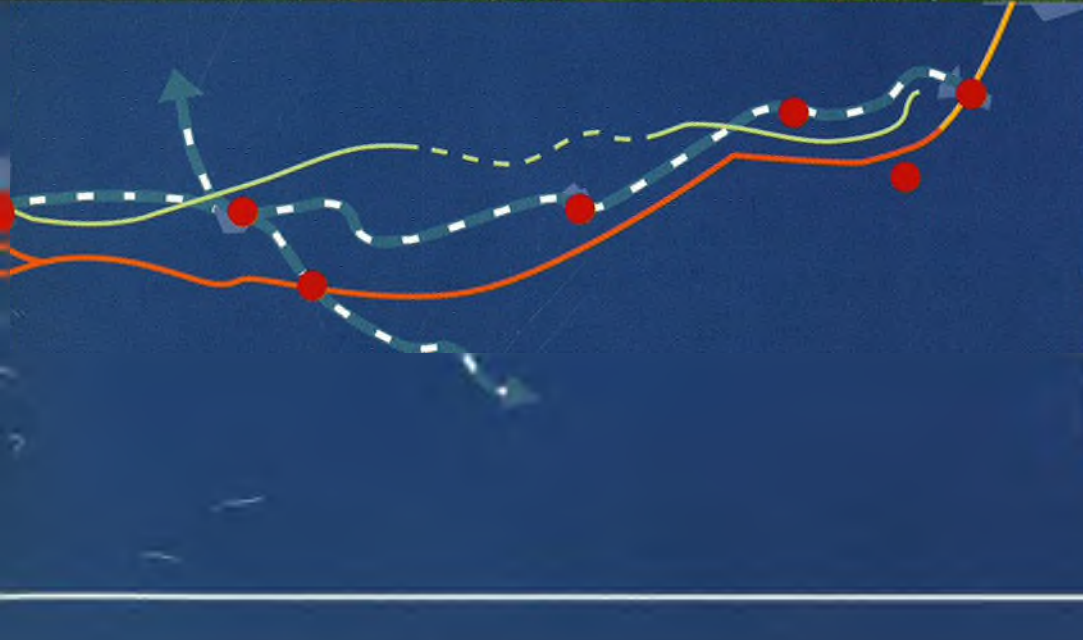
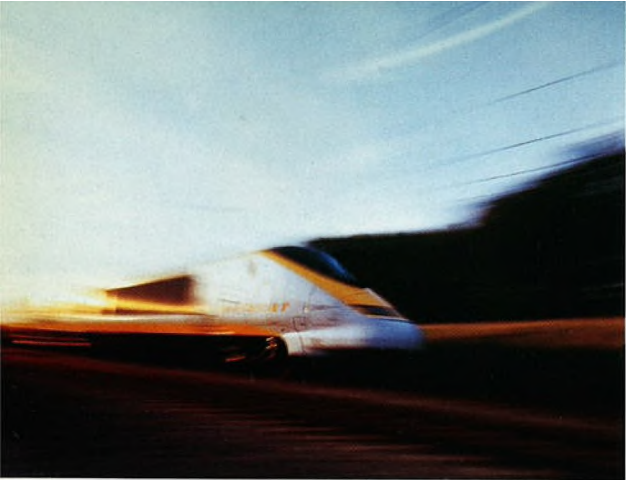


Tout *savoir* sur le **TGV** en *Belgique*



Un projet en devenir






Préparer l'avenir

Le train à grande vitesse, mis en service sur notre continent dès 1981, s'est très vite révélé un mode de déplacement idéal pour couvrir de longues distances. Outre des gains de temps importants, une capacité de trafic considérable et une aptitude à pénétrer dans le coeur des villes, le TGV présente aussi l'avantage de proposer un service de qualité, de mieux préserver l'environnement et de consommer moins d'énergie.



Rapprocher les hommes, abolir les distances: tel est l'enjeu du TGV

 **En raison des besoins exprimés par la collectivité**, ce nouveau mode de transport est appelé à un développement soutenu dans une Europe qui se construit chaque jour davantage.

C'est pourquoi la Belgique a décidé la construction d'axes ferroviaires permettant la pratique de la grande vitesse.

Ce grand projet d'avenir n'entraînera pas de coûts supplémentaires pour les contribuables: l'essentiel des fonds nécessaires à la réalisation des liaisons à grande vitesse sera en effet récupéré à terme grâce aux recettes engendrées par le trafic TGV dans les années qui viennent.





Quelles liaisons TGV pour notre pays?

D'une part, une liaison Eurostar entre Londres et Bruxelles, via le tunnel sous la Manche. D'autre part, une liaison Thalys reliant Bruxelles, Anvers et Liège aux grandes métropoles des états voisins.

Des TGV venant de Belgique peuvent également rejoindre la Méditerranée, les Alpes ou la Provence sans devoir passer par Paris.

Directement ou grâce à des correspondances systématiques avec les trains du réseau intérieur modernisé et adapté en conséquence, ce sont les 10 millions d'habitants de notre pays qui vont bénéficier pleinement de ces nouveaux trains.

Le TGV à la conquête de l'Europe

Le chemin de fer du XXIème siècle est en train de naître sous nos yeux. Des pays comme la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la Suède ... ont déjà posé les premiers jalons de ce qui formera demain un vaste réseau de lignes à grande vitesse à l'échelle de l'Europe toute entière.

D'abord nationales, ces initiatives se sont progressivement intégrées dans une démarche plus communautaire. Car la grande vitesse trouve sa véritable dimension dans un contexte européen. Au début du siècle prochain quelque 35.000 km de lignes nouvelles ou modernisées relieront entre elles toutes les régions de notre continent.

La Belgique au cœur du projet

La Belgique, en raison de sa situation géographique, se trouve au cœur du premier projet TGV de portée internationale. Cet ambitieux projet englobe le tunnel ferroviaire sous la Manche et la mise en service de liaisons TGV entre Londres, Paris, Lille, Bruxelles, Anvers, Amsterdam, Liège, Cologne et Francfort.





Mieux voyager grâce au TGV

Au cours des vingt dernières années, nos besoins en déplacements ont véritablement explosé. Conséquence de cette évolution: les embouteillages sont désormais un fait quotidien à l'approche de toutes les grandes villes d'Europe. L'avion, lui, s'est largement démocratisé. En périodes de pointe, il n'y a plus assez de pistes pour tout le trafic.

Et demain? Tout donne à penser qu'avec la suppression des frontières en Europe et l'ouverture à l'est, nos besoins en déplacements vont s'intensifier fortement. Les experts estiment que le trafic routier devrait augmenter de 25% d'ici à 2005. Quant aux déplacements en avion, leur nombre augmentera de 50% au cours de la même période.

Que faire? A proximité des grandes villes, il y a peu de place pour agrandir ou multiplier les autoroutes et les aéroports. Sans compter que le prix à payer pour améliorer les infrastructures existantes serait énorme et aurait des répercussions très graves sur notre environnement.

Puisque ni l'avion ni la route ne pourront relever seuls ce défi, il est urgent d'explorer une toute autre voie. Une voie plus écologique et mieux adaptée à nos besoins futurs. Cette alternative existe déjà en France où elle est parvenue en quelques années à modifier en profondeur les habitudes de déplacements. Cette alternative, plébiscitée par 375 millions de voyageurs depuis 1981, c'est le TGV.



Le TGV, qu'est-ce-que c'est?

Symbole du renouveau des chemins de fer, le TGV, c'est d'abord le train le plus rapide du monde en service commercial. Conçu pour transporter un grand nombre de personnes, d'une ville à une autre, le TGV est capable - selon les différents systèmes mis au point - d'atteindre des vitesses s'échelonnant entre 250 et 300, voire 350 km/h, en réduisant considérablement les temps de parcours, avec l'assurance d'un très haut niveau de confort et d'une sécurité sans faille.

Le TGV, qui circule sur des lignes électrifiées, présente l'avantage de mieux préserver l'environnement que la voiture et l'avion. Il ne provoque pratiquement aucune pollution de l'air, occupe beaucoup moins d'espace et consomme très peu d'énergie: un TGV à 300 km/h consomme par voyageur 2,2 litres d'équivalent pétrole pour 100 km contre une moyenne de 8 litres pour une voiture à 120 km/h avec deux personnes à bord.

Mais le principal atout du TGV réside dans sa capacité à utiliser les mêmes gares et les mêmes voies qu'un train ordinaire. Il circule aussi bien en site nouveau, c'est-à-dire sur des lignes spécialement conçues pour la grande vitesse, que sur des tronçons de voies classiques, qu'il peut emprunter pour prolonger bien loin son parcours et acheminer ses passagers directement en plein coeur des villes.



En raison de toutes ces performances, le TGV représente à l'orée du XXIème siècle le mode de transport idéal pour couvrir des distances allant jusqu'à 1.000 km, c'est-à-dire bien au-delà des frontières de notre pays.

Voyager autrement

Aujourd'hui, sur les distances de 300 à 600 kilomètres, l'automobile se taille la part du lion: pour de tels trajets, la voiture reste le mode de déplacement favori de 8 Européens sur 10, alors qu'au même moment, un seul voyageur choisit de prendre l'avion, à égalité avec le train.

Cette situation devrait se transformer avec l'arrivée du TGV. Il va de soi qu'il n'est nullement question de substituer le train à grande vitesse à la voiture ou à l'avion. Ces deux modes de déplacement ont leurs qualités propres et irremplaçables. Le chemin de fer a les siennes et s'il les exploite mieux, grâce au TGV notamment, la route et l'avion y gagneront finalement.

Voilà plus de 15 ans qu'en France,

le TGV est devenu une alternative remarquable aux transports aérien et routier. Le succès du TGV Sud-Est, qui relie Paris à Lyon en 2 heures, a dépassé les prévisions les plus optimistes. En quatre ans, la ligne avait attiré 6 millions de voyageurs supplémentaires, davantage que prévu: 2 millions venant de l'avion, 1,1 million venant de la route et 2,9 millions qui, sans le TGV, n'auraient pas fait le voyage.

C'est cette expérience réussie du TGV Sud-Est qui a été à l'origine de la construction d'autres lignes à grande vitesse en France, et d'un vaste projet européen auquel participe directement notre pays.



La part belge du projet



En Belgique, les TGV circulent déjà à 300 km/h entre la frontière française et Antoing

Avec plus de 3.310 trains et 724.000 voyageurs quotidiens, le réseau belge a d'abord été conçu pour satisfaire des besoins locaux et régionaux. Sa configuration ne permet pas d'y faire circuler des trains à des vitesses très élevées, élément essentiel pour rendre les relations internationales attractives. C'est ce qui a amené la SNCB à proposer la mise en service d'axes permettant la pratique de la grande vitesse. Le nombre de voyageurs attendus justifie, tant sur le plan de l'exploitation que sur celui de la rentabilité, la construction de lignes ou de sections de lignes indépendantes pour les liaisons TGV à 300 km/h.

Les grandes options du tracé

317 km de lignes TGV, dont plus de la moitié en site nouveau

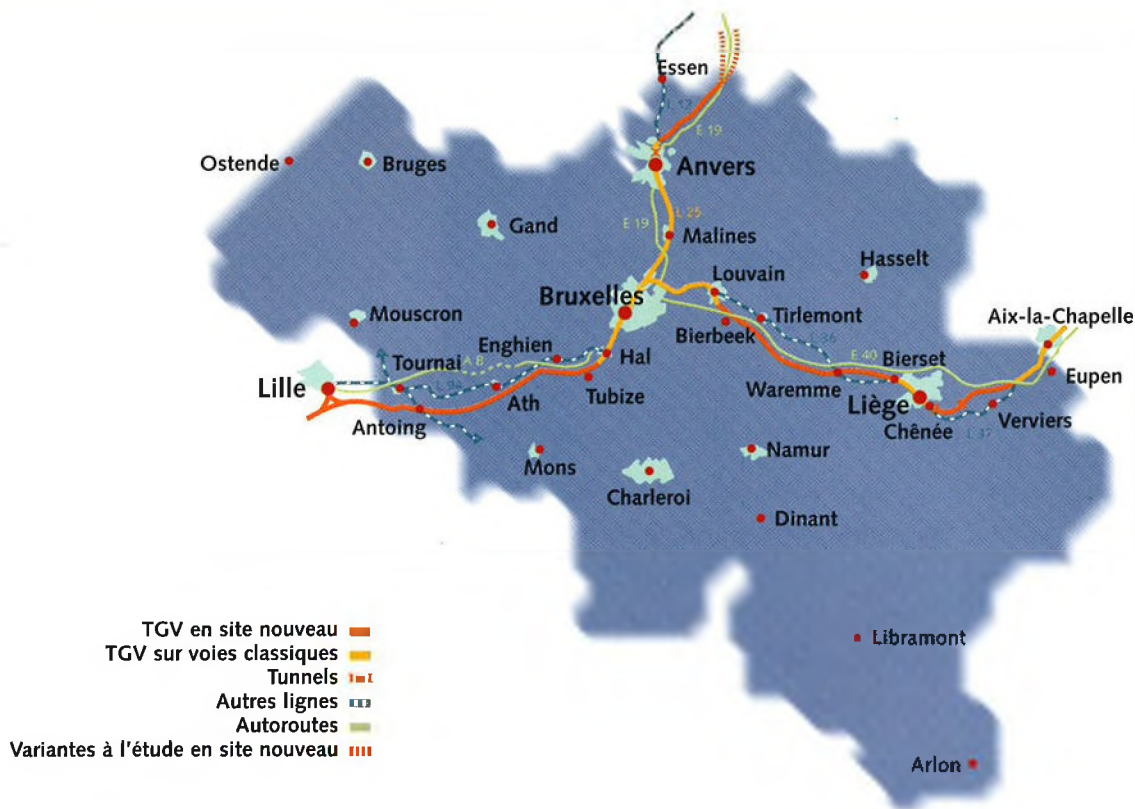
●..... **De la frontière française à Bruxelles.** La SNCB construit une ligne à grande vitesse (LGV) longue de 71 km entre la frontière française et Tubize. Au-delà, la ligne existante vers Bruxelles est portée à quatre voies. Sur deux d'entre elles, les TGV pourront rouler à 220 km/h jusqu'à la gare du Midi. Quant aux deux autres voies, elles permettront aux trains IC/IR de circuler à 160 km/h. Par ailleurs, les 15 premiers kilomètres de la LGV sont déjà en service. Cette ligne nouvelle est reliée près d'Antoing à la ligne

Tournai - Mons, maillon de la dorsale ferroviaire wallonne. Ce raccordement offre ainsi une connexion directe entre le réseau classique, le premier tronçon de LGV de la SNCB et la ligne du TGV français. La ligne à grande vitesse entre Bruxelles et la frontière française sera mise en service au début de 1998.

De Bruxelles à la frontière néerlandaise. Vers les Pays-Bas, les TGV rouleront à 160 km/h sur la ligne existante Bruxelles - Anvers, modernisée. Une jonction nord-sud sera creusée sous la ville d'Anvers. Au-delà, une ligne nouvelle sera construite le long de l'autoroute E 19.



Construction d'un viaduc pour le TGV entre Hal et Bruxelles



De Bruxelles à la frontière allemande. Vers l'Allemagne, les TGV circuleront d'abord à 200 km/h sur la ligne existante qui va être portée à quatre voies entre Bruxelles-Nord et Louvain. Cela, pour permettre également l'écoulement optimal du trafic intérieur. Puis les TGV rouleront à 300 km/h sur une ligne nouvelle construite le long de l'E 40 jusqu'à Bierset près de Liège. Cette ligne pourra également être utilisée pour le trafic intérieur. Après avoir traversé l'agglomération liégeoise sur les voies existantes, les TGV rejoindront l'E 40 via un tunnel et la longeront à 220 km/h jusqu'à proximité de la frontière allemande. Au-delà, les TGV circuleront sur voies modernisées.

Le respect des équilibres naturel et humain

..... **Fait sans précédent** en Belgique pour la construction d'une importante infrastructure de transport: une vaste étude d'incidence sur l'environnement a été réalisée par des experts indépendants préalablement au choix du tracé TGV. Ainsi tout un arsenal de solutions est mis en oeuvre pour intégrer le TGV aux sites traversés de façon à protéger au maximum le milieu naturel et humain. Et ceci en concertation avec les riverains et les autorités compétentes.

Passage à gibier aménagé au-dessus de la LGV



A cette fin, la SNCB a créé dès 1991 une enveloppe spéciale de **11,7 milliards de francs indexés - le Fonds TGV** - qui est consacrée à des mesures de protection de l'environnement ainsi qu'à différents travaux d'aménagements locaux.

Au total, les dépenses engagées dans le cadre du Fonds TGV, complétées par d'autres mesures de respect de l'environnement, représentent environ **20% du coût** de la construction des lignes nouvelles.

Quels TGV pour la Belgique?



Symbole d'une collaboration exemplaire entre les chemins de fer belges, français et britanniques, l'Eurostar est le premier TGV à circuler en Belgique.

Il assure l'aller-retour Bruxelles - Londres et Paris - Londres, via Lille, en passant par le tunnel sous la Manche. Provisoirement, il emprunte en Belgique la ligne Bruxelles - Tournai - Lille.

Composé de 2 motrices et de 18 voitures, il mesure près de 400 mètres et peut accueillir jusqu'à 794 voyageurs (584 personnes en seconde classe et 210 en première). Sur les 38 rames commandées, 4 appartiennent à la SNCB.



THALYS

Depuis 1996, des Thalys tricourant effectuent une partie des liaisons spécifiques à ce service, à savoir Paris - Bruxelles - Liège et Paris - Bruxelles - Anvers - Amsterdam. Dans une première phase, les Thalys venant de Paris circulent en site nouveau jusqu'à Antoing et poursuivent ensuite leur trajet vers Bruxelles via le réseau existant, certains de ces TGV desservant Mons.



Thalys tricourant

Leur fréquence ? Entre Bruxelles et Paris, jusqu'à 13 départs chaque jour.

A partir de 1997, les rames Thalys quadricourant sont utilisées pour les relations directes entre d'une part Paris - Bruxelles - Anvers - Amsterdam et d'autre part Paris - Bruxelles - Liège - Cologne.

Composée de 2 motrices encadrant 8 voitures, chaque rame comporte 377 places assises (257 en seconde classe et 120 en première). Deux rames peuvent être couplées et offrir ainsi une capacité de transport de 754 personnes. Les chemins de fer belges, français, allemands et néerlandais ont commandé 17 rames Thalys quadricourant, dont 7 pour la SNCB.

 **Thalys quadricourant**





Les TGV "Réseau"



Grâce à une ligne à grande vitesse contournant la région parisienne par l'est, des TGV "Réseau" de la SNCF venant de Belgique, peuvent rejoindre directement la vallée du Rhône, la Provence, la Méditerranée et les Alpes sans devoir passer par Paris. Il sera également possible à l'avenir de prendre un TGV à Bruxelles pour se rendre en Bretagne, en Touraine ou dans le Bordelais.

Ces TGV effectuent deux brefs arrêts en Ile-de-France: l'un dans l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle qui se situe désormais à 2h15 de Bruxelles; l'autre à l'entrée du parc Disneyland de Marne-la-Vallée.

Grâce à ces TGV, Bruxelles est à présent à 5h43 d'Avignon, 6h39 de Montpellier et 7h22 d'Albertville.

Les "InterCityExpress" (ICE)

A plus longue échéance, nous verrons très probablement circuler en Belgique un autre type de train à grande vitesse: l'ICE des chemins de fer allemands.

Celui-ci, dans sa version internationale, effectuera à terme plusieurs allers-retours quotidiens entre Cologne, Liège et Bruxelles.

Contrairement au TGV, le nombre de voitures qui composent l'ICE est variable.

Ce train peut accueillir jusqu'à 760 personnes.





Priorité au confort

Une fois à bord, le voyageur jouit d'un confort optimal, en seconde comme en première classe.

Les TGV profitent des derniers progrès en matière de climatisation et bénéficient d'une suspension souple.

Toute une série de services sont également prévus pour répondre aux attentes de chacun: **bar-détente, kiosque à journaux, possibilité de restauration légère, cabines téléphoniques.**



Le temps du voyage est ainsi davantage valorisé. Afin d'assurer à tous les voyageurs le bénéfice d'une place assise, l'accès à bord des TGV doit être précédé d'une réservation. Celle-ci est ouverte soixante jours à l'avance et se termine quelques minutes avant le départ du train.

Quelques

temps de parcours significatifs

	sans le TGV	avec le TGV Situation finale	gain de temps
Bruxelles-Midi - Londres	4.48*	1.55	2.53
Bruxelles-Midi - Paris	2.41	1.21	1.20
Bruxelles-Midi - Amsterdam	2.54	1.40	1.14
Bruxelles-Midi - Cologne	2.34	1.38	0.56
Liège - Bruxelles-Midi	1.09	0.39	0.30
Liège - Cologne	1.29	0.58	0.31
Anvers - Bruxelles-Midi	0.39	0.29	0.10
Anvers - Amsterdam	2.10	1.08	1.02
Bruxelles-Midi - Lille	2.03	0.33	1.30
Paris - Lille	2.15	1.00	1.15

* avec Jetfoil

	sans le TGV	Horizon 2005	gain de temps
Bruxelles - Barcelone	17.37	6.00	1.37
Bruxelles - Marseille	11.43	4.45	6.58
Bruxelles - Bordeaux	09.30	3.45	5.85
Bruxelles - Nantes	09.10	3.25	5.45

16 millions de voyageurs attendus

En France, où la grande vitesse est devenue une réalité quotidienne, l'engouement pour le TGV a dépassé toutes les prévisions: 375 millions de passagers l'ont emprunté depuis 1981. Aussi la SNCB attend-elle de la mise en service du TGV en Belgique une considérable expansion de son trafic international: elle prévoit de transporter sur ses lignes TGV environ 16 millions de passagers par an à l'horizon 2005, au lieu de 6 millions, sur les relations internationales concernées (sans la réalisation du projet TGV).



Les gares de la grande vitesse

Pour répondre à une augmentation prévisible du trafic, la SNCB a décidé d'entreprendre la rénovation des gares desservies par le TGV.



Le site de Bruxelles-Midi, qui englobe en un même lieu la gare pour les trains classiques et la gare TGV, fait actuellement l'objet d'une rénovation complète. Tous les voyageurs des services intérieur et international pourront bientôt y être accueillis dans les meilleures conditions.

Les installations TGV de Bruxelles-Midi s'étendent sur un ensemble de six voies.

La gare d'Anvers, actuellement en cul-de-sac, verra sa capacité doublée grâce à l'aménagement des voies sur trois niveaux différents, le niveau inférieur étant destiné aux TGV et aux trains classiques qui continueront en direction des Pays-Bas. Ces voies passeront dans un tunnel construit sous la ville.

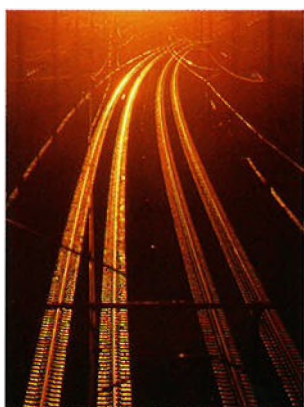
A Liège, le site de la gare des Guillemins fera l'objet d'un réaménagement complet. Des projets, en cours d'élaboration, prévoient l'agrandissement et la modernisation de la gare ainsi que de ses abords afin de permettre une meilleure intégration des différents modes de transport.



En fonction du développement du réseau TGV en Europe et de la croissance de la demande, il sera envisagé de construire un autre terminal TGV **dans le nord de l'agglomération bruxelloise.**



TGV et réseau intérieur: vers la complémentarité



Le TGV ne transformera pas seulement la desserte internationale de Bruxelles, d'Anvers et de Liège. A partir de ces trois villes, des correspondances de qualité seront assurées afin de répercuter aussi largement que possible les gains de temps sur l'ensemble du réseau intérieur.

Bruxelles-Midi, qui est la gare de correspondance des Thalys, des Eurostar et des TGV "Réseau", joue aussi un rôle de premier plan comme centre de coordination avec les trains du service intérieur ainsi qu'avec le trafic international classique.

Anvers, Liège - et même Lille pour les habitants du Hainaut et des deux Flandres - serviront de gares de correspondance du réseau à grande vitesse avec les dessertes intervalles adaptées en conséquence.

Dans cette optique, tous les horaires des trains IC/IR seront revus en 1998 afin d'assurer de bonnes correspondances avec les TGV.

Autre avantage du TGV: plusieurs tronçons de lignes nouvelles pourront aussi être parcourus par des trains classiques du service intérieur. Le service intérieur profitera donc du TGV pour accroître sa capacité et ses performances.

Nouvelle automotrice AM96 destinée au réseau intérieur



Un investissement **à long terme**

Au cours des trente dernières années, on a investi des montants considérables dans la construction et le développement de routes et d'aéroports, et relativement peu dans la modernisation des chemins de fer. Le projet TGV apparaît dès lors comme une indispensable "mise à jour".

Les investissements pour la construction d'une nouvelle infrastructure à grande vitesse, couplée avec la modernisation du réseau intérieur, sont importants, d'autant plus que les travaux nécessaires et l'achat du matériel nouveau constituent la plus vaste entreprise réalisée par la SNCB depuis la seconde guerre mondiale.

Les investissements pour l'infrastructure comprennent,

outre la réalisation des lignes du TGV proprement dites et la modernisation de certains tronçons de lignes classiques en territoire belge, les frais résultant des moyens à mettre en oeuvre pour préserver l'environnement. Les plans financiers prennent aussi en compte l'acquisition de nouveau matériel roulant: 4 rames Eurostar et 7 rames Thalys.

Le projet TGV en Belgique est d'abord financé par la SNCB qui a recours à l'emprunt. L'Etat participe également à ce financement sous la forme d'une dotation annuelle qui correspond à la partie des travaux servant à l'amélioration du réseau intérieur.

Par ailleurs, l'Etat intervient aussi par le biais d'une participation au sein d'une société de financement mixte (public-privé) qui doit fournir à la SNCB les moyens nécessaires à la réalisation complète du projet TGV "de frontière à frontière", c'est-à-dire en passant par Bruxelles, Liège et Anvers. Enfin, l'Union européenne intervient de façon significative à titre de soutien aux projets d'intérêt européen.

Le développement du projet TGV, qui pèsera très lourdement sur les résultats de la SNCB durant les années de démarrage, aura à long terme des répercussions financières très favorables.



Des retombées prometteuses

Le projet TGV a un effet positif sur l'emploi: la construction des lignes nouvelles en Belgique doivent créer du travail pour environ 4.900 personnes pendant une dizaine d'années.

Par ailleurs, l'industrie ferroviaire belge participe à la conception et à la réalisation des rames Eurostar et Thalys. Cela représente du travail pour plusieurs centaines de personnes.

De manière directe ou indirecte, de très nombreuses entreprises sont partie prenante dans le projet TGV en Belgique.



Une nouvelle donne pour la Belgique



Nouvelles voitures I11 pour le réseau intérieur

La SNCB attache autant d'importance à la revalorisation de son réseau intérieur qu'à la réalisation du projet TGV. C'est pourquoi elle a élaboré, dès 1989, le plan STAR 21 qui programme la modernisation du réseau belge sur une période de 30 ans.

Le plan décennal d'investissement 1996 - 2005 en est la traduction concrète: 291 milliards de francs indexés seront investis durant ce laps de temps dans le réseau intérieur de manière à améliorer les services offerts sur les différentes relations desservies.

STAR 21, les objectifs

Accroître le confort et la vitesse des trains: la SNCB investit dans du nouveau matériel, plus confortable et plus performant.

Améliorer l'accueil: des gares sont rénovées et leurs abords embellis.

Augmenter la capacité: la construction de voies supplémentaires sur certaines lignes convergeant vers Bruxelles permettra d'intensifier la desserte interville et d'améliorer les liaisons avec la périphérie.

Réduire les temps de parcours: la vitesse sera relevée sur certaines relations très fréquentées.



Intérieur de la nouvelle voiture I11 (2ème classe)

Horizon 2005

Depuis 1994, le train à grande vitesse circule sur le réseau belge. A l'horizon 2005, le projet de ligne à grande vitesse sera entièrement réalisé dans notre pays.

En investissant dans le projet TGV et également dans le plan STAR 21, la SNCB aborde en confiance le XXIème siècle.

Voyager vite et bien, c'est la promesse que fait la SNCB aux voyageurs d'aujourd'hui et de demain.

Vous souhaitez recevoir plus d'informations?

Ecrivez ou téléphonez au:

Service "Relations extérieures" de la SNCB

Info TGV - STAR 21

Rue de France, 85

1060 BRUXELLES

Tél.: 078 15 48 05 - numéro vert
(sauf prix, horaires et réservations)

Réservation et vente par téléphone des billets

Eurostar et Thalys:

0900/ 10 177

ou:

Bruxelles-Midi: 02/224 88 56

Liège-Guillemins: 041/29 26 51

Mons: 065/32 25 89

ainsi que:

dans toutes les grandes gares



Deze brochure bestaat ook in het Nederlands.