P286

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers : point de la situation

Avec une estimation de coûts de 731 millions d'euros, la construction du deuxième accès au port d'Anvers représente le plus important projet d'investissement de la SNCB en Flandre. Si tout se déroule selon le calendrier prévu, les travaux pourront commencer dès 2005. Cette ligne marchandises à double voie longue de 28 km reliera la gare de triage d'Anvers-Nord à Lierre. Le tracé traverse les villes et communes d'Anvers (Ekeren, Merksem, Deurne), Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Ranst et Lierre. La ligne de chemin de fer devrait être opérationnelle en 2012.

Le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers revêt une importance capitale tant pour le transport ferroviaire que pour le port d'Anvers. Le seul accès actuel, à savoir la ligne 27A Anvers-Nord – Mortsel, est déjà complètement saturé depuis des années et ne permet plus aucune croissance. Un deuxième accès ferroviaire peut contribuer dans une large mesure à l'amélioration de la mobilité en transportant par rail une plus grande partie du fret au départ ou à destination des ports belges. Cette solution profitera à aussi à l'environnement.

La construction du deuxième accès ferrovaire est aussi une condition sine qua non pour le développement du trafic suburbain autour d'Anvers. Le transfert du trafic marchandises des voies ferrées existantes vers le second accès ferroviaire permettra de dégager une plus grande capacité pour le trafic voyageurs intérieur tout en offrant un trafic ferroviaire accru et plus fréquent.

L'avant-projet de Plan d'Aménagement de l'Espace Régional (= GRUP en néerlandais) pour le second accès ferroviaire est actuellement adapté par la Région flamande. Ensuite, il sera de nouveau soumis pour avis. Sur la base de cet avant-projet adapté, le Gouvernement flamand arrêtera le projet de "GRUP".

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Construction du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers

Si tout se déroule selon le calendrier prévu, les travaux d'aménagement du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers commenceront au plus tôt en 2005. Cette ligne marchandises à double voie d'une longueur de 28 km reliera la gare de triage d'Anvers-Nord, implantée dans le port d'Anvers, à la ligne Lierre-Aarschot (ligne 16), à Lierre. Le tracé traverse les villes et communes d'Anvers (Ekeren, Merksem, Deurne), Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Ranst et Lierre. Le délai de réalisation de la nouvelle ligne marchandises est de 5 ans (si un accord est trouvé concernant le pré- ou le co-financement) ou 7 ans (à défaut d'accord). La ligne ferroviaire pourrait donc être mise en service en 2010 ou 2012.

Pourquoi un deuxième accès ferroviaire?

Ce nouvel accès ferroviaire revêt une importance capitale, tant pour le transport par rail que pour le port d'Anvers. 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 éventuel, c'est tout l'accès au port qui se retrouverait bloqué.

Plusieurs études montrent 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 comprend notamment le transport des 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 génèrera un trafic de 192,7 millions de tonnes: 42,6 millions d'entre elles devront être transportées par rail si l'on veut éviter un engorgement total de notre réseau routier.

Les files sur nos routes s'allongent de jour en jour. Un deuxième accès ferroviaire peut contribuer, dans une large mesure, à l'amélioration de la mobilité en transportant par train une plus grande partie du fret au départ ou à destination des ports belges. Cette solution profitera également à l'environnement. Le train est en effet un mode de transport écologique par excellence puisqu'il n'émet pas de gaz polluants.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

La construction du deuxième accès ferroviaire est aussi une condition sine qua non pour le développement du trafic suburbain autour d'Anvers. 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 tout en offrant un trafic ferroviaire accru et plus fréquent. La nouvelle ligne marchandises permettra 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.

Vu le point de départ et la destination finale de la plupart des trains de marchandises, ni le prolongement de la ligne marchandises 11, ni l'aménagement du Liefkenshoektunnel n'offriront une alternative à la construction du deuxième accès ferroviaire. La majeure partie des conteneurs doivent être traités dans la gare de triage d'Anvers-Nord. La "Montzenlijn" (ligne de Montzen) entre Anvers et Lierre est la liaison la plus importante et la plus courte entre le port et l'hinterland.

Historique du projet de deuxième accès ferroviaire

24.03.95	le Conseil d'administration de la SNCB décide aussi d'étudier le tracé utilisant la zone réservée à l'autoroute A102 prévue entre Merksem et Wommelgem.
27.09.96	le Conseil d'administration de la SNCB décide de rejeter le tracé et les variantes longeant le canal de poussage (Duwvaartkanaal) prévu, en raison de leurs conséquences négatives sur l'environnement.
18.07.97	le tracé via la zone réservée à l'A102 Merksem-Wommelgem, l'autoroute E313 et Lierre via Ranst (tracé Grand Ring – E313) est approuvé comme tracé SNCB officiel.
28.04.98	Suite à l'examen détaillé d'autres tracés alternatifs par la SNCB, le Gouvernement flamand confirme le choix exposé ci-dessus.
23.06.00	le Gouvernement flamand aboutit à un accord de principe concernant le tracé et le profil en long de cette nouvelle ligne marchandises. Le Ministre Dirk Van Mechelen a chargé l'AROHM (Administration Compétente pour l'Aménagement du Territoire) d'établir un Plan d'Adaptation de l'Espace Régional (= GRUP).

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Procédures

Avant que les travaux puissent être entamés, il faut passer par plusieurs procédures (planning établi en fonction des perspectives actuelles) :

1. Le 15 janvier 2002, la Région flamande a envoyé pour avis aux instances concernées un avant-projet de plan d'aménagement de l'espace régional (appelé GRUP en néerlandais).

2. Le 7 février 2002, une réunion plénière a eu lieu concernant cet avant-projet (GRUP).

3. Après avoir été soumis pour avis, l'avant-projet de plan d'aménagement de l'espace régional est adapté et de nouveau soumis pour avis.

4. Sur la base de cet avant-projet adapté, le Gouvernement flamand arrête le projet.

5. Le projet est présenté au grand public lors de la réalisation d'une enquête publique. Selon le planning actuel, cette enquête publique aura lieu à l'automne 2002. Dans ce cadre, la Région flamande et la SNCB organiseront des séances d'information aux riverains dans les différentes communes.

6. Pour clôturer la procédure, le projet d'aménagement de l'espace régional sera entériné par le Gouvernement flamand.

7. Depuis fin novembre 2001, un bureau d'étude indépendant est chargé de réaliser une étude d'incidence sur l'environnement (EIE). Une EIE donne une idée de l'impact que la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire peut avoir sur l'homme et l'environnement et permet de proposer des mesures correctives. La SNCB doit en tenir compte lors de la réalisation du tracé. L'EIE d'incidence sera prête fin 2002. L'AMINAL (administration flamande chargée du respect de l'environnement, de la nature et de l'aménagement du territoire) délivrera une attestation de conformité pour l'EIE.

8. Une fois l'EIE réalisée, le dossier de demande de permis de bâtir pourra être constitué et le permis d'urbanisme (demande de permis de bâtir) pourra être sollicité. D'après l'accord de collaboration, cela devrait être fait à la fin 2002. Une enquête publique sera de nouveau organisée dans le cadre de la demande de permis de bâtir. La SNCB établira ensuite les plans d'expropriation et demandera un Arrêté Royal pour les expropriations (2004).

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

9. Les travaux pourront commencer dès que le permis de bâtir aura été obtenuet que les terrains auront été expropriés. D'après le planning actuel, les travaux commenceront dans le courant de l'année 2005. Le délai d'exécution a été fixé à 7 ans. La nouvelle ligne marchandises pourra alors être opérationnelle en 2012 (dans le cadre du plan d'investissements duodécennal de la SNCB). Si un accord est trouvé concernant le pré- et le cofinancement – comme prévu dans la proposition de loi -, les travaux pourront être accélérés et le deuxième accès ferroviaire pourrait déjà être mis en service à partir de 2010.

Utilité d'une enquête publique dans le cadre du "GRUP"

Le Plan d'aménagement de l'Espace Régional ou "GRUP" est établi par le service Aménagement du territoire de la Région flamande en concertation avec la SNCB. Les réservations de terrains nécessaires pour pouvoir réaliser le projet seront fixées sur la base de ce plan.

L'enquête publique réalisée dans le cadre du GRUP a une durée légale de 60 jours. Pendant ce délai, il est possible de formuler des suggestions ou d'introduire des lettres de réclamation. Au cours de cette période, la SNCB et la Région flamande organisent des réunions d'information à l'attention des habitants des communes concernées afin que chacun soit au courant du tracé prévu.

Trafic voyageurs sur la nouvelle ligne marchandises ?

Le deuxième accès ferroviaire au Port d'Anvers donnera la priorité au trafic marchandises. La nouvelle ligne ne se prête pas particulièrement au trafic voyageurs et ce, pour diverses raisons :

1. Le tracé est conçu de façon à éviter le plus possible les zones résidentielles. L'emplacement des éventuels points d'arrêt ne pourra donc jamais être choisi de manière optimale.

2. Avec la nouvelle ligne marchandises, Anvers ne peut être rejoint que via un détour et aucune fréquence attractive ne pourra être offerte en raison de l'interférence avec le trafic marchandises.

3. Le tracé est assez isolé des lignes ferroviaires (ainsi, la gare de Lierre, par exemple, n'est pas accessible), ce qui rend plus difficile son intégration dans l'offre ferroviaire prévue.

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Le raccordement du deuxième accès ferroviaire au Rhin de fer n'est (pour l'instant) pas à l'ordre du jour

Pour la réalisation d'une liaison entre le deuxième accès ferroviaire et le Rhin de Fer, un raccordement à la ligne Lierre-Herentals (ligne 15) avait été envisagé à hauteur de Kloosterheide. Cette solution engendrait toutefois des conséquences importantes pour les alentours. Il a dès lors été décidé de faire circuler les trains du Rhin de Fer via la ligne ferroviaire existante Anvers-Lierre. Grâce à la mise en service de la nouvelle ligne marchandises, une capacité supplémentaire sera dégagée sur la ligne actuelle Anvers-Herentals (ligne 15) pour acheminer ce trafic.

Tracé du deuxième accès ferroviaire

Au total, la SNCB a étudié une vingtaine de tracés et d'alternatives locales possibles en en surface, ainsi qu'une série de variantes concernant le profil en long. Sur la base de sa propre expérience en matière de technique ferroviaire, elle a choisi les tracés répondant le mieux aux besoins. La déclivité, la longueur d'un train de marchandises qui emprunte une courbe, le rendement final, etc. ont été des critères importants.

Les tracés sélectionnés ont été soumis à une étude de faisabilité environnementale réalisée par Technum, un bureau d'étude spécialisé. La SNCB s'est déclarée ouverte à toute suggestion concernant les variantes de tracé examinées avec le plus grand sérieux qu'elle a joint, si nécessaire, à l'étude de faisabilité environnementale.

On a finalement opté pour le tracé Grand Ring – E313. Le tracé commence dans la gare de formation d'Anvers-Nord et se termine sur la ligne Lierre-Aarschot (ligne 16) à Lierre. Il rejoint là, la ligne existante en direction d'Hasselt et de Louvain. Le tracé Grand Ring-E313 utilise autant que possible la zone réservée à la construction de l'A102 Merksem-Wommelgem (le Grand Ring) et croise le Canal Albert en sous-sol à Schoten via un tunnel. Plus loin, le tracé suit étroitement l'autoroute E313 entre Wommelgem et Ranst et la croise en sous-sol. Le tracé continue en surface en direction du Canal de la Nète et de la Petite Nète pour ensuite rejoindre la ligne Lierre-Aarschot (ligne 16).

Estimation des coûts pour le deuxième accès ferroviaire

La solution telle qu'elle se présente actuellement (décision du Gouvernement flamand) est estimée à 731 millions euros (29,5 milliards BEF).

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Efforts maximaux afin de sélectionner le meilleur tracé

Lors du choix du tracé du deuxième accès ferroviaire, la SNCB a tout mis en œuvre pour trouver le meilleur compromis possible afin de contourner les quartiers résidentiels et de préserver les zones naturelles et agricoles. Parmi toutes les alternatives examinées, c'est le tracé Grand Ring – E313 qui s'est avéré le plus respectueux de l'environnement. Ce tracé est le plus court (28 km), offre davantage de possibilités de jumelage avec plusieurs infrastructures importantes existantes et traverse en grande partie des régions déjà denses.

Comme c'est généralement le cas pour des projets d'une telle envergure, les mesures palliatives suivantes sont proposées : construction très soignée de la plate-forme des voies, utilisation de longs rails soudés et mise en place d'écrans antibruit afin de réduire autant que possible les nuisances sonores.

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Le tracé

Ekeren

La nouvelle ligne marchandises commence dans la gare de formation d'Anvers-Nord. Pour la traversée de la zone résidentielle d'Ekeren, la nouvelle ligne épouse au maximum la ligne marchandises existante vers Mortsel (ligne 27 A). La ligne est mise à quatre voies.

Pour élargir la plate-forme rehaussée actuelle, il est indispensable d'élargir tous les ponts ferroviaires situés dans cette zone. Des ponts supplémentaires doivent être construits au-dessus des deux Schijnen, de l'A12, de la Driehoekstraat, de la Noteschelp, de la Statiestraat, de la ligne Anvers-Essen (ligne 12), de la Bist, de la Veltwijcklaan et de la Prinshoeveweg. Le pont de la Kloosterstraat doit être reconstruit ou remplacé par une alternative.

Au début de l'année 2004, une ligne à double voie sera déjà aménagée entre la Kloosterstraat et la Veltwijklaan. Celle-ci fera office de voie de chantier* en vue de la construction de la ligne à grande vitesse Anvers-frontière néerlandaise. Plus tard, ce tronçon deviendra le deuxième accès ferroviaire.

Une installation permettant le croisement des liaisons ferroviaires sera aménagée entre la nouvelle ligne et la ligne marchandises Anvers-Nord – Mortsel (ligne 27A) dans la zone Veltwijklaan – échangeur A12/E19. Afin d'épargner autant que possible le quartier résidentiel Het Laar, la ligne 27A sera déplacée à l'ouest. Le faisceau de canalisations groupées, le Laarse Beek, la nouvelle ligne à grande vitesse Anvers-frontière néerlandaise et la E19 seront croisées à hauteur de l'échangeur A12/E19. Des viaducs seront construits dans le cadre de ce croisement. Une courbe de liaison en direction d'Anvers-Schijnpoort est également prévue.

* Le matériel ferroviaire nécessaire à la construction de la ligne à grande vitesse Anvers-frontière néerlandaise sera acheminé via la voie de chantier située entre la gare de triage d'Anvers-Nord et l'échangeur A12/E19. Les travaux de construction de la voie de chantier commenceront en août 2002 et se poursuivront jusqu'au début 2004. Le tracé de 4 kilomètres épousera au maximum l'actuelle ligne marchandises 27A et se situera à la même hauteur.

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

Anvers (Merksem) et Schoten

Au-delà du croisement avec la E19 à Merksem, la ligne suit un tracé qui utilise la zone réservée à la construction de l'autoroute A102 Merksem – Wommelgem. A partir du croisement avec l'E19, la ligne ferroviaire commence à descendre avec une déclivité de 6 pour mille afin de pouvoir croiser le Canal Albert en sous-sol à une profondeur suffisante.

Sur le territoire de Merksem, des ponts devront être construits au-dessus de la Laaglandbaan et de la Zwaantjeslei. La Bredabaan devra localement être rehaussée d'environ 4,5 mètres.

A Schoten, la Van Havrelaan, la Calesbergdreef, la Borgeindstraat et la Deurnevoetweg se croiseront sous les ponts construits au dessus des voies en remblai.

Un tunnel ferroviaire sera construit sous le canal Albert et la Metropoolstraat voisine. Les voies seront situées à une profondeur de 17 mètres sous le canal.

Wijnegem et Anvers (Deurne)

La Merksembaan, la Schotesteenweg, la Muggenlei, la Ertbruggestraat, la Van De Wielelei et la Autolei-Krijgsbaan sont croisés au moyen de ponts construits au-dessus des voies en déblai. Le Grote Schijn est croisé par-dessous grâce à un pertuis souterrain.

b-media

SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

De Wommelgem à Ranst

Entre Wommelgem et Ranst, la nouvelle ligne marchandises est accolée à l'autoroute E313 et court dans un bac en béton en forme de U creusé entre l'autoroute et les entreprises implantées au nord de la E313. Au niveau de la Uilenbaan, un pont surplombe les voies en déblai. Tous les ponts passant actuellement au-dessus de la E313 doivent être adaptés (Doornaardstraat et Wijnegemsteenweg).

Zone de services Wommelgem - Ranst

La nouvelle ligne marchandises passe à l'arrière de la zone de services. Pour les voiries d'accès aux deux ponts de part et d'autre de la zone de services (Keerbaan et Wijnegem) des tabliers de pont sont prévus au-dessus de l'assiette des voies en déblai.

Croisement avec la E313 à Ranst

A Ranst, à hauteur de la Vaartstraat, la nouvelle ligne marchandises croise l'autoroute E313. La manière dont ce croisement sera aménagé doit encore être évaluée sur la base de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE). Le Gouvernement Flamand a décidé que la construction doit être souterraine. Cette décision de principe ne peut être écartée qu'en fonction d'indications sérieuses émanant de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE).

Juste après le croisement, la nouvelle ligne ferroviaire traverse partiellement le Bos van Ranst ou Muizenbos. Ce bois est classé comme zone forestière sensible (zone protégée par une directive européenne). Afin de limiter au minimum le cisaillement du Muizenbos, le croisement se fera de biais et le plus à l'est possible par rapport au bois.

Le pont de la Vaartstraat doit être remplacé par un pont d'une plus grande portée afin de permettre les phasages nécessaires aux déviations temporaires de la E313 (pendant les travaux).

b-media
SNCB - Service de presse - Rue de France 85 - 1060 Bruxelles - Tél.: 02/526 37 30 - Fax: 02/526 37 36 - www.sncb.be

De Ranst à Lierre

Après le croisement avec la E313, la nouvelle ligne marchandises suit pendant un certain temps la zone réservée aux conduites d'utilité publique. A partir du croisement avec la E313, le tracé se situe partiellement au niveau du sol et partiellement en sous-terrain.

La Zakstraat est déviée vers la Laarstraat. Dans la Laarstraat, un pont est construit au-dessus des voies. Un pont sous voies est prévu à hauteur de la Bistweg-Broechemlei. Pour le croisement avec la Abelebaan, la Van Den Nestlaan et la Ranstesteenweg, des ponts seront construits au-dessus de la ligne.

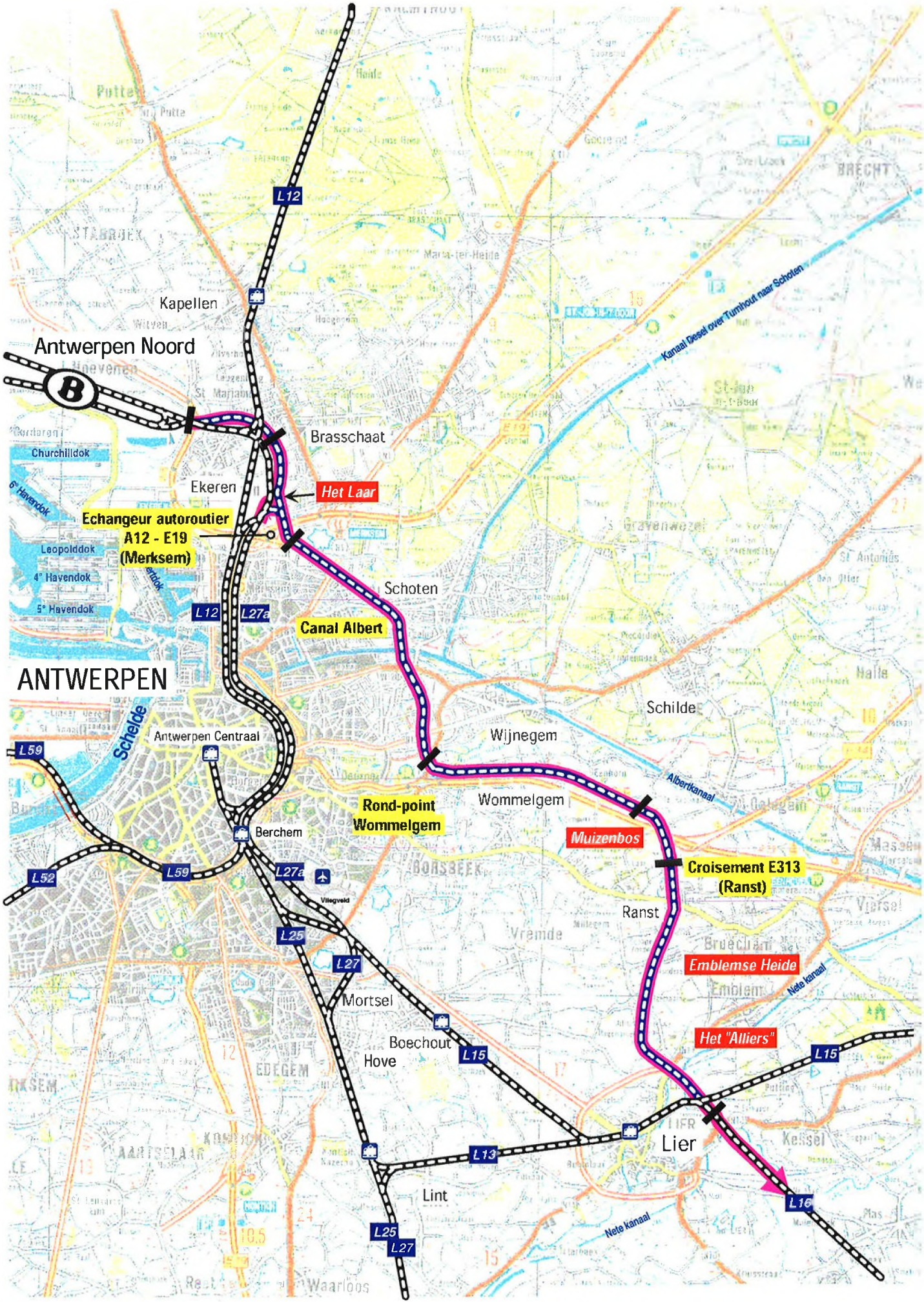
Lierre

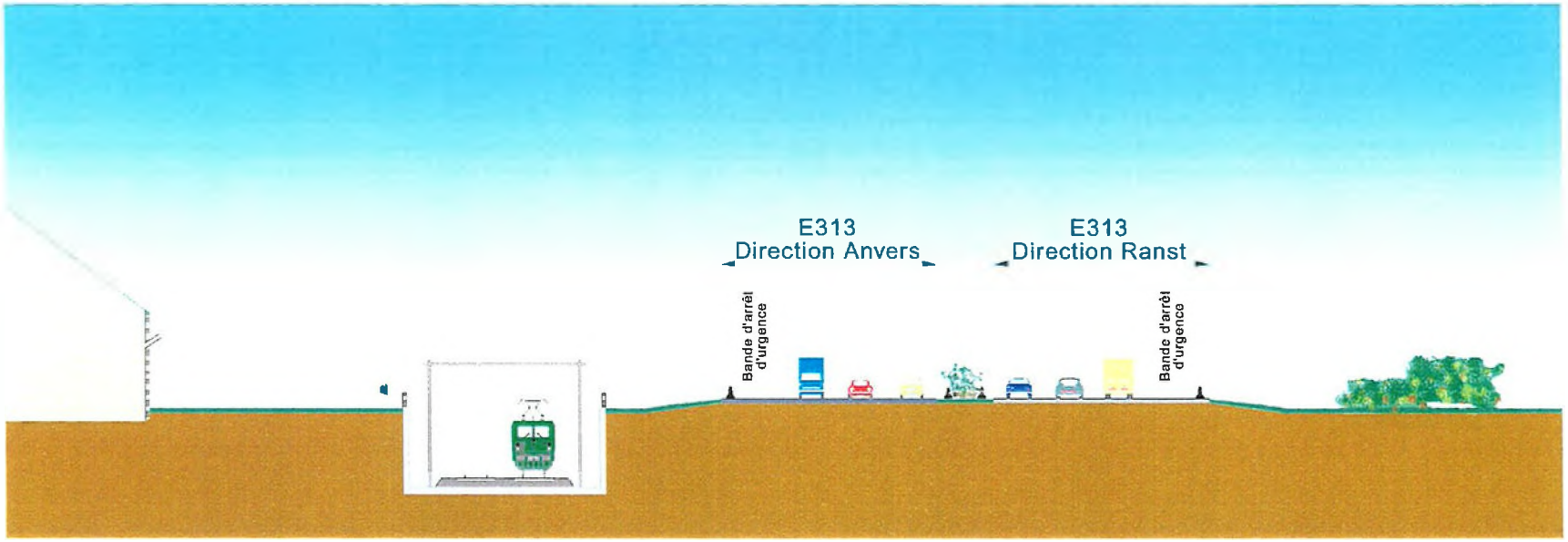
A partir de la frontière entre les communes de Ranst et de Lierre, la voie commence à grimper, pour ensuite croiser successivement en surplomb le Ring, la Liersesteenweg, la Nète, le canal de la Nète, ainsi que les lignes Anvers-Herentals (ligne 15) et Lierre-Aarschot (ligne 16). D'un point de vue technique, l'aménagement aérien est la seule possibilité pour pouvoir raccorder la ligne au tracé ferroviaire existant juste après Lierre.

En surface, le tracé évite au moyen d'une large courbe la zone résidentielle "Het Alliers" pour ensuite longer brièvement le Ring contournant Lierre et se raccorder à la ligne Lierre-Aarschot (ligne 16).

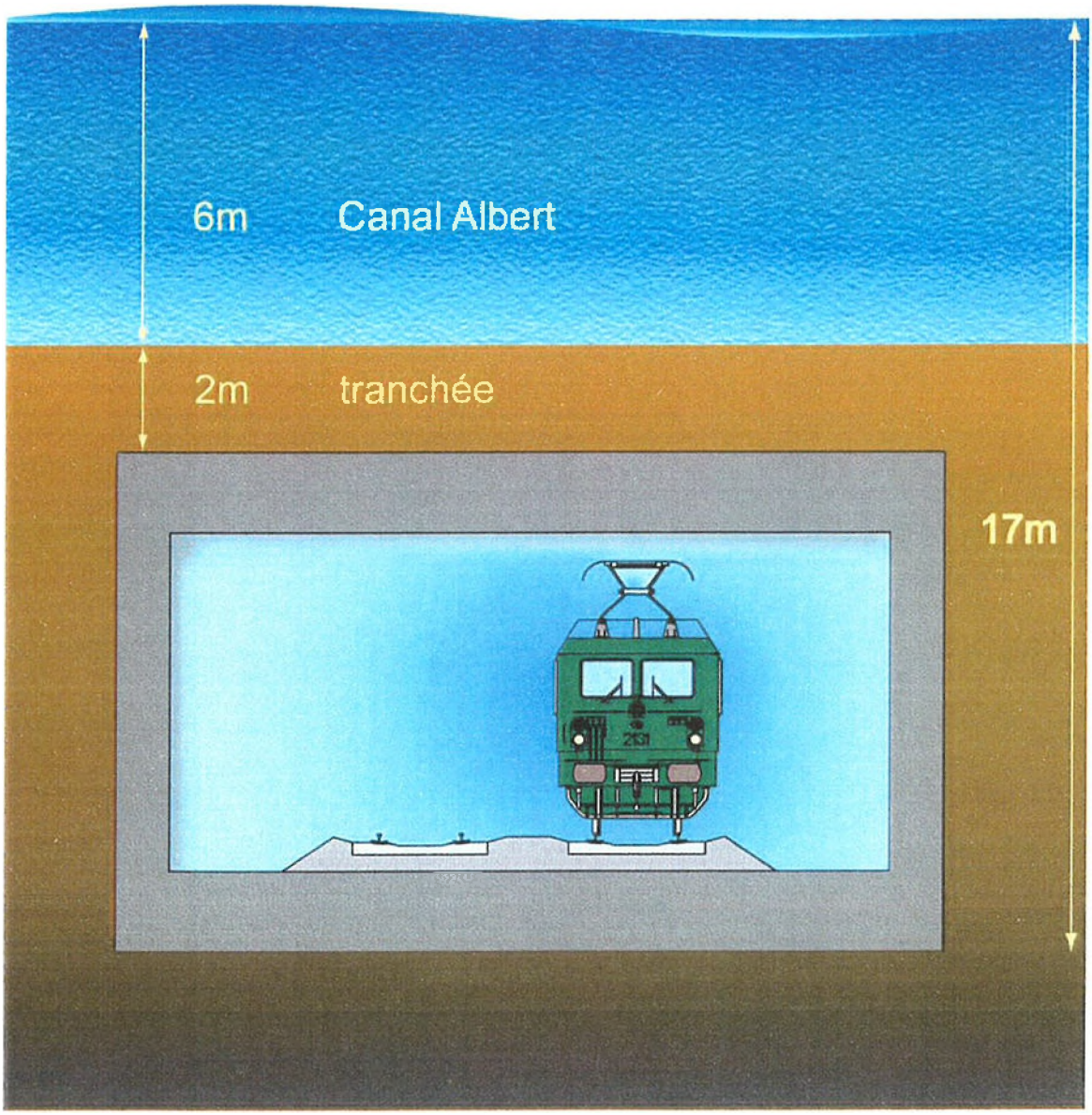
Dans la rue "Hagenbroek-Noord", un pont sera construit sous les voies et un viaduc sera érigé à partir du jumelage avec le Ring aux abords de Lierre jusqu'au croisement avec la Grande Nète. Le projet prévoit aussi la suppression du passage à niveau existant et très fréquenté de la Kesselsesteenweg sur la ligne Lierre-Aarschot (ligne 16). Pour cela, cette ligne devra être rehaussée par endroits pour que la Kesselsesteenweg soit croisée par un pont supportant les quatre voies. Dans le cadre de cette opération, le passage à niveau de la Marnixdreef devra lui aussi être supprimé moyennant la création d'un itinéraire de déviation.

Le nouveau tracé ferroviaire rejoint le tracé ferroviaire existant à hauteur de la limite entre les communes de Lierre et de Berlaar.


Antwerpen Noord
Kapellen
Brasschaat
Het Laar
Ekeren
Echangeur autoroutier
A12 - E19
(Merksem)
Churchilldok
6° Havendok
Leopolddok
4° Havendok
5° Havendok
Schoten
Canal Albert
ANTWERPEN
Schelde
Antwerpen Centraal
Berchem
Rond-point
Wommelgem
Wijnegem
Schilde
Albertkanaal
Wommelgem
Muizenbos
Croisement E313
(Ranst)
Ranst
Emblemse Heide
Nete kanaal
Het "Alliers"
Mortsel
Boechout
Hove
Lier
Lint
Nete kanaal
Kanaal Dessel over Turnhout naar Schoten
L12
L27a
L59
L52
L25
L27
L15
L13
L16



Entre Wommelgem et Ranst, la nouvelle ligne marchandises est accolée à l'autoroute E313 et court dans un bac en béton en forme de U creusé entre l'autoroute et les entreprises implantées au nord de la E313.



Un tunnel ferroviaire sera construit sous le canal Albert pour le deuxième accès au port d'Anvers. Les voies seront situées à une profondeur de 17 mètres sous le canal.