

Bruxelles, vendredi 1^{er} décembre 2006

Infrabel livre quatre nouvelles infrastructures ferroviaires pour le trafic intérieur et international

Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, inaugure ce vendredi 1^{er} décembre quatre nouvelles infrastructures ferroviaires qui permettront d'augmenter la capacité globale de son réseau : la courbe de Louvain, la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Louvain et les viaducs de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. Ces nouvelles constructions mises à disposition des différents opérateurs pour l'entrée en vigueur du nouvel horaire des chemins de fer belges le 10 décembre 2006 offriront également des temps de trajet plus courts sur plusieurs lignes de et vers Bruxelles ainsi qu'une meilleure régularité du trafic, tant pour le trafic intérieur que le trafic international.

Quatre nouvelles infrastructures ferroviaires

L'inauguration de quatre nouvelles infrastructures ferroviaires belges ce vendredi 1^{er} décembre marque une étape importante pour Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, ainsi que pour les différents opérateurs ferroviaires concernés. La courbe de Louvain, la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Louvain ainsi que les nouveaux viaducs de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord permettront en effet d'augmenter significativement la capacité et la qualité du réseau belge, et ce, au bénéfice du trafic intérieur autant que des trains à grande vitesse internationaux.

Un nouveau viaduc ferroviaire à Bruxelles-Midi

Bruxelles-Midi est un nœud crucial du réseau belge, tant pour le trafic intérieur que pour le trafic international. Jusqu'à présent, les trains reliant Bruxelles au nord de la France et à la région Mons-Tournai (trains intérieurs et trains à grande vitesse) devaient croiser l'ensemble des voies pour entrer ou sortir de la gare de Bruxelles-Midi. Dorénavant, ces trains emprunteront le nouveau **viaduc à deux voies de Bruxelles-Midi**, surplombant les 22 voies de la gare de Bruxelles-Midi, sans interférence avec l'ensemble du trafic. Le viaduc de 435 mètres de long relie ainsi le prolongement de la LGV Ouest aux quais de la gare de Bruxelles-Midi (côté rue de France).

En pratique, cette nouvelle infrastructure permettra dès le 10 décembre 2006, avec l'entrée en vigueur des nouveaux horaires des chemins de fer, de réduire le temps de parcours de 3 minutes pour tous les trains à grande vitesse (TGV, Thalys et Eurostar). Grâce à la suppression de croisements, la souplesse et la régularité de l'ensemble du trafic ferroviaire passant par Bruxelles-Midi seront également améliorées, en particulier pour les liaisons entre Bruxelles et la région de Mons-Tournai. Les travaux de construction du viaduc ont commencé en mars 2004 et représentent un investissement de 11 millions d'euros.

Un nouveau viaduc ferroviaire au nord de Bruxelles

C'est à la sortie de la gare de Schaerbeek, au nord de Bruxelles, que la voie rapide se sépare en deux branches : la branche nord, vers Anvers et les Pays-Bas (L.25) et la branche est, vers Louvain (L.36N), puis vers Liège et l'Allemagne. Le nouveau **viaduc de Bruxelles-Nord** (ou viaduc de Schaerbeek) aménagé sur la ligne Bruxelles-Louvain (L.36N) permettra désormais aux trains sortant de la gare de Schaerbeek de rejoindre directement la branche est, sans cisailer l'ensemble des voies existantes, en passant notamment au-dessus de la ligne principale Bruxelles-Anvers.

Tous les trains internationaux en direction de l'Allemagne ou de Paris, ainsi que certaines liaisons du trafic intérieur (La Panne-Landen, Quiévrain-Liège, Gand-Genk,...) profiteront de cette nouvelle infrastructure. Combiné au dédoublement de la ligne entre Bruxelles et Louvain (voir ci-après), la fluidité et la régularité du trafic seront améliorées et les temps de parcours seront réduits de manière appréciable. Les travaux pour réaliser ce nouveau pont ferroviaire à arc métallique de 136 m de long et de 1480 tonnes, ont débuté en mai 2003 pour un investissement de 4,25 millions d'euros.

Dedoublement de la ligne Bruxelles-Louvain

L'achèvement des travaux de **mise à 4 voies de la ligne entre Bruxelles et Louvain** permettra d'assurer un trafic sur quatre voies en continu sur cet axe important dès le 10 décembre de cette année. Ce vaste chantier s'inscrit dans le cadre de la construction de la branche est du réseau à grande vitesse vers l'Allemagne. 670 millions d'euros ont été consacrés à l'ensemble de ces travaux, dont 320 millions d'euros pour l'amélioration du réseau intérieur. En pratique, les deux voies intérieures seront réservées au trafic rapide (IC et TGV) qui pourra rouler à 160 km/h contre 120 km/h à l'heure actuelle, tandis que les deux voies extérieures seront dédiées au trafic local et RER à terme.

Grâce à cette augmentation de capacité et à la spécialisation des voies par type de trafic, la régularité sera améliorée et le trafic ferroviaire sera à la fois plus fluide et plus rapide autour de Bruxelles, que ce soit pour le trafic intérieur ou le trafic à grande vitesse. Par le dédoublement de ce tronçon et l'aménagement du viaduc de Bruxelles-Nord, les gains de temps de parcours entre Bruxelles et Louvain s'élèveront à environ 3 min pour le trafic intérieur et jusqu'à 6 min pour les trains à grande vitesse (entre Bruxelles et Liège dans un premier temps, et jusqu'à la frontière allemande à terme).

Modernisation des gares et points d'arrêts sur la ligne Bruxelles-Louvain

Dans le cadre du projet RER (Réseau Express Régional), la ligne entre Bruxelles et Louvain bénéficiera également à terme d'une modernisation de tous les points d'arrêt et gares sur ce tronçon. Ce sont ainsi les haltes de Haren-Sud, Diegem, Zaventem, Nossegem, Kortenberg, Erps-Kwerps, Veltem et Herent qui seront équipées de quais modernes et accueillants (abris, auvents, éclairage, revêtements spéciaux, ...). Les aménagements auront lieu entre mi-2007 et 2008 et Infrabel y consacrera un investissement de 12.4 millions d'euros.

La courbe de Louvain

Infrabel inaugure également ce 1^{er} décembre la **nouvelle courbe de Louvain**, au nord de la gare du même nom, qui permettra aux voyageurs de circuler directement de la région Hasselt-Diest-Aarschot vers Bruxelles, et inversement, sans correspondance à Louvain. Concrètement, ce nouvel avantage se traduira par un gain de temps de parcours allant jusqu'à 20 minutes pour certaines liaisons.

Cette nouvelle ligne ferroviaire, composée d'une voie unique longue de 1750 mètres, raccorde les lignes Hasselt-Louvain (L.35) et Louvain-Bruxelles (L.36/L.36N). La boucle ferroviaire imposait la construction d'un viaduc de 520 mètres de long, enjambant plusieurs voiries, une rivière et la ligne Louvain-Malines ainsi que les voies d'accès à une station d'épuration. Les travaux de construction ont commencé en novembre 2004 et représentent un investissement de 22.4 millions d'euros.

L'extension de capacité, une des priorités stratégiques d'Infrabel

Ces quatre nouvelles infrastructures s'inscrivent dans la stratégie d'Infrabel visant à **augmenter la capacité** de son réseau dès que possible et là où cela s'avère nécessaire, tant au profit du trafic intérieur que des trains à grande vitesse. Une stratégie qui implique donc un développement par étapes, visant à obtenir des améliorations sans même attendre l'achèvement complet des projets de grande envergure. Infrabel investit ainsi pour poursuivre l'amélioration de la régularité du trafic ; la qualité et la sécurité constituent en effet ses priorités dans la gestion et le développement de son réseau.

Pour télécharger quelques photos de ces quatre infrastructures, vous pouvez vous rendre sur le site : http://www.tucrail.be/fr/infra_dec2006.htm

Pour l'usage des photos, merci de mentionner la source « INFRABEL & TUC RAIL ».

Infrabel est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des licences et des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionnariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges et fait partie du groupe SNCB. L'entreprise emploie actuellement quelque 14 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1 milliard d'euros (2005).

Courbe de Louvain - Boog van Leuven - The Leuven curve - Übergangsbogen von Leuven



**Dédouplement de la ligne Bruxelles-Louvain - Verdubbeling van de spoorlijn Brussel - Leuven
Extension of the Brussels - Leuven line to four tracks - Verdoppelung der Strecke Brussel - Leuven**



Viaduc de Bruxelles-Midi - Viaduc van Brussel-Zuid - The Brussels-Midi viaduct - Viadukt von Bruxelles-Midi



Viaduc de Bruxelles-Nord - Viaduct van Brussel-Noord - The Brussels-Nord viaduct - Viadukt von Bruxelles-Nor



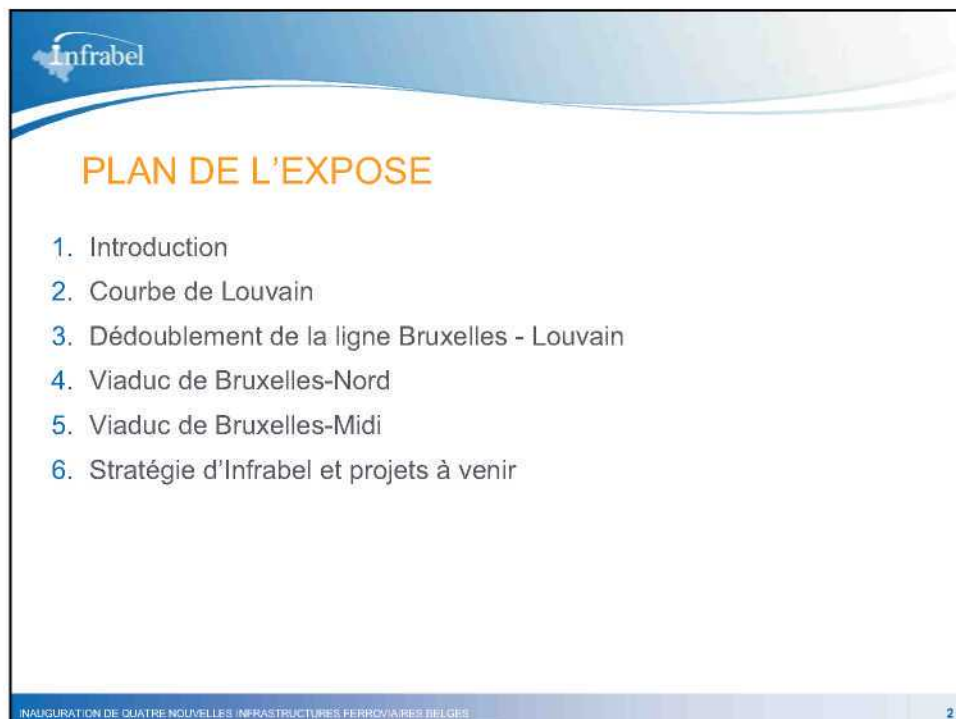
© TUC RAIL S.A.




 *When rail means service*

> **INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES**
1 décembre 2006

LUC LALLEMAND
Administrateur délégué - Infrabel

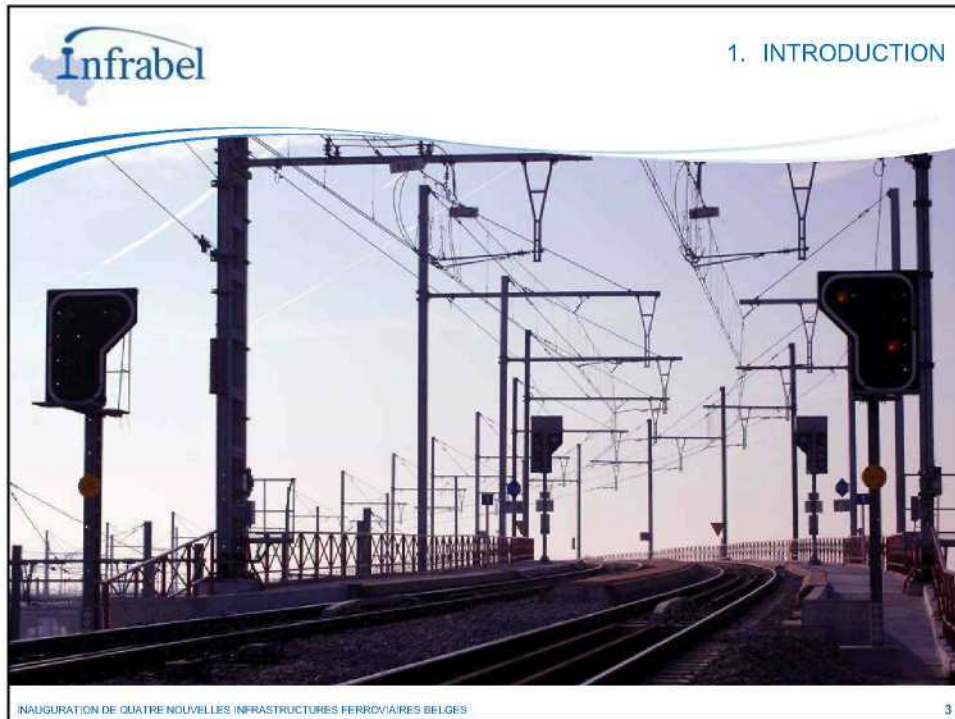




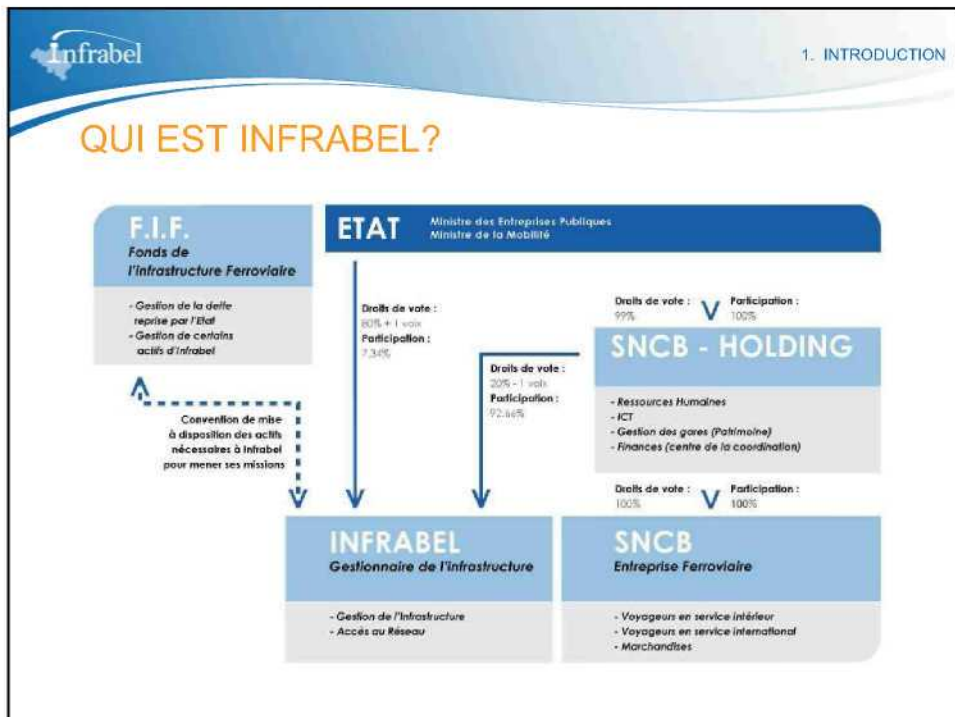
PLAN DE L'EXPOSE

1. Introduction
2. Courbe de Louvain
3. Dédouplement de la ligne Bruxelles - Louvain
4. Viaduc de Bruxelles-Nord
5. Viaduc de Bruxelles-Midi
6. Stratégie d'Infrabel et projets à venir

INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES 2



INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES





Infrabel

2. COURBE DE LOUVAIN

OBJECTIF

- Création d'une nouvelle voie directe: région Hasselt - Diest - Aarschot ↔ Bruxelles
- Sans correspondance à Louvain
- Avantage: temps de parcours réduit jusqu'à 20 min

INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES

6

Infrabel 2. COURBE DE LOUVAIN

CARACTERISTIQUES

- **Courbe reliant lignes**
L.35 (Hasselt - Louvain) et L.36/L.36N (Louvain - Bruxelles)
- **Voie unique de 1750 m de long** → viaduc de 520 m de long



- **Début des travaux**
novembre 2004
- **Investissement**
22,4 millions €

INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES 7

Infrabel 3. DEDOUBLEMENT DE LA LIGNE BRUXELLES - LOUVAIN



INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES 8

Infrabel 3. DEDOUBLEMENT DE LA LIGNE BRUXELLES - LOUVAIN

OBJECTIF

- Améliorer l'accessibilité à Bruxelles
 - Liaisons plus fréquentes et plus rapides
 - Meilleure régularité
 - Extension de capacité
- Pour le trafic intérieur et international
- Avantage: gain de temps de parcours entre Bruxelles et Louvain
 - 3 min pour le trafic intérieur
 - 6 min pour les trains à grande vitesse

INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES 9

Infrabel 3. DEDOUBLEMENT DE LA LIGNE BRUXELLES - LOUVAIN

CARACTERISTIQUES

- **2 nouvelles voies sur la L.36/L.36N entre Louvain et Bruxelles:**
 - Trafic local et RER sur les voies extérieures
 - Trafic rapide (IC et TGV) sur les voies intérieures
- **Augmentation de la vitesse maximale** → de 120 km/h à 160 km/h
- **Début des travaux:** 1997 (par étapes)
- **Investissement total:** 670 millions €
 - Travaux LGV: 350 millions €
 - Amélioration réseau intérieur: 320 millions €

INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES 10

Infrabel

3. DEDOUBLEMENT DE LA LIGNE BRUXELLES - LOUVAIN

MODERNISATION DES POINTS D'ARRET ENTRE BRUXELLES ET LOUVAIN

- Entre Bruxelles et Louvain: Haren-Sud, Diegem, Zaventem, Nossegem, Kortenberg, Erps-Kwerps, Veltem, Herent
- Timing travaux: mi-2007 – fin 2008
- Investissement Infrabel: 12,4 millions €

INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES

11

Infrabel

4. VIADUC DE BRUXELLES-NORD

INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES

12



Infrabel 4. VIADUC DE BRUXELLES-NORD

OBJECTIF

- Permettre aux trains sortant du nord de Bruxelles de rejoindre directement la ligne rapide vers Louvain, Liège et la frontière allemande
- Eviter le croisement des voies
- Pour le trafic intérieur et international
- Avantage: gain de temps de parcours entre Bruxelles et Louvain
 - 3 min pour le trafic intérieur
 - 6 min pour les trains à grande vitesse

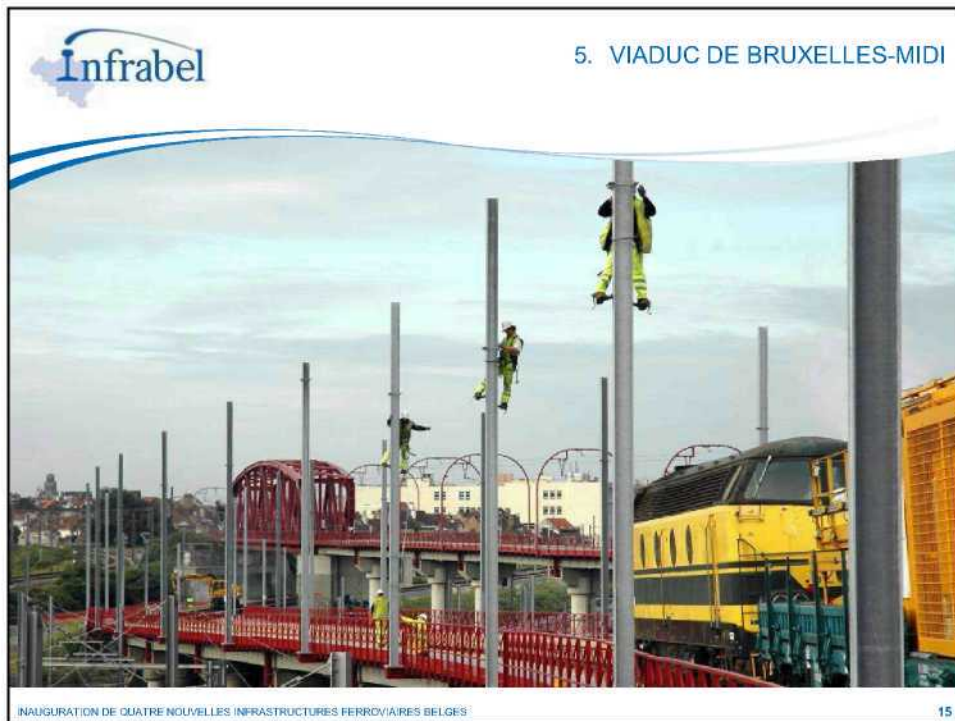
INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES 13

Infrabel 4. VIADUC DE BRUXELLES-NORD

CARACTERISTIQUES

- **Pont à arc métallique**
- 136 m de long et 1480 tonnes
- Aménagé à la sortie de la gare de Schaerbeek
- Début des travaux → mai 2003
- Investissement → 4,25 millions €

INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES 14



INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES

OBJECTIF

- Eviter le croisement des voies en gare de Bruxelles-Midi pour les trains en direction/provenance de la frontière française
- Améliorer la souplesse et la régularité du trafic
- Pour le trafic intérieur et international
- Avantage: temps de parcours réduit de 3 min pour les trains à grande vitesse

INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES


5. VIADUC DE BRUXELLES-MIDI

CARACTERISTIQUES

- Viaduc à 2 voies
- 435 m de long
- Relie le prolongement de la LGV Ouest à Bruxelles-Midi
- Début des travaux mars 2004
- Investissement 11 millions €



INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES
17


6. STRATEGIE D'INFRABEL ET PROJETS A VENIR



INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES
18


6. STRATEGIE D'INFRABEL ET PROJETS A VENIR

STRATEGIE INFRABEL

- Dès que les projets sont finalisés, ils sont mis, par tronçon disponible, en service au bénéfice du client
- Développement par étapes des projets de grande envergure

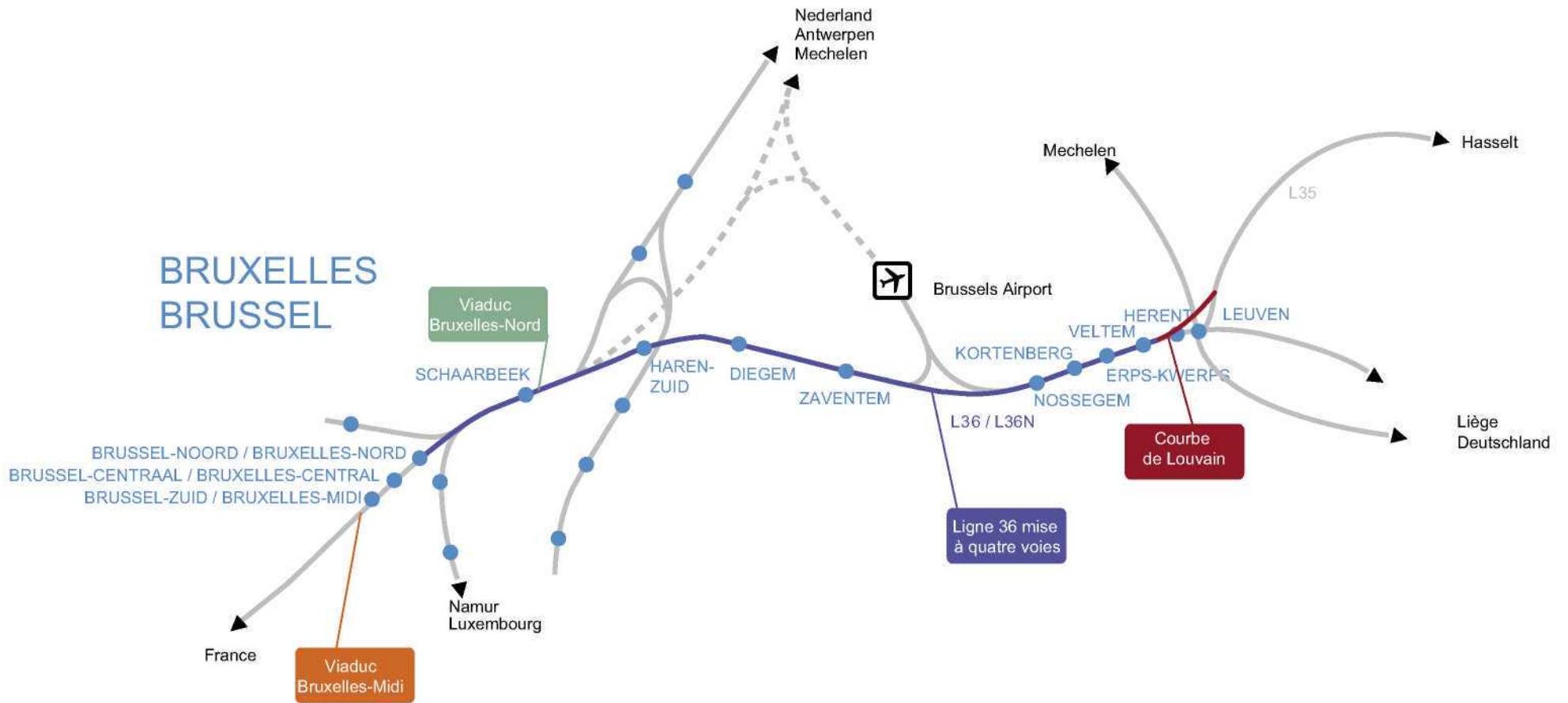
PROJETS A VENIR ...

- Finalisation du TGV belge de frontière à frontière
 - LGV Nord et la jonction Nord - Sud (avril 2007)
 - LGV Est (fin 2007)
- Réseau Express Régional (horizon 2012)
- Modernisation des installations ferroviaires dans des ports belges (Anvers, Zeebrugge ...)

INAUGURATION DE QUATRE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES BELGES
19



QUESTIONS?



L'offre de trains de la SNCB améliorée grâce aux nouvelles infrastructures

Les nouveaux horaires, en application à partir du 10 décembre, s'accompagneront de quelques améliorations appréciables pour la clientèle essentiellement en provenance des régions de Liège, de Mons, d'une partie du Brabant ainsi que du Limbourg. La mise en service de la courbe de Louvain (permettant des relations directes entre Hasselt et Bruxelles), des 4 voies entre Louvain et Bruxelles et des viaducs d'entrée de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord (au Nord de Schaerbeek) aura un impact positif sur les temps de parcours et permettra d'améliorer la régularité des trains circulant sur ces nouvelles infrastructures.

La « Courbe de Louvain » permet de relier directement Hasselt, Diest, Aarschot et Bruxelles, sans devoir traverser la gare de Louvain. Durant les heures de pointe (le matin et le soir), quatre trains en provenance de et vers Bruxelles utiliseront cette nouvelle liaison. Cela signifie des améliorations de temps de parcours non négligeables et également des correspondances intéressantes à Hasselt pour la clientèle en provenance, entre autres, de Genk, Tongres, Zolder et Beringen, qui gagne encore ainsi entre 10 et 30 minutes de temps de parcours. La relation Hasselt - Bruxelles peut désormais s'effectuer en seulement 49 minutes (train direct), ce qui représente un gain de temps de parcours de 21 minutes pour les clients en provenance de Hasselt.

La fin des travaux sur la ligne 36 Bruxelles-Louvain permet à un certain nombre de trains de circuler à nouveau selon leur itinéraire « d'origine ». Les trains gagnent ainsi de 5 à 10 minutes entre Louvain et Bruxelles, essentiellement les trains IC Genk-Gand, Liège-Quiévrain, Tongres-Knokke/Blankenberge et Eupen-Ostende. En outre, cette adaptation des horaires permet aussi le dédoublement de l'offre City Rail entre Louvain et Bruxelles. On passe ainsi de un train par heure City Rail (CR) à deux trains par heure City Rail (CR). La relation IR o entre Bruxelles et l'aéroport de Zaventem est prolongée jusque Nivelles, durant toute la journée.

Deux trains P semi-directs circuleront entre Landen et Bruxelles.

Enfin, autre nouveauté importante, un nouveau train direct entre Mons et Bruxelles en 35 minutes (contre 41 minutes actuellement pour le plus rapide des IC), qui desservira en amont les gares intermédiaires entre Tournai et Mons. La clientèle concernée bénéficie ainsi d'un train très rapide vers Bruxelles, lui permettant un gain de temps de parcours appréciable.

Les nouveaux viaducs situés à l'entrée de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi permettront une entrée plus rapide dans la jonction Nord-Midi. Ces nouveaux ouvrages d'art seront surtout utilisés par les trains à grande vitesse. Cependant, les trains du service intérieur ne devront plus ralentir pour permettre le passage d'un train international, ce qui devrait avoir une influence positive sur la régularité en service intérieur.

Amélioration de l'offre SNCB grâce à une nouvelle infrastructure



Marc Descheemaeker
Administrateur Délégué SNCB



1

Offre de pointe améliorée sur la ligne « Hasselt – Bruxelles » via la courbe de Louvain

La courbe de Louvain est terminée, ce qui permet la circulation de trains
plus rapides entre Hasselt en Bruxelles

➔ 4 trains le matin et 4 le soir via la courbe de Louvain



- 4 de ces 8 trains sont nouveaux
- le temps de parcours est de 49 à 57 minutes (soit 21 minutes plus rapide)
- 6 de ces 8 trains s'arrêtent à Diest et à Aarschot
- 4 de ces 8 trains desservent Tongres
- Bonnes correspondances à Hasselt, Diest et Aarschot



2

Offre de pointe améliorée sur la ligne « Hasselt – Bruxelles » via la courbe de Louvain

Pointe du matin:

Tongres	Gare de départ			Gare de destination			Temps parcours Hasselt - Bruxelles- Nord
	Hasselt	Diest	Aarschot	Bruxelles- Nord	Bruxelles- Central	Bruxelles- Midi	
06h36	06h18 06h59	06h32 07h13	06h45 07h26	07h12 07h54	07h18 07h59	07h22 08h03	54 min. 55 min.
07h38	07h18 08h03	07h3	07h45	08h12 08h52	08h18 08h57	08h22 09h01	54 min. 49 min.

Pointe du soir:

Bruxelles- Midi	Gare de départ			Gare de destination			Temps parcours Bruxelles-Nord – Hasselt
	Bruxelles- Central	Bruxelles- Nord	Aarschot	Diest	Hasselt	Tongres	
16h14	16h18	16h24	16h49	17h01	17h15	17h38	51 min.
16h55	16h59	17h05	17h35	17h48	18h02		00.57 min.
17h39	17h43	17h48	18h15	18h28	18h42		00.54 min.
18h05	18h09	18h13			19h02	19h25	00.49 min.

3



Offre de pointe améliorée sur la ligne « Hasselt – Bruxelles » via la courbe de Louvain

Quelques exemples de gain de temps jusqu'à Bruxelles-Nord

- **Hasselt:** 49 minutes → gain de 21 minutes
- **Aarschot:** 25 minutes → gain de 16 minutes
- **Diest:** 37 minutes → gain de 17 minutes
- **Tongres:** 74 minutes → gain de 23 minutes
- **Genk:** 68 minutes → gain de 21 minutes
- **Zolder:** 75 minutes → gain de 36 minutes

4



Grâce aux 4 voies de la ligne 36 ...

- > 2 CR circulent entre Louvain et Bruxelles
- > L'IR o circule toute la journée jusqu'à l'aéroport:
IR o Bruxelles – Aéroport devient Nivelles – Aéroport - Louvain
- > 2 trains P semi-directs circulent entre Landen et Bruxelles:
Landen – Neerwinden – Ezemaal – Tirlemont – Verrijk – Louvain – Kortenberg – Zaventem – Diegem – Schaerbeek – Bruxelles

5



Liaisons IC vers Bruxelles par la ligne 36:

Temps de parcours entre Louvain et Bruxelles- Nord

	Aujourd'hui	12/2006	Gain de temps
IC A Eupen - Ostende	23'	19'	4'
IC E Tongres – Knokke/Blankenberge	29'	21'	8'
IC F Liège - Quiévrain	23'	19'	4'
IC K Genk - Gand	23'	18'	5'

6

