

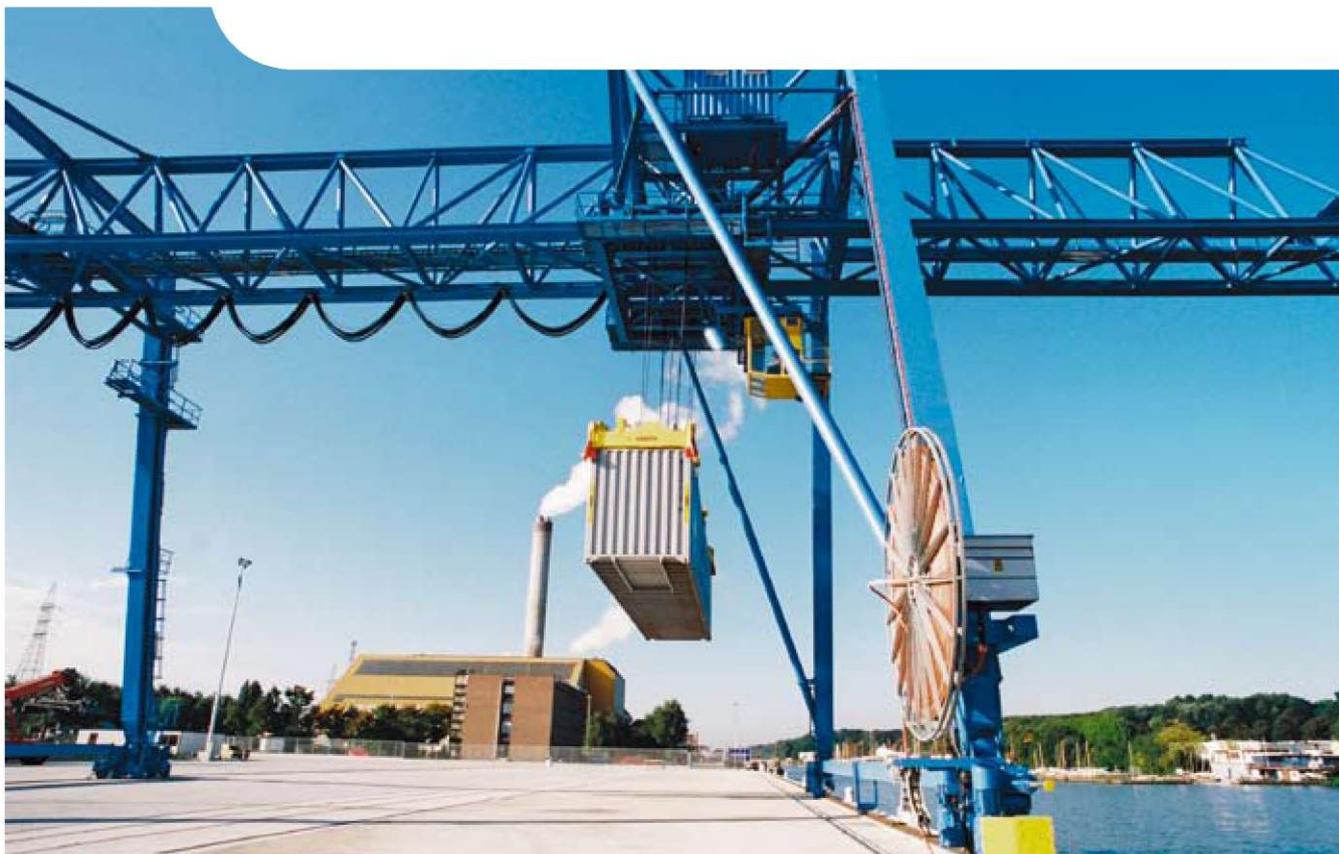
# BRÈVES FERROVIAIRES

||| ||| ||| Dominique Delair

## TRANSPORT DE FRET

### Travaux au port de Bruxelles

Les travaux d'extension et de modernisation des installations portuaires à Bruxelles ont commencé cet été. Entrepris par Infrabel, le gestionnaire du réseau ferroviaire belge, ils se déroulent en collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale et ont pour but le désenclavement du port et un renforcement de l'intermodalité entre les modes de transport ferroviaire et fluvial.



Groupe SNCB/ L. Goossenaerts

La première phase consiste en la modernisation de trois voies et de quatre aiguillages du faisceau de formation de Schaerbeek Avant-Port ainsi que du bétonnage du quai pour les bateaux et la rénovation du passage à niveau à hauteur de l'avenue de Vilvorde.

La deuxième phase prévoit la réalisation d'un terminal ferroviaire. Les travaux devraient débuter en mai 2008. L'ensemble des voies, dont deux seront réservées au traitement des conteneurs, sera également modernisé.

Pour terminer, Infrabel remplacera le passage à niveau de l'avenue de Vilvoorde par un modèle préfabriqué en béton.

### Axe Anvers-Bâle-Lyon

Au sein du réseau ferré transeuropéen, il existe des axes ferroviaires particulièrement intéressants pour le transport des marchandises. On les appelle des «corridors» et on en dénombre six, ▶

identifiés par les lettres de A à F. L'axe Anvers/Bâle-Lyon, dénommé «corridor C», d'une longueur totale d'environ 1840 km, traverse la Belgique, le grand-duché de Luxembourg, la France et la Suisse.

Son tracé est stratégique car il relie l'un des plus grands ports européens à des pôles industriels de premier ordre. Son développement est actuellement handicapé par la cohabitation de cinq systèmes de signalisation. En adoptant un système de signalisation commun, appelé ERMTS, on rendrait plus fluide et régulière la circulation ferroviaire, avec comme conséquence une augmentation du fret. L'ERMTS repose sur deux éléments: le GSM-R qui permet la transmission des données et des informations vocales entre les centres de gestion du trafic, l'équipage et l'équipement de bord et l'ETCS, un outil informatique qui permet de contrôler la vitesse des trains. C'est le projet auquel s'emploient les gestionnaires des infrastructures ferroviaires français, luxembourgeois, belges et suisses. Le déploiement du système s'échelonne de 2008 à 2018, par étapes successives et par tronçons.

Des estimations prévoient une croissance potentielle de 60 % à l'horizon 2020, ce qui porterait le trafic fret à 16 millions de tonnes grâce notamment à des gains de temps considérables sur les parcours (2h25 sur le tronçon Anvers-Bâle et 2h sur celui reliant Anvers à Lyon). Au-delà, ce seront encore des avantages socio-économiques, tels que la décongestion du trafic routier, une diminution des émissions de CO<sub>2</sub>... Ils sont évalués à 140 millions d'euros par an.