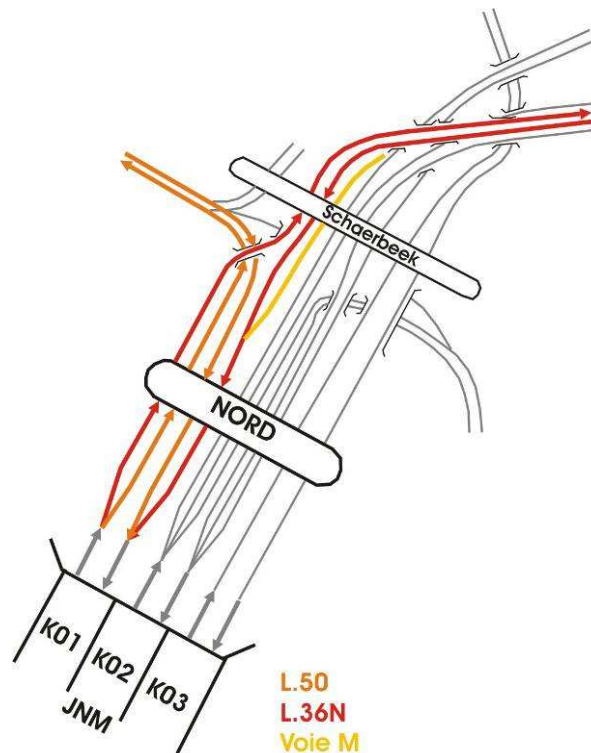


Ces 2 lignes doivent fusionner à Bruxelles-Nord pour circuler dans le pertuis 1 de la jonction. Le projet permet de réaliser cette jonction sans conflit de cisaillement. Il est en effet prévu que la A-L.36N passe au-dessus de la L.50, les 2 voies de la L.36N étant ainsi implantées de part et d'autres de la L.50. Dans cette configuration, les voies affectées au même sens de circulation sont disposées du même côté. A la sortie sud de Bruxelles-Nord, les voies de même sens seront fusionnées (A-L.36N avec A-L.50, B-L.50 avec B-L.36N) afin de former respectivement les voies 1 et 2 de la jonction nord-midi.



**Figure 11 : Schéma situation projetée (source : ARIES)**

La configuration des voies prévue par le projet de base permet donc d'éviter tout conflit entre des trains circulant dans des sens différents. Bien qu'étant difficile à chiffrer de manière précise en l'absence d'horaire prédéfini, le croisement à niveaux séparés L.50 / L.36N permettra un gain appréciable en terme de capacité et de régularité par rapport à la configuration actuelle des voies.

La capacité du pertuis 1 de la jonction limitera néanmoins le nombre de trains sur la L.50 et la L.36N. Le nombre de circulations prévu dans le pertuis 1 est élevé (jusqu'à 17 trains par sens à l'heure de pointe du matin sur la voie 2) mais reste toutefois acceptable étant donné la faible longueur de la jonction et l'absence en situation projetée de cisaillement tant côté Midi que côté Nord.

En conclusion, le projet de base de croisement à niveaux différents entre la L.36N et la L.50 permet la mise en place du schéma d'exploitation 2016 tant en terme de liaisons que de fréquences.

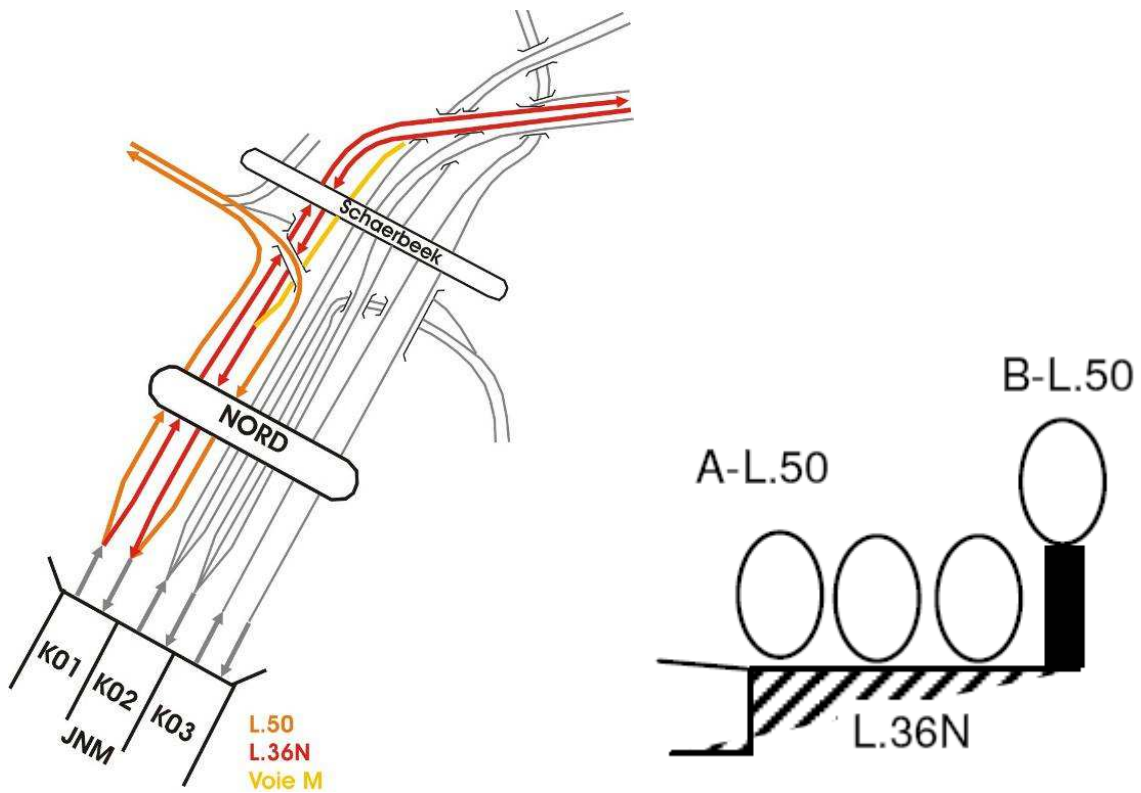
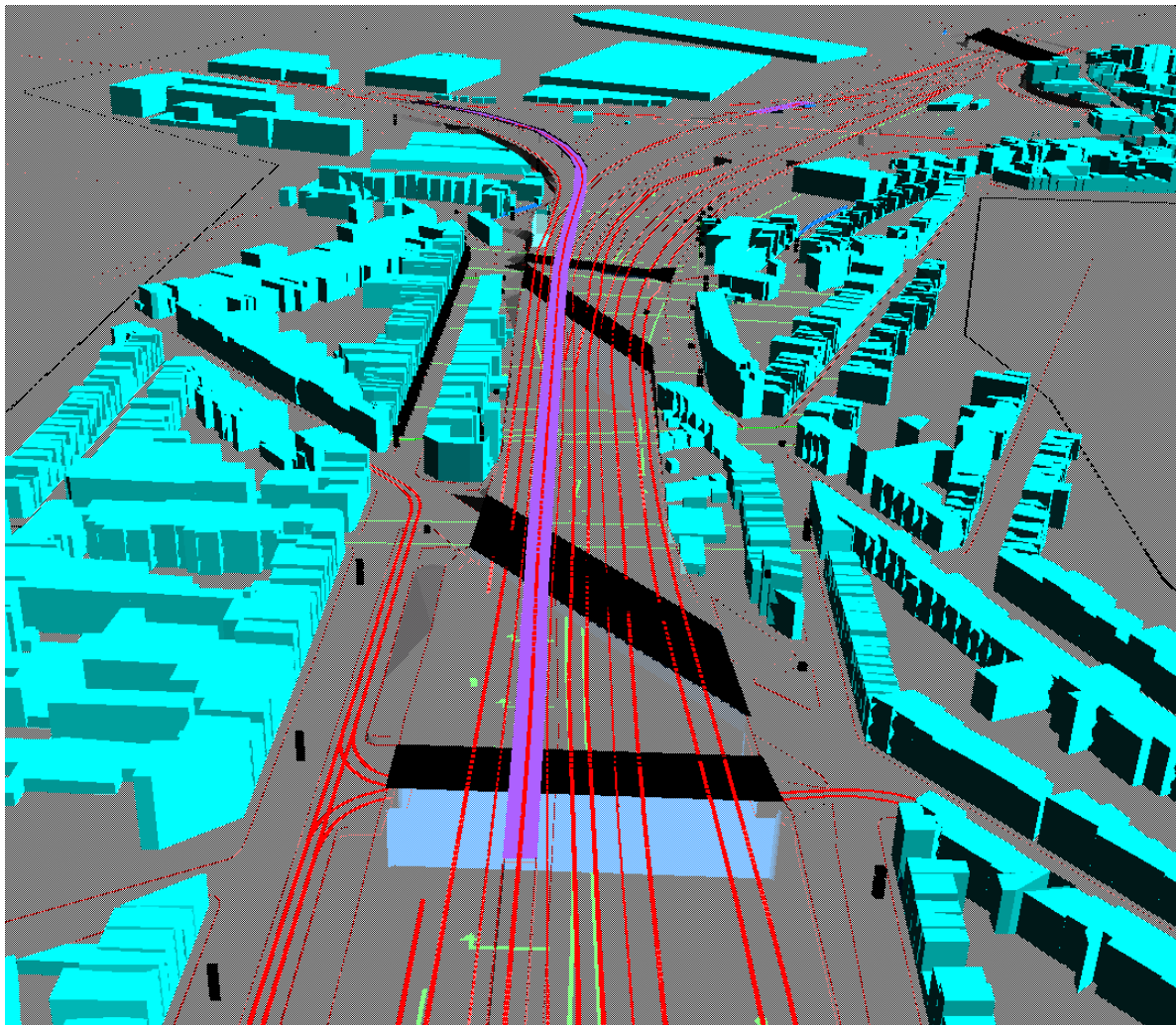


Figure 30 : Schéma alternative OF5 (source: ARIES et TUC-RAIL)



**Figure 31 : Visualisation en 3 dimensions de l'alternative OF5**