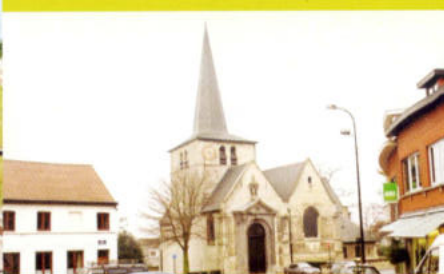


Van Brussel-Noord tot Haren *De Bruxelles-Nord à Haren*

moderniseringswerken - travaux de modernisation



www.nmbs.be
www.sncb.be

nmbs - sncb



infolder over de werken
brochure d'information sur les travaux



modernisering van Brussel-Noord tot Haren

modernisation de Bruxelles-Nord à Haren

- > Einde van de jaren tachtig besloot de Belgische regering en de NMBS om een hogesnelheidsnet uit te bouwen. Het zal België verbinden met de belangrijkste steden van Noordwest-Europa. Ons land kiest voor drie grote assen: Brussel - Franse grens, Brussel - Nederlandse grens en Brussel - Duitse grens. Brussel vormt het knooppunt van dit hst-netwerk.

Tussen de stations Brussel-Noord en Schaarbeek zullen de treinen naar Nederland (noordtak van het hst-project) en Duitsland (oosttak van het hst-project) op gemeenschappelijke sporen rijden. Bij het buitenrijden van het station van Schaarbeek-Vorming volgen de twee takken een afzonderlijk tracé. De noordtak sluit ter hoogte van Buda aan op de bestaande spoorlijn richting Antwerpen-Amsterdam (lijn 25), de oosttak sluit in Haren-Zuid aan op de bestaande spoorlijn naar Leuven-Luik-Keulen (lijn 36), die op 4 sporen gebracht wordt.

Hiervoor worden er omvangrijke infrastructuurwerken uitgevoerd tussen het station van Brussel-Noord en de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



- > A la fin des années quatre-vingt, le gouvernement belge et la SNCB se sont mis d'accord pour construire un réseau à grande vitesse, afin de relier la Belgique aux métropoles du Nord-Ouest de l'Europe. Notre pays a opté pour trois grands axes : Bruxelles - frontière française, Bruxelles - frontière néerlandaise et Bruxelles - frontière allemande. Bruxelles représente la plaque tournante de ce réseau TGV.

Entre les gares de Bruxelles-Nord et de Schaarbeek, les trains vers les Pays-Bas (branche nord du projet TGV) et vers l'Allemagne (branche est du projet TGV) empruntent des infrastructures communes.

Au-delà de la gare de Schaarbeek-Formation, les deux branches suivent chacune un tracé différent. La branche nord rejoint à hauteur de Buda la ligne existante en direction d'Anvers-Amsterdam (ligne 25), pendant que la branche est opère à Haren-Sud la jonction avec la ligne existante vers Louvain-Liège-Cologne (ligne 36).

Dès lors, d'importants travaux d'infrastructure se révèlent nécessaires entre la gare de Bruxelles-Nord et les limites de la Région de Bruxelles-Capitale.



aanleg van nieuwe spoorvertakking

construction d'une nouvelle bifurcation

> Vanaf Schaarbeek-Vorming wordt de spoorlijn opgesplitst in twee takken. Een tak richting Leuven (lijn 36) en een tak richting Antwerpen (lijn 25). Om deze vertakking te realiseren moeten er belangrijke infrastructuurwerken worden uitgevoerd:

Aanleg van nieuwe sporen in vierhoek van Brussel-Noord

De vierhoek van Brussel-Noord bevindt zich ruwweg tussen de Paleizenstraat, het Verbroeckhovenplein, de Teichmannbrug en de Vilvoordsesteenweg. Tussen de Paleizenstraat en de Teichmannbrug worden twee nieuwe sporen aangelegd. Er komt ook een tunnel voor de toekomstige aansluiting tussen het Westerringspoor (lijn 28) en de onderhoudswerkplaats van Schaarbeek.

Timing

start werken: september 2003
einde werken: eind 2006

> A partir de Schaerbeek-Formation, la ligne ferroviaire se scinde en deux branches: une branche vers Louvain (ligne 36) et une branche vers Anvers (ligne 25). La réalisation de cette bifurcation requiert d'importants travaux d'infrastructure:

Pose de nouvelles voies dans le quadrilatère de Bruxelles-Nord

Le quadrilatère de Bruxelles-Nord se situe entre la rue des Palais, la place Verbroeckhoven, le pont Teichman et l'avenue de Vilvorde. Entre la rue des Palais et le pont Teichman, deux nouvelles voies seront aménagées. Un tunnel sera également aménagé en vue de la future jonction entre le ring ferroviaire ouest (ligne 28) et l'atelier d'entretien de Schaarbeek.

Calendrier

début des travaux: septembre 2003
fin des travaux: fin 2006

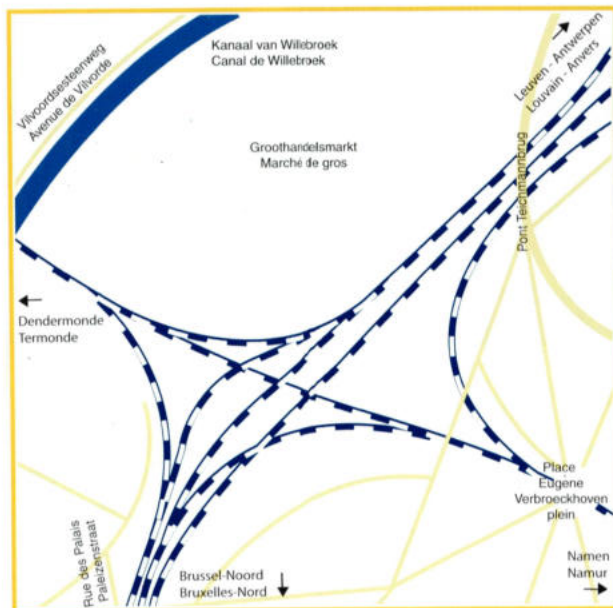
Voor de aanleg van nieuwe sporen moet eerst de infrastructuur van het binnenlandse net verbeterd worden:

- de enkelsporige lijn 161/1 (verbindt de spoorlijnen naar Denderleeuw, Dendermonde en Namen) wordt op 2 sporen gebracht in de bestaande tunnel.

- Er komt een nieuwe aansluiting tussen de sporen van de derde koker van de Brusselse Noord-Zuidverbinding en de lijn naar Namen.

Timing

de werken zullen ongeveer 6 maanden na het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning van start gaan.



Préalablement à l'aménagement de nouvelles voies, des améliorations des infrastructures du réseau intérieur devront être réalisées:

- la ligne 161/1 à voie unique (reliant les lignes vers Denderleeuw, Dendermonde et Namur) sera mise à deux voies dans le tunnel existant;

- un nouveau raccordement sera construit entre les voies du 3ème perron de la jonction Nord-Midi et la ligne vers Namur.

Calendrier

Les travaux démarreront environ six mois après l'obtention du permis d'urbanisme.

Bouw van viaduct op site Schaarbeek-Vorming

Op de site van het station Schaarbeek-Vorming worden er grondophogingen en een groot viaduct aangelegd tussen de Albertbrug en het station Haren-Zuid. Dit laat toe om de rangeersporen en de onderhoudswerkplaatsen te overbruggen.

Het eerste gedeelte bestaat uit een grondophoging die al is uitgevoerd en onder zijn eigen gewicht wordt ver-

stevigd. In deze ophoging zal een tunnel worden uitgegraven voor de niet-gelijkgrondse kruising van de nieuwe sporen naar Luik (boven de ophoging) en naar Antwerpen (beneden).

Het tweede deel bestaat uit het eigenlijke viaduct met 8 overspanningen en een totale lengte van ongeveer 400 meter. Verder op de grens tussen het station van Schaarbeek-Vorming en Haren, ter hoogte van de kruising van de spoorlijnen naar Antwerpen (lijn 25 en lijn 27) en de sporen naar Leuven (lijn 36) komt er een stalen boogbrug van 136 meter lengte.



Construction d'un viaduc sur le site de Schaerbeek-Formation

Sur le site de Schaerbeek-Formation, il sera procédé à des rehaussements de terrain et à la pose d'un grand viaduc entre le pont Albert et la gare de Haren-Sud, afin de passer au-dessus des voies de triage et des ateliers d'entretien.

La première partie consiste en un rehaussement de terrain qui a déjà été réalisé et dont le propre poids lui permet ainsi d'être renforcé. Le rehaussement accueillera un tunnel destiné au croisement souterrain des nouvelles voies vers Liège (au-dessus du rehaussement) et vers Anvers (dessous).

La deuxième partie est constituée par le viaduc proprement dit, comportant 8 travées et d'une longueur totale d'environ 400 m. Plus loin, à la frontière entre la gare de Schaerbeek-Formation et Haren, un pont à arches de 136 mètres de long sera construit à hauteur du croisement avec les lignes ferroviaires vers Anvers (ligne 25 et ligne 27) et les voies en direction de Louvain (ligne 36).



de werken in Haren-Zuid

les travaux à Haren-Sud



Reeds in januari 2001 werden er op het grondgebied van Haren werken uitgevoerd voor de aanleg van een extra spoor. Dit nieuwe vierde spoor werd midden juni 2003 in dienst gesteld. Van september 2003 tot eind 2006 worden de drie andere, bestaande sporen aangepakt. Ook de bedding zal worden gesaneerd en er komt een nieuw afwateringssysteem.

Dankzij de vier sporen zal het spoorverkeer op de spoorlijn Brussel-Leuven in de toekomst een stuk vlotter verlopen. Ook de bediening van Brussel-Nationaal-Luchthaven zal erdoor verbeteren. De stopplaats Haren-Zuid zal er na de werken veel aangenamer uitzien. Haren-Zuid wordt immers volledig opgefrist en voorzien van alle modern comfort.

Des travaux de pose d'une voie supplémentaire ont débuté à Haren en janvier 2001. Cette nouvelle quatrième voie a été mise en service à la mi-juin 2003. Les trois autres voies, existantes, seront en chantier de septembre 2003 à fin 2006. Il sera également procédé à l'assainissement de l'assiette de la voie et à la pose d'un nouveau système de drainage des eaux.

Ces quatre voies permettront à l'avenir une circulation plus fluide des trains sur la ligne Bruxelles-Louvain. L'amélioration sera tout aussi significative pour la desserte de Bruxelles-National Aéroport. De plus, le point d'arrêt de Haren-Sud présentera un aspect nettement plus avenant à l'issue des travaux. En effet, Haren-Sud sera entièrement remis à neuf et équipé de tout le confort moderne.

modernisering van de overstapplaats Haren

modernisation du point de correspondance de Haren

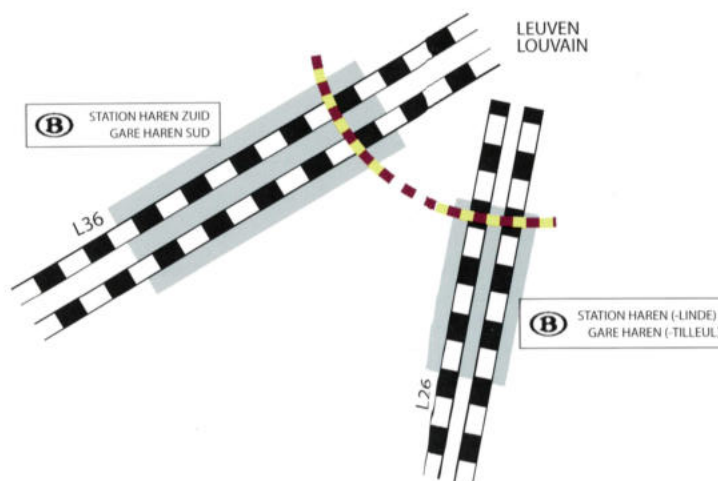
De verbinding tussen de stopplaatsen Haren-Zuid (lijn 36) en Haren(-Linde, lijn 26) wordt sterk ingekort. Zo wordt de bestaande voetgangersbrug van Haren (-Linde) verlengd. Op het uiteinde van de Noendellestraat zal een nieuwe brug voor voetgangers en fietsers worden gebouwd om de bereikbaarheid tot in het centrum van het dorp te verzekeren. Ook de bestaande verbindingsweg tussen de tuintjes wordt aangepakt. De modernisering van de overstapplaats maakt deel uit van een nieuwe aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, die in de loop van 2004 zal ingediend worden.

Timing

start werken: 2006



La liaison entre les points d'arrêt de Haren-Sud (ligne 36) et de Haren(-Tilleul, ligne 26) sera sensiblement raccourcie. C'est ainsi que la passerelle existante de Haren(-Tilleul) sera prolongée. Au bout de l'impasse Noendelle, un nouveau pont pour piétons et cyclistes sera construit pour assurer la continuité jusqu'au centre du village. Le sentier existant entre les



jardins sera également réaménagé. La modernisation du point de correspondance fait partie d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme qui sera introduite dans le courant de 2004.

Calendrier

début des travaux: 2006

groene wandeling - hst-fonds

promenade verte - fonds TGV

> Als compensatie voor de werken richtte de NMBS het hst-fonds op. De betrokken gemeenten kunnen hieruit putten om milieu- en stedenbouwkundige maatregelen te bekostigen. In Haren koos men voor de volgende maatregelen:

- > de eventuele plaatsing van geluidsschermen langs de spoorlijn Brussel-Leuven (lijn 36) na de indienststelling van de vier sporen;
- > de plaatsing van geluidsschermen langs de Heerlijkheidsstraat (aan de westelijke kant van de spoorlijn Halle-Vilvoorde-Mechelen). In 2004-2005 zullen deze worden geplaatst;
- > de akoestische verbetering van de metalen brug aan de kruising van de spoorlijnen Halle-Vilvoorde-Mechelen (lijn 26) en de lijn Brussel-Leuven (lijn 36). Reeds uitgevoerd in 2002;



- > de aanleg van het wandelpad 'de Groene Wandel'. Hierdoor worden de geklasseerde sites van het Moeraske en het Castrum met elkaar verbonden. De eerste fase (van het Moeraske tot de brug van de Verdunstraat) is al klaar, de tweede fase (van de Verdunstraat tot het Castrum) zal pas na indienststelling van de nieuwe sporen voltooid zijn;

- > de aanleg van beplantingen langs de Groene Zonestraat, de Wilderoosjesstraat en de Heerlijkheidsstraat na de plaatsing van de geluidsschermen;

> A titre de compensation, la SNCB a constitué le fonds TGV. Les communes concernées peuvent puiser dans ce fonds TGV afin de financer des mesures sur le plan urbanistiques et environnemental. A Haren, les mesures suivantes ont été choisies:

- > la pose éventuelle d'écrans antibruit le long de la ligne Bruxelles - Louvain (ligne 36) après la mise en service des quatre voies;
- > l'installation d'écrans antibruit le long de la rue de la Seigneurie (du côté ouest de la ligne de chemin de fer Hal - Vilvorde - Malines). Ils seront placés en 2004-2005;
- > l'amélioration acoustique du pont métallique au croisement des lignes de chemin de fer Hal - Vilvorde - Malines (ligne 26) et de la ligne Bruxelles-Louvain (ligne 36), déjà réalisée en 2002;
- > l'aménagement d'un sentier dénommé 'la promenade verte' reliant les sites classés du Moeraske et du Castrum. La première phase (du Moeraske jusqu'au pont de la rue de Verdun) est déjà achevée, alors que la deuxième (de la rue de Verdun jusqu'au Castrum) ne le sera qu'après la mise en service des nouvelles voies;
- > l'aménagement de plantations le long de la rue de l'Espace Vert, de la rue de l'Osier fleuri et de la rue de la Seigneurie après le placement des panneaux antibruit;
- > le cofinancement du réaménagement de voiries à Haren (place de l'Eglise, dédoublement local de la rue de Verdun entre la rue du Biplan et la rue de l'Espace Vert, etc.);
- > la remise en état du pont existant de la rue Harenheyde sur la ligne de chemin de fer Hal - Vilvorde - Malines (ligne 26). Prévu en 2004;
- > les travaux d'aménagement d'égoûts dans la rue de l'Espace Vert (déjà réalisés).

moderniseringswerken op de spoorlijn Brussel-Leuven modernisation de la ligne Bruxelles - Louvain



> De NMBS voert al sinds 1996 een grondige modernisering door van de spoorlijn Brussel - Leuven. Dit houdt o.a. de aanleg van nieuwe bruggen in, het herbouwen van bestaande en het verleggen van wegen en waterlopen langs de spoorlijn. Tegelijkertijd worden ook de bestaande stopplaatsen en stations op de lijn aangepast of vernieuwd.

De spoorlijn Brussel - Leuven (lijn 36) is een drukbereden traject. Bovendien wordt het ook een belangrijke schakel in het toekomstige Gewestelijke Expresnet (GEN), het voorstadsnet rond Brussel en in de bediening van Brussel-Nationaal-Luchthaven. Er is dus meer capaciteit nodig om de dagelijkse stroom reizigers op te vangen en om aan de eisen van vlot treinvervoer te blijven voldoen. De oplossing is een verdubbeling van de spoorlijn van twee naar vier sporen. De twee middelste sporen zijn bedoeld voor het doorgaande treinverkeer, zoals de binnenlandse IC-treinen en de hogesnelheidstreinen richting Keulen. Het trage

treinverkeer, waaronder de stoptreinen, zal gebruik maken van de twee buitenste sporen.

In 2006 wordt de gemoderniseerde spoorlijn in dienst genomen. Op dat moment zullen meer passagiers op een comfortabele manier kunnen reizen en zal de lijn aangepast zijn aan de normen voor hoge snelheid.

> Depuis 1996, la SNCB modernise en profondeur la ligne Bruxelles - Louvain. Ceci consiste notamment en la construction de nouveaux ponts et le réaménagement de ponts existants, le déplacement de chaussées latérales et le détournement de cours d'eau. L'occasion est également mise à profit pour adapter ou renouveler les gares et points d'arrêt existants sur la ligne.

Cette ligne ferroviaire Bruxelles - Louvain (ligne 36) connaît une forte intensité de trafic. Elle constitue en outre un maillon important dans le cadre du futur Réseau Express Régional (RER), le réseau suburbain de Bruxelles, et pour la desserte de l'Aéroport de Bruxelles-National. On se trouve dès lors confronté à un besoin croissant de capacité en vue d'absorber le flux quotidien des voyageurs et pour pouvoir continuer à rencontrer les exigences d'une circulation fluide des trains. La solution consiste en un dédoublement de la ligne ferroviaire de deux à quatre voies. Les deux voies centrales sont destinées au trafic direct tel que les trains IC intérieurs et les trains à grande vitesse à destination de Cologne. Le trafic moins rapide, dont les trains omnibus, utilisera les deux voies extérieures.

La ligne ferroviaire modernisée entrera en service en 2006. Il sera dès lors possible de transporter, de manière plus confortable, un plus grand nombre de voyageurs et la ligne sera adaptée aux normes de la grande vitesse.



Meer info?

Project-infolijn: **02 526 37 69** (nederlandstalig)

E-mail: **info.projecten@nmbs.be**

Post: NMBS Communicatie, CO.012 - sectie 26/2, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel

www.nmbs.be

Vous voulez en savoir plus?

Ligne info-projets: **02 526 37 79** (francophone)

E-mail: **info.projets@sncb.be**

Courrier: SNCB Communication, CO.012 - section 26/2, Rue de France 85, 1060 Bruxelles

www.sncb.be

Gratis infobrochure van de Belgische Spoorwegen

v.u.: France Nivelles, NMBS Communicatie, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel

redactie en lay-out: Stafdienst Communicatie NMBS - foto's: Leo Goossenaarts - druk NMBS - concept Image Plus - september 2003

Brochure d'information gratuite des Chemins de fer Belges

e.r. : France Nivelles, SNCB Communication, Rue de France 85, 1060 Bruxelles

rédaction et mise en page : Service Staff Communication SNCB - photos: Leo Goossenaarts - impression SNCB - concept Image Plus - septembre 2003