

P15 - MODERNISATION DES GARES DE FORMATION

DESCRIPTION DU PROJET

La numérotation du projet ne donne pas un ordre de priorité.

1. OBJECTIFS

Le fret ferroviaire a souffert ces dernières années de la libéralisation du marché et de l'évolution rapide de l'économie. Il n'en reste pas moins une pièce importante pour l'avenir économique de la Wallonie et une alternative indispensable à la route.

A l'instar des mises à niveau réalisées par Infrabel dans les gares de Saint-Ghislain et Kinkempois, les installations de triage et de formation doivent être modernisées/adaptées pour répondre aux attentes et exigences actuelles des industriels. Pour définir les besoins indispensables, la Cellule Ferroviaire a donc rencontré les industriels utilisant le rail en 2014.

2. JUSTIFICATION

Les infrastructures de formation et d'acheminement des trains peuvent être de différentes natures :

- a. des petites gares à proximité du client final
- b. une gare de formation regroupant les trafics locaux
- c. une infrastructure lourde de tri (faisceau important, tri gravitaire, etc.).

Ces différents cas sont étudiés ci-dessous et illustrés sur la carte ci après

a. Petites gares à proximité du client final :

Il s'agit de la première gare à proximité du raccordement. Cette infrastructure peut servir d'interface entre la traction de l'entreprise et l'opérateur ferroviaire, que ce soit pour du trafic diffus ou pour des trains complets (voir ■ sur la carte ci-après).

A l'instar des lignes industrielles, peu d'entretien a été réalisé sur ces gares depuis plus de 10 ans.

Ces infrastructures sont nécessaires aux industriels utilisant le rail et doivent être maintenues en état, voire adaptées si l'industriel est prêt à s'engager sur des trafics et/ou des moyens financiers.

b. Gare de formation qui regroupe les trafics locaux :

Ces gares permettent de regrouper les wagons venus des petites gares à proximité des clients. Actuellement, les gares jouant ce rôle pour leur zone de chalandise sont Athus, Châtelet, Kinkempois,



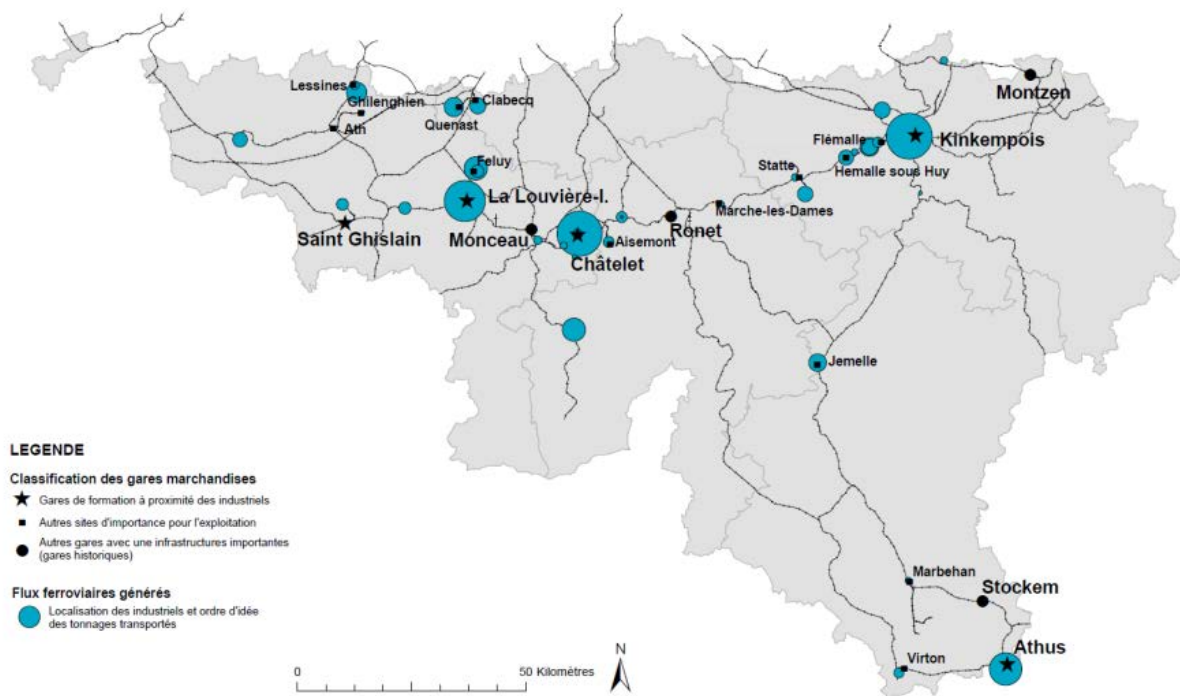
La Louvière et Saint-Ghislain (voir ★ sur la carte ci-après). Ces gares sont au centre des flux générés par les industriels wallons et sont donc les principales articulations de l'exploitation du fret en Wallonie.

Ces gares doivent concentrer les investissements à réaliser.

c. Une gare de triage, pouvant trier plusieurs centaines de wagons par jour et possédant des relations vers des destinations internationales.

Aujourd'hui, seul Antwerpen joue ce rôle en Belgique. En effet, B-Logistics a décidé pour des questions organisationnelles et financières de concentrer ses activités sur un seul site en Belgique. Les sites wallons qui occupaient auparavant un rôle majeur : Kinkempois, Monceau, Montzen, Ronet, Stockem (voir ● sur la carte ci-après) sont donc réduits à jouer un rôle de gare intermédiaire. Ces centres de tri gravitaire pouvaient autrefois trier des flux de cinq cents à plusieurs milliers de wagons par jour. La décroissance des flux (conjuncture et regroupement des flux sur le site d'Antwerpen Nord) a rendu ces infrastructures mal adaptées à la situation actuelle. A l'exception de Kinkempois, ces infrastructures sont à l'écart des flux principaux en Wallonie et sont donc peu utilisées.

Les investissements dans les gares de Monceau, Montzen, Ronet et Stockem ne doivent être réalisés qu'en cas de besoins clairement identifiés et si les retours sur investissements peuvent être justifiés. Cependant, ces gares ont encore un rôle à jouer en Wallonie (stockage, regroupement, nettoyage, réparation de wagons,...) et ne doivent donc pas faire l'objet de démantèlement d'autant que d'autres opérateurs pourraient être attirés par ces sites.



Source : Cellule ferroviaire 2015



3. OBJECTIF ET APPROCHE

Les travaux, qui ont fait l'objet d'une validation par les industriels wallons en mars 2015, sont les suivants :

- Maintien/entretien des lignes industrielles en service et des petites gares à proximité du client final (Hermalle-sous-Huy, Lessines, Ath, Feluy, Clabecq, Marbehan, Virton, Statte, Flémalle, Jemelle, Quenast, Marche-les Dames, Rivage, Bressoux et Aisemont)
- Adaptation des gares de formation au centre des trafics selon les propositions suivantes :

ATHUS	
Besoins	<p>Maintien de la capacité à former des trains, la création de voies longues (>750m), le stockage temporaire de train.</p> <p>le site d'Athus doit pouvoir assumer plusieurs rôles :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gérer les flux actuels : assurer la desserte locale vers Marbehan, Virton et du terminal container d'Athus (TCA) ; ▪ Accompagner les évolutions des activités du TCA : augmentation vers Antwerpen, relation vers le sud de l'Europe ; ▪ Permettre l'accroche de wagons sur des trains venant du nord du pays vers le sud de l'Europe ; ▪ Permettre le stationnement de train de 750m
Propositions	<ol style="list-style-type: none"> 1. Entretien du faisceau A 2. Entretien du faisceau B (3-4 voies) 3. Création de deux voies longues (800m)
Schéma	<p style="text-align: center;">SITUATION ACTUELLE</p> <p style="text-align: center;">SITUATION ENVISAGEE</p> <p style="text-align: center;"> — Voies à entretenir /renouveler (en pointillé=partiellement) — Voies nouvelles </p>

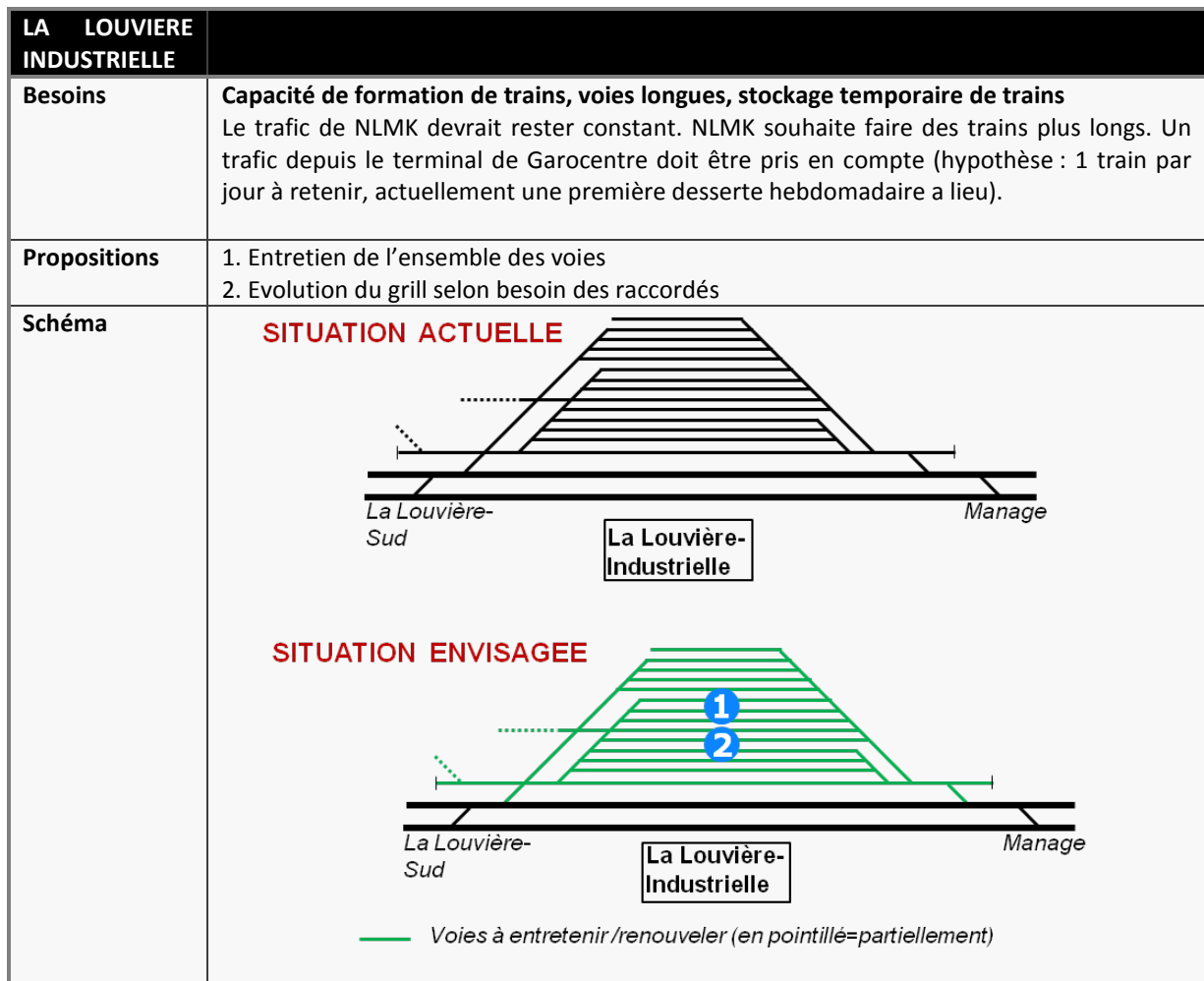
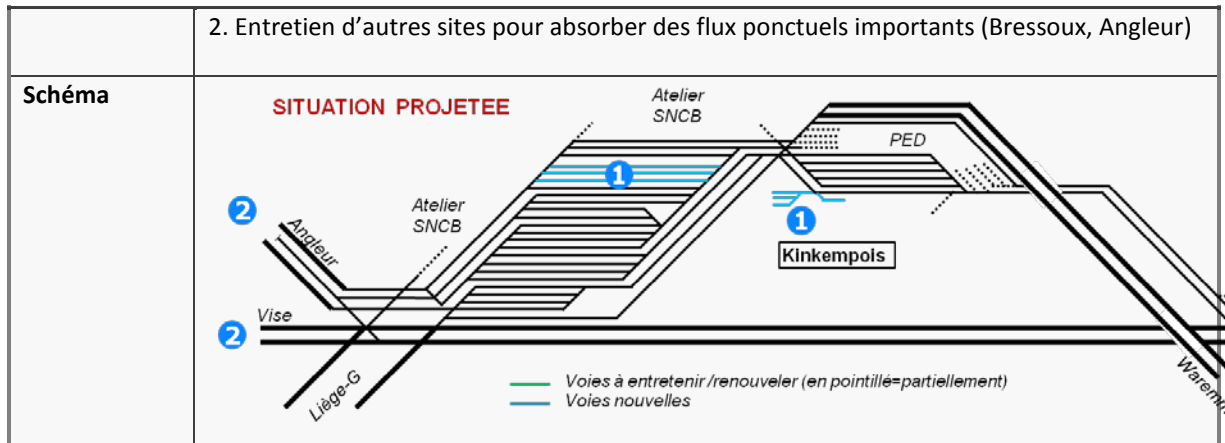
CHATELET	
Besoins	<p>Capacité importante de formation de trains et stockage temporaire de trains</p> <p>Le site doit assurer le triage, le chargement (cour à marchandises), le stationnement des flux de la Région de Charleroi. Pour les marchandises, les évolutions suivantes sont à envisager : une production à 100% de l'usine Aperam, le projet Carmeuse (Hemptinne –</p>



	Aisemont), l'évolution des flux de Solvay suite au changement de propriétaire. Des sites à proximité de la voie ferrée sont également disponibles (ou désaffectés) entre Châtelet et Charleroi.
Propositions	<ol style="list-style-type: none"> 1. Entretien des faisceaux A, B, D et des premières voies du faisceau K 2. Remise en état de la cour à marchandises 3. Limitation du stationnement des convois voyageurs et travaux sur le faisceau B <p>Selon l'évolution des flux :</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Remettre progressivement en état le faisceau K 5. Rendre traversantes les voies du faisceau D 6. Reconnecter la voie de l'ancienne bosse (reprise de la signalisation)
Schéma	<p>— Voies à entretenir /renouveler (en pointillé=partiellement) — Voies nouvelles</p>

KINKEMPOIS	
Besoins	<p>Capacité importante de formation de trains et stockage temporaire de trains</p> <p>Le site de Kinkempois a été récemment remanié pour accueillir le nouvel atelier de réparation et de nettoyage du matériel roulant.</p> <p>Le site de Kinkempois doit pouvoir accueillir les rames voyageurs, les trafics marchandises, les parcs dédiés de wagons (notamment les wagons réservés par Arcelor) qui stationnent.</p> <p>Les évolutions des flux dépendent essentiellement d'Arcelor Mittal (par exemple la remise en service de ligne ou le projet de regrouper des flux de Gent pour des envois vers l'Allemagne) mais aussi de l'évolution de la logistique à Liège (Trilogiport, Renory, Ile Monsin).</p> <p>Le site est également un point de chute pour plusieurs opérateurs (B Logistics, DB Schenker, SNCF fret, Railtraxx, etc.), le stationnement du matériel roulant de ces opérateurs ou d'un OFP doit être possible.</p>
Propositions	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lorsque le PED de Liers sera transféré à Kinkempois : création de 3 voies supplémentaires dans le faisceau B, création d'espace de stockage pour les locomotives





SAINT GHISLAIN	
Besoins	<p>Capacité de formation de trains et stockage RID</p> <p>Les flux actuels ainsi que les potentiels de Yara et du terminal de Ghlin doivent être pris en compte. La possibilité de stocker des trains et notamment des wagons de produits chimiques RID a été pris en compte dans les travaux récents dans la gare. Dans le cadre de</p>



	la réouverture de la ligne Mons – Valenciennes, Saint-Ghislain doit pouvoir servir de gare tampon et donc accueillir des trains longs de containers. Saint-Ghislain est également pressenti pour devenir la base de l’opérateur ferroviaire de proximité PLANISFER. Il faut donc prévoir à terme que des services, du stationnement de matériel roulant, etc. peuvent être réaffectés sur le site.
Propositions	<ol style="list-style-type: none"> 1. Entretien des voies renouvelées 2. Selon l’évolution des besoins, continuer le renouvellement des voies 3. Création d’un accès direct aux faisceaux depuis Tertre 4. Prévoir une voie de 750m lors de la réouverture Mons - Valenciennes
Schéma	<p> — Voies à entretenir /renouveler (en pointillé=partiellement) — Voies nouvelles — Voies en fin de vie </p>

Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

4. DESCRIPTION DES SOUS-PROGRAMMES ET PHASES PARTIELLES

/

5. LIENS AVEC D’AUTRES PROJETS/ADEQUATION ENTRE INFRASTRUCTURE ET EXPLOITATION

L

BUDGET ESTIME PAR INFRABEL

TRAVAUX	COÛT (mio€)	Remarque
Enveloppe pour l’ensemble des projets dans l’attente d’une proposition financière d’Infrabel	64	Forfait
TOTAL	64	



PLANNING ESTIME PAR INFRABEL

Modernisation des gares de formation	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	64.0
Délai estimé des études	0 à 2 ans
Coût estimé des études (en Mio€2016)	1.6
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	0 à 1 an
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	62.4
Délai estimé d'exécution	1 à 3 ans
Durée totale	1 à 5 ans

La Cellule Ferroviaire a réduit les délais estimés par Infrabel au niveau des permis et délai d'exécution étant donné que certains projets ne nécessitent pas de permis (ex : voie de 750m à Athus) et/ou ne demandent que des travaux d'entretien (ex : La Louvière Industrielle).

L'entretien du réseau industriel pour assurer sa pérennité est une urgence.