

P5 - AUGMENTATION DE LA CAPACITE DE LA L147 FLEURUS - AUVELAIS

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

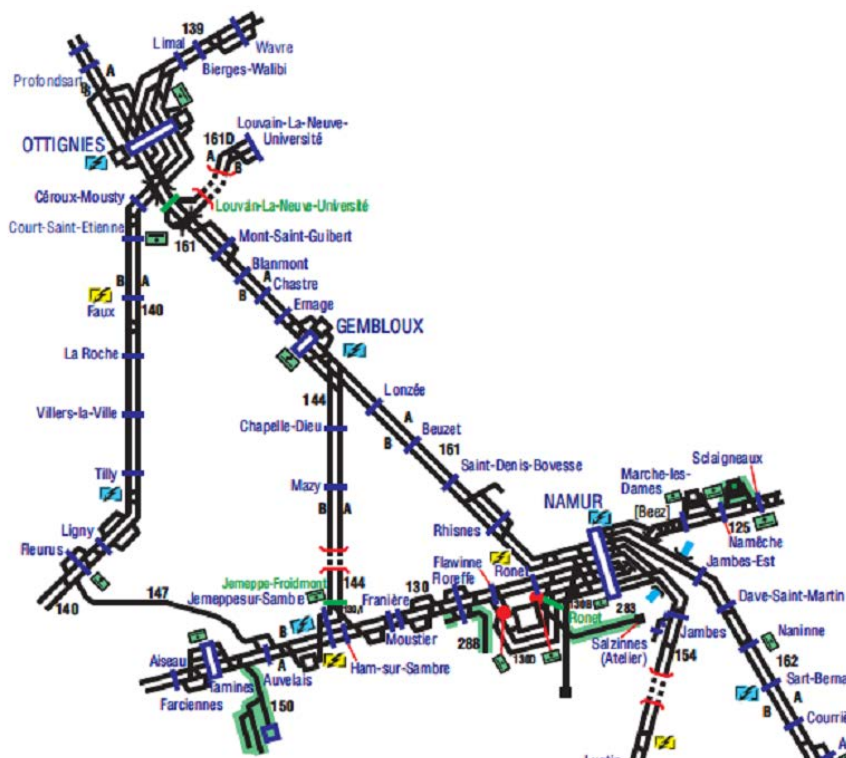
DESCRIPTION DU PROJET

1. OBJECTIFS

L'axe Anvers – Namur – Luxembourg/France et la dorsale wallonne (Liège – Namur – Charleroi – Mons – Tournai) sont les deux axes ferroviaires principaux. Ce projet, au croisement de ces deux axes, doit permettre d'assurer la croissance du trafic marchandises sans gêner le trafic voyageur.

2. JUSTIFICATION

Il est actuellement prévu de mettre la ligne 147 à double voie et d'y faire transiter dans les deux sens du trafic marchandise provenant d'Ottignies et se dirigeant vers le Luxembourg et la France (Corridor Européen mer du nord - Méditerranée) via un tronçon de la dorsale wallonne (Auvélais - Namur) et l'axe de l'Athus-Meuse.

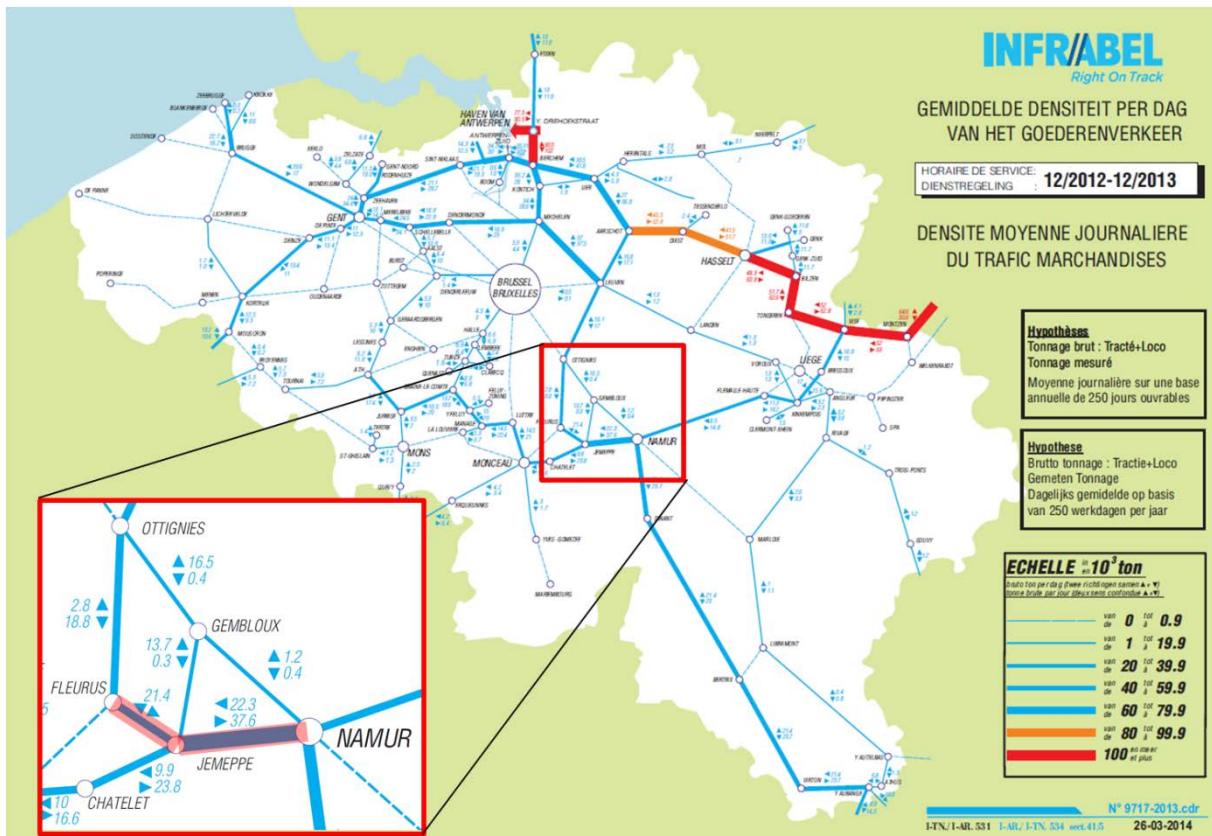


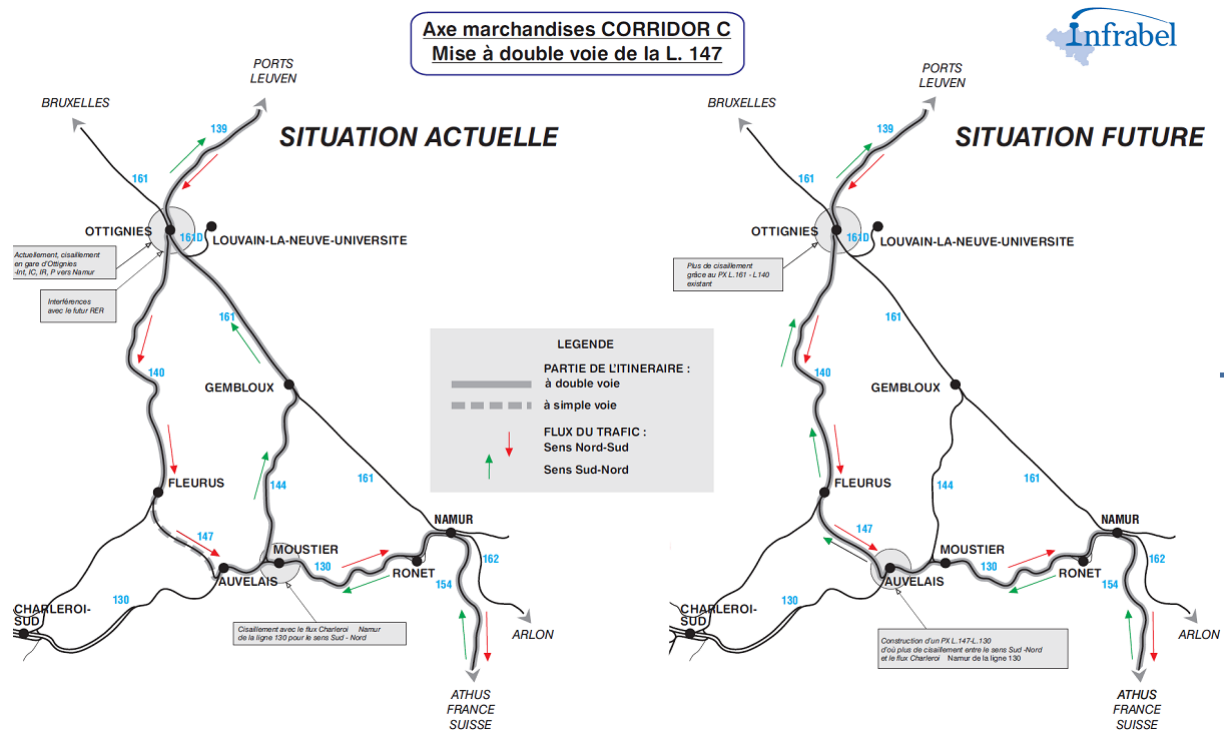
Source : Infrabel, carte technique du réseau



Actuellement, seul le sens nord-sud emprunte la ligne 147, alors que le sens sud-nord emprunte la ligne 144, ce qui provoque des cisaillements à Jemeppe-Sur-Sambre et à Ottignies, deux nœuds majeurs pour les trafics voyageurs et marchandises. Cela implique également d'emprunter la section Gembloux - Ottignies de la ligne 161, où les trafics voyageurs sont très intenses. Dès le moment où la ligne 147 sera mise à double voie, il faudra réaliser un ouvrage d'art à Auvélais afin d'éviter de créer un cisaillement dans cette gare entre les trafics marchandises du corridor 2 et les trafics voyageurs et marchandises circulant sur l'axe de la dorsale wallonne. La réalisation de cet ouvrage d'art est certes onéreuse, mais elle est indispensable pour séparer les trafics nord-sud et est-ouest, voyageurs et marchandises, pour ne pas impacter la capacité des axes de la dorsale wallonne et du corridor Mer du Nord – Méditerranée et garantir une qualité de service correcte.

En complément de ce projet, une fiche décrit le projet de mise à 3 voies de la ligne 130 entre Flawinne et Auvélais. Ce projet complémentaire permettrait de gagner en capacité sur la partie commune entre l'axe Anvers – Namur – Luxembourg/France et la dorsale wallonne.





Ce projet permettra de dédier la L144 à du trafic voyageurs exclusivement et d'en augmenter la fréquence à 1 train/h/sens tel que recommandé par la Wallonie dans le cadre du Plan de Transport.

3. OBJECTIF ET APPROCHE

Travaux	Objectifs
Mise à double voie de la L. 147 (Fleurus-Auvélais) et relèvement de la vitesse de référence à 100 km/h (contre 90km/h actuellement)	Faire transiter dans les deux sens le trafic marchandises entre Ottignies et le Luxembourg et la France (Corridor C) via un tronçon de la dorsale wallonne (Auvélais-Namur) et l'axe de l'Athus-Meuse
Réalisation d'un ouvrage de croisement dénivelé (PX ¹) à Auvélais	Eviter de créer un cisaillement entre les trafics marchandises du Corridor européen et les trafics voyageurs et marchandises circulant sur la dorsale wallonne

¹ Pont de croisement ferroviaire : pont ferroviaire sur lequel circulent une ou plusieurs lignes et en dessous duquel circulent une ou plusieurs autres lignes. En langage ferroviaire, le pont de croisement est appelé PX.

4. DESCRIPTION DES SOUS-PROGRAMMES ET PHASES PARTIELLES

- a) 1ère phase : Mise à double voie de la L147, relèvement de vitesse et réalisation de l'ouvrage de croisement dénivelé à Auvélais
- b) 2ème phase : Mise à 3 voies de la section Auvélais – Flawinne de la L.130 (Voir fiche projet correspondante)

La mise à double voie et le relèvement de vitesse sont prévus dans le PPI 2013-2025.

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

Pour un gain de capacité plus important, ce projet doit être associé à la mise à 3 voies de la section Auvélais – Flawinne de la ligne 130.

BUDGET ESTIME PAR INFRABEL

TRAVAUX	COÛT (mio€)	Remarque
Mise à double voie L. 147 + relèvement vitesse	25	Prévu dans PPI 2013-2025 et 2001-2012
Ouvrage de croisement dénivelé à Auvélais	16,2	Forfait
TOTAL	41,2	

PLANNING ESTIME PAR INFRABEL

Augmentation de la capacité de la L147 Fleurus-Auvélais	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	41.2
Délai estimé des études	1 an
Coût estimé des études (en Mio€2016)	1.0
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	1 à 3 ans
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	40.2
Délai estimé d'exécution	2 à 3 ans
Durée totale	4 à 6 ans

Le délai estimé pour les procédures administratives et demandes de permis par Infrabel semblait trop court (1 an) au vu du risque d'expropriation. La Cellule Ferroviaire l'a donc prolongé de 1 à 3 ans avec accord d'Infrabel.



Vu le démantèlement en cours de la L144, faisant ainsi passer le corridor 2 à voie unique sur 15km, ce projet devient d'autant plus urgent.