

26-09-2008 Infrabel wil capaciteit van de Brusselse Noord-Zuidverbinding verhogen

Project voor de aanleg van nieuwe sporen tussen Brussel-Zuid en Brussel-Noord.
De Brusselse Noord-Zuidverbinding, een cruciaal knooppunt van het Belgische spoorwegnet dat de stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord met elkaar verbindt, heeft momenteel de grenzen van haar capaciteit bereikt, vooral tijdens de spitsuren. Om de kwaliteit en de capaciteit van zijn netwerk substantieel te verbeteren, wil Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, de "flessenhals" van de Noord-Zuidverbinding aanpakken door de aanleg van extra sporen naast de bestaande sporen en/of in een tunnel onder de bestaande sporen.

De fysieke grenzen van de capaciteit van de Brusselse Noord-Zuidverbinding

De Noord-Zuidverbinding verbindt de twee spoorwegpolen van Brussel, namelijk het station Brussel-Zuid en het station Brussel-Noord, via een +/- 2 km lange tunnel waarin de stations Brussel-Centraal en Brussel-Congres liggen. Deze verbinding is **het kloppend hart van het Belgische spoorwegnet en heeft het drukste treinverkeer**: bijna elke minuut stopt er een trein in Brussel-Centraal, en tijdens de ochtendspits (7u-9u) rijden er in totaal 170 treinen tussen Brussel-Noord en Brussel-Zuid. Zo heeft de Brusselse Noord-Zuidverbinding momenteel de fysieke grenzen van haar maximumcapaciteit bereikt.

Dankzij dit intensieve gebruik van de Brusselse Noord-Zuidverbinding kunnen de reizigers beschikken over een zo goed mogelijk uitgebouwde treindienst. Er zijn echter ook nadelen aan deze situatie. De treinen volgen elkaar inderdaad zo snel op dat **een voorval** – in of aan de inrit van de verbinding – **door het "sneeuwbaleffect" een grote weerslag kan hebben op alle treinen die door de Noord-Zuidverbinding moeten**.

Aangezien stiptheid voor Infrabel een absolute topprioriteit is, heeft de Belgische spoorinfrastructuur-beheerder reeds **verschillende projecten opgestart om de capaciteit van het netwerk in en rond Brussel te verhogen**, en om het gebruik van de bestaande capaciteit in de Noord-Zuidverbinding te verbeteren. Het project om de lijnen van het Gewestelijk ExpressNet (GEN) op vier sporen te brengen (horizon 2016), het Diabolo-project voor meer én betere treinverbindingen naar Brussel-Nationaal-Luchthaven (horizon 2012), en een reeks andere projecten om te vermijden dat de treinen elkaar kruisen aan de inritten van de verbinding en om het treinverkeer beter te spreiden over de verschillende sporen van de Noord-Zuidverbinding (horizon 2018), … moeten stuk voor stuk zorgen voor wat meer ademruimte, en zo op middellange termijn leiden tot een betere kwaliteit van het spoorverkeer in Brussel.

Een "revolutionair" uitbreidingsproject voor de Brusselse Noord-Zuidverbinding

Sinds het begin van de 21e eeuw is zowel het treinverkeer als het aantal treinreizigers spectaculair toegenomen. Deze tendens zal zich de komende jaren nog verder doorzetten. Eén van de voornaamste engagementen uit het nieuwe beheerscontract slaat overigens op de ondersteuning **van de ambitieuze groeicijfers die het spoor tegen het jaar 2012 mag verwachten** (25 % meer reizigers op het binnenlandse net, 34 % meer reizigers in de internationale verbindingen en een groei van het goederenvervoer met 35 %).

Deze groeicijfers en de huidige maximale bezetting van de Noord-Zuidverbinding hebben Infrabel ertoe aangezet om een speciale externe studie te lanceren, gebaseerd op methodologie van de impactstudies. Deze studie moet enerzijds toelaten om de noodzaak van een capaciteitsuibreiding van de Noord-Zuidverbinding te bevestigen, en anderzijds om een **grondige analyse door te voeren van de toekomstige mobiliteitsbehoeften in en rond Brussel.**

Deze studie zal nagaan **welke verschillende concrete technische oplossingen in aanmerking komen om de capaciteit van het station Brussel-Centraal uit te breiden**. Zo kunnen deze nieuwe sporen op hetzelfde niveau worden aangelegd (bijkomende sporen "naast" de bestaande sporen) en/of op een ondergronds niveau (bijkomende sporen in een tunnel onder de bestaande sporen).

De verschillende opties zullen onderling met elkaar vergeleken worden **via een multicriteriale analyse, dat de voor- en nadelen op verschillende vlakken zal onderzoeken**: de impact voor en tijdens de uitvoering van de werkzaamheden (termijnen, verstoringen van het treinverkeer en het wegverkeer, …), impact op de dienstregeling van de treinen (regelmaat,

aantal bijkomende rijpaden, mogelijkheden om het verkeer bij te sturen in geval van storingen, …), reizigerscomfort (vlotte aansluitingen, …), herinrichting van de omgeving van het station Brussel-Centraal, en uiteindelijk het kostenplaatje.

Door dit uitbreidingsproject van de Brusselse Noord-Zuidverbinding nu op te starten, **wil Infrabel proactief handelen om de mobiliteit op lange termijn te verbeteren**. Dit project zou een revolutie kunnen betekenen in de uitbatingsmogelijkheden van het Belgische spoorwegnet, en voor een **aanzienlijke verbetering zorgen van zowel de kwaliteit (stiptheid, continuïteit) als de kwantiteit (capaciteit, frequentie van de treinen) van de diensten aan de reizigers**.

Infrabel onderneemt stappen om de capaciteit van de Noord-Zuidverbinding te verhogen

Vandaag wordt bijna de volledige maximumcapaciteit van de Noord-Zuidverbinding tijdens de spitsuren gebruikt om zoveel mogelijk treinen van Brussel-Zuid naar Brussel-Noord te laten rijden. Op basis van deze vaststelling en rekening houdend met de groeiende mobiliteitsbehoeften, is Infrabel er van overtuigd dat de **capaciteit van de Noord-Zuidverbinding in haar huidige configuratie** (met een beschik-baarheid van 6 perronsporen in het station Brussel-Centraal) **in de toekomst ontoereikend zal zijn**. Met andere woorden, op basis van de resterende capaciteit van het netwerk is het onmogelijk om de verwachte groeicijfers op lange termijn (horizon 2020) te kunnen blijven ondersteunen.

Infrabel wenst in deze problematiek proactief op te treden om op tijd concrete en relevante oplossingen te kunnen aanreiken. Daarom lanceert Infrabel vandaag een project voor de **uitbreiding van de Noord-Zuidverbinding door de aanleg van extra sporen tussen de stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord**. De eerste fase van dit project is het realiseren van een grondige externe studie om de mobiliteitsbehoeften in en rond Brussel precies te bepalen maar ook van de impact op onze spoorinfrastructuren.

Bruxelles, le 26 septembre 2008

Infrabel veut augmenter la capacité de la jonction Nord-Midi de Bruxelles

Projet d'aménagement de nouvelles voies entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord

La jonction Nord-Midi de Bruxelles, nœud crucial du réseau ferré belge reliant les gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord, est actuellement utilisée aux limites de sa capacité, particulièrement en heures de pointe. Afin de pouvoir améliorer de manière substantielle la qualité et la capacité de son réseau, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, veut faire « sauter » le goulet d'étranglement de la jonction Nord-Midi par la construction de voies supplémentaires, qui seront aménagées sous et/ou à côté des voies existantes.

Infrabel agit dès aujourd'hui pour augmenter la capacité de la jonction Nord-Midi de Bruxelles

Actuellement, la quasi-totalité de la capacité maximale de la jonction Nord-Midi est utilisée en heures de pointe pour faire circuler le plus de trains possible entre les gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord. Face à ce constat et considérant les besoins croissants de mobilité de notre société, Infrabel a la conviction ferme que la **configuration actuelle de la jonction Nord-Midi de Bruxelles** (6 voies à quai disponibles en gare de Bruxelles-Central) ne sera **pas suffisante dans le futur** et rendra incompatibles les objectifs de croissance attendus à long terme (horizon 2020) avec la capacité du réseau encore disponible.

Soucieuse d'apporter, en temps voulu, des solutions fortes et concrètes, Infrabel veut agir dès aujourd'hui en lançant un **projet d'extension de la jonction Nord-Midi de Bruxelles,** par la construction de **voies supplémentaires entre les gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord**. La première étape de ce projet consistera à réaliser une étude externe approfondie pour définir précisément les besoins futurs en mobilité dans et autour de Bruxelles ainsi que l'impact sur nos infrastructures ferroviaires.

Les limites physiques de la capacité de la jonction Nord-Midi de Bruxelles

La jonction Nord-Midi de Bruxelles relie les deux pôles ferroviaires de Bruxelles, la gare de Bruxelles-Midi et celle de Bruxelles Nord, par un tunnel d'environ 2 km de long où se situent les gares de Bruxelles-Central et de Bruxelles-Congrès. Cette jonction représente le **cœur du réseau ferroviaire belge,** là où le trafic de trains est le plus dense: un train s'arrête à la gare de Bruxelles-Central toutes les minutes environ, et, pendant l'heure de pointe matinale (7h-9h), 170 trains au total circulent entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. La jonction Nord-Midi de Bruxelles est ainsi utilisée actuellement aux limites « physiques » de sa capacité maximale.

Cette **utilisation intensive de la jonction Nord-Midi de Bruxelles** permet d'offrir aux voyageurs un service de trains le plus étoffé possible, mais peut également avoir des conséquences préjudiciables. En effet, les trains se suivent de si près dans la jonction, qu'un incident - dans ou aux entrées de la jonction - peut avoir des répercussions importantes et en cascade sur la régularité de l'ensemble du trafic passant par la jonction (un effet « boule de neige »).

La **ponctualité** étant l'une de ses priorités essentielles, Infrabel a déjà lancé plusieurs projets pour augmenter la capacité du réseau dans et autour de Bruxelles, et pour **optimiser l'utilisation de la capacité existante de la jonction Nord-Midi**. Le projet de mise à quatre voies du RER (horizon 2016), le projet Diabolo de raccordement ferroviaire de l'aéroport de Bruxelles (horizon 2012) ainsi qu'une série

Porte-parole Infrabel: Aurélie Traube

Tél.: + 32 (0)2 525 26 55 / Gsm: +32 (0)499 590 355
E-Mail: aurelie.traube@infrabel.be / www.infrabel.be
Adresse: Rue Bara, 110 – 1070 Bruxelles

d'autres projets visant à éviter les croisements des trains aux entrées de la jonction et à mieux répartir le trafic sur les différentes voies de la jonction (horizon 2018),… sont autant de bouffées d'oxygène qui amélioreront la qualité du trafic ferroviaire dans Bruxelles à moyen terme.

Un projet « révolutionnaire » d'extension de capacité de la jonction Nord-Midi de Bruxelles

Le trafic et le nombre de voyageurs par transport ferroviaire n'ont cessé d'augmenter de manière spectaculaire depuis le début des années 2000 et cette tendance s'affirmera certainement encore dans les années à venir. L'un des engagements forts du nouveau contrat de gestion est d'ailleurs de **soutenir les objectifs de croissance ambitieux** attendus du rail d'ici 2012 (+25% de voyageurs en service intérieur, +34% de voyageurs en service international et +35% pour le trafic de marchandises).

Ces perspectives de croissance et l'utilisation maximale actuelle de la jonction Nord-Midi ont donc conduit Infrabel à lancer une **étude externe spécifique** – suivant la méthodologie des études d'incidence - qui permettra d'une part, de valider la conviction d'Infrabel concernant la nécessité d'une augmentation substantielle de la capacité de la jonction, et d'autre part, d'analyser en profondeur les besoins futurs en mobilité dans et autour de Bruxelles.

Sur ces bases, plusieurs solutions techniques concrètes seront étudiées pour **augmenter la capacité de la jonction Nord-Midi et de la gare de Bruxelles-Central**. Ces nouvelles voies pourraient être aménagées « en surface » (voies supplémentaires « à côté » des voies existantes) et/ou en souterrain (voies supplémentaires dans un tunnel creusé sous les voies existantes).

Les différentes options seront comparées les unes aux autres via une **analyse multicritère**, mesurant les **avantages et désavantages** sur différents aspects : impacts avant et pendant la réalisation des travaux (délais, perturbations du trafic ferroviaire et routier, …), impacts sur l'exploitation du service des trains (régularité, nombre de sillons supplémentaires, facilités de redistribution du trafic en cas de perturbation,…), confort des voyageurs (facilités de correspondances, …), réaménagement de l'environnement de la gare de Bruxelles-Central, et coûts financiers.

Par le lancement de ce projet d'extension de la jonction Nord-Midi de Bruxelles, Infrabel veut **agir dès aujourd'hui pour améliorer la mobilité à long terme**. Ce projet pourrait « révolutionner » les perspectives d'exploitation du réseau belge et **améliorer de manière considérable** tant la qualité (ponctualité, continuité) que la quantité (capacité, fréquence des trains) du service offert aux voyageurs.

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 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 12 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,25 milliard d'euros (2007)

Porte-parole Infrabel: Aurélie Traube

Tél.: + 32 (0)2 525 26 55 / Gsm: +32 (0)499 590 355
E-Mail: aurelie.traube@infrabel.be / www.infrabel.be
Adresse: Rue Bara, 110 – 1070 Bruxelles