P266.

b-media

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

De Middellandse Zee op recordsnelheid van Brussel

Met de inwijding van het nieuwe baanvak van de hogesnelheidslijn tussen Valence en Marseille op 10 juni 2001 hebben het Europese en Franse hogesnelheidsnet een grote pas voorwaarts gezet. De Middellandse Zee is vanaf nu immers volledig tegen hoge snelheid te bereiken.

Alle verbindingen tussen Brussel en Zuid-Frankrijk halen hun voordeel uit deze uitbreiding van het hogesnelheidsnet. Voortaan is Brussel nog maar 5h30 van het Zuiden van Frankrijk verwijderd, een maal per week is dat zelfs maar 4h30.

Deze betekenisvolle vooruitgang biedt een waaier aan reisvoordelen. Die worden in de volgende bladzijden en de bijgevoegde brochures uitgelegd.

België profiteert zo van de combinatie van verschillende hogesnelheidslijnen waarover alle hogesnelheidstreinen kunnen rijden: de hogesnelheidslijn (hsl) Parijs-Lyon die geopend werd tussen 1981 en 1983, in 1983 werd ook de hsl Parijs-Rijsel in gebruik genomen, de hsl Parijs-Brussel werd ingewijd in 1997, over het stuk Lyon-Valence werd in 1992-94 afgewerkt en, tenslotte, de hsl Valence-Marseille en de hsl Valence-Nîmes die beide op 10 juni 2001 in dienst zijn genomen.

Elk nieuw stuk hogesnelheidslijn dat in dienst genomen wordt is het resultaat van een strategie die erop is gericht om een aantal performante hogesnelheidslijnen en een echt Europees hogesnelheidsnet aan te leggen.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Met de *TGV* of de Thalys... almaar sneller naar de Middellandse Zee

De nieuwe lijn nr. 5

De nieuwe hogesnelheidslijn nr. 5 werd op 7 juni jongstleden officieel geopend en op 10 juni in gebruik genomen. Ze loopt over 250 km en vormt een driepuntige ster tussen Valence in het noorden, Manduel (Nîmes) in het zuidwesten en Marseille in het zuidoosten. Avignon ligt daar vlak middenin. Dit nieuwe baanvak van de hogesnelheidslijn sluit nu met de relatie Parijs-Lyon aan op het hogesnelheidsnet dat in 1981 werd gecreëerd.

Het TGV-Méditerranée-project was een van de grootste bouwkundige verwezenlijkingen van de twintigste eeuw. Er werden 25 miljard Franse frank (3,811 miljard €) geïnvesteerd in de bouw van 500 kunstwerken, waaronder 7 uitzonderlijke viaducten en 13 km tunnel, 3 nieuwe stations (Valence TGV, Avignon TGV en Aix-en-Provence TGV) en 500 km aan de hoge snelheid aangepaste sporen, goed voor 100 miljoen werkuren en 11 500 rechtstreekse en onrechtstreekse banen per jaar gedurende vijf jaar.

In 1989 verzocht de Franse regering de SNCF een voorstudie te verrichten inzake de verwezenlijking van de TGV Méditerranée. Het vergde 6 jaar om het project voor te bereiden, 30 maanden overleg en 3 officiële rapporten vooraleer het tracé van 250 km kon worden vastgelegd dat een uitloper is van de nieuwe hogesnelheidslijnen tussen Parijs, Lyon en Valence. De werken begonnen in september 1995 en in 1997 werd Réseau Ferré de France, dat pas was opgericht, de opdrachtgever. Begin mei 2001 werden de installaties gehomologeerd na een reeks testen die startten op 17 januari 2001. De commerciële exploitatie ving aan op 10 juni.

Met de 250 km nieuwe hsl tegen 300 km/h werd de rittijd tussen Brussel en de Middellandse Zee met een uur ingekort. Voortaan spoor je van Brussel nog slechts 5.30 uur (4.30 uur een keer per week met de Thalys) naar de Middellandse Zee in optimale omstandigheden qua comfort en veiligheid.

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

De nieuwe lijn ... en wat cijfermateriaal

De "TGV-Méditerranée":

- 250 km nieuwe lijn tussen Valence, Nîmes en Marseille
- 2 600 ha ingenomen grond
- 10 000 percelen
- 3 000 notarisakten
- 97% aankopen bij minnelijke schikking
- 2 000 000 m² plannen
- 3 nieuwe stations: Valence TGV (65,553 miljoen €)
  Avignon TGV (47,259 miljoen €)
  Aix-en-Provence TGV (53,357 miljoen €)
- 36 miljoen m³ afgravingen
- 40 miljoen m³ aanaarding
- 483 gewone kunstwerken
- 17 155 meter viaducten
- 12 768 meter ondergrondse werken en tunnelwerken
- 1 000 km spoorstaven
- 2 400 000 ton ballast
- 850 000 dwarsliggers
- 150 kwaliteitsprocedures
- 25 miljard FRF (3,811 miljard €) voor 90 % gefinancierd door Réseau Ferré de France en voor 10 % door de Franse staat
- 1 000 werknemers voor de aanleg van de sporen
- 100 miljoen werkuren
- 11 500 rechtstreekse en onrechtstreekse banen, elk jaar, gedurende 5 jaar (Valence, Marseille en Montpellier samen)

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Van Valence naar Nîmes en Marseille tegen 300 km/h...

Van Valence naar Marseille :

De TGV Méditerranée-lijn begint in de gemeente Châteauneuf sur Isère en trekt de hogesnelheidsaslijn van Parijs en Lyon door. Ze loopt over het nieuwe station Valence TGV via de vlakte van Valence in het midden van de boomgaarden.

Ze doorkruist het heuvelland aan de zuidwestelijke kant van Vercors en loopt dan over de Drôme ten westen van Crest. Langs de heuvels ten westen van Diois snijdt ze door een valleitje van de Grenette-rivier via een lang viaduct nabij la Roche sur Granne en via een 2,3 km-lange tunnel van de bergpas Tartaguille. Vervolgens loopt het tracé zuidwestwaarts naar de Rhônevallei via de Marsannevlakte.

De hsl loopt ten oosten van Montélimart en verder over enkele kilometer langs de autoweg A7 die ze ter hoogte van Garde-Adhémar kruist. In de Rhônevallei gaat ze ter hoogte van Pierrelatte over het kanaal Donzère-Mondragon via een ander metalen kunstwerk. Dan maakt ze een bocht rond de kerncentrale van Tricastin tot het uiterste zuiden van het departement van de Drôme.

In het departement van de Vaucluse kruist ze de klassieke lijn ter hoogte van Lapalud waar ze aansluiting heeft. Ze gaat dan twee keer over de Rhône ter hoogte van Ile Saint-Georges over twee metalen kunstwerken naar Mondragon en Mornas, en dan verder naar het westen van Orange vooraleer naar het zuidwesten af te buigen om opnieuw de Rhône over te steken bij Roquemarque via een viaduct parallel met de autoweg A9 naar het departement van de Gard toe.

Dan weer over een nieuw viaduct over de spoorlijn van de rechteroever van de Rhône en door de berg van Saint-Geniès via een tunnel van 250 meter naar de vlakte midden de wijngaarden van Lirac en Tavel. Langs de luchthaven van Avignon-Pujaut stijgt ze naar Angles toe waar er een vertakking naar Manduel (Nîmes) is. Richting oosten daalt ze naar het departement van de Vaucluse, steekt de Rhône over ten zuiden van Avignon via aan betonnen viaduct van waar men een prachtig uitzicht heeft op het Pausenpaleis en de Mont Ventoux in het noorden.

Ze bedient het nieuwe station Avignon TGV in de zone Courtine en loopt dan in gesloten sleuf langs de Durance op de rechteroever om dan de autoweg A7 te kruisen om het kartuizerklooster van Bonpas in het noorden te vermijden via een 300 meter-lange tunnel. Vanaf Cavaillon steekt de TGV-Méditerranée-lijn de Durance drie keer over via uitzonderlijke beton-metaalviaducten met een lengte van respectievelijk 1500, 994 en 942 meter.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Op de linkeroever van de Durance buigt ze af naar de zuidwestflank van de Lubéron om dan de hellingen te bereiken en over een betonnen viaduct van 1210 meter de site van Vernègues over te steken gevolgd door de tunnel van Lambesc.

De hogesnelheidslijn maakt een grote bocht naar rechts om in het westen Aix-en-Provence te vermijden en via het viaduct van Ventabren - het langste op de lijn (1733 meter) - een valleitje te doorkruisen waar de A8 loopt, en gaat dan verder over de rivier Arc via een metalen viaduct dat parallel ligt met het aquaduct van Roquefavour. De TGV Méditerranée bereikt vervolgens het plateau van Arbois en bedient dan vlakbij de berg Saint-Victoire het nieuwe station van Aix-en-Provence TGV.

Daar voorbij vormen een reeks ondergrondse kunstwerken een tunnel van 8334 meter onder het Nerthemassief tussen Pennes-Mirabeau en de noordwijken van Marseille. De nieuwe lijn sluit dan aan op de klassiek lijn op 8 km van het station Marseille Saint-Charles.

Van het massief van Angles (Avignon) naar Manduel (Nîmes):

Vanaf de vertakking van het massief van Angles naar Manduel volgt de lijn de rechteroever van de Rhône. Ze start in het midden van het massief van Issarts waar een hogesnelheidsdriehoek zorgt voor de verbindingen Valence-Marseille, Valence-Manduel en Manduel-Marseille. Ze verlaat het massief van Angles en loopt door de vlakte van Théziers en Montfrin en eindigt in Manduel waar ze aansluit op de lijn die Tarascon met Nîmes en Montpellier verbindt.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Twee zeer opmerkelijke kunstwerken:
de "nieuwe Pont d'Avignon" en het viaduct van Ventabren
Een geleid bezoek...

Het dubbele viaduct van Angles, de nieuwe brug van Avignon

Na het massief van Angles te hebben doorkruist, steekt de TGV Méditerranée de Rhône over ter hoogte van de "Cité des Papes" via een dubbel viaduct: in het noorden, een viaduct voor de hst-verbinding Parijs-Avignon-Marseille en in het zuiden een viaduct ("Grand Sud" genaamd) voor de hst-verbinding Marseille-Avignon-Montpellier.

Vooraleer die twee uitzonderlijke kunstwerken te bouwen, werd de Rhône op het grondgebied van Avignon en Angles uitgebaggerd om de impact van de pijlers van de viaducten op het stroomdebiet te compenseren. Gedurende 9 maanden heeft een baggerschuit de stroombedding uitgegraven over 1300 meter, met een breedte van 200 meter en een diepte van 5 meter om zo'n 885 000 m³ grind boven te halen.

Acht eeuwen na de bouw van de beroemde Saint-Bénézetbrug , een deel van het patrimonium van de Cité des Papes, kreeg Avignon twee viaducten van 1500 meter erbij om de TGV de Rhône te laten oversteken tussen Gard en Vaucluse. Komende van de hellingen van de Angles (vanuit Manduel in het zuiden of Valence in het noorden) op een hoogte van 60 meter boven de Rhône, rijden de hst's de stroom over via een van beide viaducten naar de vlakte van Courtine toe, op het niveau van de oevers van de Durance om 3 km verder het station Avignon TGV te bedienen na een fly-over voor de verbinding met de drie takken van de TGV Méditerranée. Vanop de viaducten kunnen de reizigers het Pausenpaleis, de Mont Ventoux en de samenvloeiing van de Rhône en de Durance bewonderen.

Elk viaduct met dubbel spoor meet 1127 meter en rust op 12 pijlers waarvan er zes in de rivierbedding staan. De twee aanbruggen meten respectievelijk 392 meter (noorden) en 451 meter (zuiden) en rusten op 7 en 6 pijlers.
De 300 meterslange fly-over heeft een hoogte van 18 meter en vergde 300 000 m³ grondspecie.
Er werden voor het geheel 38 pijlers geconstrueerd met hoogtes tussen 10 en 47 meter en een diameter van 4,6 en 8 meter. De viaducten lopen vrij parallel op een afstand van 45 meter van elkaar maar verschillen door hun boogstraal, ontworpen voor snelheden van 350 km/h voor het noordelijk viaduct en 170 km/h voor de "Grand Sud".

Bij hun ontwerp en constructie werd met vele vereisten rekening gehouden: qua architectuur moesten ze fijn en elegant zijn, beantwoorden aan de belastingen inzake weerstand en draagvermogen met traveeën van ongeveer 100 meter, rekening houden met de seismische invloeden alsook met de effecten die voortvloeien uit de snelheid en de noodstop van een hst die 350 km/h rijdt, waarbij de structuur wordt onderworpen aan extreme horizontale krachten in de orde van 700 ton. De pijlers moesten bestand

NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

zijn tegen eventuele aanvaringen van boten op de Rhône, het gewicht van de ballast kunnen dragen (20 ton per meter) op het brugdek, en bestand zijn tegen de effecten van de Mistral die in de Rhônevallei meer dan 150 km/h haalt.
Al die eisen hebben de architecten ertoe aangezet die viaducten te bouwen met uitkragende geprefabriceerde gewelfstenen die een travee van 100 meter vormen, wat een primeur is in de constructie van spoorwegkunstwerken.
Er werd in het bijzonder aandacht besteed aan de integratie van die constructie in de site door tegelijk rekening te houden met de natuurlijke omgeving van de Rhôneoevers en het massief van Angles. De brugdekken van de viaducten hebben een variabele geometrie en hun heldere kleur harmoniseert met de tint van de rotsen van het kalkmassief van Angles.

Het hele kunstwerk vergde 13 000 ton passief staal, 2 500 voorspanstaal en 110 000 m³ beton.

Het viaduct van Ventabren

De TGV Méditerranée doorkruist de Equillesvallei tussen de vlakte van Ponteil in het noorden en de heuvel van Chantegrille in het zuiden over een viaduct van 1733 meter lang die de departementsweg 10 en de snelweg A8 overspant. Het viaduct van Ventabren vertoont twee bijzonderheden: het is het langste op de Méditerranéelijn en het werd geconstrueerd met behulp van verschillende technieken. Gedreven bruggen naar het noorden en het zuiden, uitkragend en draaibaar boven de A8 in het midden. Het kunstwerk omvat een spoorbrug met drie brugdekken van 842,5 meter, 45 meter en 845,5 meter. Het rust op 36 pijlers met een hoogte tussen 13,5 meter en 29,3 meter bestaande uit een zeshoekig hol vat dat uitloopt in een kapiteel dat de raveelbalk vormt. De antiseismische dimensionering heeft ertoe geleid dat voor de dekken een aanzienlijke betonwapening moest worden gebruikt. Bij de oversteek van de autoweg werd gebruik gemaakt van innoverende technieken om het wegverkeer niet te hinderen. Parallel met de autoweg werden uitkragende overspanningen geconstrueerd. De pijlers kregen een loopweg mee. Wanneer de overspanningen klaar waren, werden ze, elk met een massa van 3 600 ton, in één nacht 28 graden gedraaid. Zodra ze tegenover mekaar stonden, werd ertussen een betonblok van 1 meter gelegd om ze te verbinden en het viaduct af te maken. Nog nooit werd een dergelijke constructie gerealiseerd met zo'n betonmassa. In het noorden en het zuiden werden de dekken gebouwd met behulp van de perstechniek: om de 10 dagen werd het dek 45 meter vooruitgedreven over een helling van 3,5 % na ontkisting van 45 meter beton. Het kunstwerk met 37 traveeën is goed voor 100 000 ton beton (d.i. 15 keer het gewicht van de Eiffeltoren). Dit viaduct werd ontworpen met de idee het perfect in te passen in het landschap dat het decor vormt voor de Sainte-Victoire.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

Drie nieuwe stations

De indienstneming van de nieuwe hogesnelheidslijn valt samen met de opening van drie nieuwe stations: Valence TGV, Avignon TGV en Aix-en-Provence TGV. Ze onderscheiden zich alle drie door het modern karakter van hun gebouw, vormen en structuur. Hun ontwerp verenigt functionaliteit, comfort en gebruiksgemak. In de drie gevallen heeft de inpassing van het station in de site, maar ook de indruk van het landschap vanuit het station het architecturaal project fel geïnspireerd. Vervolgens werd dit op een verschillende manier toegepast voor de drie stations met dezelfde verwijzingen naar materialen, details en meubilair.

Avignon TGV

Eens de brug over de Rhône "le viaduc des Angles" genomen, kunnen de hogesnelheidstreinen komende uit het noorden of Montpellier in Avignon stoppen in het nieuwe station in het zuiden van de stad. Op die plaats zijn de sporen opgehoogd en zijn onderhevig aan de mistral van opzij. De gekozen architectuur heeft geleid tot de bouw van een vernieuwend bouwwerk, ontworpen als een vertrekhal in de vorm van een afdalende spitsboog. Dit wijkt radicaal af van alle traditionele schema's van stations.
Het reizigersgebouw heeft de vorm van een omgekeerde scheepsromp en is 100 meter lang. Het vormt een schuilplaats waarin optimale klimatologische omstandigheden worden bereikt. Aan de noordelijke kant bestaat het gebouw uit een enorme glazen wand met tweeduizend ruiten die enerzijds de wind afschermt, maar tegelijkertijd een breed zicht op de hogesnelheidstreinen toelaat. Aan de zuidkant beschermt een romp of schelp met panelen uit een composiet van cement en glas de hal voor de hitte van de Provençaalse zon; brede openingen geven hierlangs toegang tot de hal. Er is een rij cipressen geplant om de parking te beschermen. Tulpenbomen volledig rondom het station vervolledigen de landschappelijke invulling van de site.
Dagelijks bedienen bijna veertig hst's het nieuwe station van Avignon. Ze zorgen voor verbindingen met Parijs, Brussel en Genève. Het aantal hst-reizigers bij de indienststelling wordt geschat op 1,7 miljoen per jaar. Het stationsgebouw beschikt over een vertrekpaviljoen aan de zuidkant en een aankomstpaviljoen aan de andere kant. Het vertrekpaviljoen groepeert alle diensten rond een stationshart dat gemakkelijk wordt opgemerkt. Dit centrum kan evolueren in functie van het verkeer en de ontwikkeling van de activiteiten rond het station.
De toegang tot de perrons verloopt:

- vanuit het vertrekpaviljoen via hellingen, vaste trappen, roltrappen en een panoramische lift;
- vanuit het aankomstpaviljoen via hellingen, vaste trappen en een panoramische lift.

Een grote parking biedt plaats aan 1600 voertuigen. Een parkeerplaats voor autocars en specifieke uitrusting om groepen te ontvangen zijn eveneens voorzien aan de aankomstzijde.

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

De investeringen voor de bouw van dit nieuwe station worden rond 310 miljoen Franse frank (47,259 miljoen €) gesitueerd.

Valence TGV

Valence TGV is het eerste station ten noorden van de lijn TGV Méditerranée en het is een uniek en innoverend ontwerp. Het station ligt in een sleuf van 300 meter en situeert zich rond een bruggebouw dat de hst-sporen overspant. Het gebouw is 50 meter breed en wordt ondersteund door een structuur van palen en metalen balken die op muren rusten.
Het architecturaal concept laat alles vlot in elkaar overvloeien: het stalen geraamte wordt gecombineerd met grote glazen ruimtes die het geheel transparant maken en de reizigers de kans bieden om vanuit deze zwevende hal met houten vloer te genieten van de landschappen van de Drôme, de Vercors en de Ardèche.
Het station Valence TGV wordt dagelijks bediend door meer dan dertig hst's, die de reizigers naar Parijs brengen of naar drie andere Europese hoofdsteden, waaronder Brussel. Het aantal reizigers in het station Valence TGV wordt geschat op 1,3 miljoen per jaar.
De perrons zijn vanuit het gebouw bereikbaar via twee verticale doorgangsaders, waaronder een roltrap, een vaste trap en een panoramische lift.
De parkings aan beide zijden van het station bieden plaats aan 1200 voertuigen.
Het prijskaartje voor de bouw van dit nieuwe station is geschat op 430 miljoen Franse frank (65,553 miljoen €).

Aix-en-Provence TGV

Het station Aix-en-Provence TGV is het derde station van de nieuwe lijn. Gelegen op het "plateau de l'Arbois", vormt het een opmerkelijke locatie midden in een typisch landschap van de Provence dat de schilderijen van Cézanne doet herleven en dat wordt gekenmerkt door het "massif de l'Etoile" en de "Montagne Sainte Victoire". Het station is opgevat als een sluier die is neergedwarreld in de natuur van de Arbois-vlakte, met een glooiend dak van tienduizend vierkante meter, dat meegolft met het profiel van de berg die het symbool is van de regio. De hst-reizigers worden er ondergedompeld in een sfeer van comfort en sereniteit.
Deze gewaagde constructie is een combinatie van glas, staal, aluminium en hout, waardoor het ontwerp van de hal een zeer luchtige indruk geeft. Het geheel is overdekt met een golvend dak dat wordt gedragen door stevige, ronde, houten palen. Aan de westelijke zijde ligt het stationshart met de diensten en de handelszaken. Aan de oostelijke zijde, bij aankomst, situeert zich een dienstenpool. Gelet op de aard en de richting van de verkeersstromen vinden de vertrekken doorgaans plaats op het

b-media
NMBS - Persdienst - Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel - Tel.: 02/526 37 20 - Fax: 02/526 37 26 - www.nmbs.be

westelijke perron en de aankomsten op het oostelijke perron. De twee perrons zijn verbonden door een loopbrug die dwars over de hst-sporen loopt.
De glazen façade van het "vertrekgedeelte" aan de westzijde is bedekt met richtbare houten zonneweringen. De 400 meter lange perrons zijn afgeboord met twee dubbele rijen netelbomen naast een lauriertuin. De parkings, met een capaciteit van 1100 voertuigen, zijn beplant met groepjes witte en groene eiken om niet te breken met de groene omgeving.
Na de opening van het station worden hier jaarlijks ongeveer een miljoen reizigers verwacht. De perrons zijn bereikbaar via de westelijke zijde van het gebouw, via de loopbrug aan de oostkant of ook nog via de verticale doorgangswegen waardoor reizigers die per autocar aankomen rechtstreeks toegang hebben tot de hal.
In de bouw van dit nieuwe station is 350 miljoen Franse frank (53,357 miljoen €) geïnvesteerd.

Welkom in het station Marseille Saint-Charles

De TGV Méditerranée moet een norm worden voor de kwaliteit en de dienstverlening over de hele lijn. Hetzelfde geldt voor de stations langs het traject. De reeds bestaande stations worden gerenoveerd om ze toegankelijker, klantvriendelijker, comfortabeler en veiliger te maken.
De renovatie en de uitbreiding van het station Marseille Saint-Charles vertaalt zich in een verdubbeling van de capaciteit bij vertrek en aankomst van de treinen tijdens de piekuren. Het station wordt tevens een knooppunt van diverse vervoersmodi voor internationaal, nationaal en stedelijk vervoer (hst, TER, autocar, taxi, bus, metro en auto). De hele stationsbuurt wordt bovendien geherstructureerd. Aan het historische station wordt een hal met transparante façades gebouwd, waardoor het volume van de huidige hal wordt uitgebreid. Hierdoor wordt de voorkant van het station twee keer zo lang. De uitbreiding van de huidige façade bestaat o.a. uit een stenen zuilengalerij. Dankzij haar regelmaat en materiaal vormt deze galerij een harmonisch geheel vormt met de rest, filtert ze het zonlicht en biedt ze verkoeling.
Achter dit gebouw wordt een nieuw, comfortabel parkeerplatform aangelegd dat op gelijke hoogte ligt met het aanpalende sporenplateau.
De reizigers kunnen van de trein rechtstreeks in de autocars overstappen. De "kiss-&-ride"-zones en de taxistandplaats worden eveneens volledig heraangelegd.

Bron: SNCF

THALYS

THALYS

Deze zomer biedt Thalys 1 wekelijkse verbinding aan tussen België (Antwerpen en Brussel) en het zuiden van Frankrijk (Valence, Avignon, Marseille)

In de loop van deze zomer biedt Thalys een rechtstreekse verbinding van Amsterdam, Antwerpen en Brussel naar Valence, Avignon en Marseille aan. Vanaf 16 juni tot 1 september, is het door 11 verbindingen mogelijk om vanaf de nederlandse en belgische hoofdstad de «hoofdstad van de zon » te bereiken!

De seizoensaanbieding van Thalys, die voor de eerste keer werd aangeboden tijdens de zomer van 2000 met als eindbestemming Valence, komt vandaag in een aanvullende fase door haar reizigers tot Avigon en Marseille te vervoeren. Thalys profiteert volop van de opening van de hogesnelheidslijn van de TGV Méditerranée. Deze nieuwe wekelijkse aanbieding van Thalys, waarmee de reiziger rechtsteeks naar het Zuiden van Frankrijk kan reizen, wordt aangeboden naast de vele andere mogelijkheden om met Thalys van Brussel naar de Parijse regio (het station Paris-Nord of het station Charles de Gaulle-TGV) te reizen om daar over te stappen op een TGV richting Marseille.

Deze verbinding ligt in de lijn van de voortdurende vooruitgang van het Thalys netwerk richting het noorden en het zuiden en bevestigt haar internationale roeping. Een vooruitgang, die wordt bevestigd door haar resultaten, toont ook een voortdurende stijging aan. Op dit moment heeft Thalys al zo'n 22 miljoen reizigers vervoerd, met een toename van bijna 85% in 3 jaar, sinds de ingebruikname in juni 1996. In 2000 heeft Thalys 5,5 miljoen reizigers vervoerd over het geheel van haar netwerk, ofwel een toename van 10% over de jaren 2000/1999.

In de loop van de zomer van 2000 heeft de Thalys, met bestemming Valence, goede resultaten geboekt. De verbinding noteerde een gemiddelde bezettingsgraad van 60%. In het bijzonder was het aantal reizigers vanaf of naar Amsterdam erg hoog.

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

Een directe verbinding naar Marseille voor de Belgische en Nederlandse reizigers

Om de Belgische en Nederlandse « Toerist » reizigers tevreden te stellen, verbindt de Thalys wekelijks, elke zaterdag van 16 juni tot 1 september, Nederland, Antwerpen-Berchem en Brussel-Zuid met Valence, Avignon en Marseille.

Tijd per traject:

Brussel-Zuid /Avignon TGV	4 uur	Brussel-Zuid / Marseille St. Charles	4.30 uur
Antwerpen-Berchem / Avignon TGV	4.45 uur	Antwerpen-Berchem / Marseille St. Charles	5.15 uur
Amsterdam CS /Avignon	7uur	Amsterdam CS/ Marseille St. Charles	7.30 uur

Dienstregeling (van 16 juni tot 1 september):

9928	Stations	9915
5.32 uur	⇩Amsterdam CS	22.07 uur
5.51 uur	⇩ Schiphol ⇧	21.52 uur
6.20 uur	⇩ Den Haag HS ⇧	21.29 uur
6.35 uur	⇩ Rotterdam CS⇧	21.12 uur
7.41 uur	⇩ Antwerpen-Berchem ⇧	20.06 uur
8.29 uur	⇩ Brussel-Zuid ⇧	19.29 uur
11.58 uur	⇩ Valence TGV ⇧	15.51 uur
12.33 uur	⇩ Avignon TGV ⇧	15.15 uur
13.00 uur	Marseille Saint Charles ⇧	14.44 uur

Een ruim tariefaanbod

Dankzij een gerichte prijzenpolitiek biedt Thalys iedereen de mogelijkheid om een geschikte prijsformule te vinden die tegemoet komt aan de behoeften van de geplande reis: een flexibel biljet en een uitgebreide dienstverlening aan boord of een budgetvriendelijke reis.

Het klassieke prijzengamma is beschikbaar op deze verbinding en biedt, onder andere, het tarief « Mini » aan, dat een heen-en terugreis aanbiedt tegen een gunstige prijs (zonder mogelijkheid tot wijziging van reservering of van terugbetaling)

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

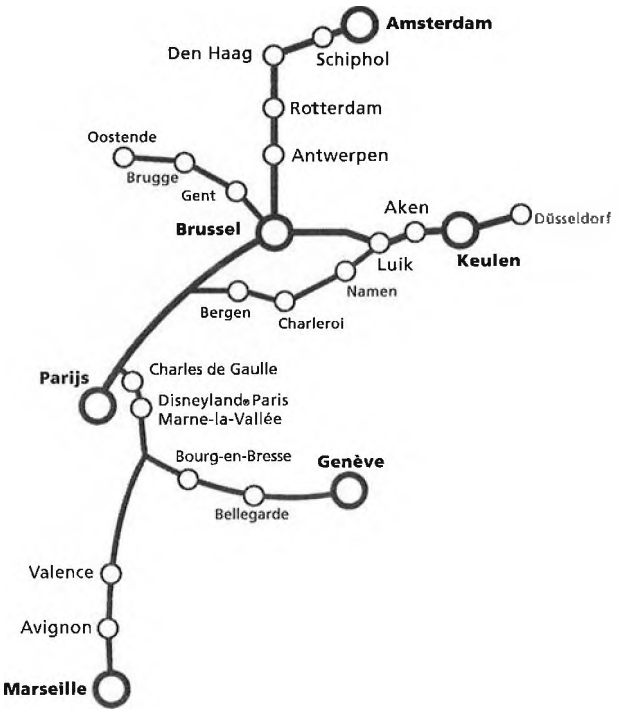
THALYS

Bijvoorbeeld :

- Tarief « Mini » uitsluitend in Comfort 2:
- Heen-en terugreis Brussel-Marseille = 6.320 BEF ;
- Heen-en terugreis Antwerpen-Marseille = 6.590 BEF ;
- Heen-en terugreis Amsterdam-Marseille = 7.140 BEF.
- Tarief « Toerist » in Comfort 1:
- Heen-en terugreis Brussel- Marseille = 9.140 BEF ;
- Heen-en terugreis Antwerpen-Marseille = 9.520 BEF ;
- Heen-en terugreis Amsterdam-Marseille = 10.420 BEF.

Service voor de reizigers: comfort voor alles

Aan boord van Thalys werd het onderscheid tussen 1e en 2de klas ongedaan gemaakt en vervangen door de ruimtes "Comfort 1" en "Comfort 2". De nadruk wordt vooral gelegd op de reiskwaliteit voor alle klanten. De reiziger in *Comfort 1* geniet gedurende de hele reis van de aandacht van het boordpersoneel, en krijgt een ontbijt op de heenreis en een lunch op de terugreis aangeboden, die aan de zitplaats worden opgediend. Ook in *Comfort 2* geniet de reiziger een groot comfort. Als hij iets wil eten of drinken, kan hij terecht in het bar-rijtuig.



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

10 JUNI 2001, DE MIDDELLANDSE ZEE ALWEER IETS DICHTERBIJ…

Vanaf juni is het hele Franse gebied rond de Middellandse Zee – van Perpignan tot Nice via Agde of St Raphaël dagelijks en rechtstreeks bereikbaar vanuit Brussel met de TGV Brussel-Frankrijk.

Bovendien wordt de TGV verbinding Brussel-Frankrijk sneller met de invoering van de hogesnelheidslijn TGV Méditerranée en hebben we ons aanbod verrijkt met een nieuwe bestemming: Aix en Provence.

TGV Brussel-Perpignan : dagelijks het hele jaar door!

Onze zomerverbinding Brussel-Perpignan is duidelijk in de smaak gevallen. Daarom bieden we u deze vanaf juni dagelijks aan, en dit de hele jaar door.

Vanaf deze zomer rijden de belangrijkste TGV-treinen Brussel-Frankrijk dus elke dag: Brussel-Nice, Brussel-Marseille, Brussel-Bordeaux en Brussel-Perpignan.

Kortere reistijden

Op 10 juni 2001 wordt de lijn "*TGV* Méditerranée" officieel ingehuldigd. Voortaan verbinden meer dan 1.000 km hogesnelheidslijn onze hoofdstad met het Zuiden van Frankrijk.

Op uw reis naar de Provence, de Azurenkust en de Languedoc-Roussillon wint u vanaf juni maar liefst anderhalf uur! Bij een gemiddelde snelheid van zowat 200km/u ligt Nîmes nog maar 5u10 van Brussel verwijderd, Marseille minder dan 5u30!

Een nieuwe bestemming: Aix en Provence

Bij het reeds ruime aanbod van bestemmingen komt nu ook Aix, de vroegere hoofdstad van de Provence, beroemd om haar historisch en cultureel patrimonium.

Net als in Avignon en in Valence is er in Aix een gloednieuw, ultramodern TGV-station van waaruit talrijke verbindingen naar het stadscentrum rijden.

NAAR BORDEAUX

NATUURLIJK BLIJVEN WE U, NET ALS IN DE VORIGE JAREN, ONZE DAGELIJKSE VERBINDING NAAR TOURS – POITIERS – ANGOULEME – BORDEAUX VOORSTELLEN.

VERTREK BRUSSEL 7U05 – AANKOMST BORDEAUX 13U

VERTREK BORDEAUX 14U26 – AANKOMST BRUSSEL 20U44

Met de TGV Brussel-Frankrijk, komt de Middellandse zee vanaf 10 juni nog wat korter bij te liggen

Vanaf deze zomer is de volledige Franse kust van Perpignan tot Nice, over Narbonne, Marseille en St Raphaël, elke dag per directe TGV bereikbaar vanuit Brussel.

Met de indienstname van een bijkomend gedeelte van de hogesnelheidslijn ten zuiden van Valence, vergt het bovendien minder tijd om er te geraken, terwijl er eveneens een nieuwe bestemming aan het reeds bestaande TGV-aanbod Brussel – Frankrijk wordt toegevoegd : Aix en Provence.

De TGV Brussel-Frankrijk : op dagelijkse basis het ganse jaar

Het reeds bestaande TGV-aanbod tussen Brussel en Zuid-Frankrijk omvat elke dag een heen- en terugrit Brussel-Nice, twee heen- en terugritten Brussel-Marseille, alsook een heen- en terugrit Brussel-Bordeaux. Vanaf 10 juni 2001, komt er een dagelijkse verbinding heen en terug bij tussen Brussel en Narbonne/Perpignan, die in tegenstelling tot vroeger niet meer beperkt is tot het zomerseizoen.

Het wordt dus mogelijk om elke dag van het jaar in een recordtijd per TGV tussen Brussel en het zuiden van Frankrijk te reizen zonder van trein te moeten veranderen in Lille of Parijs.

Reizen aan nog hogere snelheid

Wie TGV zegt, zegt hoge snelheid. Bij vertrek uit Brussel om 7u, bijvoorbeeld, zijn de reizigers voor het middagmaal in Bordeaux en voor de verplaatsing naar Lyon, tweede Franse metropool, volstaan amper vier uur reistijd vanuit Brussel..

Met ingang van 10 juni, openingsdatum van de lijn « Méditerranée » ten zuiden van Valence, worden de TGV naar de « Midi » nog sneller. Inderdaad, dank zij de 1.000 km ononderbroken hogesnelheidslijn tussen Brussel en Marseille, worden bijkomende tijdswinsten tot anderhalf uur mogelijk op het traject tot de Provence, de Côte d'Azur en de Languedoc-Roussillon. Rijdend tegen een gemiddelde snelheid van 200 km/u ligt Nîmes op nog slechts 5u10 van Brussel en Marseille op minder dan 5u30 !

Een nieuwe bestemming en zeer moderne TGV stations

Met de indienstname van de nieuwe lijn « Méditerranée », wordt ook Aix en Provence, stad die gekend is om zijn rijk historisch en cultureel erfgoed, één van de bestemmingen die rechtstreeks worden bediend, naast de andere zoals daar zijn Lyon, Avignon, Marseille, Bordeaux, Nice, Poitiers, St Raphaël, Perpignan en Narbonne. Voor de liefhebbers van zowel kunst en geschiedenis, als van de natuur en schilderachtige plaatsen, biedt de TGV dus vele mogelijkheden.

De inkorting van de reistijd als gevolg van de snelheidstoename maakt de TGV bovendien het geknipte vervoersmiddel voor het steeds in aantal toenemend clienteel dat kiest voor een tussentijdse uitstap van korte duur. Om de reizigers een kwaliteitsonthaal te kunnen geven heeft de SNCF zeer moderne en nieuwe stations uitgerust in Avignon, Valence en Aix en Provence. Alle drie deze stations zijn met het stadscentrum verbonden middels gemakkelijke pendelbussen en te Valence, eveneens per trein.

Een eenvoudig aanbod op ieders maat

De rechtstreekse TGV's tussen Brussel enerzijds en Nice, Perpignan, Marseille en Bordeaux anderzijds rijden dus elke dag het ganse jaar door. Gemakkelijk om te onthouden. De juiste rijtijden vindt u hierna. Van alle bestemmingen die door de TGV worden bediend hebben wij er een twaalftal geselecteerd die eigenlijk onze « best-sellers »-lijst van de zomer vormen. Buiten de reeds geciteerde stations, rijdt de TGV Brussel-Nice eveneens naar Antibes en naar les Arcs en de TGV Brussel-Perpignan bedient ook de stations van Sète, Agde en Bézier. Dit gebeurt zowel bij de heen- als bij de terugreis.

Daarenboven zijn er ook heel wat aansluitingsmogelijkheden vanuit de bediende stations. Vanuit Lyon of Valence, bijvoorbeeld, is het gemakkelijk door te reizen naar de Alpen. Vanuit Bordeaux zijn er dan weer gemakkelijke verbindingen met Lourdes, Toulouse en Biarritz.

Voor elke bestemming die rechtstreeks door een TGV Brussel – Frankrijk wordt bediend, zijn er aangepaste tarieven voor verschillende reizigerstypes, zoals voor de alleenreizenden, de jongeren, de senioren of families en andere kleine groepen. Hierna vindt u ter illustratie enkele prijzen voor de meest gevraagde bestemmingen.

	Normale prijs	Excursion*	DECO J 8*	MINIGROEP*	SENIOR*	JONGERE*	DECO J 30*
In 2de klas	Enkele reis	Heen & terug	Enkele reis	Heen & terug	Enkele reis	Enkele reis	Enkele reis
Avignon *TGV*	3.970 F 98,41 €	6.760 F 167,58 €	3.180 F 78,83 €	5.560 F 137,83 €	2.560 F 63,46 €	2.160 F 53,55 €	1.990 F 49,33 €
Marseille/Aix	4.170 F 103,37 €	7.080 F 175,51 €	3.340 F 82,80 €	5.840 F 144,77 €	2.710 F 67,18 €	2.300 F 57,02 €	2.050 F 50,82 €
Cannes	4.790 F 118,74 €	8.140 F 201,79 €	3.840 F 95,19 €	6.700 F 166,09 €	3.110 F 77,09 €	2.560 F 63,46 €	2.310 F 57,26 €
Perpignan	4.680 F 116,01 €	7.960 F 197,32 €	3.760 F 93,21 €	6.560 F 162,62 €	3.020 F 74,86 €	2.550 F 63,21 €	2.350 F 58,25 €
Bordeaux	3.860 F 95,69 €	6.560 F 162,62 €	3.100 F 76,85 €	5.400 F 133,86 €	2.510 F 62,22 €	2.120 F 52,55 €	1.940 F 48,09 €
Lyon Part-Dieu	3.440 F 85,28 €	5.860 F 145,27 €	2.770 F 68,67 €	4.820 F 119,48 €	2.240 F 55,53 €	1.890 F 46,85 €	1.730 F 42,89 €

De normale prijs biedt een grote flexibiliteit inzake aankoop en eventuele omboeking, terwijl de tarieven met een sterretje aan speciale aankoop- en omruilingsvoorwaarden onderworpen zijn. Zo is het seniorentarief gekoppeld aan de leeftijd van de reiziger, het minigroeptarief aan het aantal samenreizenden en de DECO-tarieven aan een vooraankoopperiode. Voor het vinden van alle inlichtingen die nodig zijn om een reis voor te bereiden, raden wij u aan de speciale TGV-brochure ter hand te nemen of naar de NMBS-inlichtingen te telefoneren op nummer 0900/10.366 (18BEF per minuut). U kunt ook de internetsite van de NMBS raadplegen (http://www.nmbs.be) of u wenden tot een station of een reisbureau.