

Visite de la Commission de l'Infrastructure des Entreprises Publiques et des Communications

2 décembre 1998

Les travaux de réalisation de la ligne à grande vitesse ont débuté dans notre pays en 1993. Aujourd'hui, cinq ans plus tard, un tronçon de ligne à grande vitesse est déjà en service et actuellement les branches nord et est de notre réseau à grande vitesse sont en cours de réalisation.

La branche Est du réseau à grande vitesse (147 km) relie Bruxelles à la frontière allemande. Actuellement, la SNCB modernise la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain. La ligne sera entièrement rénovée et améliorée . Les voies supplémentaires et l'accroissement de la vitesse (200 km/h) augmenteront la capacité de trafic de la ligne.

Les TGV et les trains du service intérieur bénéficieront des avantages de ces investissements.

Au-delà de Louvain, la SNCB construit une nouvelle ligne à grande vitesse le long de l'E 40. Actuellement, on réalise les terrassements pour la future plate-forme de la LGV et l'adaptation ou la reconstruction des ponts existants.

La branche Est de la ligne à grande vitesse

Le projet TGV en Belgique: 314 km de lignes à grande vitesse (LGV), dont 200 km en site neuf

Dans notre pays, trois grands axes ont été retenus:

- **L'axe ouest: frontière française - Bruxelles * (88 km)**
Cette ligne, dont les premiers travaux ont débuté en 1993, a été ouverte en totalité au service commercial le 14 décembre 1997.
- **L'axe est: Bruxelles * - frontière allemande (147 km)**
Les travaux ont déjà commencé et se termineront en 2005. Liège ne sera plus qu'à 2h04 de Paris.
- **L'axe nord: Bruxelles * - frontière néerlandaise (87 km)**
Ce tronçon doit être mis en service à l'horizon 2005.

(* distance établie au départ de Bruxelles-Midi)

Nota: voir annexe 1 pour les temps de parcours avant et après travaux.

La ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Louvain (34 km)

Au-delà de Louvain, et jusqu'à Bierset, les trains à grande vitesse fileront à 300 km/h sur une ligne nouvelle construite le long de l'autoroute E40.

Cette ligne pourra également être empruntée par les nouveaux trains rapides du service intérieur: les IC Ostende - Bruxelles - Louvain - Liège - Welkenraedt/Cologne. Ces trains, tractés par les nouvelles locomotives de type 13" et composés de voitures "111", pourront rouler sur cette ligne nouvelle à 200 km/h.

Entre Liège et Bruxelles-Nord, le temps de parcours passera ainsi de 59 à 43 minutes.

Dans ce contexte, l'actuelle ligne Louvain - Tirlemont - Landen - Waremme - Liège sera utilisée par les trains interrégionaux.

Les travaux les plus complexes sont situés à Zaventem et à Louvain.

Zaventem

A hauteur de Zaventem, il existe actuellement 3 voies. Il est indispensable d'ajouter une voie. Côté sud, il n'y a pas suffisamment de place, il faut donc déplacer les voies actuelles. Parallèlement, on doit adapter la bifurcation vers l'aéroport. Ces travaux entraînent des problèmes supplémentaires dans l'élaboration du planning.

Les illustrations en annexe vous présentent les deux premières phases des travaux et la situation finale. Elles démontrent la complexité des travaux en cours.

Louvain

Les travaux préparatoires pour le passage de la ligne à grande vitesse à Louvain ont débuté en octobre 1997. Ceux-ci sont d'une grande complexité puisque Louvain est située au croisement de plusieurs lignes de chemin de fer.

Les schémas en annexe présentent la situation initiale, la situation actuelle et la situation définitive.

Les travaux doivent être terminés dans le courant 2003.

A l'avenir, les TGV traverseront Louvain à 160 km/h au lieu de 90 km/h aujourd'hui. Pour obtenir cette augmentation de vitesse, une nouvelle courbe de raccordement va être aménagée au nord de Louvain. Celle-ci nécessitera la construction de deux ouvrages d'art sur la nouvelle partie du tracé: un pont à arc sur le canal et un viaduc pour franchir la vallée de la Dyle. Enfin, avant l'entrée en gare, le pont actuel (au-dessus de la chaussée de Diest) devra être prolongé de 15 mètres.

Les TGV traverseront la gare de Louvain par les voies 2 et 3. Après Louvain, ces trains emprunteront la ligne existante en direction de Tirlemont et Landen jusqu'à l'Abbaye du Parc. A hauteur de la bifurcation de la ligne vers Ottignies, les ouvrages d'art actuels doivent être adaptés. Au-delà, les trains à grande vitesse circuleront en site nouveau jusque Bierset.

La ligne à grande vitesse entre Louvain et Bierset (63km)

Au-delà de Louvairi, et jusqu'à Bierset, les trains à grande vitesse fileront à 300 km/h sur une ligne nouvelle construite le long de l'E 40.

La construction de cette ligne a commencé en septembre 1997.

La ligne à grande vitesse pourra ne sera pas réservée aux TGV.

Les trains IC Ostende - Bruxelles - Louvain - Liège - Welkenraedt:Cologne pourront également emprunter la nouvelle infrastructure.

Ces trains, tractés par les nouvelles locomotives de "type 13" et composés de voiture "111", pourront rouler sur cette ligne nouvelle à 200 km/h.

Dans ce contexte, l'actuelle ligne Louvain - Tirlemont - Landen - Waremme - Liège sera utilisée par les trains interrégionaux.

Le temps de parcours entre Liège et Bruxelles-Nord passera ainsi de 59 à 43 minutes.

Les chantiers les plus importants de ce tronçon ont été ouverts en priorité.

La SNCB y aménage la plate-forme de la future ligne et prolonge ou reconstruit les principaux ouvrages d'art franchissant l'autoroute.

A Waremme, la SNCB construit actuellement un viaduc dont le radier est posé à même le sol. Cet ouvrage, long de 2.740 m, est le plus important réalisé entre Louvain et Liège.

La ligne à grande vitesse entre Bierset et Liège (14 km)

La SNCB procède également à la modification des ouvrages d'art existants et construit la plate-forme de la future LGV entre Louvain et Liège.

A l'ouest de Bierset, jusqu'à la sortie du site de Voroux, le tracé de la ligne 36 (Bruxelles - Liège) sera modifié afin d'augmenter la vitesse des trains et la fluidité des circulations.

Les travaux de réaménagement de la ligne Bruxelles - Liège (L 36) entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Ans

Les travaux entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Ans ont commencé en avril 1996 et ils se poursuivront jusqu'en avril 1999.

L'objectif des opérations actuellement en cours est double: d'une part, moderniser la ligne existante en augmentant la vitesse de circulation des trains du service intérieur. D'autre part, préparer la jonction de la ligne à grande vitesse avec le réseau classique.

Liège-Guillemins

Dessinée par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, la nouvelle gare des Guillemins sera réalisée de 1999 à 2002. D'une conception totalement nouvelle, cette gare est un monumental dôme de verre et d'acier qui enjambe les voies avec élégance pour relier le quartier de la colline de Cointe au quartier des Guillemins. Devant la gare, une nouvelle place pour piétons sera partiellement surmontée d'un auvent.

La future gare des Guillemins sera érigée 150 mètres plus loin que la gare actuelle pour permettre notamment la construction de quais rectilignes. Par ailleurs, l'ensemble du faisceau de voies fera l'objet d'un réaménagement complet. La future gare comptera cinq quais et neuf voies. Trois d'entre eux, auront une longueur de 450 mètres afin d'accueillir les doubles rames Thalys.

Une nouvelle cabine de signalisation ultramoderne, qui doit être mise en service fin 1998, aiguillera le mouvement des trains entrant et sortant de la gare.

D'importants travaux ont déjà débuté en amont de la gare (Hemricourt). Ces travaux ont pour objectif de déplacer le croisement des lignes 36 (Cologne-Bruxelles) et 34 (Palais-Herstal) de façon à permettre une meilleure circulation des TGV et des IC.

De Liège à la frontière allemande (42 km)

Dans l'agglomération liégeoise, les TGV circuleront sur les voies existantes modernisées (voir ci-après à propos des travaux engagés sur le site des Guillemins).

Au-delà, la SNCB construira un tunnel à double voie de 6,2 km entre Chaudfontaine et Soumagne. Celui-ci doit permettre aux trains à grande vitesse de rejoindre l'autoroute E 40 à la hauteur de la commune de Herve. Ces trains circuleront en site neuf le long de l'E40 à

220 km/h jusqu'à Welkenraedt ou à 250 km/h jusqu'à Wälhorn, selon l'option encore à choisir.

Après avoir longé l'autoroute, les TGV continueront vers l'Allemagne sur les voies existantes de la ligne Liège - Aix-la-Chapelle (L 37).

Cette section de ligne rejoignant la frontière est actuellement en cours de modernisation. Le viaduc de 'Hammertrücke' franchissant la vallée de la Göhl est remplacé par un nouvel ouvrage d'une longueur de 200 mètres. Les trains pourront y circuler à 140 km/h au lieu de 90 km/h aujourd'hui.

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

De la frontière allemande à Cologne (77km)

Les trains à grande vitesse circuleront en Allemagne sur la ligne existante modernisée. La vitesse sera relevée:

- à 140 km/h du point frontière jusqu'à la gare d'Aix-la-Chapelle;
- à 160 km/h de la sortie d'Aix-la-Chapelle jusqu'à Eschweiler;
- à 200 km/h entre Eschweiler et Diiren;
- à 250 km/h entre Düren et l'entrée de Cologne.

Entre Düren et Cologne, les trains à grande vitesse circuleront sur une ligne indépendante aménagée à côté des voies destinées au trafic régional. Ces travaux, qui débuteront en l'an 2000, seront réalisés en plusieurs phases jusqu'à l'horizon 2007.

Coût de réalisation de la branche Est

Le coût de réalisation de la branche Est est estimé à 65,1 milliards de francs (travaux de génie civil et équipements ferroviaires).

Ce budget se répartit comme suit:

Bruxelles-Nord - Liège:	40,4 milliards
Liège- frontière allemande:	24,7 milliards

Annexe 1

Des distances qui se comptent en temps

	<i>km</i>	<i>Actuellement</i>	<i>Horizon 2005</i>
Bruxelles-Midi - Cologne	227	2:33	1:36
Bruxelles-Midi - Liège	103	1:05	0:39
Liège-Paris	417	2:36	2:04
Liège-Cologne	124	1:22	0:52
Bruxelles-Midi - Londres	375	2:36	1:59
Bruxelles-Midi - Paris	314	1:25	1:20
Bruxelles-Midi - Lille	107	0:38	0:33
Bruxelles-Midi - Amsterdam	226	2:39	1:39

Annexe 2

Les chantiers de la ligne nouvelle entre Bierbeek et Bierset

Entre Bruxelles et Louvain

Région Bruxelloise

Bifurcation Nord: obtention du certificat d'urbanisme le 7 août 1997
 introduction de la demande du permis d'urbanisme le 28 août 1998
 étude du projet et phasage
 premiers travaux prévus fin 1999
 budget total: 5,5 milliards

Deuxième terminal: projet à l'étude, réalisation 2005 - 2010

Diegem - Louvain

Chantier 3311

Commune: Diegem
Longueur: 2 km
Début des travaux: Mars 1998
Fin des travaux: Avril 2000
Entreprise: MBG
Coût des travaux: 500 millions

Chantier 3312

Commune: Zaventem
Longueur: 3 km
Début des travaux: Octobre 1998
Fin des travaux: Février 2003
Entreprise: Association momentanée CEI-De Waele
Coût des travaux: 1,380 milliard

Chantier 3313

Communes: Nossegem - Kortenberg
Longueur: 8 km
Début des travaux: Mi 1999
Fin des travaux: fin 2003
Entreprise: Non encore déterminée

Chantier 3319

Commune: Herent
Longueur: 3 km
Début des travaux: Mi 1999
Fin des travaux: fin 2003
Entreprise: Non encore déterminée

Chantier 3316

Communes: Herent - Wilsele
Longueur: 5 km
Début des travaux: Printemps 1999
Fin des travaux: printemps 2003
Entreprise: Non encore déterminée

Chantier 3302

Commune: Louvain
Longueur: **5,7 km**
Début des travaux: Avril 1998
Fin des travaux: 2^{ème} semestre 2001
Entreprise: Association momentanée Betonac - Besix - Van Laere
Coût des travaux: 1,3 milliard

Entre Louvain et Bierset

Les travaux de la ligne à grande vitesse entre Louvain et Bierset vont se dérouler en plusieurs étapes:

- Réalisation de la plate-forme et des ouvrages d'art: jusqu'en 2000
- Pose des voies: 2000 - 2001
- Installation des caténaires: 2001
- Test et essais techniques: 2001 - 2002
- Mise en service de la ligne à grande vitesse: mi-2002

Chantier 3301 (complètement terminé)

Commune: Bierbeek
Longueur 1,5 km
Début des travaux: Août 1993
Fin des travaux: Début 1997
Entreprise: Betonac
Coût des travaux: 579 millions

Chantier 3304

Commune: Bierbeek
Longueur 3,4 km
Début des travaux: Mars 1999
Fin des travaux: Fin 2000
Entreprise: Non encore déterminée

Chantier 3307

Commune: Boutersem
Longueur 3,5 km
Début des travaux: Septembre 1997
Fin des travaux: Première moitié 2000
Entreprise: Betonac
Coût des travaux: 737 millions

Chantier 3305

Commune: Hoegaarden
Longueur 10,3 km
Début des travaux: Août 1998
Fin des travaux: Fin 2000
Entreprise: Association momentanée Betonac - De Nul
Coût des travaux: 1,75 milliard

Chantier 4301

Communes : Hélécinne - Lincent
Longueur : 9,5 km
Début des travaux : Avril 1999
Fin des travaux : Juin 2001
Entreprise: non encore déterminée

Chantier 4306

Communes : Landen - Hannut - Gingelom - Berloz
Longueur : 11,6 km
Début des travaux : Première partie 1999
Fin des travaux : Fin 2000
Entreprise: non encore déterminée

Chantier 4302

Communes : Berloz - Waremmes
Longueur : 4,8 km
Début des travaux : Septembre 1997
Fin des travaux : Novembre 1999
Entreprises: Association momentanée Bouygues Belgium Construct - Wegebo.
Coût des travaux: 1,25 milliard

Chantier 4303

Communes : Remicourt - Crisnée - Awans
Longueur : 13,1 km
Début des travaux: Mai 1998
Fin des travaux : Été 2000
Entreprise: Association momentanée De Nul - Galère - Socogetra
Coût des travaux: 1,3 milliard

Chantier 4304

Communes ;	Fexhe-le-haut-clocher - Ans
Longueur	5 km
Début des travaux :	Avril 1996
Fin des travaux :	Avril 1999
Entreprise:	Association momentanée Duchêne - Bageci
Coût des travaux:	928 millions