

Brussel, dinsdag 14 maart 2006

Elektrificatie van de spoorlijn 24 Montzen – Duitsland voor eind 2008 : een troef voor de Belgische havens en de Luikse regio

Het directiecomité van Infrabel, de infrastructuurbeheerder van de Belgische spoorinfrastructuur, heeft vandaag, dinsdag 14 maart, besloten om de spoorlijn 24 tussen Montzen en de Duitse grens te elektrificeren. De elektrificatie, die voltooid zal zijn in december 2008, betekent een belangrijke troef voor de Luikse regio, de Belgische havens en de NMBS-Groep.

Elektrificatie van de resterende 8 kilometer

In samenspraak met de andere betrokken operatoren, heeft Infrabel vandaag besloten om het laatste stukje baanvak van de spoorlijn 24 tussen Montzen en de Duitse grens te elektrificeren. Dit nieuwe project, dat afgewerkt zal zijn op 15 december 2008, laat Infrabel toe om de laatste niet-geëlektrificeerde, ontbrekende schakel van 8 km op de 162 km lange spoorlijn tussen de Antwerpse haven en de Duitse grens te realiseren. Het project heeft talrijke voordelen:

- Door het afschaffen van de verplichting om van locomotief te veranderen in het station van Montzen en de krachtigere elektrische locomotieven is er sneller treinverkeer op deze spooras mogelijk. Hierdoor zal de snelheid op de lijn 24 toenemen en zal ook het goederenverkeer van en naar de Antwerpse haven sneller kunnen gebeuren.
- Door het verhogen van de commerciële snelheid maar ook de mogelijkheid om zwaardere treinen te slepen, zal de capaciteit van deze strategische as gevoelig verbeteren.
- De aantrekking van het spoorwegnet en de Belgische havens komen hier versterkt uit wat een positieve impact zal hebben op de globale Belgische economie.
- Het toenemend gebruik van de elektrische tractie zal positief zijn voor de omgeving, zeker in een regio die van haar natuur een belangrijke troef maakt.
- De voortdurende modernisering van de Infrabel-infrastructuur in de provincie Luik draagt er toe bij dat dat deze regio uitgroeit tot een belangrijk Europees kruispunt.

Een budget van 3 miljoen euro

De werken voor deze elektrificatie zullen starten in de tweede helft van 2007 en vertegenwoordigen een investering van 3 miljoen euro. Het evenwicht tussen het geïnvesteerde bedrag en het verkregen effect is zeer gunstig te noemen. Het project beantwoordt dus perfect aan de doelstellingen van het strategisch plan van Infrabel dat het best mogelijke rendement van haar investeringen beoogt.

De fasering van de werken ziet er uit als volgt:

- Oktober 2007 : heraanleg van de uitrit van het station Montzen richting Duitsland.
- Maart 2008 : werken voor de uitrusting van de Botzelaar-tunnel door DB Net, de infrastructuurbeheerder van het Duitse spoorwegnet.

- De fasering van de werken zonder impact op het spoorverkeer (palen en bovenleiding) wordt nog bestudeerd.

Modernisering van het station Montzen

Ook al zijn de dossiers niet met elkaar verbonden, Infrabel heeft besloten om tegelijkertijd te investeren in de modernisering en vereenvoudiging van het station Montzen. Het doel is om dit station uit te rusten met moderne infrastructuur en zo haar toekomst te garanderen.

Infrabel wordt de laatste jaren eigenlijk met een dubbel fenomeen geconfronteerd. Enerzijds vertoont de infrastructuur van het station tekenen van slijtage en is er een enorme modernisering nodig op korte termijn. Anderzijds is de huidige infrastructuur te omvangrijk geworden in functie van de behoeften – los van elk elektrificatie-project – als gevolg van de toename van het aantal rechtstreekse treinen die niet in het station van Montzen stoppen.

Daarom heeft Infrabel besloten om de infrastructuur te vereenvoudigen door een 15-tal sporen, die nu al niet meer worden gebruikt, af te schaffen. Dit met het oog op een verdere modernisering van de resterende sporen. Bovendien wordt het seinhuis van Montzen gefusioneerd met dat van Visé, dat zal beschikken over een volledig gemoderniseerde infrastructuur.

De saneringswerken worden uitgevoerd om de huidige capaciteit te behouden tot in 2008. Momenteel beginnen de zware moderniseringswerken. De fusie van het seinhuis zal plaatsvinden horizon 2012.

In samenspraak met het personeel

De elektrificatie van de lijn 24 heeft zo goed als geen impact op het personeel. De modernisering van het station Montzen daarentegen laat wel een personeelsbesparing toe op het niveau van het station. Er gaan echter geen arbeidsplaatsen verloren want het werkvolume blijft gelijk.

Door de modernisering verliest een deel van het personeel zijn huidige job. Rekening houdend met hun kwaliteiten, wensen en mogelijkheden zal het een andere taak krijgen of elders worden tewerkgesteld. De gemoderniseerde werkposten zullen de werkomstandigheden sterk verbeteren doordat bij de renovatie rekening kan worden gehouden met de nieuwste ergonomische normen in verband met 'welzijn op het werk'.

Elke oplossing zal worden onderhandeld met de erkende personeelsorganisaties en dat volgens de traditie van sociaal overleg binnen de NMBS-Groep. Momenteel werken er 66 Infrabel-bedienden op de site Montzen.

Complementair met IJzeren Rijn

Gelijklopend met het vergroten van de capaciteitsmogelijkheden van de lijn 24, werkt Infrabel actief aan de heropening van de IJzeren Rijn: de tweede spooras die de haven van Antwerpen met Duitsland verbindt. Dit project is een logische aanvulling op de lijn 24 want de IJzeren Rijn laat treinen met een zwaardere tonnenmaat toe dan de lijn 24.

Het voorstel van Infrabel om dankzij een investering van ongeveer 30 miljoen euro de IJzeren Rijn gedeeltelijk in gebruik te nemen, laat toe om er op korte termijn een beperkt aantal treinen te laten rijden. Deze oplossing wordt momenteel onderhandeld tussen België en Nederland. Op langere termijn wordt een volledige heropening van deze as bestudeerd, maar steeds in een geest van complementariteit met de lijn 24.

** 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 14.500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1 miljard euro (2005).*

Elektrificatie van de lijn 24 Welkenraedt - Montzen



Bruxelles, mercredi 20 juin 2007

Electrification de la ligne 24 Montzen-Allemagne pour fin 2008 : un atout pour les ports belges et la région liégeoise

Le comité de direction d'Infrabel, gestionnaire belge d'Infrastructure ferroviaire, a décidé, ce mardi 14 mars, le lancement de l'électrification de la ligne 24 Montzen-frontière allemande. Cette électrification, qui sera mise en œuvre en décembre 2008 représente un atout considérable pour la région liégeoise, les ports belges et le groupe SNCB.

Electrification des 8 kilomètres manquants

En concertation avec tous les opérateurs concernés, Infrabel, gestionnaire belge d'infrastructure ferroviaire, a décidé ce mardi de lancer l'électrification du dernier tronçon de la ligne 24, entre Montzen et la frontière allemande. Ce nouveau projet, qui sera mis en service pour le 15 décembre 2008, permettra à Infrabel d'éliminer le chaînon manquant non-électrifié de 8 kilomètres de long sur la ligne de 162 kilomètres entre le port d'Anvers et la frontière allemande. Un projet qui présente de nombreux avantages :

- La suppression de l'obligation de changement de locomotive en gare de Montzen, ainsi que la puissance supplémentaire offerte par les locomotives électriques appelées à se multiplier sur cet axe, permettront d'augmenter la vitesse commerciale de la ligne 24 et ainsi d'accélérer le transport de marchandises de et vers le port d'Anvers.
- L'augmentation de la vitesse commerciale ainsi que la possibilité de traction de trains plus lourds permettra d'augmenter sensiblement la capacité de cet axe stratégique.
- L'attractivité du réseau ferroviaire et des ports belges s'en trouvera considérablement renforcée, ce qui sera bénéfique pour l'économie belge en général.
- L'usage accru de la traction électrique sera tout à fait bénéfique pour l'environnement, à plus forte raison dans une région qui fait de la nature un atout.
- La modernisation constante des infrastructures d'Infrabel en province de Liège contribuera à faire de cette région un carrefour européen important.

Un budget de 3 millions d'euros

Cette électrification dont les travaux débiteront au second semestre 2007, représente un investissement de 3 millions d'euros, de telle sorte que le rapport entre le montant investi et l'impact obtenu est extrêmement favorable. Le projet répond ainsi aux objectifs du plan stratégique d'Infrabel visant assurer le meilleur rendement à ses investissements.

Le phasage des travaux sera la suivant :

- Octobre 2007 : réaménagement de la sortie de la gare de Montzen, en direction de l'Allemagne.
- Mars 2008 : travaux d'équipement du tunnel de Botzelaar par DB Net, gestionnaire allemand d'infrastructures ferroviaires.

- Le phasage des travaux sans impact sur le trafic ferroviaire (poteaux et caténaires) est encore à l'étude.

Modernisation de la gare de Montzen

Même si les dossiers ne sont pas liés, Infrabel a décidé, dans le même temps, d'investir dans la modernisation et l'assainissement de la gare de Montzen, en vue de la doter d'une infrastructure moderne et d'assurer ainsi son avenir.

Infrabel était en effet confrontée, ces dernières années, à un double phénomène. D'une part, les infrastructures de la gare montraient des signes de fatigue et nécessitaient une modernisation lourde dans un avenir proche. D'autre part, les infrastructures actuelles étaient devenues surdimensionnées par rapport aux besoins réels, notamment suite à la multiplication – avant même tout projet d'électrification - du nombre de trains sans arrêt en gare de Montzen.

C'est pourquoi Infrabel a décidé de simplifier l'infrastructure, en supprimant une quinzaine de voies qui étaient déjà peu utilisées, tout en modernisant en profondeur l'ensemble des voies restantes. Les cabines de signalisation de Montzen seront en outre fusionnées avec la cabine de Visé, qui bénéficiera d'une infrastructure entièrement modernisée.

Des travaux d'assainissement seront effectués afin de maintenir la capacité actuelle jusqu'en 2008. A ce moment, commenceront les travaux lourds de modernisation. La fusion des cabines de signalisation aura lieu à l'horizon 2012.

Concertation avec le personnel

Si l'électrification de la ligne 24 n'aura qu'un très faible impact sur le personnel d'Infrabel, la modernisation de la gare de Montzen, en revanche, conduira à une diminution du nombre de personnes affectées sur le site. Mais aucune suppression d'emploi n'est envisagée car le volume de travail restera le même.

Le personnel sera réaffecté sur d'autres sites, en fonction de ses qualités, souhaits et possibilités, et il y bénéficiera de conditions de travail sensiblement améliorées, à travers, notamment, la mise à disposition d'installations modernes, mettant en œuvre les dernières innovations en terme d'ergonomie et de bien-être au travail.

Toute solution sera négociée avec les organisations représentatives du personnel, conformément à la tradition de concertation sociale du groupe SNCB. Actuellement, 66 agents d'Infrabel sont basés sur le site de Montzen.

Complémentarité avec le Rhin d'acier

Parallèlement à la maximisation du potentiel de la ligne 24, Infrabel travaille activement à la remise en service du Rhin d'Acier, le deuxième axe reliant le port d'Anvers à l'Allemagne. Ce projet s'inscrit en effet dans une logique complémentaire de la ligne 24, puisqu'il permettra

d'accueillir un nombre certes limités de train, mais dont la charge sera plus élevée que celle permise sur la ligne 24.

Le projet de réhabilitation partielle du Rhin d'Acier, proposé par Infrabel, permettrait, dans un proche avenir, d'accueillir un nombre limité de trains, moyennant un investissement de 30 millions d'euros. Cette solution fait actuellement l'objet de négociations entre la Belgique et les Pays-Bas. A plus long terme, un projet de réhabilitation complète de cette axe est également à l'étude, toujours dans l'optique d'une complémentarité avec la ligne 24.

** 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 14 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1 milliard d'euros (2005).*

Electrification of the line 24 Montzen - German border

