

Bruxelles, vendredi 25 mai 2007

Infrabel, DB Netz et DB Énergie ont signé une convention pour l'électrification de la ligne entre Montzen et Aix-la-Chapelle ouest

Infrabel, DB Netz et DB Énergie ont signé récemment une convention pour l'électrification de la ligne 24 transfrontalière entre Montzen et Aix-la-Chapelle ouest. L'électrification sera achevée en décembre 2008 et constituera un atout important pour la région de Liège, pour les ports belges, ainsi que pour les entreprises ferroviaires.

Signature d'une convention extraordinaire

Les sociétés Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, DB Netz, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire allemande et DB Énergie, le gestionnaire de l'énergie des chemins de fers allemands ont convenu **d'électrifier la ligne ferroviaire 24 transfrontalière entre Montzen et Aix-la-Chapelle ouest**. Ce dernier maillon manquant non-électrifié de 8 km de long situé sur la ligne de 162 km entre le port d'Anvers et la frontière allemande, sera achevé pour le changement d'horaire de décembre 2008.

La particularité de cette ligne ferroviaire est que la frontière géographique entre les deux pays se situe dans le tunnel de Botzelaer (« Gemmenicher Tunnel » en Allemagne). Par contre, la zone de transition pour le **changement de système d'alimentation électrique**, nécessaire entre les deux pays, est aménagée à l'extérieur du tunnel. La frontière technique se retrouve ainsi en territoire belge, sur le viaduc de Moresnet. Très concrètement, cela signifie que le tronçon entre Montzen et la frontière technique sur le viaduc de Moresnet sera électrifié en courant continu 3kV (système belge) et que le tronçon entre le viaduc de Moresnet et Aix-la-Chapelle ouest sera électrifié en courant alternatif 15kV 16 2/3 Hz (système allemand).

De nombreux avantages

Grâce à cette électrification, le changement de locomotive obligatoire entre les locomotives diesel et électrique en gares de Montzen et d'Aix-la-Chapelle ouest ne sera plus nécessaire. La **vitesse commerciale sur l'axe Belgique-Allemagne augmentera** dès lors de façon considérable et le **temps de parcours entre le port d'Anvers et les zones industrielles allemandes diminuera** de manière appréciable. L'emploi de locomotives électriques puissantes permettra en outre de tracter des convois plus lourds, jusqu'à 1.600 tonnes, ce qui augmentera la capacité de cet axe stratégique.

Les avantages ne se limitent pas aux aspects économiques : le recours à l'alimentation électrique est également **bénéfique pour l'environnement**, à plus forte raison dans une région qui fait de la nature un atout.

Investissement de 2.07 millions d'euros

Les travaux d'électrification débuteront au cours du second semestre 2007. Infrabel et DB Netz y investissent ensemble un budget de 2,07 millions d'euros. L'équilibre entre le montant investi et les résultats obtenus est donc très avantageux.

Planning de travaux d'électrification

Suite à l'approbation de ce projet par le Comité de Direction d'Infrabel, DB Netz, DB Energie et Infrabel ont signé une convention en avril de cette année. Le lancement des travaux en gare de Montzen (côté Allemagne) est prévu en octobre 2007. Par la suite, les travaux d'électrification sur la ligne 24 et dans le tunnel de 'Botzelaer' commenceront en 2008. Dès la fin des travaux en septembre 2008, suivront les tests techniques, l'homologation technique de la ligne et la formation du personnel des trains. La ligne électrifiée entre Montzen et Aix-la-Chapelle ouest sera ainsi mise en service en décembre 2008.

Résumé des informations techniques

- Longueur de la ligne Anvers – frontière allemande : 162 km
- Longueur du tronçon à électrifier entre Montzen et Aix-la-Chapelle ouest : 8 km
- Frontière géographique : en Belgique, située à l'intérieur du tunnel de 'Botzelaer' (Infrabel = borne km 44,766) ; en Allemagne, elle correspond au « Gemmenicher Tunnel » (DB Netz = borne km 39,750)
- Frontière technique : située sur le Viaduc de Moresnet
- Alimentation électrique :
 - en territoire allemand et jusqu'à la frontière technique : courant alternatif monophasé 15 kV 16 2/3 Hz
 - en Belgique : à partir du viaduc de Moresnet (borne km 39,750) jusqu'à Montzen : courant continu 3 kV
- Investissement total d'Infrabel et DB Netz : 2.07 millions d'euros

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'actionariat 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 14 000 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,1 milliard d'euros (2006).

Brussel, 25 mei 2007

Infrabel, DB Netz en DB Energie ondertekenen overeenkomst voor de elektrificatie van de spoorlijn tussen Montzen en Aken-West

Infrabel, DB Netz, en DB Energie hebben onlangs een overeenkomst ondertekend voor de elektrificatie van de grensoverschrijdende spoorlijn 24 tussen Montzen en Aken-West. De elektrificatie zal voltooid zijn in december 2008 en is een belangrijke troef voor de Luikse regio, de Belgische havens én de verschillende spoorondernemingen.

Ondertekening van bijzondere overeenkomst

De spoorondernemingen Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoornet, DB Netz, de infrastructuurbeheerder van het Duitse spoornet en DB Energie, de energiebeheerder van de Duitse spoorwegen zijn overeengekomen om de **grensoverschrijdende spoorlijn 24 tussen Montzen en Aken-West** te elektrificeren. Deze laatste niet-geëlektrificeerde, ontbrekende schakel van 8 km op de 162 km lange spoorlijn tussen de Antwerpse haven en de Duitse grens zal tegen de nieuwe dienstregeling van december 2008 zijn afgewerkt.

Kenmerkend aan deze spoorlijn is dat de landsgrens in de Botzelaartunnel ligt ("Gemmenicher Tunnel" in Duitsland). De overgangszone voor het omschakelen naar de **andere spanning** wordt buiten de tunnel aangelegd. Hierdoor komt de technische grens op het viaduct van Moresnet op Belgisch grondgebied te liggen. Heel concreet betekent dit dat het spoorvak vanaf de technische grens op het viaduct Moresnet tot Montzen wordt uitgerust met 3 kV gelijkstroom (Belgisch systeem) en vanaf het viaduct Moresnet tot Aken-West met 15 kV 16 2/3 Hz (Duits systeem).

Talrijke voordelen

Door deze elektrificatie is de verplichte locomotiefwissel voor de elektrische locomotieven in de stations van Montzen en Aken-West niet langer nodig. Hierdoor zal de **commerciële snelheid** op de as België - Duitsland aanzienlijk toenemen waardoor ook de reistijd tussen de Antwerpse haven en de Duitse industriegebieden korter wordt. Het gebruik van krachtige elektrische locomotieven laat bovendien toe om ook zwaardere treinen tot 1.600 ton richting Duitsland te slepen, waardoor de capaciteit van deze strategische as gevoelig verhoogt.

Er is niet alleen een economische meerwaarde: de inzet van elektrische energie levert ook belangrijke voordelen voor het **milieu** wat niet onbelangrijk is voor een regio die haar prachtige natuur als troef uitspeelt.

Investing van 2,07 miljoen euro

De werken voor deze elektrificatie zullen starten in de tweede helft van 2007. Infrabel en DB Netz investeren gezamenlijk 2,07 miljoen euro in dit project. Het evenwicht tussen het geïnvesteerde bedrag en het verkregen effect is zeer gunstig te noemen.

Woordvoerder : Frédéric Petit

Communicatie Infrabel - Barastraat 110 - 1070 Brussel
Tel.: + 32 (0) 2 526 37 52 - GSM: +32 (0) 476 550 942
Fax.: + 32 (0) 2 526 37 46 - E-mail: frederic.petit@infrabel.be

Planning elektrificatie

Na de goedkeuring van dit project door de Raad van Bestuur van Infrabel, hebben Infrabel, DB Netz en DB Energie de overeenkomst in april van dit jaar ondertekend. Het begin van de werkzaamheden in het station van Montzen richting Duitsland is gepland in oktober 2007. Vervolgens starten in 2008 de elektrificatiewerken op de spoorlijn 24 en in de Botzelaartunnel. Nadat de spoorlijn in september 2008 is afgewerkt, volgen er technische testen en gebeurt de technische homologatie van de lijn en de opleiding van het treinpersoneel. De geëlektrificeerde spoorlijn tussen Montzen en Aken-West zal in december 2008 in dienst worden genomen.

Technische info over het project

- Lengte spoorlijn Antwerpen - Duitse grens: 162 km
- Lengte elektrificatie tussen Montzen en Aken-West: 8 km
- Landsgrens: in België gelegen in 'Botzelaartunnel' (Infrabel = km-punt 44,766); in Duitsland is dit de 'Gemmenicher Tunnel' (DB Netz = km-punt 5,380)
- Technische grens: gelegen op de Moresnetbrug (km-punt 39,750)
- Stroomvoorziening:
 - op Duits grondgebied en tot de technische grens: éénfasige wisselstroom 15 kV 16 2/3 Hz
 - in België vanaf viaduct Moresnet (km-punt 39,750) tot Montzen: 3 kV gelijkstroom
- Gezamenlijke investering door Infrabel en DB Netz: 2,07 miljoen euro

** Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwegennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de licenties en de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 14.000 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1,1 miljard euro (2006).*

Woordvoerder : Frédéric Petit

Communicatie Infrabel - Barastraat 110 - 1070 Brussel
Tel.: + 32 (0) 2 526 37 52 - GSM: +32 (0) 476 550 942
Fax.: + 32 (0) 2 526 37 46 - E-mail: frederic.petit@infrabel.be