

P8 - OPTIMISATION DE L'AXE ATHUS-MEUSE

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

DESCRIPTION DU PROJET

1. OBJECTIFS

L'axe Athus Meuse fait partie du Corridor européen Mer du Nord – Méditerranée. L'objectif du projet est donc de garantir la capacité de la ligne au sud de Namur en éliminant les points durs et d'adapter l'infrastructure aux standards européens.

2. JUSTIFICATION

L'axe Athus Meuse entre Namur et le Luxembourg n'est pas adapté aux trains de 750m de long. Or cette longueur de train doit être un standard sur l'ensemble des corridors européens. Des voies d'évitement de 750m doivent donc être aménagées.

Trois tronçons à simple voie limitent la capacité de l'axe : le tunnel d'Houyet, le viaduc d'Anseremme et la ligne 165/2 à Athus. Ce projet propose d'adapter les points durs les plus aisément modifiables, c'est à dire le viaduc d'Anseremme et la ligne 165/2 à Athus.

Enfin, la liaison entre Athus et la France, proposée dans ce projet, permet de relier le terminal container d'Athus et la ligne 162 Namur - Arlon via la ligne 167 Arlon – Virton à la France sans transiter par la zone chargée du Luxembourg. C'est donc des gains de flexibilité pour le corridor et d'attractivité pour le terminal qui sont assurés.

3. OBJECTIF ET APPROCHE

Travaux	Objectifs
Allongement des voies de garage de minimum 750m de longueur sur tout l'axe	Adaptation aux standards des pays limitrophes (norme européenne)
Mise à double voie du viaduc d'Anseremme	Lever 2 des 3 limitations dues aux sections à voie unique (les plus aisées)
Mise à double voie de la L. 165/2 à Athus	
Liaison Athus-France	Compléter et augmenter la flexibilité d'exploitation du corridor européen (gagner la France sans transiter par le GDL)



Les schémas ci-dessous représentent les aménagements proposés. Les voies de garage de 750m sont situées à Gendron-Celles, Houyet, Beauraing, Gedinne, Bertrix, Florenville, Virton et Athus.

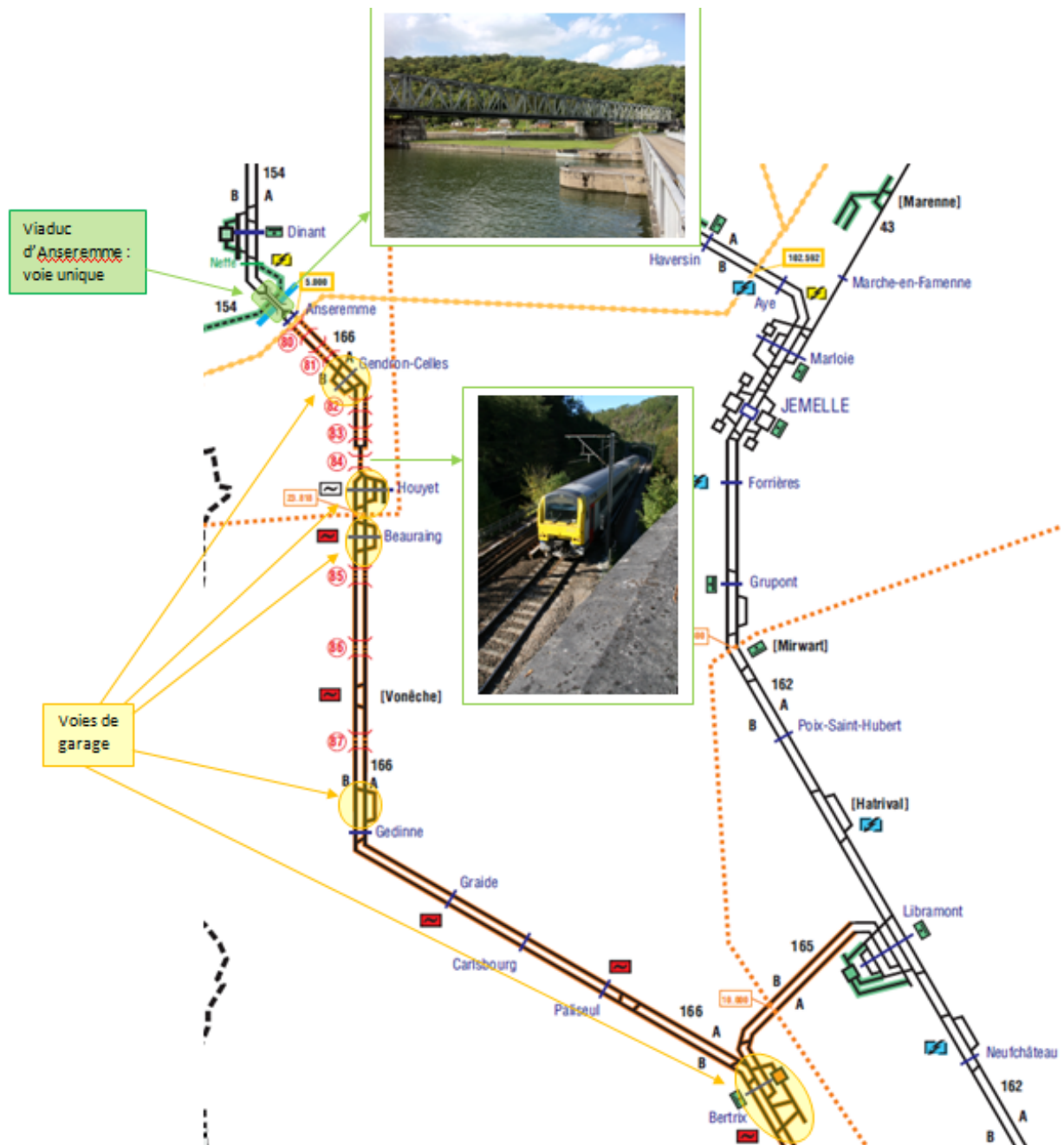


Figure : Cellule Ferroviaire 2015 – Fond de plan Infrabel

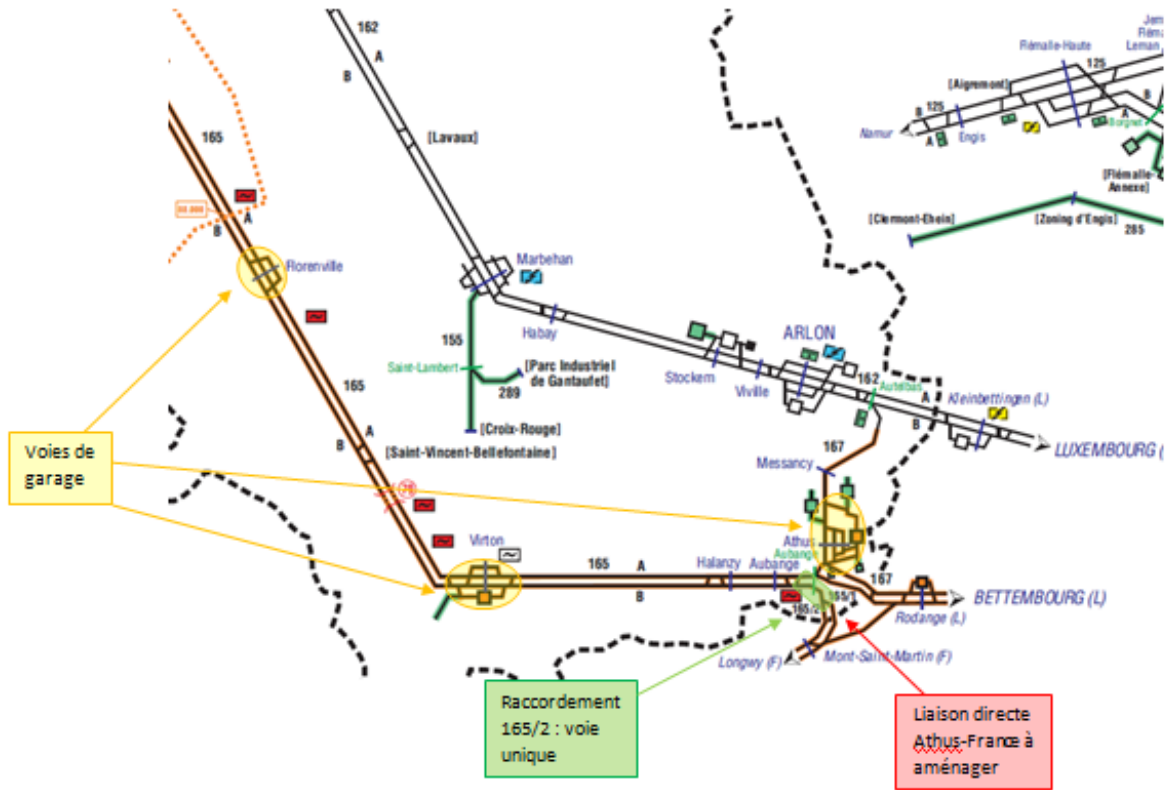
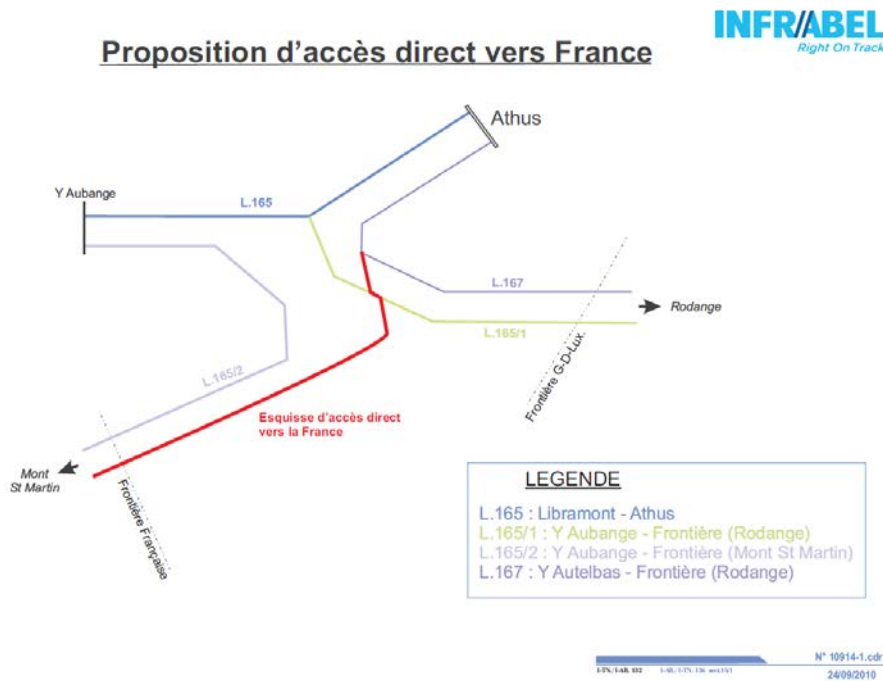


Figure : Cellule Ferroviaire 2015– Fond de plan Infrabel

Ci-dessous, la représentation schématique de la liaison entre Athus et la France.



La liaison directe vers la France permet d'éviter les contraintes techniques du réseau luxembourgeois et de faire appel à un opérateur qui ne dispose pas nécessairement d'une licence pour circuler sur le territoire luxembourgeois.

4. DESCRIPTION DES SOUS-PROGRAMMES ET PHASES PARTIELLES

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

Voies de 750m prévues dans le PPI

BUDGET ESTIME PAR INFRABEL

TRAVAUX	COÛT (mio€)	Remarque
Allongement voies de garage	10	Forfait ; prévu dans PPI 2013-2025
Mise à double voie L.165/2 et liaison Athus-France	16,7	7M€ déjà obtenu pour le projet de raccordement vers la France via les fonds FEDER
Mise à double voie viaduc Anseremme	25,7	
TOTAL	52,4	

PLANNING ESTIME PAR INFRABEL

Optimisation de l'axe Athus-Meuse	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	52.4
Délai estimé des études	1 an
Coût estimé des études (en Mio€2016)	1.3
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	1 an
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	51.1
Délai estimé d'exécution	2 ans
Durée totale	4 ans

La Cellule Ferroviaire estime que le délai semble court pour inclure les travaux du viaduc d'Anseremme – pas de réponse d'Infrabel dans les courriels des 20/06 et 8/07/16.

