

Bruxelles, le 22 décembre 2015

« Athus - Anvers », plus long tracé ferroviaire d'Europe doté de l'ETCS

La partie belge du Corridor « Mer du Nord/ Méditerranée » au top de la sécurité

La Belgique dispose depuis ce mardi de la plus longue distance en Europe (429 km) – hors lignes à grande vitesse – équipée en ETCS. Les deux derniers tronçons à Ottignies et à Anvers ont été mis en service ce mardi. La partie belge du Corridor « Mer du Nord / Méditerranée » (connue aussi sous le nom de ERTMS Corridor C) est de ce fait totalement équipée avec le système de sécurité européen. Une étape cruciale pour la sécurité des voyageurs et du trafic de marchandises est encore franchie.

Un contrôle permanent de la vitesse sur 429 kilomètres : un record

C'est l'aboutissement d'un projet entamé en 2009. Depuis ce matin, **l'axe stratégique « Athus – Anvers » est totalement équipé en ETCS (European Train Control System)**. Ce système de sécurité européen permet un contrôle permanent de la vitesse d'un train lors d'un trajet, et assure un freinage automatique d'urgence lorsqu'un train ne respecte pas un signal rouge ou lorsque sa vitesse est excessive.

En 5 ans de temps, les équipes techniques d'Infrabel ont équipé 429 km de lignes ferroviaires entre Athus et Anvers (ou encore 858 km de voies) en y installant 6.400 balises et 400 loges de signalisation. **Ce véritable défi technique permet à la Belgique de disposer du plus long tracé ferroviaire en lignes classiques (donc hors lignes à grande vitesse) équipé en ETCS, et place notre pays en tête des pays européens.** L'investissement total est de 130 millions d'euros, dont 29 cofinancés par des fonds européens.

Les derniers tronçons allant d'Anvers-Nord à Anvers-Berchem et d'Ottignies à Namur (via Fleurus) sont non seulement équipés, mais viennent aujourd'hui d'être mis en service. **Anvers et Ottignies représentent d'importants nœuds ferroviaires** pour le trafic tant de passagers que de marchandises. Ainsi, passent par Ottignies, en moyenne, pas moins de **409 trains de voyageurs et 39 trains de marchandises par jour**.

Partie belge d'un Corridor stratégique totalement équipé en ETCS

Le trajet reliant Athus à Anvers est stratégiquement primordial pour le transport de marchandises. Il s'agit du **tronçon belge de ce qui constitue le « ERTMS Corridor C », que l'on connaît aussi sous la dénomination « Corridor Mer du Nord/ Méditerranée »**. Comme ce dernier nom l'indique, il s'agit d'une route ferroviaire qui relie Anvers et Rotterdam à Bâle et Lyon. **Ces liaisons favorisent le transport de fret par rail et permettent aux ports de continuer à se développer.**

L'équipement du tronçon belge rencontre le souhait de l'Europe de voir ce corridor équipé avant la fin 2015.

L'Union européenne a choisi de cofinancer massivement 9 **axes prioritaires de transport ferroviaire de marchandises dont, à terme, 3 qui emprunteront le réseau belge** : RFC North Sea – Mediterranean, RFC Rhine - Alpine et RFC North Sea – Baltic. Il s'agit de liaisons entre de grands pôles économiques européens, liaisons qui stimuleront ces pôles.

Au-delà des bénéfices en termes de sécurité, **le secteur ferroviaire et l'Europe souhaitent le déploiement de l'ETCS au plus vite car cette technologie est « interopérable »**. En clair, elle permet à un train – lui-même équipé – provenant de tout Etat membre d'emprunter n'importe quelle ligne qui en est dotée ; alors qu'aujourd'hui cohabitent encore de nombreux systèmes nationaux. Dans un marché libéralisé, **l'ETCS constitue donc également une nette plus-value en matière de mobilité et d'écologie** puisqu'il facilite le trafic transfrontalier et limite le transport par camions.

Près de 20 % du réseau belge équipé en ETCS, soit plus de 1200 km de voies

L'installation du système ETCS sur ce tronçon particulier revêt une importance tout aussi cruciale pour les voyageurs. Le parcours ainsi sécurisé part d'Athus, passe par Dinant, Namur, Louvain et Malines avant d'aboutir à Anvers.

Infrabel poursuit ses efforts constants d'implémentation du système ETCS. **Aujourd'hui, environ 19% du réseau ferroviaire est équipé en ETCS, ce qui représente 1.228 km en voies principales** (sur un total de 6.522 km).

Le but d'Infrabel est d'équiper tout le réseau d'ici 2022, hissant la Belgique au rang des pays à l'infrastructure la plus sécurisée au monde.

L'implémentation de l'ETCS se fait conformément au Masterplan ETCS d'Infrabel et de la SNCB validé par le gouvernement et par le parlement, sur base des recommandations de la Commission Spéciale Sécurité du rail. Pour rappel, **le premier pas déterminant vers cette sécurisation du rail a été l'installation accélérée du système TBL1+**, système automatique d'arrêt d'urgence dont les balises sont compatibles avec le système ETCS.

La TBL1+ (Transmission Balise Locomotive) effectue un freinage d'urgence lorsqu'un train ne respecte pas un signal rouge, ou lorsqu'un train a une vitesse supérieure à 40 km/h à 300m d'un signal rouge. Aujourd'hui, **les signaux équipés en TBL1+ permettent une couverture d'efficacité de 99,9, et la Belgique a pu finaliser l'installation de la TBL1+.**

➤ **Porte-parole Infrabel: Arnaud Reymann**

GSM : 0499/59.03.55 - E-Mail: arnaud.reymann@infrabel.be

Carte ERTMC Corridor C/ RFC North Sea - Mediterranean

