



Tout savoir sur

La Grande Vitesse en Belgique

Réalisations et projets



Préparer l'avenir

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

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

En raison des besoins exprimés par la collectivité, ce 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.

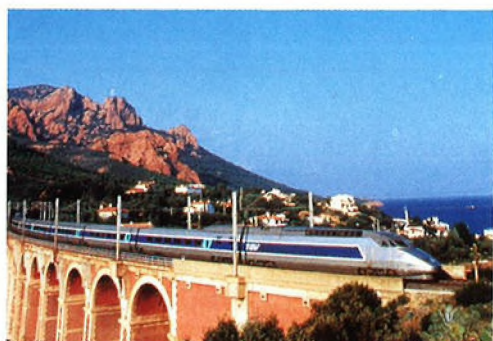
Quelles liaisons à grande vitesse pour notre pays?

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 Etats voisins que sont Paris, Amsterdam et Cologne. Des Thalys à destination de Paris desservent également les villes de Namur, Charleroi, Mons, Ostende, Bruges et Gand.

Au départ de Bruxelles, des TGV permettent aussi de rejoindre directement la Méditerranée, la Bretagne ou la Provence sans devoir passer par Paris.

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

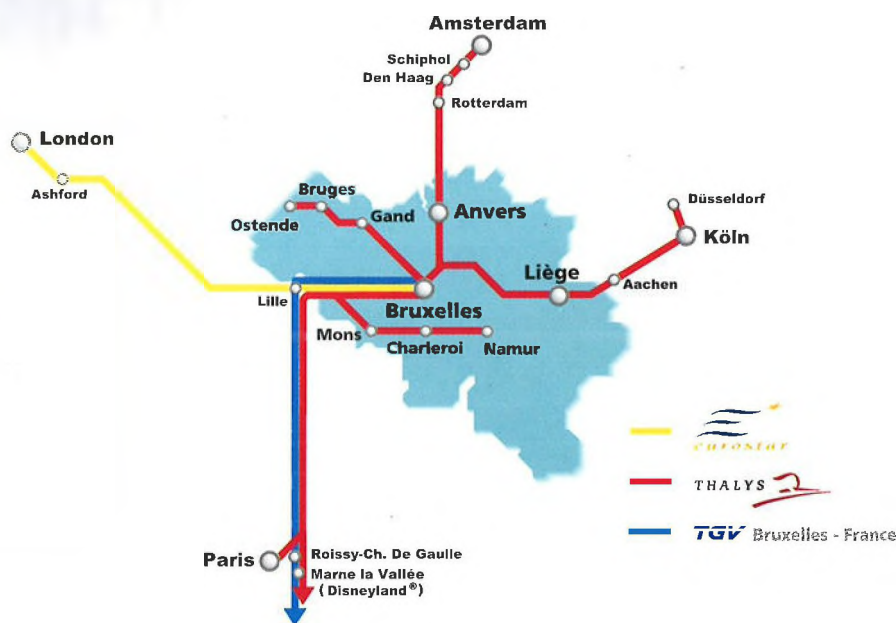




La grande vitesse à la conquête de l'Europe

Le chemin de fer du XXI^{ème} siècle est en train de naître sous nos yeux. Des pays comme la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la Suède... ont posé les premiers jalons de ce qui formera bientôt 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 européenne. Car la grande vitesse trouve sa véritable dimension dans un contexte international. 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, particulièrement bien située en Europe du Nord-Ouest, 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 à grande vitesse entre Londres, Paris, Lille, Bruxelles, Anvers, Amsterdam, Liège, Cologne et Düsseldorf.



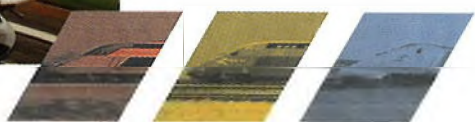
Mieux voyager grâce au train à grande vitesse

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. Si rien ne change, les experts estiment que le trafic routier devrait croître de 25% d'ici à 2005. Quant aux déplacements en avion, leur nombre augmenterait de 50% ou plus 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 dans plusieurs pays d'Europe, comme en France, en Espagne ou en Allemagne. Chez nos voisins français, elle est parvenue en quelques années à modifier en profondeur les habitudes de déplacements. Cette alternative, plébiscitée par 440 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 bientôt, en réduisant considérablement les temps de parcours, avec l'assurance d'un très haut niveau de confort et d'une sécurité sans faille.

Le train à grande vitesse, 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 environ 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.





Performances TGV

Le principal atout du train à grande vitesse réside dans sa capacité à utiliser les mêmes gares et les mêmes voies qu'un train ordinaire. Il circule aussi bien en site neuf, 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 train à grande vitesse représente à l'orée du XXI^{ème} siècle le mode de transport idéal pour couvrir de très longues distances, allant 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 d'une majorité d'Européens.

Cette situation se transforme cependant avec l'arrivée du train à grande vitesse. Un seul exemple: depuis sa mise en service entre Bruxelles et Paris, Thalys a connu un succès sans cesse croissant. En un an et demi, cette liaison a attiré plus de quatre millions de voyageurs. Ce qui a fait passer de 24% à 40% la part de marché du chemin de fer dans l'ensemble du transport de personnes entre ces deux villes.

Cette première expérience réussie ainsi que l'augmentation prévisible du trafic à grande vitesse dans les années à venir justifient la construction de lignes à grande vitesse dans notre pays.

314 km de lignes à grande vitesse dont 200 km en site neuf

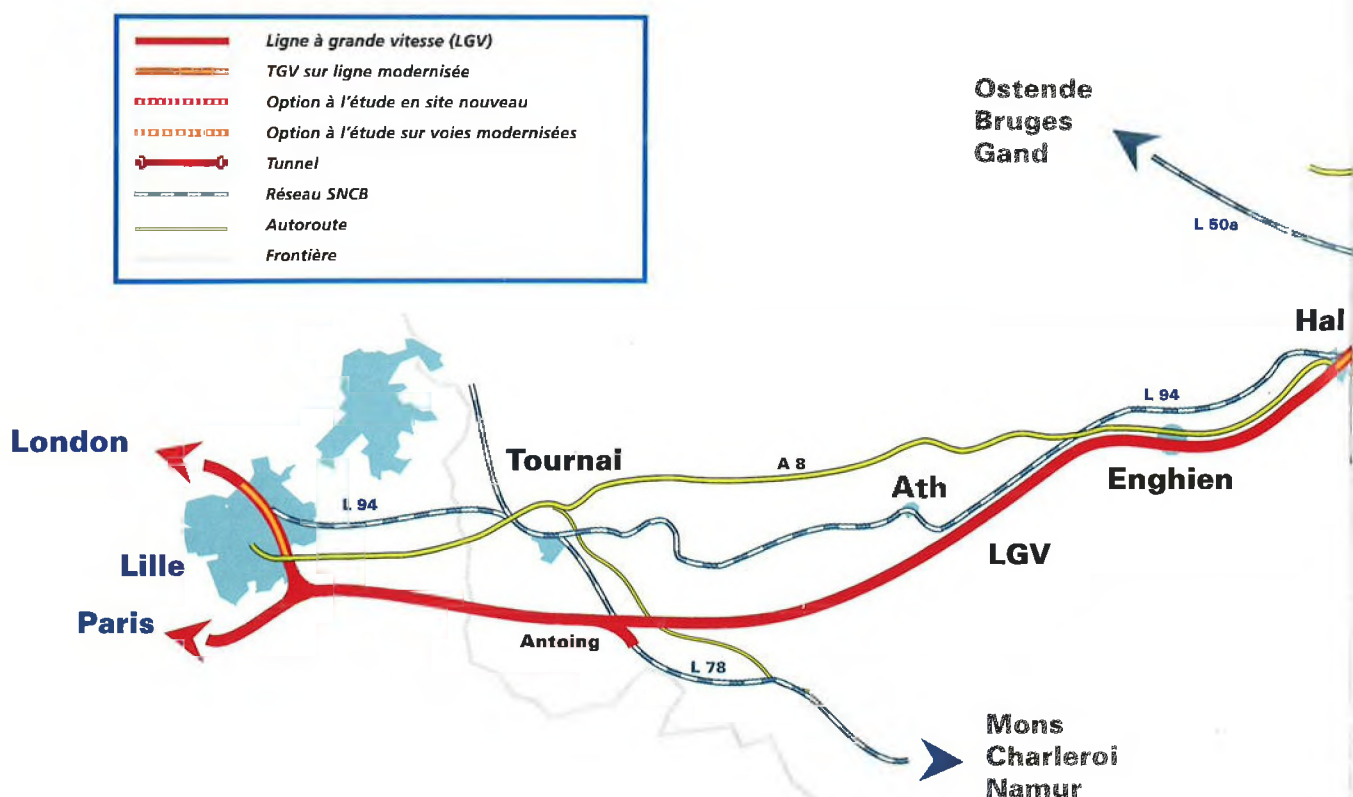
En Belgique, trois grands axes ont été retenus:

L'axe ouest: frontière française - Bruxelles (88km)

Cette ligne, dont les premiers travaux ont débuté en 1993, a été inaugurée le 14 décembre 1997.

Entre la frontière française et Tubize, c'est-à-dire sur une distance de 71 km, la ligne à grande vitesse est construite en site neuf. Les TGV y circulent à 300 km/h. Au-delà, la ligne existante vers Bruxelles a été portée à quatre voies. Sur deux d'entre elles, les TGV fileront en 1999 à la vitesse de 220 km/h jusqu'à la gare du Midi. Les trains IC (intercity) du réseau intérieur pourront également y circuler jusqu'à 200 km/h. Quant aux deux autres voies, elles sont destinées aux trains IR (interrégionaux) ainsi qu'aux trains L (omnibus) du service intérieur qui les emprunteront à 160 km/h.

A Antoing, près de Tournai, la ligne nouvelle croise la dorsale ferroviaire wallonne. Un raccordement, parcourable à 170 km/h, a été construit entre ces deux lignes. Grâce à cette connexion, les Thalys qui desservent Namur, Charleroi et Mons peuvent rejoindre directement Paris sans devoir passer par Lille.





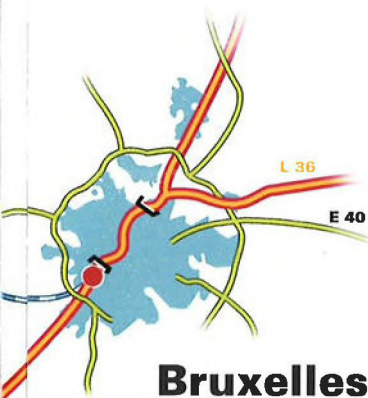
Les travaux de la grande vitesse



La construction de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et la frontière française a nécessité d'importants travaux de génie civil: terrassements, construction de viaducs, tranchées couvertes, ponts ferroviaires et routiers.

On y a réalisé d'imposantes constructions comme les viaducs d'Antoing (au sud de Tournai) et d'Arbre (Ath), ou encore le viaduc de Lot, permettant à la ligne Mons-Bruxelles de croiser la LGV.

A Hal, un tunnel, long de 540 m, a été spécialement aménagé pour le passage du TGV. Ce tunnel fait partie d'une tranchée couverte de six voies qui sera utilisée par les trains du service intérieur.



La phase "équipement ferroviaire" commence une fois les travaux de génie civil terminés. Elle comprend la pose de voies, des caténaires, la mise sous tension électrique, les travaux de signalisation, et tout l'aspect relatif aux télécommunications.



L'axe nord: Bruxelles - frontière néerlandaise (87 km)

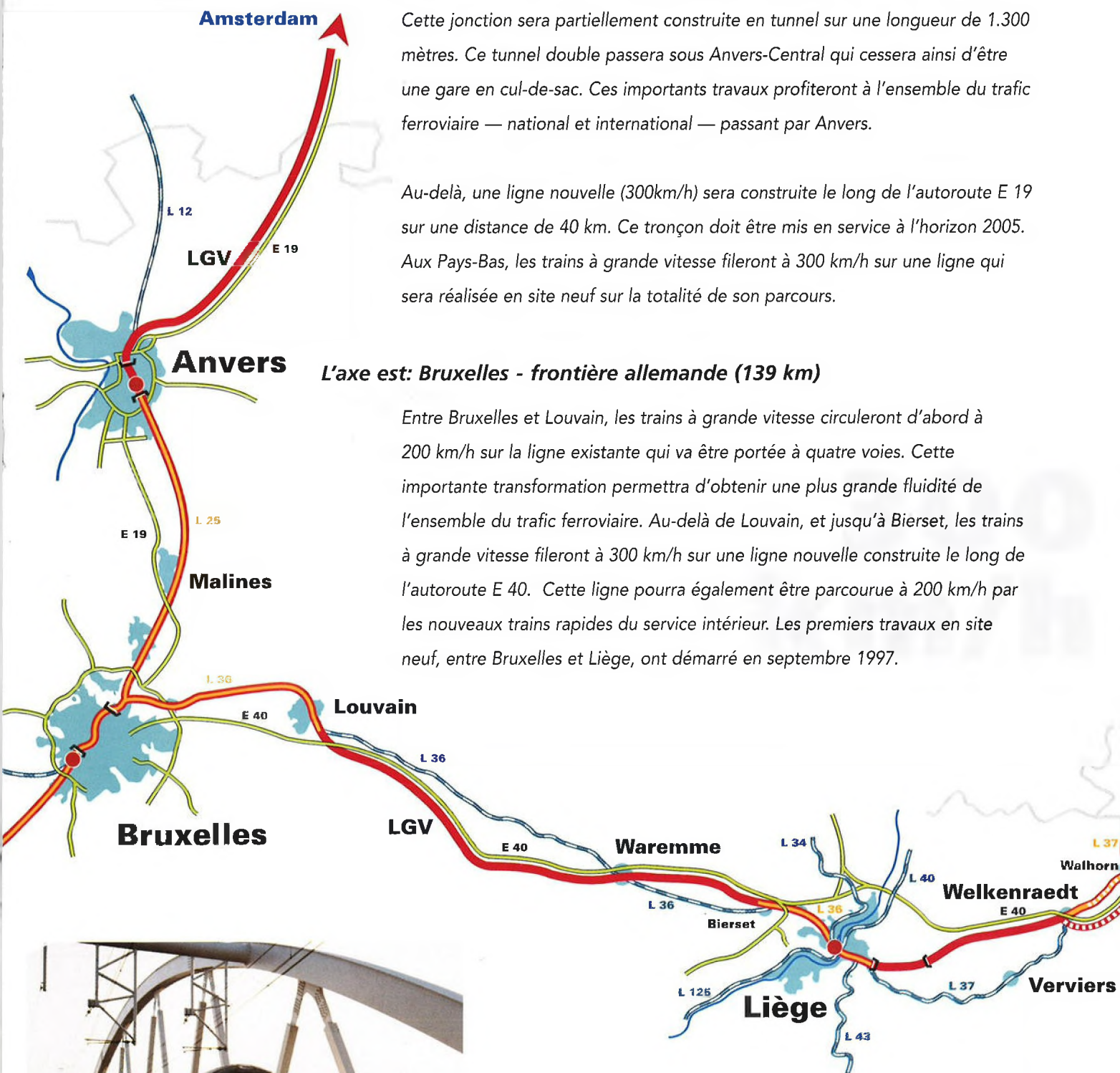
Entre Bruxelles et Anvers, les trains à grande vitesse rouleront à 160 km/h sur la ligne existante modernisée.

Une jonction nord-sud, longue de 3,8 km, sera aménagée sous la ville d'Anvers. Cette jonction sera partiellement construite en tunnel sur une longueur de 1.300 mètres. Ce tunnel double passera sous Anvers-Central qui cessera ainsi d'être une gare en cul-de-sac. Ces importants travaux profiteront à l'ensemble du trafic ferroviaire — national et international — passant par Anvers.

Au-delà, une ligne nouvelle (300km/h) sera construite le long de l'autoroute E 19 sur une distance de 40 km. Ce tronçon doit être mis en service à l'horizon 2005. Aux Pays-Bas, les trains à grande vitesse fileront à 300 km/h sur une ligne qui sera réalisée en site neuf sur la totalité de son parcours.

L'axe est: Bruxelles - frontière allemande (139 km)

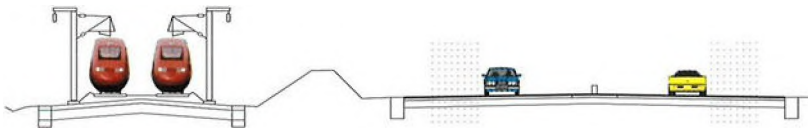
Entre Bruxelles et Louvain, les trains à grande vitesse circuleront d'abord à 200 km/h sur la ligne existante qui va être portée à quatre voies. Cette importante transformation permettra d'obtenir une plus grande fluidité de l'ensemble du trafic ferroviaire. Au-delà de Louvain, et jusqu'à Bierset, les trains à grande vitesse fileront à 300 km/h sur une ligne nouvelle construite le long de l'autoroute E 40. Cette ligne pourra également être parcourue à 200 km/h par les nouveaux trains rapides du service intérieur. Les premiers travaux en site neuf, entre Bruxelles et Liège, ont démarré en septembre 1997.





Après avoir traversé l'agglomération liégeoise sur les voies existantes modernisées, les TGV rejoindront l'autoroute E 40 via un tunnel de 6,2 km. Le long de l'E 40, ces trains rouleront en site neuf, selon l'option qui sera choisie, soit à 220 km/h jusqu'à Welkenraedt, soit 250 km/h jusqu'à Walhorn. Au-delà, les TGV

circuleront sur des voies modernisées à 140 km/h.



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

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 de la ligne à grande vitesse. Ainsi, tout un arsenal de solutions est mis en oeuvre pour intégrer cette ligne nouvelle aux sites traversés de façon à protéger au maximum le milieu naturel et humain. Et ceci en concertation avec les riverains et les autorités nationales et régionales.

A cette fin, la SNCB a prévu 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 trains à grande vitesse pour la Belgique?



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

Il assure l'aller-retour Bruxelles-Londres et Paris-Londres, via Lille et Ashford (Kent), en passant par le tunnel sous la Manche. L'Eurostar assure la desserte de Bruxelles et Londres à raison de dix allers-retours quotidiens.

Composé de 2 motrices et de 18 voitures, il mesure près de 400 mètres et peut accueillir jusqu'à 766 voyageurs (560 personnes en seconde classe et 206 en première). Sur les 38 rames commandées, 4 appartiennent à la SNCB.

TGV Bruxelles - France

Grâce à une ligne à grande vitesse contournant la région parisienne par l'Est, des TGV gris-bleu de la SNCF venant de Belgique peuvent rejoindre directement la vallée du Rhône, la Provence ou la Méditerranée sans devoir passer par Paris.

Il est également possible, au départ de Bruxelles-Midi, de s'installer dans un TGV pour se rendre, selon la saison, en Bretagne, en Touraine ou dans le Bordelais, sans changer de train à Paris.



Ces TGV effectuent également un arrêt en gare de Lille-Europe et deux autres en Ile-de-France: l'un dans l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle qui se situe désormais à 1h37 de Bruxelles; l'autre à l'entrée du parc Disneyland® de Marne la Vallée.





Thalys est un service offert conjointement par les chemins de fer belges, français, néerlandais et allemands. Ce train à grande vitesse circule entre Paris - Bruxelles - Liège - Cologne - Düsseldorf et Paris - Bruxelles - Anvers - Amsterdam. Des Thalys à destination de Paris desservent également les villes de Namur, Charleroi, Mons, Ostende, Bruges et Gand. Par ailleurs, les voyageurs peuvent prendre le Thalys en gare de Bruxelles-Midi pour rejoindre Disneyland® sans devoir transiter par le centre de Paris. En hiver, un Thalys emmène aussi les amateurs de pistes enneigées vers les Alpes françaises au départ des gares de Bruxelles-Midi, Anvers-Berchem, Ostende, Bruges et Gand.



© Disneyland Paris

Quelle fréquence ? Entre Bruxelles et Paris, jusqu'à 17 départs chaque jour, soit un train par heure et même un train à la demi-heure matins et soirs. Entre Bruxelles et Cologne, sept Thalys par jour, et entre Bruxelles et Amsterdam, quatre Thalys quotidiens.



Thalys quadricourant et tricourant

Du point de vue technique, Thalys est le premier train à grande vitesse adapté pour capter les différentes tensions électriques utilisées en Belgique, en France, aux Pays-Bas et en Allemagne. Outre ces rames appelées quadricourant, des Thalys tricourant circulent notamment entre Amsterdam, Bruxelles et Paris.

Composée de 2 motrices encadrant 8 voitures, Thalys mesure près de 200 mètres. Chaque rame comporte 377 places assises (257 en Confort 2 et 120 en Confort 1). 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. Les rames Thalys tricourant appartiennent quant à elles à la SNCF qui en possède dix exemplaires.



Priorité au confort



Une fois à bord, le voyageur jouit d'un confort optimal: éclairage tamisé, air conditionné, suspension souple, sièges individuels avec appui-tête, repose-pieds et tablette...

*Toute une série de services sont également prévus pour répondre aux attentes de chacun: **bar-détente, kiosque à journaux, relais-bébé pour les soins des tout-petits, cabines téléphoniques...***



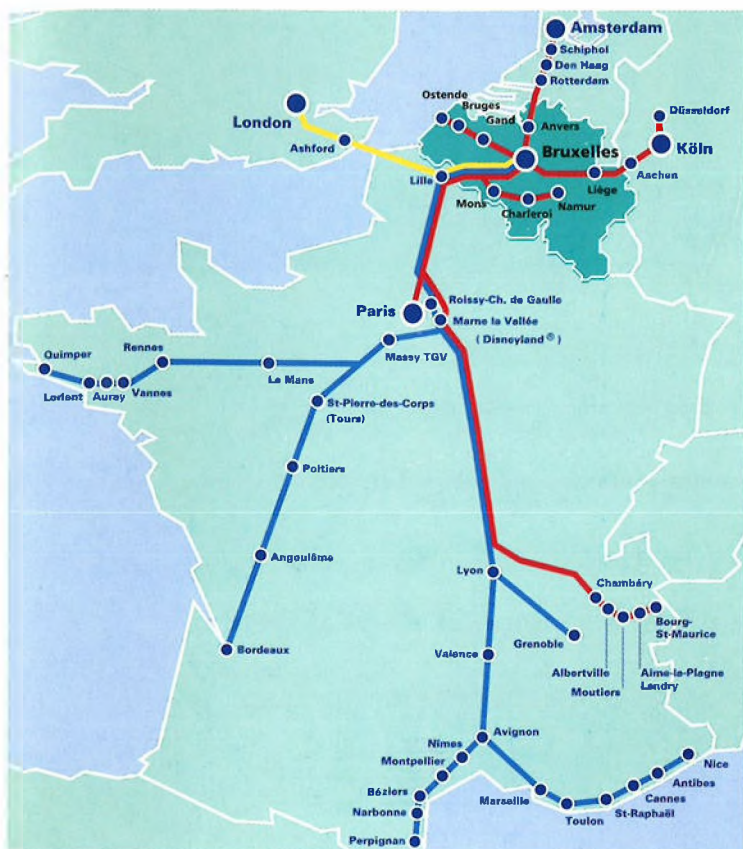
A bord de Thalys, entre Bruxelles et Paris, une collation est offerte et servie à la place en Confort 1 durant la semaine: petit-déjeuner, en-cas, déjeuner ou dîner léger selon les moments de la journée.

A bord d'Eurostar, entre Bruxelles et Londres, les voyageurs se voient offrir en première classe un repas de qualité. Un mini-bar vendant un choix de boissons et collations circule également dans les voitures de deuxième classe.

Afin d'assurer à tous les voyageurs le bénéfice d'une place assise, l'accès à bord des trains à grande vitesse doit être précédé d'une réservation qui est incluse dans le prix du billet. La vente de ces billets est ouverte deux mois à l'avance et se termine quelques minutes avant le départ du train.



Des distances qui se comptent en temps



	km	Actuellement	Horizon 2005
BRUXELLES-MIDI - LONDRES :	375	2h36	1h59
BRUXELLES-MIDI - PARIS :	314	1h25	1h20
BRUXELLES-MIDI - LILLE :	107	0h38	0h33
BRUXELLES-MIDI - AMSTERDAM :	226	2h39	1h39
BRUXELLES-MIDI - COLOGNE :	227	2h32	1h39
BRUXELLES - DÜSSELDORF :	267	3h01	2h07
LIEGE - BRUXELLES-MIDI :	103	1h05	0h39 (en 2002)
LIEGE - PARIS :	417	2h36	2h04 (en 2002)
LIEGE - COLOGNE :	124	1h22	0h58
ANVERS - BRUXELLES-MIDI :	42	0h34 *	0h29 **
ANVERS - AMSTERDAM :	180	2h03 *	1h08 **
ANVERS - PARIS :	360	2h07 *	1h57 **
* Anvers-Berchem ** Anvers-Central			
OSTENDE - PARIS *	429	2h46	2h41
BRUGES - PARIS *	406	2h31	2h26
GAND - PARIS *	366	2h07	2h02
* via Bruxelles			
NAMUR - PARIS :	358	2h16	2h16
CHARLEROI - PARIS :	321	1h48	1h48
MONS - PARIS :	280	1h20	1h20
BRUXELLES - LYON :	732	3h58	3h15
BRUXELLES - AVIGNON :	970	5h09	4h15
BRUXELLES - MONTPELLIER :	1087	6h07	4h45
BRUXELLES - NICE :	1316	9h12	7h15
BRUXELLES - GRENOBLE :	882	5h15	4h30
BRUXELLES - BORDEAUX :	957	5h53	3h50
BRUXELLES - QUIMPER :	999	7h10	5h55

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: 440 millions de passagers l'ont emprunté depuis 1981. Aussi la SNCB attend-elle de la mise en service des trains à grande vitesse en Belgique une considérable expansion de son trafic international: elle prévoit de transporter sur ses lignes à grande vitesse 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

L'arrivée des TGV à Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins 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 ces trois grandes gares.

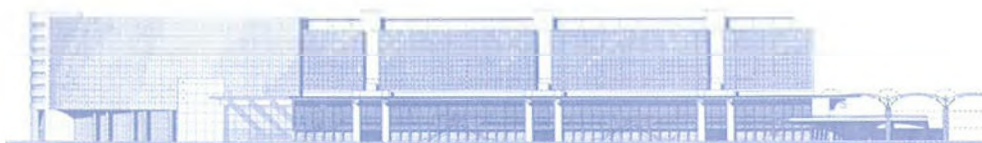
Dans ces trois gares, tous les voyageurs des services intérieur et international disposeront d'un cadre moderne, pratique et convivial. Ils pourront y trouver des installations d'accueil à la hauteur de leurs exigences: centre de voyages, commerces, salle des guichets et d'attente, cafétéria, téléphones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

Ces nouvelles installations ont été conçues pour faciliter les correspondances entre TGV et trains classiques ainsi qu'avec les autres moyens de transports privés ou publics. Ces gares seront d'un accès aisé et bien pourvue en facilités de parking.

Bruxelles-Midi

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'importantes transformations. 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.



Bruxelles-Midi



avant

Anvers-Central



La gare d'Anvers dispose actuellement de dix voies en cul-de-sac.

La construction d'un tunnel sous la gare permettra de doubler sa capacité.

Au terme de ces importants travaux, Anvers-Central sera dotée de 14 voies réparties sur trois niveaux.

Les voies situées au niveau le plus bas du tunnel passeront sous la ville et relieront les lignes venant de Bruxelles, Gand, Lierre et Aarschot à la ligne 12 en direction des Pays-Bas. Le tunnel est destiné tant aux trains classiques qu'au trafic TGV. Un nouvel accès aux quais sera également aménagé à l'arrière de la gare.

A Liège, le site des Guillemins fera l'objet d'un réaménagement complet.

La gare actuelle sera remplacée par un nouvel édifice à l'architecture épurée et audacieuse. La future gare sera construite 200 mètres plus loin que la gare actuelle. Elle comptera cinq quais et neuf voies.

Ce futur édifice est un monumental dôme de verre et d'acier qui s'organisera sur trois niveaux: la place de la Gare, les quais et un niveau de passerelles.

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.



après



Liège-Guillemins



TGV et réseau intérieur: vers la complémentarité

Le train à grande vitesse 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.

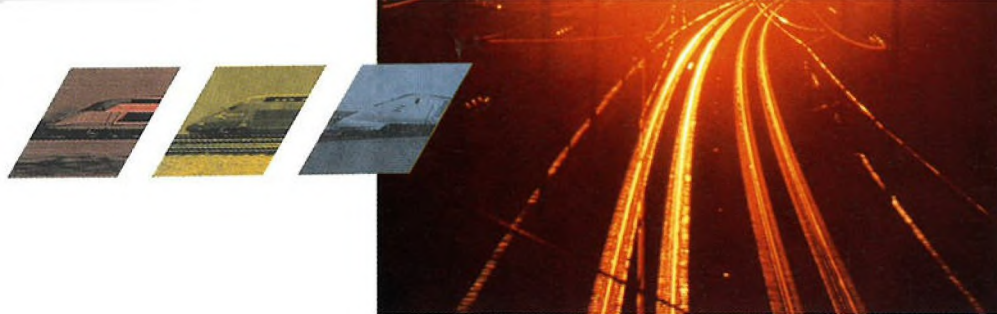


Bruxelles-Midi, qui est la gare de correspondance des Eurostar, des Thalys et des TGV, joue aussi un rôle de premier plan comme centre de coordination avec les trains du service intérieur ainsi qu'avec le trafic international classique.

Anvers, Liège — et même Lille — servent de gares de correspondance du réseau à grande vitesse avec les dessertes intervalles adaptées en conséquence.

Autre avantage du projet TGV: plusieurs tronçons de lignes à grande vitesse pourront aussi être parcourus à 200km/h par les nouveaux trains rapides du service intérieur. Le réseau intérieur profitera donc de l'infrastructure conçue pour les trains à grande vitesse afin d'accroître sa capacité et ses performances. Entre Liège et Bruxelles-Nord par exemple, le temps de parcours passera de 59 à 43 minutes.





Un investissement à long terme

Au cours des trente dernières années, des montants considérables ont été investis dans la construction et le développement de routes et d'aéroports, et relativement peu dans la modernisation des chemins de fer.

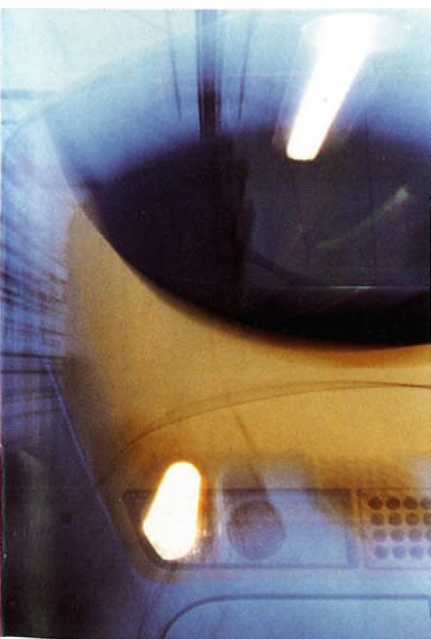
Les investissements pour la construction d'une nouvelle infrastructure à grande vitesse, couplée avec la modernisation du réseau intérieur, sont importants, d'autant plus que les travaux nécessaires et l'achat du nouveau matériel roulant constituent la plus vaste entreprise réalisée par la SNCB depuis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

Le projet TGV représente un budget de 164,6 milliards de francs: 147,6 milliards pour les travaux d'infrastructure et 17 milliards pour l'acquisition des quatre rames Eurostar et des sept rames Thalys.

Cet important investissement est en partie 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 fédéral intervient aussi par le biais d'une participation au sein d'une société de financement mixte (public-privé) — la "Financière TGV" — qui doit fournir à la SNCB les moyens nécessaires à la réalisation complète du projet TGV "de frontière à frontière".

Entre Anvers et la frontière néerlandaise, la ligne à grande vitesse sera cofinancée par les Pays-Bas. En raison du choix commun du tracé, impliquant une plus grande longueur de cette ligne en territoire belge, les Pays-Bas ont accepté d'intervenir de façon très significative dans ces travaux. Enfin, une intervention importante de l'Union européenne est attribuée à titre de soutien aux projets d'intérêt européen.

Le développement du projet TGV, dont l'incidence sera importante sur les résultats de la SNCB durant les années de démarrage, aura à long terme des répercussions financières très favorables.





Star 21: une nouvelle donne pour la Belgique

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 sur une période de 30 ans. Le plan décennal d'investissements 1996 - 2005 est la traduction concrète d'une de ces phases: 370 milliards de francs indexés seront investis durant ce laps de temps dans le réseau intérieur et dans le projet TGV de manière à améliorer les services offerts sur les différentes relations desservies.

Les principes d'actions du plan 1996-2005

• Modernisation des trains existants et acquisition de matériel neuf

- i 11: l'atout confort au quotidien

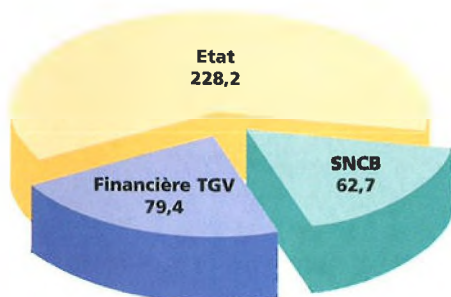
Les nouvelles voitures i 11 circulent depuis 1996 sur les lignes hautement fréquentées comme Eupen-Ostende ou Charleroi-Anvers. Elles bénéficient d'un confort comparable à celui des TGV: air conditionné, sièges spacieux, repose-pieds, tablettes, affichage électronique des destinations... Au total, 163 voitures i 11 ont été commandées par la SNCB.





Qui finance?...

(en milliards de francs)



- AM 96: des automotrices flambant neuves

D'un niveau de confort identique à celui des i 11, les automotrices AM 96 circuleront notamment entre Liège, Namur et Lille ainsi qu'entre Anvers, Gand et Lille. La SNCB a commandé 120 automotrices AM 96.

- Au rayon des commandes et des modernisations

340 nouvelles voitures à double étage, 60 nouvelles locomotives électriques et 79 autorails diesel sont en commande ou en projet. Par ailleurs, 578 voitures, 298 automotrices et une cinquantaine de locomotives sont en cours de modernisation.

• Rajeunir le réseau, moderniser les lignes

Chaque jour en Belgique, des dizaines de milliers de voyageurs empruntent 2.800 km de lignes.

L'augmentation de la vitesse sur certaines lignes (travaux d'électrification), l'extension de leur capacité (voies supplémentaires sur des lignes existantes) et l'amélioration de l'accueil à la clientèle feront l'objet d'investissements importants. En 2005, 75% des lignes du réseau seront électrifiées.

- Faire de la gare un espace convivial

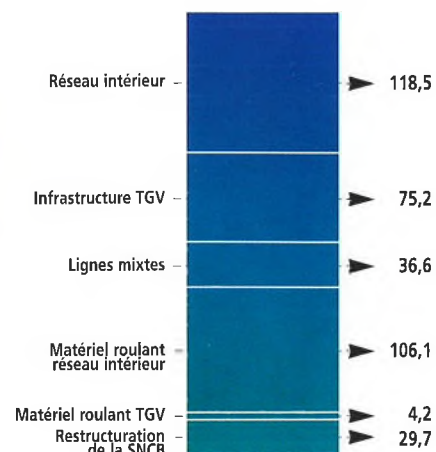
Porte d'accès aux trains, les gares se doivent de mieux accueillir les voyageurs. Le nouveau plan décennal prévoit un milliard de francs par an pour intensifier la qualité de l'accueil en gare.

- Le projet TGV est réalisé de frontière à frontière en 2005
- Le transport des marchandises par rail est optimisé
- La SNCB est restructurée afin d'augmenter sa productivité



Répartition par poste

(en milliards de francs)



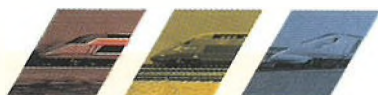


Et maintenant?

En 1994, le train à grande vitesse circulait pour la première fois en Belgique.

Trois ans plus tard, grâce à l'ouverture de la première ligne à grande vitesse construite dans notre pays, les Eurostar, les Thalys et le TGV relient Bruxelles à la frontière française en 29 minutes. Ces trains poursuivent ensuite leur trajet à 300 km/h vers Londres, Paris ou les régions touristiques françaises.

A l'horizon 2005, l'ensemble du projet sera entièrement réalisé dans notre pays. Les trains à grande vitesse rejoindront alors aussi très rapidement l'Allemagne et les Pays-Bas.



Vous souhaitez recevoir plus d'informations?

- **ÉCRIREZ 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
- **CENTRAL TÉLÉPHONIQUE D'INFORMATION**
"HORAIRES" (TRAINS INTERNATIONAUX):
Tél.: 0900/10 366
- **RÉSERVATION ET VENTE PAR TÉLÉPHONE**
DES BILLETS EUROSTAR ET THALYS ET
TGV BRUXELLES - FRANCE:
Tél.: 0900/10 177,
ou dans toutes les grandes gares

En investissant dans le projet TGV et également dans le plan STAR 21, la SNCB aborde en confiance le XXI^{ème} siècle.

Voyager vite et bien, c'est l'engagement que prend la SNCB envers les voyageurs d'aujourd'hui et de demain.