

# Infrabel met en service la courbe de Gand dans le port d'Anvers

infra

Le 30 avril dernier, Infrabel a mis officiellement en service la Courbe de Gand dans le port d'Anvers. Située à Melsele, celle-ci relie la ligne 10, entre la Rive Gauche d'Anvers et le Tunnel Kennedy, à la ligne 59 Anvers-Gand. Grâce à elle, les trains peuvent circuler en direct depuis la Rive Gauche du port d'Anvers vers Gand, Zeebrugge et le Nord de la France.

Avec la courbe de Gand, les trains de marchandises ne doivent plus désormais faire un détour par le tunnel Kennedy et nombre de nœuds ferroviaires sur la Rive Droite du port d'Anvers. La nouvelle liaison ferroviaire directe entre la Rive Gauche anversoise et les ports de Gand, Zeebrugge ainsi que le Nord de la France offre davantage de capacité sur la ligne 59 entre Anvers-Berchem et Zwijndrecht-Fort. La courbe de Gand permet en outre un gain de temps de parcours de 30 minutes à 1 h 30 grâce à la suppression des changements de front respectivement à Zwijndrecht et Anvers-Schijnpoort.

En 2012, après la réalisation de la

liaison ferroviaire du Liefkenshoek, les trains venant de la Rive Droite d'Anvers à destination de Gand et de Zeebrugge pourront également emprunter la Courbe de Gand, sans surcharger le contournement est d'Anvers et le tunnel du Kennedy. Depuis sa création, Infrabel investit massivement en faveur d'une infrastructure ferroviaire compétitive et adaptée dans le port d'Anvers. Ce port est d'une importance stratégique pour le développement de l'économie belge. Une extension de la capacité ferroviaire dans et autour du port d'Anvers est donc également nécessaire pour soutenir la croissance du transport de marchandises.





A gauche, la courbe, à droite, la ligne 59 Anvers-Gand

# 3

questions à...  
**Ivan Thielemans**  
Chef du service  
Pilotage des  
projets d'investis-  
sment au sein  
de la Direction  
Accès au Réseau

## Infrabel investit dans le port d'Anvers

### • Le Deurganckdok

Afin de faciliter l'accès au Deurganckdok, Infrabel a construit, au cours des dernières années, plusieurs nouvelles voies et nouveaux faisceaux. Elle poursuit activement ses efforts en faveur d'une nouvelle infrastructure ferroviaire. Le montant total investi dans l'extension et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire sur la Rive Gauche anversoise s'élève à environ 100 millions d'euros. Ces investissements apportent davantage de capacité et 153 km de voies supplémentaires.

### • La liaison ferroviaire du Liefkenshoek

L'étape suivante est caractérisée par le développement d'une nouvelle liaison ferroviaire directe entre la Rive Gauche (Waeslandhaven) et la Rive Droite (gare de triage d'Anvers-Nord) afin de rendre le trafic ferroviaire plus rapide et plus efficace. Ce projet sera financé au moyen d'un Partenariat Public-Privé (PPP) en ce qui concerne les travaux de génie civil. La construction de l'infrastructure ferroviaire, quant à elle, sera financée par Infrabel pour un montant de 60 millions d'euros.

### • Les bifurcations Schijn et Krijgsbaan

Les bifurcations Schijn (à la sortie d'Anvers-Nord) et Krijgsbaan (Mortsel) sur la Rive Droite du port d'Anvers permettront d'augmenter la capacité de l'axe ferroviaire Anvers-Allemagne de 30 % d'ici 2012. Ces investissements d'un montant total d'environ 160 millions d'euros constituent par ailleurs la première phase d'un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers.

### • Le deuxième accès

Le projet de cette ligne à double voie de 28 km de long pour le transport de marchandises entre Anvers-Nord et la ligne Lier-Aarschot est actuellement étudié par Infrabel.

### • Le Rhin d'Acier

La réouverture du Rhin d'Acier fait actuellement l'objet de négociations entre les pays concernés: la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Le Rhin d'Acier permet des transports de marchandises plus lourds et plus rapides entre le port d'Anvers et la région allemande de la Ruhr via les Pays-Bas. Le tracé du Rhin d'Acier (162 km), plus court et plus rapide que le tracé via Montzen (211 km), permettra un accroissement de la flexibilité et de la capacité sur cet axe stratégique important.

1. Depuis combien de temps Infrabel travaille-t-elle à la construction de la Courbe de Gand ?

Les travaux pour la construction de la Courbe de Gand ont débuté en août 2006. Nous avons tout d'abord aménagé l'assiette de la voie et construit la courbe ferroviaire d'1,3 km de long. Au début de cette année, les équipes techniques étaient à pied d'œuvre pour installer la signalisation et la caténaire. Après divers tests et l'homologation de la ligne, nous avons pu mettre cette nouvelle liaison ferroviaire à disposition des opérateurs le 30 avril dernier.

2. Combien Infrabel a-t-elle investi dans ce projet ?

Infrabel a investi environ 5 millions d'euros dans la Courbe de Gand. C'est un investissement relativement limité mais particulièrement important pour le trafic de marchandises de et vers le port d'Anvers.

3. Ce projet fait-il partie d'une stratégie plus vaste ?

La Courbe de Gand s'inscrit dans la stratégie d'Infrabel visant à la fois une extension par étape de la capacité du réseau ferré et un soutien progressif de la croissance du port d'Anvers. De plus, la Courbe de Gand cadre parfaitement avec la vision d'Infrabel en faveur d'une intermodalité optimale entre le rail et les ports d'Anvers, Gand et Zeebrugge.

