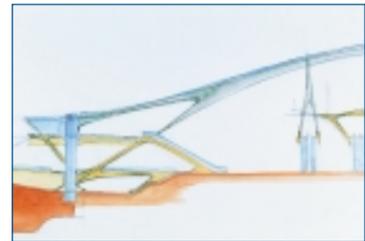


## UNE GARE NAÎT, UN JOURNAL APPARAÎT

*Quel Liégeois n'en a pas entendu parler? La gare des Guillemins, vous le savez, fait peau neuve. Que ce soit sur le site même de la gare ou dans ses environs immédiats, l'activité sur les chantiers est intense depuis plusieurs mois. Aujourd'hui cependant une étape hautement symbolique est franchie: la construction de la nouvelle gare commence. Le futur bâtiment des voyageurs va s'élever progressivement sous vos yeux.*

*Cette gare sera bien sûr la vôtre. Aux voyageurs elle apportera les services performants d'un centre de voyage moderne rassemblés dans un ensemble architectural hors du commun. Aux Liégeois, elle offrira le témoignage d'une création artistique résolument contemporaine qui s'inscrira avec force dans le paysage urbain.*



*Cet événement, nous voulons le partager avec vous. Concernés directement parce qu'usagers du train ou citoyens attentifs aux transformations de votre ville, il est normal que vous soyez les premiers largement informés.*

*Cet événement, nous voulons également l'accompagner. C'est l'objectif de ce journal que vous pourrez retrouver à chaque étape importante de l'évolution du chantier.*

*Le premier numéro vous invite au voyage. Dans la nouvelle gare, bien sûr, mais aussi au-delà. Car elle n'est évidemment pas une fin en soi: accueillir au mieux les voyageurs est une chose, les mener à bon port à temps et heure en est une autre! Vers Bruxelles et Paris, vers l'Allemagne, sur la dorsale wallonne, toutes les infrastructures se modernisent en profondeur, les équipements se renouvellent. Tous les voyageurs en profiteront, qu'ils se déplacent dans le pays ou hors des frontières.*

*Nous ambitionnons de vous communiquer au fil de ces pages notre enthousiasme pour ce formidable projet à travers lequel le rail trace les chemins de la mobilité de demain.*



La SNCB

Euro Liège TGV



# MÉTAMORPHOSE D'UNE GARE

*Ce qui frappe d'abord, c'est l'ampleur du bâtiment, la force de sa structure en même temps que sa légèreté et sa transparence. Assurément, la nouvelle gare des Guillemins ne laissera personne indifférent. Cependant, pourquoi construire une nouvelle gare? Qu'offrira-t-elle de plus aux voyageurs? Pourquoi l'avoir déplacée?*

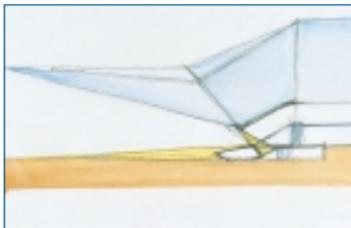
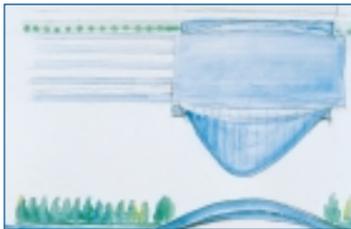
## LE XXI<sup>ÈME</sup> SIÈCLE SERA FERROVIAIRE...

En quelques années, l'univers du rail a été profondément bouleversé par les développements technologiques. Après avoir cédé du terrain à la voiture tout en étant encore incapable de concurrencer l'avion sur de moyennes distances, le chemin de fer accomplit et réussit aujourd'hui sa révolution.

Si le train à grande vitesse symbolise à juste titre cette révolution, la modernisation du réseau dans notre pays ne se concentre pas sur ce produit vedette, loin s'en faut! C'est certes dans ce domaine que les travaux sont les plus spectaculaires, mais les investissements qui y sont consacrés ne représentent que 20 % de l'ensemble des moyens investis.

A Liège, située sur la future ligne à grande vitesse Bruxelles - Cologne, les infrastructures vieillies ne permettent pas d'accueillir ces trains rapides dans de bonnes conditions. Pour diverses raisons: des quais en courbe et trop étroits, une vitesse très faible à l'entrée et à la sortie de la gare, des cisaillements nombreux, un mauvais positionnement des voies Bruxelles - Allemagne dans la gare alors que cet axe transporte plus de 50 % de la clientèle, des voies en cul-de-sac inutilisées, une cabine de signalisation qui n'est plus à la pointe du progrès...

Confinés dans un espace trop étroit, défraîchi, les services d'accueil à la clientèle ne répondent plus aux attentes des voyageurs. Quant aux commerces, ils se sont greffés progressivement sur le bâtiment sans y trouver vraiment leur place. Bref, la gare d'aujourd'hui a fait son temps.





## LIÈGE-GUILLEMINS: UNE GARE MIXTE

L'attrait et la compétitivité de la grande vitesse ferroviaire sont étroitement liés au fait qu'elle mène les voyageurs du cœur d'une ville au cœur d'une autre ville. Pas question donc de scinder les trafics ni de construire deux gares, l'une pour les trains à grande vitesse, l'autre pour les trains du réseau intérieur. De plus, s'il est vrai que la grande vitesse est le moteur de la modernisation, il est indispensable que celle-ci profite au plus grand nombre de voyageurs possible. L'objectif est atteint puisque la ligne à grande vitesse ne sera pas réservée aux seuls Thalys. Les trains Intercités pourront aussi emprunter cette nouvelle ligne. Liège ne sera plus alors qu'à 48 minutes de Bruxelles, ce que les navetteurs apprécieront certainement!

Demain, Liège-Guillemins entièrement modernisée, avec ses quatre voies vers Bruxelles, sera donc dotée d'un formidable outil de communication.



## EURO LIÈGE TGV

*Filiale de la SNCB créée en 1993, Euro Liège TGV a pour mission d'étudier et d'assurer la réalisation du projet de nouvelle gare. Son périmètre d'intervention s'étend du pied des plans inclinés à la Meuse, soit une zone ferroviaire de près de 2,5 km de long. Si la construction du nouveau bâtiment des voyageurs focalise l'attention du public, il ne faut en effet pas perdre de vue l'importante modernisation des infrastructures ferroviaires tout aussi déterminante pour améliorer les performances du réseau.*

*Aux côtés de la SNCB, des acteurs publics locaux et régionaux et une banque sont également parties prenantes. Ces partenaires\*, regroupés au sein de la Société de Développement de Liège-Guillemins, sont en particulier impliqués dans la seconde mission d'Euro Liège TGV: accompagner, voire encadrer, la dynamique enclenchée par la réalisation du projet ferroviaire et architectural ainsi que ses retombées sur le quartier.*

\* Meusinvest, Services Promotion Initiatives (SPI+), Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), Société de Leasing et de Financement (SLF), Crédit Communal.



## SUIVEZ LE GUIDE...

*Chaque jour, plus de trente mille voyageurs passent par la gare de Liège-Guillemins. Au bout du voyage il y a le travail, l'école, une autre ville belge ou étrangère, des vacances, des loisirs... Bientôt, ils entameront, poursuivront ou achèveront leur voyage dans un autre univers, à l'abri de cette monumentale voûte de verre et d'acier baignant les quais de lumière ou éclairant la nuit.*

### QUELQUES POINTS DE REPÈRE

La nouvelle gare est déplacée de quelque 150 mètres vers la Meuse par rapport au bâtiment actuel. Objectif: construire des quais rectilignes facilitant l'entrée en gare et l'embarquement. Des 13 voies actuelles\*, il en restera 9 et les 5 quais de 8 mètres de large seront particulièrement spacieux et confortables. Trois d'entre eux, longs de 450 mètres, pourront accueillir les doubles rames Thalys.

La gare s'organise essentiellement sur trois niveaux: le centre de voyage et le couloir sous-voies, les quais et enfin les passerelles.

Au départ du couloir sous-voies, les quais sont accessibles via des escaliers fixes et mécaniques et des ascenseurs panoramiques. Au départ des passerelles, ils le sont grâce à des escaliers fixes et mécaniques. Des travelators (tapis roulants), situés côté Meuse, permettent de ramener sans effort les voyageurs des quais vers les passerelles.

\* Les habitués de la gare des Guillemins s'étonneront sans doute que l'on parle de 13 voies alors que bon nombre de voyageurs embarquent voie 14... L'explication est simple: au fil des évolutions de la gare la voie 1 a disparu et les autres ont conservé leur numérotation d'origine.

### LA GARE EST DANS LA VILLE, LA VILLE EST DANS LA GARE...

Vaste espace ouvert sur la ville, la gare s'expose aux regards, soulignant ainsi sa vocation de lieu d'échanges et de communications. Il n'y a pas de façades au sens classique du terme. Donc pas de murs, pas d'obstacles, mais une structure rythmée, transparente qui confère à l'édifice une extraordinaire fluidité. La conception de la gare, toute de symétrie, lui donne une très grande lisibilité. Quant aux matériaux utilisés - béton, acier, verre et pierre naturelle - ils renforcent encore son caractère architectural.

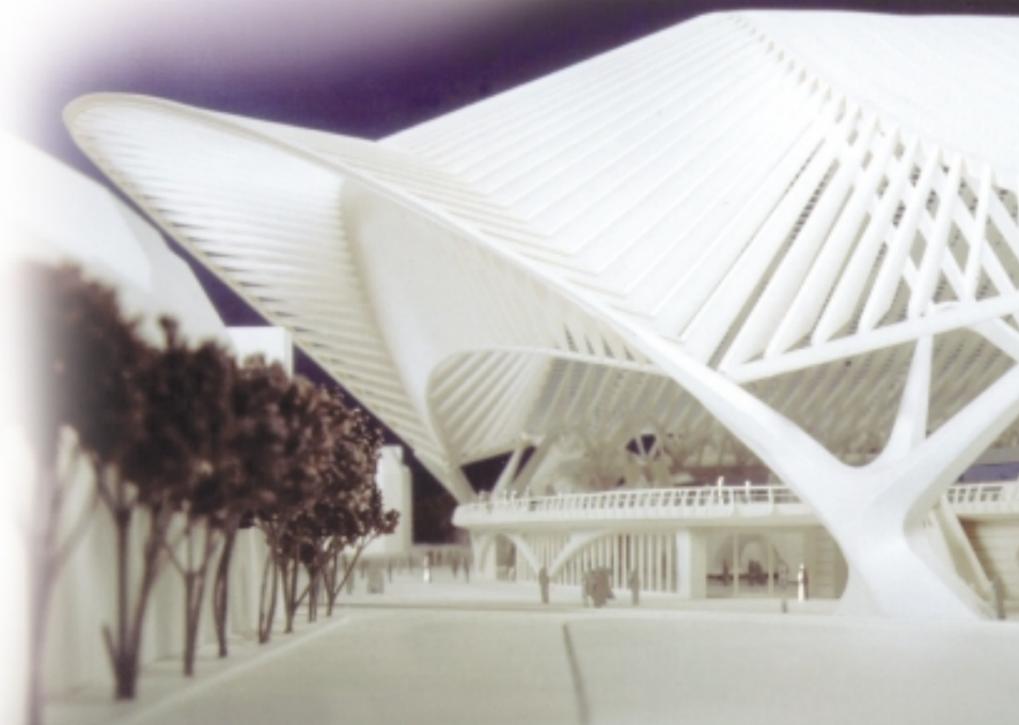
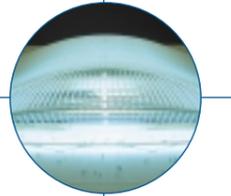
Désormais accessible côté ville et côté colline, la gare devient aussi le trait d'union entre deux quartiers jusqu'ici séparés: celui, résidentiel, de la colline de Cointe et celui, commerçant, des Guillemins et de Fragnée. C'est à travers elle que se tisseront les liens.

### CÔTÉ VILLE...

La nouvelle place, vaste et aérée, qui s'ouvrira devant la gare permettra d'apprécier l'ampleur de l'édifice, d'en prendre la mesure. Elle s'inscrira comme une respiration dans ce quartier où le tissu urbain est dense.

La place semble trouver son prolongement naturel dans la gare. Accueillis et abrités par l'auvent, les voyageurs pénètrent dans la gare: à gauche, le centre de voyage et ses guichets les attendent; à droite, le bar et le restaurant; au-delà, dans le couloir sous-voies qui permet d'accéder aux quais, se trouvent les salles d'attente, des commerces et des services. C'est là que bat le cœur de la gare.

Grâce à de vastes escaliers qui naissent sur la place ou à des escalators, on peut aussi rejoindre directement le quai 1 sans entrer dans la gare.

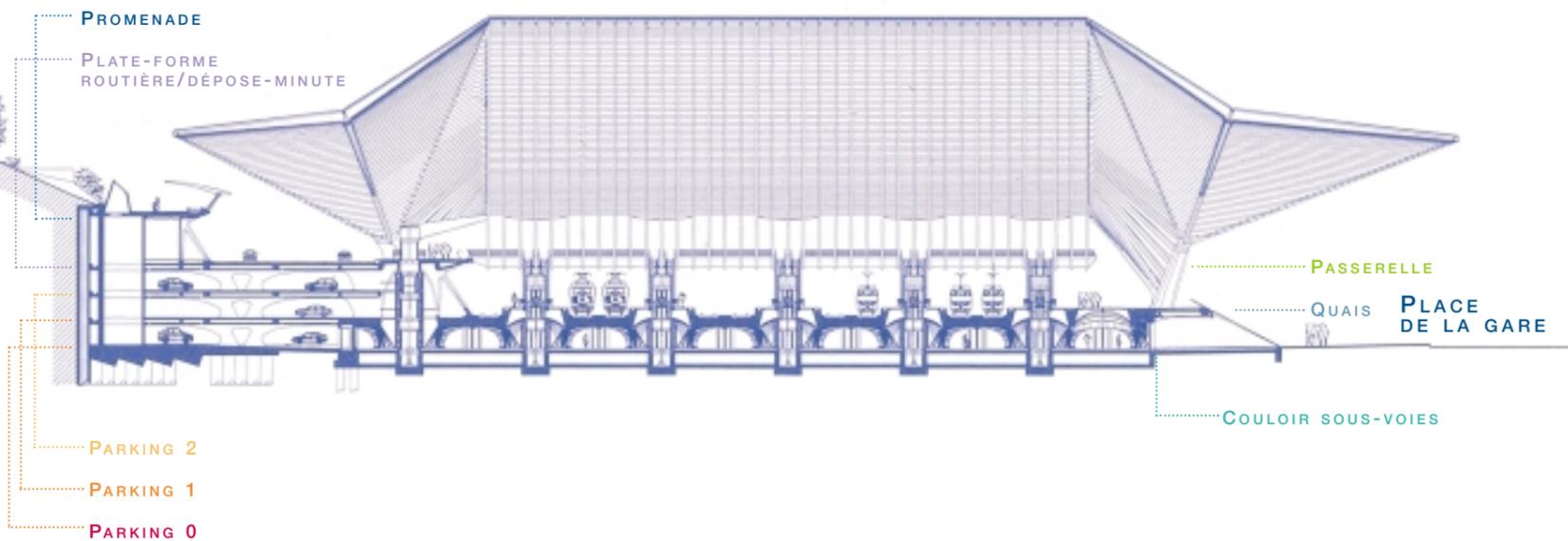


**CÔTÉ COLLINE...**

De l'autoroute à la gare il n'y a qu'un pas. Il était donc indispensable que la liaison soit établie. C'est chose faite et la gare des Guillemins bénéficie ainsi d'un atout pratiquement unique en Europe. Lorsque le maillon autoroutier manquant entre l'E25 et l'E40 sera mis en service en juin 2000, une part importante du trafic se reportera sur cet axe qui deviendra un des accès privilégiés à la gare. Les automobilistes pourront en effet rejoindre la gare en empruntant le pont et le viaduc qui mènent à la plate-forme routière, à la zone de dépose-minute et au parking de 800 places aménagé sur trois niveaux en sous-sol. Ce pont et ce viaduc sont pratiquement achevés. On les doit à l'architecte Santiago Calatrava. Premiers signes de sa présence sur le site des Guillemins, ils donneront à l'ensemble futur une grande cohérence architecturale. Ils ne seront toutefois accessibles que lorsque la nouvelle gare sera achevée.



**COLLINE DE COINTE**



Au départ de la plate-forme routière, les voyageurs rejoindront leur quai via l'une des deux passerelles qui surplombent les voies. S'ils ont parké leur véhicule au niveau 0 du parking qui communique directement avec le couloir central sous-voies, c'est via celui-ci que les voyageurs rejoindront les quais. Venant des niveaux 1 et 2 du parking, un ascenseur, des escaliers fixes et mécaniques, permettent de rejoindre les passerelles ou le couloir sous-voies et par conséquent les quais.

Sur la plate-forme routière, adossées à la colline, de légères constructions en acier, surmontées d'une pergola sous laquelle il sera possible de se promener, abriteront des services et quelques commerces. On y trouvera également un petit centre de voyage qui permettra aux voyageurs, déposés à cet endroit mais sans titre de transport ou à la recherche d'informations, de se les procurer immédiatement. Une distribution automatique de billets est également prévue à hauteur des passerelles.



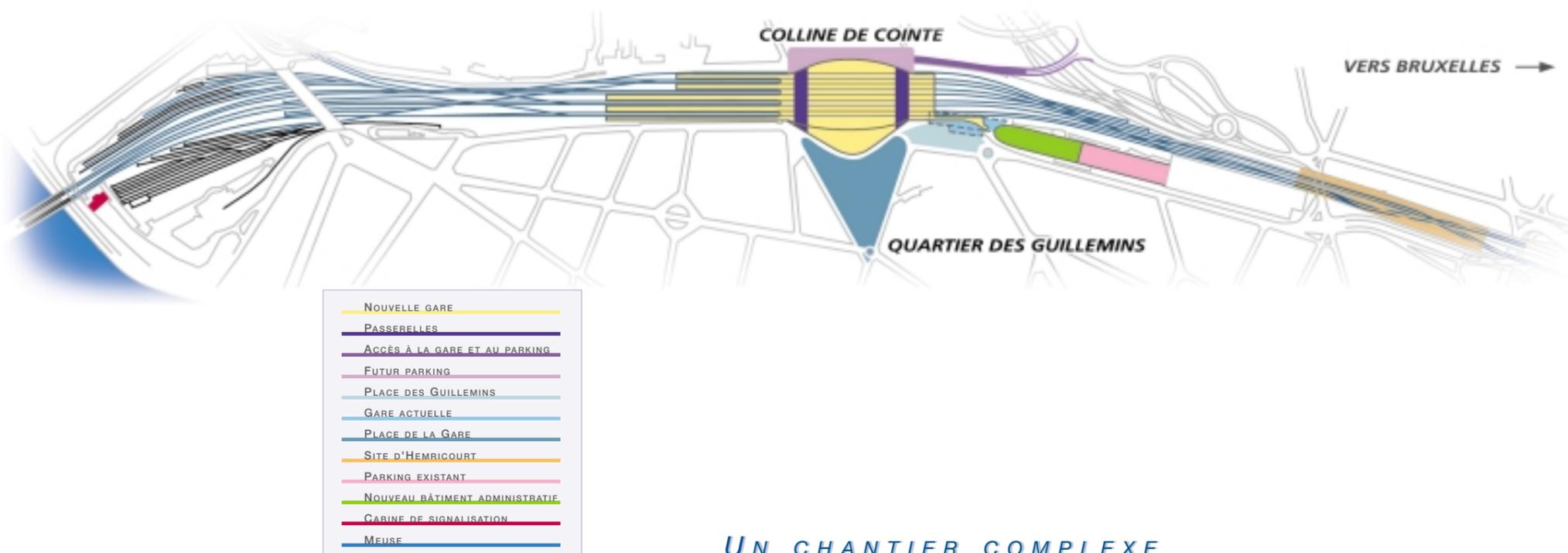
## SANTIAGO CALATRAVA: "LIÈGE-GUILLEMINS SERA MA PLUS BELLE GARE..."

**Pour dessiner la nouvelle gare, Euro Liège TGV a opté pour une procédure inédite en organisant un concours international que Santiago Calatrava a remporté. L'ingénieur et architecte espagnol avait en matière ferroviaire une expérience non négligeable à faire valoir: Zurich Stadelhofen, Lyon-Satolas, Lisbonne...**

**Après s'être imprégné du caractère et de l'atmosphère contrastés des deux quartiers que la gare allait relier, après avoir pris connaissance des contraintes - en particulier ferroviaires - qui lui étaient imposées, d'esquisse en esquisse, le projet a rapidement pris forme. Et les Liégeois l'ont très vite adopté. Calatrava y voit lui la synthèse de son expérience antérieure, l'expression d'une certaine maturité: c'est ce qui lui fait dire que ce sera sa plus belle gare.**



© TILT PHOTOGRAPHIE  
PHOTO: MICHEL HOUET



### UN CHANTIER COMPLEXE

Les travaux à réaliser sont importants mais aussi particulièrement complexes puisqu'il s'agit de construire une nouvelle gare sur un site en exploitation! Qui dit exploitation, dit régularité des trains. Pour le voyageur, c'est essentiel. C'est donc notre principale préoccupation et les phases de travaux ont été étudiées en tenant compte de cet impératif.

La gare sera en fait construite en plusieurs étapes: les travaux de génie civil (construction du bâtiment des voyageurs et du parking) et les travaux d'équipements ferroviaires (voies, caténaires, signalisation) alterneront. Les nouveaux quais seront cependant mis progressivement en service. Toutefois, on y accédera via la gare actuelle qui ne sera démolie que lorsque la nouvelle gare sera entièrement achevée.



## HEMERICOURT: DES TRAVAUX ESSENTIELS

On l'a souligné, l'axe Bruxelles - Allemagne est fréquenté par plus de 50 % de la clientèle. Or, venant de Bruxelles, la ligne 36 est particulièrement contrariée lorsqu'elle traverse la gare: elle longe d'abord la colline et au sortir de la gare emprunte un tunnel afin de traverser tout le faisceau de voies avant de filer vers Angleur et l'Allemagne. Cette cassure de la ligne principale est évidemment pénalisante. Pour remédier à cet handicap et offrir aux trains rapides Intercités et aux Thalys un tracé plus rectiligne et donc plus direct qui les amènera à front de ville, le croisement des lignes 36 et 34 (Liège-Palais - Anvers) devait être déplacé. C'est précisément l'objet des travaux sur le site de Hemricourt où ces deux lignes se croiseront désormais à des niveaux différents, ce qui impliquait la construction d'un tunnel. Il faudra attendre l'automne 2001, quand les trois premiers quais de la gare seront partiellement construits, pour que les trains empruntent ce nouvel itinéraire.



## UNE CABINE DE SIGNALISATION ULTRAMODERNE

L'évolution des technologies rendait nécessaire le développement d'un tout nouvel outil. Construite en bord de Meuse, une cabine de signalisation ultramoderne sera mise en service dans le courant de cette année. Le rayon d'action de cette véritable "tour de contrôle" ferroviaire de haute technologie, capable d'aiguiller le mouvement des quelque 400 trains qui circulent quotidiennement dans la région de Liège, s'étendra de Chênée jusqu'à Waremme et Liers.



## UN NOUVEAU BÂTIMENT ADMINISTRATIF

Seuls les services qui assurent l'exploitation de la gare et sa sécurité seront localisés dans le nouveau bâtiment des voyageurs. Pour abriter les autres services administratifs implantés aujourd'hui en gare ou dans des locaux situés à proximité de celle-ci, un nouvel immeuble de 5 niveaux sera construit entre le parking public existant et la gare actuelle. Dessiné également par Santiago Calatrava, il formera avec la gare et le pont un ensemble particulièrement harmonieux.



# LA LIGNE À GRANDE VITESSE ENTRE BRUXELLES ET LA FRONTIÈRE ALLEMANDE



*Dès le début des années 90, notre pays est entré dans l'ère de la grande vitesse ferroviaire. Avec la construction de 314 km de lignes à grande vitesse, la SNCB s'est résolument engagée dans un projet d'avenir dont les retombées seront positives tant pour les voyageurs du service intérieur que pour ceux du service international.*

Sur l'axe Bruxelles - frontière allemande, qui concerne plus directement Liège et sa région, les travaux de construction de la ligne nouvelle progressent à grande vitesse. Ils sont réalisés sous la conduite de la société TUC RAIL, filiale de la SNCB.

La construction de cette ligne nouvelle nécessite d'importants travaux de génie civil: terrassements, construction de viaducs, tunnels, tranchées couvertes, ponts ferroviaires et routiers... Ces travaux sont actuellement en cours de réalisation. Lorsque ceux-ci seront terminés, la phase d'équipement ferroviaire pourra commencer. Cette phase comprend notamment la pose des voies, des caténaires, la mise sous tension électrique et les travaux de signalisation.

L'achèvement de la ligne Bruxelles - frontière allemande est prévu à l'horizon 2005. Cependant, la nouvelle section de ligne entre Louvain et Liège sera déjà mise en service en 2002.

**145 KM DE LIGNES À GRANDE VITESSE  
DONT 90 KM EN SITE NOUVEAU**

## ENTRE BRUXELLES ET LOUVAIN

Sur ce tronçon, la ligne existante sera portée à quatre voies, au lieu des deux actuelles. Ce doublement de capacité permettra une plus grande fluidité du trafic ferroviaire, tant classique que "grande vitesse". Sur deux de ces voies, les trains Intercités Ostende - Bruxelles - Liège - Eupen et les Thalys circuleront à 200 km/h au lieu de 120 km/h aujourd'hui. Les deux autres voies seront destinées aux trains du réseau intérieur qui pourront y circuler à 160 km/h.

## DE LOUVAIN JUSQU'À BIERSET

Les trains à grande vitesse fileront à 300 km/h sur une ligne nouvelle en cours de construction le long de l'autoroute E40. Fait unique en Europe, cette ligne à grande vitesse pourra également être empruntée à 200 km/h par les trains Intercités du service intérieur.

Dans ce contexte, l'actuelle ligne Louvain - Landen - Waremme - Liège sera uniquement utilisée par les trains Interrégionaux et de pointe qui y gagneront en régularité. Liège deviendra ainsi la première ville wallonne à être reliée par quatre voies à Bruxelles.

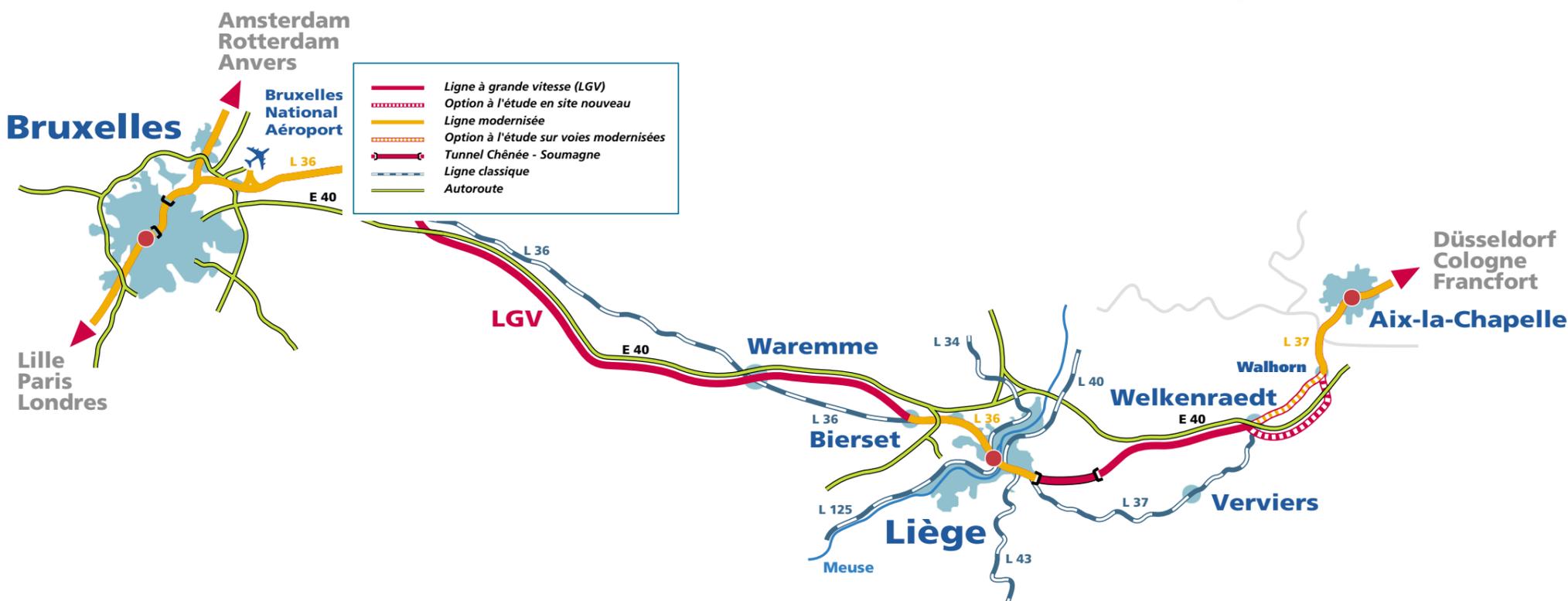
## DE BIERSET À LIÈGE-GUILLEMINS

A partir de Crisnée, la ligne à grande vitesse s'éloignera de l'autoroute E40 pour rejoindre, à hauteur de Bierset, l'actuelle ligne Bruxelles - Liège. Le tracé de cette ligne a été modifié pour permettre une augmentation de la vitesse des trains et une meilleure fluidité des circulations.

ENTRE LOUVAIN ET BIERSET, LA LIGNE À GRANDE VITESSE LONGERA L'AUTOROUTE E40 SUR UNE DISTANCE DE 62 KM.

**LE PLUS LONG TUNNEL FERROVIAIRE DE BELGIQUE**

Après avoir traversé l'agglomération liégeoise sur les voies existantes modernisées, les trains à grande vitesse rejoindront le plateau de Herve via un tunnel à double voie de 6,5 km. Construit entre Chaudfontaine et Soumagne, cet important ouvrage d'art sera le plus long tunnel ferroviaire de Belgique. Ces travaux commenceront dès cette année pour s'achever en 2004.



**ENTRE SOUMAGNE ET LA FRONTIÈRE ALLEMANDE**

Une fois sortis de ce tunnel, les trains à grande vitesse circuleront en site nouveau le long de l'autoroute E40 à 220km/h jusqu'à Welkenraedt ou à 250 km/h jusqu'à Walhorn, selon l'option qui doit encore être prise.

Au-delà, les trains à grande vitesse rouleront sur les voies existantes modernisées. Près de la frontière allemande, le viaduc "Hammerbrücke", long de 200 mètres, a déjà été remplacé par un nouvel ouvrage d'art permettant désormais aux trains d'atteindre la vitesse de 140 km/h au lieu de 90km/h.

**EN ALLEMAGNE**

Entre Aix-la-Chapelle et Cologne (77 km), les trains à grande vitesse emprunteront la ligne actuelle modernisée sur laquelle ils pourront rouler jusqu'à 250 km/h.



# RÉSEAU INTÉRIEUR ET GRANDE VITESSE: UNE ÉTROITE COMPLÉMENTARITÉ

## UN RÉSEAU

### INTÉRIEUR RÉNOVÉ

Jamais dans son histoire, la SNCB n'a autant investi: 370 milliards en dix ans, rien que pour l'amélioration de son réseau et de ses services. Ce qui la place, et de loin, au premier rang des investisseurs belges.

L'avancée dans la construction des lignes nouvelles est à ce point remarquable qu'elle en viendrait presque à faire oublier l'essentiel: près de 80 % des 370 milliards de francs que la SNCB investit dans sa modernisation sont consacrés à la rénovation du réseau intérieur. Une constatation aussi bien valable pour l'infrastructure (gares et lignes) que pour les trains, puisque l'ensemble du parc roulant de la SNCB bénéficie d'une cure de jouvence.



## LES VOITURES TGC (TRÈS GRAND CONFORT)

Sur la ligne Eupen - Bruxelles - Ostende comme sur la dorsale wallonne entre Liège, Namur et Tournai, les voyageurs circulant dans les nouvelles voitures du service intérieur bénéficient d'un confort comparable à celui du train à grande vitesse. Tant en première qu'en seconde classe, les sièges individuels sont pourvus d'un dossier haut et d'accoudoirs. Sans oublier les derniers progrès accomplis en matière de climatisation et la suspension agréablement souple.

Certains des trains qui circulaient précédemment sur ces lignes principales ont été modernisés et affectés à d'autres liaisons, pour remplacer le matériel plus ancien. Ainsi, les voyageurs qui se déplacent sur des lignes moins fréquentées ont également vu leur niveau de confort s'améliorer.

## DES TRAINS INTERCITÉS SUR LA LIGNE À GRANDE VITESSE

Fait unique en Europe: en utilisant la ligne nouvelle destinée aux Thalys (300 km/h), les trains Intercités pourront relier Liège à Bruxelles à 200 km/h au lieu de 140 km/h actuellement. Le réseau intérieur profitera ainsi de l'infrastructure conçue pour les trains à grande vitesse afin d'accroître sa capacité et ses performances.

Si le temps c'est de l'argent, celles et ceux qui voyagent entre Liège, Louvain et Bruxelles pourront économiser... un bon quart d'heure sur chaque trajet.



	AUJOURD'HUI	2002	HORIZON 2005
<b>LIÈGE - BRUXELLES-NORD</b>	1h09	1h03	0h48
<b>LOUVAIN - LIÈGE</b>	0h42	0h36	0h30
<b>VERVIERS - BRUXELLES-NORD</b>	1h30	1h24	1h11

## LIÈGE - ZAVENTEM, DIRECTEMENT DU QUAI À L'AVION

Autre nouveauté digne d'intérêt pour Liège: grâce à la construction d'une nouvelle courbe de raccordement à proximité de Zaventem, il sera possible, à l'horizon 2005, de rejoindre directement l'aéroport de Bruxelles National au départ de Liège-Guillemins, sans devoir passer par la gare de Bruxelles-Nord.



## AVEC THALYS, LIÈGE - PARIS EN 2H04 À L'HORIZON 2005

Est-il encore nécessaire de présenter Thalys, le trait d'union à grande vitesse entre plus de vingt villes européennes? Cinq millions de voyageurs ont emprunté Thalys en 1999, un chiffre que l'on prévoit de doubler en 2006. Thalys rencontre le même succès à Liège: plus de 151.000 voyageurs ont embarqué à bord de ce train d'exception à destination de Paris en 1999. Huit départs quotidiens mettent la capitale française à 2h35 de la Cité ardente, un trajet qui sera ramené à 2h04 en 2005.

Thalys relie aussi Liège à l'Allemagne: Aix-la-Chapelle, Cologne, Düsseldorf, en attendant la prochaine desserte de Francfort.

Le secret de cette remarquable croissance? La rapidité des liaisons, bien sûr, mais aussi un confort et un service de qualité, un accueil soigné ainsi que des complémentarités bien étudiées. Saviez-vous par exemple qu'il est possible pour les passagers du Thalys de choisir une formule de billet train + avion leur permettant, grâce à des accords de partenariat avec Air France et American Airlines, de s'embarquer à l'aéroport de Roissy - Charles de Gaulle pour La Réunion ou New York?



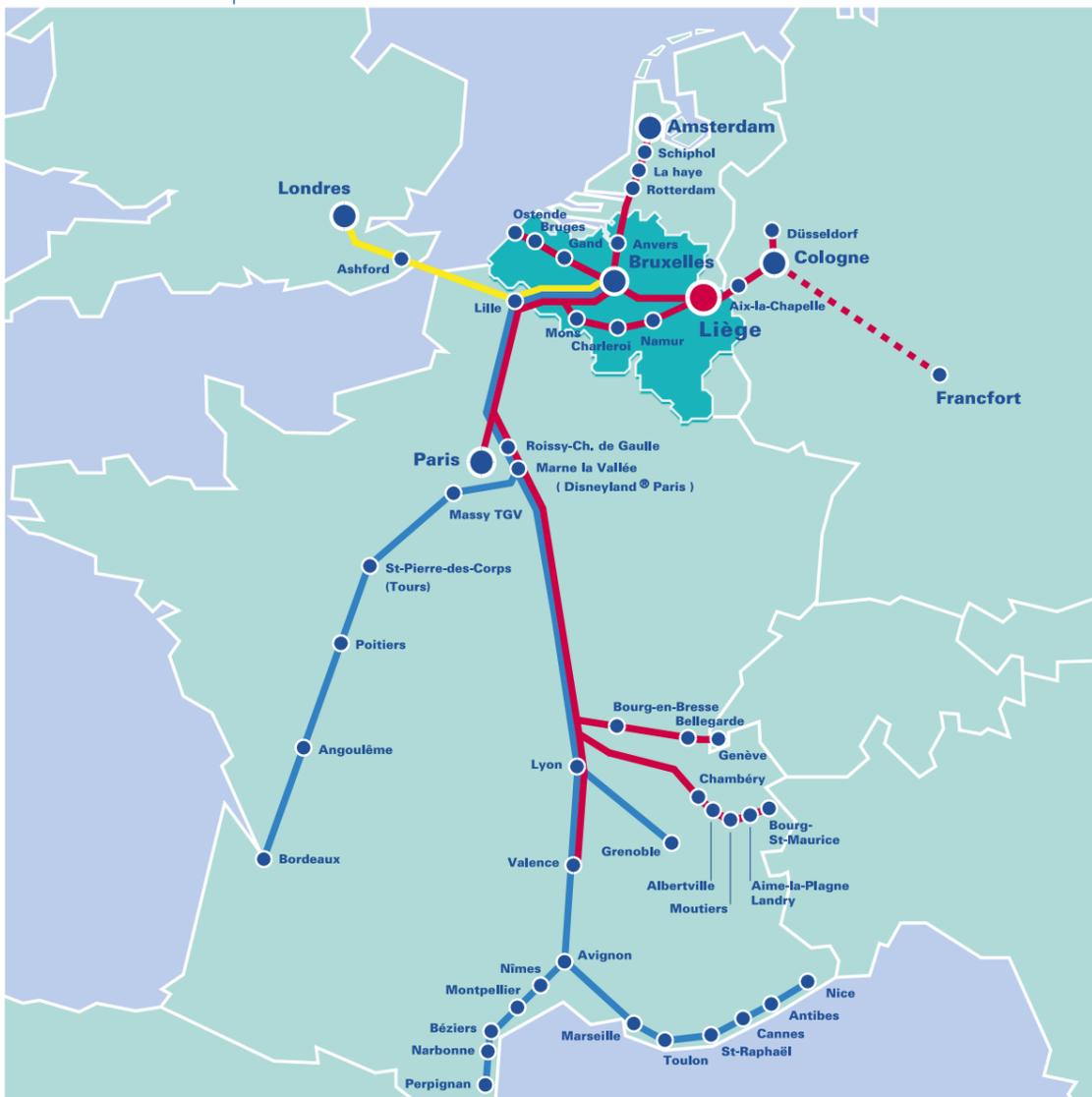
**THALYS**



# DE NOUVELLES DESTINATIONS "GRANDE VITESSE"



L'offre de destinations par train à grande vitesse ne cesse de s'élargir. Moyennant une correspondance à Bruxelles-Midi, les Liégeois peuvent profiter d'une nouvelle desserte saisonnière Amsterdam - Bruxelles - Lyon - Valence, et d'une liaison Thalys quotidienne entre Bruxelles et Genève. Via Bruxelles, ils peuvent bien entendu également rejoindre Londres à bord de l'Eurostar. Point commun à toutes ces destinations? L'amélioration continue des temps de parcours grâce à la mise en service de nouvelles sections de lignes à grande vitesse.



### EVOLUTION DES TEMPS DE PARCOURS AU DÉPART DE LIÈGE

	AUJOURD'HUI	HORIZON 2002	HORIZON 2005
<b>LIÈGE - PARIS</b>	2H35	2H29	2H04
<b>LIÈGE - BRUXELLES-MIDI</b>	1H05	0H57	0H39
<b>LIÈGE - AIX-LA-CHAPELLE</b>	0H41	0H41	0H30
<b>LIÈGE - COLOGNE</b>	1H25	1H25	0H58
<b>LIÈGE - DÜSSELDORF</b>	1H54	1H54	1H30
<b>LIÈGE - FRANCFORT</b>	4H03*	4H03*	2H03

\* avec changement à Cologne

### AVEC CHANGEMENT À BRUXELLES

	AUJOURD'HUI	HORIZON 2002	HORIZON 2005
<b>LIÈGE - LONDRES</b>	4H10	4H02	3H22
<b>LIÈGE - LILLE</b>	2H10	2H02	1H40
<b>LIÈGE - DISNEYLAND PARIS</b>	2H44	2H36	2H14
<b>LIÈGE - AVIGNON</b>	7H05	5H07	4H47
<b>LIÈGE - MARSEILLE</b>	7H55	5H37	5H17
<b>LIÈGE - BORDEAUX</b>	7H05	6H57	6H37
<b>LIÈGE - GENÈVE</b>	6H30	6H22	6H04



#### ADRESSES DE CONTACT:

EURO LIÈGE TGV • PLACE DE BRONCKART, 26 • 4000 LIÈGE • TÉL.: 04 254 19 58 • FAX: 04 254 16 62  
 SNCB - SERVICE DES RELATIONS PUBLIQUES • PLACE DES GUILLEMINS, 2 • 4000 LIÈGE • TÉL.: 04 229 20 03