

Bruges, 29 février 2008

La nouvelle cabine de signalisation de Bruges, un « modèle » du projet de concentration des cabines de signalisation

Un projet Infrabel visant à augmenter la sécurité et améliorer la régularité

Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, poursuit ses efforts pour réaliser le projet de concentration des cabines de signalisation sur le réseau ferroviaire belge. Ce projet est un des piliers du programme de modernisation progressive des organes de contrôle (Traffic Control et cabines de signalisation), et a notamment pour objectif d'améliorer la sécurité et la régularité du trafic ferroviaire. La nouvelle cabine de signalisation de Bruges, qui vient d'être dotée d'un tableau de contrôle optique géant, représente un « modèle » de ce plan de concentration déployé sur toute la Belgique. D'ici fin 2012, le réseau belge comptera 31 centres de contrôle ultramodernes semblables à celui de Bruges, au lieu des 274 cabines de signalisation actuelles.

La concentration des cabines, une priorité stratégique pour Infrabel

En tant que gestionnaire du réseau, Infrabel est en charge de la gestion, de la coordination et du contrôle du trafic ferroviaire sur le réseau belge. La gestion du trafic ferroviaire s'organise sur deux niveaux : un niveau national, via le Traffic Control et un niveau régional, via les cabines de signalisation. Une première étape a été franchie avec la mise en service du **Traffic Control** fin 2006, qui regroupe depuis lors les quatre anciens dispatchings régionaux et l'ancien dispatching national. Le Traffic Control suit en temps réel l'évolution de l'ensemble du trafic ferroviaire.

Par ailleurs, Infrabel a lancé en 2005 un plan de concentration des **cabines de signalisation** (centralisation des installations de commande des aiguillages et des signaux pour une zone déterminée). Ce programme, déployé progressivement et par étapes, a déjà permis de ramener le nombre de cabines de 368 (début 2005) à 274 à l'heure actuelle. Fin 2012, le réseau comptera 31 cabines de signalisation « nouvelle génération » ainsi que 11 cabines télécommandées (pilotables à distance). Chaque nouveau centre de contrôle reprendra les activités des anciennes cabines de signalisation avoisinantes et contrôlera ainsi le trafic ferroviaire d'une zone plus étendue.

Des équipements de haute technologie dans la cabine de signalisation « nouvelle génération »

La régulation du trafic n'a cessé de s'informatiser depuis le début des années 90. L'une des innovations les plus importantes a été l'introduction du **système informatisé EBP/PLP** (Elektronische Bedieningspost ou Poste de Block Electronique – Poste à Logique Programmée). Chaque train est identifié par un numéro unique, connu de la cabine de signalisation et spécifique pour chaque trajet. Après comparaison de ce numéro avec la base de données, l'ordinateur propose un itinéraire, que l'opérateur peut alors accepter ou modifier en temps réel.

Une cabine de signalisation centralisée commande le trafic ferroviaire sur plusieurs zones et plusieurs lignes. Pour obtenir une vue d'ensemble efficace du trafic, un **tableau de contrôle optique** (TCO) est été aménagé, offrant ainsi au personnel un support de travail commun dans la cabine de signalisation. Ce

tableau de contrôle affiche notamment les voies et les signaux et permet de suivre précisément le trajet d'un train. D'ici 2012, toutes les nouvelles cabines disposeront d'un TCO semblable à celui de Bruges, qui y est déjà complètement opérationnel depuis début février.

La cabine de signalisation de Bruges, un modèle du projet de concentration

La cabine de signalisation de Bruges, construite entre fin 2002 et octobre 2005, présente une architecture moderne et fonctionnelle, intégrant ergonomie et confort pour le personnel. Les travaux d'installation des équipements techniques à l'intérieur et à l'extérieur de la cabine se sont déroulés entre fin 2005 et début 2008. La **cabine de Bruges** (Block 7) représente un modèle pour toutes les cabines du plan de concentration sur le réseau belge. La cabine de Bruges contrôle actuellement tout le trafic ferroviaire de Knokke, La Panne, Ostende et Ostkamp. Dans le courant 2008-2009, Torhout, Beernem, Zedelgem et Lichtervelde y seront également intégrés. Par la suite, entre 2009 et 2011, les activités des cabines de signalisation de Diksmuide, Dudzele et Blankenberge seront elles aussi transférées vers le nouveau centre de contrôle de Bruges.

La concentration des cabines se concrétise également ailleurs sur le réseau. Des 31 centres de contrôle modernes prévus à terme, **19 cabines de signalisation sont actuellement en cours de développement ou déjà partiellement opérationnelles** : Bruges, Gand-Saint-Pierre, Anvers-Rive gauche, Anvers-Rive droite, Anvers-Berchem, Malines, Louvain, Aerschot, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Forest-Voitures, Ottignies, Namur, Charleroi, Liège, Verviers, Libramont, Mons et le Block 12 (Traffic Control). La mise en service des 12 autres cabines de signalisation se déroulera par phases sur la période 2008-2012 et concerne : Zeebruges, Courtrai, Gand-Maritime, Dendermonde, Denderleeuw, Hasselt, Schaerbeek-Formation, Tournai, La Louvière, Monceau, Visé et Kinkempois.

Investissements de 670 millions pour de nombreux avantages

La concentration des cabines de signalisation présente de **nombreux avantages**. Les responsables de zones sont rassemblés dans une cabine de signalisation « concentrée », qui leur donne la possibilité d'avoir une meilleure vue d'ensemble sur le trafic ferroviaire sur toute une région, permettant ainsi un travail plus rapide et plus efficace. Un nombre réduit de cabines de signalisation signifie aussi qu'Infrabel peut investir d'avantage dans des équipements de haute technologie, améliorant ainsi la fiabilité des installations de signalisation. La concentration offre également au personnel un environnement de travail plus agréable.

Infrabel investit **80 millions d'euros dans le plan de concentration de Bruges** qui regroupera à terme toutes les cabines de signalisation du nord de la Flandre occidentale. La nouvelle cabine de signalisation de Bruges en elle même représente un investissement de 20 millions d'euros, dont environ 1 million d'euros pour le Tableau de Contrôle Optique. L'investissement total d'Infrabel pour la concentration des cabines de signalisation s'élève à 670 millions d'euros (y compris le plan de concentration de Bruges).

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).

Brugge, 29 februari 2008

Nieuw seinhuis Brugge staat model voor concentratie seinhuizen *Infrabel-project voor een verhoogde veiligheid en betere regelmaat*

Infrabel, de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder, gaat actief verder met de concentratie van de seinhuizen op het Belgische spoorwegnet. Dit past in de stapsgewijze modernisering van de beheersorganen (Traffic Control én de seinhuizen) met het oog op een stelselmatige verbetering van de veiligheid en stiptheid van het spoorverkeer. Het nieuwe seinhuis van Brugge, dat recent werd uitgerust met een gigantisch overzichtsbord, staat model voor dit concentratieplan in heel België. Tegen eind 2012 zal het Belgische netwerk 31 soortgelijke, ultramoderne controlecentra tellen in plaats van de huidige 274 seinhuizen.

Concentratie seinhuizen past in Infrabel-strategie

Infrabel is als netwerkbeheerder verantwoordelijk voor het organiseren, coördineren en controleren van het treinverkeer op het Belgische net. De organisatie van het spoorverkeer verloopt op twee niveaus: nationaal via Traffic Control en regionaal via de seinhuizen. In een eerste stap heeft Infrabel **Traffic Control** in dienst genomen. Dit nieuwe verkeerscoördinatiecentrum groepeerde sinds eind 2006 de vroegere nationale en de vier gewestelijke verkeersleidingen én volgt in real time het verloop van het volledige treinverkeer.

Daarnaast is Infrabel in 2005 gestart met een stapsgewijze, progressieve concentratie van de toen nog 368 **seinhuizen** (de gecentraliseerde bediening van de wissels en seinen in een bepaalde zone). Momenteel is het aantal seinhuizen reeds teruggebracht tot 274. Eind 2012 zal het Belgische spoorwegnet nog 31 seinhuizen "nieuwe stijl" tellen én nog eens 11 lokale seinhuizen die vanop afstand kunnen worden bediend. Elk nieuw controlecentrum neemt de taken over van de andere seinhuizen in de buurt en zal zo het treinverkeer van een grotere regio opvolgen.

Hoogtechnologische apparatuur in seinhuis "nieuwe stijl"

De opvolging van het treinverkeer is sinds het begin van de jaren '90 continu gemoderniseerd in functie van de recente informatica-ontwikkelingen. Een van de belangrijkste vernieuwingen is de **computergestuurde EBP-PLP** (Elektronische Bedieningspost – Poste à Logique Programmée of Post met Geprogrammeerde Logica). Elke trein heeft een uniek nummer dat gekend is door het seinhuis en eigen is aan een bepaald traject. Dat nummer wordt vergeleken met de databank, waarna de computer een reisweg voorstelt die de operator kan aanvaarden of aanpassen in real time.

Een gecentraliseerd seinhuis regelt het treinverkeer van verschillende zones en spoorlijnen. Een goed overzicht van het treinverkeer is dan ook noodzakelijk en daarom werd het **optisch controlebord (OKB)** ontwikkeld dat een gemeenschappelijke ondersteuning betekent voor het personeel in het seinhuis. Op een controlebord staan onder andere de sporen en seinen aangegeven én kan men het traject van een trein in detail opvolgen. Alle nieuwe seinhuizen zullen tegen 2012 over een OKB beschikken maar het seinhuis van Brugge beschikt sinds begin februari als eerste al over een volledig operationeel OKB.

Seinhuis van Brugge staat model voor de concentratie

Het seinhuis van Brugge werd gebouwd tussen eind 2002 en oktober 2005. Het kenmerkt zich door een functionele en moderne architectuur met aandacht voor de ergonomie en het comfort van het personeel. De werkzaamheden voor de technische uitrustingen in en rond het seinhuis vonden plaats van eind 2005 tot en met begin 2008. Het **seinhuis van Brugge** (Blok 7) staat model voor de concentratie van de seinhuizen op het Belgische spoorwegnet en heeft vandaag al het treinverkeer overgenomen van Knokke, De Panne, Oostende en Oostkamp. In de loop van 2008-2009 volgen Torhout, Beernem, Zedelgem en Lichtervelde. Vervolgens worden tussen 2009 en 2011 ook de taken van de seinhuizen van Diksmuide, Dudzele en Blankenberge naar het nieuwe controlecentrum van Brugge overgeheveld.

Maar ook elders op het netwerk is de concentratie volop bezig. Van de in totaal 31 voorziene moderne controlecentra zijn **momenteel 19 seinhuizen in volle ontwikkeling of reeds gedeeltelijk operationeel**. Dit zijn Brugge, Gent-Sint-Pieters, Antwerpen-Linkeroever, Antwerpen-Rechteroever, Antwerpen-Berchem, Mechelen, Leuven, Aarschot, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Vorst-Rijtuigen, Ottignies, Namen, Charleroi, Luik, Verviers, Libramont, Bergen en Blok 12 (Traffic Control). De indienstneming van de andere 12 seinhuizen is gepland in verschillende fasen tijdens de periode 2008-2012. Het betreft de volgende seinhuizen: Zeebrugge, Kortrijk, Gent-Zeehaven, Dendermonde, Denderleeuw, Hasselt, Schaarbeek-Vorming, Doornik, La Louvière, Monceau, Visé en Kinkempois.

Investering van 670 miljoen euro met diverse voordelen

De concentratie van de seinhuizen levert een **aantal grote voordelen** op. In een "geconcentreerd" seinhuis zitten de zoneverantwoordelijken samen en is er een beter overzicht op het treinverkeer in de volledige regio waardoor sneller en efficiënter werken mogelijk is. Minder seinhuizen betekent dat Infrabel meer kan investeren in hoogtechnologische apparatuur wat ook een betere betrouwbaarheid van de seininstallaties oplevert. De concentratie zorgt ook voor betere en aangenamere werkomstandigheden voor het personeel.

Infrabel investeert **80 miljoen euro in het concentratieplan "Brugge"** dat alle seinhuizen in het noorden van West-Vlaanderen omvat. Het nieuwe seinhuis van Brugge zelf vertegenwoordigt een investering van 20 miljoen euro, waarvan ongeveer 1 miljoen euro is voorzien voor het optische controlebord. De totale investering van Infrabel voor de concentratie van de seinhuizen bedraagt 670 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 13.000 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1,1 miljard euro (2006).