



Ce mardi, la SNCB et Alstom ont signé un contrat pour l'équipement de 449 trains du système ETCS niveau 2. Ce contrat, d'une valeur de 70 millions d'euros, va permettre à la SNCB de renforcer la sécurité en contrôlant en permanence la vitesse de ses trains. Les premiers équipements seront livrés par Alstom dès 2016.

Alstom va fournir 449 systèmes ETCS de niveau 2 à la SNCB

Depuis 2011, la SNCB a souhaité que sa flotte soit équipée du système ETCS. Pour ce faire, la SNCB a adopté son Masterplan ETCS dans le but d'améliorer le niveau de sécurité par la mise en place des technologies interopérables les plus récentes. Les premiers résultats sont déjà visibles puisqu'aujourd'hui, 19,1% de la flotte de la SNCB sont déjà équipés du système ETCS niveau 1. Ce niveau utilise une transmission à l'aide de balises placées sur les voies qui communiquent les données de signalisation au train. Ceci permet un contrôle permanent de la vitesse afin de s'assurer que le train ne puisse pas franchir un feu rouge. Dans l'intervalle, la SNCB a apporté une première réponse en matière de sécurité en équipant totalement sa flotte de TBL1+ fin 2013.

Le contrat que la SNCB vient de signer avec Alstom s'inscrit également dans cette dynamique et va même plus loin. Cet accord porte sur la fourniture de 449 systèmes ETCS niveau 2, leur homologation et leur maintenance pour une durée de 10 ans. Cette dernière version de l'ETCS va renforcer la sécurité des trains de la SNCB puisque le système qui sera implémenté sur 5 types de matériel différents (AM Quadruples, AM Break, AM Sprinter, AM96 et AR 41) permettra, grâce au réseau de GSM ferroviaire (GSM-R), de contrôler en permanence la vitesse de ces trains, avec plus de précision par rapport au niveau 1.

A partir de 2025, seuls les trains équipés d'ETCS seront acceptés sur le réseau ferroviaire. La SNCB ambitionne d'équiper 100 % de sa flotte d'ici 2023 de l'ETCS niveau 2. Pour y parvenir, des moyens humains et financiers considérables ont été prévus. Dans son Masterplan, la SNCB a prévu notamment d'investir 2.063 millions d'euros (dont 1.499 millions pour le remplacement du matériel sur lequel il est impossible d'installer l'ETCS).

¹ Grâce à ce système, lorsqu'un conducteur s'approche du signal rouge à une vitesse supérieure à 40 km/h dans les 300 derniers mètres qui le séparent du signal. Le système TBL1+ permet donc de réduire significativement les risques de voir un train dépasser un signal fermé.