

HIGH SPEED IN BELGIUM  
LA GRANDE VITESSE EN BELGIQUE  
HOCHGESCHWINDIGKEIT IN BELGIEN

00249

POINSSOT, A.

**High-speed rail freight : What does the future hold for the rail mode ?**

**(Le fret à grande vitesse : Quel avenir pour le fer ?)**

(Gütertransport mit Hochgeschwindigkeit : welche Aussichten hat die Schiene)

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), N.6-7, 1992-06, P.244-245)ENFRDE

Il existe un futur possible pour le transport de marchandises par la grande vitesse ferroviaire, soit en complément du transport aérien soit en remplacement.

00294

FLORENCE, J.

**Operation of the Cross-Channel and Paris-Brussel-Cologne-Amsterdam High-Speed Train Systems**

**(Exploitation du TGV Transmanche et du TGV Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam)  
(Betrieb des TGV Transmanche und der TGV Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam)**

(Rail International, BRUXELLES: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), N.6-7, 1992-06, P.203-205, Ca.)ENFRDE

00342

EDGLEY, R.J.

**The development of a unified high-speed train service by three european railway companies**

**(Développement d'un service unifié de train à grande vitesse par trois sociétés de chemin de fer européennes)**

**(Die Entwicklung eines gemeinsamen Schnellzugfahrdienstes durch drei europäische Eisenbahngesellschaften)**

(Rail International, BRUXELLES: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), N.6-7, 1992-07, P.64-65, ILLU.)ENFRDE

00387

CHLASTACZ, M.

**TGV belge : les raisons d'un retard**

(Vie du rail (La), Paris Cedex 09: La vie du rail, N.2338, 1992-03-26, P.10-18, ILLU., CA., ISSN 0042 5478)FR

Le tracé des lignes TGV en Belgique a été adopté en juillet 1991 après bien des atermoiements. Les désaccords entre Flamands et Wallons y sont pour beaucoup. Depuis, c'est le statu quo; les travaux commencent à peine. 1995 était la date-butoir pour la mise en service du tronçon Lille-Bruxelles. Ce sera 1996. Et pourtant, ce TGV qui traversera le pays de part en part améliorera les dessertes, d'autant plus qu'il s'inscrit dans un ambitieux plan de modernisation du réseau, Star 21, et donnera une nouvelle dimension aux industries belges qui ont tout pour être à l'heure européenne.

02819

DELFOSSÉ, P.

**PBKA sets pioneer inter-operability on four networks**

***(Des trains PBKA adaptés aux quatre réseaux ferroviaires lancent un défi aux ingénieurs du TGV)***

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business, N.6, 1994-06, P.379-382, Illu., ISSN 0373-5346)EN

Mettre au point une version à 300 km/h du TGV français, capable de fonctionner en France (Paris), en Belgique (Bruxelles), en Allemagne (Köln) et aux Pays-Bas (Amsterdam), a exigé une ingéniosité incroyable. Le train ne doit pas seulement être capable d'accepter quatre alimentations électriques mais doit aussi pouvoir s'adapter à six types de systèmes de protection de train et d'avertissement automatiques. Les 27 trains commandés en 1992 seront construits par un consortium mené par GEC Alsthom.

04469

**Numéro SNCB : Ligne nouvelle TGV Lille - Bruxelles**

(Revue des Ingénieurs et techniciens européens, Paris: EPE, 1995, NP., Illu., Ca., ISSN 0337-6818)FR-NL

05050

GRASSART, P. et LOMAZZI, M.

**Belgique : l'accord historique**

(Vie du rail (La), Paris Cedex 09: La Vie du rail, N.2535, 1996-02-28, P.10-18, Illu., Ca., ISSN 0042-5478)fr

Le 15 février 1996, la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) a entériné un accord social approuvé, la veille, par le principal syndicat de cheminots. Le lendemain, le gouvernement belge a annoncé un effort financier sans précédent en faveur des chemins de fer. Ce dossier fait le point : 3 mois de turbulences sociales et de multiples réunions; Objectif 2005; les détails des mesures sociales; les méandres d'un accord; comment la Belgique va financer son TGV; la ligne nouvelle jusqu'à Bruxelles...

05059

SCHOUPPE, E.

**A world first : An international border crossed at 300 km/h**

***(Première mondiale : Une frontière franchie à 300km/h)***

***(Weltpremiere : Zum ersten Mal wurde eine Staatsgrenze mit 300km/h überschritten)***

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.6, 1996-06, P.2-3)FR-EN-DE

Le 23 mai 1996 le TGV reliant Bruxelles à Paris a franchi pour la première fois de façon officielle, la frontière franco-belge sur la ligne nouvelle à la vitesse de 300 km/h. C'est une première mondiale. Face aux problèmes actuels de trafic, le train à grande vitesse est la solution alternative pour une mobilité plus humaine. La Belgique est ainsi entrée dans le club des pays qui pratiquent la grande vitesse ferroviaire. Dans le même temps, avec la France, elle met en service la première liaison transfrontalière au monde qui est parcourue à plus de 160km/h. Par cette innovation, un nouvel avenir est donné au rail. Mais l'attrait nouveau du chemin de fer ne se limite pas au développement de la grande vitesse. Parallèlement la SNCB, aidée par l'Etat, est engagée dans un programme de modernisation qui fera d'elle, à l'horizon 2005, une entité équilibrée, rentable et performante, prestataire d'un service de qualité tel que ses clients l'attendent.

05364

RAVIART, J-M.

**Design and Construction of High-speed Lines in Belgium**

**(Conception et construction des lignes grande vitesse en Belgique)**

(European Railway Review, London: Russel Publishing, VOL.2, N.4, 1996-11 , P.75-78, ISSN 1351-1599)EN

Cet article présente la structure du réseau à grande vitesse belge : alimentation électrique, carte du réseau, signalisation, caractéristiques techniques des voies, rails et traverses.

06299

Bromberger, L. et Grassart, P.

**La nouvelle route du Nord**

(Vie du rail (La), Paris: La vie du rail, N.2624, 1997-12-10, P.52-59, ISSN 0042-5478)FR

Depuis le 14 décembre 1997, Thalys relie Paris à Cologne en quatre heures. Les nouvelles rames quadricourant du TGV PBKA sont la clé de la première relation franco-allemande à grande vitesse. Thalys dessert les grandes villes de la Wallonie et des Flandres et Bruxelles n'est plus qu'à une heure vingt-cinq de Paris.

06367

Jadot, M.

**Entering a new era**

**(Le début d'une nouvelle ère)**

(Modern Railways, Weybridge, Surrey: Ian Allan, Vol.55, N.593, 1998-02, P.104-107, ISSN 0026-8356)EN

Michel Jadot, Directeur général de Westrail International, décrit la stratégie de la Belgique en matière de grande vitesse ferroviaire.

06572

**La grande vitesse**

(Bruxelles: SNCB, 1997-12, NP.)FR

5 brochures et une carte sur la grande vitesse en Belgique éditées par la SNCB.

06948

JADOT, M.

**The first European high-speed train network**

**(Thalys : le premier réseau européen de trains à grande vitesse)**

**(Thalys : Das erste europäische Hochgeschwindigkeitsnetz)**

(Rail International, Bruxelles: ACCF, 1998-07/08, P.25-28)FR-EN-DE

Le 14 décembre 1997, la nouvelle ligne à grande vitesse entre Bruxelles et la frontière française était inaugurée. Thalys, premier train à grande vitesse reliant quatre pays européens, s'inscrit incontestablement en leader dans le développement des déplacements au coeur de l'Europe.

07153

SCHOUPE, E.

**The SNCB on the eve of the 21st century**

**(La SNCB à la veille du XXIème siècle)**

**(Die SNCB an der Schnelle zum 21. Jahrhundert)**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, 1998-12, )FR-EN-DE

Présentation générale du réseau et de l'organisation des chemins de fer belges.

07227

**High-speed network starts to grow**

**(Le réseau à grande vitesse commence à s'agrandir)**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, VOL.155, N.2, 1999-02, P.107-109, ISSN 0373-5346)EN

Extension du réseau à grande vitesse belge au nord vers Anvers et à l'est vers Liège : les travaux sont en cours et devraient être achevés en 2005. Les gares de Bruxelles, Liège et Anvers, reconstruites, devraient constituer des points d'entrée attractifs pour les utilisateurs du réseau.

07294

Briginshaw, D.

**Investment plan will transform network**

**(Le plan d'investissement va transformer le réseau)**

(International Railway Journal (IRJ), Falmouth, Cornwall: International Railway Journal (IRJ), VOL.39, N.2, 1999-02, P.14-17, ISSN 0744-5326)EN

Sur la période 1996-2005, les chemins de fer belges investissent 370,3 milliards de francs belges dans un programme appelé Objectif 2005. 21 % de ce budget sont consacrés à la grande vitesse, 69 % au réseau classique et 10 % sont affectés aux deux. Les 2/3 concernent des projets d'infrastructure.

07337

Pardon, L.

**Thalys : Marketing the PBKA**

**(Thalys : la commercialisation du PBKA)**

**(Thalys : Die Vermarktung der PBKA)**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.9-10, 1998-09, P.33-35) FR-EN-DE

Le Thalys est exploité par la société Westrail International, filiale commune de la SNCB et de la SNCF. La stratégie de commercialisation du produit Thalys est présentée dans cet article. Cette intervention fait partie de la session 2 du congrès Eurailspeed 98 "Les retombées directes de la grande vitesse".

07349

Martens, A.

**High speeds, domestic and feeder connecting services : the Belgian integration model**

**(Grande vitesse, trains intérieurs et transport terminal des voyageurs)**

**(Hochgeschwindigkeit, Binnenverkehr und Abschlußverkehr : das Belgische Integrationsmodell)**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.9-10, 1998-09, P.89-94) FR-EN-DE

La SNCB a depuis longtemps pris conscience de la nécessaire complémentarité entre les modes, le train n'étant qu'un maillon de la chaîne globale des transports alors que le client attache de plus en plus d'importance au temps de transport de porte à porte. En gare de Bruxelles-Midi, tout a été fait pour assurer une bonne interconnexion entre le train et les moyens de transport terminaux : optimisation des correspondances, aménagement de terminaux pour les taxis, parkings... Cette intervention fait partie de la session 4 du congrès Eurailspeed 98 "La grande vitesse dans la chaîne des transports".

07359

MÜLLER, C.

Schnellverkehr in den Niederlanden und Belgien

**(Le transport à grande vitesse aux Pays-Bas et en Belgique)**

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, VOL.50, N.2, 1999-02, P.5-8, ISSN 0013-2810)

Les petits pays que sont la Belgique et les Pays-Bas ont directement profité de la réalisation du réseau à grande vitesse transeuropéen. Cet article détaille les lignes à grande vitesse qui les traversent.

07407

Soenen, R.

**Belgium makes progress with high-speed lines**

**(Développement de la grande vitesse en Belgique)**

(European Railway Review, London: Russel Publishing, VOL.5, N.1, 1999-03, P.19-23, ISSN 1351-1599)EN

La ligne à grande vitesse reliant la frontière française à Bruxelles a été ouverte en décembre 1997. Elle vient compléter le projet mais ne l'achève pas. Deux autres branches doivent être terminées : l'une vers les Pays-Bas au Nord et l'autre vers l'Allemagne à l'Est. La construction de ces deux lignes sera l'occasion de rénover les gares de Anvers et de Liège, et d'agrandir celle de Bruxelles.

07460

Dupont, J-P.

**Le réseau Thalys : la coopération ferroviaire internationale au service du client**

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris cedex 15: Elsevier, N.2, 1999-02, P.29-32, ISSN 0035-3183)FR

Inauguré le 1er juin 1996, Thalys a créé l'évènement : pour la première fois, les grandes métropoles européennes de Paris, Bruxelles, Amsterdam (et Cologne par la suite)étaient reliées par un train grande vitesse. Durée du voyage, facilité et confort sont les atouts de Thalys. Ce premier vrai réseau ferroviaire européen de trains à grande vitesse est exploité conjointement par la SNCF, la SNCB, les NS et la DB.

07536

Menerault, P. et Speck, K.

**High-speed train in Belgium : Network conception and territorial dynamics**  
**(La grande vitesse en Belgique : conception d'un réseau et dynamique d'un territoire)**

(INRETS, 1997-04?, 59P.)EN

Ce rapport offre une synthèse sur l'élaboration du réseau à grande vitesse en Belgique. Il se divise en trois parties : la première offre une chronologie du projet et de son contexte depuis les origines. La seconde insiste sur les principes qui ont commandé sa réalisation d'un point de vue morphologique en comparant le projet d'origine avec la réalisation effective. La troisième souligne l'importance du processus de prise de décision en Belgique, notamment les mécanismes de financement et les différents aspects liés au fédéralisme.

07757

Tessières, A. de

**Repositioning Eurostar services on board and in stations**  
**(Repositionnement des services Eurostar à bord et dans les gares)**  
**(Neupositionierung der Eurostar-Serviceleistungen an Bord der Züge und in den Bahnhöfen)**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.09-10, 1998-09, P.276-277)FR-EN-DE

Eurostar a choisi d'utiliser une technique de modélisation sophistiquée, le Strategic Choice Analysis, outil mis au point par Mercer Management Consulting, afin de tester les améliorations de service dans un contexte concurrentiel réaliste. Cette intervention fait partie de la session 16 du congrès Eurailspeed 98 "Le train à grande vitesse : un nouvel art de voyager".

07843

Menerault, P. et Speck, K.

**High-speed train in Belgium : Network conception and territorial dynamics**  
**(Le train à grande vitesse en Belgique : conception du réseau et dynamique territoriale)**

(1998?, 59P.)EN

Ce rapport sur le train à grande vitesse en Belgique a été publié dans le cadre du projet européen TENASSESS (Policy assessment of trans-european networks and common transport policy). Le rapport est divisé en trois parties : la première offre une chronologie du projet qui met en lumière les principaux événements tout en les restituant dans leur contexte selon différentes échelles spatiales. La seconde partie se focalise sur les principes de la réalisation de la grande vitesse en Belgique. La troisième partie est consacrée au processus de prise de décision et aux acteurs impliqués dans le projet.

08080

SOENEN, R.

**High-speed rail in Belgium**  
**(Le projet TGV en Belgique)**  
**(Die Hochgeschwindigkeit in Belgien)**

(Rail international, Bruxelles: AICCF, N.12, 1999-12, P.2-8)FRENDE

L'article propose une étude du développement du projet TGV en Belgique : ses caractéristiques, son financement, les instruments mis en place au niveau de la SNCB pour assurer la gestion du Thalys.

08087

DETANDT, H. et COUCHARD, I.

**The Arbre viaduct : a new design for high speed**

**(Le viaduc d'Arbre : une nouvelle conception pour la grande vitesse)**

**(Der Viadukt von Arbre : eine neues Konzept für die Hochgeschwindigkeit,)**

(Rail international , Bruxelles: AICCF, N.12, 1999-12, P.26-29)FRENDE

Le viaduc d'Arbre est l'ouvrage d'art le plus important du tronçon belge de la ligne à grande vitesse Paris - Londres - Bruxelles. Il présente plusieurs particularités inhérentes à la nature du sol de fondation, au tracé des voies qu'il supporte, aux contraintes dues à l'environnement et aux options prises pour garantir à la fois la fiabilité de l'ouvrage et la facilité d'entretien de l'équipement des voies.

08662

Pardon, L.

**THALYS und EUROSTAR : Zwei Hochgeschwindigkeitssysteme in Belgien**

**(Thalys et Eurostar : deux systèmes à grande vitesse en Belgique)**

(Bahn Report '99, Darmstadt: Hestra, N.HS, 1999, P.71-76)DE

09294

Haydock, D.

**SNCB/NMBS at 75 years old**

**(La SNCB a 75 ans)**

(Today's railways, Sheffield: Platform 5, N.66, 2001-06, P.26-30, ISSN 1354 2753)EN

L'article présente brièvement la SNCB de sa date de création en 1926 à aujourd'hui. Sont principalement décrits divers aspects tels que la jonction entre la gare du midi et du nord à Bruxelles, le matériel roulant dédié au transport de voyageurs, les lignes à grande vitesse reliant Lille à Bruxelles, la ligne RER de Bruxelles, les liaisons ferroviaires reliant l'aéroport et les ports belges (Anvers, Gand, Brugge).

09569

Abbott, J.

**New lines in the low countries**

**(De nouvelles lignes au Benelux)**

(Modern railways, Hershams, Surrey: Ian Allan, Vol.58, N.637, 2001-10, P.54-57, ISSN 0026-8356)EN

Le Benelux se situe au carrefour de l'Europe : des montants importants sont dépensés pour la construction de nouvelles lignes traversant la région. L'article traite plus particulièrement de trois projets de lignes à grande vitesse : Bruxelles-Anvers, la ligne Zuid (sud)et la ligne Oost (Amsterdam-frontière allemande).

09837

Haydock, D.

**Going further with Eurostar**

**(Aller de l'avant avec Eurostar)**

(Today's railways, Sheffield: Platform 5, N.73, 2002-01, P.18-23, ISSN 13542753)EN

L'article décrit les grands projets d'extension de l'infrastructure d'ici l'horizon 2007 et d'amélioration de service (fréquence des trains, vitesse)et des travaux de connexions prévus par Eurostar.

10532

Demaret, R.

**High-speed line maintenance in Belgium**

**(Maintenance des lignes à grande vitesse en Belgique)**

**(Instandhaltung der Hochgeschwindigkeitsstrecken in Belgien)**

(Rail International, Bruxelles: ACCF, N.6, 2002-06, P.20-23)FRENDE

C'est au moment du choix du tracé de la première ligne à grande vitesse que les chemins de fer belges ont voulu prendre en compte la maintenance. A cet effet, un service dénommé "Arrondissement Lignes à grande vitesse" a été créé. Il fait partie des services de l'infrastructure et sa mission est d'assurer la maintenance de la totalité de l'infrastructure dont la vitesse est supérieure à 220 km/h.

10651

Meyns, E.J.

**Louven - Liège brings the European high speed network a step closer**

**(Louvain - Liège donne au réseau à grande vitesse européen une dimension plus étroite)**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey: Reed Business, Vol.158, N.10, 2002-10, P.625-626, ISSN 0373-5346)EN

La ligne à grande vitesse entre Louvain et Liège s'inscrit dans le développement d'un réseau à grande vitesse reliant Paris, Bruxelles, Cologne, Amsterdam et Londres. La partie ouest reliant Bruxelles à la frontière française est en service depuis 1997 et la partie nord vers Anvers et les Pays Bas sera terminée en 2005. 60 km de voie vont être construits pour une vitesse commerciale de 300 km/h et 10 km de voie vont être en partie modernisé. Ce projet fait partie des principales améliorations du corridor Bruxelles - Cologne. En 2006, les trains directs qui relieront Bruxelles à Francfort mettront 3 heures.

10849

Carrière, B.

**Belgique : de Louvain à Liège à 300 km/h, c'est pour bientôt**

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2873, 2002-11-27, P.20-32, ISSN 0042-5478)FR

Sauf contre-temps, la SNCB inaugurera le 15 décembre prochain le tronçon de ligne à grande vitesse compris entre Louvain et Liège. Première étape vers l'ouverture de la branche Est de son réseau TGV qui, complété d'ici à 2006, mettra Cologne à un peu moins de trois heures de Paris. Ce dossier traite des derniers essais, prologue à l'homologation du nouveau tronçon, et fait le point sur les travaux de la nouvelle gare de Liège-Guillemins.

10993

Goossens, H.

**Maintenance of high speed lines in Belgium**

**(La maintenance des lignes à grande vitesse en Belgique)**

(Innovations for a cost effective railway track, Karlsruhe: Promain, N.2, 2002-11, P.26-31)  
EN



11019

Arenillas, J.

**Bélgica pone en servicio su segunda línea de alta velocidad**

***(La Belgique met en service sa seconde ligne à grande vitesse)***

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.14, N.283, 2003-01-16, P.24-27)ES

Le 10 décembre 2002 a été officiellement présentée la deuxième nouvelle ligne belge à grande vitesse entre Louvain et Liège. Le début du service commercial a eu lieu le 15. Les trains TGV Thalys peuvent atteindre la vitesse maximale de 300 km/h. La longueur de la nouvelle ligne construite est de 63 km, elle commence à la sortie de la gare de Louvain et suit un tracé parallèle à l'autoroute E 40 jusque Bierset.