

**Inwijding van de hogesnelheidslijn Brussel - Frankrijk
in aanwezigheid van Hunne Majesteiten
Koning Albert II en Koningin Paola**

**14 december 1997 : de hogesnelheidslijn tussen Brussel en de Franse
grens komt in dienst**

Vandaag wordt in aanwezigheid van Hunne Majesteiten *Koning Albert II* en *Koningin Paola* de eerste Belgische **hogesnelheidslijn** (hsl) ingewijd. Het gaat om de lijn tussen Brussel en de Franse grens, ook wel de westtak van het Belgische hst-net genoemd.

Vanaf zondag zullen alle hogesnelheidstreinen over de nieuwe lijn rijden, zodat ter hoogte van Lembeek tegen 300 km/u richting Frankrijk kan worden gespurt. Van Brussel tot de Franse grens bedraagt de reistijd nog een luttel 30 minuten.

Hogesnelheidstreinen zoeven sinds 1994 door ons land, maar vanaf nu zullen ze ook echt voluit kunnen gaan. De 314 kilometer tussen Brussel en Parijs worden in 1u25 afgelegd, terwijl een rit Brussel-Londen slechts 2u40 vergt.

Het hst-project wordt dus werkelijkheid in België. De indienststelling belichaamt de investeringen en het dynamisme van de NMBS. Meteen kan een hoofdstuk worden afgesloten van het hst-draaiboek.

Tussen augustus 1993, begin van de werken, en 14 december 1997 werden alle stadia in de ontwikkeling en uitbouw van de hsl doorlopen, van het inzetten van de procedures tot de testen voor de homologatie van de lijn. In iets meer dan 4 jaar heeft België een nieuwe spoorweginfrastructuur uitgebouwd die ons land tot de eerste draaischijf maakt op het Europese hogesnelheidsnet. Daar mogen we zonder blikken of blozen trots op zijn: het gaat om de eerste rasechte internationale hogesnelheidsverbinding in de hele wereld.

Het is te danken aan de gemeenschappelijke inspanningen van de NMBS en de SNCF dat we vandaag deze mijlpaal mogen optekenen. Deze samenwerking staat echter niet op zich. De internationalisering van de spoorwegen waar de hst voor staat, vormt één van de hoofddoelen van de *Gemeenschap van Europese Spoorwegmaatschappijen* (CCFE, Communauté des Chemins de Fer Européens). Ook de *Internationale Unie van Spoorwegmaatschappijen* (UIC, Union Internationale des Chemins de fer), die dit jaar haar 75-jarig bestaan viert, heeft steeds geijverd voor grensoverschrijdende samenwerking.

De nieuwe hogesnelheidslijn Brussel - Frankrijk meet **88 km**. De 71 km van de Franse grens tot Tubeke bestaan uit een lijn in nieuwe bedding, geschikt voor 300 km/u. De overige 17 km tussen Lembeek en Brussel lopen via de bestaande spoorlijn, die is vernieuwd en opgewaardeerd tot 220 km/u.

Het tracé nader bekeken

De Belgische hsl sluit aan op de Franse hsl gebruikt door treinen komende van Parijs of Londen (via Rijsel) ter hoogte van het dorpje Esplechin, nabij Doornik. Vandaar loopt ze verder richting Bruyelle, ongeveer 10 km van de grens.

Daar duikt de hsl eventjes de grond in. Een *overdekte sleuf* (soort tunnel) van 356 m werd gebouwd om de hsl, die nabij het dorp ligt, zo goed mogelijk in het landschap in te passen en de hinder voor de omgeving te beperken.

Even verder komt de hst onmiddellijk op het *viaduct van Antoing* terecht. Met zijn 438 m lengte is dit één van de grootste bouwwerken op de westtak. Het viaduct steekt de Scheldevallei over en is opgebouwd met een centrale overspanning van 120 meter, versterkt door bogen. De keuze voor een viaduct kwam er uit landschappelijke overwegingen.

Ter hoogte van Maubray sluit de hsl via een wisselverbinding aan op de lijn Doornik - Bergen, de zgn. Waalse as.

Verder oostelijk, nabij Aat, ontmoeten we het meest indrukwekkende bouwwerk op de nieuwe lijn. Het 2000 meter lange *viaduct van Arbre* leidt de hst over de Dendervallei en vervolgens over een hele reeks natuurlijke en artificiële hindernissen.

Verderop vervoegt de hsl de bestaande lijn Doornik - Brussel over een lengte van ongeveer 10 km. Vanwege de nabijheid van de twee lijnen moesten 13 bestaande bouwwerken worden aangepast.

Vanaf Edingen ligt de hsl naast de autosnelweg A8 Bergen - Halle over een afstand van 11 km. Nabij Rebecq gaat het dan richting Tubeke, waar een overdekte sleuf van 270 m werd gebouwd om het stedelijk weefsel niet te doorsnijden.

Het viaduct van Lembeek duidt de overgang aan van de hsl op de bestaande sporen. Het viaduct laat de hsl toe de bestaande lijn Bergen - Brussel over te steken.

De werken voor de hst via de bestaande lijnen hebben alles te maken met de wil van de NMBS om haar spoorwegnet te verbeteren. In bepaalde regio's is dan ook gekozen voor de versmelting van de hsl met bestaande sporen voor klassiek treinverkeer. Meteen beperkt dit ook het aantal onteigeningen. Om die redenen werd de lijn tussen Lembeek en Brussel op vier sporen gebracht. Twee van die sporen zijn bestemd voor klassiek treinverkeer, dat er tot 160 km/u kan rijden.

Nabij Halle steekt de hsl het kanaal Brussel - Charleroi over via een metalen boogbrug van 115 m lengte. Het centrum van Halle wordt ondergronds doorkruist door middel van een overdekte sleuf. Die bestaat uit een koker van 540 m voor de hsl en twee kokers van 310 m voor het klassieke treinverkeer vanuit Doornik of Bergen naar Brussel. Door alle spoorweg-



infrastructuur ondergronds te brengen, kan de overweg worden afgeschaft die het centrum van Halle scheidt van de Sint-Rochuswijk. Op de oppervlakte die bovengronds vrijkomt, wordt een nieuw station gebouwd en de omgeving heringericht voor een vlottere verkeersdoorstroming en bediening van het station.

In Lot ligt de hsl tussen de twee sporen van de lijn Bergen - Brussel. De kruising van één van die sporen gebeurt via een viaduct van 672 m.

In Vorst rijdt de hst onder een viaduct van 939 m, bestemd voor het binnenlandse treinverkeer.

Om Brussel-Zuid binnen te rijden, moet de hst diverse sporenbundels kruisen. Daarvoor wordt op termijn een viaduct van 452 m voor gebouwd, om een vlotte toegang te verzekeren.

Fasen in de constructie van de hsl

Voor de bouw van een hsl kunnen we een onderscheid maken tussen de werken van burgerlijke bouwkunde en de spooruitrusting.

De **burgerlijke bouwkunde** behelst alle grondwerken en de bouw en aanpassing van kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels, overdekte sleuven,...). Tijdens de fase van de grondwerken krijgt de bedding van de lijn gestalte, hetzij door ophoging van gronden, hetzij door uitgraving.

De **spooruitrusting** begint van zodra de ruwbouwwerken van de burgerlijke bouwkunde achter de rug zijn. Om dat in goede banen te leiden werden twee werfbasissen gebouwd, vanwaar het zware materiaal per spoor ter plaatse kan worden gebracht. Zowel de ballast, de dwarsliggers, de rails als de bovenleidingspalen werden vanuit de werfbasissen van Saint-Druon (tijdelijke basis nabij Antoing) en Coucou (Aat-Brugelette) getransporteerd naar de werven ten velde.

De basis van Coucou blijft na de werken behouden en zal dienen voor onderhouds- en reparatiewerken op de nieuwe lijn.

De spooruitrusting omvat:

Het leggen van de sporen

Ook hier wordt in verschillende stappen gewerkt. Alles begint met de aanleg van een voorlopig spoor. Daarna volgt het eggen van de ballastlaag, de aanvoer van de 288 m langgelaste rails, het plaatsen van de dwarsliggers, het leggen van de rails en het aan elkaar lassen, de afwerking van de ballastlaag en het op definitief niveau brengen van het

spoor. Het spoor A wordt gebouwd vanaf een voorlopig spoor, terwijl spoor B vanaf spoor A wordt aangelegd.

Elektrificatiewerken

Een hst vraagt een krachtige elektrische voeding, die geleverd wordt via een bovenleiding. Na het leggen van de sporen worden dus de palen voor de bovenleiding geplaatst en de kabels gehangen. De hst wordt gevoed met 25.000 V wisselstroom vanuit een onderstation in Chièvres.

De seinrichting

Tegen hoge snelheid kan de treinbestuurder de klassieke lichtseinen langs de sporen niet duidelijk meer lezen. Voor de hst wordt gebruik gemaakt van een seinsysteem dat rechtstreeks af te lezen valt van de boordplank van de bestuurderspost. De informatie loopt onder de vorm van gemoduleerde stroom door de rails en wordt opgevangen door een antenne onderaan de locomotief. Die frequenties worden gedecodeerd door de boordcomputer, zodat de bestuurder de juiste aanwijzingen krijgt over het te volgen rijgedrag (snelheid, versnellen, afremmen,...).

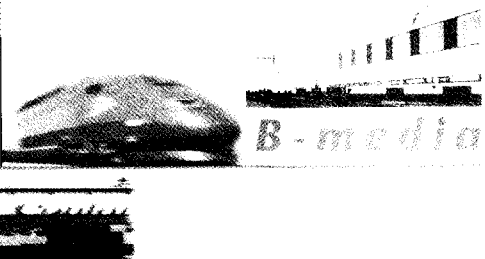
Een afgewerkte hsl bestaat uit twee sporen op een bedding van 14 meter, met een ruimte van 3 meter tussen de sporen. Om veiligheidsredenen is ze over haar volledige lengte afgerasterd en bevat ze geen enkele overweg. Indien nodig werden ook maatregelen genomen tegen mogelijke lawaaihinder: aanleg in overdekte sleuf, tracé in ingraving of bouw van viaducten met geïntegreerde geluidsschermen. Ook de beplanting van de hellingen behoort tot de afwerking van de lijn.

Kalender van de hsl

In 1990 heeft de Belgische regering de eerste beslissingen genomen over de bouw van een hogesnelheidsnet in ons land, na diverse overlegondes met regeringen van de buurlanden. Doel was verbindingen tot stand te brengen tussen Brussel, Parijs, Amsterdam, Keulen en Londen. Dat gaf aanleiding tot een hst-net bestaande uit drie takken:

- de westtak tussen Brussel en de Franse grens;
- de oosttak tussen Brussel en de Duitse grens;
- de noordtak tussen Brussel en de Nederlandse grens.

Voorafgaandelijk aan de inplanting van de tracés heeft een team van onafhankelijke deskundigen een milieu-effectrapport opgesteld. Dat gebeurde in overleg met de nationale en lokale overheden. In 1991 heeft de NMBS via het **SST-fonds** een geïndexeerd bedrag van 11,7 miljard vrijgemaakt voor lokale ingrepen ter bescherming van milieu en leefomgeving en voor plaatselijke herinrichtingswerken.



Voor het begin van de werken voerde de 'Direction des fouilles' van het Waalse Gewest archeologische opgravingen uit over heel de lijn. Het onderzoek werd volledig door de NMBS betaald, a rato van één miljoen frank per kilometer. De wetenschappers stootten op overblijfselen die teruggaan tot 2000 jaar voor Christus.

Na het doorlopen van de wettelijke procedures (onteigeningen en bekomen van de bouwvergunning), is in **augustus 1993** van wal gestoken, met op kop de grondwerken en de bouw van de belangrijkste bruggen, viaducten, e.d.
De bouw van de viaducten van Antoing en Arbre is begonnen in 1994. De eerste rails werden gelegd ter hoogte van Antoing op 3 oktober 1995.

Op 2 juni 1996 zijn de eerste 15 km van de nieuwe lijn in dienst genomen. Franse hst's komende van de Franse LGV Nord konden tegen hoge snelheid België binnenrijden en dan via een wisselverbinding verder rijden over de lijn 78 Bergen - Saint-Ghislain - Doornik (Waalse as). Dit traject liet al een vermindering van bepaalde reistijden toe.

Op 2 november 1996 was het leggen van de resterende 56 km lijn achter de rug. De sporen werden aan elkaar gezet op het viaduct van Arbre. Gelijktijdig met het leggen van de sporen begonnen de werken voor de spooruitrusting. In augustus 1996 werd zo gestart met de seininrichting; het plaatsen van de bovenleiding volgde in november van dat jaar.

De snelheidstesten op de nieuwe lijn voor het bekomen van de homologatie werden uitgevoerd tussen 27 oktober en 14 november van dit jaar. Die dag werd de lijn geschikt bevonden voor hogesnelheidsverkeer, wat betekent dat ze voldoet aan de strikte normen voor veiligheid en rijcomfort.

Op 6 november werd zelfs een Belgisch record opgetekend, toen tijdens een testrit een snelheid van 354 km/u werd gehaald.

De aanpassingswerken van de bestaande lijn tussen Brussel en Halle/Lembeek werden aangevat in september 1993 met twee belangrijke werven in Drogenbos en Halle. Einde 1996 was de derde en laatste brug over het kanaal Brussel - Charleroi in Halle afgewerkt. De eerste van de drie tunnels in het stadscentrum werd in dienst genomen in maart 1997.

De werken zijn grotendeels achter de rug. In Halle moeten de lijnen 94 (Brussel - Doornik) en 96 (Brussel - Bergen) nog in tunnel gelegd worden, terwijl de spoorsectie tussen Vorst en Brussel-Zuid ook nog moet worden aangepakt. Die grote werken zullen in 2002 beëindigd zijn.

De werken worden geleid door het NMBS-filiaal **TUC Rail**, onder supervisie van een coördinatie-eenheid van de NMBS. Voor de uitvoering van de werken stonden een dertigtal ondernemingen in uit diverse vakgebieden. De kostprijs van de werken bedroeg ongeveer 50 miljard, waarvan ongeveer de helft naar de nieuwe bedding is gegaan.



De eerste etappe van een Belgisch drieluik

De NMBS blijft uiteraard verder werken aan het hst-project zoals dat oorspronkelijk is uitgetekend. In het **tienjarenplan 1996 - 2005** is het einde van de hst-werken, van grens tot grens, bepaald op 2005. Dit plan maakt deel uit van het in 1989 goedgekeurde plan STAR 21 dat de modernisering van het spoorwegnet beoogt over een tijdsspanne van 30 jaar.

De volgende belangrijke **etappes** zijn:

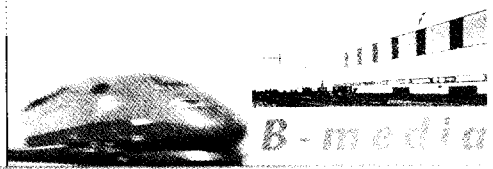
2002: indienstneming van het eerste deel van de oosttak tussen Brussel en Luik. Nieuwe bedding tussen Leuven en Luik.

2005: indienstneming van het resterende deel van de oosttak tussen Luik en de Duitse grens. Einde van de werken voor de noordtak richting Nederland. Aangepaste bestaande lijn tussen Antwerpen en Brussel, nieuwe lijn vanaf Antwerpen tot de Nederlandse grens. Amsterdam en Keulen bevinden zich nog op 1u39 van Brussel, Parijs bereik je in nauwelijks 1u20 en Londen doe je op 1u59. Ook andere bestemmingen winnen nog ettelijke minuten aan reistijd.

Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins, de **drie hst-stations** in België, worden alle vernieuwd en heringericht met als doel een beter onthaal, duidelijke informatie en vlotte overstapmogelijkheden. Dat alles in een moderne en functionele omgeving. Vooral de binnenlandse klant wint bij die werken: hij zal dagelijks kunnen vertrekken en aankomen in op en top uitgeruste stations.

De **volledige kostprijs** van het hst-project bedraagt **147 miljard frank** voor de infrastructuur (waarvan 40 miljard naar werken gaat die ook het binnenlandse treinverkeer ten goede komen), terwijl voor de treinen zelf **17 miljard** moet worden neergeteld. De NMBS bezit 4 Eurostar-stellen en 7 Thalys PBKA-stellen.

De investeringen worden gedragen door de NMBS via leningen. De staat komt tussen voor die werken die ook voor het binnenlandse verkeer gunstige gevolgen hebben. Verder heeft de staat een deelname in een gemengde investeringsmaatschappij: de **hst-fin**. Deze zowel met publieke als privé-middelen gespijsde maatschappij moet de NMBS de nodige fondsen ter beschikking stellen om het hst-project uit te bouwen.



Hst: service op topniveau

Vanaf 14 december aanstaande krijgt het reizen vanuit ons land een totaal nieuwe dimensie. De eerste internationale verbindingen, de eerste interhoofdstedelijke verbindingen die integraal tegen 300 km/u kunnen worden bereden, zijn een realiteit.

Alle hogesnelheidstreinen oogsten de vruchten van de nieuwe hogesnelheidslijn van Brussel naar Frankrijk. De reistijden naar talrijke bestemmingen gaan omlaag. De snelheid van 300 km/u vanaf Lembeek richting Frankrijk betekent bijvoorbeeld een reistijd van 1u25 voor de rit Brussel - Parijs, met Thalys, en 2u40 voor de rit Brussel - Londen, met Eurostar. Niets dan voordelen voor deze diensten, waarover de klanten zich nu al zeer gunstig uitspreken.

Thalys

Sinds de start van de dienst op 2 juni 1996 kent Thalys een stijgend succes. Directe verbindingen met Parijs vanuit Brussel, Luik, Bergen en Antwerpen, verbindingen met Amsterdam, 377 heel comfortabele zitplaatsen, een kwaliteitsservice... Met die troeven had Thalys al alles om te slagen. Een jaar later, in juni 1997, bood Thalys een bijkomende verbinding met het themapark Disneyland® Paris (station Marne la Vallée).

Sinds het begin van de dienst hebben, eind november van dit jaar, al 4.200.000 reizigers gekozen voor Thalys. Op de as Brussel - Parijs is het marktaandeel van de trein op de totale vervoermarkt gestegen van 24 tot 40 % sinds Thalys in juni 1996 begon te rijden. De vermindering van de reistijd dankzij het gebruik van de eerste Belgische hogesnelheidslijn zal dat succes nog in de hand werken.

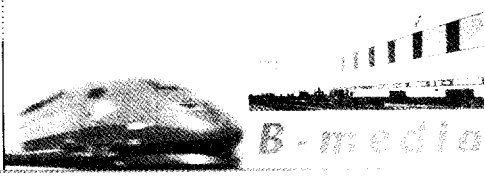
De reistijd van 1u25 tussen Brussel en Parijs en de toegenomen frequentie tot 18 heen- en terugritten op die as zijn nieuwe gegevens die de tevredenheid van de bestaande klanten zullen verhogen en potentiële klanten kunnen overtuigen.

Europa binnen het bereik van Thalys

Het Thalys-netwerk breidt zich voortdurend uit. Vanaf 14 december rijdt Thalys in de richting van Duitsland tot Keulen, met een stop in Luik en Aken. Die Thalys-treinen vervangen de meeste Eurocity-treinen op die verbinding.

Een andere nieuwigheid is dat, na Antwerpen, nu ook de steden Oostende, Brugge en Gent een directe verbinding krijgen met de Franse hoofdstad. De Thalys-treinen zullen via de bestaande lijn naar Brussel rijden en van daar over de nieuwe lijn naar Parijs flitsen.

In het Waalse landsgedeelte krijgen Namen en Charleroi eveneens een rechtstreekse verbinding met Parijs. Bergen werd reeds bediend.



Hogere frequentie

<u>verbinding</u>	<u>aantal dagelijkse vertrekken</u>
Parijs - Brussel	tot 18
Brussel - Parijs	tot 16
Parijs - Brussel - Luik - Keulen	7 in elke richting
Parijs - Brussel - Antwerpen-Berchem - Amsterdam	4 in elke richting
Oostende - Brugge - Gent - Parijs (H/T)	van maandag tot vrijdag: 2 * tijdens het weekend: 1
Namen - Charleroi - Bergen - Parijs (H/T)	van maandag tot vrijdag: 2 * tijdens het weekend: 1
Antwerpen-Berchem – Parijs (H/T)	tot 5

** behalve op sommige feestdagen*

Dienstverlening: nog verbeterd

Volgens de recentste enquête blijkt dat 96 % van de Thalys-klienten tevreden zijn over de voornaamste aspecten van de dienstverlening: de treinstellen, de restauratie, de informatie, de dienstregeling en het onthaal. Twee van die aspecten worden nog bijgeschaafd: vanaf 14 december zullen de maaltijden, die in Comfort 1 aan de zitplaats worden opgediend, grotere porties bieden en een nog meer verzorgde presentatie.

Er zijn eveneens nieuwe **onthaalbalies** gepland in Brussel-Zuid en Paris-Nord. Reizigers kunnen er terecht voor inlichtingen over Thalys en over culturele en toeristische activiteiten in de bediende steden. Bovendien krijgen alle reizigers aan boord van Thalys een exemplaar van 'Thalyscope', een gratis maandelijks magazine waarin eveneens informatie over Thalys en de bediende steden terug te vinden is.

De verbeteringen in het aanbod gaan gepaard met een lichte prijsstijging voor enkele formules. De 'Mini'-prijs Brussel - Parijs in Comfort 2 bijvoorbeeld, bedraagt nu slechts 1.900 frank heen en terug. Dat is maar 100 frank duurder dan de startprijs. Het bestaande gamma prijsformules blijft ongewijzigd.

Brussel - Disneyland® Paris

Vanaf zondag duurt de rit van Brussel naar het themapark nog maar 1u25 uur. Daar komt bij dat er tijdens de schoolvakanties en tijdens de verlengde weekends elke dag een heen- en terugrit is.

Uitzonderlijk aanbod

Vanaf 14 december tot 31 januari '98 reizen kinderen jonger dan 12 jaar gratis op alle Thalys-verbindingen. Deze promotie loopt tot 29 maart '98 op de verbinding met Disneyland® Paris.



Zeer aantrekkelijke reistijden

De tijdwinst van 30 minuten door de indienststelling van de nieuwe lijn heeft gunstige gevolgen voor een groot aantal verbindingen met Parijs: Brussel (1u25), Luik (2u39), Antwerpen (2u07), Keulen (4u02) en Amsterdam (4u25).

Voor de rit naar Parijs vanuit de bijkomende Belgische steden die een bediening krijgen, worden de volgende reistijden opgetekend:

- Oostende (2u41), Brugge (2u26), Gent (2u02);
- Namen (2u16), Charleroi (1u48).

De reistijd tussen Bergen en Parijs (1u20) blijft dezelfde.

De afstand Brussel - Keulen wordt gereden in 2u32, wat 20 minuten sneller is. Luik - Keulen wordt afgelegd in 1u24.

Thalysrood over de hele lijn

Vanaf 14 december wordt de Thalys-dienst volledig uitgebaat met de bordeauxrode treinstellen in de specifieke Thalysuitvoering. 14 'PBKA'-stellen zijn dan in dienst. De laatste drie stellen (het volledige park telt er 17) zijn binnen zeer afzienbare tijd beschikbaar. Op technisch vlak zijn de PBKA-treinen de eerste die op vier verschillende netspanningen kunnen rijden. Elk van de vier bediende spoornetten werkt immers met een andere elektrische spanning. De PBKA-stellen hebben verder nog een meer gestroomlijnde neus en een licht heringericht barijtuig, maar zijn voor de rest identiek aan de PBA-stellen van de voorgaande generatie.

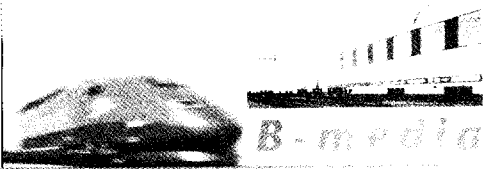
Eurostar

Op 14 november 1994 doorkruist Eurostar - de geel-grijze hogesnelheidstrein - de Kanaaltunnel en rijdt in 3u15 vanuit Brussel naar Londen. Met zijn 18 comfortabele rijtuigen en een restauratiedienst van hoog niveau heeft Eurostar er nochtans langer over gedaan om erkenning te krijgen. Het product dat in die tijd nog totaal nieuw was, kan zich nu volop beginnen ontplooiën. Vanaf 14 december kan Eurostar voluit gaan, tegen hoge snelheid tot de Franse grens en verder tot Calais.

Van Brussel naar Londen in 2u40 is inderdaad een recordtijd. En de belangrijke tijdwinst op deze verbinding bekort ook de reistijd naar Ashford (Kent) tot 1u40. Eurostar zal hiermee ongetwijfeld zijn concurrentiepositie verstevigen.

De nieuwigheden van de dienst

Naast de tijdwinst is de hogere frequentie de tweede hoofdinnovatie van Eurostar. Vanaf 14 december aanstaande zijn er op werkdagen *tien* heen- en terugritten gepland tussen Brussel en Londen, twee meer dan nu. Op zaterdag zijn er dat *negen* en op zondag *acht*.



De dienstregeling is aangepast om de ritten beter te spreiden over de dag. Zo verlaat de eerste Eurostar Brussel-Zuid om 7.02 uur met aankomst in Londen om 8.50 uur. Het laatste vertrek uit Londen op werkdagen is om 19.23 uur.

Bij Eurostar blijven de prijzen ongewijzigd. Er is al een goedkope heen- en terugrit Brussel - Londen in 2e klas tegen 2.980 frank. Andere prijsformules bieden voordelen qua omruiling en terugbetaling of qua dienstverlening.

TGV Brussel - Frankrijk

In samenwerking met de Franse spoorwegen worden sinds 1995 verbindingen met hogesnelheidstreinen ingelegd tussen Brussel en verschillende Franse streken, via het omloopspoor ten oosten van Parijs - dus zonder overstappen.

De TGV Brussel-Frankrijk bedient onder meer Lyon, Avignon, Bordeaux, de Azurenkust, de voornaamste wintersportstations, en in de zomer Bretagne. Op alle verbindingen worden 30 minuten gewonnen.

De treinen vertrekken later uit Brussel en komen vroeger aan in Brussel bij de terugkeer, zodat een betere aansluiting met binnenlandse treinen ontstaat.

Enkele voorbeelden van reistijden vanaf 14 december.

Brussel - Lyon	04:00
Brussel - Montpellier	06:06
Brussel - Grenoble	04:44
Brussel - Bordeaux	06:06

De TGV Brussel - Frankrijk bedienen ook de luchthaven Roissy-Charles de Gaulle en Marné la Vallée* (Disneyland Paris). Voor dit aanbod werd een nieuwe prijsstructuur, die de reserveringen omvat, uitgewerkt. Sommige bestemmingen worden goedkoper, terwijl andere licht in prijs stijgen.

* Thalys bedient die laatste bestemming eveneens.

Biljetten voor de TGV Brussel - Frankrijk kan men nu, zoals voor alle hst's, telefonisch reserveren op het nummer 0900/10.177.



Brussel - Rijsel

Vanaf 14 december aanstaande is er 15 maal per dag een trein in elke richting tussen Brussel en Rijsel. Het nieuwe aan deze verbinding bestaat in het gemeenschappelijke aanbod, voorgesteld door Eurostar en de TGV Brussel - Frankrijk, die allebei langs de Franse metropool rijden. De prijs voor het biljet blijft gelijk, of men nu rijdt met Eurostar of met de TGV Brussel - Frankrijk.

Aangezien de verplaatsingen tussen de twee steden erg in trek zijn, werd er dan ook een specifieke treinkaart ontworpen.



**Toespraak van de heer Etienne Schoupe
Voorzitter van het Directiecomité en Gedelegeerd Bestuurder van
de NMBS**

Sire, Mevrouw, in naam van de NMBS wil ik u bedanken voor uw aanwezigheid temidden van ons. Uw deelname aan deze inwijdingsplechtigheid is een hele eer voor iedereen die onophoudelijk gewerkt heeft aan de hoge snelheid in België. Vandaag wijden we samen de verbinding tussen Brussel en Parijs in via de Belgische hogesnelheidslijn, die nu zondag commercieel in dienst gaat.

Als wij zo dadelijk samen deze nieuwe lijn inrijden, heeft dat een belangrijke symbolische betekenis. Met de inwijdingsrit treedt België definitief het tijdperk van de hoge snelheid per spoor binnen. Op die manier wordt de strategische ligging van ons land binnen Europa nogmaals bevestigd. De Europese dimensie van het Belgische hst-project zal bij het begin van de volgende eeuw nog duidelijker worden, eenmaal de verbindingen naar Duitsland en Nederland afgewerkt zijn.

Vandaag zijn voor de eerste maal in de geschiedenis van het internationale spoorverkeer, twee hoofdsteden over de hele afstand rechtstreeks met elkaar verbonden tegen 300 km/u. En dat 75 jaar na de oprichting van de Internationale Unie van Spoorwegmaatschappijen. Deze unieke verwezenlijking maakt ons allen zeer trots. De eerste hogesnelheidslijn in ons land is immers de voltooiing van een titanenwerk, een uitdaging die is aangegaan door de NMBS. Ze heeft zowat 10 jaar studies en iets meer dan vier jaar werk op het terrein gevegd. Ik wil in het bijzonder mijn dank uitspreken aan al de instanties die dit hebben helpen verwezenlijken, zowel binnen de NMBS als binnen de dochterondernemingen en de bedrijfswereld. Dankzij hun gezamenlijke inspanningen, hun dynamisme, hun enthousiasme hebben ze de bouw mogelijk gemaakt van de 71 km lange nieuwe spoorlijn tussen de Franse grens en Tubeke en de modernisering van de 17 km sporen tussen Lembeek en Brussel.

Al sinds 1994 rijden er hogesnelheidstreinen in ons land. Met de indienstneming van de nieuwe infrastructuur is een eerste etappe achter de rug. Eurostar, Thalys en de TGV Brussel-Frankrijk zullen hun reistijden op talrijke verbindingen vanaf zondag gevoelig zien verbeteren. De 300 km/u betekenen ongetwijfeld een bijkomende impuls voor het commerciële succes van onze hogesnelheidstreinen.

Brussel-Parijs in 1u25, Brussel-Londen in 2u40; het zijn recordtijden, prachtige voorbeelden van de resultaten van onze inspanningen ten voordele van onze klanten en van de mobiliteit in het algemeen.

Maar het Belgische hst-project is nog volop in ontwikkeling. Wij zetten onze taak voort op de takken naar Duitsland en Nederland. Die zullen klaar zijn in 2005. Deze planning is ingeschreven op de agenda van het tienjarenplan 1996 - 2005, dat de doelstellingen van het



STAR 21-plan herhaalt. De modernisering van het binnenlandse spoorwegnet wordt overal in het land, dag na dag, voortgezet: in de stations, aan boord van de treinen, langs de lijnen. Zo moet de trein het vervoermiddel bij uitstek worden.

De herstructurering van onze maatschappij volgt dezelfde richting: we moderniseren en drijven de efficiëntie op om beter tegemoet te komen aan de verwachtingen van onze klanten. Elke dag is de NMBS actief op twee fronten tegelijk: het hst-project en de modernisering van het binnenlandse net. En een dag als vandaag, waarbij ditmaal de hoge snelheid wordt gevierd, in aanwezigheid van Hunne Majesteiten en van u allen, kan onze sterke motivatie alleen maar doen toenemen.

De heropleving van het spoor is al een werkelijkheid. De hoge snelheid vandaag is de beste verzekering voor de toekomst van de trein. Meer dan ooit bewijst de hst dat hij het vervoermiddel van de komende eeuw wordt. Snelheid, comfort, veiligheid, frequentie, respect voor het milieu, dat zijn de sleutelwoorden van het spoorverkeer in het Europa van morgen.

Sire, Mevrouw, de NMBS is zich meer dan bewust van haar rol in de mobiliteit van personen en goederen. In ons land en tot ver over de grenzen, in het Europese achterland. Om haar taak te vervullen wil de NMBS al haar kunde inzetten en eveneens de idee van België als draaischijf in de Europese Unie concreet gestalte geven.

De NMBS is ten zeerste overtuigd van haar nationale en internationale taken in dienst van het land, zijn bevolking en zijn economie.

U kan erop rekenen dat zij die taken met het nodige doorzettingsvermogen en met alle gewenste efficiëntie zal uitvoeren.

**Toespraak van M. Michel Damar,
Voorzitter van de Raad van Bestuur van de NMBS**

Vandaag vieren we een belangrijke mijlpaal in de vernieuwing van het spoorvervoerbeleid, waardoor de hoge snelheid in het dagelijks leven van noordelijk Europa en zijn 150 miljoen inwoners een vast gegeven wordt, met een naam die niet echt iets betekent maar die wel het symbool is van een tastbare realiteit : THALYS.

De geschiedenis van dit project begon op 18 juli 1983, toen de eerste werkgroep werd opgericht om een snelle verbinding Parijs-Brussel-Keulen te bestuderen. In deze geschiedenis komen de namen voor van belangrijke Europese steden waar grote sprongen voorwaarts werden gemaakt bij het uittekenen van het hogesnelheidsnet : Parijs, Frankfurt, Den Haag, Brussel. Hierdoor kon het Belgisch project ingeschakeld worden in een ruimer geheel waarin zijn echte betekenis duidelijk werd : het is het project van een land dat weliswaar klein van omvang is, maar dat dankzij zijn centrale ligging zal bijdragen tot het succes van deze hoge snelheid, die de Europese hoofdsteden dichterbij elkaar zal brengen en het beeld dat de inwoners van de verschillende landen hebben van hun burens en van de afstanden die hen scheiden, ingrijpend zal wijzigen.

De verbinding Brussel-Parijs is met haar commerciële snelheid van 300 km/uur de eerste grote stap in dit integratieproces. Ze verbindt twee landen die een glorieus spoorwegverleden hebben. Nu wordt er weer geschiedenis geschreven, en wat vandaag gebeurt staat dus in het teken van de continuïteit, maar ook van de uitdaging, want het spoor heeft duidelijk de ambitie zich actief te herontwikkelen in plaats van passief te ondergaan.

Deze 88 km sporen tussen Brussel en de Franse grens hebben voor een hechtere band gezorgd tussen alle componenten van ons land. Voor onze spoorwegmaatschappij was de verwezenlijking ervan niet alleen een uitdaging in technisch opzicht en op beheersvlak, ze moest ook tonen dat ze in staat was een opbouwende dialoog tot stand te brengen met de talrijke betrokken overheden en met de burgers van ons land. We hebben moeten uitleggen, aantonen en overtuigen, alvorens de eerste werf van het viaduct van Antoing kon geopend worden in augustus 1993.

De in dit project geïnvesteerde 50 miljard vormen de basis voor een duurzame herontplooiing van de NMBS rond een nieuwe activiteitspool en zijn dus de eerste onontbeerlijke bijdrage tot haar heropleving.

In naam van de beheersorganen van de NMBS en van al het personeel wil ik de federale politieke overheden danken voor het vertrouwen waarvan ze tegenover ons blijk gegeven hebben door ons de verwezenlijking en de exploitatie van dit project toe te vertrouwen.

Ik spreek de wens uit dat de buitengewone inzet en de perfecte knowhow van alle spoorwegmensen en alle ondernemingen die hebben meegewerkt om van dit project een succes te maken, niet zouden vergeten worden.

Een beeldhouwwerk, getuigenis van de hoge snelheid in België

De NMBS wou het gebeuren van vandaag kracht bijzetten met de onthulling van een beeldhouwwerk. Om dit kunstwerk te realiseren is er een wedstrijd georganiseerd met enkele professionele kunstenaars, maar vooral met studenten plastische kunsten. De deelnemende studenten waren afkomstig van twee Brusselse scholen, namelijk La Cambre en Sint-Lukas.

De winnaar werd aangeduid door een jury samengesteld uit mensen van de artistieke wereld en van de NMBS. Uiteindelijk werd gekozen voor de inzending van een professioneel beeldhouwer.

De kunstenaar

Dogan Cakir werd in 1945 geboren in Turkije. Na zijn studies aan de Middle East Technical University, schreef hij zich in aan de Academie van de Schone Kunsten in Istanboel, afdeling "monumentale beeldhouwkunst". Afgestudeerd in 1968, realiseerde hij in opdracht van architecten kunstwerken voor banken, bioscopen, enz. Hij werkte met staal, beton, koper,...

Toen hij in 1979 naar België verhuisde, kwam hij in de ban van de Belgische graniet, de blauwe steen. Zijn eerste expositie vond plaats in 1988 in de galerie ZEDES in Antwerpen. Hij bewerkt de steen tot op de structuur, creëert soepele geometrische vormen uit elementen die overeind blijven door de wetten van de zwaartekracht: zonder enig verbindingsstuk of cement. In 1989 engageerde de stad Berlijn hem voor een project met een fontein. Met zijn talrijke tentoonstellingen in België trok Dogan Cakir de aandacht van de architecten, onder meer door zijn assemblages van steenkubussen en metalen stangen die bogen vormen,...

In 1997 realiseerde en installeerde hij op de binnenplaats van een gebouw aan de Regentlaan in Brussel een fontein.

Het kunstwerk

De ronde vorm van het kunstwerk drukt beweging, rotatie uit. Het benadrukt de centrale positie van België in het Europees netwerk, de indienststelling van een juweel van technologie, met name het hogesnelheidsnetwerk,... thema's die opgelegd waren door het wedstrijdreglement. De vorm contrasteert ook met de omgeving van het kunstwerk.

De kunstenaar koos als materiaal roestvrij staal dat de kracht van de hoge snelheid uitdrukt en doet denken aan de stijl van het materiaal dat in de architectuur van het station is gebruikt. Het geheel is levendig dankzij het contrast door de afwisseling van glanzende met niet glanzende oppervlakken.

De diameter aan de buitenkant van het kunstwerk is 180 cm, de totale hoogte bedraagt 2 meter.