

HET DOSSIER

ir. R. SOENEN

TGV

In zijn januarinummer 1990 heeft Het Spoor het TGV-project geschetst sinds zijn ontstaan in Frankrijk en zijn ontwikkeling in Europa en in ons land. Het Spoor van maart was gewijd aan het Kanaaltunnelmaterieel dat Londen met Brussel en Parijs zal verbinden.

Dit voor ons net interessante TGV-materieel is trouwens in Brussel op 18 december 1989 officieel besteld, zowel door BR, de SNCF als de NMBS. Onze maatschappij wordt immers de toekomstige bezitter van 3 van de 30 geplande stellen, die identiek zijn. Het TGV-materieel voor de dienst Parijs-Brussel-Keulen (Frankfurt) en Amsterdam (de PBKFA) wordt momenteel door de betrokken spoorwegnetten grondig bestudeerd en we komen er later nog op terug.

Maar vandaag zullen we het hebben over de TGV-tracés in België.

De NMBS heeft hieromtrent een voorstel gedaan en de



SNCF

HET TRACE : RESULTAAT VAN VERSCHILLENDE VOORWAARDEN

Het vaststellen van het TGV-tracé in België is een veelomvattend vraagstuk, waarbij diverse met elkaar verbonden voorwaarden een rol spelen :

- voorwaarden betreffende de vervoerpolitiek en de ruimtelijke ordening;
- technische en economische voorwaarden.

VERVOERPOLITIEK EN RUIMTELIJKE ORDENING HET TGV-PROJECT EN DE VERBETERING VAN HET BINNENLANDSE NET

Het TGV-project in België is na het elektrificatieprogramma de grootste realisatie van deze eeuw voor de spoorwegen, zowel technisch als financieel. De inspanningen die het project met zich brengt, lonen dan ook enkel de moeite wanneer ze bijdragen tot de verbetering van het binnenlandse NMBS-net, zowel voor het nationale als het internationale reizigers- en goederenverkeer. De nationale



regering heeft dan ook als essentiële voorwaarde voor de realisatie van het project gesteld dat het optimaal verbonden is met het binnenlandse net en bijdraagt tot de verbetering ervan.

Om de integratie van de TGV met het binnenlandse net zo goed mogelijk te laten gebeuren, is het nodig gebleken de algemene rol te bepalen van de spoorwegen voor het einde van deze eeuw en het begin van de volgende eeuw. Die rol moet worden aangepast in de voortdurende groei van de mobiliteit van personen en goederen in ons land en Europa.

Daartoe is het plan «STAR 21» (Spoorweg Toekomst/Avenir du Rail) uitgetekend — waarop we nog bij een andere gelegenheid zullen terugkomen — dat de TGV situeert in het geheel van de heroriëntatie van het spoorwegaanbod. De zorg om een optimale verbinding te realiseren tussen TGV-project en binnenlands net verklaart ook ten dele bepaalde tracékeuzes, die we hieronder verduidelijken.

WIJZIGING VAN DE GEWESTPLANNEN

Projecten met dezelfde orde van grootte als het TGV-project hebben ongetwijfeld grote gevolgen voor het grondgebied (bestemming van de gronden als woonzone, vrijetijdzone, industriezone, wegen enz.).

Voor de aanpassing zijn sinds de staats hervorming alleen de gewesten bevoegd, niet de nationale regering. Daarom heeft de regering eveneens de voorwaarde gesteld dat het TGV-tracé moet worden bepaald in overleg met de gewesten. Die moeten immers de (gedeeltelijke) herziening goedkeuren van de gewestplannen, waarin het gebruik van de gronden wordt beschreven. De procedures op dit vlak moeten gerespecteerd worden. Hierna zullen we ze in het kort uiteenzetten. Het weze meteen duidelijk dat ze iets verschillen van gewest tot gewest.

TECHNISCHE EN ECONOMISCHE VOORWAARDEN

Om het tracé van een snelspoor te bepalen moet men een aantal basiskeuzes maken en rekening houden met een hele reeks mogelijkheden en beperkingen. We sommen er enkele op :

de keuze tussen een volledig nieuwe bedding of het gebruik van bestaande sporen (die in beperkte mate kunnen worden aangepast), rekening houdend met de regelmaat en de vlotheid van het te verzekeren verkeer ;

nationale regering heeft haar voorkeur in deze zaak bekendgemaakt. Maar op dit gebied moeten de beslissingen worden genomen door de executieven, die aan het hoofd staan van de gewesten.

De NMBS heeft eveneens een grootscheepse studie over de milieu-effecten laten uitvoeren, m.a.w. een onderzoek naar de factoren die een negatief effect zouden hebben op de menselijke of natuurlijke omgeving.

rekening houden met de bodemgesteldheid : het ligt voor de hand dat de absolute stabiliteit van de bedding onontbeerlijk is.

de problemen verbonden met het reliëf en de aanwezigheid van natuurlijke hindernissen (min of meer belangrijke waterlopen, sleuven in het landschap, bossen enz.) en menselijke obstakels (agglomeraties, verspreide bewoning, wegen, spoorlijnen, gas- of andere leidingen enz.).

Al die elementen beïnvloeden inderdaad de horizontale en verticale ligging van een nieuwe lijn. Voor personenverkeer met 300 km/u. over een eigen bedding moeten de bochten een minimumstraal van 4 250 m hebben, optimaal zelfs 6 000 m. Vertikale « bochten » (de overgang van een plat vlak naar een helling en omgekeerd) vereisen zelfs een straal van 25 000 m, anders krijgt de reiziger het gevoel op een achtbaan te zitten. Voor dit soort problemen bestaan er verschillende oplossingen : uitgravingen, ophogingen of diverse kunstwerken. Sommige van die maatregelen nemen nochtans meer terrein in beslag. Dat verhoogt de kosten van het project, want die gronden moeten aangekocht worden.

de landbouwproblemen, zoals het doorsnijden van cultuurgrond; moeilijkheden met herverkaveling; het toegankelijk maken van de velden die niet meer zo gemakkelijk kunnen worden bereikt; het herstellen van de effecten op het hydrologische systeem : grondwaterstand, afwatering;

de mogelijkheid om de nieuwe infrastructuur te koppelen aan een bestaande spoorweg of autoweg. Waar het landschap reeds is verstoord, kan zo een verdere belasting ervan voorkomen worden. Uiteraard dienen de richting en de draaicirkels van de bestaande infrastructuur verenigbaar te zijn met het snelspoor.

We moeten dus met al die beperkingen en mogelijkheden rekening houden en ze tegen elkaar afwegen. Daarenboven moeten we ze vergelijken met de algemene situatie van de gewestplannen en mogen we het algemene financiële evenwicht niet uit het oog verliezen. Want de derde basisvoorwaarde van de regering is de algemene rentabiliteit van het project. De studie van het traject moet dus ten allen tijde bekommerd blijven om de beheersing van de investeringskosten.

HET ONTSTAAN VAN HET TRAJECTONTWERP

Rekening houdend met alle voorgaande elementen, bestudeerden de technische diensten van de NMBS verscheidene mogelijkheden voor het TGV-traject vanuit Frankrijk in de richting van Brussel en verder : Luik en de Duitse grens aan de ene kant, Antwerpen en Nederland aan de andere.

HET MILIEU-EFFECTRAPPORT (MER)

De NMBS heeft eveneens een grootscheepse studie over de milieueffecten laten uitvoeren, m.a.w. een onderzoek naar de factoren die een negatief effect zouden hebben op de menselijke of natuurlijke omgeving.

Die studie had een tweeledig doel :

een inventaris opmaken van de hinder die eventueel door de nieuwe TGV-lijnen kan worden veroorzaakt en de middelen bepalen om die overlast te beperken of weg te nemen;

alle elementen bijeenbrengen die t.o.v. het leefmilieu een verantwoorde tracékeuze mogelijk maken.

In België is het de eerste keer dat een dergelijke studie wordt uitgevoerd voor nieuwe infrastructuurwerken van deze omvang. Het MER maakt het mogelijk de TGV-infrastructuur op de beste manier in het milieu te integreren. Die integratie zal in elk geval in gunstiger omstandigheden kunnen gebeuren dan bijvoorbeeld het geval was voor de autosnelwegen, waarvoor deze procedure niet is toegepast.

DE THEMATISCHE STUDIE

Naast het MER werd eveneens een thematische studie op grote schaal uitgevoerd voor de corridor Parijs/Londen-Brussel-Keulen/Amsterdam. Ze vergelijkt de weerslag van de TGV met die van andere transportmiddelen (de auto en het vliegtuig) op de volgende vijf gebieden : grondbeslag, energieverbruik, luchtvervuiling, geluidshinder en verkeersveiligheid. In praktisch alle gevallen werd aangetoond dat de TGV in de betrokken corridor het best scoorde, zelfs in vergelijking met klassieke treinen.

DE OPEENVOLGENDE KEUZEN

Na analyse van de voor- en nadelen van de mogelijke tracévarianten werd een keuze gemaakt. De Raad van Bestuur van de NMBS hield het eind september '89 op een tracévoorstel met twee varianten voor het oosten van Brussel tot Leuven. De eerste variant gaat via de te verbeteren lijn 36 (Brussel-Luik), de tweede volgt de autosnelweg Brussel-Luik reeds vanaf Zaventem. Vervolgens werd het voorstel doorgestuurd aan de minister van Verkeerswezen, die het op zijn beurt bestudeerde. Eind januari 1990 gaf de nationale regering te kennen de keuze van de NMBS goed te keuren, met de voorkeur voor het tracé via de te verbeteren lijn 36 tussen Brussel en Leuven.

De regering was inderdaad van mening dat deze oplossing het meeste bijdroeg aan de verbetering van het binnenlandse

spoorwegnet in die sector. Zoals we hiervoor hebben gezien, vormt dit voor de regering eveneens de eerste doelstelling. In feite was deze stellingname van de regering een voorstel gericht aan de gewesten, die na de regionalisering als enige bevoegd zijn om een tracé te kiezen en de bouwvergunningen daarvoor af te leveren. Voorafgaand aan die beslissing moet er in elk gewest een procedure gevolgd worden die uit verschillende fasen bestaat. Die procedure biedt de verschillende betrokken bevolkingsgroepen de kans zich uit te spreken alvorens de definitieve keuze wordt gemaakt.

DE PROCEDURES

De te volgen procedures verschillen enigszins per gewest.

VLAAMS GEWEST

Aan de basis van de procedure tot het bekomen van een bouwtoelating voor de TGV-werken ligt een besluit van de Vlaamse executieve van 23 maart 1989. In navolging van een EEG-richtlijn, legt ze de bouwheer van grote infrastructuren op een studie te maken van de gevolgen voor het milieu. Voor het TGV-project wordt rekening gehouden met de grieven en wensen van de bevolking, via lokale hoorzittingen. Enkel nadat dit gebeurd is, zal de Vlaamse regering een herziening van de gewestplannen al dan niet toestaan.

1. In een eerste fase geeft de bouwheer, de NMBS, op lokale hoorzittingen informatie over drie zaken : de samenvatting van het MER, de thematische studie en een voorstudie van het TGV-project.
2. Vervolgens komt er een openbaar onderzoek over het ontwerp tot herziening van de gewestplannen. De bevolking krijgt 90 dagen de tijd om op dit ontwerp te reageren. De gemaakte opmerkingen worden doorgestuurd naar de Commissie van Advies en vervolgens aan de Administratie van Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu (AROL), die de Vlaamse Executieve adviseert.
3. Tegelijkertijd houdt de NMBS zich bezig met de uitwerking van de detailplannen, in samenspraak met de betrokken gemeenten. Deze plannen gelden als basis voor de bouwvergunningen en het onteigeningsdossier. Daarna worden de detailplannen en het effectenrapport onderworpen aan een openbaar onderzoek. Hierbij kunnen opmerkingen worden geformuleerd die kunnen leiden tot een aanpassing van de detailplannen. Vervolgens wordt een Koninklijk Besluit uitgevaardigd dat het TGV-project van

openbaar nut verklaart, waarna de fase van de onderhandelingen voor aankoop of onteigening van de terreinen voor de werken kunnen beginnen. Hierbij onderhandelt het Aankoopcomité met de betrokkenen. Doorgaans wordt een voor beide partijen gunstige schikking gevonden, zoniet moet er via een gerechtelijke procedure worden onteigend.

WAALS GEWEST

De bestaande gewestplannen houden geen rekening met de TGV en daarom moeten ze herzienbaar worden gesteld. De Waalse Executieve heeft de herziening bevolen voor het hele beoogde traject. Iedereen heeft zich over deze tracés kunnen uitspreken in een openbaar onderzoek dat ten einde liep begin januari 1990.

Vervolgens is het volledige dossier voorgelegd aan de CRAT (Commission Régionale d'Aménagement du Territoire) die de opdracht heeft advies te verlenen aan de Waalse Gewestexecutieve, die dan beslist over de te kiezen tracés.

Nadat de NMBS kennis genomen heeft van de gekozen tracés, zal zij de precieze plannen uitwerken met de exacte ligging van de TGV en de details van de geplande werken (bruggen, wegverbindingen). Die plannen, evenals de impactstudies, zullen ook aan een openbaar onderzoek worden onderworpen, zoals bepaald door de milieuwetgeving (decreten van 11 september 1985 en 10 december 1987). De Waalse Gewestexecutieve kent dan de mening van alle betrokkenen en kan op grond daarvan beslissen.

Op basis van die plannen zal de NMBS perceelplannen opstellen. Die duiden de te onteigenen terreinen aan en moeten bij Koninklijk Besluit van openbaar nut worden verklaard. Het Aankoopcomité van het ministerie van Financiën moet dan onderhandelingen met de eigenaars van de gronden aanknopen, waarna de werken kunnen beginnen.

BRUSSELS GEWEST

In dit gewest zal de TGV met een beperkte snelheid over de bestaande sporen rijden. Er zijn geen infrastructuurwerken gepland die een wijziging van de gewestplannen noodzakelijk maken. Daarentegen is in het project een nieuwe installatie opgenomen voor de reizigersterminal van Brussel-Zuid. De daarmee verbonden problemen worden onderzocht door het gewest in samenspraak met de betrokken gemeenten, de NMBS en het ministerie van Verkeerswezen.

Na analyse van de voor- en nadelen van de mogelijke tracévarianten werd een keuze gemaakt. De Raad van Bestuur van de NMBS hield het eind september '89 op een tracévoorstel met twee varianten voor het oosten van Brussel tot Leuven.

HET TRAJECT VAN DE TGV-LIJN IN BELGIË

Wat is het traject dat de regering eind januari 1990 aan de bevoegde gewesten heeft voorgesteld?

FRANSE GRENS - BRUSSEL VAN DE FRANSE GRENS TOT LEMBEEK

Voor de verbinding tussen de Franse grens en Brussel is gekozen voor de bouw van een nieuwe lijn in eigen bedding tot Lembeek. De TGV zal er 300 km/u. kunnen rijden. De verwachte hoge bezetting van de treinen tussen Brussel-Parijs en Brussel-Londen rechtvaardigt de bouw van zo'n aparte lijn, zowel voor wat betreft de exploitatie als voor de rentabiliteit.

De lijn komt uit Frankrijk België binnen in Rumes. De lijn loopt ten zuiden van Doornik en kruist de Schelde in Antoing. Daar loopt ze ook tussen twee beschermde landschappen. Ten oosten van Antoing kruist ze de Waalse Spooras, waarmee een verbinding gepland is. In Crèvecœur wordt een viaduct gebouwd omdat de TGV-lijn daar tussen twee beschermde landschappen loopt. Verder gaat het over het grondgebied van Péruwelz, Leuze en Belœil naar Aat, waar de spoorlijn over de Dender en het kanaal wordt gelegd. Tussen Aat en Zullik volgt de TGV-lijn de bestaande lijn Brussel-Doornik over ongeveer 11,5 km. Vanaf Edingen loopt het tracé over 9 km langs de zuidkant van de autoweg A8, tot in Tubeke. Van Tubeke gaat het naar Lembeek en de lijn Brussel-Bergen. De lijn in

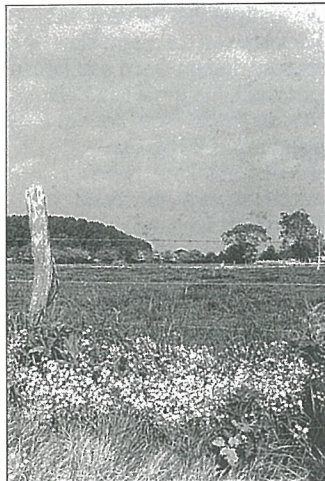
eigen bedding is ongeveer 76 km lang. Het wordt mogelijk om de afstand Brussel-Parijs af te leggen in 1 u. 22 en de afstand Brussel-Londen in 2 u. 40. De ingebruikname van de nieuwe sporen wordt verwacht voor juni 1995. Toch zullen er al in 1993 treinverbindingen tussen Brussel-Zuid en Londen worden ingelegd, wanneer de Kanaaltunnel en de TGV-Nord-lijn in Frankrijk geopend zijn. Tussen juni 1993 en juni 1995 zullen die sneltreinen de bestaande lijn Brussel-Doornik-Rijsel gebruiken. Het baanvak tussen Rijsel en Doornik wordt geëlektrificeerd en aangepast voor hogere snelheid. De NMBS wenst de toegelaten snelheid op dit baanvak op te voeren tot 160 km/u.

VAN LEMBEEK TOT BRUSSEL

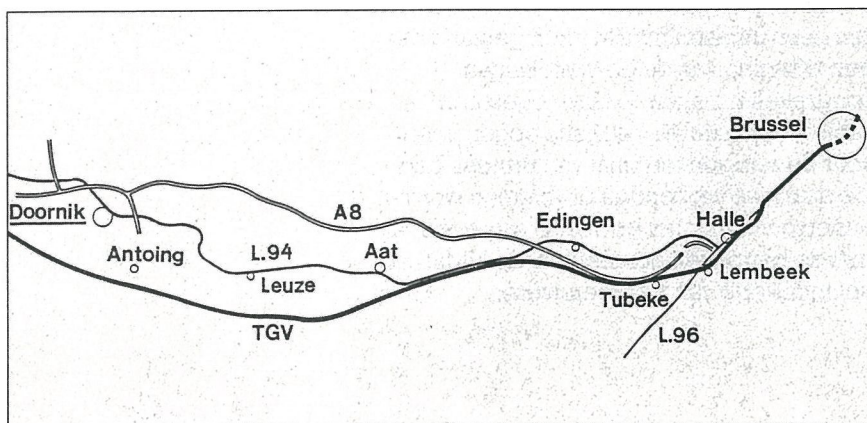
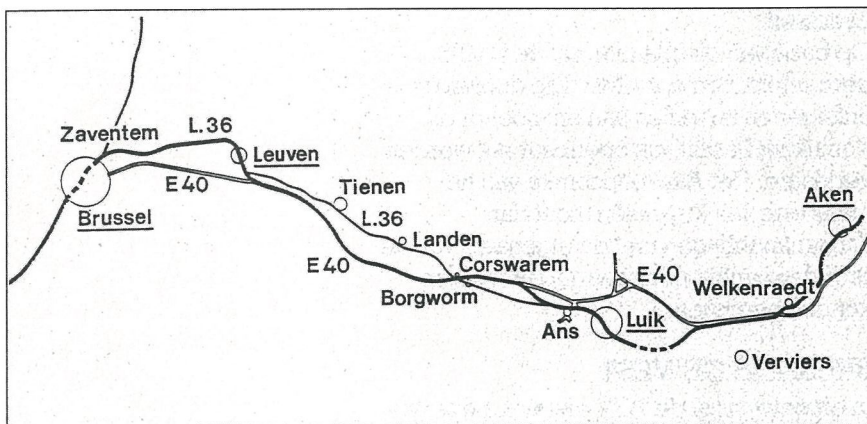
In Lembeek kruist de snelspoorlijn de lijn Brussel-Bergen door middel van een viaduct en ze volgt die lijn dan aan de oostkant tot in Halle, waar beide lijnen in een tunnel worden gelegd. Tussen Halle en Buizingen komen de snelle en bestaande lijn naast elkaar en worden ze met elkaar verbonden. In Lot loopt de TGV-lijn over een viaduct en daarna tussen de twee sporen van de lijn Bergen-Brussel. Een van die sporen wordt daarvoor verplaatst. In totaal lopen er dus vier sporen naar Brussel, waarvan de buitenste twee voor het regionaal verkeer dienen en de middenste twee voor de snelle treinen. Aldus wordt de regelmaat van de treinen van en naar Doornik, Bergen en La Louvière verbeterd.

BRUSSEL - LUIK

Rekening houdend met de keuze van de regering, volgt de TGV lijn 36 Brussel-Leuven, om van daar af in eigen bedding de autosnelweg E40 te bereiken aan de zuidkant. Tussen Schaarbeek en Zaventem moet één spoor worden toegevoegd aan de drie bestaande sporen. Verderop komen er twee sporen bij, één aan elke kant van de bestaande lijn. Op de nieuwe sporen kan een snelheid van 200 km/u. worden gehaald. Zo ontstaat bijkomende capaciteit voor de verbetering van het binnenlandse verkeer. Aanpassingswerken bij het binnenrijden van het station Leuven moeten een doorrit tegen 160 km/u. mogelijk maken (nu 90 km/u). Voorbij Leuven loopt het snelspoor langs de autosnelweg: dat gebeurt in Bierbeek, waar de TGV door een ondergrondse verbinding de zuidelijke kant van de autosnelweg opzoekt. Op de spoorlijn langs de autosnelweg bedraagt de maximumsnelheid 300 km/u. Vanaf Bierset volgt de TGV opnieuw de bestaande lijn 36, waarvan de snelheid wordt opgevoerd. Zo gaat het naar de Luikse agglomeratie. De nieuwe infrastructuur zullen in dienst genomen worden in 1998. Ze zullen ook een



HIER MOET DE EERSTE TGV-STOPPLAATS KOMEN AAN DE FRANSE GRENS.



verbetering voor het binnenlandse verkeer betekenen, aangezien de snelheid van de klassieke treinen wordt opgedreven en ze van die nieuwe sporen gebruik zullen maken.

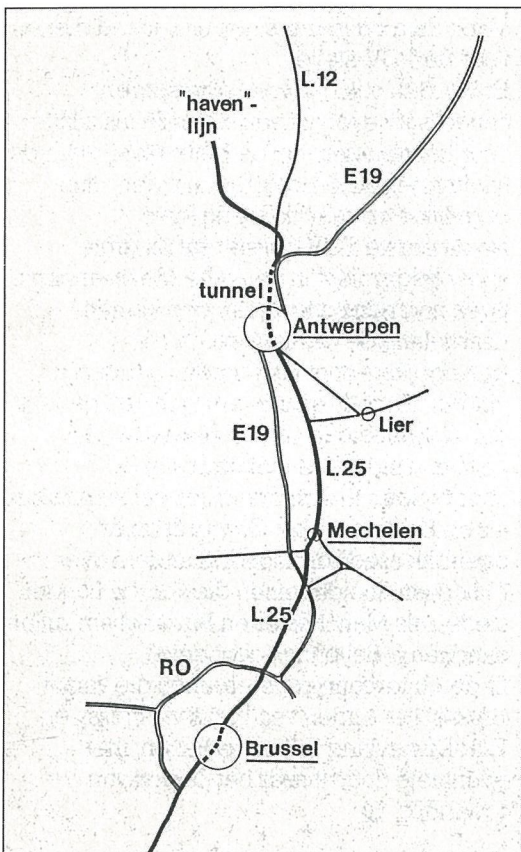
VAN LUIK NAAR DE DUITSE GRENΣ

Voorbij het station Luik-Guillemins volgt de TGV de bestaande lijn 37 (Luik-Aken) tot Chênée. In Chênée duikt de TGV in een enkelspoortunnel van zeven kilometer door het plateau van Herve. Verder volgt de TGV-lijn de zuidelijke zijde van de autosnelweg Luik-Aken over het grondgebied van Herve, Thimister, Clermont en Welkenraedt. Het heuvelachtige landschap maakt de bouw van een aantal bruggen noodzakelijk. Na Welkenraedt volgt de TGV opnieuw de bestaande lijn 37. Ook dit baanvak moet in 1998 in gebruik worden genomen. Door de talrijke kunstwerken loopt de prijs ervan hoog op. Hiervoor wordt gerekend op internationale financiering.

BRUSSEL - NEDERLANDSE GRENΣ

VAN BRUSSEL NAAR BERCHEM

Op dit baanvak gaat de TGV over de bestaande lijn, die daartoe aangepast wordt voor snelheden tot 160 km/u. Die aanpassing komt ook het binnenlandse verkeer op de as Antwerpen-Brussel-Charleroi ten goede. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de bruggen over de Nete te vernieuwen, waarbij het tracé in Duffel wordt aangepast.



IN ANTWERPEN

Voor de doorgang van Antwerpen is een ondergrondse Noord-Zuid-verbinding gepland vanaf Berchem, onder het heringerichte Centraal Station door (zie verder). De sporen komen weer boven ter hoogte van Antwerpen-Dam of Luchtbal, waar ze aansluiten met de huidige lijn 12 richting Nederland.

VAN ANTWERPEN NAAR DE NEDERLANDSE GRENΣ

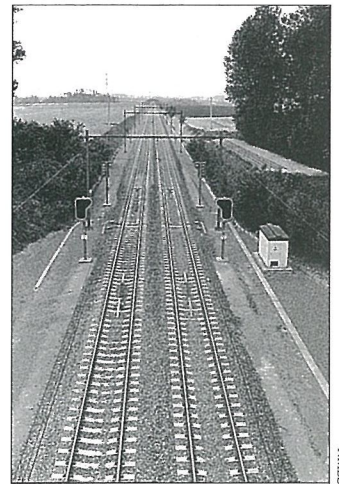
Voor die verbinding, die ook in 1998 klaar moet zijn, werden twee mogelijkheden onderzocht :

- de bouw van een nieuwe lijn langs de Havenweg, richting noord-west ;
- de modernisering van de bestaande lijn 12 Antwerpen-Roosendaal.

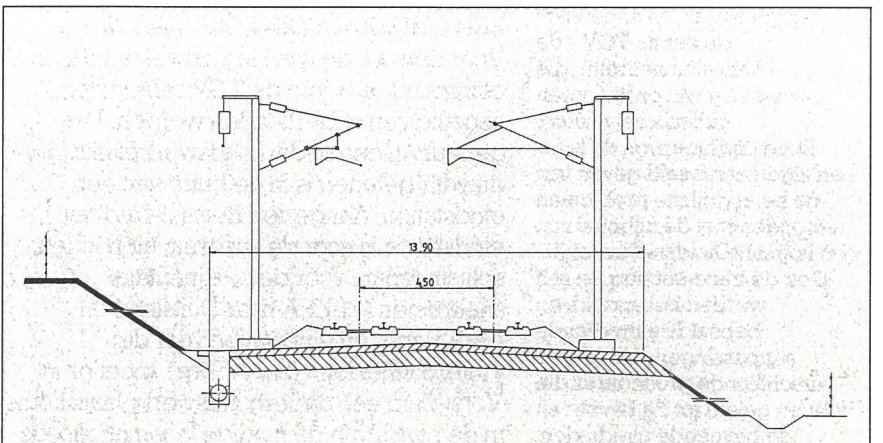
De keuze tussen die mogelijkheden hing onder meer af van de onderhandelingen met de Nederlandse overheid. In samenspraak met de Nederlandse verkeersminister werd besloten de aanpassing van lijn 12 grondig te onderzoeken. Over het Nederlandse tracé dat aansluit met deze optie, zal een milieueffectstudie worden uitgevoerd. Voorlopig blijft het tracé een optie, zij het dan ook de meest waarschijnlijke.

1995 - 1998

De nieuwe hogesnelheidsverbindingen van Brussel naar Duitsland en Nederland worden in gebruik genomen vanaf 1998. Vanaf 1995 echter rijden de « PBKFA »-TGV's al tot daar via de bestaande lijnen en wel om de twee uur. Ze zijn onderworpen aan de bestaande snelheidsbeperkingen op die lijnen. Vanaf 1998 zal de kadans opgevoerd worden. Er rijdt dan om het uur en in elke richting een TGV op de twee lijnen.



LIJN 94 BRUSSEL-DOORNIK. DE TGV LOOPT RECHTS VAN DE LIJN RICHTING BRUSSEL.



DRIE STATIONS EN EEN WERKPLAATS

DE STATIONS

BRUSSEL

Volgens het ontwerp dat nu door de gewesten bestudeerd wordt, zou de TGV langs het hiervoor toegelichte tracé drie agglomeraties aandoen : Brussel, Luik en Antwerpen.

Te Brussel zou het Zuidstation de voornaamste halte worden. Het zou zelfs het eindstation worden voor de sneltreinen uit Londen (die dus niet verder rijden dan Brussel). Een volledige vernieuwing van station en omgeving wordt op dit ogenblik bestudeerd, in ruggespraak met het gewest, de betrokken gemeenten en het ministerie van Verkeerswezen, om het groeiende aantal reizigers op te vangen en hun een volledige waaier van diensten, verbonden met het TGV-gebruik, aan te bieden.

De hogesnelheidstreinen die verder rijden dan Brussel, zullen op de sporen 1 en 2 (westkant) door de Noord-Zuidverbinding rijden en eveneens stoppen in Brussel-Noord alvorens hun reis verder te zetten.

LUIK

In Luik-Guillemins, een station met doorgaande sporen, gaat de NMBS vooral het dienstenpakket verbeteren en de parkeerterreinen uitbreiden. De stad Luik heeft haar eigen plannen voor de stationsomgeving.

ANTWERPEN

Het station Antwerpen-Centraal wordt heringericht en gedeeltelijk omgebouwd tot station met doorgaande sporen. De sporen komen op drie niveaus te liggen. Het laagste niveau wordt vrijgehouden voor de TGV en andere treinen naar het noorden. Ze rijden door een tunnel verder naar Antwerpen-Dam of Luchtbal. De capaciteit van het kopstation Antwerpen-Centraal, momenteel een belangrijke flessehals voor het hele Belgische net, zal door die ingreep verdubbelen. Zowel het binnen- als het buitenlandse verkeer zal daar beter van worden.

EEN ONDERHOUDSWERKPLAATS

Voor een goede werking, zowel technisch als commercieel, moet de TGV regelmatig nagezien en onderhouden worden. Dat gebeurt in een onderhoudswerkplaats, die dikwijls gelegen is in de buurt van een eindstation. Aangezien Brussel-Zuid het eindstation is voor de sneltrein uit Londen, splitsingspunt voor de continentale sneltreinen (PBKFA naar Duitsland en Nederland) en eindstation voor de « Interconnexion » (zie verder), moet er in Vorst-Zuid een onderhoudswerkplaats komen in de plaats van de huidige locomotiefloods,

die binnenkort naar de aangepasteloods van Schaarbeek verhuist.

Karakteristiek voor de TGV is het feit dat hij bestaat uit gelede stellingen die voor een normale dienst niet losgekoppeld worden. Om de doelmatigheid van het onderhoud te verhogen en niet teveel tijd te verliezen met het los- en vastkoppelen van de rijtuigen, was het nuttig installaties van voldoende grootte te ontwerpen, waar volledige stellingen in kunnen (een Kanaaltunneltrain is 393,5 m lang). De plannen voorzien een hoofdgebouw van 420 meter lengte, dat vier sporen bevat en ruimte biedt voor het onderhoud van complete stellingen (één Kanaaltunneltrain of twee PBKFA's — Parijs-Brussel-Keulen-Frankfurt-Amsterdam).

Het onderhoudswerk wordt verricht op verschillende niveaus, met behulp van loopbruggen en andere gespecialiseerde uitrusting.

Het omvat :

Dagelijks :

– reinigen van het interieur en de chemische toiletten ;
– verschillende controles voor de veiligheid en het comfort.

Periodiek : andere controle- en onderhoudsbeurten van technische apparatuur of comfortinstallaties.

Belangrijker ingrepen op het TGV-materieel zullen er in werkkuilen worden uitgevoerd (ondervloerdraaibank voor het herprofilen van assen, het demonteren van draaistellen enz.

Bovendien wordt nog een gebouw aan het complex toegevoegd voor het onderhoud van de klassieke reizigerstreinen. Het atelier van Vorst-Zuid zal immers niet uitsluitend dienen voor de TGV-stellen.

Er worden ook diverse opstelsporen aangelegd, evenals een speciale installatie voor het reinigen van de buitenkant, waar de sneltreinen zullen doorrijden tijdens hun dagelijkse rit naar de werkplaats.

Na dit eerste TGV-dossier zal dit grote spoorwegproject in de komende maanden en jaren nog ruimschoots aan bod komen, naargelang de beslissingen en de belangrijkste ontwikkelingen voortgang vinden. Het betreft immers toch een project dat, aan het einde van de 20e eeuw, de vernieuwing en de toekomst van de spoorwegen in zich draagt, zowel op nationaal als op Europees vlak. Zo wordt op dit ogenblik reeds druk onderhandeld over :

hogesnelheidstreinen die voorbij Londen steden als Manchester en Birmingham zullen aandoen (« Beyonds » genoemd) ;

de « Interconnexion »-treinen die vanuit Brussel het zuiden van Parijs via Roissy en EuroDisneyland zullen bedienen, met eventuele doorrit naar het Zuiden van Frankrijk.

Na dit eerste TGV-dossier zal dit grote spoorwegproject in de komende maanden en jaren nog ruimschoots aan bod komen, naargelang de beslissingen en de belangrijkste ontwikkelingen voortgang vinden.

De vorige artikelen over het TGV-dossier benadrukten de ontwikkeling en de betekenis van het project op Europees vlak, enerzijds, en anderzijds de eerste TGV - de Kanaaltunneltrain - die regelmatig van onze sporen gebruik zal maken.

Deze bijdrage wou de lezer een algemeen beeld geven van de belangrijkste problemen verbonden met de uitbouw van een hogesnelheidsnet in België.

Ook de tracé-ontwerpen zelf werden behandeld, en bepaalde aanvullende aanpassingen, evenals de verschillende procedures die hebben geleid tot de keuze van de bevoegde overheden.