

D'Anvers-Nord à Lierre: doubler l'accès au port d'Anvers



C'est en 2005 que sera entamée la construction d'une deuxième ligne d'accès au port d'Anvers pour les trains de marchandises, après la phase de préparation actuellement en cours. Cette infrastructure est capitale pour l'activité ferroviaire du port. Elle profitera aussi – indirectement – au trafic de voyageurs.

L'activité de la SNCB et l'activité anversoise ont toutes deux besoin d'un deuxième accès ferroviaire au port scaldéen. La ligne 27A Anvers-Nord – Mortsel est actuellement le seul accès par rail à la rive droite du port. Cette ligne est déjà complètement saturée depuis des années et n'est plus en mesure de faire face à une nouvelle augmentation du trafic des trains au départ et à destination

du port. Cette ligne est par ailleurs extrêmement vulnérable. En cas d'accident, c'est tout l'accès au port qui se trouverait bloqué.

La mobilité du fret en point de mire

L'ouverture d'un deuxième accès permettra d'accroître les flux ferroviaires de et vers le port. La mobilité et l'environnement en bénéficieront.

Plusieurs études montrent en effet que le transport de marchandises par rail gagnera encore en importance au cours des prochaines années. Non seulement le port continuera à se développer, mais la part de marché du rail dans le traitement du trafic portuaire augmentera encore.

La SNCB nourrit l'ambition de transporter à l'avenir 20 % du transport combiné via le rail. Le transport combiné concerne notamment les conteneurs qui arrivent dans le port d'Anvers pour être acheminés vers des destinations lointaines de l'hinterland, par exemple l'Europe du Sud et l'Europe Centrale. Les tendances en matière de croissance montrent qu'en 2010, le port générera un trafic de 192,7 millions de tonnes; +2,6 millions d'entre elles devront être transportées par rail si l'on veut éviter un engorgement total de notre réseau routier.

Des avantages pour les voyageurs

Le deuxième accès au port pourra absorber un trafic de fret qui s'écoule actuellement sur les lignes existantes. Sur ces dernières, le trafic intérieur de voyageurs gagnera par conséquent en fluidité et en fréquence. Les plans existants en vue de l'extension de l'offre de trains de voyageurs autour d'Anvers ne sont pas réalisables dans leur intégralité sans la nouvelle ligne marchandises. Le transfert du trafic

marchandises des voies ferrées existantes vers le second accès ferroviaire permettrait de dégager une plus grande capacité pour le trafic voyageurs intérieur et d'offrir une desserte accrue et plus fréquente. La nouvelle ligne marchandises permettra en particulier d'éliminer une série de goulets d'étranglement en trafic voyageurs et d'augmenter la capacité de la ligne Anvers-Herentals (ligne 15), en particulier sur le tronçon Berchem-Lierre.

Un investissement gigantesque

La construction du deuxième accès ferroviaire au port devrait coûter

731 millions d'euros. Elle constitue le plus important projet de la SNCB en Flandre pour la décennie à venir. Sauf difficulté imprévue, les travaux devraient débuter en 2005. La nouvelle ligne marchandises – à double voie – parcourra 28 km entre la gare de formation d'Anvers-Nord et Lierre, en passant par Anvers (Ekeren, Merksem, Deurne), Schoten, Wijnegem, Wommelgem et Ranst. Elle devrait être opérationnelle en 2010 ou 2012.

