

***L97 : remise en service du  
tronçon transfrontalier Quiévrain  
– Blanc-Misseron pour les  
besoins du trafic fret***

Description commune Infrabel – Région wallonne

**Version provisoire, sous réserve de corrections éventuelles**

**PROJET PRIORITAIRE**

**WALLON**

Référence INFABEL

Type  
Program délimité

Numéro de program  
I-01.09.001  
13.04.2016

## 1. Objectif

Ces dernières années, sur base de différentes hypothèses étudiées, est ressorti progressivement l'intérêt d'activer une solution 'quick win', consistant à rouvrir cette ligne, à 'moindre' coût, pour des besoins très spécifiques, à savoir du trafic fret lourd généré par quelques entreprises industrielles de la région, en volume (sillons) non-négligeable.

L'objectif est de remettre en état environ 2 km de voie, dont +/- 800 m en Belgique, pour permettre de reconnecter les réseaux belges et français et rétablir ainsi la liaison fret entre Mons et Valenciennes. La France dispose déjà du financement pour la partie du projet sur son territoire.

## 2. Justification

Ce projet a un intérêt pour le trafic marchandises ; en effet, il existe plusieurs entreprises industrielles importantes qui sont branchées au rail côté français (Toyota, Arcelor, etc.) ; le potentiel de trafic est estimé par à environ 8 trains fret/jour/sens par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Valenciennes, qui ne représentent pas de nouveaux trafics mais suivront un itinéraire plus performant.

L'ouverture d'une liaison directe vers la Belgique permettrait à ces convois de gagner du temps et d'éviter le passage par le noeud de Lille, saturé. L'itinéraire par la ligne 97 dispose d'un profil en long très favorable aux trains de marchandises les plus lourds.

La réouverture de cette liaison permettrait d'augmenter l'attractivité des zones industrielles de Saint-Ghislain, Terte, Ghlin, Baudour, potentiellement tri-modales et disposant de réserves foncières.

Elle augure aussi un éventuel accroissement du trafic fret sur diverses lignes ferroviaires en service, offrant une capacité suffisante, en lien avec les grands ports du nord-ouest de l'Europe, singulièrement Antwerpen. Dans ce sens, ce n'est pas un hasard si elle fait d'ores et déjà partie du réseau TEN-T 'comprehensive network'.

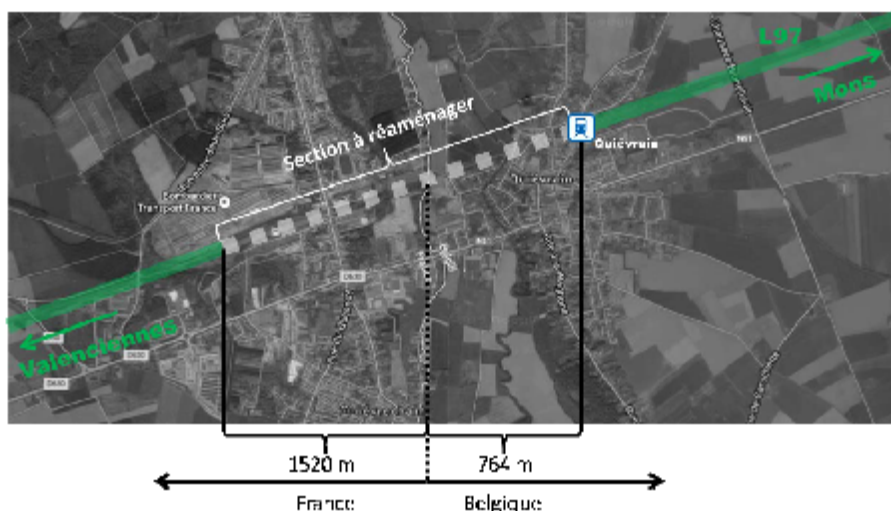
## 3. Objectif et approche

Cette ligne se termine actuellement en impasse à Quiévrain.

La remise en service envisagée serait 'légère', ne requérant que quelques centaines de mètres de voie nouvelle, à voie unique et non-électrifiée, sur une assiette encore disponible, et qui fut historiquement à double voie.

Plus spécifiquement :

- La remise en service de 1 seule voie offrant une vitesse réduite de 40km/h et non-électrifiée
- La réactivation de 2 passages à niveau pour permettre le maintien de la circulation routière d'échange entre villages voisins



Source : SPW

Au niveau des procédures administratives et légales :

- Les adjudications doivent respecter la loi sur les marchés publics de travaux, de fournitures et de services ;
- Les procédures d'autorisations d'urbanisme, d'environnement voire de patrimoine formellement requises devraient être légères voire inexistantes puisque le projet sera réalisé sur site ferroviaire existant, constituant une 'simple' remise en état<sup>1</sup>

## 4. Description des subprogrammes et liens entre les (sub)programmes

L'ensemble du programme I-01.09.xxx ne comporte qu'un subprogramme.

## 5. Liens avec d'autres programmes et d'autres acteurs

Ce projet est soutenu par divers acteurs industriels ou institutionnels (sous-)régionaux et locaux, qui devraient contribuer à son financement.

Parmi ceux-ci, la Région Nord-Pas-de-Calais a inscrit ce projet côté français dans le contrat de plan Etat-Région (CPER 2015-2020). Le financement pour cette partie du projet (sensiblement plus élevé que côté belge) y est donc assuré si les travaux sont réalisés avant 2020.

## 6. Pre-scoring pour chacun des 9 critères

<sup>1</sup> A apprécier en temps utile par la Région wallonne en collaboration avec Infrabel

Le pré-scoring fourni par Infrabel n'a qu'une valeur indicative à ce stade pour chacun des critères. Le scoring des différents critères devra nécessairement être complété par une pondération alignée sur les priorités stratégiques de l'entreprise afin de permettre une éventuelle comparabilité/étalonnement des programmes d'investissement proposés.

Etant donné les exigences fixées dans la Vision stratégique pour le rail en Belgique de la Ministre Galant, Infrabel suggérerait d'exclure du champ d'analyse les programmes d'investissement se rapportant essentiellement à la sécurité d'exploitation et/ou au maintien en état du réseau.

Réouverture L97 Quiévrain - Blanc-Misseron au trafic fret		
Maintien	0	Il s'agirait d'une réouverture
Sécurité	0,5	Les mesures de sécurité habituelles seraient d'application avant toute mise en service; ce mode de transport est beaucoup plus sûr que le trafic routier auquel il pourrait se substituer
Sécurisation et sûreté sociétale	0	Les mesures de sûreté habituelles seraient d'application avant toute mise en service
Confort des voyageurs	0	Pas d'application puisque réservé au trafic fret
Offre	1	L'infrastructure serait remise en état a minima pour des besoins très spécifiques, en intensité et nature
Accessibilité et intermodalité pour les voyageurs et marchandises	0,5	Amélioration de l'accessibilité pour les besoins du fret
Nuisances pour la population et l'environnement	0,5	Impact 'négatif' sur les riverains directs, mais trajet ferroviaire raccourci (par rapport à d'autres itinéraires) et trafic ferroviaire plutôt que routier, beaucoup moins impactant
Consommation d'énergie	0,5	Impact positif à la fois compte tenu qu'il constituerait un trajet ferroviaire raccourci par rapport à d'autres itinéraires et surtout parce qu'il pourrait se substituer à du trafic routier, beaucoup plus énergivore
Gains de productivité et impacts sur les comptes	0,5	Les moyens d'investissement et d'entretien alloués à cette remise en service seraient réduits, alors que l'on peut s'attendre à des redevances-sillons supplémentaires générées sur d'autres lignes du réseau, en lien avec les grands ports européens par transfert modal depuis la route
Liens avec le contexte européen	0,5	Ce tronçon fait partie du TEN-T comprehensive

## 7. Budget

Le program pourrait bénéficier de financements extérieurs, émanant d'acteurs industriels ou institutionnels 'locaux' qui soutiennent cette réouverture. Ceux-ci restent à conclure formellement.

Compte tenu d'une réalisation sous forme d'une seule voie (+-750m) non-électrifiée, réalisée dans le prolongement d'une voie existante en gare de Quiévrain, et de 2 passages à niveau sur le tracé qui précède la frontière, le budget correspondant est estimé par Infrabel à 7 Mio€.

## 8. Planning

<b>Remise en service de la L.97 Mons-Valenciennes</b>	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	7.0
Délai estimé des études	1 an
Coût estimé des études (en Mio€2016)	0.2
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	2 à 3 ans
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	6.8
Délai estimé d'exécution	1 à 2 ans
Durée totale	3 à 4 ans