

## P2 - AUGMENTATION DE LA CAPACITE DES L. 161-L.161A DANS LA ZONE D'OTTIGNIES – LOUVAIN-LA-NEUVE

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

### DESCRIPTION DU PROJET

#### 1. OBJECTIFS

Ce projet vise à augmenter la capacité des gares d'Ottignies et Louvain-la-Neuve à savoir :

- Capacité gare d'Ottignies : quai supplémentaire voie B-L.161A ; 4 voies à quai sur l'axe des L.139-140
- Capacité gare LLN : réalisation d'une arrière-gare et étude de faisabilité d'une 4<sup>ème</sup> voie à quai
- Implantation d'une liaison à contre-voie pour faciliter les mouvements de matériel roulant entre LLN et le poste d'entretien d'Ottignies



Figure: Cellule Ferroviaire 2015 (fond de plan SNCB)

#### 2. JUSTIFICATION

L'étude de l'article 13 avait déjà mis en avant des conflits en gare d'Ottignies et le besoin de créer des gares RER en terminus des lignes pour faciliter l'exploitation du matériel RER. Dans le futur, les gares d'Ottignies et Louvain-la-Neuve doivent pouvoir assurer les fonctionnalités suivantes :

- Mise en place du RER avec terminus à Ottignies (pour les lignes 139 et 140)



- Assurer le rôle de poste d'entretien et car wash en gare d'Ottignies en termes de volumes de trafic
- Mise en place du RER avec terminus à Louvain-la-Neuve
- Les infrastructures de la gare d'Ottignies, vu son attractivité (et celle du pôle économique et universitaire de Louvain-la-Neuve) doivent assurer une transversalité (pas uniquement permettre des flux N-S) et ne pas contraindre une éventuelle réouverture de la ligne 141 vers Nivelles
- Assumer une augmentation du fret sur le corridor 2 avec la gare d'Ottignies au centre des flux voyageurs et marchandises
- Assumer une augmentation du nombre de montées en gare tant à Ottignies qu'à Louvain-la-Neuve (suite à l'ouverture en juin 2016 du P&R de 2500 places et à une augmentation du nombre de trains directs de/vers Bruxelles)
- Assumer une augmentation totale du nombre de trains voyageurs selon les perspectives à long terme de la SNCB

Le schéma de desserte de la SNCB qui a servi à évaluer le projet en groupe de travail SPF, SNCB, Infrabel et SPW est basé sur : 6 IC Namur – Bruxelles, 8P rapides Namur – Bruxelles (*uniquement vers Bruxelles*), 2 RER omnibus Louvain-la-Neuve – Bruxelles, 2P RER omnibus Louvain-la-Neuve – Bruxelles (*dans les deux sens*), 2 RER « semi-directs » Louvain-la-Neuve – Bruxelles, 2P RER « semi-directs » Louvain-la-Neuve – Bruxelles (*uniquement vers Bruxelles*), 2 L Namur – Ottignies, 2 RER Leuven – Ottignies – Charleroi.

En termes de montées en gare (SNCB 2014), Ottignies et LLN sont respectivement 2<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> gares wallonnes.

Gares	semaine	Croissance 2000-2014	samedi	dimanche
Ottignies	17.753	14,19%	8.082	7.857
Louvain-la-Neuve	6.518	28,48%	2.273	1.434

### 3. **OBJECTIF ET APPROCHE**

#### **Augmentation de la capacité et de la fonctionnalité dans les gares**

##### **1) Gare d'Ottignies**

La gare d'Ottignies est au croisement de nombreuses lignes voyageurs et marchandises. Depuis le dernier plan de transport, certaines liaisons directes vers Bruxelles sont dorénavant en correspondance (depuis Wavre, Louvain-la-Neuve et Villers-la-Ville) diminuant la capacité d'accueil de la gare. À la problématique « terminus des trains » sur les L139, 140, 161 A (LLN) et le va-et-vient vers l'atelier s'ajoutera encore une augmentation du nombre de trains selon le schéma long terme de la SNCB (présenté ci-avant).



Les études de capacité du RER ont aussi montré l'intérêt de disposer d'un quai supplémentaire en gare d'Ottignies sur l'axe de la ligne 161 (voie B-L.161A) et de 4 voies à quai sur l'axe des lignes 139-140. Cela permettra de tenir compte de la perspective de réouverture de ligne 141 vers Nivelles et d'augmenter la capacité pour le fret qui parcourt cet axe pour ainsi éviter d'avoir des contraintes fortes sur la réalisation de l'horaire. Quant à la voie supplémentaire sur la 161A voie B, le schéma ci-dessous présente les itinéraires les plus naturels (en évitant les cisaillements complets de la gare) entre les voies A et B des lignes 161 et 161A. Il apparaît que pour être symétrique un quai supplémentaire est nécessaire sur la ligne 161A voie B).

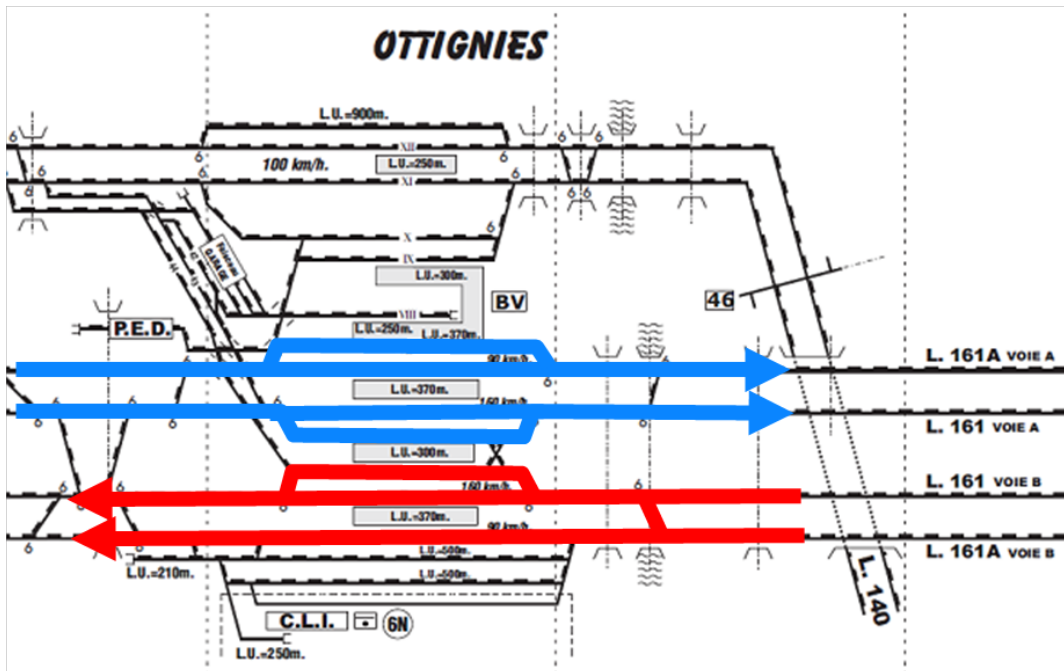


Figure: Cellule Ferroviaire 2015 – fond de plan Infrabel

## 2) Gare de Louvain-la-Neuve

En gare de Louvain-La-Neuve, il existe une contrainte d'occupation des quais déjà non-négligeable aujourd'hui (trois relations en terminus pour trois voies à quais) et qui, à infrastructure inchangée, deviendra problématique à l'avenir (6 relations RER en terminus)<sup>1</sup>

La création d'une arrière-gare permet de s'affranchir des éventuels conflits entre un train entrant en gare de Louvain-la-Neuve et un train sortant de la gare (voir schéma ci-dessous). L'arrière gare permet en effet de replacer les trains au départ vers les quais II ou III permettant ainsi un départ simultané avec une arrivée d'un train sur le quai I par exemple.

<sup>1</sup> Cfr. Etude de capacité du RER art 13

	Situation actuelle	Création d'une arrière gare
Infrastructure	<p>Louvain-La-Neuve</p> <p>Vers Ottignies</p>	<p>Louvain-La-Neuve</p> <p>Vers Ottignies</p>
Exploitation	<p>Louvain-La-Neuve</p> <p>Vers Ottignies</p>	<p>Louvain-La-Neuve</p> <p>Vers Ottignies</p>

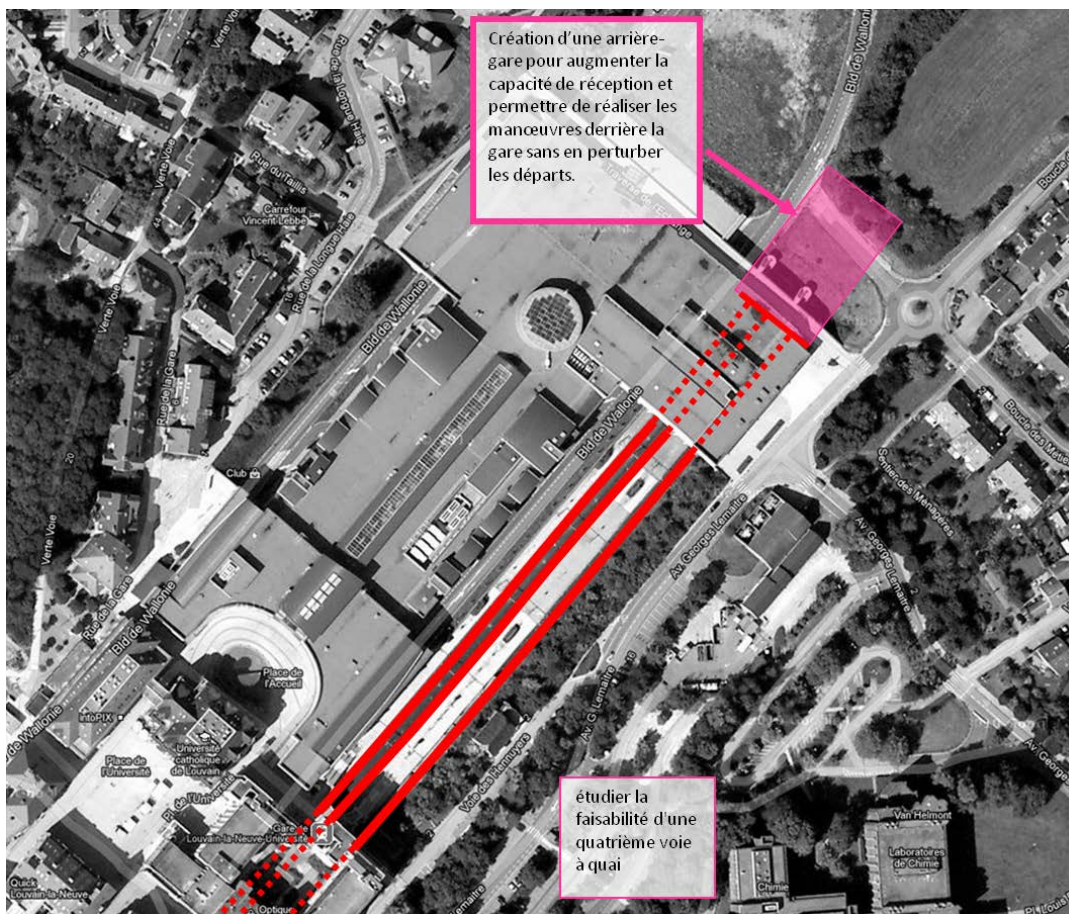


Figure: Cellule Ferroviaire 2015 – fond de plan google map

### 3) Liaison entre les voies

Le lien entre Louvain-la-Neuve et l'atelier d'Ottignies pose un problème car il est situé à l'opposé de la future voie B de la L161A dans la gare d'Ottignies. Etant donné la disposition du poste d'entretien d'Ottignies, les mouvements de matériel roulant à vide depuis Louvain-la-Neuve vers le poste d'entretien devraient se faire à contre-voie pour éviter les cisaillements en gare d'Ottignies. L'implantation d'une communication entre les deux voies de la L.161D permettrait de réduire la longueur de la section empruntée à contre-voie.

Trois solutions sont envisageables pour cette desserte et sont présentées sur le schéma ci-dessous. La troisième solution proposée est la plus confortable en termes de capacité.

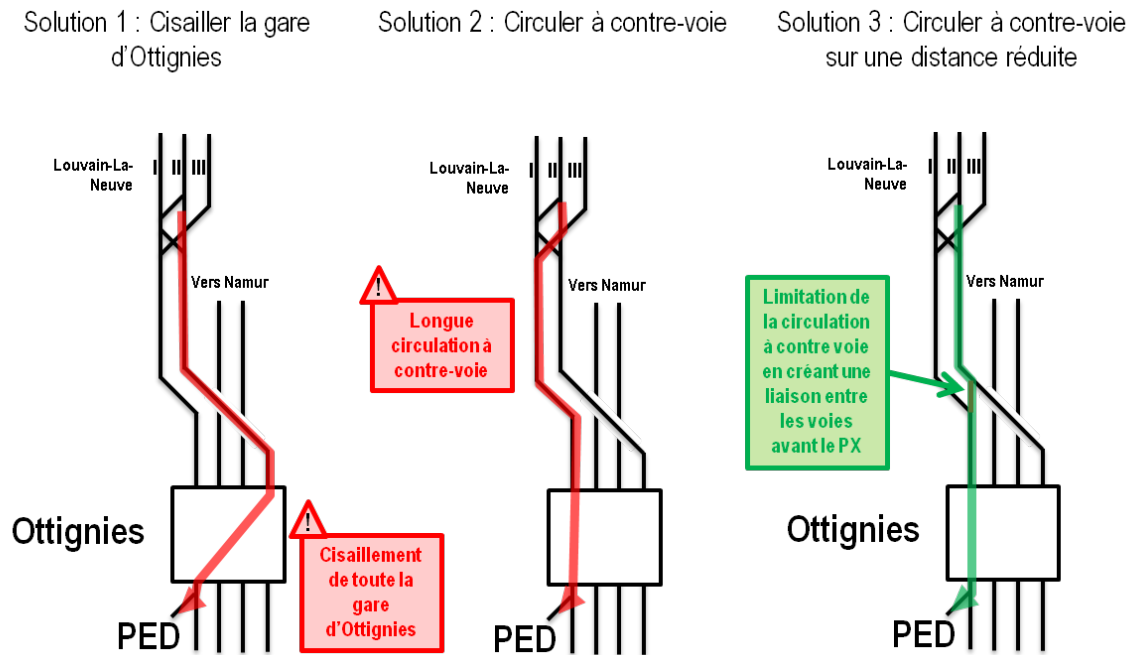


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

#### 4. DESCRIPTION DES SOUS-PROGRAMMES ET PHASES PARTIELLES

/

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

Nouveau bâtiment de gare à Ottignies (SNCB), RER L161 (Infrabel), allongement des quais à LLN (Infrabel et SNCB), P&R de Louvain-la-Neuve (SNCB)



**BUDGET ESTIME PAR INFRABELET LA SNCB\***

TRAVAUX	COÛT (mio€ 2016)	Remarque
Gare d'Ottignies	8	Budget TRITEL – manque estimation Infrabel**
Gare de Louvain-la-Neuve	5	Budget TRITEL – Infrabel n'a pas estimé le coût d'une arrière-gare
Contre-voie	3,2	
<b>TOTAL</b>	<b>16,2</b>	

\*Lorsque manquant, les budgets sont tirés de l'étude « Le Transport ferroviaire : un atout structurant pour la Wallonie » réalisée par le bureau d'étude TRITEL en 2011 à la demande de la Région wallonne. Ces estimations sont actualisées en euros 2016.

\*\*la réunion du 16/10/14 sur les projets prioritaires de la Région wallonne précisait dans les tâches à réaliser «I-TMS 53 doit encore refaire tourner les simulations de capacité en fonction de des dessertes prévues par la SNCB (voir-ci-dessus). La marge restante de capacité doit être évaluée, de même que la problématique de la fonctionnalité « terminus des trains » sur les L139, 140, 161 A (LLN) et le va-et-vient vers l'atelier. A l'issue de cet exercice, si des travaux complémentaires à ceux prévus dans le schéma-directeur s'avèrent nécessaires, leur évaluation budgétaire devra également être réalisée. » Vu l'absence de vision budgétaire, Infrabel n'a jamais réalisé l'exercice. La SNCB a estimé un budget sur base du schéma actuel d'Infrabel et non du projet tel que décrit dans la fiche.

**PLANNING ESTIME PAR INFRABEL**

<b>Augmentation de la capacité des L.161 &amp; L.161A dans la zone d'Ottignies-Louvain-la-Neuve</b>	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	16.2
Délai estimé des études	1 à 2 ans
Coût estimé des études (en Mio€2016)	0.4
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	1 à 2 ans
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	15.8
Délai estimé d'exécution	3 à 4 ans
Durée totale	5 à 8 ans

Il s'agit de la durée totale du projet estimée par Infrabel sur base d'un projet de gare à 6 quais à Ottignies ne tenant donc pas compte du projet prioritaire décrit dans cette fiche.

