

# C'est à dire

## Numéro-dossier : Le TGV en Belgique

A la mi-février, une campagne de communication consacrée au projet TGV belge a été lancée par la SNCB.

A la base, un constat: les gens connaissent mal le projet dont la presse leur a pourtant si souvent parlé. Et le TGV en lui-même conserve aussi pour eux un certain mystère. Dans une telle situation, forcément, la désinformation s'installe: les rumeurs courent, les on-dit vont bon train, à plus de 300 à l'heure.

L'idée centrale de la campagne est toute simple, en soi: au lieu de répondre au coup par coup à des demandes parfois imprévisibles, allons à la rencontre des gens, pour leur montrer des situations telles que nous en connaissons en Belgique, et pour leur donner l'information disponible à l'heure actuelle.

La machine s'est mise en branle, et puisque nous traitons le thème de la grande vitesse, il a fallu très vite réclamer son maximum au moteur.

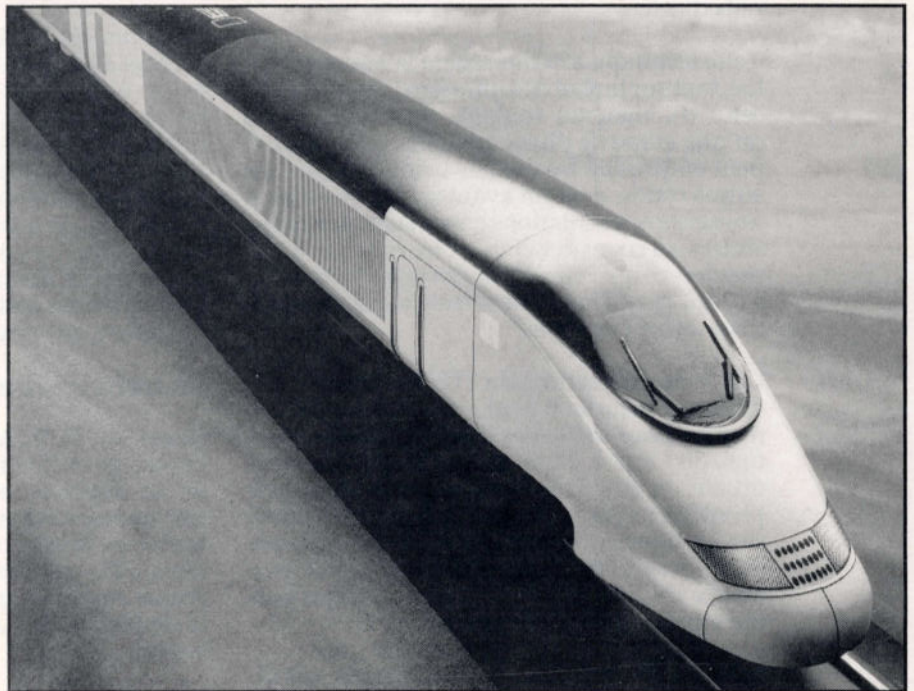
Le 16 mars, vous avez tous vu dans votre quotidien une page entière de texte parlant du TGV. Un petit bon pouvait être découpé dans le coin inférieur. En le complétant, le lecteur demandait que lui soit envoyée une brochure d'information, la première du genre, sur le projet global. Une petite équipe "d'expéditeurs" a très vite senti monter la température: plus de 15.000 demandes sont parvenues en peu de temps. Parmi les demandeurs, il y avait aussi des cheminots, qui se sentent intéressés au premier chef.

Et précisément, cet intérêt que peut éprouver le personnel d'une entreprise face à un projet si important, la rédaction de **C'est à dire** a tenu à le rencontrer. Voici, dès cette première page d'un numéro-dossier, le texte intégral de la brochure que nous avons éditée pour le public. En prime, pour les cheminots, quelques photos, choisies parmi celles qui illustrent une exposition itinérante.

D'autres brochures verront aussi le jour. A chaque parution, vous trouverez dans **C'est à dire** une annonce, une synthèse, ou - pourquoi pas ? - de nouveau le texte intégral.

Bonne lecture.

La rédaction



TGV: trois lettres qui s'inscrivent aujourd'hui dans le vocabulaire de chacun. Trois lettres qui, en France, s'identifient à un fantastique bond technologique ayant, déjà, modifié en profondeur les habitudes de déplacement et établi une réussite commerciale largement supérieure aux projections les plus optimistes.

La mise en oeuvre de ce grand projet de la fin du siècle entend répondre aux défis que posera une mobilité des personnes et des marchandises en très forte expansion. Face aux craintes ou au septicisme qu'il engendre dans une partie de l'opinion publique, la Société Nationale des Chemins de fer Belges, qui en sera maître d'oeuvre et ensuite gestionnaire, a choisi d'informer largement, et objectivement.

Ce qui sera demain le maillon essentiel d'un vaste système de transport national et européen, performant, d'une haute sécurité, respectueux de l'environnement, pourra ainsi naître dans la confiance de chacun.

Ce document a pour but de fournir aux lecteurs une vision de synthèse du projet TGV en ce qui concerne son contenu et ses implications dans un cadre plus vaste. Chacun pourra dès lors se forger une opinion appuyée sur des faits précis et des données fiables.

## Le TGV, qu'est-ce que c'est ?

Le Train à Grande Vitesse est, pourrions-nous dire en simplifiant, un train comme un autre... qui va beaucoup plus vite. Il dérive d'une technique de base élémentaire ayant fait ses preuves depuis plus d'un siècle et demi: un véhicule équipé de roues d'acier guidées par des rails d'acier.

Cette technique a évidemment beaucoup évolué, tant sur le plan des infrastructures que sur celui du matériel roulant, et le TGV n'est qu'une étape de plus dans cette évolution. Il peut emprunter les mêmes voies que tous les autres trains, d'où un avantage primordial: il utilise leurs installations terminales - les gares, situées au coeur des cités, et leurs zones d'approche - ce qui évite de bouleverser le tissu urbain au prix d'investissements considérables, voire insupportables.

Le site de prédilection du TGV est la ligne spéciale, sur laquelle il peut atteindre les performances pour lesquelles il est fait: au stade actuel, 300 km/h. Mais là où l'environnement urbain ou des circonstances particulières ne privilégient pas le site nouveau, le TGV roule sur les lignes existantes, le plus souvent modernisées ou étendues en capacité, pour permettre les 200 km/h par exemple, ce qui profite aussi aux trains classiques.

Enfin, un TGV peut circuler au-delà de ses itinéraires de base, sur d'autres lignes normales, pour desservir habituellement ou occasionnellement des villes ou des régions. On aura une meilleure idée de la souplesse et des ressources du système en se souvenant qu'en France, au-delà du site nouveau, sur la ligne sud-est, le TGV poursuit jusque Marseille, Montpellier ou Genève, et sur la ligne Atlantique jusque Nantes et Rennes.

En fait, le TGV est l'addition de tous les progrès ferroviaires engrangés depuis 150 ans, ce qui aboutit en plus à un remodelage des espaces voyageurs et donc un confort optimal, à

une faible dépense d'énergie et à une sécurité incomparable. Depuis la mise en service des TGV en France, ce qui représente plus de 200 millions de kilomètres parcourus, pas un seul accident imputable au système lui-même n'a été à déplorer.

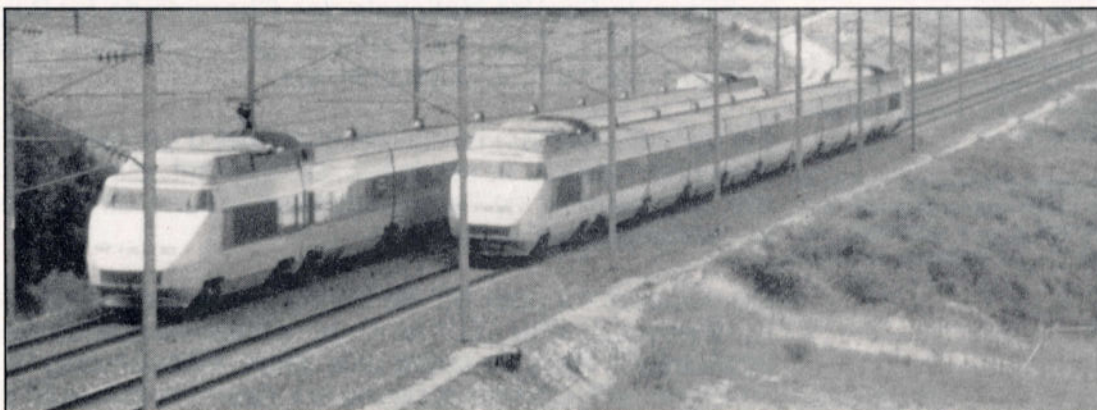
En ce temps où les problèmes d'environnement et de qualité de la vie sont pris en compte avec une bien plus grande sensibilité qu'autrefois, l'expérience française prouve que le TGV, passées les compréhensibles réactions parfois provoqués par l'implantation des lignes nouvelles, est de tous les transports - et de loin - le moins "agressif", que ce soit en milieu rural ou en site fortement urbanisé où, précisément, des moyens seront mis en oeuvre pour atténuer fortement, voire supprimer les nuisances qui pèsent sur la vie des riverains.

### Le train de tout le monde

Grâce au TGV, la grande vitesse (qui était l'apanage exclusif de ceux qui ont les moyens de se déplacer en avion sur les distances moyennes) s'est aujourd'hui largement popularisée en France, seul pays européen de référence à l'heure actuelle. On y a assisté à un véritable engouement pour la grande vitesse et à la révélation de l'ampleur de son marché potentiel.

Il faut donc insister sur le fait que le TGV n'est pas uniquement le "train des riches" ou des hommes d'affaires, comme le prétend une opinion trop répandue. Ce n'est pas un "super TEE" de 1ère classe, ne roulant qu'entre de grandes métropoles d'affaires et dans des sillons horaires privilégiés.

Le TGV comporte aussi des voitures de 2ème classe (également de haut niveau de confort), accessibles à un prix raisonnable. Il irrigue de vastes régions et roule à toute heure de la journée.



## La mobilité à l'horizon 2000: une expansion à maîtriser

Au cours des dernières décennies, on a enregistré une expansion considérable, et sans précédent dans l'Histoire, de la mobilité des personnes et des marchandises.

Aux heures de pointe, les routes et autoroutes à l'approche des grandes villes sont au bord de la saturation; en haute saison touristique, le trafic s'écoule très difficilement sur les itinéraires convergeant vers les zones méditerranéennes.

Dans le domaine de l'aviation, à certains moments, les limites de capacité des aéroports sont atteintes. Les manoeuvres d'approche se font de plus en plus longues; les retards sont fréquents; et il faut en périodes de pointe adopter des horaires moins attractifs. On prévoit que d'ici quelques années, 35 aéroports européens connaîtront la saturation.

Or, tous les experts s'accordent sur un point: la demande de transport va s'accroître considérablement au cours de la prochaine décennie, favorisée notamment par:

- l'internationalisation plus poussée des échanges par la suppression des frontières à l'intérieur de la CEE;
- les nouvelles ouvertures engendrées par les réformes en Europe de l'Est;
- la croissance économique, générant davantage de déplacements des hommes d'affaires et, un meilleur bien-être, favorisant les voyages touristiques.

De 1985 à 1989, en Europe, la croissance du trafic sur autoroute avait déjà atteint 40 %, et sur route 20 %, ce qui a conduit à la saturation que nous connaissons, alors que, toutes choses restant égales, on évalue à nouveau à 40 % l'augmentation du trafic automobile dans les prochaines années. Quant à l'aviation, les experts profilent une croissance annuelle de 7 à 10 %: le trafic aura plus que doublé dans dix ans.

Or, qu'il s'agisse de la route ou de l'air, et là précisément où le seuil de saturation est atteint et même parfois dépassé, il n'est plus possible de développer les infrastructures: outre le coût exorbitant, cela induirait des effets redoutables pour l'environnement et, en définitive, de tels développements absorberaient à peine les surplus de trafic que l'on prévoit pour les toutes prochaines années.

Alors que la route et l'air ne pourront donc absorber la croissance de la demande de transport, le chemin de fer dispose généralement de

bonnes possibilités, peu agressives pour l'environnement: un développement de son emprise est réalisable sans gros problème en zone rurale, et il dispose en ville d'une infrastructure qu'il est facile d'améliorer encore sans porter gravement atteinte au paysage urbain.

### Améliorer l'offre internationale

L'infrastructure ferroviaire a l'avantage d'être bien ramifiée et de pénétrer au coeur des agglomérations. En dépit des phénomènes favorisant le transport individuel (éparpillement de l'habitat, nouvelles zones industrielles à l'écart des villes), elle joue un rôle irremplaçable dans les liaisons intervilles, et qui pourrait encore être amélioré.

En service international par contre, l'offre ferroviaire est encore insuffisante et trop peu compétitive, se heurtant à la concurrence de l'aviation et surtout de l'automobile servie par un vaste réseau national et international d'autoroutes. Aujourd'hui, sur les distances de 300 à 600 kilomètres, l'automobile se taille 80 % du marché européen et l'aviation 10 %, à égalité avec le rail.

Le réseau intérieur belge, dont l'ossature actuelle, à quelques rectifications près, date du XIX<sup>ème</sup> siècle, fut conçu pour satisfaire des besoins locaux et régionaux. Il ne permet donc pas la pratique des grandes vitesses, élément essentiel pour rendre les relations internationales attractives.

L'expérience française du TGV Sud-Est (Paris-Lyon et au-delà) et les résultats déjà probants du tout jeune TGV Atlantique (de Paris vers l'ouest) démontrent péremptoirement que grâce à la grande vitesse et à un meilleur confort, le chemin de fer peut accroître sa part de marché. Sur la liaison Paris-Dijon/Lyon, durant les trois premières années d'exploitation du TGV, la part de l'air est tombée de 21 à 7 % et celle de la route de 31 à 19 %, tandis que celle du rail passait de 47 à 74 %. Depuis, la multiplication des destinations, au-delà de la ligne nouvelle, a renforcé ces tendances. C'est ce qui a amené la SNCB à proposer la construction en Belgique d'axes ferroviaires permettant la pratique de la grande vitesse.

### La Belgique, plaque tournante

Un autre élément plaide aussi pour une nouvelle approche du transport international des voyageurs par rail: la Belgique, de par sa situation géographique, mais aussi par son rôle

politique et économique éminent dans le concert européen, est prédestinée à devenir la plaque tournante obligée d'un vaste réseau européen de lignes à grande vitesse rayonnant vers la France, la Grande-Bretagne grâce au tunnel sous la Manche, les Pays-Bas, l'Allemagne, et au-delà l'Est européen.

De telles lignes, en préservant et surtout en amplifiant aussi son trafic international de transit, conféreront à la Belgique un rôle de premier plan et conforteront la rentabilité de tout son réseau.

### Une interaction étroite

Plusieurs tronçons de lignes nouvelles ou

d'infrastructures existantes aménagées pour la circulation du TGV pourront être aussi parcourus par des trains classiques du service intérieur.

Ce dernier profitera donc du TGV pour accroître sa capacité et ses performances.

Le projet en cours d'élaboration prend également en compte une modernisation importante du réseau intérieur, celui-ci devant être aussi un affluent pour les relations internationales.

C'est le plan STAR 21, que nous analysons brièvement d'autre part.



## Un projet TGV belge est-il rentable ?

Au cours des trente dernières années, on a investi surtout dans la construction et le développement de routes et d'aéroports, et relativement peu dans la modernisation des chemins de fer. Le projet TGV apparaît dès lors comme une indispensable "mise à jour".

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

L'estimation du montant des investissements pour l'infrastructure comporte, outre la réalisation des lignes TGV proprement dites et la modernisation de certains tronçons en territoire belge, les frais résultant des moyens à mettre en oeuvre pour préserver l'environnement. L'ensemble est évalué à 72 milliards de francs.

Dans le cadre de ces projets d'infrastructures d'intérêt communautaire (vers la Hollande et l'Allemagne), la Belgique recevra une aide de la CEE. On considère une intervention de 9,5 milliards comme une hypothèse réaliste.

Les plans financiers prennent aussi en compte l'acquisition de nouveau matériel roulant (pour la SNCB, 3 rames transmanche de grande capacité et 16 rames continentales - 20 dans un avenir plus lointain), pour une valeur de 15,6 milliards. Ce montant doit être réduit de la valeur des investissements pour l'achat du matériel classique que le TGV permettra d'économiser: voitures internationales nouvelles qu'il ne faudra pas acquérir, et parc international affecté à d'autres relations.

Les calculs de rentabilité sont établis sur une période de 20 ans (1998-2017) intégrant plusieurs éléments:

- la période de construction (1990-1998), au cours de laquelle la modulation des recettes supplémentaires tient compte des différentes étapes de mise en service de la grande vitesse;
- l'évolution du taux d'inflation;
- l'évolution des taux d'intérêt;
- l'intervention financière de la CEE;
- le co-financement par l'Etat belge des éléments utiles pour le service intérieur.

Ils tiennent compte également d'une croissance de la clientèle, ainsi répartie:

- direction France: 7,5 millions de voyageurs par an (4 millions actuellement);

- direction Grande-Bretagne: 5,4 millions de voyageurs par an (1 million actuellement);
- direction Pays-Bas: 3 millions de voyageurs par an (1,2 million actuellement);
- direction Allemagne: 3,5 millions de voyageurs par an (1,7 million actuellement).

Calculées à francs constants, les recettes devraient passer de 2 milliards aujourd'hui à 7,4 milliards en l'an 2000. Les coûts d'exploitation n'augmenteront pas dans la même mesure: ils passeront de 1,2 à 1,9 milliards; cela tient au fait que le train classique, plus lent, coûte davantage, et à ce que le TGV remplacera un certain nombre de trains classiques internationaux.

En outre, la SNCB a conclu avec les réseaux ferroviaires voisins un accord aux termes duquel ces derniers lui rétrocéderont, pendant une période déterminée, les avantages nets qu'ils retireront de nos investissements entre Bruxelles et les frontières néerlandaise et allemande. Cet apport de plus de 350 millions par an s'ajoutera aux quelque 5 milliards d'amélioration des résultats d'exploitation (voyez le paragraphe précédent).

Un tel projet induit aussi des avantages qui ne sont pas chiffrés dans les bilans d'une entreprise de transport comme la SNCB, mais d'un intérêt majeur pour la communauté: on peut citer à titre d'exemple les retombées positives du TGV pour la préservation de l'environnement.



## Les étapes du réseau à grande vitesse en Belgique et chez nos voisins

*Lors de la réunion des ministres concernés par le projet TGV qui s'est tenue à La Haye en novembre 1989, un calendrier de réalisation a été arrêté. Il tient compte des prévisions de transport établies, l'offre devant être ensuite adaptée en fonction de la demande.*

<p><b>Juin 1993</b> (ouverture du tunnel sous la Manche et de la ligne TGV Nord française)</p>	<p>Une rame transmanche Bruxelles-Midi - Londres toutes les heures, et des rames de renfort aux jours et heures de pointe.</p> <p>Ces trains emprunteront les lignes existantes (Bruxelles-Tournai-Lille) en attendant la fin des travaux de la ligne en site nouveau entre Lembeek et la frontière française.</p>
<p><b>Juin 1995</b> (ouverture de la ligne TGV frontière française - Bruxelles, prolongement de la ligne TGV Paris Nord - frontière)</p>	<p>Un train par heure Paris - Bruxelles-Midi, plus des trains de renfort aux jours et heures de pointe.</p> <p>Ces services seront prolongés d'heure en heure, alternativement d'une part vers Anvers/Amsterdam, d'autre part vers Liège/Cologne.</p> <p>A Bruxelles - Midi, ces trains assureront la correspondance avec ceux en provenance ou à destination de Londres. Des liaisons directes entre la Belgique et des grandes villes et régions touristiques françaises seront réalisées, ainsi qu'avec les grandes villes du nord et du centre de la Grande-Bretagne.</p>
<p><b>De 1995 à 1998</b></p>	<p>les trains partant de Bruxelles à destination des Pays-Bas et de l'Allemagne utiliseront les lignes existantes.</p>
<p><b>A l'échéance de 1995</b></p>	<p>les trains rouleront à 200 km/h sur les lignes améliorées de Rotterdam à Amsterdam via la Haye et de Aix-la-Chapelle à Cologne.</p>
<p><b>Juin 1998</b></p>	<p>Mise en service de toute l'infrastructure TGV de Bruxelles aux frontières néerlandaise et allemande, conjointement avec de nouvelles lignes frontière belge - Rotterdam et Cologne - Francfort.</p> <p>A ce moment, la fréquence des relations TGV Bruxelles-Anvers-Amsterdam et Bruxelles-Liège-Cologne sera doublée (un train par heure dans chaque direction).</p>

## Réseau TGV et réseau intérieur: une étroite liaison

### Réseau TGV et réseau intérieur: vers l'intégration

La grande vitesse ferroviaire, en raison même de ce qu'elle est fondée sur une technique de base identique à celle des trains classiques, offre de grandes possibilités d'intégration et de pénétration, par le réseau intérieur, dans les grandes villes éloignées des lignes TGV.

Une adaptation des services IC-IR, rendus encore plus performants grâce à une modernisation des lignes et un relèvement des vitesses, procurera une correspondance optimale avec le TGV. Et l'on peut compter aussi sur l'utilisation des lignes TGV (nouvelles ou aménagées) par des trains rapides du service intérieur (Bruxelles-Louvain-Liège, Bruxelles-Anvers).

Bruxelles-Midi, qui sera gare de correspondance des trafics transmanche et continentaux, jouera un rôle de premier plan comme centre de coordination avec le trafic intérieur. Bruxelles-Nord, Anvers, Liège et Lille serviront pour leur part de gares de correspondance du réseau TGV avec les services interurbains adaptés en conséquence.

### Pour un réseau intérieur à l'heure du prochain siècle: le plan STAR 21 de la SNCB

Si le projet TGV entend répondre aux besoins croissants de mobilité dans une perspective internationale, le plan STAR 21 veut apporter une réponse aux problèmes de transport qui se poseront à court, moyen et long terme dans le cadre national.

C'est dire s'il est résolument orienté vers le 21<sup>e</sup> siècle. Sa réalisation devrait s'étendre sur les deux ou trois décennies prochaines et veut apporter à la communauté les avantages propres au chemin de fer.

En ce qui concerne le trafic voyageurs, ses objectifs principaux pourraient très brièvement se résumer ainsi:

- des trains rapides entre les centres importants;
- des gares bien intégrées dans le paysage

urbain, facilement accessibles aux piétons, cyclistes, automobilistes et usagers des autres transports publics, où les besoins d'accueil et de confort seront rencontrés;

- l'ouverture de gares en fonction de l'évolution démographique et de la création de nouveaux pôles de développement;
- des services suburbains fréquents vers les grandes agglomérations;
- des possibilités de parcage améliorées, pour favoriser le lien auto-train;
- du matériel roulant d'un haut niveau de qualité;
- un rapport qualité-prix attractif, avec:
  - \* intégration des tarifs des trains et des autres transports publics (un seul titre de transport valable de bout en bout du trajet);
  - \* tarification intégrée transport-parcage;
  - \* développement de tarifs attractifs à courtes distances.

Le service des trains intérieurs comporterait:

- un réseau interurbain comprenant:
  - \* des trains IC+ sur les grandes relations;
  - \* des trains IC sur les autres relations interurbaines;
- un réseau de trains locaux et de dessertes suburbaines;
- le tout complété par des trains de pointe.

### *Infrastructure et matériel*

Pour atteindre ces objectifs, la SNCB envisage le relèvement des vitesses sur certains grands axes et l'augmentation du nombre de voies sur certaines lignes en vue d'une meilleure cohabitation entre trains rapides et trains plus lents avec des arrêts fréquents.

Au niveau du matériel roulant, il est notamment projeté de mettre en ligne du matériel nouveau répondant aux normes les plus exigeantes en matière de confort et de technique, ou à des besoins spécifiques. Tous ces aspects sont explicités dans le rapport-projet STAR 21, qui sert à l'heure actuelle de base de discussion.

## Environnement et population: les procédures

### Incidences du TGV sur l'environnement

Le futur TGV marquera d'un point décisif les procédures préalables à la construction des grandes infrastructures de transport. Alors que, par sa nature même, le chemin de fer répond le mieux à la préservation de l'environnement, les études d'implantation des lignes nouvelles auront été précédées, et pour la toute première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructure nouvelle d'une telle importance, par une vaste "étude d'impact", autrement dit une recherche des éléments pouvant avoir une incidence défavorable sur les milieux naturels et urbains.

Le but de cette étude était double:

- choisir l'implantation la plus favorable pour l'environnement;
- établir l'inventaire des nuisances éventuel-

lement engendrées par les nouvelles lignes TGV et déterminer les moyens de les limiter ou de les supprimer.

Grâce à elle, il est évident que l'infrastructure du TGV s'intégrera aussi harmonieusement que possible dans l'environnement, et certainement de façon plus favorable que ce ne fut le cas pour d'autres voies de communication, particulièrement les autoroutes, qui ne furent pas soumises à cette procédure.

En parallèle avec l'étude d'impact, une "étude thématique" a été menée. Elle porte sur l'utilisation de l'espace, la consommation d'énergie et la pollution qui lui est associée, les nuisances acoustiques et la sécurité.

### Procédures et consultation des populations en Région Wallonne

Avant que les géomètres procèdent à tous les relevés préparatoires à la construction des lignes, le dossier TGV aura dû être examiné dans tous ses détails et obtenir l'assentiment de la population et des autorités publiques.

La procédure se déroulera en plusieurs étapes. Les populations concernées auront bien sûr la possibilité de s'exprimer avant que les choix définitifs soient faits par les instances officielles.

#### *Révision des plans de secteur*

Les plans de secteur existants ont pour but de définir l'occupation des sols (zones d'habitat, zones agricoles, etc.) et les zones réservées dans lesquelles les grandes infrastructures (routes, canaux, chemins de fer) peuvent être réalisées.

Ils ne tiennent évidemment pas compte du TGV. C'est la raison pour laquelle ils doivent être mis en révision. L'Exécutif Wallon a décidé que celle-ci porterait sur l'ensemble des tracés qui ont été envisagés.

Une enquête publique s'est achevée début janvier 1990. Elle a permis à chacun de s'exprimer sur ces tracés. L'ensemble du dossier est à présent soumis à la Commission Régionale

d'Aménagement du Territoire, qui rendra son avis à l'Exécutif Régional Wallon. Et celui-ci décidera alors des tracés à retenir.

#### *Permis de bâtir - études d'incidence*

Lorsque la SNCB aura connaissance des tracés retenus, elle élaborera des plans précis montrant l'implantation exacte du TGV ainsi que les détails des travaux prévus (ponts, voiries, etc.).

Ces plans, ainsi que les études d'impact sur l'environnement, seront, en conformité avec la législation sur l'environnement (décrets des 11.9.85 et 10.12.87), également déposés à l'enquête publique, pour permettre à l'Exécutif Wallon de décider en connaissant l'opinion de tous les intéressés.

#### *Autorisations d'expropriation*

Sur la base de ces plans, la SNCB dressera des plans parcellaires (qui devront être déclarés d'utilité publique par arrêté royal) indiquant les terrains à exproprier pour l'exécution des travaux.

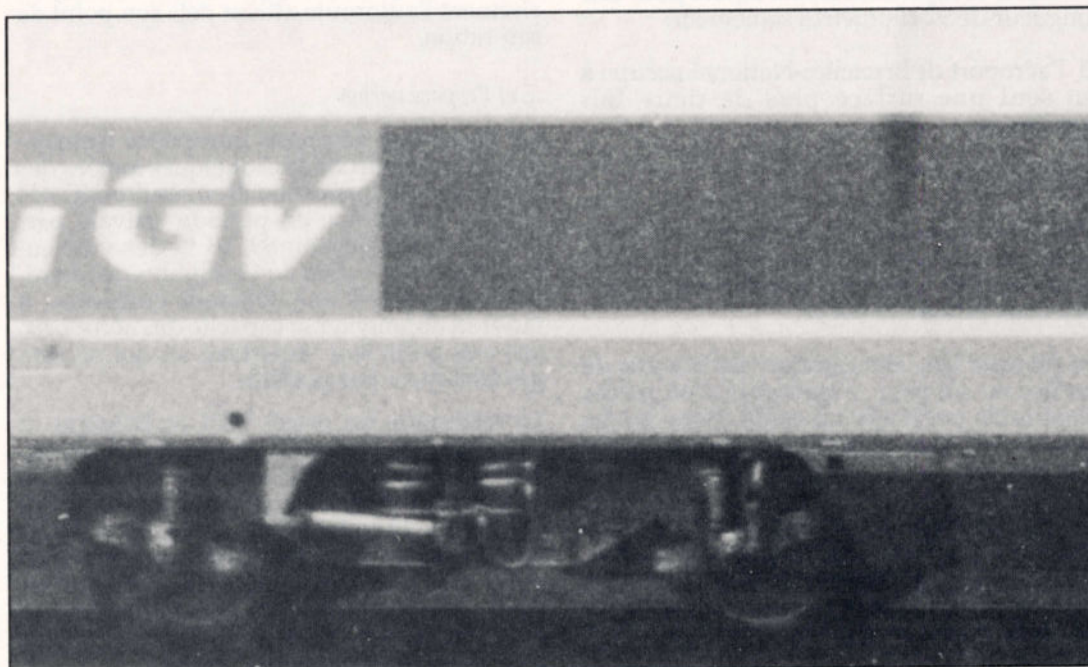
Les Comités d'Acquisition du Ministère des Finances seront alors chargés de procéder aux négociations d'achat. L'expérience montre



que dans plus de 95 % des cas, un accord peut être trouvé avec les propriétaires et locataires sur le montant (valeur du bien et indemnités diverses) à leur verser. Lorsque cet accord n'est pas possible, le problème est soumis aux tribunaux, qui fixent alors le montant.

Cette procédure achevée, la SNCB donnera le coup d'envoi aux travaux: le TGV entrera dans le concret.

Le détail des procédures diffère un peu en Région Flamande. En Région Bruxelloise, le TGV roulera à vitesse limitée sur les lignes existantes. Aucune infrastructure nouvelle n'est prévue, qui nécessiterait une modification des plans de secteur. Par contre, le projet prévoit de nouvelles installations pour le terminal voyageurs à Bruxelles-Midi. Les problèmes qui y sont liés seront examinés par la Région en concertation avec les communes concernées, la SNCB, et le Ministère des Communications.



## L'étude "thématique"

### Le TGV, c'est...

Construire une nouvelle infrastructure TGV est une décision importante, et il est primordial de savoir si la communauté en tirera profit, si les investissements et l'exploitation seront rentables. Nous y avons répondu positivement dans ces pages. L'utilité de la mise en service de tels trains (notamment pour faire face à des besoins accrus de mobilité) étant admise, les promoteurs du projet ont eu le souci de faire procéder à une analyse des avantages et des inconvénients résultant de l'utilisation de différents modes de transport.

L'étude a surtout porté sur l'utilisation du train, de l'avion et de la voiture individuelle pour le transport interurbain de voyageurs sur des distances de 200 à 600 kilomètres dans le corridor Paris/Londres - Bruxelles - Cologne/ Amsterdam.

Pour chaque thème considéré, les études ont été affinées par une comparaison des situations "sans TGV" et "avec TGV". Elles portent sur:

- \* l'utilisation d'espace au sol;
- \* la consommation d'énergie;
- \* la pollution de l'air;
- \* les nuisances acoustiques;
- \* la sécurité du trafic.

Et deux échéances ont été retenues: l'an 2000, soit peu après l'achèvement de tout le projet TGV, et l'an 2015, alors que le système aura atteint ses pleins effets.

L'ensemble conclut que le TGV, au-delà de résultats financiers intéressants, apporte des éléments positifs dans des domaines qui deviendront de plus en plus sensibles.

### ... moins d'espace au sol

La réalisation du TGV, selon les tracés décrits d'autre part, exigera une acquisition de terrains évaluée à 645 hectares, pour une longueur de 307 kilomètres de lignes, dont la moitié en site nouveau.

A titre comparatif, on retiendra que:

- une autoroute de deux fois 3 bandes (le projet du grand périphérique d'Anvers, par exemple) occuperait le même espace pour une longueur de 92 kilomètres seulement;
- l'aéroport de Bruxelles-National occupe à lui seul une surface plus de deux fois supérieure.

#### *L'espace routier...*

L'étude examine aussi la capacité qu'a chaque mode de transport d'absorber de manière fluide le trafic actuel et les trafics prévisibles aux deux échéances fixées.

En premier lieu, elle compare les besoins de surface au sol pour le transport d'un même nombre de personnes au cours d'une même période en TGV d'une part, par la route d'autre part.

En tenant compte de la capacité d'une autoroute et d'une ligne TGV, du taux d'occupation (1,5 passager par voiture et 85 % pour le train) et de la vitesse, on peut conclure qu'en heure de pointe, la capacité d'une ligne TGV correspond à celle d'une autoroute à deux fois

cinq bandes dont la plateforme seule occuperait une largeur de 50 mètres, alors que la largeur d'une ligne TGV n'est que de 17,5 mètres, soit 2,8 fois moins.

Sans TGV, il faudrait, pour absorber les flux supplémentaires prévisibles, élargir l'autoroute actuelle, au prix d'une utilisation d'espace supérieure à celle d'une ligne TGV, ce qui serait d'ailleurs difficilement réalisable à l'approche des grandes agglomérations, où précisément l'autoroute atteint déjà son point de saturation.

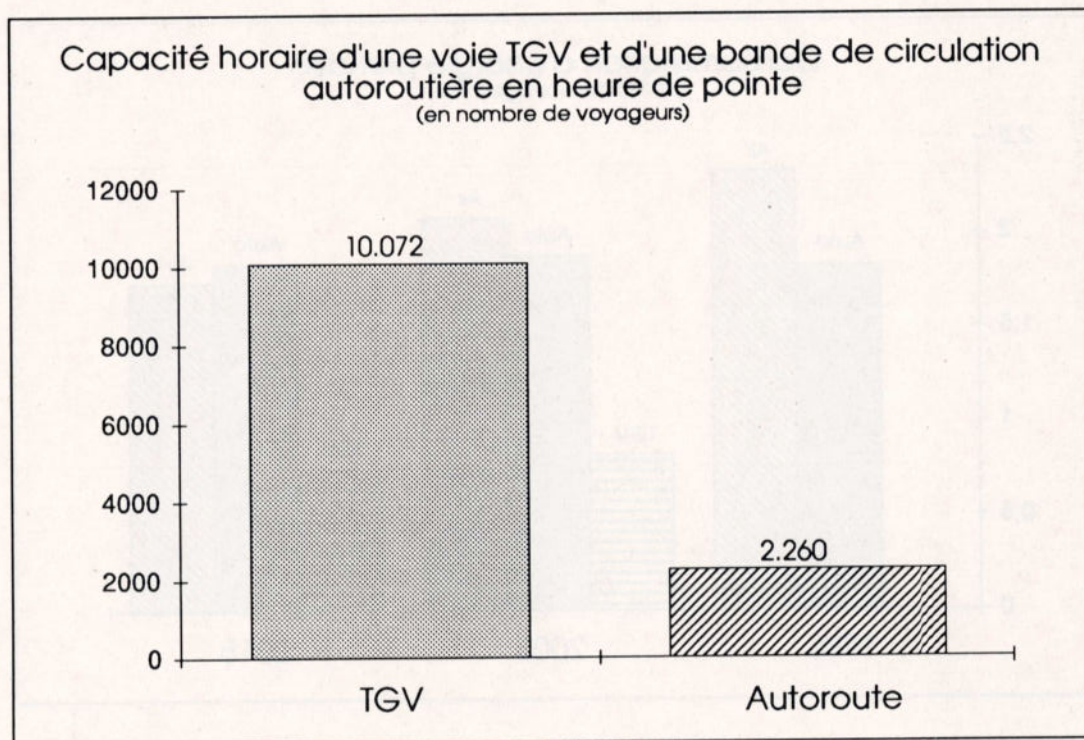
#### *... et l'espace aérien*

De nombreux aéroports européens connaissent ou connaîtront d'ici quelques années des problèmes de congestion. Il en résulte déjà des retards nombreux, en période estivale particulièrement: en juin 89, 33 % des vols européens avaient plus de 15 minutes de retard. Pour faire face à une demande croissante, il faudrait augmenter la capacité des aéroports, souvent aussi leur superficie, ce qui ne sera généralement pas possible.

La réalisation du projet TGV en Belgique et aux Pays-Bas rendrait superflus environ 15.700 vols en l'an 2000 et 29.000 en l'an 2015, plus de la moitié d'entre eux concernant les liaisons Grande-Bretagne / Belgique, Pays-Bas et Allemagne fédérale. Dès lors, les aéroports pourront traiter plus efficacement les trafics intercontinentaux et continentaux à longue distance, créneaux où le chemin de fer n'est pas compétitif, voire présent.

Conclusion: au prix d'une utilisation d'espace très limitée, et de loin inférieure à ce qu'exigerait le développement d'autres infra-

structures, le TGV aura pour effet une sensible augmentation de la capacité de transport.



### ... moins de consommation d'énergie

Le problème de la consommation d'énergie est capital quand on sait dans quelle mesure il pèse défavorablement sur la balance des paiements internationaux (sans oublier que les réserves d'énergie primaire ne sont pas inépuisables !). Tout effort tendant à encourager une utilisation plus rationnelle de l'énergie est donc justifié, et spécialement dans le transport de voyageurs, dont la part se situe aux deux tiers de la consommation de tout le secteur des transports.

La comparaison des consommations des différents modes s'est faite à partir des données réelles en 1985 pour le transport des personnes sur des distances de 200 à 600 kilomètres, soit celles principalement concernées par le TGV. Ces données ont également été extrapolées vers les années 2000 et 2015, en tenant compte de l'évolution des taux d'occupation des moyens de transport considérés, des développements technologiques prévisibles et de la composition future du parc des véhicules.

Le TGV ne consommant que de l'électricité, l'amélioration du rendement des centrales, tant classiques que nucléaires, est un élément à prendre aussi en compte. (A consommation égale d'énergie primaire, on produira davan-

tage d'énergie disponible pour le consommateur).

Tous les calculs aboutissent à la conclusion qu'en l'an 2000, pour un même nombre de voyageurs-kilomètres, la voiture consommera 2,2 fois plus que le TGV et l'avion 2,5 fois plus.

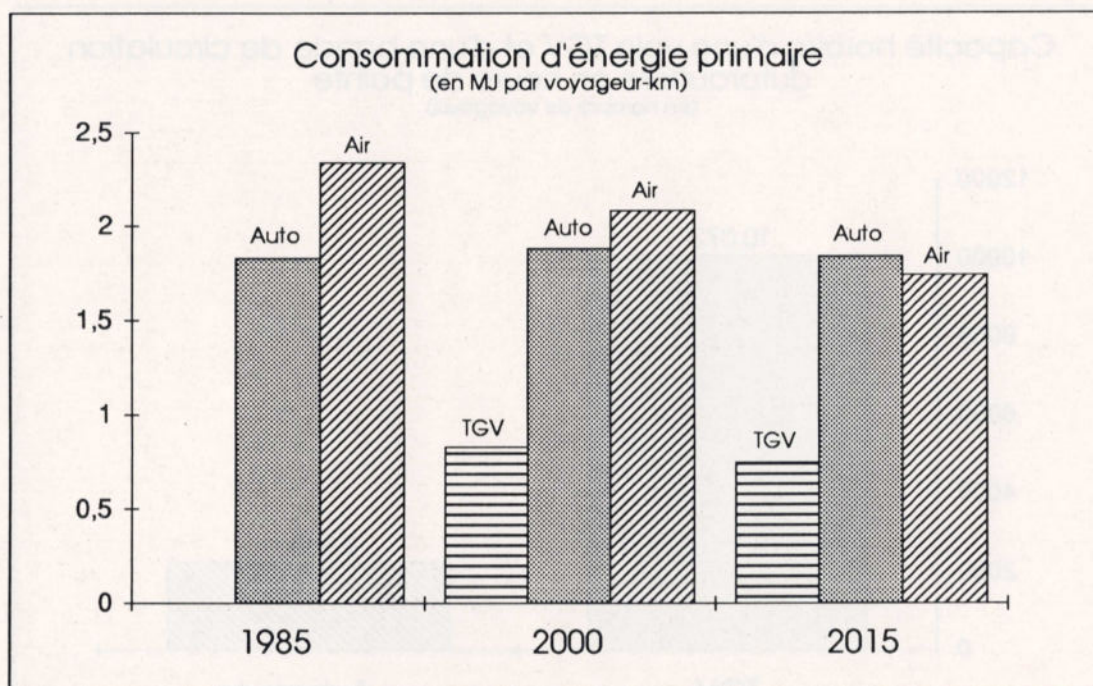
Evidemment, le scénario TGV prévoyant des fréquences de desserte supérieures à la situation actuelle et un TGV, de par sa vitesse plus élevée, consommant plus qu'un train classique, il en résultera pour le chemin de fer une consommation d'énergie plus importante qu'actuellement. Mais il faut tenir compte que de nombreux voyageurs utilisant la voiture ou l'avion se reporteront vers le TGV et que dès lors, la consommation totale de ces deux modes de transport diminuera.

Le bilan énergétique entre les différents modes sera, en plus, sensiblement influencé par le fait que le TGV accueillera de tout nouveaux voyageurs, apportés par la croissance de la mobilité et qui sans lui auraient utilisé des transports classiques, consommant davantage d'énergie que le TGV.

La réalisation de celui-ci, en Belgique et aux

Pays-Bas, entraînera donc une diminution significative de la consommation d'énergie, estimée pour l'an 2000 à plus d'un milliard de

mégajoules (MJ), ce qui équivaudra à ce moment à une économie d'environ 30 millions de litres d'essence.



### ... moins de pollution atmosphérique

Les différents modes de transport émettent un ensemble complexe de polluants. Les uns (oxydes d'azote et dioxyde de soufre) sont responsables des phénomènes d'acidification si préjudiciables aux forêts; les autres (monoxyde de carbone, hydrocarbures, poussières, s'ajoutant aux oxydes d'azote) sont directement dommageables pour la santé humaine. Le dioxyde de carbone joue en outre un rôle important dans l'effet de serre, dont on sait qu'il est devenu une préoccupation majeure en raison de son impact sur les climats.

L'étude thématique établit les comparaisons sur la base de données affinées. Ainsi, les pollutions à porter en compte au trafic ferroviaire dans les relations retenues sont fondées sur les émissions moyennes des centrales électriques et sur la consommation moyenne d'énergie électrique des trains affectés à ces relations.

En ce qui concerne le trafic routier et aérien, utilisant exclusivement des dérivés de produits pétroliers, outre ses émissions directes de polluants, on a tenu compte des rejets de dioxyde de soufre par les raffineries.

Les réglementations plus restrictives de la CEE relatives aux normes d'émission de polluants ont été intégrées dans les estimations à l'horizon 2000, et pour 2015 on a tenu compte d'un nouveau resserrement possible de ces normes. Tous les calculs convergent vers une évaluation de l'ensemble de la pollution atmosphérique par voyageur-kilomètre, et permettent de conclure que le TGV est nettement plus favorable à l'environnement que le transport routier ou aérien.

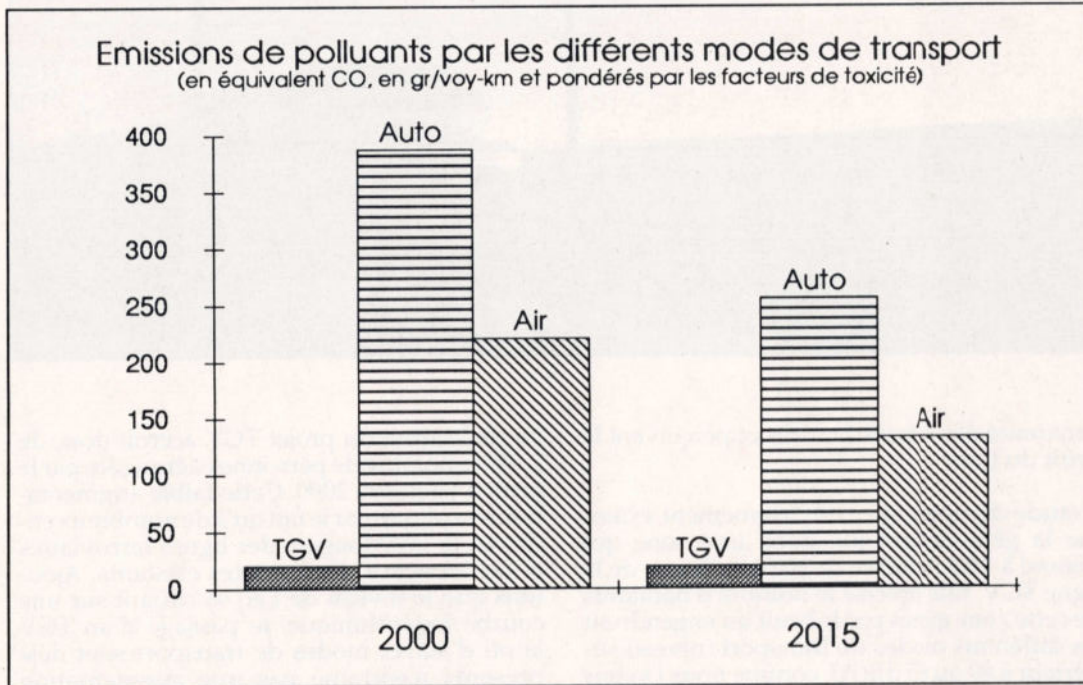
En l'an 2000, pour des prestations identiques - insistons-y - les émissions indirectes de polluants par le TGV, exprimées en équivalents acides, s'élèveront à un septième de celles occasionnées par les voitures et à un tiers de celles de l'avion.

Toujours en 2000 et 2015, la toxicité des émissions occasionnées par le TGV sera sensiblement inférieure à celle du trafic routier et à celle du transport aérien.

Si l'on considère donc la totalité des émissions nocives résultant du trafic dans le corridor

étudié, la réalisation du TGV présentera un bilan nettement positif. Elle apportera donc une contribution à la diminution de la pollution atmosphérique, avec une réduction des

dommages et des coûts sociaux qui y sont associés. Ces derniers, pour la part attribuée au secteur des transports en Belgique, sont estimés à au moins 0,5 % du produit national brut.



### ... des nuisances acoustiques limitées

L'étude des nuisances acoustiques est particulièrement délicate et complexe. Car s'il est possible de mesurer objectivement le niveau d'un bruit, la "gêne" que celui-ci induit est une notion totalement subjective: elle varie considérablement d'une personne à l'autre.

En outre, la nature des bruits diffère d'un mode de transport à l'autre. Le long d'une autoroute, le riverain perçoit un bruit quasiment continu, pendant une bonne partie de la journée. L'avion provoque un bruit momentané et fluctuant, dans une zone qui s'étend autour de l'aéroport. Le train génère un bruit qui va croissant puis décroissant, et qui varie d'ailleurs selon le type de train et la vitesse de celui-ci; il s'agit également d'un bruit fluctuant.

#### Comparaison en Leq

Une comparaison sérieuse ne peut être fondée que sur une unité commune, qu'on appelle "niveau du bruit équivalent" - en abrégé Leq - et qu'on exprime en décibels - dB(A). Le niveau de Leq correspond au niveau de bruit continu qui, pendant la période de mesure, cause le même impact que le bruit fluctuant. Et l'on considère que le seuil de nuisance acoustique se situe à 60 dB(A) en zone rurale et 65 dB(A) en ville. De réelles limitations dans les conversations, par exemple, se manifestent à

partir d'un Leq de 75 dB(A). Quant au seuil de danger, les experts s'accordent pour le fixer au-delà d'un Leq de 80 dB(A). A titre de comparaison, il faut savoir qu'en milieu de travail, un bruit en Leq est toléré jusqu'à une valeur maximale de 90 dB(A).

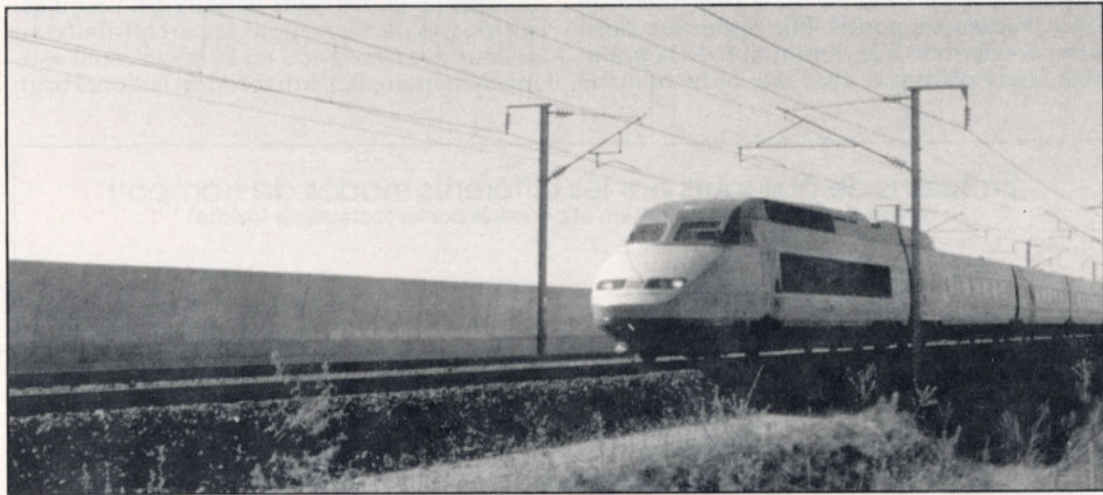
Le Leq ferroviaire a été calculé pour un IC classique et un TGV par heure, à différentes vitesses, mesures prises à 25 mètres des voies.

Train	Vitesse en km/h	Leq en dB(A)
IC	100	61,4
	120	63,2
	140	64,6
TGV	140	62,5
	200	65,8
	300	69,7

A vitesse égale, un TGV engendre moins de bruit qu'un train classique, conséquence de l'intégration des progrès techniques dans la construction du train à grande vitesse.

#### Les riverains

Une autre forme de comparaison prend en compte le nombre de personnes qui habitent à

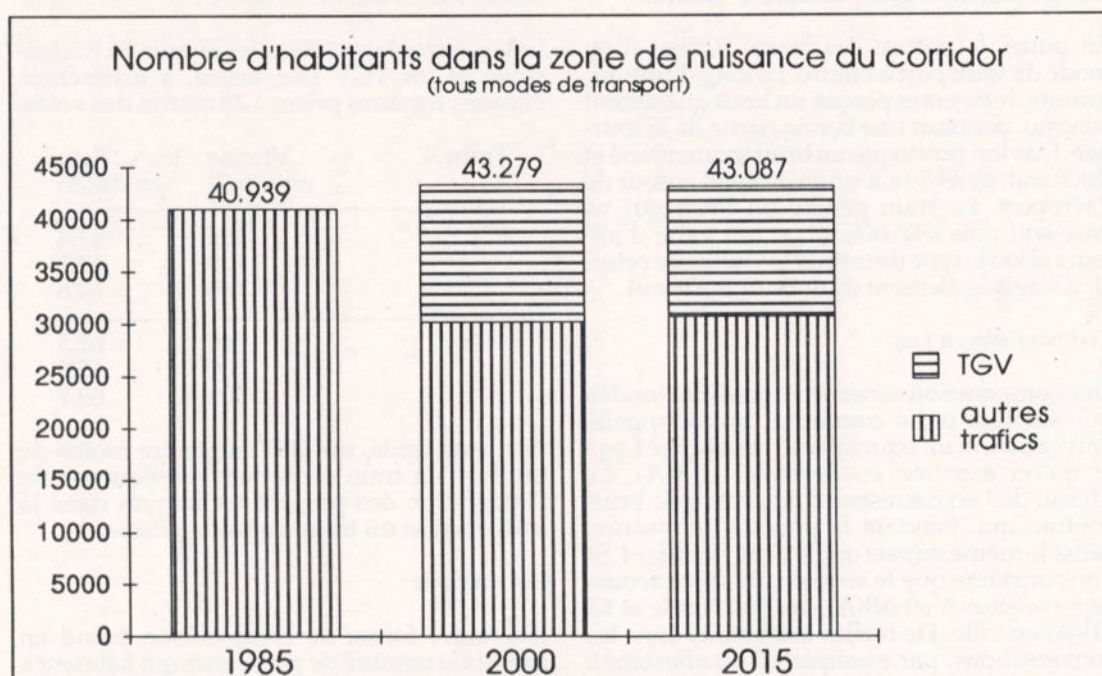


proximité des infrastructures et perçoivent le bruit du trafic.

L'étude d'impact sur l'environnement examine la gêne acoustique dans une zone qui s'étend à 1,5 kilomètre de part et d'autre de la ligne TGV. Elle précise le nombre d'habitants de cette zone gênés par le bruit qu'engendrent les différents modes de transport (niveau supérieur à 60 ou 65 dB(A), comme nous l'avons précisé plus haut). A l'heure actuelle, 40.939 personnes sont concernées sur le territoire belge. L'implantation du TGV devrait porter ce nombre à 66.186, augmentation très sensible, qui motive les mesures de protection contre le bruit inscrites dans le projet. Ces mesures étant appliquées, dans le corridor étudié, le nombre de personnes gênées par l'ensemble des modes de transport (TGV compris) sera ramené à 43.279 en l'an 2000, et 43.087 en 2015.

La réalisation du projet TGV accroît donc de 2.340 le nombre de personnes dérangées par le bruit à l'horizon 2000. Cette faible augmentation s'explique par le fait qu'à de nombreux endroits, le TGV longera des lignes ferroviaires et des tronçons d'autoroutes existants. Ajoutons que le niveau de Leq se situant sur une courbe logarithmique, le passage d'un TGV là où d'autres modes de transport sont déjà présents n'entraîne pas une augmentation significative de la gêne déjà éprouvée par les riverains.

Enfin, dans les zones où la ligne TGV est couplée à d'autres infrastructures de transport, les mesures antibruit réduiront non seulement la gêne engendrée par le train à grande vitesse, mais aussi celle qui provient des autres formes de transport.



### ... plus de sécurité

L'insécurité des transports est principalement associée à la circulation routière. En Belgique, 98 % des victimes du transport terrestre motorisé des personnes (voitures, autocars et trains) sont comptées dans des accidents dans lesquels des voitures sont impliquées.

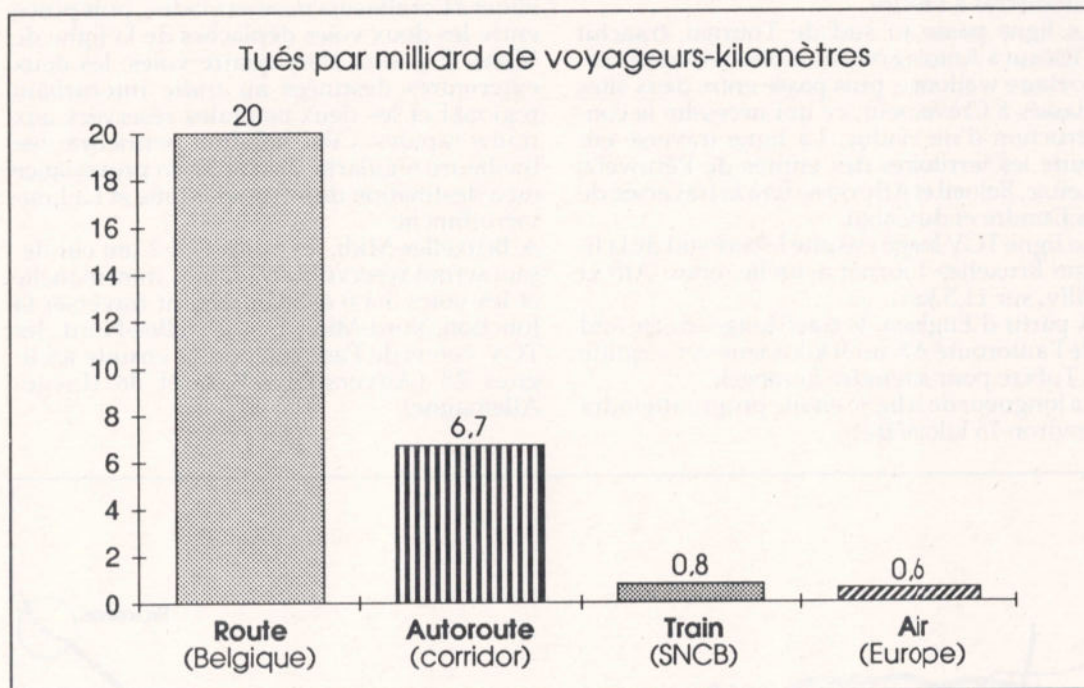
Le coût social de ces accidents est estimé annuellement à environ 150 milliards de francs, soit 2,8 % du produit national brut. Les accidents du trafic ferroviaire, eux, représentent 541 millions, presque à égalité avec la part de la Belgique dans le transport aérien européen: 576 millions. (Base: 1985, adaptée aux prix 1989).

En chiffres absolus, le trafic routier est celui qui fait le plus de victimes: en 1985, par exemple, 1.801 morts et 74.514 blessés sur les routes, pour 5 morts et 103 blessés sur le réseau SNCB, y compris les agents de la Société victimes d'accidents du travail provoqués par un véhicule ferroviaire. Mais les chiffres absolus

ne donnent pas une idée précise de la situation. Si l'on relativise en fonction du nombre de voyageurs-kilomètres, le transport par chemin de fer se situe toujours favorablement par rapport au trafic routier, dont l'insécurité reste préoccupante malgré les mesures spectaculaires prises au début des années septante.

L'expérience du train à grande vitesse au Japon et en France montre qu'un niveau de sécurité plus élevée encore que sur les lignes classiques est obtenu par la mise en service de lignes à grande vitesse (en site nouveau): il n'y a eu jusqu'ici dans ces deux pays aucun accident mortel à déplorer sur de telles lignes.

A ce propos, il n'est pas inutile de rappeler que le record absolu de vitesse sur rail a été atteint par un TGV Atlantique de la SNCF le 9 mai 1990 à 510,6 kilomètres/heure. Si on considère qu'en exploitation commerciale, sa vitesse maximale est de 300 km/h, on peut mesurer la marge de sécurité offerte par ce matériel.



## Le tracé des lignes TGV belges

C'est à partir du rapport d'impact sur l'environnement et des conditions de rentabilité et d'intégration dans le trafic intérieur que le Conseil d'administration de la SNCB a présenté un tracé pour la ligne TGV, qui fut proposé aux régions par le gouvernement belge.

Des adaptations pourront encore être ap-

portées à ce projet. A cet égard, nous reportons le lecteur à notre chapitre sur les procédures et la consultation des populations.

Voici la description (proposée fin janvier 90 par le gouvernement aux instances intéressées) du tracé des différents tronçons sur lesquels rouleraient les rames à grande vitesse.

### 1. Frontière française - Bruxelles

#### *De la frontière française à Lembeek*

Entre la frontière française et Bruxelles, le nombre élevé de voyageurs attendus, et donc celui des trains de Paris d'une part, et de Londres d'autre part, justifie tant sur le plan de l'exploitation que sur celui de la rentabilité la construction d'une ligne indépendante pour le trafic TGV permettant des vitesses de 300 kilomètres à l'heure.

La ligne passe au sud de Tournai, franchit l'Escaut à Antoing où elle croise la dorsale ferroviaire wallonne, puis passe entre deux sites classés à Crèvecoeur, ce qui nécessite la construction d'un viaduc. La ligne traverse ensuite les territoires des entités de Péruwelz, Leuze, Boleil et Ath, où se fera la traversée de la Dendre et du Canal.

La ligne TGV longe ensuite le côté sud de la ligne Bruxelles-Tournai actuelle, entre Ath et Silly, sur 11,5 km.

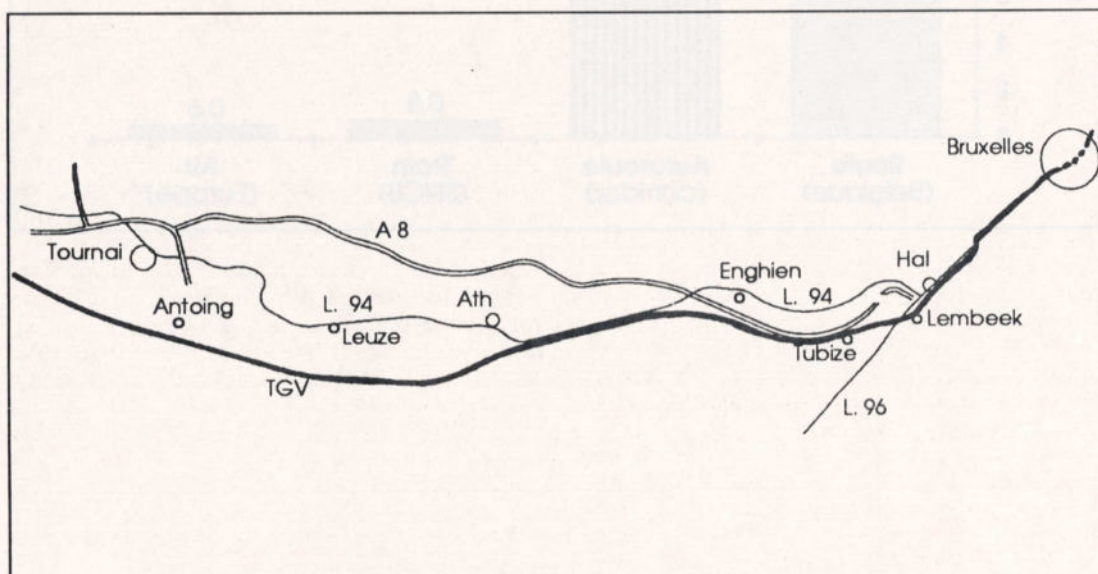
A partir d'Enghien, le tracé longe le côté sud de l'autoroute A 8 sur 9 kilomètres et le quitte à Tubize pour atteindre Lembeek.

La longueur de la ligne en site propre atteindra environ 76 kilomètres.

#### *De Lembeek à Bruxelles*

Entre Tubize et Lembeek, un viaduc croise la chaussée de Mons. A Lembeek, un autre viaduc croise la ligne Bruxelles-Mons, que la ligne TGV longe jusqu'à Hal, où elle sera mise en tunnel en même temps que les lignes venant de Mons et de Tournai. Entre Hal et Buizingen, la ligne rapide sera reliée à la ligne actuelle et à Lot elle sera mise en viaduc, puis posée entre les deux voies déplacées de la ligne de Mons. Il y aura alors quatre voies: les deux extérieures destinées au trafic interurbain régional et les deux centrales réservées aux trains rapides. Cette solution permettra une meilleure régularité des trains en provenance ou à destination de Tournai, Mons et La Louvière-Binche.

A Bruxelles-Midi, les voies 1 et 2 (en cul-de-sac) seront réservées aux rames transmanche et les voies 3 à 6 à celles devant traverser la Jonction Nord-Midi. De Bruxelles-Nord, les TGV venus de Paris gagneront ensuite les lignes 25 (Anvers-Pays-Bas) et 36 (Liège-Allemagne).



## 2. Bruxelles - Frontière néerlandaise

*De Bruxelles à Berchem*

Utilisation des lignes actuelles, améliorées en vue de porter la vitesse à 160 km/h, au bénéfice des liaisons intérieures, surtout Anvers-Bruxelles-Charleroi. On profitera de la nécessité de renouveler les ponts sur la Nèthe pour corriger le tracé à Duffel.

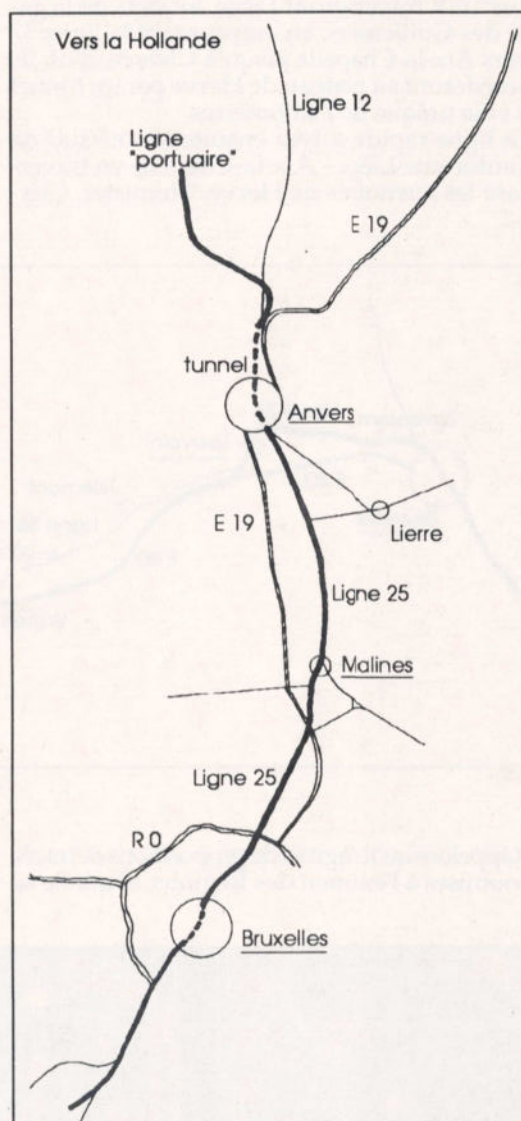
*Traversée d'Anvers*

Une jonction souterraine nord-sud est prévue et la gare d'Anvers-Central sera réaménagée, avec des voies à trois niveaux différents, le niveau inférieur étant réservé aux TGV et aux trains du service intérieur vers le nord. Les voies referont surface à Anvers-Dam ou Luchtbal, où elles seront reliées à la ligne 12 actuelle vers les Pays-Bas. La gare en cul-de-sac d'Anvers-Central, qui est actuellement un important goulet d'étranglement de tout le réseau belge, verra sa capacité doublée, avec de nombreux avantages autant pour les services internationaux que pour les services intérieurs.

*D'Anvers à la frontière néerlandaise*

Deux solutions sont à l'étude:

- une nouvelle ligne dite "portuaire", ou
  - l'actuelle ligne 12 vers Essen modernisée.
- Le choix se fera en fonction du résultat des négociations avec les autorités néerlandaises et de l'obtention d'une aide financière de la C.E.E.



## 3. Bruxelles - Frontière allemande

*De Bruxelles à Louvain et Liège*

Deux possibilités se présentaient:

- Bruxelles - Louvain par la ligne existante améliorée, puis tracé en site nouveau rejoignant l'autoroute E 40;
- à partir de Zaventem: ligne en site nouveau jusqu'à l'autoroute E 40.

Le gouvernement a opté pour la première. Une quatrième voie sera donc ajoutée aux 3 voies existantes entre Schaerbeek et Zaventem. Au-delà, 2 voies nouvelles seront posées, une de chaque côté de la ligne existante. Ces voies nouvelles permettront une vitesse de 200 km/h. La capacité supplémentaire apportera une amélioration du trafic intérieur. Des

aménagements à l'entrée de la gare de Louvain (la courbe actuelle limite la vitesse à 90 km/h) permettront de la traverser à 160 km/h.

Au-delà de Louvain, les voies rapides rejoignent l'autoroute E 40 à Bierbeek, où elles seront posées côté sud après une jonction souterraine. Sur le tronçon jouxtant l'autoroute, la vitesse maximale sera de 300 km/h. A Bierset, la ligne TGV rejoint la ligne 36 (Bruxelles-Liège), où la vitesse sera relevée, pour pénétrer dans l'agglomération liégeoise.

Les nouvelles infrastructures permettront également une amélioration du service intérieur, puisque certains trains classiques les utiliseront aussi.

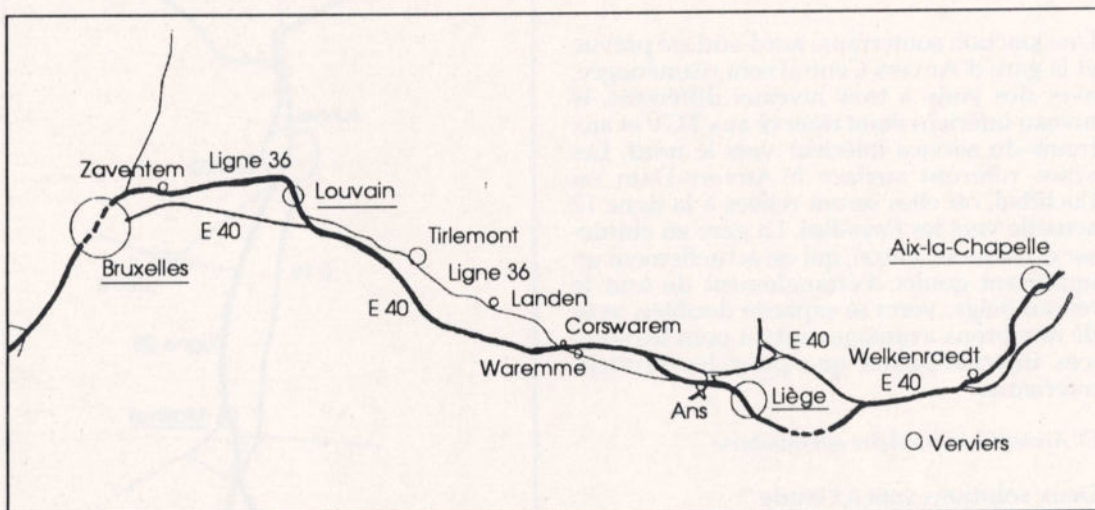
*De Liège à la frontière allemande*

Les TGV traverseront Liège, au-delà de la gare des Guillemins, en empruntant la ligne 37 vers Aix-la-Chapelle jusqu'à Chênée, d'où ils accéderont au plateau de Herve par un tunnel à voie unique de 7 kilomètres.

La ligne rapide suivra ensuite le côté sud de l'autoroute Liège - Aix-la-Chapelle en traversant les territoires de Herve, Thimister, Cler-

mont et Welkenraedt. Le site vallonné de cette région exigera la construction de plusieurs grands viaducs. Après Welkenraedt, la ligne TGV se raccordera à la ligne 37 actuelle.

Vu le prix élevé de la construction de ce tronçon, justifié par de nombreux et importants ouvrages d'arts, une intervention financière internationale est attendue.



Rappelons qu'il s'agit ici de propositions de tracés soumises à l'examen des Régions, et qui ne se

concrétiseront qu'après une large consultation de la population concernée.



## Electrification Tournai-Lille

La réalisation du projet TGV va hâter l'électrification de la ligne Tournai - Lille, qui par le passé avait déjà fait l'objet de longues négociations avec le partenaire français.

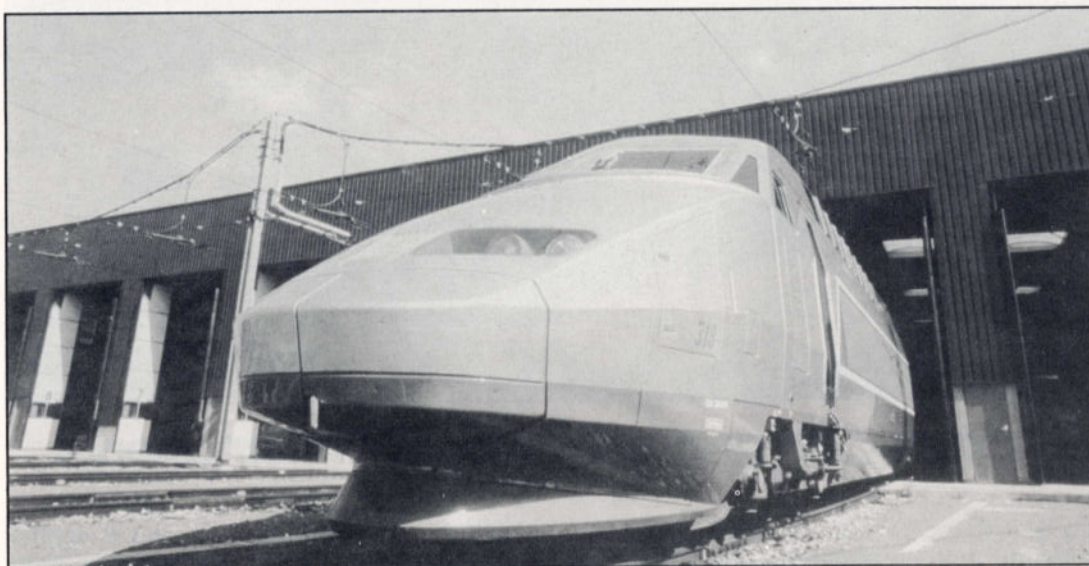
Cette électrification devient indispensable pour recevoir le nouveau trafic transmanche à partir de juin 1993, jusqu'à l'achèvement de la ligne nouvelle en 1995.

Grâce à cette électrification, la liaison IC Liège-Namur-Charleroi-Mons-Tournai sera prolongée jusqu'à Lille, d'où partiront des TGV vers Londres, Paris et le midi de la France. La SNCB souhaite que la vitesse autorisée sur le tronçon

Tournai-Lille soit portée à 160 km/h.

D'autre part, le projet TGV prévoit une courbe de raccordement entre la ligne rapide et la dorsale ferroviaire wallonne vers Charleroi sur le territoire d'Antoing.

Par ailleurs, une amélioration de l'infrastructure de cette dorsale (prévue dans le cadre du plan STAR 21) et la mise à disposition de la SNCB du matériel roulant nécessaire permettront d'assurer des relations directes entre les villes situées le long de cette ligne et le réseau français.



## Temps de parcours en TGV à l'horizon 2000

Voici les temps de parcours entre quelques grandes villes lorsque l'infrastructure T.G.V. sera complètement opérationnelle:

### Trafic continental

	Temps	Gain
Paris-Bruxelles-Midi	1 h 22	1 h 18
Paris-Liège	2 h 07	1 h 43
Paris-Anvers	2 h 01	1 h 44
Paris-Cologne	3 h 07	2 h 23
Paris-Amsterdam	3 h 10	2 h 50
Brux.-Nord-Aix-la-Ch.	0 h 59	0 h 47
Brux.-Nord-Rotterdam	0 h 55	0 h 48
Liège-Cologne	0 h 58	0 h 32
Anvers-Amsterdam	1 h 07	1 h 07
Lille-Bruxelles-Midi	0 h 33	0 h 52

### Trafic transmanche

	Temps	Gain*
Londres-Bruxelles-Midi	2 h 40	4 h 15
Londres-Cologne	4 h 40	5 h 00
Londres-Amsterdam	4 h 43	4 h 57

\* Par rapport à la liaison via Ostende-Douvres

Dans l'hypothèse de la construction d'une nouvelle ligne rapide entre Londres et le tunnel sous la Manche, dont le projet a été rendu public par les chemins de fer britanniques, il y a lieu de retrancher 25 minutes aux temps de parcours indiqués.



## Au coeur d'un grand réseau TGV international

La SNCB espère que ce document aura répondu aux interrogations des lecteurs à propos du projet TGV.

Il leur sera apparu que ce projet s'impose pour de multiples et évidentes raisons. Il évitera le développement - encore que cela ne serait pas matériellement possible dans les zones urbaines déjà engorgées - d'infrastructures plus coûteuses, plus exigeantes d'espace et bien plus agressives pour l'environnement.

Si le projet TGV belge est entièrement réalisé, il s'intégrera dans le réseau de 30.000 kilomètres de lignes à grande vitesse qui couvrira à terme les pays européens. La Belgique sera un maillon essentiel de ce réseau européen, gage pour elle de succès et de rentabilité.

Le projet est aussi porteur de grands espoirs pour des entreprises de chez nous: constructions ferroviaires, génie civil et les nombreux

sous-traitants qui leur sont associés. Il signifie également pour le pays une modernisation importante du réseau intérieur.

L'objectif n'est nullement de substituer le TGV aux autres modes de transport, mais d'offrir une alternative intéressante pour un type de déplacements. La voiture individuelle et l'avion ont leurs qualités propres et irremplaçables dans notre société moderne. Le chemin de fer a les siennes et s'il les exploite mieux, notamment par la grande vitesse, la route et l'air, finalement, y gagneront. Le trafic routier deviendra plus fluide et plus sûr, tandis que les aéroports pourront bien mieux traiter les transports à longue distance.

La SNCB croit au TGV, car il offre une solution rationnelle et écologique au problème du transport des personnes à des distances moyennes.

**C'est à dire** est publié par la cellule des Relations Extérieures. Pour nous donner votre avis, n'hésitez pas à nous écrire: **C'est à dire**, SG 04.013, section 50 Bruxelles  
Imprimé par l'Imprimerie Centrale SNCB - Factage Général distribution 99999:00