

Introduction

Au cours de ces deux dernières années, une étude de faisabilité a été menée pour la liaison ferroviaire Rhin-Ruhr (3RX), un trajet ferroviaire entre les ports de la Mer du Nord et la région Rhin-Ruhr en Allemagne. Cette étude a été demandée par le gouvernement flamand, et cofinancée par l'Union européenne. Un comité de pilotage, composé de représentants des gouvernements concernés (Pays-Bas, Allemagne, Belgique, Rhénanie du Nord-Westphalie et Flandre), supervisait l'étude. Cette étude a été réalisée par ARTECORAIL, un consortium d'entreprises de consultation issues des trois pays concernés.

3RX

3RX relie Anvers (Belgique) avec Mönchengladbach (Allemagne), via Lier et Mol (Belgique), Weert, Roermond, Venlo (Pays-Bas) et Viersen (Allemagne). La section Anvers-Lier étant commune avec la route Montzen, l'étude s'est concentrée sur la section entre Lier et Mönchengladbach.

3RX est une alternative pour la revitalisation du Rhin d'acier historique et pour la route A52, précédemment étudiée, utilisant autant que possible l'infrastructure ferroviaire existante. Cette étude compare la liaison 3RX avec ces deux alternatives.

Le concept 3RX a été développé pour étendre la capacité des routes ferroviaires est-ouest, afin de soutenir la stratégie du transfert modal vers le rail. 3RX soulage les routes existantes, comme la route Montzen, et fournit en outre une route alternative si l'une des routes est-ouest existantes est temporairement indisponible. Par conséquent, le trafic du fret ferroviaire sur le corridor est-ouest sera plus fiable.

Frais d'investissement

L'étude a développé plusieurs options pour chaque section de la route 3RX, en se basant sur une capacité nominale de 72 trains par jour (dans les deux sens), une électrification complète et des systèmes de sécurité à la pointe de la technologie. En outre, des courbes doivent limiter la nécessité de changement de direction du train. D'un point de vue commercial, cette route n'est attrayante que si le trafic ferroviaire peut circuler d'est en ouest avec un maximum d'un arrêt pour le changement de direction du train.

La solution la moins chère pour créer une route respectant ces exigences est une combinaison de dédoublement de ligne, d'électrification de plusieurs sections (en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne), de construction d'une nouvelle courbe ferroviaire près de Roermond et de plusieurs travaux à Venlo pour permettre un changement de direction. Les frais d'investissement totaux de cette option sont estimés à 770 millions d'euros (en ce compris la provision pour risque, hors TVA, avec une marge d'incertitude d'environ 30%).

Certaines des améliorations nécessaires ont déjà été étudiées et sont mises en œuvre par le gouvernement belge (section Mol – Neerpelt – Hamont/frontière néerlandaise) et le gouvernement allemand (section frontière allemande/néerlandaise - Kaldenkirchen – Dülken, section Viersen) respectivement. Le gouvernement néerlandais est intéressé par le développement du transport des passagers sur les deux sections frontalières (Weert – Hamont ; Eindhoven – Venlo – Düsseldorf). En tenant compte des engagements déjà pris par la Belgique et l'Allemagne, un engagement supplémentaire de 590 millions d'euros (HTVA) serait nécessaire. La majorité de cet investissement (444 millions d'euros) est en relation avec des travaux réalisés aux Pays-Bas.

3RX est nettement moins coûteux à réaliser que la revitalisation de la route historique ou la construction de l'alternative A52.

Fret prévu sur le 3RX

L'analyse du trafic montre que la route 3RX serait utilisée en particulier pour des trafics entre les ports maritimes belges et la région Rhin-Ruhr (et au-delà). L'utilisation quotidienne moyenne prévue est de 17 à 20 trains en 2030, pour passer à 19 à 23 trains en 2040. La prévision du trafic montre que le 3RX soulagerait également la route du Brabant, la gare de triage d'Aix-la-Chapelle et la route Aix-la-Chapelle – Düren - Cologne.

Faisabilité environnementale

L'évaluation environnementale stratégique montre qu'en principe, les travaux nécessaires peuvent être effectués, pour autant que les mesures d'atténuation soient prises. Il s'agit notamment d'écrans antibruit le long de la section passant dans la zone naturelle de Weerter et Buddelerbergen. Pour cette section (Hamont-Weert), un maximum de 52 trains de marchandises sont actuellement autorisés par semaine (en journée), ce qui signifie que des procédures légales sont nécessaires pour augmenter la capacité de cette section.

Faisabilité économique

L'analyse coûts-avantages sur le plan social montre que les avantages pour la société sont moindres que les coûts d'investissement et de maintenance de la nouvelle infrastructure. Le rapport avantages-coûts global (avec un taux de réduction de 3%) est de 0,16. Les principaux avantages sont des frais de transport moindres et une fiabilité accrue du transport ferroviaire.

Besoins de planification

Une fois qu'un consensus politique aura été atteint entre les gouvernements concernés, plusieurs étapes légales doivent être entreprises et plusieurs études approfondies seront nécessaires. Le délai estimé nécessaire à la réalisation de ces études et de ces procédures varie d'un pays à l'autre, mais cela pourrait durer 10 ans. Les travaux de construction dureraient quant à eux 7 à 13 ans.

