



Mardi 10 décembre

Inauguration de la ligne à grande vitesse Louvain - Liège

Ce mardi 10 décembre, son Altesse Royale le Prince Philippe inaugure officiellement la ligne à grande vitesse Louvain - Liège, en présence de Madame Isabelle Durant, Vice-Première Ministre, Ministre des Transports et de la Mobilité, de Monsieur Alain Deneef, Président du Conseil d'Administration de la SNCB et de Monsieur Karel Vinck, Administrateur délégué de la SNCB.

Après la mise en service, le 14 décembre 1997, de la ligne Bruxelles - frontière française, la SNCB ouvre, ce dimanche, au service commercial la deuxième ligne à grande vitesse construite en Belgique. Les Thalys peuvent y atteindre la vitesse de 300 km/h.

Cinq années de travaux auront suffi pour construire, entre Louvain et Ans, les 71 km de cette ligne nouvelle. Celle-ci constitue la clé de voûte de la future liaison à grande vitesse Bruxelles - frontière allemande (147 km).

Dès dimanche, le temps de parcours entre Bruxelles et Liège sera réduit de dix minutes. Cette amélioration significative n'est qu'une première étape. Elle en annonce d'autres: grâce à la mise en service des sections de ligne Bruxelles - Louvain, en 2005, et Liège - frontière allemande, en 2006, les temps de parcours bénéficieront de progrès continus. A terme, Cologne ne sera plus qu'à 1h40 de Bruxelles, au lieu de 2h32 sur voies classiques actuellement.

Fait unique en Europe : cette ligne nouvelle n'est pas seulement réservée aux trains à grande vitesse (300km/h). Les trains Intercités (IC) du service intérieur peuvent également y circuler à 200 km/h au lieu de 140 km/h. Ainsi, lorsqu'en 2005 la ligne Bruxelles - Louvain sera terminée, celles et ceux qui voyagent entre Liège et la Capitale pourront économiser quinze minutes... sur chaque trajet. Ce déplacement se fera alors en trois quarts d'heure !

Les travaux de la ligne Bruxelles - frontière allemande et la description du projet TGV en Belgique vous sont présentés dans les brochures ci-jointes intitulées:

- *La ligne à grande vitesse : Bruxelles - frontière allemande*
- *Le projet TGV en Belgique : réalisations et projets*





Le projet TGV en Belgique: 314 km de lignes à grande vitesse, dont 200 km en site neuf

Dans notre pays, trois grands axes ont été retenus:

- **L'axe ouest: frontière française - Bruxelles * (88 km)**
Cette ligne, dont les premiers travaux ont débuté en 1993, a été ouverte en totalité au service commercial le 14 décembre 1997.
 - **L'axe est: Bruxelles * - frontière allemande (147 km)**
Les travaux se termineront en 2006. Liège ne sera plus qu'à 2h04 de Paris.
 - **L'axe nord: Bruxelles * - frontière néerlandaise (87 km)**
Ce tronçon doit être mis en service à l'horizon 2005.
- (* distance établie au départ de Bruxelles-Midi)

La ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Cologne

Entre Bruxelles et Louvain

Sur ce tronçon, la ligne existante est portée à quatre voies, au lieu des deux actuelles. A la fin des travaux, prévus en 2005, ce doublement de capacité permettra une plus grande fluidité du trafic ferroviaire, tant classique que « grande vitesse ». Sur deux de ces voies, les trains Intercités (IC) Ostende - Bruxelles - Louvain - Liège - Eupen circuleront à 200 km/h au lieu de 140 km/h aujourd'hui.

Les deux autres voies seront notamment destinées aux trains moins rapides (Interrégionaux) ainsi qu'aux trains de pointe (P). Les trains circulant sur ces voies pourront rouler jusqu'à la vitesse de 160 km/h.


Ces investissements s'inscrivent aussi dans le cadre du plan de modernisation du réseau intérieur. La modernisation de la ligne Bruxelles - Louvain constitue en effet un enjeu majeur de la réalisation du futur Réseau Express Régional (RER) autour de notre Capitale.

L'un des plus grands défis de ces travaux est d'arriver à concilier la progression des chantiers avec le maintien de la régularité du trafic, au plus haut niveau possible, sur l'une des lignes ferroviaires les plus fréquentées du pays.

Les travaux à Louvain

Louvain étant située au croisement de plusieurs lignes de chemins de fer, les travaux pour le passage des voies destinées aux TGV dans cette ville sont d'une grande complexité.





A l'avenir, les trains à grande vitesse traverseront Louvain à 160 km/h au lieu de 90 km/h aujourd'hui. Pour obtenir cette augmentation de vitesse, une nouvelle courbe de raccordement a été aménagée au nord de Louvain. Celle-ci a nécessité la construction de deux ouvrages d'art sur la nouvelle partie du tracé: un pont à arc sur le canal et un viaduc pour franchir la Dyle.

Ces importants chantiers coïncident également avec des travaux de modernisation de la gare. Celle-ci est actuellement en pleine transformation. La SNCB a en effet confié au bureau d'architecte Samyn and Partners le soin de doter la gare de Louvain - future gare RER - d'une élégante couverture de quais faite de verre et d'acier.

Lorsqu'à l'horizon 2005, la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Louvain sera terminée, il ne faudra plus que 15 minutes aux voyageurs pour rejoindre la gare de Bruxelles-Nord.

Louvain et Liège reliés à l'aéroport national

Grâce à la construction d'une courbe de raccordement à proximité de Zaventem, les voyageurs pourront, en 2005, rejoindre l'aéroport de Bruxelles National au départ de Liège ou de Louvain, sans devoir passer par la gare de Bruxelles-Nord.

De Louvain jusqu'à Bierset : une ligne à 300 km/h

Si Thalys appartient au club très fermé des trains les plus rapides du monde, c'est grâce à la technologie de ses rames mais aussi grâce à la qualité de la voie. Cette formule 1 du rail doit en effet disposer d'une piste parfaite pour atteindre la vitesse de 300 km/h. Entre Bruxelles et Cologne, cette vitesse sera atteinte sur la ligne Louvain-Liège que nous inaugurons aujourd'hui.

Les chantiers de la ligne Louvain-Liège

Les travaux de génie civil

Les équipes qui ont réalisé les travaux de génie civil de cette voie rapide ont suivi une ligne théorique, l'axe de la ligne, situé au centre de l'entrevoie des futurs rails destinés aux TGV. Ainsi, les mètres cubes de déblais et de béton, les ponts ferroviaires et routiers, les tunnels et les viaducs ont tous été aménagés et positionnés au millimètre près par rapport à ce fil d'Ariane invisible.

Voici un rapide coup d'œil sur deux chantiers importants.

Le tunnel de Bierbeek

C'est sur le territoire de cette commune que commence la ligne construite en site neuf. Dès 1993, un tunnel long de 770 mètres a été creusé sous l'autoroute E40 afin de permettre le passage de la future ligne à grande vitesse. Les travaux de génie civil de ce tunnel ont été achevés en 1996.





Le "viaduc" de Waremme

Un radier - sorte de viaduc posé à même le sol - a été construit sur les territoires de Berloz et de Waremme. Cet ouvrage d'art, long de 2 740 mètres, permet de franchir les vallées tourbeuses de la Mûle et du Geer. Ses fondations sont constituées de pieux poutrelles. Par endroits, ils atteignent une profondeur de 20 mètres. Mis bout à bout, tous ces pieux atteindraient une longueur de 30 km.

Les travaux d'équipement ferroviaire

La phase « équipement ferroviaire » commence une fois les travaux de génie civil terminés. Elle comprend la pose des voies, des caténaires, les travaux de signalisation et tout l'aspect relatif aux télécommunications. Entre Louvain et Bierset, ces travaux ont débuté en mai 2000. Ils se sont achevés durant les premiers mois de 2002. Les essais de vitesse et d'homologation ont ensuite commencé, en prélude à la mise en service commerciale de cette ligne, fixée au 15 décembre 2002.

De Bierset à Liège-Guillemins

A proximité de Bierset, la ligne à grande vitesse s'éloigne de l'autoroute E40 pour rejoindre l'actuelle ligne Bruxelles - Liège. Le tracé de cette ligne a été modifié pour permettre une augmentation de la vitesse des trains et une meilleure fluidité des circulations. Cette rectification de tracé permet aux trains à grande vitesse et aux trains rapides du service intérieur d'amorcer leur descente vers Liège à 140 km/h au lieu de 70 km/h précédemment.

De Liège à la frontière allemande

Dans l'agglomération liégeoise, les Thalys circulent sur les voies existantes modernisées. Ces trains feront arrêt dans la nouvelle gare des Guillemins.

Métamorphose d'une gare


Dessinée par l'architecte espagnol Santiago Calatrava, la nouvelle gare des Guillemins, dont les travaux ont commencé en 2000, sera mise en service en 2006. Cet édifice, à l'architecture résolument contemporaine, accueillera sur le même site la clientèle du service intérieur et les utilisateurs de la grande vitesse. Son infrastructure ferroviaire sera entièrement modernisée. La gare comptera désormais 9 voies et 5 quais larges, rectilignes et donc plus confortables.

Le plus long tunnel de Belgique

Au-delà de Liège, la SNCB construit un tunnel à double voie de 6,5 km qui doit permettre aux trains à grande vitesse de rejoindre le plateau de Herve à une vitesse de 200 km/h. La construction de ce tunnel, qui sera l'ouvrage ferroviaire le plus important de Belgique, a débuté en 2001 et s'achèvera en 2005.

Après avoir longé l'autoroute E40 sur une ligne construite en site neuf (250 km/h), ces trains continueront vers l'Allemagne sur les voies existantes de la ligne Liège - Aix-la-Chapelle.





La section de ligne rejoignant la frontière a été modernisée. Le viaduc de "Hammerbrücke" franchissant la vallée de la Göhl a ainsi été remplacé par un nouvel ouvrage d'une longueur de 200 mètres. Les trains peuvent y circuler à 140 km/h au lieu de 90km/h précédemment.

L'achèvement de la section de ligne Liège - frontière allemande est prévu pour 2006.

De la frontière allemande à Cologne (79 km)

La ligne pénètre en descente sur le territoire allemand, juste avant la gare d'Aix-la-Chapelle. Les trains à grande vitesse circulent en Allemagne sur la ligne existante qui doit être modernisée.

La vitesse sera relevée:

- à 160 km/h du point frontière jusqu'à la gare d'Aix-la-Chapelle;
- à 140 km/h de la sortie d'Aix-la-Chapelle jusqu'à Eschweiler;
- à 160 km/h entre Eschweiler et Düren;
- à 250 km/h entre Düren et l'entrée de Cologne.

TUC RAIL, au cœur de la construction des lignes à grande vitesse

Dès le lancement du projet de ligne à grande vitesse, la SNCB a confié à sa filiale TUC RAIL, créée en 1992, le soin de construire et de moderniser les infrastructures destinées aux TGV. Ainsi, depuis dix ans, TUC RAIL est le maître d'œuvre de ce qui peut être considéré comme le plus grand chantier de Belgique.

Un investissement à long terme

Au cours des quarante dernières années, des montants considérables ont été investis dans la construction de routes et d'aéroports, et relativement peu dans la modernisation des chemins de fer.

Les travaux de construction de la ligne Bruxelles - frontière allemande constituent l'un des plus importants investissements ferroviaires jamais réalisés à l'Est du pays depuis la construction du chemin de fer dans les années 1838-1843.

Coût des travaux de la ligne nouvelle entre Bruxelles et la frontière allemande

- Bruxelles-Louvain-Hélécine: 465 millions d'euros
- Hélécine-Liège: 541 millions d'euros
- Liège-frontière allemande: 650 millions d'euros

Total 1, 656 milliard d'euros





Thalys sur sa nouvelle voie

Est-il encore nécessaire de présenter Thalys, le trait d'union à grande vitesse entre plus de vingt villes européennes ?

Six millions de voyageurs auront emprunté Thalys en 2002, un chiffre que l'on prévoit de doubler à l'horizon 2010. A Liège, en 2002, plus de 185 000 de voyageurs ont embarqué à bord de Thalys à destination de Paris. Sept départs quotidiens mettent dès aujourd'hui la capitale française à 2h29 de la Cité ardente, un trajet qui sera ramené à 2h04 en 2005. Thalys relie aussi Bruxelles et Liège à Aix-la-Chapelle et Cologne, cela à raison de sept aller-retour quotidiens.

A partir du 15 décembre également, outre l'arrêt en gare de Cologne Hbf, Thalys s'arrêtera à *Cologne Deutz*, afin d'assurer au mieux les correspondances avec les trains à grande vitesse allemands (ICE), notamment vers Francfort.

Grâce à la mise en service des nouvelles sections de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles, Liège et Cologne, Thalys bénéficiera, dans les prochaines années, d'une amélioration continue de ses temps de parcours.

Evolution des temps de parcours (Thalys)

	Avant le 15/12/02	A partir du 15/12/02	2005
Bruxelles-Midi - Liège	1h07	0h57	0h40
Bruxelles-Midi - Cologne	2h32	2h22	1h40 (2006)
Liège - Paris	2h37	2h29	2h04
Liège - Cologne	1h25	1h23	0h58 (2006)

Bruxelles - Francfort en ICE

A partir de ce dimanche 15 décembre, la SNCB et les Chemins de fer allemands (DB AG) lancent en Belgique un nouveau type de train à grande vitesse: l'InterCityExpress (ICE). Celui-ci effectuera trois aller-retour quotidiens entre Bruxelles, Liège, Cologne et Francfort. Grâce à cette liaison directe, les voyageurs à destination de Francfort ne devront plus changer de train à Cologne, comme c'était le cas précédemment.

Entre Bruxelles et Cologne, l'ICE circulera d'abord sur voies classiques. Au-delà, il s'élancera à 300 km/h sur la nouvelle ligne à grande vitesse construite entre Cologne et Francfort.

En 2003, l'ICE devrait recevoir son homologation pour circuler sur la ligne à grande vitesse Louvain - Liège, ce qui permettra alors de réduire le temps de parcours de 12 minutes.





Evolution des temps de parcours (ICE)

	Avant le 15/12/02	A partir du 15/12/02	2005
Bruxelles-Midi - Francfort	5h05 *	3h45	2h50 **
Liège-Guillemins - Francfort	4h00 *	2h33	2h00 **

* Avec changement à Cologne

** Lorsque les travaux seront complètement achevés entre Bruxelles et Cologne

Des trains Intercités sur la ligne à grande vitesse

En utilisant la ligne nouvelle (300 km/h) inaugurée aujourd'hui, les trains Intercités pourront relier Liège à Louvain à 200 km/h au lieu de 140 km/h. Le service intérieur profitera ainsi de l'infrastructure conçue pour les trains à grande vitesse afin d'accroître ses performances.

Dans ce contexte, l'actuelle ligne Louvain - Tirlemont - Landen - Waremme - Liège sera utilisée par les trains IC (marquant des arrêts intermédiaires) et les trains de pointe (P).

Liège deviendra la première ville wallonne reliée à Bruxelles par deux voies classiques et deux voies à grande vitesse.

Evolution des temps de parcours (IC)

	Avant le 15/12/02	A partir du 15/12/02	2005
Bruxelles-Nord - Liège	1h09	1h03	0h47
Louvain - Bruxelles-Nord	0h25	0h25	0h15
Louvain - Liège	0h42	0h36	0h30





Monsieur Michel Damar

Bienvenue à l'inauguration de la ligne à grande vitesse Louvain-Liège par
S.A.R. le Prince Philippe.

Après l'arrivée de S.A.R. le Prince Philippe, trois allocutions seront
prononcées successivement par :

Monsieur Karel Vinck, Administrateur Délégué de la SNCB ;
Monsieur Alain Deneef, Président du Conseil d'Administration de la SNCB ;
Madame Isabelle Durant, Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité
et des Transports.

Ensuite, vous êtes invité à suivre S.A.R. le Prince Philippe jusqu'à la voie 4
où se trouve le Thalys à destination de Liège.

Nous vous invitons à prendre place dans la **voiture 1** du Thalys, à une
place de votre choix.

Nous vous demandons de ne pas vous déplacer d'une voiture à l'autre.

A Liège-Guillemins, vous êtes invité à la réception qui aura lieu dans le
futur couloir sous voies de la nouvelle gare.

Après la réception, vous êtes invité à vous rendre à la voie 5 pour
embarquer dans le train composé de voitures I 11, à bord duquel vous
prendrez place dans la **voiture 4** à une place de votre choix.

Nous vous remercions de votre présence.