P13 - RESEAU EXPRESS LIEGEOIS

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

Les travaux prévus par la SNCB pour les PANGS de Ougrée et Seraing faisant partiellement partie de ce projet, la SNCB a décidé de retirer sa fiche pour inclure ses travaux dans le cadre de ce projet plus global. Cette fiche est ainsi commune à la SNCB et au SPW.

DESCRIPTION DU PROJET

1. OBJECTIFS

L'infrastructure ferroviaire existante qui parcourt l'agglomération liégeoise offre un potentiel sous-exploité de desserte urbaine et suburbaine en faveur des voyageurs. Ce projet de « réseau express liégeois » a ainsi pour objectif la mise en place d'un service ferroviaire urbain autour de Liège, et ce, sans devoir consentir à de gros investissements en infrastructure afin d'encourager le transfert modal de la voiture au train.

2. JUSTIFICATION

L' « étude de potentiel et de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans l'agglomération de Liège » (Aménagement s.c., 2013) a montré que le potentiel d'utilisation d'une offre ferroviaire d'agglomération est réel dans l'agglomération de Liège.

Liège : Nombre de voyageurs « chemin de fer » à l'horizon 2026
(sans transfert modal, càd tendance sur la base des chiffres actuels)

Déplacements vers centre		Déplacements depuis le centre	
Depuis la zone d'étude	Depuis le reste du pays	Vers la zone d'étude	Vers le reste du pays
11.585 (50%)	2.604 (11%)	2.506 (10%)	6.650 (29%)

Selon ces projections, Liège attire donc 14.189 voyageurs, dont 11.585 émis depuis la zone d'étude ; ceci montre bien le rôle polarisant de Liège pour des déplacements de nature urbaine et suburbaine internes à la zone de Liège.

Afin d'exploiter ce potentiel, il est proposer de :

- rouvrir au trafic voyageurs la L125A Flémalle-Haute – Liège-Guillemins;
- (r)ouvrir 8 points d'arrêt, à savoir:

- Liège-Vivegnis et Liège-Coronmeuse sur la L34 Liège – Tongeren
- Chaudfontaine, sur la L37 Liège – Verviers
- Liège-Vennes et Cheratte sur la L40 Liège – Visé
- Flémalle-Centre, Seraing et Ougrée sur la L125A Flémalle-Haute – Liège-Guillemins

- réaménager deux points d'arrêt existants (mise aux normes –longueur et rectitude- des quais), à savoir Jemeppe-sur-Meuse et Milmort;
- créer ou agrandir des P+R à à Angleur, Ans, Milmort, Pont-de-Seraing et Ougrée (un P+R étant par ailleurs prévu à Bressoux dans le cadre du projet de tram);
- en matière tarifaire, il est proposé d'étendre, dans la zone tarifaire « Agglo » du TEC Liège, les titres combinés existants (aujourd'hui, uniquement possible via abonnements spécifiques) aux titres «billets un voyage» et «cartes à voyages multiples» de manière à rendre accessible ces services au plus grand nombre, et ce sans attendre l'intensification de l'offre ferroviaire. En effet, les bus en centre-ville sont actuellement saturés.

3. OBJECTIF ET APPROCHE

Travaux d'infrastructure

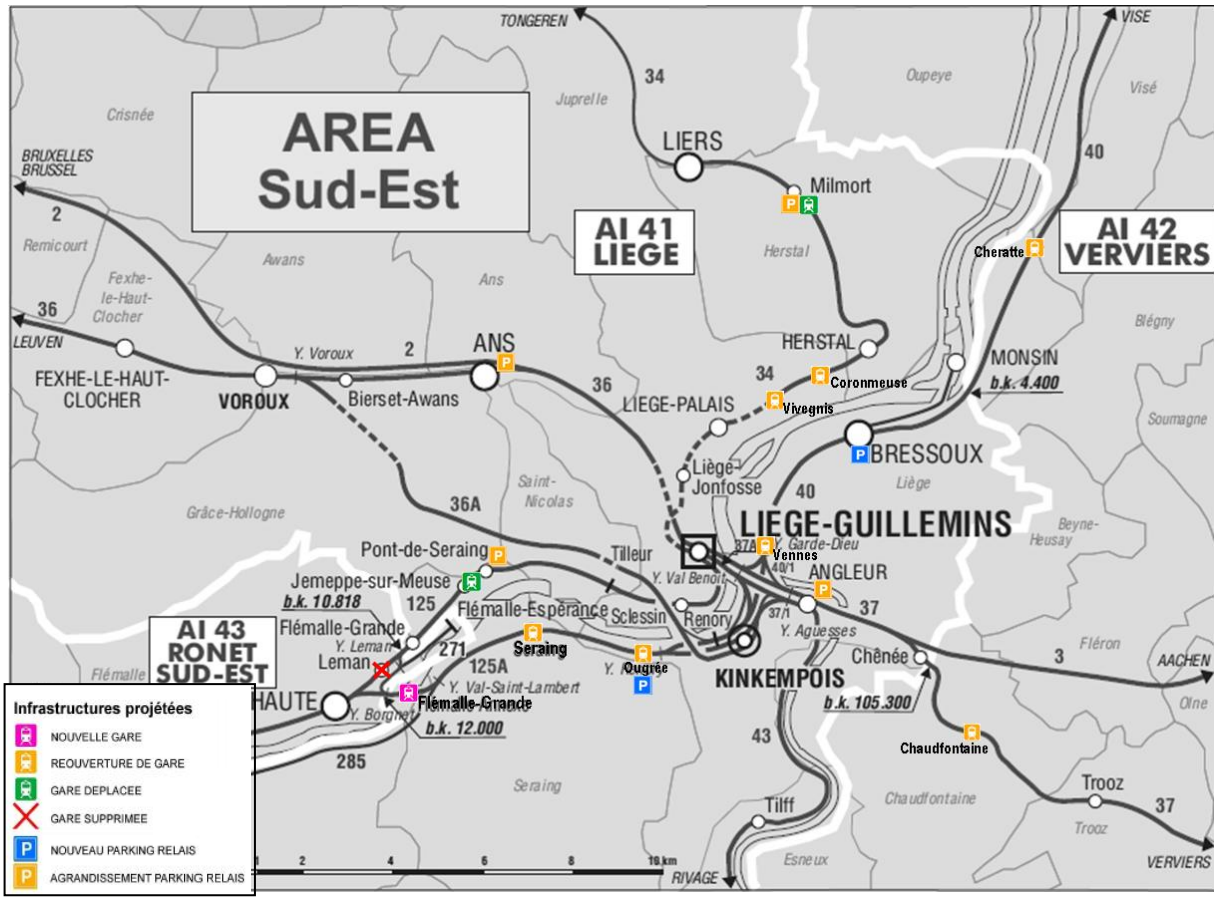


Figure : Cellule Ferroviaire - fond de plan, Infrabel, 2014

1) (Ré)ouverture de 8 points d'arrêts

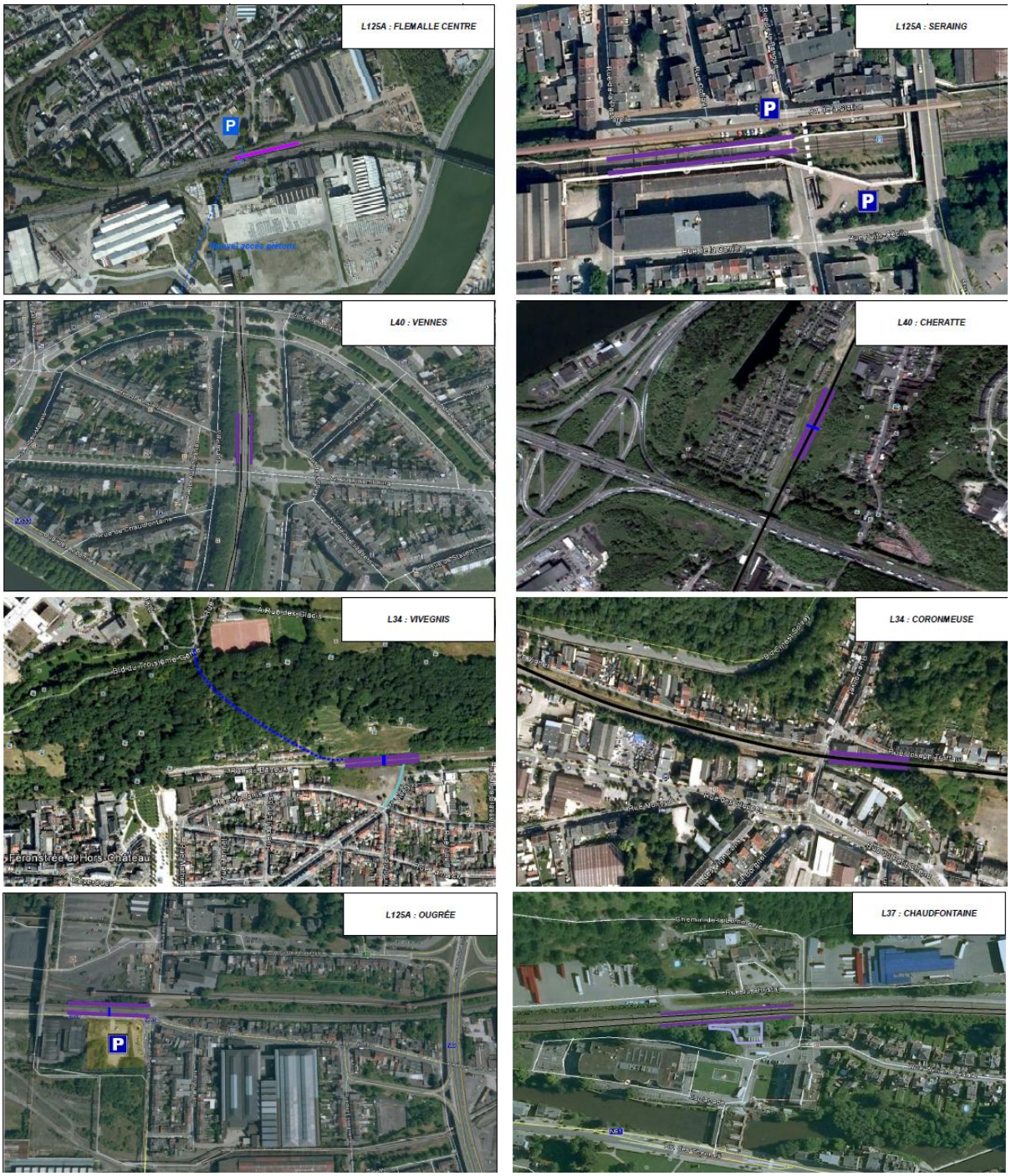


Figure: Aménagement - 2013

Détails fournis par la SNCB pour les PANG's de Ougrée et Seraing

Seraing - Plan de situation (extrait du PLAN P4.1251.0072)

VOIE A (côté parcelle 7 sur le plan)

Côté vers la gauche du plan P

Côté vers la droite du plan P

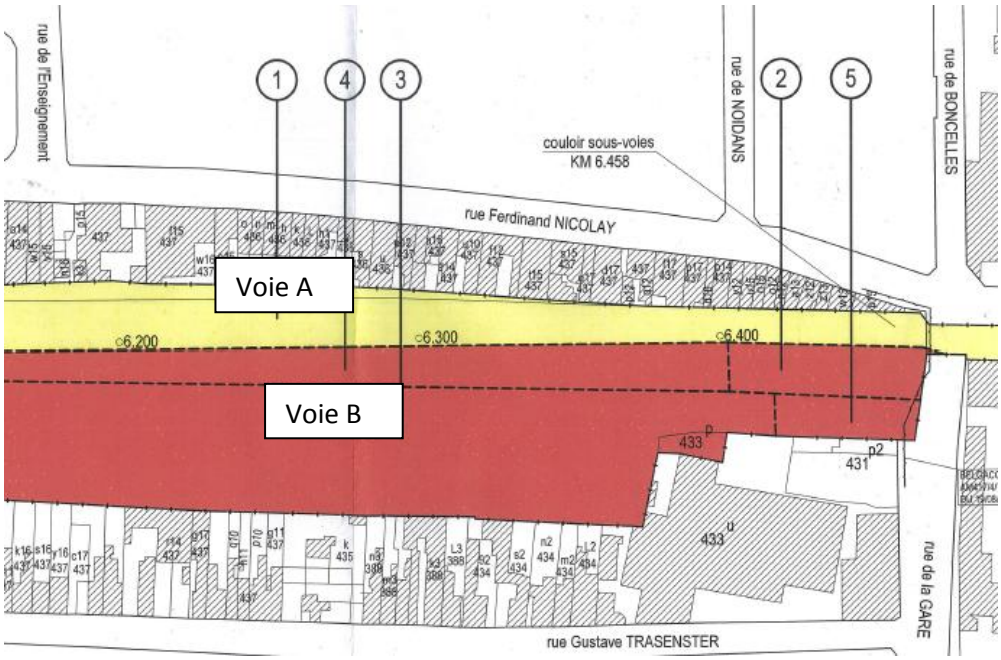
VOIE B (côté parcelle 8 sur le plan)

Côté vers la gauche du plan P

Côté vers la droite du plan P

Ougrée

Plan de situation (extrait du PLAN P4.1251.0057)



VOIE A (côté Rue Nicolay)

Côté vers la gauche du plan P

Côté vers la droite du plan P

VOIE B (côté Rue Trasanster)

Côté vers la gauche du plan P

Côté vers la droite du plan P

2) *Création/agrandissement de 5 P+R (+ Bressoux)*

Figure: Aménagement - 2013

<u>Proposition de révision du schéma d'exploitation</u>

Le schéma d'exploitation proposé dans le cadre de l'« étude de potentiel et de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans l'agglomération de Liège » résulte, selon le scénario le plus volontariste, en l'offre suivante :

- Trois services interurbains (trains IC) dont deux ont leur terminus à Liège-Guillemins, le troisième restant une ligne passante (IC Eupen – Ostende). Tous les autres trains sont des trains locaux ; il n'y a donc plus de trains « lointains » prolongés au-delà de Liège-Guillemins en trains locaux.
- Chaque relation est exploitée à raison de deux trains/heure, ce qui est en phase avec les grandes lignes du plan de transport à long terme de la SNCB.

- Il est proposé que certains de ces trains locaux soient assurés par des « light trains » (trains courts, avec uniquement un conducteur).
- Avec les 8 points d'arrêt (r)ouverts, et la remise en service de la L 125a, ce seraient ainsi 63 gares et points d'arrêt qui bénéficieraient de ce service amélioré.

Le schéma directeur des besoins d'exploitation qui découle de ces principes se présente comme suit :

Lignes	Relation	Type	Fréquence / h et sens future	à Liège-Guillemins	Longueur en km
L37/L36	Eupen - Oostende	IC	2	Traversant	263
L125	Liège G - Tournai	IC	2	Terminus	185
L36	(Kinkempois) Liège G - Bruxelles	IC	2	Traversant	105
L34	(Kimkempois) Liège-G Tongres (Hasselt)	Semi- direct	2	Traversant	30 (56)
L43/L42	Liège Palais – Aywaille – Luxembourg	Semi- direct	2	Traversant	164
L125	Liège Palais – Statte (Namur)	Omnibus	2	Traversant	32(62)
L36/L40	Waremme - Maastricht	Omnibus	2	Traversant	58
L37/L34	Verviers C- Liers	Omnibus	2	Traversant	38,5
L43	Liège Palais-Bomal (Jemelle/Libramont)	Light train	2	Traversant	42
L125A/L34	Flemalle Haute - Liers	Light train	2	Traversant	26
L37/L44	Verviers C- Spa Gér.	Light train	2	/	17
L37	Verviers C- Aachen	Light train	2	/	29,2

L'étude montre que ce scénario permettrait à terme d'augmenter la clientèle des services de trains desservant la région de Liège de 70%.

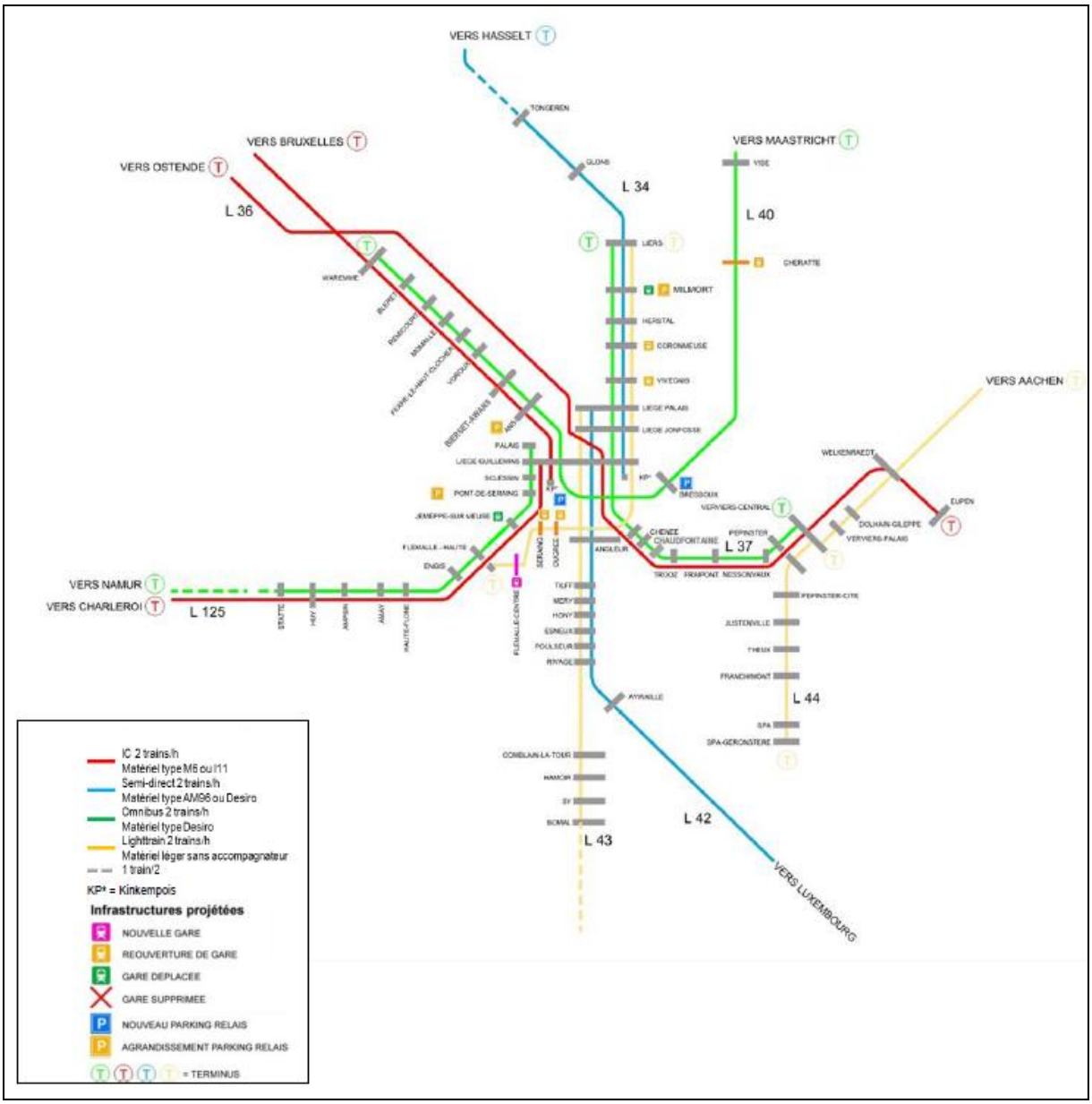


Figure: Aménagement - 2013

4. DESCRIPTION DES SOUS-PROGRAMMES ET PHASES PARTIELLES

/

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

Ce projet est complémentaire au projet du tram liégeois.

Le schéma d'exploitation doit être étudié/validé par la SNCB dans le cadre de ses futurs Plans de Transport (2017 et long terme).

BUDGET ESTIME PAR LA SNCB

TRAVAUX	COÛT (mio€)	Remarque
Création/agrandissement de 5 P+R	10	Non validé par Infrabel
Réouverture de 8 PANGS et modifications de 3 haltes existantes	21	Non validé par Infrabel
TOTAL	**31**	

La SNCB estime le coût de réouverture des PANG's de Ougrée et Seraing à 1,725 mio auquel doit s'ajouter le montant à charge d'Infrabel. La SNCB a estimé le coût pour Infrabel à 1.3 mio. Ce montant n'a cependant pas été validé par Infrabel.

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

PLANNING ESTIME PAR INFRABEL ET SNCB

Réseau Express Liégeois	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	31
Délai estimé des études	1 à 3 ans
Coût estimé des études (en Mio€2016)	2,355
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	1 à 2 ans
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	24,8
Délai estimé d'exécution	2 à 6 ans
Durée totale	3 à 8 ans

Pour la construction des PANGs de Ougrée et Seraing, selon la SNCB, 3 ans sont nécessaires (1 an d'étude et 2 ans de travaux).