# P11 - AUGMENTATION DE CAPACITE DE LA L132 CHARLEROI-COUVIN

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

## DESCRIPTION DU PROJET

### 1. OBJECTIFS

Une accumulation de contraintes d'infrastructure empêche actuellement la mise en place d'une offre cadencée attractive et limite drastiquement la capacité de la ligne entre Couvin et Walcourt (voie unique, signalisation peu capacitaire, absence de passages sous voies dans les gares de croisement, etc.), bloquant ainsi toute possibilité d'évolution.

L'objectif est de permettre à l'infrastructure de supporter :

- une offre de trains parfaitement cadencés (trains semi-directs et omnibus), pour renforcer significativement l'attractivité des services ferroviaires voyageurs ;
- le trafic de marchandises appelé à croître.

Il importe donc d'adapter l'infrastructure moyennant quelques travaux ciblés, décrits ci-dessous.

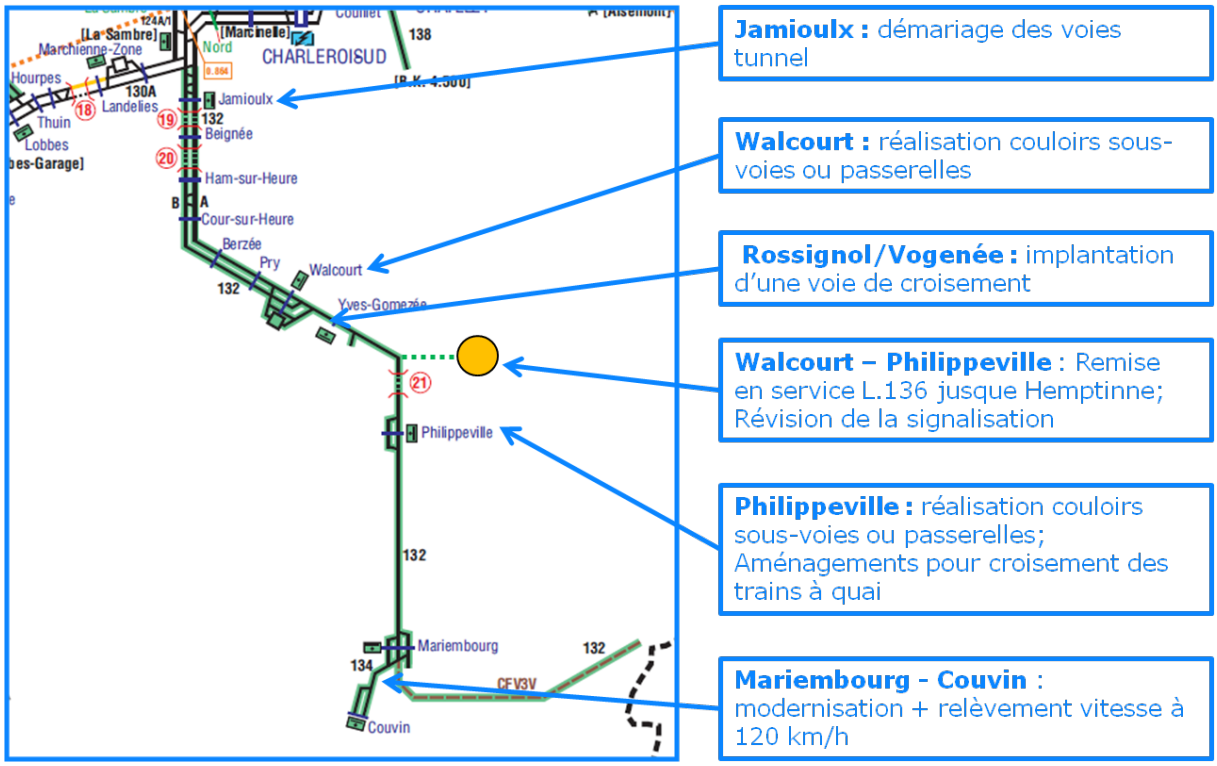


Figure: Cellule Ferroviaire 2015 (fond de plan Infrabel, carte technique du réseau)

## 2. JUSTIFICATION

D'une part, un important projet de transport de produits carriers est envisagé à partir d'un projet de nouvelle carrière qui s'implanterait à Hemptinne. Cette carrière serait raccordée au rail par l'intermédiaire d'une remise en service d'un tronçon de l'ancienne ligne 136, qui se raccordait à la ligne 132 à proximité d'Yves-Gomezée. D'autre part, la congestion automobile croissante sur l'axe de la Nationale 5 au sud de Charleroi incite à renforcer l'attractivité des services ferroviaires pour les voyageurs sur la ligne 132.

### Marchandises

- raccordement existant : carrière Les Petons à proximité de Yves-Gomezée
- projet de carrière Carmeuse à Hemptinne le long de l'ancienne L136 déferrée pour approvisionner l'usine d'Aisemont : tronçon de 2,5 km jusqu'à Yves-Gomezée à remettre en service, pour se brancher sur L132.

***Projet Carmeuse :***

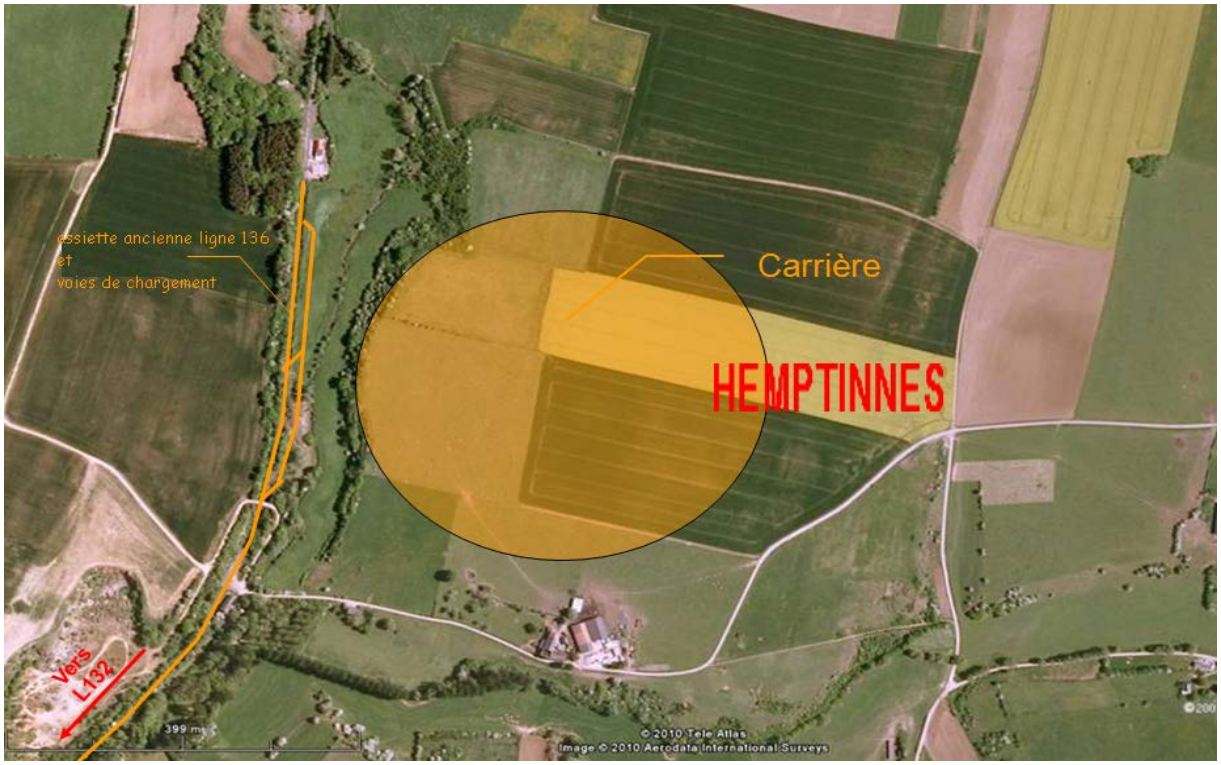


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015 (fond de plan google map)

### Voyageurs

- Cette ligne a fait l'objet d'une charte de qualité totale en 2002 : l'offre de service a été revue (augmentation très importante de 38 à 58 trains par jour en semaine, avec distinction entre

services IR et L, en plus de P) et un nouveau matériel (autorail AR41) a été introduit[1]. L'offre était alors non cadencée… et donc peu lisible pour les usagers. Elle se composait de 15-16 IR/jour/sens (desservant environ toutes les heures les gares principales, à savoir Couvin, Mariembourg, Philippeville, Walcourt et Berzée) et 7-8 trains L/jour/sens (aux horaires irréguliers) + quelques trains P.

- En décembre 2014, lors de la mise en application du nouveau Plan de Transport, l'offre a été fortement réduite sur la L132. La SNCB a alors souhaité clarifier l'offre en introduisant plus de régularité. La majorité de la demande observée au cours des dernières années étant concentrée dans les gares principales de la ligne (lesquelles bénéficiaient d'une offre plus attractive), la SNCB a fait le choix de privilégier les relations semi-directes au détriment des relations omnibus. Ainsi, en décembre 2014, **le train IR a fait place à une relation IC à cadence horaire**. Cette relation effectue, en théorie[2], les quatre mêmes arrêts intermédiaires que l'ancien IR, pour un temps de parcours allongé de 4 minutes par rapport à la situation 12/2012. Elle circule désormais suivant une cadence fixe tout au long de la journée. En termes d'horaires, les heures d'arrivée/départ en gare de Charleroi-Sud ont été conçues de façon à donner correspondance sur l'IC-07 de/vers Bruxelles – Antwerpen (7' de temps de correspondance). **Les trains L ont, quant à eux, été supprimés et remplacés, en partie, par des trains P**. Par conséquent, les points d'arrêt non desservis par la relation IC cadencée ne bénéficient désormais plus d'aucun service ferroviaire en dehors des heures de pointe.

***Description de l'offre***

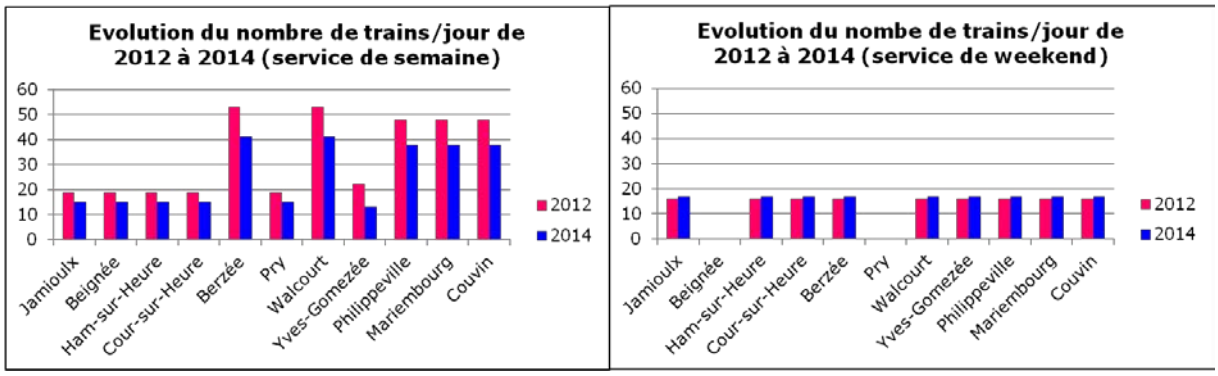


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

[1] Source : Plan Intercommunal de Mobilité de Florennes Gerpinnes Walcourt (phase 1), 2007.
[2] Sur certains parcours, des arrêts intermédiaires ont été ajoutés afin de renforcer l'offre dans les PANGs de la ligne.

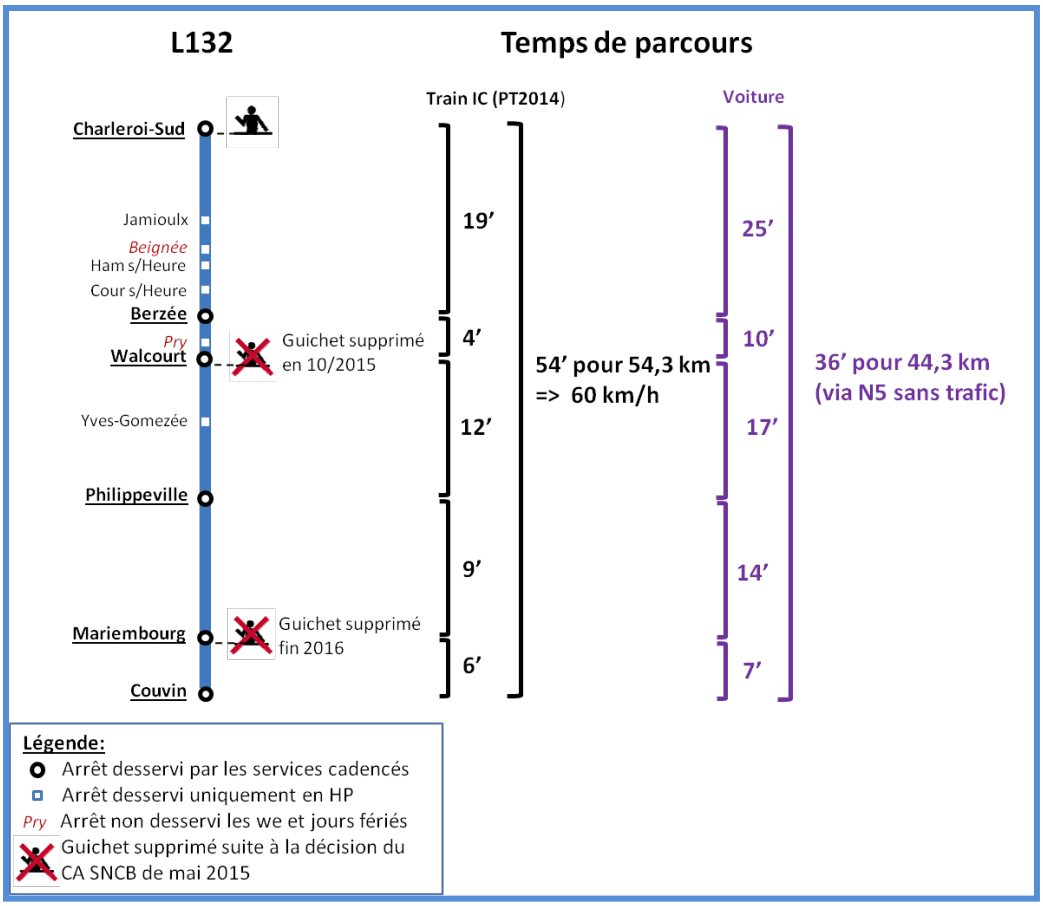


Figure: Cellule Ferroviaire – 2015 (temps de parcours voiture selon google hors heures de pointe)

| | Arrêts | Nombre trains par jour | | | | Evolution de l'offre globale |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Charleroi - Couvin | | Couvin - Charleroi | | |
| | | 12/2012 | 12/2014 | 12/2012 | 12/2014 | 12/2012 → 12/2014 |
| PANGs | Yves-Gomezée | 10 | 6 | 12 | 7 | -41% |
| | Jamioulx, Beignée, Ham s/Heure, Cour s/Heure, Pry | 9 | 7 | 10 | 8 | -21% |
| GARES | Berzée et Walcourt | 26 | 20 | 27 | 21 | -23% |
| | Philippeville, Mariembourg, Couvin | 23 | 19 | 25 | 19 | -21% |

Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

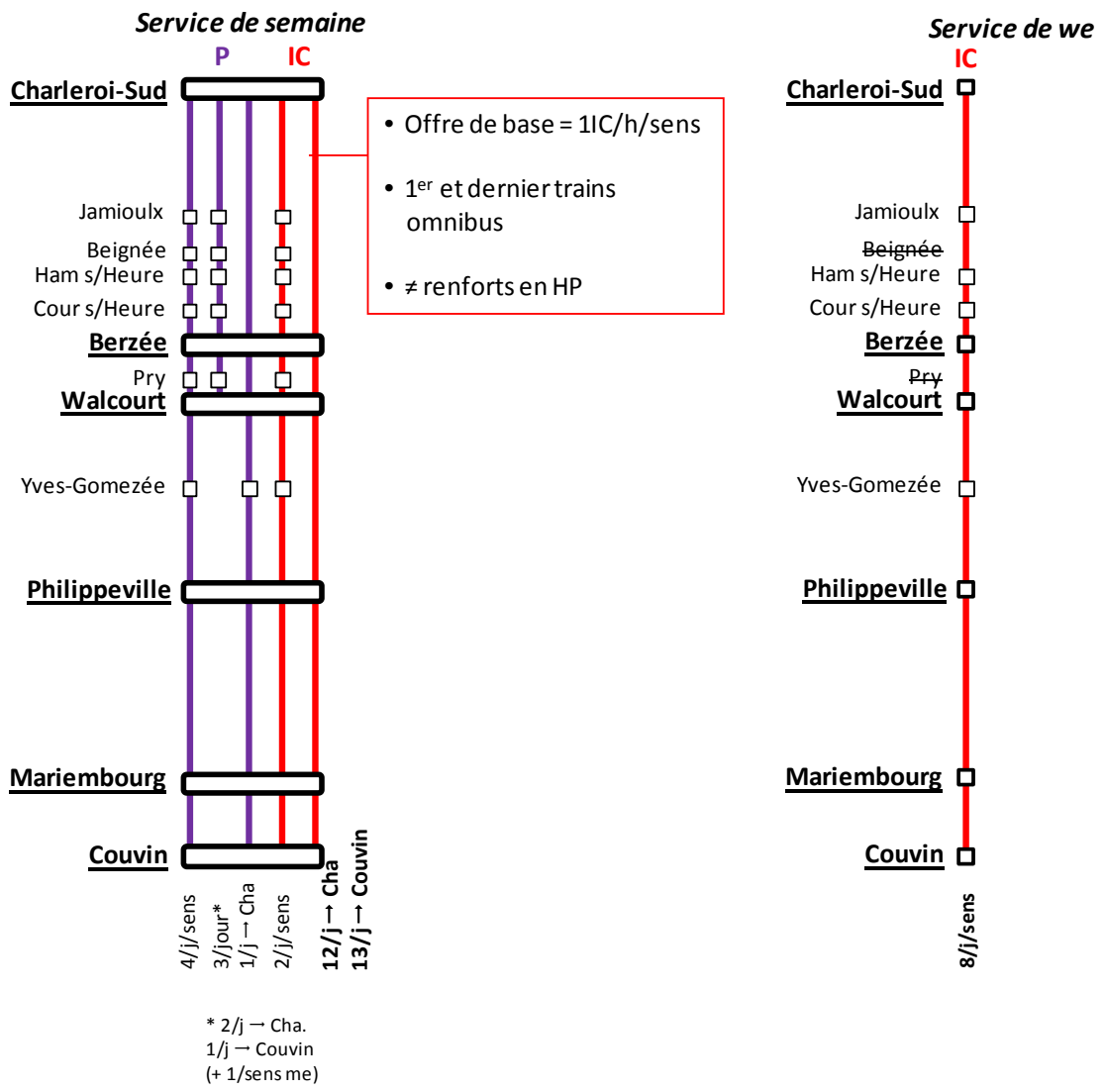


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

### *Potentiel*

Cette ligne ferroviaire dessert le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Elle traverse 2 provinces et 7 communes, comptant au total 79.221 habitants (hors Charleroi).

| | Population (au 01/01) | | |
|---|---|---|---|
| **Commune** | **2005** | **2015** | **Δ** |
| Couvin | 13396 | 13939 | 4.05% |
| Cerfontaine | 4491 | 4889 | 8.86% |
| Philippeville | 8258 | 9216 | 11.60% |
| Walcourt | 17471 | 18477 | 5.76% |
| Ham-s-H/Nalinnes | 13357 | 13658 | 2.25% |
| Montigny-le-Tilleul | 10160 | 10042 | -1.16% |
| Charleroi | 201373 | 202480 | 0.55% |

On compte actuellement environ 1900 voy. montés/jour dans les gares de la L132. Cependant, les montées journalières varient fortement selon les points d'arrêt ; elles sont comprises entre 15 (Beignée) et 464 (Philippeville) voyageurs montés un jour de semaine.

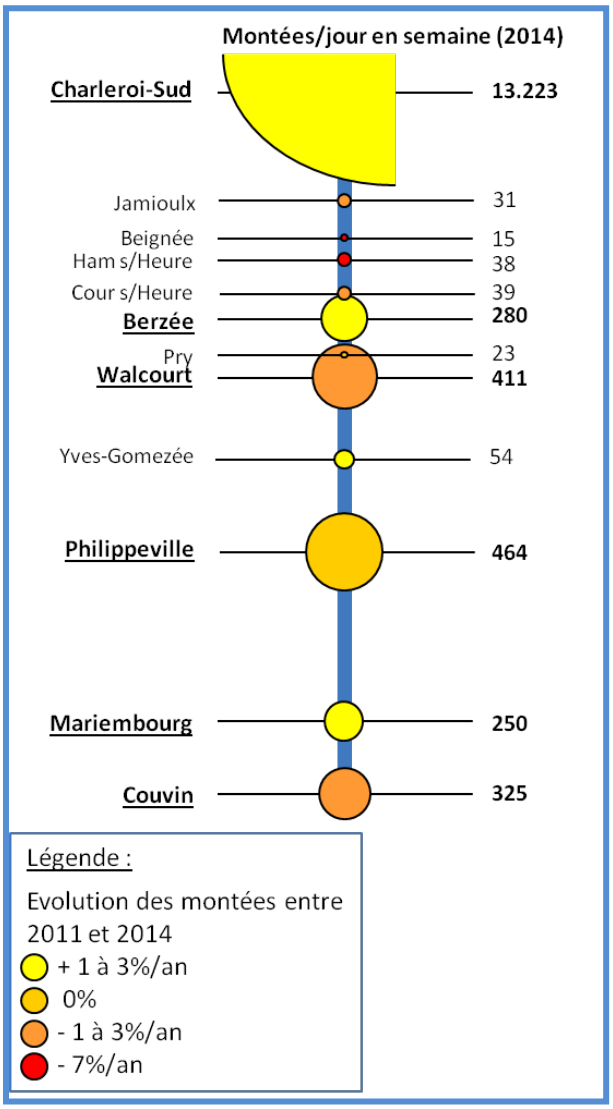


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

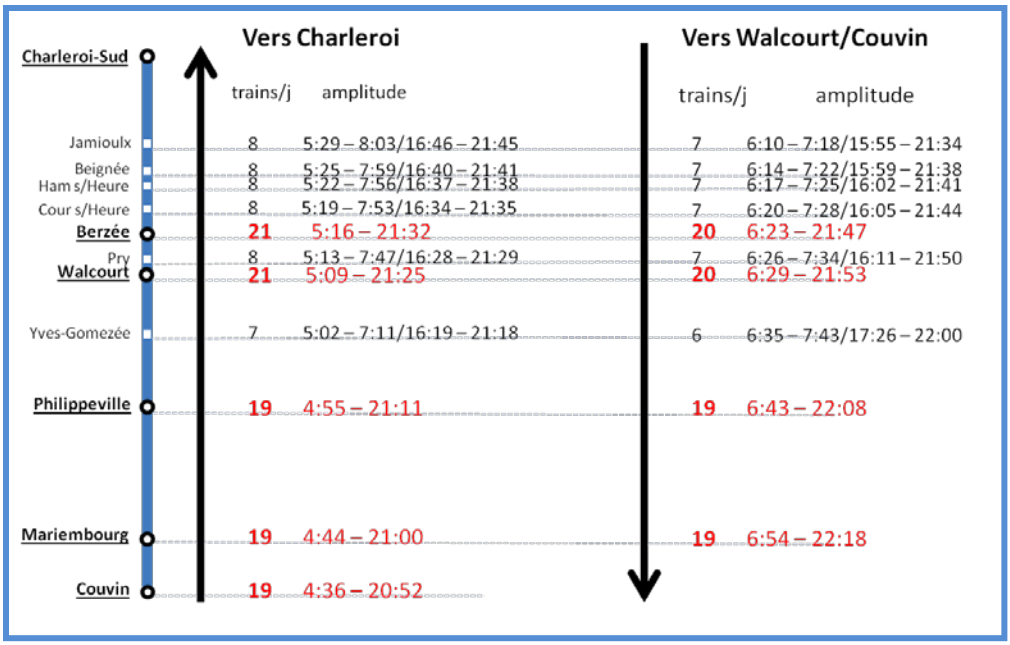


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

## 3. OBJECTIF ET APPROCHE

En plus d'un budget d'exploitation, les travaux d'infrastructure suivants sont demandés :

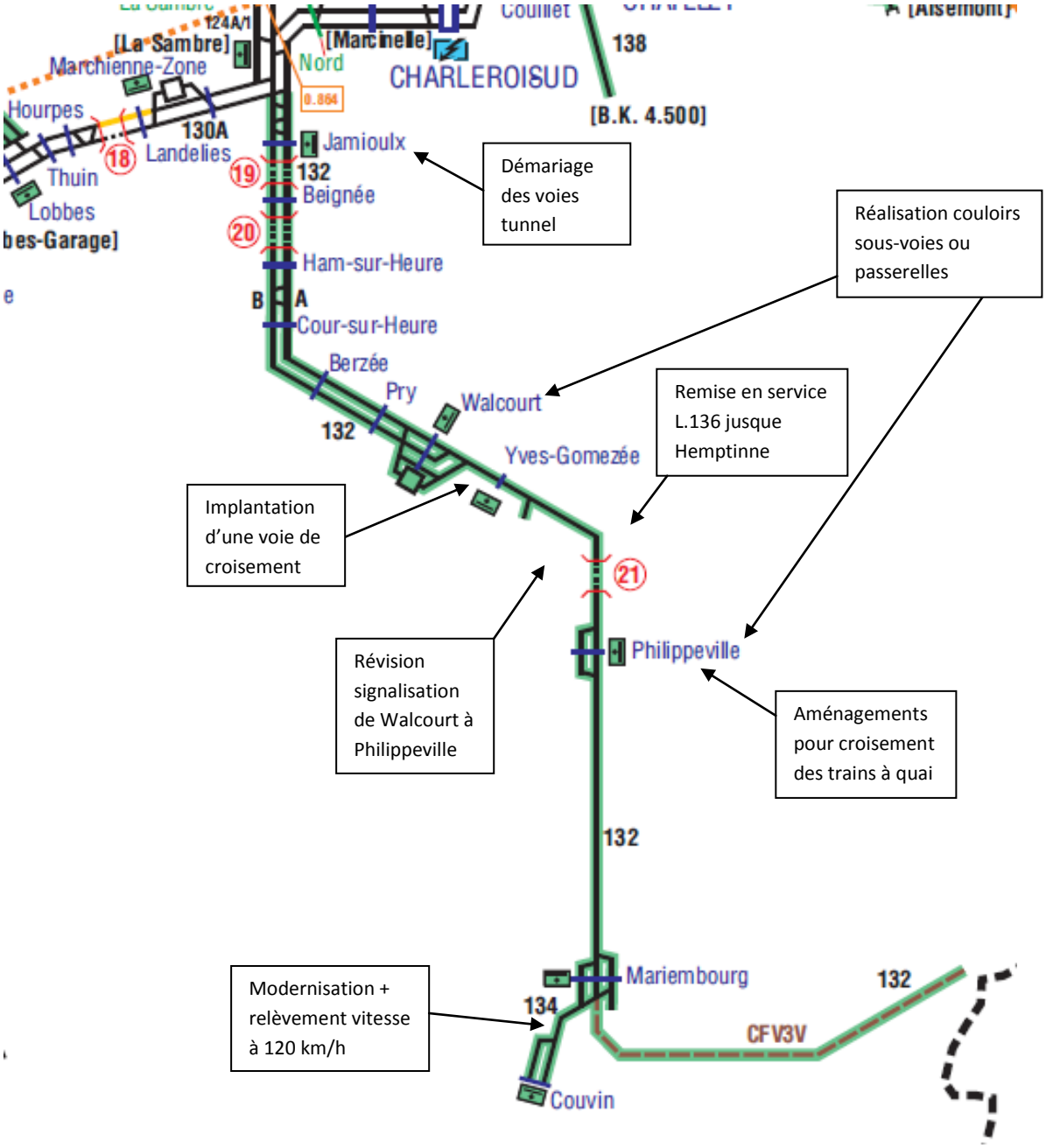


Figure : Cellule Ferroviaire – Fond de plan Infrabel (carte technique du réseau)

**Tunnel de Jamioulx :**

Les travaux de démariage des voies du tunnel de Jamioulx sont prévus dans le PPI Conclave, en 2016-2017. Ils sont étroitement liés à la réalisation du projet Carmeuse.

**Gare de Walcourt :**

Les travaux consistent en la réalisation d'un couloir-sous-voie ou d'une passerelle pour éviter la traversée à niveau des voies.

Photos: Cellule Ferroviaire - 2014

**Implantation d'une voie de croisement à Rossignol/Vogenée et révision de la signalisation :**

La SNCB envisage la réalisation d'un évitement de ±700m de longueur qui serait situé entre Walcourt et Yves-Gomezée, non loin de Vogenée. Cet évitement profite de l'ampleur élargie du site ferroviaire (terrain appartenant au Groupe SNBC) à proximité de l'ancienne jonction avec la L.135 Walcourt-Fraire-Morialmé (désaffectée). La SNCB a étudié une division de la voie Walcourt-Philippeville en plusieurs cantonnements de voies (1=Walcourt-évitement « Vogenée » ; 2=évitement « Vogenée »-Les Petons/Hemptinne ; 3=Les Petons/Hemptinne-Philippeville). Une nouvelle cabine de signalisation accompagne ces cantonnements. Ceci permettra des circulations indépendantes dans chacun des cantons. Ce projet offrira la possibilité pour 2 trains de se croiser à Rossignol et une circulation simultanée d'un train marchandises vers ou depuis Les Petons/Hemptinne et de 2 trains voyageurs sur les cantons 1 et 3. Les gains de temps seront significatifs car le temps de libération d'un cantonnement de voie sera réduit à 5' pour les trains voyageurs (contre 15' actuellement) [3]

[3] Source : Plan Intercommunal de Mobilité de Florennes Gerpinnes Walcourt (phase 1), 2007.

**Remise en service de la L36 :**

Le projet Carmeuse de relier par 5 navettes quotidiennes le site d'Hemptinne et Aisemont pourrait apporter un trafic de 2Mt sur cette ligne. La gare d'Aisemont devra être adaptée dans ce cadre.

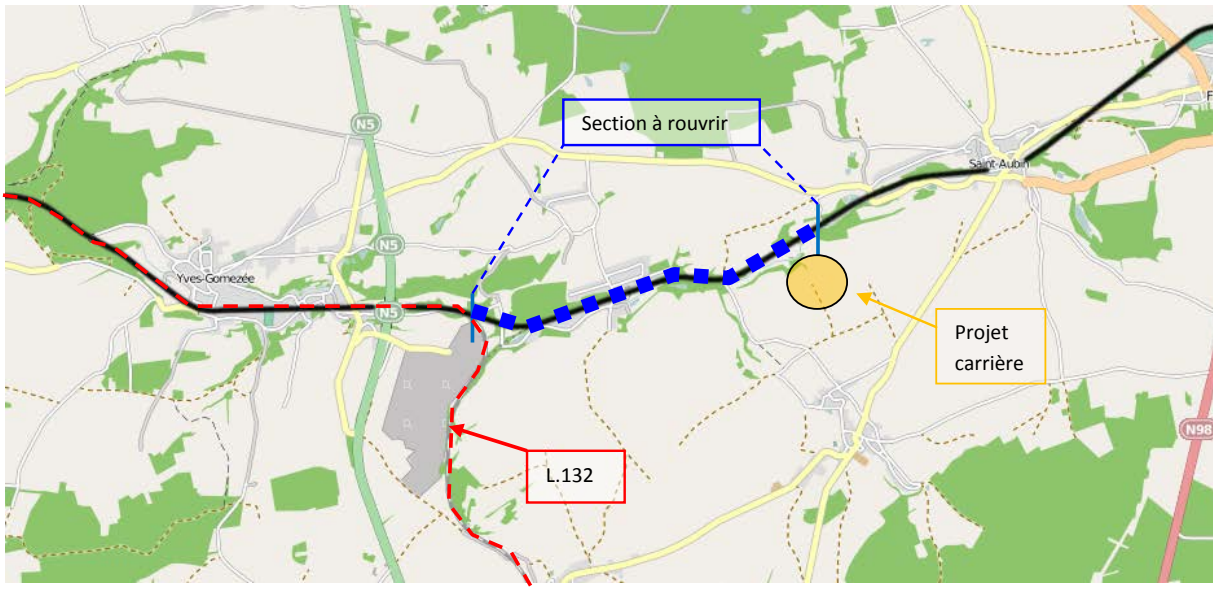


Figure: Cellule Ferroviaire

**Gare de Philippeville :**

L'objectif est de permettre le croisement des trains à quais. Les travaux consistent en la construction d'un quai et d'une passerelle ou d'un couloir-sous-voie.

Photos: Cellule Ferroviaire - 2014

**Relèvement de la vitesse à 120 km/h :**

Le relèvement de la vitesse est prévu par Infrabel.

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

/

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

/

## BUDGET ESTIME PAR INFRABEL ET SNCB

| TRAVAUX | COÛT (mio€) | Remarque |
|---|---|---|
| Signalisation entre Walcourt et Philippeville + voie de croisement | 5,5 | |
| Couloirs sous-voies ou passerelles Walcourt et Philippeville (+ aménagements croisement à quai) | 2,6 | Prévu par Infrabel |
| Démarriage des voies tunnel de Jamioulx | 1,2 | Prévu par Infrabel |
| Remise en service L.136 jusqu'à Hemptinne | / | Prévu par Infrabel |
| **TOTAL** | **9,3** | |

Décision de la Cellule Investissements de ne pas évaluer les coûts d'exploitation

## PLANNING ESTIME PAR INFRABEL ET SNCB

| Augmentation de la capacité de la L.132 Charleroi-Couvin | |
|---|---|
| Coût total du projet (en Mio€ 2016) | 9.3 |
| 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 | 1 an |
| Coût estimé d'exécution (en Mio€2016) | 9.1 |
| Délai estimé d'exécution | 1 à 2 ans |
| Durée totale | 2 à 3 ans |