b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

La Méditerranée aux portes de Bruxelles

Avec la mise en service, le 10 juin dernier, de la nouvelle section de ligne à grande vitesse entre Valence et Marseille, les réseaux à grande vitesse français et européen ont fait un pas en avant important. La Méditerranée est désormais accessible en un temps record.

C'est en fait l'ensemble des relations entre Bruxelles et le sud est de la France qui bénéficient de cette extension du réseau à grande vitesse français. Désormais, Bruxelles n'est plus qu'à 5h30 de la Méditerranée, voire même 4h30, une fois par semaine, en Thalys.

Cette avancée significative offre un large éventail de possibilités de voyages expliquées dans les pages suivantes ainsi que dans les brochures jointes en annexe.

La Belgique tire ainsi profit de la combinaison de plusieurs lignes à grande vitesse pouvant être parcourues par les mêmes trains de technologie TGV : la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Lyon ouverte en 1981 et 1983, la LGV Paris-Lille mise en service en 1993, la LGV Paris-Bruxelles inaugurée en 1997, le tronçon Lyon-Valence parcouru pour la première fois en 1994 et, enfin, les LGV Valence-Marseille et Valence-Nîmes qui sont entrées en service le 10 juin dernier.

Chaque nouvelle section de ligne à grande vitesse mise en service est en fait le fruit de toute une stratégie de développement visant à créer une série de liaisons à grande vitesse performantes et un véritable réseau européen à grande vitesse.

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

En TGV ou en Thalys...

...toujours plus vite vers la Méditerranée

La Ligne Nouvelle n°5

Inaugurée le 7 juin dernier et mise en service le 10 juin, la ligne nouvelle n°5 s'étend sur 250 kilomètres et présente l'aspect d'une étoile à trois branches entre Valence au Nord, Manduel (Nîmes) au sud-ouest et Marseille au Sud-Est. Avignon en occupe le centre. Ce nouveau tronçon de ligne à grande vitesse vient compléter le réseau à grande vitesse initié en 1981, avec la relation Paris-Lyon.

Le projet TGV Méditerranée a constitué l'un des plus grands chantiers de construction de génie civil du XXe siècle. 25 milliards de francs français (3,811 milliards €) ont été investis dans la construction de 500 ouvrages d'art dont 7 viaducs exceptionnels et 13 kilomètres de tunnels, de 3 gares nouvelles (Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV) et de 500 kilomètres de voies adaptées à la grande vitesse, fournissant au passage 100 millions d'heures de travail et créant annuellement plus de 11 500 emplois directs ou indirects pendant 5 ans.

C'est en 1989 que le gouvernement français demande à la SNCF de lancer les études préalables à la réalisation du TGV Méditerranée. Il faudra 6 ans pour préparer le projet, plus de 30 mois de concertation et 3 rapports officiels avant de définir le tracé de 250 kilomètres prolongeant les lignes nouvelles TGV entre Paris, Lyon et Valence. Les travaux débutent en septembre 1995 et, en 1997, c'est Réseau Ferré de France, nouvellement créé, qui devient maître d'ouvrage. Début mai 2001, après une série de tests initiés le 17 janvier 2001, les installations sont homologuées. Leur exploitation commerciale a débuté le 10 juin dernier.

Parcourus à la vitesse de 300 km/h, ces 250 kilomètres de ligne nouvelle à grande vitesse ont permis une diminution du temps de parcours de plus d'une heure entre Bruxelles et la Méditerranée. Désormais, Bruxelles n'est plus qu'à 5h30 (4h30 une fois par semaine en Thalys) de la Méditerranée, un parcours effectué dans des conditions optimales de sécurité et de confort.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

La ligne nouvelle... en quelques chiffres

La ligne TGV Méditerranée, c'est :

- 250 km de ligne nouvelle entre Valence, Nîmes et Marseille
- 2 600 hectares d'emprises
- 10 000 parcelles
- 3 000 actes notariés
- 97% d'acquisitions à l'amiable
- 2 000 000 m² de plans
- 3 gares nouvelles : Valence TGV (65,553 millions €)
  Avignon TGV (47,259 millions €)
  Aix-en-Provence TGV (53,357 millions €)
- 36 millions de m³ de déblais
- 40 millions de m³ de remblais
- 483 ouvrages d'art courants
- 17 155 mètres de viaducs
- 12 768 mètres de souterrains et de tunnels
- 1 000 km de rails
- 2 400 000 tonnes de ballast
- 850 000 traverses
- 150 procédures qualité
- 25 milliards de francs français (3,811 milliards €) financés à 90% par Réseau Ferré de France et à 10% par l'Etat français
- 1 millier d'agents pour la construction des voies
- 100 millions d'heures de travail
- 11 500 emplois directs ou indirects créés chaque année pendant 5 ans (sur Valence, Marseille et Montpellier)

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

De Valence à Nîmes et Marseille à 300 km/h…

De Valence à Marseille :

Assurant la continuité de l'axe à grande vitesse en provenance de Paris et de Lyon, la ligne TGV Méditerranée prend naissance sur la commune de Châteauneuf sur Isère. Après avoir desservi la nouvelle gare de Valence TGV, elle traverse la plaine de Valence au milieu des vergers.

L'itinéraire coupe ensuite le relief de collines à l'extrémité Sud-Ouest du Vercors avant de traverser la Drôme à l'Ouest de Crest. Abordant un relief de collines à l'Ouest du Diois, la ligne franchit un vallon où coule la rivière la Grenette par un long viaduc à proximité du village de la Roche sur Granne puis le col de Tartaguille par un tunnel de 2,3 kilomètres. Le tracé s'oriente alors vers le Sud-Ouest en direction de la vallée du Rhône par la plaine de Marsanne.

Passant à l'Est de Montélimar, la ligne rejoint progressivement l'autoroute A7 qu'elle côtoie sur quelques kilomètres, avant de la franchir à hauteur de la Garde-Adhémar. Arrivant dans la vallée du Rhône, un autre ouvrage métallique lui permet de franchir le canal de Donzère-Mondragon à hauteur de Pierrelatte. La ligne contourne ensuite par l'Ouest la centrale nucléaire du Tricastin jusqu'à l'extrémité Sud du département de la Drôme.

Entrant dans le département du Vaucluse, la ligne TGV Méditerranée franchit la ligne classique Lyon-Avignon à hauteur de Lapalud, en bénéficiant de raccordements avec cette dernière. Elle franchit alors le Rhône à deux reprises, à hauteur de l'Ile Saint-Georges, par deux ouvrages métalliques, vers Mondragon et Mornas, puis continue à l'Ouest d'Orange avant de s'incliner vers le Sud-Ouest pour franchir à nouveau le Rhône à hauteur de Roquemaure, par un viaduc parallèle à l'autoroute A9 et aborder le département du Gard.

La ligne s'élève ensuite sur un nouveau viaduc pour traverser la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône et franchit la montagne de Saint-Geniès par un tunnel de 250 mètres pour déboucher dans une plaine au milieu des vignobles

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

de Lirac et Tavel. Après avoir longé l'aérodrome d'Avignon-Pujaut, la ligne monte en direction du massif des Angles où se trouve la bifurcation pour Manduel (Nîmes). S'orientant vers l'Est, elle redescend vers le département du Vaucluse en franchissant le Rhône, au Sud d'Avignon, par un viaduc en béton offrant une large vue sur le Palais des Papes et le Mont Ventoux au Nord.

Desservant la nouvelle gare d'Avignon TGV dans la zone de la Courtine, elle passe en tranchée couverte en suivant le cours de la Durance sur sa rive droite avant de traverser l'autoroute A7 et d'éviter la chartreuse de Bonpas par le Nord, au travers d'un souterrain de 300 mètres de long. A partir de Cavaillon, la ligne TGV Méditerranée franchit la Durance à trois reprises, par des viaducs mixtes béton-métal exceptionnels longs respectivement de 1500 m, 994 m et 942 m.

Restant sur la rive gauche de la Durance, la ligne s'infléchit vers le Sud-Ouest de la montagne du Lubéron pour atteindre les reliefs de la chaîne des côtes et franchir, par un viaduc en béton long de 1210 mètres, le site de Vernègues, suivi du tunnel de Lambesc.

Amorçant une grande courbe à droite, la ligne TGV évite Aix-en-Provence par l'Ouest en franchissant, par le viaduc de Ventabren - le plus long de la ligne (1733 mètres) -, un vallon où a été construite l'autoroute A8, puis franchit la rivière l'Arc en empruntant un viaduc métallique parallèle à l'aqueduc de Roquefavour. Le TGV Méditerranée atteint ensuite le plateau de l'Arbois et dessert, face à la montagne Sainte Victoire, la nouvelle gare d'Aix-en-Provence TGV.

Au-delà, une succession d'ouvrages souterrains forment un tunnel de 8334 mètres sous les reliefs Nord du massif de la Nerthe, entre Pennes-Mirabeau et les quartiers Nord de Marseille. La ligne nouvelle rejoint ensuite la ligne classique Paris-Lyon-Marseille à 8 kilomètres de la gare de Marseille Saint-Charles.

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Du massif des Angles (Avignon) à Manduel (Nîmes) :

De la bifurcation du massif des Angles à Manduel, la ligne est tracée sur la rive droite du Rhône. Elle prend naissance au centre du massif des Issarts où un triangle ferroviaire à grande vitesse permet à la fois les relations Valence-Marseille, Valence-Manduel et Manduel-Marseille. Redescendant du massif des Angles, la ligne traverse la plaine de Théziers et Montfrin, franchit le gardon et se termine à Manduel où elle rejoint la ligne ferroviaire reliant Tarascon à Nîmes et Montpellier.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Deux ouvrages d'art très remarquables : le « nouveau pont d'Avignon » et le viaduc de Ventabren Visite guidée...

Le double viaduc des Angles, nouveau pont d'Avignon

Après avoir traversé le massif des Angles, le TGV Méditerranée franchit le Rhône à hauteur de la Cité des Papes sur un double viaduc : au Nord, un viaduc pour la relation TGV Paris-Avignon-Marseille et au Sud un viaduc (dénommé « Grand Sud ») pour la relation TGV Marseille-Avignon-Montpellier.
Avant de construire ces deux ouvrages exceptionnels, une opération de dragage du Rhône a été réalisée sur les communes des Angles et d'Avignon, afin de compenser l'influence de la présence des piles du viaduc sur le débit du fleuve. Pendant neuf mois, une drague a creusé le lit du fleuve sur une longueur de 1300 mètres, une largeur de 200 mètres et une profondeur de 5 mètres afin d'en extraire 885 000 m³ de gravier.

Huit siècles après la construction du célèbre pont Saint-Bénézet, une partie du patrimoine de la Cité des Papes, Avignon s'est dotée de deux viaducs de 1500 mètres permettant aux TGV de franchir le Rhône entre le Gard et le Vaucluse. Arrivant de la falaise des Angles (en provenance de Manduel au Sud ou de Valence au Nord), à une hauteur de 60 mètres au-dessus du Rhône, les TGV franchissent le fleuve par l'un ou l'autre des deux viaducs pour descendre jusqu'à la plaine de Courtine, au niveau des rives de la Durance, pour desservir la gare d'Avignon TGV à 3 kilomètres, après un saut de mouton (croisement de deux lignes à des niveaux différents) qui permet la jonction des trois branches de la ligne TGV Méditerranée. Du haut des viaducs, les voyageurs peuvent découvrir le Palais des Papes, le Mont Ventoux et le confluent du Rhône et de la Durance.

Chaque viaduc en courbe à double voie mesure 1127 mètres et repose sur 12 piles dont 6 ont été érigées sur le lit du fleuve. Les deux estacades d'approche mesurent respectivement 392 mètres (Nord) et 451 mètres (Sud) et reposent sur 7 et 6 piles.

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Le saut de mouton mesure 300 mètre de long pour une hauteur de 18 mètres et a nécessité 300 000 m³ de remblais.
38 piles ont été érigées pour l'ensemble sur une hauteur variant de 10 à 47 mètres pour un diamètre compris entre 4,6 et 8 mètres. Si les deux viaducs sont presque parallèles, distant d'axe en axe de 45 mètres, ils diffèrent par leur rayon de courbure conçu pour des vitesses de 350 km/h pour le viaduc Nord et de 170 km/h pour le viaduc « Grand Sud ».

Ces viaducs ont été conçus et réalisés en tenant compte de nombreuses contraintes : les viaducs devaient être architecturalement fins et élégants, pouvoir répondre à des contraintes de résistance et de portance avec des travées d'environ 100 mètres, prendre en compte les effets sismiques éventuels ainsi que les effets inhérents à une vitesse et à un freinage d'urgence d'un TGV circulant à 350 km/h, soumettant la structure à des efforts horizontaux extrêmes de l'ordre de 700 tonnes. Leurs piles devaient pouvoir résister aux chocs éventuels de bateaux naviguant sur le Rhône, supporter le poids du ballast (20 tonnes par mètre) sur le tablier du pont, ainsi que les effets du Mistral qui peut souffler jusqu'à plus de 150 km/h dans la vallée du Rhône.
Ces contraintes ont amené les architectes à réaliser ces viaducs en voussoirs préfabriqués posés par encorbellement en atteignant des travées de 100 mètres, ce qui constitue une première en matière de construction d'ouvrages ferroviaires.
Un soin tout particulier a été apporté à l'intégration de cette réalisation dans le site, en tenant compte à la fois du site naturel des rives du Rhône et de la Colline des Angles. Les tabliers des viaducs présentent une géométrie variable et leur couleur claire s'harmonise avec la teinte des roches du massif calcaire des Angles.

L'ensemble de l'ouvrage est constitué de 13 000 tonnes d'acier passif, 2 500 tonnes d'acier de précontrainte et 110 000 m³ de béton.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Le viaduc de Ventabren

La ligne TGV Méditerranée franchit la vallée d'Eguilles entre la plaine du Ponteil au Nord et la colline de Chantegrillet au Sud, par un viaduc de 1733 mètres de long, enjambant la route départementale 10 et l'autoroute A8. Le viaduc de Ventabren possède deux particularités : il est le plus long viaduc de la ligne TGV Méditerranée et sa construction a été réalisée en combinant plusieurs techniques. Ponts poussés au Nord et au Sud et fléaux en encorbellement avec rotation au-dessus de l'autoroute A8 au centre. L'ouvrage réalisé est constitué d'un pont-rail avec trois tabliers de 842,5 mètres, 45 mètres et 845,5 mètres. Il repose sur 36 piles d'une hauteur variant entre 13,50 m et 29,30 m constituées d'un fût hexagonal creux s'évasant en chapiteau formant le chevêtre. Le dimensionnement antisismique a conduit à la mise en place d'un ferraillage important du tablier. Au niveau du franchissement de l'autoroute, une technique de construction novatrice a dû être adoptée afin de ne pas interrompre la circulation automobile. Deux fléaux ont été construits en encorbellement, parallèlement à l'autoroute. Les piles ont été équipées de chemins de rotation. A la fin de la construction, les deux fléaux, d'un poids unitaire de 3600 tonnes de béton, ont été tournés de 28° en une nuit. Une fois l'un en face de l'autre, un bloc de béton d'un mètre a été mis en place pour les réunir et assurer la continuité du viaduc. Jamais une telle opération n'avait été réalisée avec une telle masse de béton.

Au Nord et au Sud, le tablier a été construit suivant la technique du poussage : tous les 10 jours, le tablier a été poussé de 45 mètres dans une pente de 3,5 %, après décoffrage de 45 mètres de béton. L'ouvrage, composé de 37 travées, contient ainsi 100 000 tonnes de bétons (soit 15 fois le poids de la Tour Eiffel). Ce viaduc a été élaboré avec à l'esprit le souci d'une bonne intégration dans le site et le paysage qui a pour toile de fond la montagne Sainte Victoire.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Trois gares nouvelles

La mise en service de la ligne TGV Méditerranée va de pair avec l'ouverture de trois nouvelles gares : Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV. Toutes trois se distinguent par la modernité de leurs bâtiments, leurs formes et leurs structures. Elles ont été conçues de manière fonctionnelle, pratique, confortable et facile à vivre. Dans les trois cas, l'inscription de la gare dans le site mais aussi la perception du paysage à partir de la gare ont fortement inspiré le projet architectural. Celui-ci a ensuite été décliné de manière différente dans chacune des trois nouvelles gares avec les mêmes références aux matériaux, aux détails constructifs et au mobilier.

Avignon TGV

Après avoir franchi le Rhône par le viaduc des Angles, les TGV en provenance du Nord ou de Montpellier pourront desservir Avignon via la nouvelle gare érigée au Sud de la ville. A cet endroit précis, les voies sont en remblai par rapport au terrain naturel et reçoivent les effets du mistral en travers. L'architecture choisie a conduit à la construction d'un ouvrage novateur conçu comme une salle d'embarquement en forme d'ogive décroissante qui ne s'apparente à aucun schéma traditionnel de gare.
Le bâtiment voyageurs, en forme de coque de bateau renversée d'une longueur de 400 m, offre un havre au sein duquel les conditions climatiques sont optimales. Côté Nord, ce bâtiment est doté d'une immense verrière composée de deux mille cadres vitrés qui, tout en protégeant des effets du vent, offre une large vue vers les TGV. Au Sud, une coque de panneaux en Composite Ciment Verre (CCV), percée de grandes baies d'accès, protège la salle de la chaleur du soleil de Provence. Une rangée de cyprès a été plantée pour protéger les parkings et des tulipiers de Virginie encadrant la gare complètent l'aménagement paysager du site.
Près de quarante TGV desservent quotidiennement la nouvelle gare d'Avignon TGV, permettant ainsi de rejoindre Paris, Bruxelles et Genève. Le nombre de voyageurs TGV attendus est estimé à 1,7 million par ans. Le bâtiment de gare

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

dispose d'un pavillon « départ » au Sud et d'un pavillon « arrivée » côté Nord. Le pavillon « départ » regroupe l'ensemble des services autour d'un coeur de gare facilement repérable et identifiable. Ce coeur de gare peut évoluer en fonction du trafic et du développement de l'activité autour de la gare.

L'accès aux quais se fait :

- depuis le pavillon « départ », par des rampes, des escaliers fixes, des escaliers mécaniques et un ascenseur panoramique ;
- depuis le pavillon « arrivée », par des rampes, des escaliers fixes et un ascenseur panoramique.

Un vaste parking peut accueillir quelque 1600 véhicules. Une aire de stationnement pour les cars ainsi que des installations spécifiques pour accueillir les groupes sont également prévues côté « arrivée ».

L'investissement pour la construction de cette nouvelle gare est évalué à 310 millions de francs français (47,259 millions €).

_____*Valence TGV*_____

Première gare située au Nord de la ligne TGV Méditerranée, Valence TGV est un exemple de réalisation unique et innovante. Située dans une tranchée de 300 mètres, la gare s'articule autour d'un bâtiment-pont construit au-dessus des voies TGV, large de 50 mètres et reposant sur des murs à l'aide de poteaux et de poutres métalliques.

Le concept architectural laisse une impression de grande fluidité associant une structure en acier de 2600 tonnes et d'importantes surfaces vitrées assurant la transparence de l'ensemble et permettant aux voyageurs de profiter des paysages de la Drôme, du Vercors et de l'Ardèche depuis le hall en pente revêtu d'un plancher en bois.

Plus d'une trentaine de TGV desservent la gare de Valence TGV quotidiennement, permettant aux voyageurs de rejoindre Paris et trois autres capitales européennes dont Bruxelles. Le nombre de voyageurs attendus en gare de Valence TGV estimé à 1,3 million par an.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

L'accès aux quais se fait depuis le bâtiment par deux ensembles de circulations verticales comprenant un escalator, un escalier fixe et un ascenseur panoramique.
Les parkings situés de part et d'autre de la gare peuvent accueillir 1200 véhicules.
Le coût de construction de cette nouvelle gare est évalué à 430 millions de francs français (65,553 millions €).

Aix-en-Provence TGV

Troisième gare de la ligne nouvelle, située sur le plateau de l'Arbois, la gare d'Aix-en-Provence TGV s'inscrit dans un site remarquable, un paysage de Provence qui rappelle les tableaux de Cézanne, marqué par la présence du massif de l'Etoile et de la Montagne Sainte Victoire. La gare a donc été conçue comme un voile légèrement posé sur la nature de la plaine d'Arbois, avec une toiture de dix mille mètres carrés en forme d'onde, dont la courbure dialogue avec le profil de la Montagne, symbole du pays aixois, faisant ressentir confort et sérénité pour les voyageurs des TGV.
La construction audacieuse associe le verre, l'acier, l'aluminium et le bois pour former un hall de conception très légère avec une couverture en forme de vague supportée par de solides poteaux ronds en bois. La gare est organisée avec un coeur de gare, côté Ouest, regroupant l'ensemble des services et commerces, complété d'un pôle de services à l'arrivée côté Est. Compte tenu de la nature et de l'orientation des flux de trafics, les départs s'effectueront essentiellement sur le quai Ouest et les arrivées sur le quai Est. Les deux quais sont reliés par une passerelle enjambant les voies rapides, dans l'axe des quais.
Pour la partie « départ » à l'ouest, une façade vitrée doublée d'une protection faite de lames en bois orientables permet d'éviter les effets du soleil. Les quais de 400 mètres sont encadrés de deux doubles rangées de micocouliers plantés devant un jardin de lauriers. Les parkings, qui peuvent accueillir 1100 véhicules, sont plantés de chênes blancs et verts en bosquets pour prolonger la garrigue environnante.

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Le nombre de voyageurs attendus suite à la mise en service de la gare est estimé à près d'un million par an. L'accès aux quais se fait, soit directement depuis le bâtiment côté Ouest, soit en utilisant la passerelle côté est, soit enfin au moyen de circulations verticales permettant l'accès au hall directement depuis la dépose située en bordure de la voie d'accès voyageurs arrivant par autocars.
350 millions de francs français (53,357 millions €) ont été investis dans la construction de cette nouvelle gare.

Bienvenue en gare de Marseille Saint-Charles

Le TGV Méditerranée se doit d'être un standard de qualité et de services sur toute la ligne, en ce compris toutes les gares du parcours. Les gares préexistantes sont en cours de rénovation afin de les rendre plus accessibles, plus fluides, plus confortables et plus sûres.
La rénovation et l'extension de la gare de Marseille Saint-Charles se traduisent par un doublement de la capacité de départ et d'arrivée des trains en période de pointe, ainsi que par la transformation de la gare en pôle d'échanges entre différents modes de transport internationaux, nationaux et urbains (TGV, TER, cars, taxis, autobus, métro et voitures) et la restructuration de tout le quartier environnant. La gare historique est prolongée par une halle aux façades transparentes destinée à amplifier le volume de la halle actuelle. La longueur du front de gare est ainsi doublée. Dans le prolongement de la façade actuelle est implantée une colonnade de pierre qui exprime, par son rythme et ses matériaux, l'unité du lieu, filtre la lumière et atténue la chaleur du soleil.
Derrière ce bâtiment, une nouvelle plate-forme routière est aménagée dans un espace confortable de plain-pied avec le plateau des voies ferrées contre lequel elle est située.
L'accès des voyageurs aux autocars s'effectue dans le prolongement immédiat de celui aux trains. Les aires de dépose routières et la station de taxis sont également réaménagées complètement.

Source : SNCF

10 JUIN 2001, LA MEDITERRANEE TOUJOURS PLUS PROCHE...

De Perpignan à Nice en passant par Agde ou St Raphaël, toute la côte méditerranéenne est dès le mois de juin accessible, tous les jours, en *TGV* direct au départ de Bruxelles.

En outre, avec la mise en service de la Ligne Grande Vitesse « Méditerranée », le *TGV* Bruxelles-France devient encore plus rapide et une nouvelle destination vient enrichir notre offre : Aix en Provence.

TGV Bruxelles-Perpignan : quotidien en toute saison

Vous avez été nombreux à apprécier la relation estivale Bruxelles-Perpignan. A partir du 10 juin, nous vous la proposons chaque jour toute l'année durant.

En toute saison, les principales relations *TGV* Bruxelles-France : Bruxelles-Nice, Bruxelles-Marseille, Bruxelles-Bordeaux et Bruxelles-Perpignan - sont donc quotidiennes dès cet été.

Les temps de parcours diminuent

10 juin 2001 : la Ligne "*TGV* Méditerranée" est inaugurée et plus de 1.000 km de ligne grande vitesse relieront Bruxelles au le Midi de la France.

Vers la Provence, la Côte d'Azur et le Languedoc-Roussillon, vous pourrez ainsi gagner jusqu'à une heure et demie de trajet. A une vitesse moyenne de près de 200 km/h, Nîmes ne sera plus qu'à 5h10 de Bruxelles et Marseille à moins de 5h30!

Une nouvelle destination: Aix en Provence

Aux nombreuses destinations déjà desservies vient s'ajouter Aix, ancienne capitale de la Provence, réputée pour son patrimoine historique et culturel.

Tout comme Avignon et Valence, Aix en Provence sera dotée d'une nouvelle gare *TGV* ultramoderne, reliée au centre ville par des navettes.

VERS BORDEAUX

BIEN SÛR, TOUT COMME LES ANNÉES PRÉCÉDENTES, UN TGV VOUS CONDUIT TOUS LES JOURS A TOURS – POITIERS – ANGOULEME – BORDEAUX AUX HEURES DE CIRCULATION HABITUELLES

DEPART BRUXELLES 7H05 – ARRIVEE BORDEAUX 13H

DEPART BORDEAUX 14H26 – ARRIVEE BRUXELLES 20H44

La Méditerranée toujours plus proche

De Perpignan à Nice, en passant par Narbonne ou St Raphaël, toute la côte méditerranéenne, est, dès ce 10 juin, accessible tous les jours en TGV direct au départ de Bruxelles.

En outre, avec la mise en service de la ligne grande vitesse « Méditerranée », il faut encore moins de temps pour se rendre dans le Midi et une nouvelle destination vient s'ajouter à l'offre TGV Bruxelles-France : Aix en Provence.

Les TGV Bruxelles-France : quotidiens en toute saison

Actuellement, l'offre journalière TGV Bruxelles-France est constituée d'un A/R Bruxelles-Nice, de deux A/R Bruxelles-Marseille et d'un A/R Bruxelles-Bordeaux. Dès le 10 juin 2001, elle se verra renforcée par une relation A/R quotidienne entre Bruxelles et Narbonne/Perpignan ; les années passées, cette relation n'était quotidienne qu'en été[1].

Ainsi toute la Méditerranée d'Est en Ouest pourra être atteinte chaque jour en TGV sans de devoir changer de train que ce soit à Lille ou à Paris et en des temps records.

Une rapidité accrue

Bien sûr, qui dit TGV, dit rapidité. En quittant Bruxelles à 7h, par exemple, les voyageurs sont déjà pour le déjeuner à Bordeaux et pour atteindre Lyon, deuxième métropole française, il faut à peine quatre heures de Bruxelles.

Et dès ce 10 juin, date de l'inauguration de la ligne « Méditerranée » au Sud de Valence, les TGV vers le Midi de la France seront encore plus rapides. En effet, grâce aux 1.000 km de ligne grande vitesse qui relieront dorénavant de manière ininterrompue Bruxelles à Marseille, il sera possible de gagner jusqu'à une heure et demie de trajet vers la Provence, la Côte d'Azur et le Languedoc-Roussillon. A une vitesse moyenne de près de 200 km/h, Nîmes n'est plus qu'à 5h10 de Bruxelles et Marseille à moins de 5h30 !

Une nouvelle destination et des gares TGV ultramodernes

Avec la mise en service de la nouvelle ligne Méditerranée, Aix en Provence, ville réputée pour son riche patrimoine historique et culturel, viendra s'ajouter aux nombreuses destinations déjà proposées. Parmi celles-ci citons Lyon, Avignon, Marseille, Bordeaux, Nice, Poitiers, St Raphaël, Perpignan et Narbonne. Une palette de destinations donc tant pour les passionnés d'arts et d'histoire que les amoureux de nature ou de villages pittoresques.

Par ailleurs, les diminutions de temps de parcours dont nous parlions plus haut amèneront un nombre toujours croissant de personnes à choisir le train soit pour des courts séjours soit pour des vacances prolongées dans le Midi. Afin d'offrir un accueil de qualité à ces voyageurs, la SNCF a doté Avignon, Valence et Aix en Provence de nouvelles gares TGV ultramodernes. Toutes trois sont reliées à leur centre ville par des navettes aisées en bus et, à Valence, également en train.

---

[1] A ces relations quotidiennes il faut également ajouter la relation TGV Bruxelles-Grenoble qui est proposée le vendredi à l'aller et le lundi au retour.

Une offre simple et adaptée à chacun

On l'aura compris : les TGV directs Bruxelles-Nice, -Perpignan, -Marseille et -Bordeaux circulent tous les jours et toute l'année durant. Assez facile à retenir donc. Les heures précises de circulation sont reprises ci-dessous. Parmi les destinations présentées, nous en avons sélectionnés une douzaine qui font en quelque sorte partie des « best-sellers » de l'été. Sachez que, outre les villes mentionnées, les TGV Bruxelles-Nice vont également à Antibes et aux Arcs et que les TGV Bruxelles-Perpignan desservent aussi les gares de Sète, Agde et Bézier tant à l'aller qu'au retour.

En outre, au départ des gares desservies, il existe de nombreuses possibilités de correspondances. De Lyon ou Valence, par exemple on peut facilement rejoindre les Alpes et les Hautes Alpes ; de Bordeaux, il existe des relations aisées vers Lourdes, Toulouse ou Biarritz.

Pour chaque destination desservie directement par un TGV Bruxelles-France, sont aussi proposés des tarifs adaptés à chaque voyageur qu'il soit jeune, senior, en famille ou seul. Afin de les illustrer, nous donnons quelques indications de prix pour Avignon, Marseille (ou Aix en Provence), Cannes, Perpignan, Bordeaux et Lyon.

	Prix normal	Excursion*	DECO J 8*	MINIGROUPE*	SENIOR*	JEUNE*	DECO J 30*
	Simple	aller-retour	simple	Aller-retour	simple	simple	Simple
Avignon *TGV*	3970 98,41 €	6.760 167,58 €	3.180 78,83 €	5.560 137,83 €	2.560 63,46 €	2.160 53,55 €	1.990 49,33 €
Marseille/Aix	4.170 103,37 €	7.080 175,51 €	3.340 82,80 €	5.840 144,77 €	2.710 67,18 €	2.300 57,02 €	2.050 50,82 €
Cannes	4.790 118,74 €	8.140 201,79 €	3.840 95,19 €	6.700 166,09 €	3.110 77,09 €	2.560 63,46 €	2.310 57,26 €
Perpignan	4.680 116,01 €	7.960 197,32 €	3.760 93,21 €	6.560 162,62 €	3.020 74,86 €	2.550 63,21 €	2.350 58,25 €
Bordeaux	3.860 95,69 €	6.560 162,62 €	3.100 76,85 €	5.400 133,86 €	2.510 62,22 €	2.120 52,55 €	1.940 48,09 €
Lyon Part-Dieu	3.440 85,28 €	5.860 145,27 €	2.770 68,67 €	4.820 119,48 €	2.240 55,53 €	1.890 46,85 €	1.730 42,89 €

Alors que le plein tarif offre une grande flexibilité d'achat et d'échange, les tarifs avec un astérisque sont soumis à des conditions de vente et d'après vente particulières (portant, par exemple, sur l'âge du voyageur, le nombre de voyageurs ou les délais d'achat). Pour avoir tous les renseignements nécessaires à la préparation de votre voyage, nous vous conseillons de vous procurer la brochure ou de téléphoner au service de renseignements au numéro 0900/10.366 (18BEF la minute), de vous adresser à votre gare ou agence de voyages ou encore de consulter le site http://www.sncb.be.

THALYS

THALYS

Cet été, le « Thalys Soleil » propose 1 liaison directe hebdomadaire entre la Belgique (Anvers et Bruxelles) et le Midi de la France (Valence, Avignon, Marseille)

Au cours de cet été 2001, Thalys proposera une relation directe d'Amsterdam, Anvers et Bruxelles-Midi vers Valence, Avignon et Marseille. Du 16 juin au 1er septembre, 11 circulations permettront en effet de se rendre des capitales néerlandaise et belge à la « capitale du soleil » !

L'offre saisonnière « Thalys Soleil », proposée pour la première fois à l'été 2000 à destination de Valence, franchit aujourd'hui une étape supplémentaire en emmenant ses voyageurs jusqu'à Avignon puis Valence et Marseille en profitant pleinement de l'ouverture de la ligne à grande vitesse TGV Méditerranée. Cette nouvelle offre hebdomadaire Thalys directe vers le midi est proposée en complément des multiples possibilités alliant Thalys de Bruxelles vers Paris Ile-de-France (Gare de Paris-Nord ou Charles De Gaulle-TGV) en correspondance avec un TGV vers Marseille.

Cette relation s'inscrit dans la progression constante du réseau Thalys vers le nord et vers le sud et confirme ainsi sa vocation internationale. Une progression soutenue par des résultats qui indiquent une croissance constante. A ce jour, Thalys a transporté quelque 22 millions de voyageurs, avec une progression du trafic, depuis sa mise en service en juin 1996, de près de 85% en 3 ans. En 2000, Thalys a transporté 5,5 millions de voyageurs sur l'ensemble de son réseau, soit une croissance 2000/1999 de 10%.

Au cours de l'été 2000, le « Thalys Soleil », limité à Valence, a obtenu des résultats positifs pour cette première période de circulation. La liaison a enregistré un taux d'occupation moyen de 60%, la fréquentation à partir ou à destination des Pays-Bas s'étant révélée particulièrement forte.

Contact presse : Thalys International, A-F d'Aoust, ☎02/548.06.52, e-mail : afa@thalys.com - C. Barzin, ☎ 02/548.06.34, e-mail : clementine.barzin@thalys.com

THALYS

Une liaison directe à destination de la « Cité phocéenne » pour la clientèle touristique belge et néerlandaise

Afin de satisfaire les clientèles belge et néerlandaise de loisirs, le « Thalys Soleil » assurera, tous les samedis du 16 juin au 1er septembre, une desserte hebdomadaire directe reliant les Pays-Bas, Anvers-Berchem et Bruxelles-Midi à Valence, Avignon et Marseille.

Temps de parcours :

Bruxelles-Midi /Avignon	4h	Bruxelles-Midi / Marseille	4h30
Anvers-Berchem / Avignon	4h45	Anvers-Berchem / Marseille	5h15
Amsterdam /Avignon	7h	Amsterdam / Marseille	7h30

Horaires (circulation du 16 juin au 1er septembre):

9928	Gares desservies	9915
5h32	⇩Amsterdam	22h07
5h51	⇩ Schiphol ⇧	21h52
6h20	⇩ La Haye HS ⇧	21h29
6h35	⇩ Rotterdam ⇧	21h12
7h41	⇩ Anvers-Berchem ⇧	20h06
8h29	⇩ Bruxelles Midi ⇧	19h29
11h58	⇩ Valence TGV ⇧	15h51
12h33	⇩ Avignon TGV ⇧	15h15
13h00	Marseille Saint Charles ⇧	14h44

Une large gamme tarifaire

Grâce à une politique de prix affinée, Thalys permet à chacun de trouver la combinaison tarifaire qui convient le mieux à son voyage : souplesse du billet, service accru à bord ou voyage " économique ".

La gamme de tarifs Thalys classique est disponible sur cette liaison et propose, entre autres, le tarif Mini, qui offre des possibilités d'aller-retour à petits prix (sans possibilité de changement ou de remboursement).

Contact presse : Thalys International, A-F d'Aoust, ☎02/548.06.52, e-mail : afa@thalys.com -
C. Barzin, ☎ 02/548.06.34, e-mail : clementine.barzin@thalys.com

THALYS

Exemple :

- Billet Mini (Confort 2):
- A/R Bruxelles-Marseille = 6.320 BEF ;
- A/R Anvers-Marseille = 6.590 BEF ;
- A/R Amsterdam-Marseille = 7.140 BEF.
- Billet Loisirs en Confort 1 :
- A/R Bruxelles- Marseille = 9.140 BEF ;
- A/R Anvers-Marseille = 9.520 BEF ;
- A/R Amsterdam-Marseille = 10.420 BEF.

Service à la clientèle : le confort avant tout

A bord du Thalys, la distinction entre 1ère Classe et 2ème Classe a été supprimée au profit des espaces " Confort 1 " et " Confort 2 ". Avant tout, l'accent veut être mis sur la qualité du voyage pour tous les clients. En *Confort 1*, un personnel dédié répond aux différentes demandes de la clientèle et lui propose un petit-déjeuner à l'aller ainsi qu'un lunch au retour, servis à la place. En *Confort 2*, le voyageur bénéficie également d'un grand confort et peut se rendre jusqu'au buffet-bar s'il désire se restaurer légèrement ou prendre une boisson.



Contact presse : Thalys International, A-F d'Aoust, ☎02/548.06.52, e-mail : afa@thalys.com - C. Barzin, ☎ 02/548.06.34, e-mail : clementine.barzin@thalys.com