de la ligne en site propre atteindra environ 76 kilomètres. Elle permettra de relier Bruxelles, d'une part à Paris en 1 h 22 et d'autre part à Londres en 2 h 40. La mise en service est prévue pour juin 1995.

Toutefois des circulations TGV entre Bruxelles Midi et Londres sont déjà prévues à partir de juin 1993, au moment où le tunnel sous la Manche et la ligne TGV Nord en France seront ouverts. Entre juin 1993 et juin 1995, ces TGV emprunteront la ligne existante Bruxelles – Tournai – Lille, la section Lille – Tournai étant électrifiée et accélérée. La SNCB souhaite à ce sujet que la vitesse autorisée sur ce tronçon soit portée à 160 km/h.

### DE LEMBEEK A BRUXELLES

A Lembeek, la ligne TGV croise en viaduc la ligne Bruxelles – Mons qu'elle longe ensuite par l'est jusqu'à Hal, où elle sera mise en tunnel en même temps que les lignes venant de Mons et de Tournai.

Entre Hal et Buizingen, la ligne rapide sera reliée à la ligne actuelle et, à Lot, elle sera mise en viaduc puis posée entre les deux voies déplacées de la ligne de Mons. Il y aura alors quatre voies jusqu'à l'entrée de Bruxelles : les deux extérieures destinées au trafic interurbain régional et les deux centrales réservées aux trains rapides. Cette solution permettra une meilleure régularité des trains en provenance et à destination de Tournai, Mons et La Louvière.

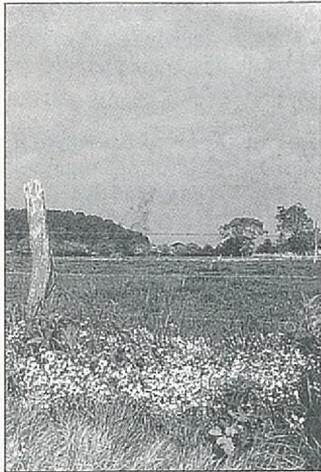
### BRUXELLES – FRONTIERE ALLEMANDE

#### DE BRUXELLES A LIEGE PAR LOUVAIN

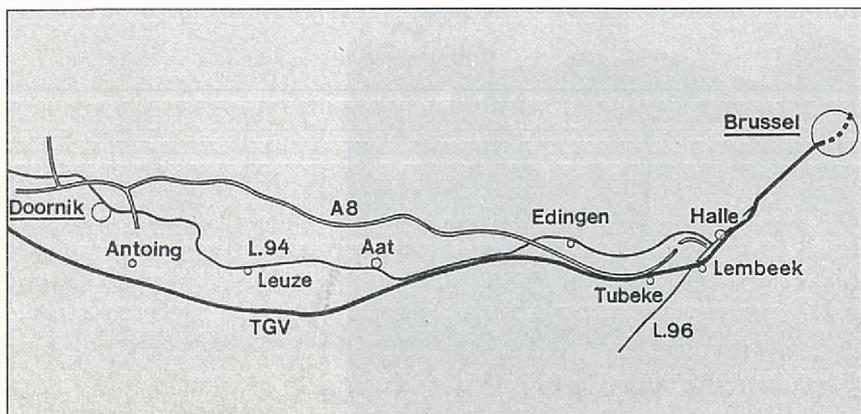
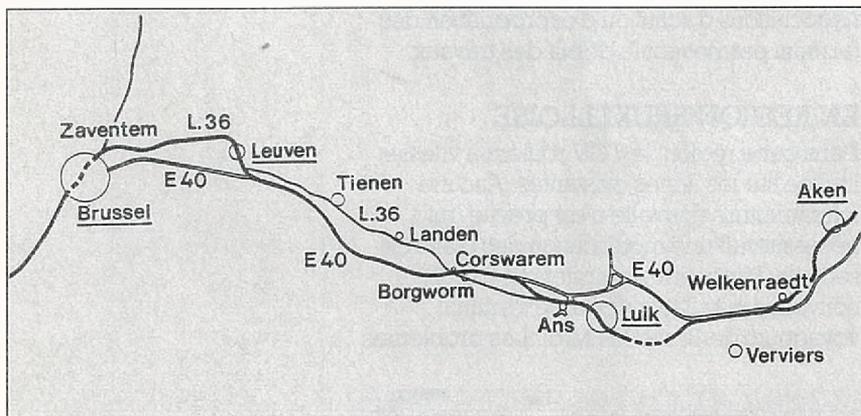
Compte tenu de l'option du gouvernement, le TGV suivra la ligne 36 Bruxelles – Liège jusque Louvain d'où il rejoindra en site neuf le sud de l'autoroute E40. A la sortie de Schaerbeek, une quatrième voie sera ajoutée aux trois voies existantes entre cette gare et Zaventem. Au-delà, deux nouvelles voies seront posées, une de chaque côté de la ligne existante. Ces voies nouvelles permettront une vitesse de 200 km/h. La capacité supplémentaire permettra ainsi une amélioration du trafic intérieur.

Des aménagements à l'entrée de la gare de Louvain (où la courbe actuelle limite la vitesse à 90 km/h) permettront de la traverser à 160 km/h.

Au-delà de Louvain, les voies rapides rejoignent l'autoroute E40 à Bierbeek, où elles seront posées côté sud après une jonction souterraine. Sur le tronçon jouxtant l'autoroute, la vitesse maximale sera de 300 km/h. A



FRONTIERE FRANCAISE ARRET 1.  
CHEMIN DE PIERRE  
TGV 20 M D'EMPRISE  
(14 M + 2 x 3 M)



Bierset, la ligne TGV rejoindra la ligne 36, où la vitesse sera relevée, pour pénétrer dans l'agglomération liégeoise.

Les nouvelles infrastructures qui entreront en service en 1998 permettront également une amélioration du service intérieur puisque des trains classiques accélérés les utiliseront aussi.

### DE LIEGE A LA FRONTIERE ALLEMANDE

Au-delà de Liège Guillemins, les TGV emprunteront la ligne 37 vers Aix-la Chapelle jusqu'à Chênée, d'où ils accéderont au plateau de Herve par un tunnel à voie unique de 7 kilomètres. La ligne rapide suivra ensuite le côté sud de l'autoroute Liège - Aix-la-Chapelle en traversant les territoires de Soumagne, Herve, Thimister - Clermont, Limbourg, Baelen et Welkenraedt. Le relief vallonné de cette région exigera la construction de plusieurs viaducs importants. Après Welkenraedt, la ligne TGV se raccordera à la ligne 37 actuelle pour pénétrer en Allemagne à Aix-la-Chapelle. La mise en service de ce tronçon projeté est également prévue pour 1998. Vu le coût élevé de sa construction, qui s'explique par la nécessité de réaliser de nombreux et importants ouvrages d'art, une intervention financière internationale est attendue.

### BRUXELLES - FRONTIERE NEERLANDAISE

#### DE BRUXELLES A BERCHEM

Les TGV utiliseront les lignes actuelles améliorées en vue de porter la vitesse à

160 km/h, ce qui bénéficiera également aux liaisons intérieures, surtout Anvers - Bruxelles - Charleroi. On profitera de la nécessité de renouveler les ponts sur la Nèthe pour corriger le tracé à Duffel.

### TRAVERSEE D'ANVERS

Celle-ci s'effectuera par une jonction Sud-Nord depuis Berchem, par-dessous la gare d'Anvers Central réaménagée (cfr p. 14) jusqu'à Anvers-Dam ou Luchtbal, où la jonction se raccordera à la ligne 12 actuelle vers les Pays-Bas.

### D'ANVERS A LA FRONTIERE NEERLANDAISE

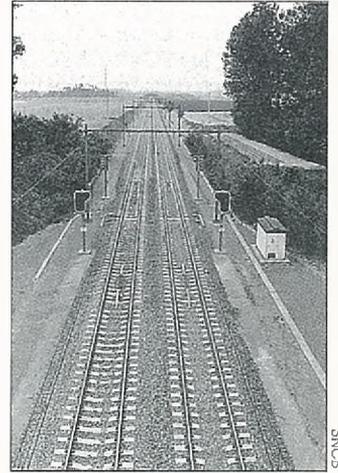
Deux solutions ont été étudiées pour achever la liaison Bruxelles - Pays-Bas elle aussi prévue pour 1998 :

- Soit une nouvelle ligne dite « portuaire » se dirigeant vers le nord-ouest;
- Soit l'actuelle ligne 12 (Anvers - Roosendaal) modernisée.

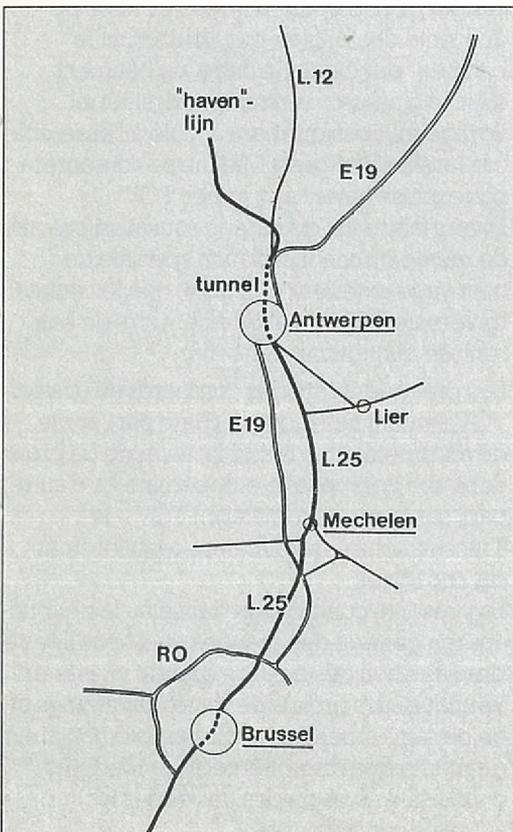
Le choix entre ces deux solutions dépend entre autres des négociations avec les autorités néerlandaises. En concertation avec le ministre néerlandais des Transports, il a été décidé d'étudier en détail l'adaptation de la ligne 12. Une étude d'impact sera effectuée sur la partie néerlandaise du tracé qui correspond à la ligne 12. Actuellement, ce tracé ne constitue qu'une option même si elle se présente comme la plus vraisemblable.

### 1995 - 1998

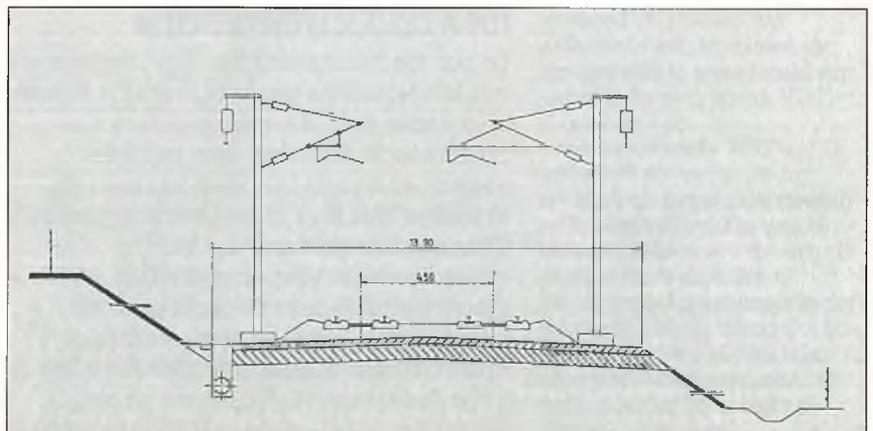
Les infrastructures nouvelles situées au-delà de Bruxelles vers la frontière allemande et néerlandaise entreront en service en 1998. Mais, dès 1995, des TGV « PBKFA » continueront au-delà de Bruxelles vers l'Allemagne et les Pays-Bas. Ils circuleront alors par les lignes classiques dans les limites des vitesses autorisées sur celles-ci et à la cadence d'un TGV toutes les deux heures. A partir de 1998, après la mise en service des infrastructures nouvelles, cette cadence passera à un TGV par heure et par sens sur les deux lignes.



ARRET 34.  
LIGNE 94 BRUXELLES-TOURNAI



PROFIL EN TRAVERS TYPE D'UNE LIGNE A GRANDE VITESSE



## TROIS GARES ET UN ATELIER

### LES GARES

Selon le projet actuellement examiné par les régions, les TGV circulant sur le tracé présenté ci-dessus desserviraient trois agglomérations : Bruxelles, Liège et Anvers.

#### BRUXELLES

À Bruxelles, la gare du Midi serait retenue comme site d'arrêt principal et elle sera même la gare terminale des TGV vers Londres (qui n'iront donc pas au-delà de Bruxelles). Un réaménagement complet de la gare et de ses abords est actuellement étudié, en concertation avec la Région, les communes concernées et le ministère des Communications, en vue de faire face à la croissance attendue de la clientèle et afin de lui offrir une gamme complète de services correspondant à l'utilisation du TGV. Les TGV poursuivant au-delà de Bruxelles emprunteront la jonction Nord-Midi par les voies 1 et 2 (côté « ouest ») et effectueront également un arrêt à Bruxelles Nord avant de continuer leur trajet.

#### LIEGE

À Liège Guillemins, gare de passage, les aménagements prévus par la SNCB (sans parler de ceux que la ville envisage) porteront essentiellement sur une amélioration des services offerts à la clientèle ainsi que sur l'extension des possibilités de parking.

#### ANVERS

La gare d'Anvers Central sera quant à elle réaménagée et transformée partiellement en gare de passage. Les voies seront disposées sur trois niveaux différents, le niveau inférieur étant réservé aux TGV et aux trains du service intérieur qui continueront en tunnel vers Anvers Dam ou Luchtbal. La gare qui est actuellement en cul-de-sac et qui constitue de ce fait un important goulet d'étranglement pour tout le réseau belge verra ainsi sa capacité doublée, avec de nombreux avantages, tant pour les services internationaux que pour les services intérieurs.

### UN ATELIER D'ENTRETIEN

Le bon fonctionnement des TGV, du point de vue tant technique que commercial, nécessite un contrôle et un entretien réguliers. Ces opérations se déroulent dans un atelier, souvent situé près des gares terminus. Or, Bruxelles Midi sera la gare terminus des TGV Transmanche ainsi que des TGV « Interconnexion » (voir ci-contre) et, en même temps, la gare de séparation des rames PBKFA (continentales) au-delà de Bruxelles vers l'Allemagne et les Pays-Bas. Il a dès lors été prévu d'implanter un atelier d'entretien TGV – affecté principalement aux

TGV « Transmanche » – à Forest Midi. Celui-ci sera situé sur l'actuel emplacement du dépôt des locomotives qui sera incessamment transféré au dépôt de Schaerbeek, réaménagé à cette fin.

Une des caractéristiques des TGV réside dans le fait que ceux-ci constituent des rames articulées dont on ne désaccouple pas les différents éléments constitutifs en service normal. Pour les entretenir de manière efficace et pour éviter les pertes de temps liées aux opérations de désassemblage et de réassemblage des rames, il convenait donc de prévoir des installations suffisamment dimensionnées pour pouvoir les traiter dans leur entièreté (393,5 m pour un TGV Transmanche).

Un nouveau bâtiment principal abritant quatre voies de 420 m permettra l'entretien de rames complètes (une Transmanche ou deux PBKFA Paris – Bruxelles – Köln – Frankfurt – Amsterdam par voie). Les opérations s'effectueront sur différents niveaux de travail grâce à des passerelles ou d'autres équipements spécialisés. Elles comporteront :

En cycle quotidien :

– le nettoyage intérieur des rames, en ce compris les toilettes chimiques ;  
– divers contrôles de sécurité et de confort ;

Selon un cycle plus espacé, d'autres contrôles et entretiens d'appareillages techniques ou de confort.

D'autres bâtiments destinés à des fonctions administratives ou techniques ainsi qu'à des interventions plus importantes sur le matériel TGV (tour en fosse pour le reprofilage des essieux, sans dépose de ceux-ci, fosse de descente des bogies, etc.) jouxteront le bâtiment principal. En outre, un bâtiment destiné à assurer l'entretien du matériel voyageurs classique sera accolé à l'ensemble car l'atelier de Forest Midi ne se consacrera pas exclusivement aux rames TGV.

Divers faisceaux de garage sont aussi prévus, de même qu'une installation spéciale de nettoyage extérieur des TGV, que les rames traverseront systématiquement lors de leur rentrée quotidienne à l'atelier.

Les précédents articles consacrés au dossier TGV avaient mis l'accent, d'une part, sur le développement et la signification de ce projet dans une perspective européenne et, d'autre part, sur le premier matériel TGV – le Transmanche – qui circulera régulièrement sur nos lignes.

La présente contribution donne au lecteur un aperçu général des grandes questions liées à l'implantation des lignes à grande vitesse en Belgique, des projets de tracé eux-mêmes et de certains aménagements complémentaires, de même que des différentes procédures conduisant au choix des tracés par les autorités compétentes.

Selon le projet choisi et examiné actuellement par les régions, les TGV circulant sur le tracé desserviraient trois agglomérations : Bruxelles, Liège et Anvers.

Au-delà de ce premier dossier sur le TGV, bien des occasions se présenteront encore dans les mois et années à venir de traiter de cette matière au fur et à mesure des décisions et des étapes importantes qui interviendront dans le développement de ce projet. À cet égard, signalons que pour l'instant, des négociations se déroulent en ce qui concerne :

Les trains à grande vitesse qui, au-delà de Londres, desserviront des villes telles que Manchester et Birmingham (TGV dénommés « Beyonds » ou « au-delà ») ;

Les TGV « Interconnexion » qui, au départ de Bruxelles, desserviront le sud de Paris via Roissy et EuroDisneyland en continuant éventuellement vers le sud de la France. Nous reparlerons donc à coup sûr de ce tout grand projet ferroviaire de la fin de ce siècle, porteur de renouveau et d'avenir pour le chemin de fer dans notre pays et en Europe.