

Le RU ébauche une stratégie pour le fret ferroviaire

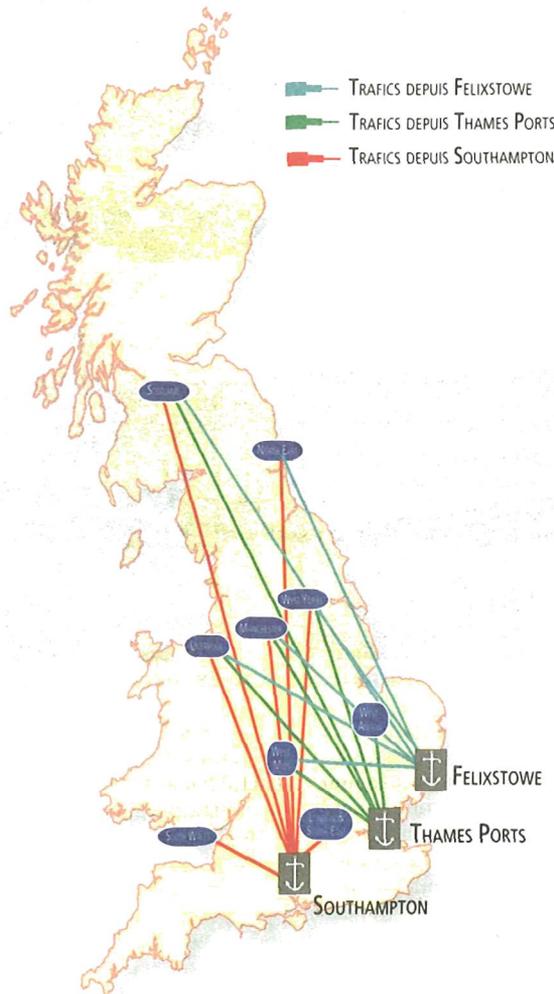
Les autorités britanniques ont esquissé les lignes directrices du développement du transport ferroviaire de marchandises jusqu'en 2030. Dans le document "Strategic Freight Network: The Long-Term Vision", le Department for Transport (DfT) opte résolument pour des trains plus longs, plus de capacité, une augmentation du gabarit et l'électrification des lignes.

Pieterjan Van Wyngene

A l'heure actuelle, le réseau ferroviaire mixte a tout les peines du monde pour satisfaire aux besoins du transport de marchandises, qui se trouve en conflit permanent avec le transport de voyageurs. Le DfT espère que le Strategic Rail Freight Network (SFN) apportera une solution au problème dans les décennies à venir.

La future politique de fret ferroviaire est basée sur une dizaine de mesures clé pour le long terme. L'une d'entre elle consiste en une augmentation de la longueur des trains. Pour optimiser l'utilisation des sillons, les principaux corridors intermodaux (voir carte) devront bientôt pouvoir accueillir des trains d'au moins 775 mètres. Lors du développement ou

TRAFICS INTERMODAUX AU R-U À L'HORIZON 2030



l'extension de terminaux, cette longueur sera la nouvelle norme.

Au niveau opérationnel, le gestionnaire du réseau ferroviaire Network Rail solutionnera de préférence les perturbations via l'horaire et la signalisation plutôt qu'en mettant les trains sur une voie d'attente. Le réseau sera en outre ouvert "24 heures sur 24" grâce au "single line working" (SLW), qui signifie qu'au moins une voie restera opérationnelle en cas de travaux sur une ligne à deux voies.

Une autre mesure qui doit améliorer l'efficacité du transport de marchandises par rail au Royaume-Uni sera la généralisation du gabarit W12 sur les routes containerisées stratégiques. Contrairement au gabarit W10, qui convient uniquement aux containers deepsea, le gabarit W12 convient également aux containers shortsea. Pour promouvoir la traction électrique, certaines routes fret seront entièrement électrifiées. Ce sera entre autres le cas des lignes entre Ipswich et Nuneaton et de la Joint Line (entre Peterborough et Doncaster via Spalding).

La commission du fret ferroviaire de la Freight Transport Association (FTA) se réjouit de ces plans. "Il s'agit désormais de maintenir le fret ferroviaire à l'agenda politique, de sorte à garantir le financement de ce projet, tant aujourd'hui que dans les années à venir", indique Chris MacRae de la FTA.