

Ans, mardi 9 octobre 2007

Infrabel teste l'infrastructure de la Ligne à Grande Vitesse Liège-frontière allemande

Du 1^{er} au 19 octobre, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, mène des tests sur la nouvelle Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Liège (Chênée) et la frontière allemande (Walhorn). Ces tests visent à contrôler l'infrastructure ferroviaire et sont nécessaires à l'homologation de cette ligne où la vitesse maximale sera de 260 km/h.

Tests de sécurité jusqu'à 286 km/h

Durant les trois premières semaines d'octobre, Infrabel teste la Ligne à Grande Vitesse de 36 km de long entre Chênée et Walhorn (ligne 3) lors de **parcours d'essais**. Les éléments concernés sont **la voie et la caténaire**, ainsi que la couverture du réseau de communication GSM spécifique aux chemins de fer (GSM-R). Des mesures de pression auront lieu dans le tunnel de Soumagne et des mesures seront effectuées tout le long du trajet afin de s'assurer que le bruit provoqué par le passage du train est acceptable.

Concrètement, un **Thalys, équipé de laboratoires de mesures** et où des passagers sont simulés par des sacs de sable, effectue jusqu'à dix allers-retours par jour, pendant 14 jours ouvrables, entre Liège et la frontière allemande. Lors des premiers parcours, la vitesse est relativement faible (120km/h) mais chaque trajet permet de monter progressivement en puissance jusqu'en survitesse (286km/h), soit 10% au-delà de la vitesse maximale autorisée (maximum 260km/h). Dans le tunnel de Soumagne, un mannequin muni de capteurs permettra de mesurer la pression à laquelle le personnel d'entretien serait exposé au moment du passage d'un train, lors de travaux par exemple.

Ces tests clôtureront près d'une année de **vérifications diverses** (aiguillages, ouvrages d'art, voie, caténaires, alimentation électrique, ...) au niveau de l'infrastructure construite en collaboration avec le bureau d'études **TUC RAIL** (société filiale d'Infrabel). Infrabel se chargera courant 2008 d'homologuer la signalisation et plus particulièrement l'**ERTMS** (European Rail Traffic Management System), système de signalisation déployé sur les nouvelles Lignes à Grande vitesse et commun aux différents pays européens. L'homologation du matériel roulant clôturera ces évaluations.

830 millions d'euros dans le respect de l'environnement et de la sécurité

Infrabel a investi au total **830 millions d'euros** sur la Ligne à Grande Vitesse 3 avec des exigences fortes en matière de sécurité et d'intégration dans l'environnement. L'importance de ce budget s'explique notamment par le fait qu'Infrabel a choisi de construire de **nombreux ouvrages d'art** afin de ne pas défigurer la région.

Parmi ces constructions, citons le **tunnel de Soumagne** (6,53 km, le plus long tunnel ferroviaire de Belgique) pour lequel des mesures de sécurité importantes (quais de

débarquement, sorties de secours, système de détection anti-incendie, circulation d'eau en permanence...) ont été prises. La mise à disposition auprès des pompiers de matériel spécifique d'intervention (autopompes « rail-route » pouvant rouler autant sur la route que sur rails dans le tunnel, et un véhicule « 8x8 » multilift, tout terrain muni d'une grue d'une portée de 24 m et chargé de matériel de désincarcération) répond également aux exigences de sécurité d'Infrabel.

Une ligne opérationnelle à l'horizon 2008

Les travaux de la **branche est (Bruxelles-Cologne, 139 km)** du réseau à grande vitesse ont débuté en 1998. Deux sites propres ont été créés, la **Ligne à Grande Vitesse 2** entre Leuven et Bierset (inaugurée en 2002 pour un budget d'environ 680 millions), et la **nouvelle Ligne à Grande Vitesse 3**, entre Chênée et Walhorn (budget estimé à 830 millions).

En marge de ces nouveaux tronçons, des investissements ont été réalisés sur les **lignes déjà existantes**, la **L36** (entre Bruxelles et Louvain), qui a été dédoublée (670 millions d'euros en 2006), et les tronçons de la ligne classique **L37** (Angleur-Chênée et Hammerbrücke-frontière allemande), qui a été modernisée (budget de 40 millions).

Lors de la mise à disposition aux opérateurs de la LGV Chênée-Walhorn au cours du second semestre 2008, Bruxelles ne sera plus qu'à 1h47 de Cologne et 2h57 de Francfort (*temps indicatifs*), renforçant le rôle de carrefour international de la Belgique et permettant à Liège et sa région de s'affirmer en tant que nœud ferroviaire vers l'Allemagne, la France et Bruxelles.

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).

Ans, 9 oktober 2007

Infrabel test spoorinfrastructuur van nieuwe hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens

Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, voert van 1 tot en met 19 oktober testen uit op de nieuwe hogesnelheidslijn (HSL) tussen Luik (Chênée) en de Duitse grens (Walhorn). Deze testen dienen om de spoorinfrastructuur te controleren en zijn noodzakelijk voor de homologatie van deze lijn waarop de treinen tegen een maximale snelheid van 260 km/u zullen rijden.

Veiligheidstesten tot 286 km/u

Infrabel zal in een periode van bijna drie weken testritten uitvoeren op de nieuwe hogesnelheidslijn Chênée – Walhorn (36 km). Hierbij controleert de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder nauwgezet de **gedragingen van het spoor en de bovenleiding**, maar ook de dekking van het communicatienetwerk GSM-R dat specifiek is ontworpen voor de spoorwegen. In de tunnel van Soumagne worden er ook 'druk'-testen gedaan. Tenslotte voert Infrabel over de ganse lengte van het tracé ook metingen uit om na te gaan of het geluid, veroorzaakt bij de doortocht van een trein, voldoet aan de gestelde normen.

Een **speciale Thalys-testtrein** wordt uitgerust met een meetlaboratorium met daarin de vereiste technologische apparatuur; de aanwezigheid van de reizigers wordt gesimuleerd met zandzakken. Gedurende 14 dagen zal deze Thalys tot 10 keer per dag heen en terug rijden tussen Chênée en de Duitse grens (Walhorn). Tijdens de testritten is de snelheid nog relatief laag (120 km/u) maar elke rit laat toe om de snelheid progressief te verhogen tot de topsnelheid (maximum 286 km/u), die 10% hoger is dan de maximale toegelaten snelheid (260 km/u). In de tunnel van Soumagne zal een pop, voorzien van een sensor, toelaten om de druk te meten waaraan het onderhoudspersoneel (bijvoorbeeld tijdens werkzaamheden) zal worden blootgesteld bij de doorrit van een trein.

Diverse testen en homologatie van de lijn

Deze testen zijn een vervolg van **verscheidene voorafgaande testen** die bijna een jaar hebben geduurd. Het betreft de controles van de infrastructuur (sporen, wissels, bovenleidingen, elektrische voeding, kunstwerken, ...) die werd gebouwd in samenwerking met het studiebureau TUC RAIL (dochtermaatschappij van Infrabel).

In de loop van 2008 zal Infrabel zich bezighouden met de homologatie van de seininrichting, meer bepaald het **ERTMS-systeem** (European Rail Traffic Management System). Dit interoperabele systeem wordt geïnstalleerd op de nieuwe hogesnelheidslijnen en is hetzelfde als in de andere Europese landen. Aansluitend zal de homologatie van het materieel op deze nieuwe HSL gebeuren als afsluiter van de testen.

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

830 miljoen euro voor veiligheid en milieu-respect

De totale investering van Infrabel voor de HSL Luik – Duitse grens bedraagt 830 miljoen euro. Hierbij ligt de nadruk op de veiligheidseisen en de integratie van de nieuwe spoorinfrastructuur in het landschap. Het respect voor het milieu blijkt uit de keuze van Infrabel om **talrijke kunstwerken** te bouwen op het tracé.

Een van deze kunstwerken is de **tunnel van Soumagne** (6,53 km en de langste spoortunnel van België) waarbij belangrijke veiligheidsmaatregelen zijn genomen zoals noodperrons, evacuatie-uitgangen, branddetectiesysteem, ...). Veiligheid is de absolute prioriteit van Infrabel en dat uit zich ook in het specifieke interventiematerieel dat ter beschikking werd gesteld van de brandweer: 'spoor-weg' voertuigen die op de weg kunnen rijden maar ook op de sporen in de tunnel én een '8x8' multilift-voertuig voor alle terreinen dat over een uitschijfbare kraan van 24 meter beschikt en evacuatiemateriaal (hydraulische schaar).

HSL operationeel in 2008

De werkzaamheden op de **oostelijke tak van het hogesnelheidsnet** (Brussel – Duitse grens, 139 km) zijn gestart in 1998. Hierbij werden twee sites gecreëerd: de HSL 2 tussen Leuven en Bierset (in dienst sinds december 2002; investering van 680 miljoen euro) én de nieuwe HSL 3 tussen Chênée en Walhorn (+/- 830 miljoen euro).

In het kader van deze nieuwe baanvakken heeft Infrabel ook belangrijke investeringen gedaan op de **reeds bestaande spoorlijnen**: de lijn Brussel – Leuven (L.36) die op vier sporen werd gebracht (in dienst sinds december 2006; investering van 670 miljoen euro) én de baanvakken van de klassieke lijn 37 (Angleur – Chênée én Hammerbrücke – Duitse grens) die momenteel wordt gemoderniseerd (investering van 40 miljoen euro).

Wanneer Infrabel **in de tweede helft van 2008** de HSL Chênée – Walhorn ter beschikking stelt van de operatoren, zal Brussel dankzij deze nieuwe spoorinfrastructuur dichterbij Keulen (1u47) en Frankfurt (2u57) komen te liggen (*indicatieve reistijden*). Met het HST-project versterkt Infrabel de rol van België als internationale draaischijf en kan Luik zich ontwikkelen als het spoorwegknooppunt naar Duitsland, Frankrijk en Brussel.

** 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