

Montzen, le 12 décembre 2008

Electrification complète de la L24 entre Montzen et la frontière allemande Un nouvel élan pour le trafic fret

En compagnie de ses différents clients et de son homologue allemand, Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, a inauguré ce vendredi 12 décembre l'électrification du dernier maillon de la ligne 24 entre Montzen et la frontière allemande, situé stratégiquement sur l'axe reliant l'Allemagne à la mer du Nord. L'électrification de bout en bout de cet axe marchandise essentiel va redonner un nouvel élan au trafic fret : simplification d'exploitation et gain de temps, et possibilité de tracter des convois plus lourds sont autant d'avantages dont pourront bénéficier tous les clients d'Infrabel dès la mise en service prévue lors du changement d'horaire du 14 décembre prochain.

Montzen, un nœud ferroviaire crucial pour le transport fret de et vers l'Allemagne

La ligne ferroviaire 24, reliant Visé à Aix-la-Chapelle ouest en passant par Montzen, est une ligne transfrontalière stratégique pour le trafic de marchandises puisqu'elle est le **trait d'union entre l'Allemagne et les grands pôles économiques belges**, tels les ports maritimes par exemple. Montzen est ainsi un nœud ferroviaire crucial pour le transport fret transfrontalier (le point frontière belge le plus fréquenté) comptabilisant le passage de près de **35 000 trains** et de **12 millions de tonnes (net) par an**.

L'électrification du dernier maillon (8 km) de la ligne 24 entre Montzen et la frontière allemande (jusqu'à la sortie du tunnel de Botzelaer), réalisée en étroite collaboration avec DB Netz et DB Energie, augmentera le **potentiel et les performances** du trafic de marchandises de et vers l'Allemagne. Ces avantages, dont bénéficieront directement tous les clients d'Infrabel, permettront également de soutenir la forte croissance attendue des ports belges et ainsi délester le trafic routier de marchandises.

Accompagner la croissance hors du commun des ports belges

Actuellement, environ 40% du trafic via Montzen est en provenance ou à destination des **ports de Zeebruges et d'Anvers**, deux pôles majeurs de l'économie belge. Toutes les prévisions convergent à la conclusion que les activités de ces deux ports vont connaître une croissance spectaculaire dans les années à venir, en majeure partie par la montée en puissance du **trafic par containers**. Par la complémentarité naturelle des modes de transports durables que sont le rail et l'eau, cette croissance des ports s'accompagnera d'un transfert modal des containers en faveur du rail. Ces perspectives permettent de croire que d'ici 2030, le **trafic à la frontière belge-allemande sera appelé à tripler de et vers ces deux ports**, et à doubler toutes origines/destinations confondues.

Les besoins croissants de transport de marchandises par l'Allemagne seront absorbés d'une part, par l'amélioration continue des performances de l'**axe via Montzen** (grâce notamment à l'électrification complète de la ligne 24 mais également grâce à d'autres mesures futures d'accompagnement), et d'autre part, par la **réouverture du Rhin d'Acier** (négociations en cours entre la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas). Le Rhin d'Acier est un axe fret pleinement complémentaire - et non concurrent - à l'axe via Montzen, puisqu'il est le tracé tout indiqué pour le **trafic vers le nord de l'Allemagne** (via les Pays-Bas) et qu'il permettra, par son relief plus favorable, de tracter des **charges plus lourdes** avec une seule locomotive.

Un investissement modeste pour de nombreux avantages

Suite à la convention signée en avril 2007 par les différents acteurs de ce projet (Infrabel, DB Netz, DB Energie), les travaux d'électrification et de voies ont été lancés dès octobre 2007. La mise sous tension et les premiers tests s'opéraient un an plus tard (novembre 2008), pour permettre finalement la mise en service de la ligne électrifiée lors du changement d'horaire de ce 14 décembre 2008.

La particularité de ces travaux d'électrification transfrontaliers est que la frontière d'état entre la Belgique et l'Allemagne se situe dans le tunnel de Botzelaer (« Gemmenicher Tunnel » en Allemagne), tandis que la **zone de transition pour le changement de système d'alimentation électrique**, nécessaire entre les deux pays, est aménagée à l'extérieur du tunnel, sur le viaduc de Moresnet en territoire belge. Très concrètement, cela signifie que le tronçon de la ligne 24 entre Montzen et la zone de transition sur le viaduc de Moresnet est électrifié en courant continu 3 kV (système des lignes classiques belges) et que le tronçon entre cette zone de transition et Aix-la-Chapelle ouest est électrifié en courant alternatif 15 kV (système allemand).

L'électrification complète de la ligne 24 offre de nombreux atouts. En effet, la suppression du changement de locomotive (diesel→électrique) obligatoire jusqu'à maintenant, permettra d'améliorer considérablement les temps de parcours (**gain de temps d'environ 1h**) et d'augmenter la vitesse commerciale sur l'axe de et vers l'Allemagne. Outre les **intérêts environnementaux**, l'utilisation de locomotives électriques permettra également de **tracter des convois plus lourds** (jusqu'à 1800 tonnes), augmentant ainsi la capacité et l'attractivité de cet axe.

Infrabel et DB Netz ont investi environ 6 millions et 1,5 million d'euros respectivement pour l'électrification de la ligne 24. Cet investissement modeste mais riche d'avantages est l'illustration parfaite de la stratégie d'Infrabel d'investir là où c'est nécessaire, en adéquation avec les besoins de ses clients. Des **travaux de voie** ont également été réalisés par Infrabel de côté est de la gare de Montzen (simplification et renouvellement des voies et aiguillages) pour relever la vitesse autorisée des trains, travaux pour lesquels Infrabel a mobilisé un budget d'environ 3 millions d'euros.

Infrabel, acteur du développement économique belge et européen

Infrabel a pour ambition de devenir le **carrefour du trafic ferroviaire en Europe** et de répondre aux **enjeux écologiques et économiques** auxquels notre société est confrontée. Si le transport routier est actuellement le mode privilégié du transport de marchandises, la croissance prévisible des échanges (inter)nationaux doit nécessairement s'appuyer sur le développement d'autres modes de transport, efficaces et plus durables.

C'est pourquoi Infrabel développe de **nombreux projets pour améliorer le trafic fret** et offrir ainsi à ses clients actuels (au nombre de 8) et futurs, un réseau ferroviaire de qualité et de sécurité en **constante amélioration**. Ainsi, plusieurs projets sont en cours dans les **ports belges** (Anvers, Zeebruges, Gand, Bruxelles, ...) pour en soutenir la croissance. Infrabel joue également un rôle majeur et volontariste dans le développement du **corridor C Anvers-Bâle/Lyon**, ainsi que dans l'amélioration de l'**intermodalité** mer-rail et air-rail (projet Carex).

Infrabel est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges et fait partie du groupe SNCB. L'entreprise emploie actuellement quelque 12 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,25 milliard d'euros (2007)