

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax 02/526 37 36

Travaux de modernisation entre Bruxelles et Louvain et état d'avancement de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Bruxelles et Liège

Depuis plus de trois ans déjà, des travaux de modernisation sont en cours sur la ligne reliant Bruxelles à Louvain et on construit, entre Bruxelles et Liège, la ligne à grande vitesse. Ces travaux permettront une importante progression tant du trafic intérieur que des trains à grande vitesse (TGV). Ils devraient se terminer entre 2003 et 2005.

Bon nombre de chantiers préparatoires d'envergure sont maintenant achevés et les travaux de la LGV (Ligne à Grande Vitesse) progressent chaque jour davantage. A plusieurs endroits, les premières réalisations sont impressionnantes et donnent déjà un aperçu du résultat final.

Lorsque la nouvelle ligne à grande vitesse sera mise en service entre Louvain et Liège à la fin 2002, les trains Thalys et les IC assurant la liaison Ostende-Bruxelles-Verviers-Welkenraedt/Eupen pourront y circuler. Les Thalys la parcourront à une vitesse de 300 km/h. Le nouveau matériel moderne du service intérieur empruntera quant à lui cette ligne à 200 km/h.

Fin 2005, les quatre voies entre Bruxelles et Louvain seront terminées. La capacité de cette ligne ainsi que la régularité du trafic ferroviaire en seront alors fortement accrus. Les petites gares pourront être desservies beaucoup plus fréquemment et les trains rapides pourront circuler bien plus vite qu'auparavant entre Bruxelles et Louvain.

Ces travaux de modernisation ainsi que la construction de la LGV ont, de par leur ampleur, un grand impact sur la circulation des trains et sur la vie locale aux alentours des chantiers. La SNCB veille à ce que les voyageurs et les riverains soient tenus informés aussi bien que possible de la réalisation des travaux. La communication chantier est menée de nombreuses manières : réunions d'information, infos chantiers, brochures,...

Deux nouvelles initiatives sont à souligner : une exposition didactique organisée à Louvain et une brochure donnant un aperçu des travaux réalisés dans les diverses communes situées entre Diegem et Tirlemont et que les habitants de ces communes ont reçu dans leur boîte aux lettres.

La SNCB a ouvert une ligne info-projet (078/15.48.05) avant même le début des travaux. Les riverains et les personnes qui souhaitent obtenir davantage d'informations, qui s'interrogent ou souhaitent signaler des problèmes, peuvent former ce numéro.

08/12/2000

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax 02/526 37 36

Travaux de modernisation de la ligne Bruxelles – Louvain
Construction de la ligne à grande vitesse Bruxelles – Liège

Le premier coup de pioche des travaux de modernisation de la ligne Bruxelles – Louvain et de construction de la ligne à grande vitesse Bruxelles – Liège a été donné en septembre 1997. Les travaux sont donc en cours depuis plus de trois ans sur la branche est du réseau de la ligne à grande vitesse belge. Il s'agit d'un projet très important mais aussi très complexe qui permettra une substantielle progression tant du trafic intérieur que des trains à grande vitesse. Ce projet sera achevé, par phases successives, entre 2003 et 2005.

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. Il est cependant inévitable que des travaux d'une telle ampleur entraînent des inconvénients pour les voyageurs entre Bruxelles et Liège (*).

La simple référence à la date d'échéance annoncée pour l'achèvement du projet suffit pour se rendre compte que les inconvénients pour les voyageurs et les riverains ne sont pas encore terminés. Mais leur patience ne sera pas vaine, car la SNCB, au cours des trois dernières années, n'est absolument pas restée inactive. De nombreux travaux préparatoires sont largement terminés et chaque jour qui passe fait avancer considérablement les différents chantiers de la branche est de la ligne à grande vitesse. En nombre d'endroits, l'état actuel des travaux est impressionnant et donne déjà une idée du résultat final. Ce qu'il y a en définitive d'essentiel, c'est qu'à l'issue des travaux, les voyageurs bénéficieront d'un bien meilleur service que de par le passé.

(*) Le week-end des 9 et 10 décembre, une nouvelle étape sera franchie dans l'évolution des travaux entre Bruxelles et Louvain. De ce fait, le 8 décembre à partir de 22h30 (jusqu'au dimanche 10 décembre au soir) , une seule voie sera accessible entre Zaventem et Kortenberg. S'ensuivront pendant cette période quelques désagréments inévitables entre Bruxelles et Louvain et entre Bruxelles et Bruxelles-National-Aéroport.

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax 02/526 37 36

Pourquoi ces travaux sont-ils nécessaires ?

Que certains inconvénients résultent de ces travaux à grande échelle apparaît évident. Mais de nombreux arguments pertinents établissent clairement l'importance et la nécessité de ce projet ferroviaire :

- La prise de conscience des problèmes liés à la mobilité n'a cessé de croître au cours de ces dernières années. Lorsqu'on considère le besoin croissant de mobilité, il est donc essentiel que la part de marché du transport ferroviaire se maintienne au niveau atteint et même qu'elle progresse. Or, même si le nombre de voyageurs croît en permanence, le plafond – en particulier pendant les périodes de pointe – est presque atteint. C'est la raison pour laquelle il faut absolument augmenter la capacité.

- De par la mise à quatre voies du tronçon Bruxelles – Louvain, sa capacité sera pratiquement doublée. Dès que les travaux seront achevés, les Thalys mais aussi surtout les trains IC rapides pourront parcourir les deux voies intérieures, sans devoir tenir compte de la circulation des trains locaux ou plus lents. Il sera également possible d'atteindre des vitesses plus élevées entre les grandes gares les plus importantes. Les voyageurs qui doivent parcourir de longues distances apprécieront certainement cet atout. Les trains omnibus pourront circuler sans difficulté sur les voies extérieures et les petites gares seront desservies plus souvent. Les riverains seront, de cette manière, rapidement récompensés des efforts qui leur ont été demandés.

- La mise à quatre voies du tronçon Bruxelles – Louvain est aussi une donnée essentielle et une condition indispensable à la mise en place du Réseau Express Régional autour de Bruxelles. Seule une extension suffisante permettra d'augmenter l'offre de et vers Bruxelles et de faire croître l'utilisation du train.

- Les travaux d'extension entre Bruxelles et Louvain consistent également en des travaux de modernisation. C'est l'occasion rêvée de réaliser, en même temps que la nécessaire extension du réseau, des travaux très importants de modernisation de l'infrastructure ferroviaire. Le nouveau matériel, à la pointe du progrès, amène à fixer de plus grandes exigences pour l'infrastructure et les possibilités d'exploitation de ces trains ne pourront être mises à profit que lorsque l'infrastructure ferroviaire répondra à ces critères plus élevés. Un des avantages de ces travaux de modernisation consistera à pouvoir relever la vitesse de certains trains jusqu'à 200 km/h.

- Comme la sécurité est placée à un très haut niveau par la SNCB, les voies sont de toute manière, renouvelées et modernisées au fil des années. Lors de ces travaux, les rails, les traverses, le ballast et l'assiette de la voie sont traités en profondeur. De plus, la mise en service d'une nouvelle signalisation

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax 02/526 37 36

révolutionnaire est programmée et de nature à garantir encore davantage la sécurité.

- Enfin, la question des trains à grande vitesse joue évidemment un rôle crucial. Investir dans la grande vitesse, c'est certainement également investir dans l'avenir. Actuellement en Belgique, les trains à grande vitesse ne circulent sur une ligne à grande vitesse qu'entre Bruxelles et Paris, mais les indices de satisfaction des voyageurs sur cette branche dépassent le plus souvent toutes les espérances. Les Thalys entre Bruxelles et l'Allemagne ne pourront être appréciés à leur juste valeur que lorsque la ligne à grande vitesse aura été achevée. C'est là aussi un ensemble de perspectives fort intéressantes qui s'ouvrent à de nombreux voyageurs de toutes les couches de la population.

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax 02/526 37 36

Comment se présentent ces travaux sur la branche est ?

Les travaux en cours sur la branche est de la ligne à grande vitesse peuvent être subdivisés en trois parties :

1) tronçon Bruxelles-Louvain
long de 30 km, utilisant la ligne de chemin de fer existante Bruxelles - Louvain

Entre Bruxelles et Louvain, le nombre de voies sera doublé pour passer de 2 à 4. Toutefois, sur le tronçon Bruxelles-Zaventem, il y avait déjà trois voies. Une telle adaptation de l'infrastructure a un impact sur la circulation des trains et l'environnement. La ligne Bruxelles-Louvain traverse le centre de plusieurs localités, avec les conséquences que cela engendre pour les riverains et la circulation routière. De plus, le trafic de cette ligne est l'un des plus denses du pays. Ce n'est donc pas non plus une sinécure que de garantir en permanence la circulation ferroviaire pendant les travaux et de faire en sorte qu'elle s'écoule de la façon la plus fluide possible.

On a donc recherché le meilleur compromis entre les besoins d'exploitation des trains et ceux des travaux. D'une part, le planning des travaux, assez complexe, a été affiné au maximum de manière à éviter autant que possible les perturbations dans le trafic des trains: les travaux sont exécutés suivant différentes phases, le week-end, la nuit, etc. D'autre part, les horaires ont été adaptés du fait des limitations de vitesse à respecter à hauteur des travaux et parce que certains trains IC ont été détournés par un autre itinéraire. Cet allongement des horaires permet aussi de neutraliser les éventuels retards. Mais garantir la ponctualité reste malgré tout très difficile.

La mise à quatre voies du tronçon Bruxelles-Louvain se présente, grosso modo, de la manière suivante:

- deux voies supplémentaires seront posées parallèlement aux deux voies existantes, de part et d'autre de celles-ci.
- des travaux préparatoires sont nécessaires pour permettre la pose de ces deux nouvelles voies: démolition et reconstruction d'ouvrages d'art ou mise au gabarit de ponts existants, déplacements des impétrants, construction de murs de soutènement, adaptation des voiries, mise en place de systèmes de drainage et d'écoulement des eaux, installation de parois antibruit, de nouveaux caniveaux à câbles, ...
- les nouvelles voies parallèles pourront alors être posées avec toute l'infrastructure nécessaire: électrification, nouvelle signalisation, télécommunication et protections phoniques.
- après installation, ces voies seront mises en service et les trains pourront alors y circuler.

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax 02/526 37 36

- dès la déviation du trafic ferroviaire vers ces nouvelles voies parallèles, on procédera à l'enlèvement des voies existantes et à la rénovation complète de leur assiette. Deux nouvelles voies centrales seront alors posées en lieu et place des anciennes pour permettre le passage des trains à une vitesse de 200 km/h. Les trains rapides IC et les trains à grande vitesse pourront y circuler à cette vitesse.
- lorsque toutes les voies seront mises en service, les trains rapides du service intérieur et les TGV circuleront sur les voies centrales. Les voies extérieures, situées de part et d'autre, seront réservées au trafic des autres trains du service intérieur, moins rapides.

Les travaux de modernisation entrepris à grande échelle entre Bruxelles et Louvain engendrent bien évidemment des conséquences au niveau des gares situées le long de la ligne et constituent de surcroît une opportunité unique de les moderniser. Ainsi, à Louvain, d'importants travaux sont en cours depuis déjà quelques années. Le 8 septembre dernier, Eurostation – filiale de la SNCB – a été chargée de l'étude pour la modernisation de deux gares et six points d'arrêt situés sur la ligne Bruxelles-Louvain. Il s'agit des gares de Zaventem (village) et Kortenberg ainsi que des points d'arrêt de Haren, Diegem, Nossegem, Erps-Kwerps et Herent. Depuis lors, les études ont commencé et on travaille aux premiers avant-projets. Ces investissements seront examinés ultérieurement en fonction du nouveau plan décennal d'investissements 2001-2010.

Il est toutefois d'ores et déjà acquis que pour ces gares et points d'arrêt, beaucoup plus d'espace sera consacré au stationnement des voitures et vélos.
Une attention particulière sera consacrée aux possibilités de correspondances avec le transport par bus. Grâce à la construction ou au prolongement de couloirs sous-voies et/ou de passerelles pour piétons, l'effet de coupure provoqué par le passage de la ligne de chemin de fer dans nombre de communes sera fortement atténué. Les riverains et les voyageurs apprécieront à coup sûr ces innovations.

Dans quelques années, une nouvelle liaison ferroviaire verra également le jour à hauteur de Nossegem en direction de l'aéroport de Zaventem. Grâce à cette nouvelle courbe, l'aéroport de Zaventem deviendra beaucoup plus accessible par train au départ de Louvain, Liège et le Limbourg. Etant donné les chantiers actuellement en cours tant pour l'établissement de l'assiette que pour la pose des voies, certains travaux préparatoires sont également effectués pour cette liaison vers Zaventem. Pour ce qui concerne les étapes ultérieures de cette future "courbe de Nossegem", les études techniques et différentes négociations sont en cours.

A hauteur de Louvain, on travaille aussi à la réalisation d'une courbe de raccordement entre les lignes d'Aarschot-Louvain et Louvain-Bruxelles. La date de fin des travaux tant pour la courbe de Nossegem que pour cette autre liaison ferroviaire est prévue pour 2005.

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax 02/526 37 36

2) Louvain-Liège
72 km dont 62 km de tracé en site propre le long de l'E 40

Sur cette section, les travaux relatifs au trajet entre Bruxelles et Liège s'étalent sur neuf chantiers successifs. A Bierbeek, la ligne à grande vitesse passe sous l'E40 et à partir de cet endroit, rejoint le tracé de l'autoroute pour la longer. Pour les riverains, cette juxtaposition réduit considérablement les inconvénients. A hauteur de l'échangeur de Crisnée, la ligne à grande vitesse quitte l'E40 et rejoint, à Bierset, la ligne ferroviaire existante Louvain –Liège.

Une partie considérable des travaux de génie civil est déjà terminée sur ce tronçon et on entre actuellement dans la phase de pose de voies au départ de la base de travaux de Voroux, en direction de Ans et Waremme. Début 2002, les premiers essais de la ligne auront lieu, suivis de l'homologation de sorte que les trains puissent, dès 2002, y circuler à 300 km/h.

3) Liège – frontière allemande
38 km de tracé propre dont 7 kilomètres dan un tunnel entre Chênée et Soumagne

Les travaux sont moins avancés sur cette section. Certains permis de bâtir doivent encore être délivrés et différentes procédures administratives sont toujours en cours. Cette étape franchie, les travaux pourront vraiment être entrepris dans leur totalité. Quoiqu'il en soit, ces travaux doivent être terminés pour 2005.

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax 02/526 37 36

Perspectives d'avenir

Les voyageurs peuvent déjà observer, avec confiance, l'avancement de ces travaux à grande échelle. Car dans les prochaines années, les changements positifs seront nombreux. Cette évolution favorable se fera sentir de façon toujours plus perceptible, au travers de différentes phases successives.

La ligne à grande vitesse sera ouverte au trafic, entre Louvain et Ans, en décembre 2002. Fin 2003, les deux voies extérieures du tronçon Bruxelles – Louvain seront exploitables, tandis que la construction des deux voies intérieures de la ligne à grande vitesse sera, quant à elle, achevée pour la fin 2005. A l'issue des travaux, la situation aura été nettement améliorée par rapport au moment où les travaux ont débuté (1997) :

1) Bruxelles – Louvain (2003 : fin partielle des travaux ; 2005 : achèvement complet des travaux)

- Lorsque les quatre voies auront été mises en service, la capacité de la ligne s'en trouvera considérablement rehaussée.
- Les temps de parcours plus longs, nécessaires à la réalisation des travaux, seront compensés à partir de la fin 2005. Alors que le trajet était de 18 minutes avant le début des travaux, il ne sera plus, à terme, que de 13 minutes. La grande patience des voyageurs sera donc récompensée.
- Les trains L (locaux) ne bénéficieront vraisemblablement pas de gain de temps de parcours, en raison du grand nombre de points d'arrêt mais, par contre, de par la capacité doublée de la ligne, davantage de trains pourront desservir chaque heure les gares entre Bruxelles et Louvain. L'accroissement de l'offre ferroviaire s'inscrira parfaitement dans les perspectives du Réseau Express Régional.

2) Louvain-Liège (terminé en décembre 2002):

- Lorsque le tronçon de ligne nouvelle sera achevé entre Louvain et Liège, tant les trains Thalys que IC pourront y circuler.
- La relation IC A Ostende-Bruxelles-Verviers-Welkenraedt/Eupen empruntera elle aussi cette ligne à grande vitesse. Le matériel moderne de la SNCB – les voitures I 11 et les nouvelles locomotives – circuleront à une vitesse de 200km/h le long de l'E40, ce qui permettra un gain de temps de 6 minutes.
- Les Thalys pourront atteindre facilement la vitesse de 300km/h, ce qui réduira les temps de parcours de 10 à 15 minutes entre Louvain et Liège.
- Selon les prévisions actuelles, un Thalys circulera en principe, toutes les deux heures dans chaque sens entre Bruxelles et Cologne, en empruntant la ligne à grande vitesse.
- A partir de 2005, Thalys réduira son temps de parcours d'environ une heure entre Bruxelles et Cologne: au lieu de 2 heures 30 actuellement, la capitale de l'Europe ne sera plus qu'à 1h39 de Cologne.
- Certains trains de pointe supplémentaires pourront également circuler sur la ligne rapide entre Liège et Louvain.

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax 02/526 37 36

Le niveau des investissements

Ce projet, fort important pour l'offre ferroviaire intérieure comme pour la grande vitesse, a nécessité la mise en œuvre de moyens financiers considérables. Quelques chiffres à titre d'exemple:

Ces travaux coûtent 46 milliards de francs belges tant pour le trafic ferroviaire intérieur que pour les trains à grande vitesse sur le tronçon qui va de Bruxelles à Liège. La filiale de la SNCB TGV-Fin, créée spécialement pour financer les travaux de la ligne à grande vitesse, intervient pour un montant de 23,4 milliards de francs. 22,5 milliards sont financés par l'Etat .

Les moyens mis en œuvre

Ces quelques chiffres donnent également une idée de l'ampleur et de l'impact de ces travaux sur la branche est de la LGV (Ligne à Grande Vitesse):

Fiche technique

Tronçon Machelen-Liège:

Construction / adaptation d'ouvrages d'art: 141
Murs de soutènement: 28 991 m

Nombre de m3 de béton: 705 123
Nombre de tonnes de fer à béton: 42 799

Nombre de m3 de remblai: 7 414 175 m3
Nombre de m3 de déblai: 7.664.332 m3

Nombre de mètres de voies enlevées: 67 950
Nombre de mètres de voies posées: 239 625

Rails: plus de 450 km
Traverses en bois: +/- 20 000
Traverses en béton: +/- 400 000
Ballast traité: 1 million de tonnes

Infos-chantiers diffusés auprès des riverains jusqu'à présent: 124

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax 02/526 37 36

Comment la SNCB informe-t-elle les riverains ?

De grands travaux amènent inévitablement leur lot d'inconvénients. De nombreuses familles habitant les communes situées entre Bruxelles et Louvain se trouvent confrontées quotidiennement avec la modernisation de la ligne 36. Une bonne communication vers ces personnes est donc tout à fait essentielle. Au-delà de Louvain, la ligne à grande vitesse se joignant à l'autoroute E40, les travaux dans ce tronçon se situent en dehors des zones denses d'habitation. Par conséquent, les nuisances résultant de ces travaux pour les riverains sont moindres. Néanmoins, une communication relative à ces travaux a aussi été assurée.

Les riverains ont reçu dans leur boîte aux lettres, au début des travaux, une brochure d'information générale. Cette brochure donnait une brève description des travaux qui figuraient précisément au programme ainsi que leur finalité. Des réunions d'information ont aussi été organisées tout au long du déroulement des travaux. En outre, la SNCB tient informée la population via des « infos-chantiers ». Lorsque des travaux entraînent des perturbations, les riverains concernés reçoivent dans leur boîte ce type de dépliant, qui leur explique quels travaux vont être entrepris et quels inconvénients il faut en attendre.

Dès avant le début des travaux, la SNCB a également instauré une ligne info « verte » (078/15.48.05 pour les francophones et 078/15.48.04 pour les néerlandophones). Les riverains qui souhaitent davantage d'informations, qui veulent signaler des problèmes particuliers ou ont des questions supplémentaires, peuvent s'adresser à ce numéro. Les sites internet de la SNCB (www.sncb.be) et de TUC Rail (www.tucrail.be) offrent plus d'informations sur les travaux. TUC Rail est une filiale de la SNCB, qui réalise un certain nombre de grands projets, dont les travaux entre Bruxelles et Liège.

Dans le cadre de cette communication de chantier, deux nouvelles initiatives ont vu le jour. Il y a tout d'abord une nouvelle brochure qui donne un aperçu clair des travaux dans différentes communes de la branche est. Tous les habitants des communes concernées reçoivent cette brochure dans leur boîte. Ensuite, une exposition sur le projet de modernisation est visible depuis le 4 décembre au « Centre d'information des travaux des environs de la gare » à Louvain. Cette exposition présente nombre de plans et de photos sur les travaux et est accessible jusqu'au 13 janvier 2001.

Zaventem: Nouveau pont de la Parklaan, nouvelle passerelle pour les piétons et cyclistes.
Quais et plate-formes partiellement terminés.

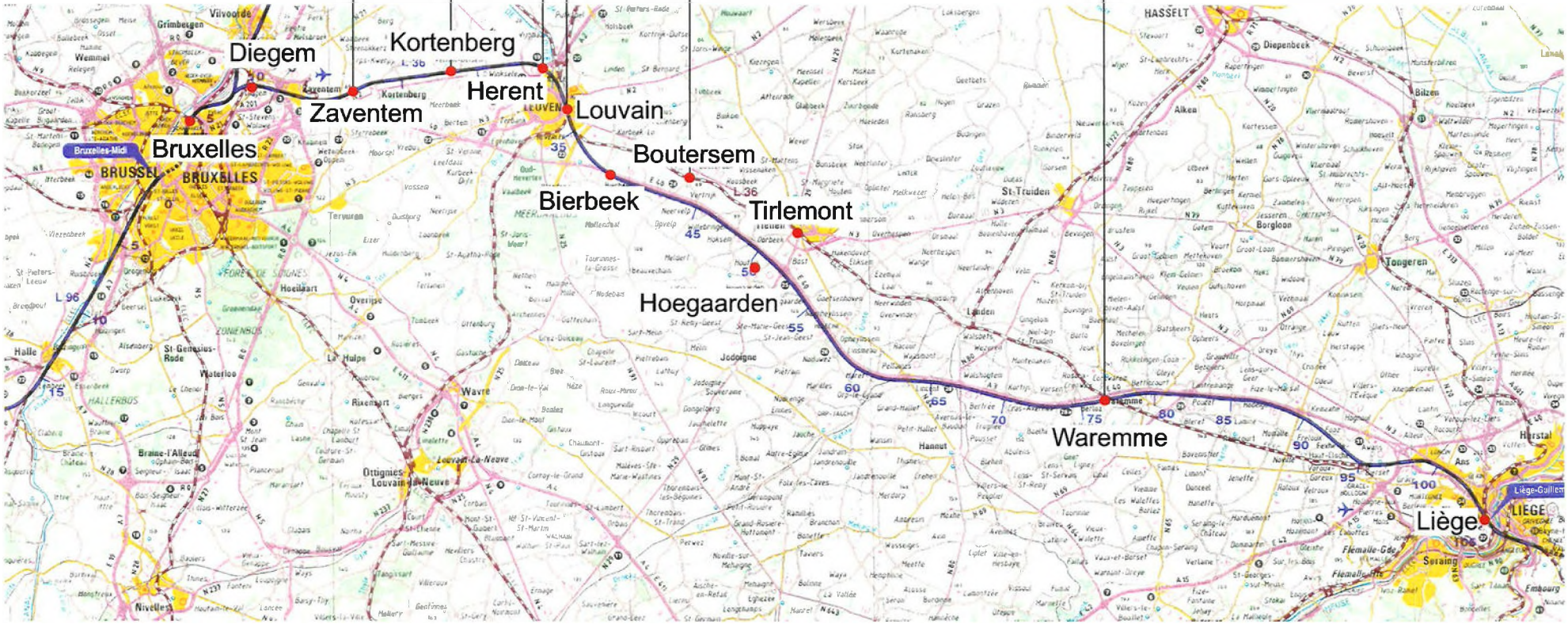
Kortenberg: Pont de la Mechelsesteenweg.

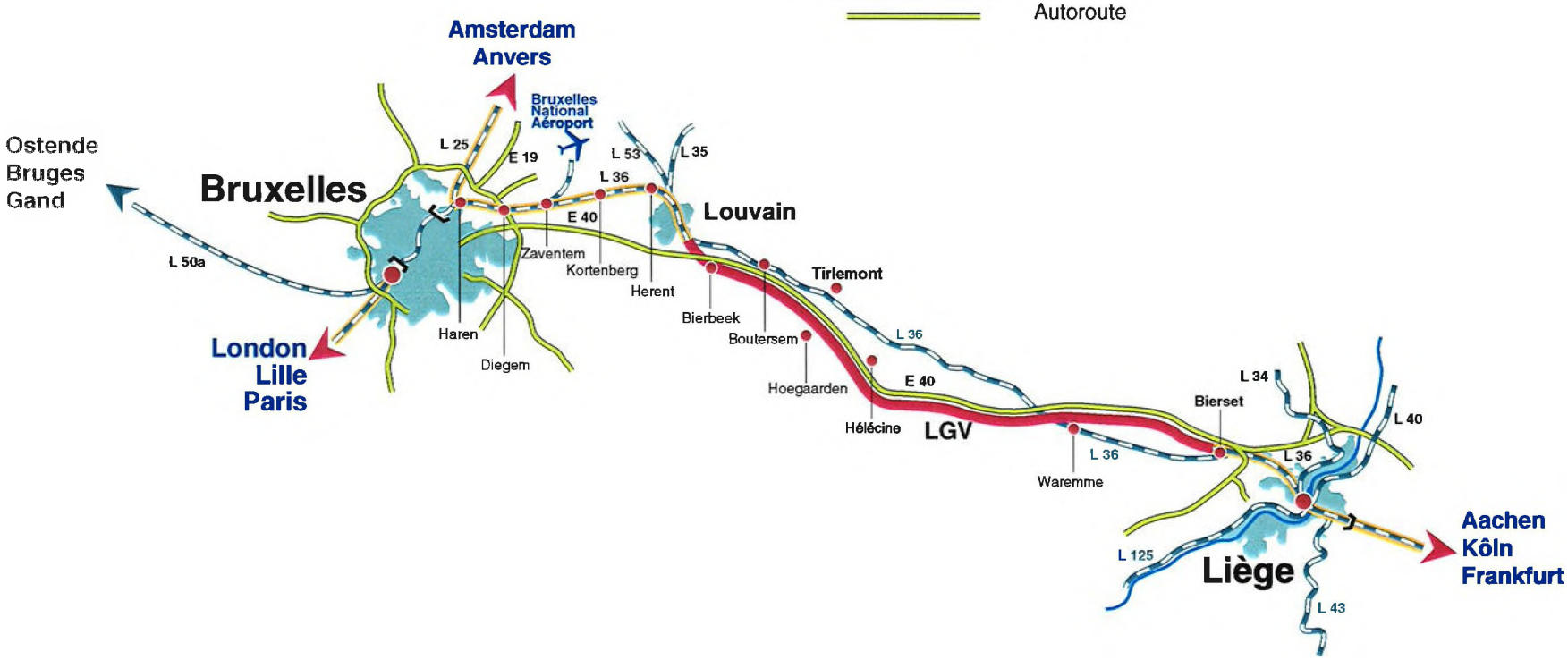
Herent: Pont de la Kroonstraat. Pont du Rijweg.

Leuven: Abbaye du Parc. Vue sur le croisement des voies de la ligne 36 et de la LGV.

Boutersem: Vue de la plate-forme.

Waremme: Vue de la plate-forme terminée
avec voies posées.




Ligne à grande vitesse (LGV)
Ligne modernisée utilisable par les TGV
Ligne existante
Autoroute
Amsterdam
Anvers
Bruxelles National Aéroport
Ostende
Bruges
Gand
Bruxelles
L 25
E 19
L 53
L 35
L 36
Louvain
E 40
Zaventem
Kortenberg
Herent
L 50a
Tirlemont
Bierbeek
Boutersem
Haren
Diegem
London
Lille
Paris
L 36
Hoegaarden
E 40
Hélécine
LGV
L 34
Bierset
L 40
L 36
L 36
Waremme
Aachen
Kôln
Frankfurt
L 125
Liège
L 43

Aperçu des travaux de génie civil

DIEGEM

Ponts et tunnels

- construction d'un nouveau pont au-dessus du ring de Bruxelles	janvier 1999 - juin 2000
- élargissement du pont de chemin de fer au-dessus de la Mommaertslaan	août 1999 - octobre 1999

Rues et places

- déplacement d'un chemin de campagne vers le terrain de football de Diegem	novembre 1999
- déplacement de la Kleetlaan	décembre 1999
- rénovation de la Keerbergenstraat	juin 2000 - octobre 2000

Points d'arrêt

- nouveaux quais	février 2000 - mai 2000
- construction d'un nouvel accès vers la gare dans la Mommaertslaan	avril 1999 - octobre 2000

ZAVENTEM

Ponts et tunnels

- construction d'un nouveau pont dans la Parklaan	janvier 2000 - octobre 2000
- passerelle pour les cyclistes et les piétons entre le pont de la Parklaan et le Steenokkerzeelbrug, avec accès aux quais	en service depuis septembre 1999 accès aux quais décembre 2000
- passage supérieur à la Michielstraat	septembre 1999 - mars 2003
- rénovation du Pont de la Sint-Martinusweg	juin 1999 - mars 2003
- construction d'un nouveau tunnel entre le Ring de Bruxelles et la Fabrieksstraat	septembre 1999 - mars 2003 terminé fin 2000
- couverture du Woluwebeek	octobre 2001 - mai 2002
- passage inférieur à la Fabrieksstraat	octobre 2001 - mai 2002

Rues et places

- rénovation de la Karel Quitmannplein avec îlot pour bus	début en août 2001
- aménagement de nouvelles places de parking dans la Spoorwegstraat	début en juin 2002
- transformation de la Landbouwstraat en voie piétonnière	terminé en novembre 2000
- espace de stationnement et plantations à la Keibergstraat	août 2002 - octobre 2002
- déplacement de la Sint-Martinusweg	début en 2003

Gare

- construction d'un nouveau bâtiment de gare	octobre 2001 - janvier 2002
- construction d'un nouveau tunnel pour piétons entre la Karel Quitmannplein et la Heldenplein	mars 1999 - juillet 2002

NOSSEGEM

Ponts et tunnels

- reconstruction du pont à la Namenstraat	octobre 2001 - juillet 2002
- construction d'une nouvelle passerelle pour les cyclistes et les piétons à la Namenstraat avec accès aux quais	juin 2001 - septembre 2001
- remplacement d'un pont à la Mechelsesteenweg	décembre 2000 - novembre 2001
- construction d'un nouveau couloir sous voies à hauteur de la Weynboslaan	janvier 2001 - septembre 2001

Rues et places

- places de parking supplémentaires à hauteur de la Mechelsesteenweg	début 2003

Point d'arrêt

- rafraîchissement des environs de la gare	pour juin 2002
- construction de nouveaux quais	pour juin 2002

KORTENBERG

Ponts et tunnels

- reconstruction du pont entre la Erpsestraat et la Walenstraat	juin 2000 - décembre 2000
- reconstruction du pont à la Guldendellestraat	janvier 2001 - août 2001
- remplacement du pont entre la Mechelsesteenweg et la Stationsstraat	mars 2000 - juin 2001
- construction d'un nouveau tunnel pour piétons à la Engerstraat	mars 2000 - mars 2001
- remplacement du pont de la Everbergstraat par un tunnel pour cyclistes et piétons	décembre 2000 - juin 2001
- remplacement du pont à la Zavelstraat	janvier 2000 - septembre 2000
- construction d'un nouveau pertuis pour le Zuurbeek	probablement à la mi 2001
- remplacement du pont à la Kouterstraat	fin en septembre 2001

Rues et places

- construction d'un bassin d'orage pour la collecte des eaux de pluie à côté de la Drie Wilgenstraat	juin 2001 - juillet 2001
- rond-point au croisement de la Mechelsesteenweg et de la Mombaertstraat	octobre 2001 - décembre 2001
- construction d'une nouvelle voie de communication entre la Mombaertstraat et la Mechelsesteenweg	octobre 2001 - décembre 2001
- réaménagement de la Stationsstraat avec places de parking supplémentaires et abri pour vélos	octobre 2001 - décembre 2001
- fermeture de l'accès à la Edegemstraat via la Mechelsesteenweg	planning indéterminé
- aménagement d'une petite place avec places de parking et abri pour vélos à hauteur du nouveau tunnel pour piétons de la Everbergstraat	fin 2001
- raccordement de la Weebroekweg à la Kouterstraat	décembre 2000 - juin 2001

Gare de Kortenberg

- démolition de l'ancien bâtiment de gare	avril 2001
- construction de la nouvelle gare et réaménagement des environs de la gare	février 2001
- construction d'un nouveau couloir sous voies avec rampes d'accès et ascenseurs	avril 2001 - juin 2001

Point d'arrêt Erps-Kwerps

février 2001 - décembre 2001

- construction d'un nouveau couloir sous voies avec accès aux quais
- construction de nouveaux quais
- réaménagement des environs de la gare avec abri pour vélos, parking et zones vertes

HERENT

Ponts et tunnels

- construction d'un nouveau pertuis pour le Molenbeek, qui servira aussi de passage souterrain pour le gibier	terminé en juin 2001
- reconstruction du pont entre la L. van Veltemstraat et la Kroonstraat	terminé en juin 2001
- prolongement du couloir sous voies à la Haachtstraat	janvier 2001 - juillet 2001
- reconstruction du pont à la Graafschaplaan	terminé en décembre 2000
- couloir sous voies à Veltem	terminé en janvier 2001
- reconstruction du pont du Rijweg	août 1999 - septembre 2000
- élargissement du pont du chemin de fer à la Omleiding	fin 1999 - fin 2000
- prolongement du pont de la Bijlokstraat	1er avril 2000 - 31 mai 2000
ouverture au trafic	mars 2001

Rues et places

- construction d'un rond-point au croisement de la Kroonstraat et de la Graafschaplaan	terminé en décembre 2000
- construction d'une piste cyclable entre la Klein Dalenstraat et la Bijlokstraat	début 2001

Environs de la gare

Point d'arrêt Veltem-Beisem:

terminé fin 2001

- remplacement de l'actuel couloir sous voies pour piétons et cyclistes
- construction de nouveaux quais
- construction de rampes d'accès et d'escaliers éclairés et escalier supplémentaire à la Warotstraat
- nouvel abri pour vélos et nouveaux emplacements de parking des deux côtés

Point d'arrêt Herent:

début 2000 - mars 2001

- remplacement du couloir sous voies existant et construction de nouveaux quais
- construction d'escaliers, installation d'ascenseurs et de rampes d'accès des deux côtés
- réaménagement des environs de la gare
- deuxième accès aux quais via la Heerstraat et la Jozefsdreef

LOUVAIN

Ponts et tunnels

- construction d'un nouveau tunnel le long de la Oude Wakkerzeelsebaan	septembre 1999 - décembre 2000
- rénovation du pont surplombant la Leuvense Vaart et la Aarschotse Steenweg	octobre 2000 - juillet 2001
- consruction d'un viaduc sur la Dyle et le Leibeek	juin 1999 - septembre 2001
- élargissement du pont Blauwput à la Diestsesteenweg	novembre 1998 - juin 2000
- construction d'un complexe de croisements à l'Abbaye du Parc (Heverlee)	août 1998 - juin 2000
- construction d'un nouveau pertuis à la Meerdaalboslaan (sous la N25)	novembre 1998 - août 2000

Rues et places

- réaménagement des environs de la gare de Louvain	juin 2001

Gare

- construction d'une nouvelle passerelle pour piétons 'Tivoli'	août 1998 - juin 2001
- construction d'une nouvelle passerelle pour piétons Park	août 1998 - août 1999
- construction de la marquise de la gare	
voies 1 et 2	novembre 2000 - décembre 2001
totalité	décembre 2004

BIERBEEK

Ponts et tunnels

- travaux de parachèvement du tunnel de Bierbeek	achevé fin 2000
- construction du pont de la Dreefstraat	mai 1999 - septembre 1999
- prolongement du pertuis en dessous de l'E40 pour le Bovenheidebeek	septembre 1999 - octobre 1999
- construction d'un pont dans la Lovenjoelsestraat	augustus 1999 - december 1999
- construction d'un bâtiment en forme de U à hauteur de la Katspoelstraat	septembre 2000 - novembre 2000

BOUTERSEM

Ponts et tunnels

- pont couvrant le ruisseau de la vallée de Velp	en service depuis novembre 1999
- nouveau pont prolongeant la Torenhofstraat au-dessus de la ligne à grande vitesse	en service depuis novembre 1999
- nouveau pont dans la Redingenstraat	en service depuis novembre 1999
- nouveau pont dans la Hertenstraat	en service depuis juin 1999

Rues et places

- adaptation des entrées et sorties de l'autoroute à Boutersem	en service depuis décembre 1999
- fermeture de l'aire de repos de Honsem (dans le sens Bruxelles-Liège)	fermé depuis décembre 1999
- nouveau parking pour covoiturage (côté Neervelp)	en service depuis septembre 2000
- bétonnage d'un chemin agricole entre Redingen et Torenhostraat	en service depuis juin 2000

HOEGAARDEN / TIRLEMONT

Ponts et tunnels

- pont Willebringsestraat-Tassinstraat	avril 1999 - avril 2000
- pont Kapittelbergstraat-Hoxemsesteenweg	février 1999 - septembre 1999
- pont Sint-Jansstraat-Hoxemstraat	décembre 1999 - juilliet 2000
- pont Waversesteenweg-Oorbeeksesteenweg	mai 1999 - juilliet 2000
- pont Klein Overlaar-Groot Overlaar	avril 1999 - décembre 1999
- pont Rommersom	août 1999 - décembre 1999
- pont à l'entrée et à la sortie de l'échangeur Hoegaarden/Tirlemont	décembre 1998 - juin 2000
- pont de l'Aststraat	octobre 1999 - juin 2000
- pont de la Goetsenhovenstraat	mars 1999 - juin 2000
- pont de la Geldenakensestraat	novembre 1998 - mai 1999
- pont de la Merepoel	juilliet 1999 - juin 2000

Rues et places

- échangeur autoroutier E40-N29 + aménagement d'un rond-point	août 1998 - janvier 2001

LANDEN / GINGELOM

février 1999 - mars 2001

- réalisation du tracé ferroviaire	décembre 2000

HELECINE - LINCENT

- réalisation d'un tronçon de 9,5 km de la LGV — avril 1999 - juin 2001
- construction de quatorze ouvrages d'art dont trois passages supérieurs (passage de la route au-dessus de la LGV), huit passages inférieurs (passage de la LGV sous la route) et trois ouvrages hydrauliques
- réalisation de quatre km de murs "verts" paysagers en bordure de l'autoroute E40
- réalisation de murs acoustiques
- réaménagement de deux échangeurs autoroutiers à Hélécine et Lincent

HANNUT - LANDEN - BERLOZ

- réalisation d'un tronçon de 11,6 km de la LGV — février 1999 - avril 2001
- construction de treize ouvrages d'art dont six passages supérieurs, six passages inférieurs et un croisement ferroviaire à niveaux différents entre la ligne nouvelle et la ligne 36 Bruxelles-Liège
- réalisation de trente et un ouvrages hydrauliques et aménagement d'un bassin d'orage

BERLOZ - WAREMME

- réalisation d'un tronçon de 4,8 km de la LGV — septembre 1997 - fin 1999
- réalisation d'un radier (dalle) de 2,9 km servant de soubassement à la LGV
- prolongement de ponts autoroutiers
- démolition et reconstruction du pont d'Oleye (pont autoroutier)
- déplacement et réaménagement des accès et du parking de la station service de l'aire de Bettincourt
- construction de deux passages inférieurs et de deux ouvrages hydrauliques

REMICOURT - CRISNEE - AWANS

- réalisation d'un tronçon de 13,1 km de la LGV — mai 1998 - novembre 2000
- prolongement d'un pont autoroutier
- réalisation de trois passages supérieurs et de cinq passages inférieurs

FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER - ANS

- réaménagement de la ligne Liège-Bruxelles entre Fexhe-Le-Haut-Clocher et Ans — avril 1996 - avril 1999
- modernisation de la ligne existante pour augmenter la vitesse de circulation des trains du service intérieur et réalisation de la jonction de la ligne à grande vitesse avec le réseau classique
- construction de trois passages supérieurs et d'un couloir sous voies