

## ATHUS

Le transport par rail consomme 6 fois moins d'énergie tout en émettant 9 fois moins de CO<sub>2</sub>.

**20** millions d'€ d'investissement global. Les premiers trains sont attendus pour août 2020.

**Une nouvelle ligne ferroviaire entre Athus et la France**



# Le chaînon manquant entre Athus et Mont-Saint-Martin

Un chantier à 20 millions d'euros a été officiellement lancé vendredi, la création d'une nouvelle ligne ferroviaire.

Un nouveau chantier destiné à étendre les capacités de transport de fret ferroviaire a été officiellement lancé ce vendredi 5 avril à la frontière franco-belge, à Athus.

Il est le premier « port sec » de Belgique : en 2018, le Terminal Container d'Athus (« TCA ») a vu transiter par ses infrastructures, grâce à la combinaison multimodale rail-route, près de 46 500 containers maritimes, en direction des ports de la Mer du Nord ou de la région Sarre/Lorraine/Luxembourg.

## Un accès direct vers la France

À ce jour, les opérateurs qui souhaitent profiter des services offerts par le « TCA » ne bénéficient pas d'un accès direct vers la France, ce qui complexifie les manœuvres et nuit à l'attractivité de son offre multimodale.

Infrabel et l'Intercommunale Idelux – gestionnaire du site – portent depuis de longues années le projet d'une nouvelle liaison entre Athus et Mont-Saint-Martin. Ce projet voit désormais le jour grâce à la contribution financière ou opérationnelle de plusieurs partenaires : l'Europe, l'État fédéral, la Wallonie, Infrabel, Idelux et la SNCF Réseau.



Ces travaux offrent des perspectives au TCA, le Terminal Container d'Athus.

Officiellement lancés ce vendredi, les travaux prévoient le déplacement d'un passage à niveau, la modification d'une courbe et de voies existantes (sur le site du Terminal et aux abords immédiats), la pose d'une nouvelle voie sur une distance de 875 m, la réalisation d'un pont poussé sous la N830 et, enfin, l'équipement de cette nouvelle voie et son raccordement au réseau ferroviaire à hauteur de la frontière franco-belge.

## Entre mer du Nord et Méditerranée

Ces travaux permettront au Terminal Container d'Athus de passer d'un statut de « terminal » à celui de « hub international », offrant des perspectives de développements économiques pour ce site de 16 ha (qui emploie 49 personnes) et pour tout le Sud-Luxembourg.

Athus est situé aux abords de l'un des trois corridors européens de fret traversant la Belgique, le Rail

Freight Corridor North Sea-Mediterranean (RFC NSM), qui relie le Port d'Anvers à la Méditerranée. L'an dernier, plus de 11 500 trains de marchandises ont emprunté cet axe communément appelé « Athus-Meuse ». Ce sont ainsi quelque 13 millions de tonnes (tonnage brut) qui ont transité via le rail, soit

l'équivalent d'environ 400 000 semi-remorques évités sur nos routes. Or, on considère que le transport par rail consomme 6 fois moins d'énergie que le transport routier tout en émettant 9 fois moins de CO<sub>2</sub>.

La création de cette nouvelle liaison va encore permettre d'étendre les capaci-

Le chaînon manquant qui permettra aux entreprises ferroviaires de doubler le fret par rail.

tés de transport de ce corridor grâce à la mise à double voie de l'accès vers la France. Il rend aussi possible l'accès vers la France de la ligne « Bruxelles-Namur-Arlon », qui constitue l'itinéraire « bis » du RFC2.

Plus globalement, la création de ce chaînon manquant est un des éléments qui permettra aux entreprises ferroviaires européennes et belges d'atteindre leur ambition récemment affichée : doubler les volumes de fret transportés par le rail d'ici 2030. Tous les partenaires de ce projet contribuent donc aux objectifs européens en matière de réduction des émissions polluantes et de limitation de la congestion routière. ■

## Un investissement de 20,2 millions

La liaison « Athus-Mont-Saint-Martin » fait partie des projets repris dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement (PSPI) d'Infrabel. À ce titre, elle est financée par la contribution fédérale dégagée par le ministre fédéral de la Mobilité (le milliard dit « vertueux ») à hauteur de 9,2 millions €.

La Région wallonne cofinance ces travaux à concurrence de 5,1 millions €.



Des subsides européens (CEF et Feder pour des montants respectivement plafonnés à hauteur d'environ 2,8 millions € chacun) ainsi qu'une contri-

bution d'Idelux (300 000 €) et de la SNCF Réseau viennent boucler le budget qui atteint, au total, 20,2 millions €.

Le premier chantier relatif à ce projet a été lancé hier. Il sera géré conjointement par Idelux et par Infrabel. Ultérieurement, Infrabel réalisera les travaux d'électrification et de signalisation des voies. Les premiers trains empruntant cette nouvelle liaison sont attendus pour août 2020. ■