

P3 - AUGMENTATION DE LA CAPACITE DE LA L161 ENTRE OTTIGNIES ET GEMBOUX

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

DESCRIPTION DU PROJET

1. OBJECTIFS

Ce projet vise à réduire les contraintes de circulation et augmenter la capacité de la ligne 161, compte tenu des perspectives de trafic très élevées à savoir :

- Mise à 4 voies d'une section de 4 à 6 km entre la bifurcation de LLN et Rhisnes, comprenant 2 points d'arrêt. Hypothèse : section Chastre-Ernage-Gembloux - à confirmer en fonction des contraintes techniques et environnementales.
- Permettre un dépassement des trains lents (devant desservir les 8 points d'arrêt situés entre Ottignies et Namur) par les trains rapides (internationaux et IC) avec une relative souplesse.

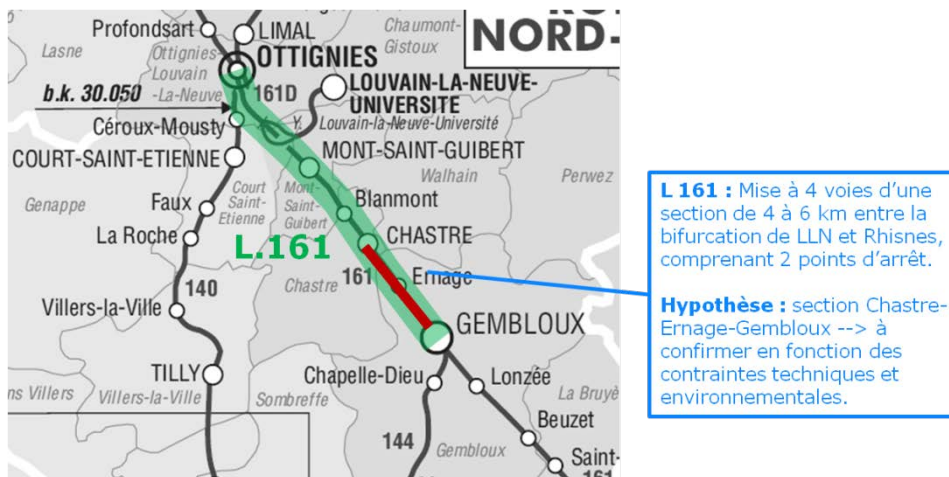


Figure: Cellule Ferroviaire 2015 – fond de plan SNCB

2. JUSTIFICATION

Le tronçon Gembloux-Ottignies est le plus chargé de Wallonie, accueillant un trafic voyageurs et marchandises importants. Dans le futur, l'axe doit pouvoir assurer les fonctionnalités suivantes :

- Augmentation du fret sur l'axe du corridor européen 2
- 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 présenté ci-dessous.

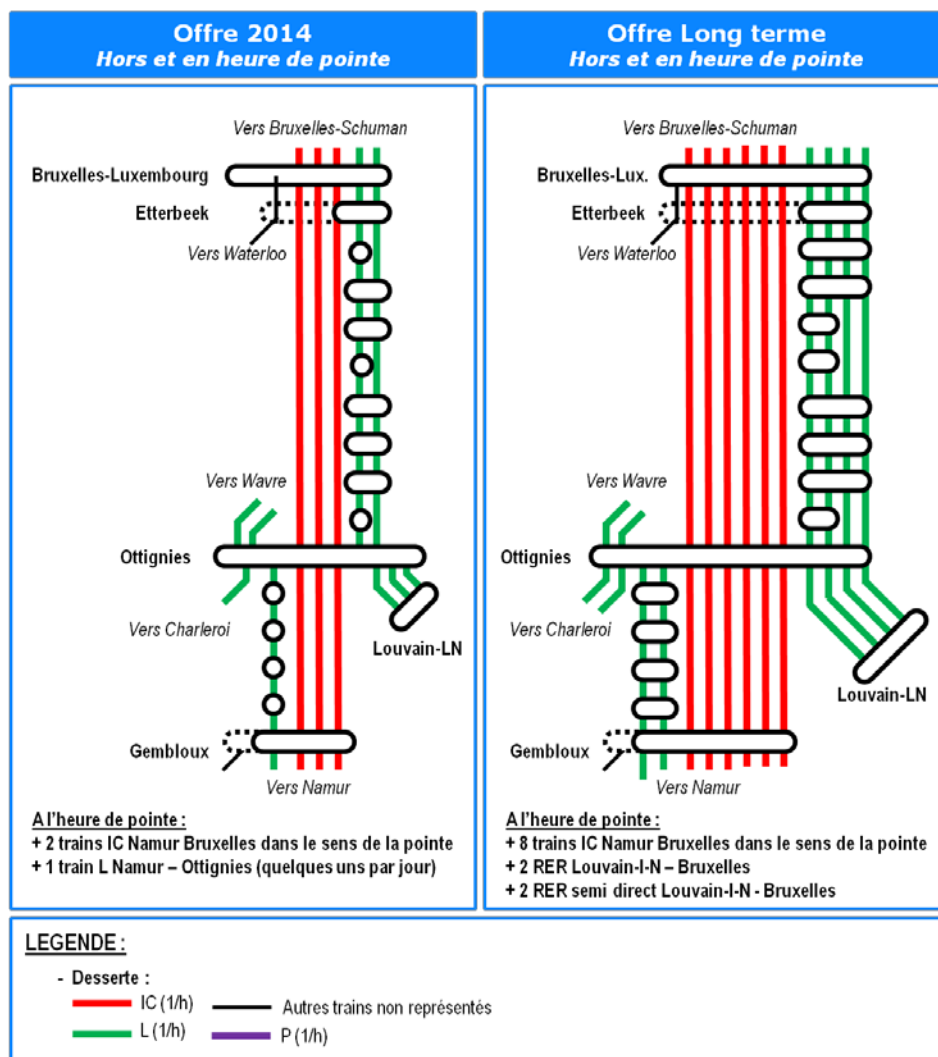


Figure: Cellule Ferroviaire 2015 (sur base des données SNCB)

Fréquentation des gares (Source : comptage voyageurs SNCB 2014 – nombre de voyageurs montés par gare)

Gare	semaine	Croissance 2000-2014	samedi	dimanche
Ottignies	17.753	14,19%	8.082	7.857
Mont-Saint-Guibert	456	20,63%	89	70
Blanmont	183	15,82%	34	31
Chastre	412	1,98%	103	67
Ernage	119	48,75%	33	20
Gembloux	6.721	11,76%	1.486	1.389
Lonzée	227	33,53%	45	25
Beuzet	192	23,87%	36	16
Saint-Denis-Bovesse	248	19,81%	29	16



<i>Rhisnes</i>	296	26,50%	40	29
Namur	18.704	0,81%	7.823	7.311

3. **OBJECTIF ET APPROCHE**

Le projet de l'étude « Le transport ferroviaire : un atout structurant pour la Wallonie » prend pour hypothèse la mise à 4 voies entre Chastre-Ernage et Gembloux. Sur ce tronçon, la différence de temps de parcours est de l'ordre de 3' (plan de transport 2014) entre les circulations les plus rapides (IC) et les plus lentes (L). Cette différence de temps de parcours ne permet pas d'imaginer un dépassement dynamique des circulations. D'autant que le plan long terme de la SNCB prévoit des trafics importants à l'heure de pointe (passage de 6 à 14IC/h).

Avec les temps de parcours actuels (plan de transport 2014) et en estimant qu'il est nécessaire d'avoir 3' entre 2 trains se succédant, il est nécessaire de mettre à 4 voies un tronçon de minimum 6 km.

Les conditions de réalisation du projet sont favorables car le tracé est rectiligne et plane, pas de bifurcation ou de raccordement industriel et certains ouvrages d'art sont déjà au gabarit de 4 voies.

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

/

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

- RER
- Axe 3

BUDGET ESTIME PAR INFRABEL ET LA SNCB

TRAVAUX	COÛT (mio€ 2016)	Remarque
Mise à 4 voies d'un tronçon de 6 km y compris les travaux d'aménagement de 2 PANG's	160,2	Évaluation Infrabel sur base coût moyen par km semble cher – aucun détail fourni ; PANGs estimés à 3,025 mio
TOTAL	160,2	



PLANNING ESTIME PAR INFRABEL ET LA SNCB

Augmentation de la capacité de la L161 entre Ottignies et Gembloux	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	160.2
Délai estimé des études	3 à 4 ans
Coût estimé des études (en Mio€2016)	4.0
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	2 à 3 ans
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	156.2
Délai estimé d'exécution	4 à 5 ans
Durée totale	9 à 12 ans

Le délai d'exécution estimé par Infrabel à 5-6 ans semble excessif puisque cela correspond à 1km par an et est surévalué par rapport au P1. La Cellule Ferroviaire a donc réduit le délai d'exécution à 4-5 ans (au lieu de 5-6 ans) avec accord d'Infrabel.