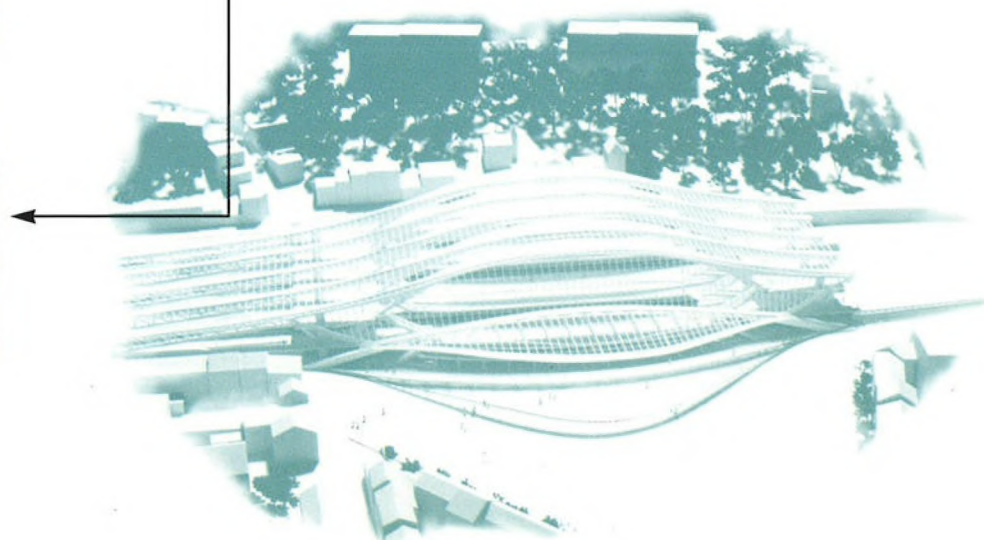




Projets TGV - STAR 21

Liège:

Passeport pour l'avenir



LIÈGE 2002: MÉTAMORPHOSE D'UNE GARE

Au moment où se concrétise la première partie du projet TGV en Belgique, avec notamment l'ouverture de la ligne à grande vitesse entre la frontière française et Bruxelles, les regards se tournent vers Liège et sa région.

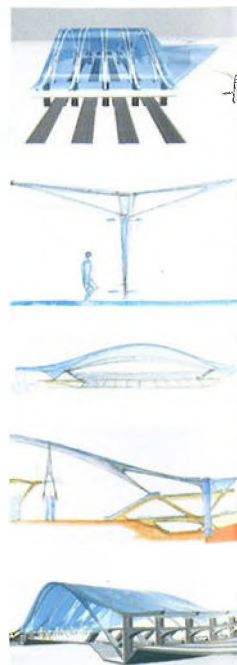
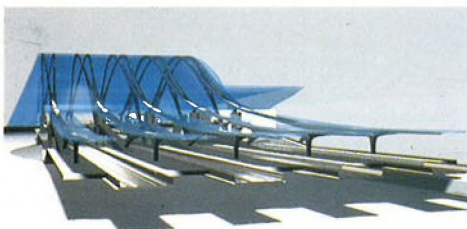
L'arrivée du TGV à Liège ainsi que la volonté de la SNCB d'offrir un service de qualité aux voyageurs du réseau intérieur ont conduit à repenser de manière fondamentale la gare des Guillemins. Celle-ci sera remplacée par un édifice flambant neuf, multifonctionnel, à l'architecture résolument tournée vers le XXI^{ème} siècle.

Une indispensable évolution

En moyenne, 30.000 voyageurs passent par la gare des Guillemins chaque jour. 360 trains s'y succèdent quotidiennement.

L'actuelle gare de Liège est dotée de quais très étroits et partiellement en courbe. L'un des quais les plus utilisés, celui accueillant les trains de la ligne Ostende - Bruxelles - Liège - Cologne, est situé à l'extrême opposé de l'entrée de la gare. Les voyageurs sont donc obligés de traverser toute la gare pour rejoindre leur train.

Devant ce constat, et pour répondre adéquatement à l'augmentation prévisible du trafic lié au TGV et aux trains du service intérieur, la SNCB a décidé de réaménager complètement le site des Guillemins.



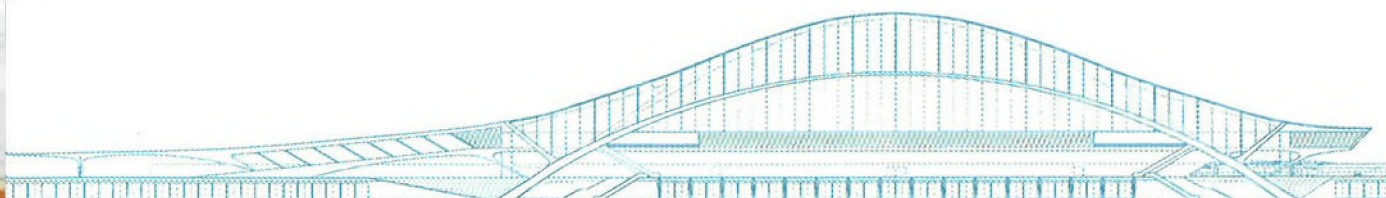


Une architecture épurée et audacieuse

Dessinée par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, la nouvelle gare des Guillemins sera réalisée de 1998 à 2002. Cet architecte, choisi par concours international, a déjà conçu cinq gares dont celles de Zürich et de Lyon-Satolas.

D'une conception totalement nouvelle, la future gare est un monumental dôme de verre et d'acier qui enjambe les voies avec élégance pour relier le quartier de la colline de Cointe au quartier des Guillemins. Devant la gare, une nouvelle place pour piétons sera partiellement surmontée d'un auvent.

La gare s'organise sur trois niveaux: celui de la place (niveau 0), celui des quais (niveau 1) et celui des passerelles (niveau 2). Deux passerelles perpendiculaires aux quais seront en effet aménagées de part et d'autre du dôme de verre. Situées au-dessus des quais, elles donneront accès à ceux-ci par des escaliers mécaniques et des ascenseurs. Les quais seront également accessibles par deux passages sous-voies transversaux, situés aux deux extrémités du nouvel édifice (niveau 0).

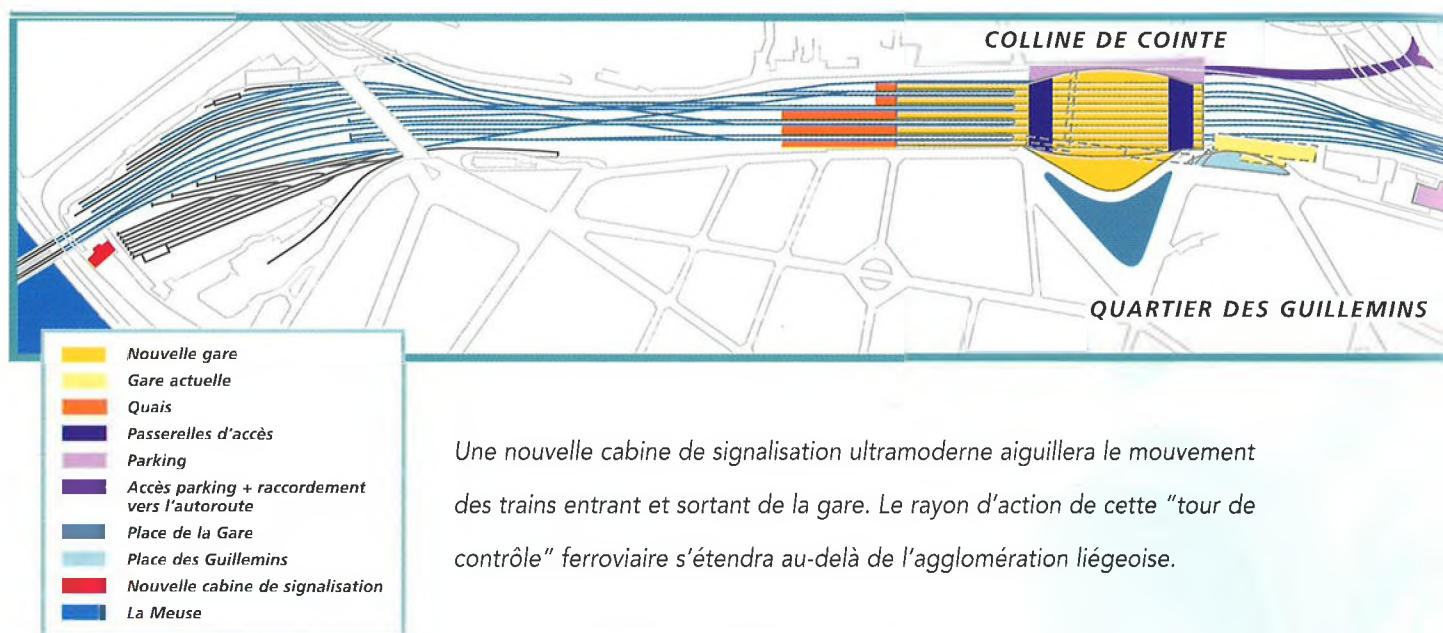


niveau 2
niveau 1
niveau 0



Une refonte totale des voies et un trafic accéléré

La future gare des Guillemins sera construite 200 mètres plus loin que la gare actuelle (vers Angleur). Complètement revu et corrigé, l'ensemble du faisceau de voies, qui s'étale sur plus de 2 km, fera l'objet d'un réaménagement complet. Ces nouvelles installations de voies permettront de simplifier et de rationaliser le croisement des trains. Le trafic y gagnera en fluidité aussi bien qu'en rapidité et en sécurité. L'entrée en gare se fera ainsi à 100 km/h, au lieu de 40 km/h actuellement.

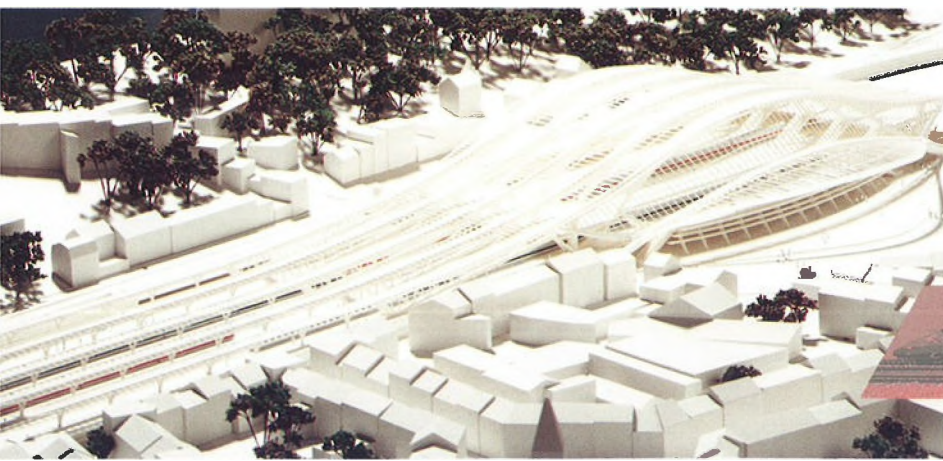


Une nouvelle cabine de signalisation ultramoderne aiguillera le mouvement des trains entrant et sortant de la gare. Le rayon d'action de cette "tour de contrôle" ferroviaire s'étendra au-delà de l'agglomération liégeoise.

La future gare comptera cinq quais et neuf voies. Ces quais seront rectilignes et plus larges: huit mètres au lieu de six aujourd'hui. Trois d'entre eux auront une longueur de 450 mètres afin d'accueillir les doubles rames TGV.

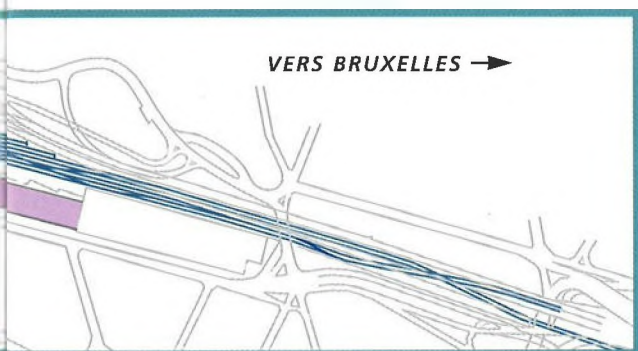
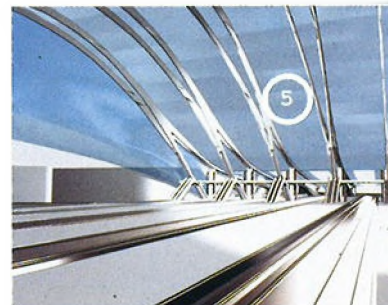
Les TGV, comme les trains rapides du réseau intérieur, effectueront leurs arrêts à hauteur du quai situé à l'entrée de la gare, côté ville. Les voyageurs n'auront

donc plus qu'à faire quelques pas pour se retrouver directement sur la nouvelle place de la Gare.



Plus de confort

Tous les voyageurs des services **intérieur et international** disposeront d'un cadre moderne, pratique et convivial. Ils pourront y trouver des installations d'accueil à la hauteur de leurs exigences: centre de voyages, commerces, salle des guichets et d'attente, cafétéria, téléphones publics, installations sanitaires de qualité ...



Un objectif d'intégration urbaine

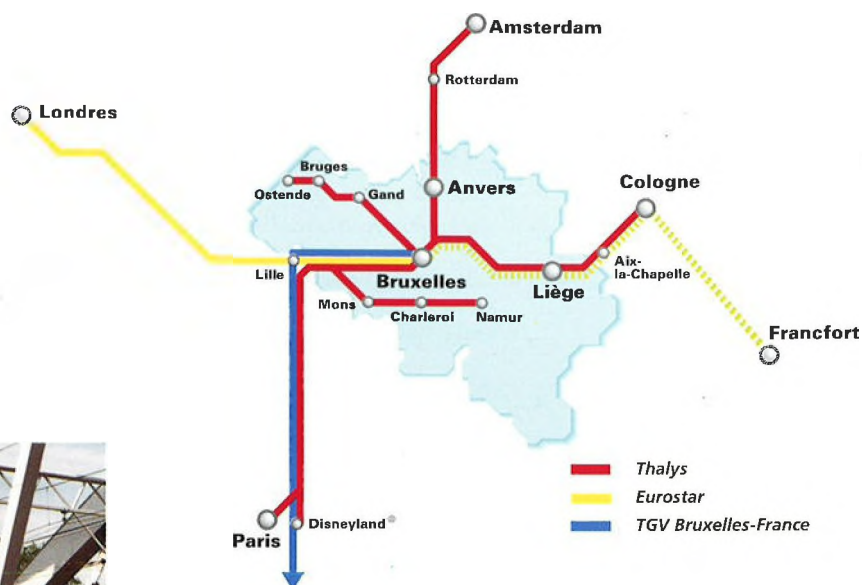
Les nouvelles installations constituent un important progrès en matière de confort et d'accessibilité. Leur aménagement a été étudié pour faciliter les correspondances entre TGV et trains classiques ainsi qu'avec les autres moyens de transports privés ou collectifs.

D'accès aisé et bien pourvue en facilités de parking, notamment près de la colline de Cointe, Liège-Guillemins sera la première gare du monde à être reliée à une autoroute. La nouvelle gare sera aussi beaucoup mieux intégrée dans le tissu urbain.



Euro Liège TGV

L'étude et le suivi de cet important projet sont réalisés par Euro Liège TGV, filiale de la SNCB. Cette société a aussi pour mission de participer à la rénovation du quartier environnant.



QUELLES LIAISONS TGV POUR LIÈGE ET NOTRE PAYS?

D'une part, une liaison Thalys reliant directement Liège à Bruxelles, Paris, Aix-la-Chapelle et Cologne (). D'autre part, via Bruxelles, une liaison Eurostar vers Londres passant par le tunnel sous la Manche.*

Par ailleurs, des TGV partant de Bruxelles peuvent directement rejoindre la Méditerranée, les Alpes, la Bretagne ou l'Aquitaine sans devoir passer par Paris.

A plus longue échéance, nous pourrions voir s'arrêter à Liège d'autres trains à grande vitesse, dont notamment l'InterCityExpress (ICE) des chemins de fer allemands. Ce train, dans sa version internationale, pourrait effectuer à terme plusieurs allers-retours quotidiens entre Francfort, Cologne, Liège et Bruxelles.

(*) Des Thalys assurent également la desserte de Namur, Charleroi, Mons, Ostende, Bruges, Gand et Anvers.



LES GRANDES OPTIONS DU TRACÉ TGV

En Belgique, trois grands axes ont été retenus:

- **L'axe frontière française - Bruxelles.** Les premiers travaux ont commencé sur ce tronçon en 1993. Cette ligne, longue de 88 km, est mise en service le 14 décembre 97. Le temps de parcours entre Liège et Paris passe de 3h12 à 2h38.
- **L'axe Bruxelles - frontière allemande.** C'est bien sûr celui qui concerne directement Liège et sa région. Les premiers travaux en site nouveau ont démarré en juin 97 et se termineront en 2005. Liège ne sera plus qu'à 2h04 de Paris, et cela déjà à partir de 2002.
- **L'axe Bruxelles - frontière néerlandaise.** Ce tronçon, d'une longueur de 87 km doit être mis en service à l'horizon 2005.



Evolution des temps de parcours au départ de Liège

	10/97	12/97	Horizon...	
LIÈGE - PARIS	3h12	2h38	2h04	... 2002
LIÈGE - BRUXELLES-MIDI	1h05	1h05	0h39	... 2002
LIÈGE - AIX-LA-CHAPELLE	0h43	0h35	0h25	... 2005
LIÈGE - COLOGNE	1h42	1h22	0h58	... 2005
LIÈGE - FRANCFORT (en ICE)			2h03	... 2005
Avec changement à Bruxelles				
LIÈGE - LONDRES	4h55	4h11	3h08	
LIÈGE - LILLE	2h49	2h06	1h42	
LIÈGE - DISNEYLAND® PARIS	3h38	3h06	2h20	
LIÈGE - MARSEILLE	9h15	8h27	5h45	
LIÈGE - BORDEAUX	8h12	7h42	4h50	



LA LIGNE À GRANDE VITESSE ENTRE BRUXELLES ET LA FRONTIÈRE ALLEMANDE

Quelque 145 km de lignes TGV dont environ 90 km en site nouveau

Entre Bruxelles et Louvain, les TGV circuleront d'abord à 200 km/h sur la ligne existante qui va être portée à quatre voies. Cette importante transformation permettra d'obtenir une plus grande fluidité du trafic ferroviaire.



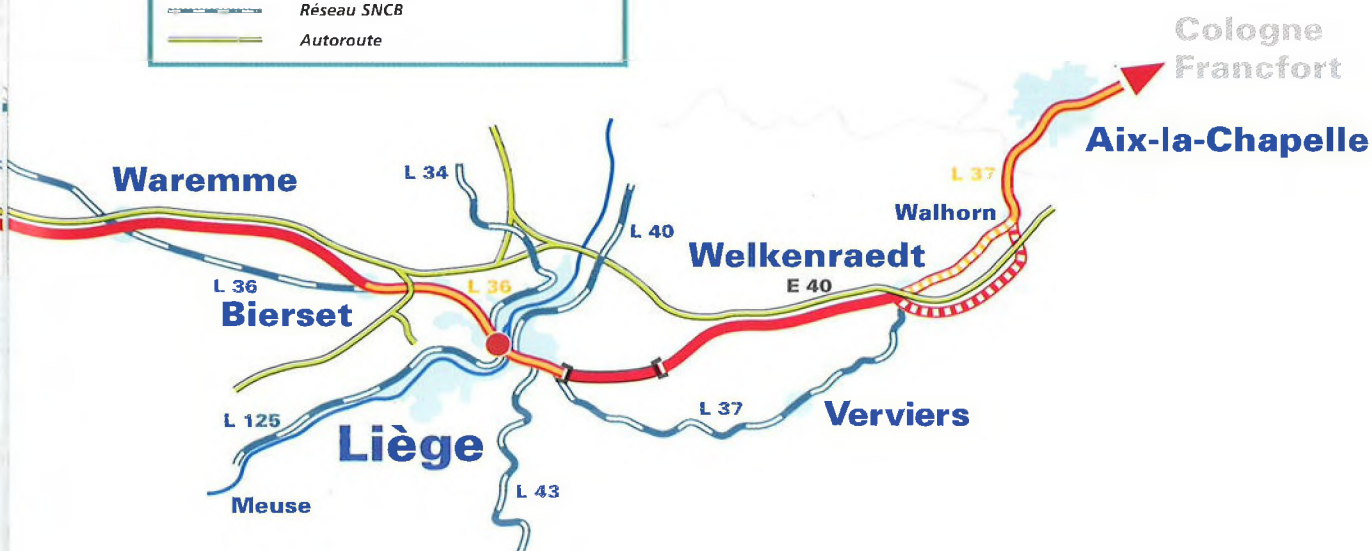
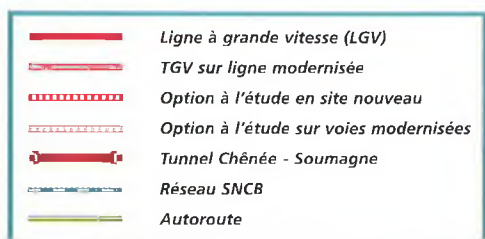
Au-delà de Louvain, et jusqu'à Bierset, les TGV fileront à 300 km/h sur une ligne nouvelle construite le long de l'autoroute E40. Cette ligne pourra également être parcourue à 200 km/h par les nouveaux trains rapides du service intérieur.

Après avoir traversé l'agglomération liégeoise, les TGV rejoindront l'autoroute E40 via un tunnel de 6,2 km et la longeront à 220 km/h (jusqu'à Welkenraedt) ou à 250 km/h (jusqu'à Walhorn), selon l'option choisie. Au-delà, les TGV circuleront sur des voies modernisées.

Entre la frontière et Cologne, les TGV emprunteront la ligne existante qui sera portée, sur la majorité de son parcours, à 200 ou 250 km/h selon les sections.



Entre Louvain et Bierset, le TGV longera l'autoroute E40 sur une distance de 62 km.



En utilisant la ligne du TGV, les nouveaux trains rapides du service intérieur pourront relier Bruxelles à 200 km/h au lieu de 140 km/h actuellement. Le temps de parcours passera donc de 59 à 43 minutes entre Liège et Bruxelles-Nord.



BIENVENUE À BORD DE THALYS

Depuis 1996, les voyageurs peuvent s'installer confortablement à bord de Thalys en gare des Guillemins pour rejoindre Paris sans devoir changer de train à Bruxelles.

Un service sur mesure

Thalys offre une large palette de services pour répondre aux attentes de chacun: repas servi à la place en Confort 1, bar-détente, cabines téléphoniques, choix de sa place par réservation, relais-bébé pour les soins des tout-petits...



Quelle fréquence ? Entre Liège, Bruxelles et Paris, deux allers-retours par jour actuellement. A partir de décembre 97, Thalys assure la desserte de Cologne et de Paris à raison de sept allers-retours quotidiens au départ de Liège-Guillemins. Liège est à 2h38 de Paris et 1h22 de Cologne.



Vous souhaitez recevoir plus d'informations?

- ÉCRIVEZ AU SERVICE
"RELATIONS EXTÉRIEURES" DE LA SNCB
 Info TGV - STAR 21
 Rue de France, 85
 1060 Bruxelles
- TÉLÉPHONEZ AU NUMÉRO VERT
 Tél.: 078 15 48 05 (pour le prix
 d'une communication locale)
 Sauf prix, horaires et réservations

DES TRAINS ULTRAMODERNES POUR LE SERVICE 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 le plan Star 21 qui programme la modernisation du réseau belge. Le plan décennal d'investissements 1996-2005 en est la traduction concrète: 370 milliards de francs seront investis durant cette période dans le réseau intérieur. Cet effort de qualité se concrétise notamment par la mise en service de trains ultramodernes.



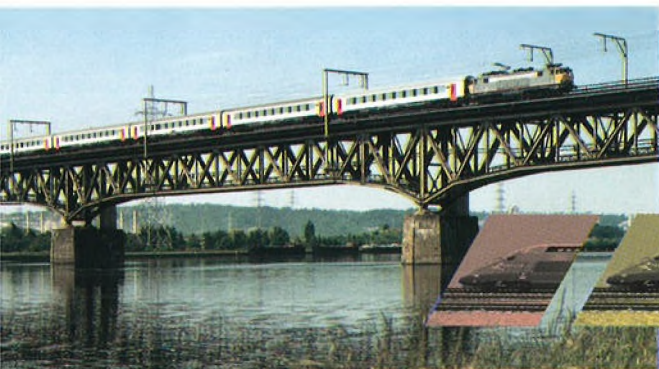
i11: l'atout confort au quotidien

Depuis 1996, les voitures i11 gris et bleu circulent entre Eupen, Liège, Bruxelles et Ostende. En seconde comme en première classe, le voyageur jouit d'un niveau de confort comparable à celui des TGV. Tous les sièges sont individuels pourvus d'un dossier haut et d'accoudoirs. Les voitures i11 profitent des derniers progrès en matière de climatisation et bénéficient d'une suspension souple. La SNCB a aussi pensé aux jambes des voyageurs: la distance entre sièges est en effet accrue. Afin d'améliorer l'information, les i11 sont équipées d'afficheurs électroniques.

Autre avantage: tirées par des locomotives de nouvelle génération (type 13), ces voitures pourront circuler sur la ligne TGV entre Liège et Bruxelles à 200 km/h.

Temps de parcours en i11

	Aujourd'hui	Horizon 2002
LIÈGE - BRUXELLES-NORD	59 min.	43 min.
LOUVAIN - LIÈGE	41 min.	27 min.





**AM 96: des automotrices flambant neuves
sur la dorsale wallonne**

D'un niveau de confort identique à celui des i11, les
toutes nouvelles automotrices **AM 96** circuleront dès
1998 sur la dorsale wallonne entre Liège, Namur et Lille.
Celles-ci atteignent la vitesse de 160 km/h.



Type 13



Autre nouveauté pour Liège: avec l'électrification
de la ligne Rivage-Gouvy, le temps de parcours sera
réduit de dix minutes entre Luxembourg et Liège.
Les voitures **i10**, tractées par de nouvelles locomotives
électriques, effectueront ce trajet en 2h14 à partir
de mai 1999.