

# PLAN DE TRANSPORT 2017 SNCB

---

## Rapport d'analyse

**Cellule Ferroviaire**

## TABLE DES MATIERES

<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
1. CONTEXTE.....	4
2. DEMARCHE DE LA SNCB .....	5
3. POSITION DE LA WALLONIE.....	8
<b>ANALYSE DES PROJETS SUR LE TERRITOIRE WALLON RETENUS PAR LE CA DE LA SNCB.....</b>	<b>9</b>
1. CRITERES DE SELECTION SNCB .....	9
2. LISTE DES PROJETS RETENUS PAR LA SNCB.....	11
3. ANALYSE DES PROJETS SNCB MIS EN SERVICE EN 12/2016 .....	14
3.1. PROJET 1 : S1 Nivelles - Bruxelles-Midi .....	14
3.2. PROJET 2 : S9 Braine-l'Alleud – Schuman – Leuven .....	17
3.3. PROJET 3 : IC27 Braine-l'Alleud – -Bruxelles-Schuman – Brussels Airport –Leuven .....	20
4. ANALYSE DES PROJETS SNCB PREVUS EN 12/2017 .....	23
4.1 PROJET 4 : S5 Halle – Schuman – Mechelen.....	23
4.2 PROJET 5 : Bruxelles-Midi/Schaerbeek – Ottignies – Louvain-la-Neuve.....	27
4.3 PROJET 6 : S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven.....	32
4.4 PROJET 7 : S20 Ottignies – Wavre – Leuven.....	36
4.5 PROJET 8 : S1 Nivelles et Bruxelles-Midi .....	39
4.6 PROJET 9 : Axe Meuse : mise en service S7 Flémalle-Haute – Seraing – Liège – Liers.....	42
4.7 PROJET 10 : Ouverture et desserte par la relation S2 de la halte de Chaudfontaine .....	47
4.8 PROJET 11 : Charleroi - Couvin .....	50
4.9 PROJET 12 : Boucle du Sud-Luxembourg + Libramont – Dinant.....	56
4.10 PROJET 13 : Charleroi – Namur – Jambes.....	65
4.11 PROJET 14 : Mouscron - Courtrai (Desserte de Comines).....	73
4.12 PROJET 15 : L29 Geraardsbergen – Ath – Mons.....	77
4.13 PROJET 16 : Charleroi-Sud - Erquennes.....	81
4.14 PROJET 17 : Améliorer les correspondances à Pepinster.....	84
4.15 PROJET 18 : Mieux optimiser la relation L19 Braine-le-Comte – Manage .....	87

4.16	PROJET 19 : Bruxelles - Liège .....	91
4.17	PROJET 20 : Axe Vesdre : S2 Herstal - Liège - Verviers .....	94
4.18	PROJET 21 : Relation S4 : Waremme - Liège vers Seraing et Flémalle-Haute .....	96
4.19	PROJET 22 : Prolongement du L Liège-Waremme jusqu'à Landen .....	99
4.20	PROJET 23 : Ajout de trains P pour les étudiants le dimanche soir.....	102
4.21	« IC+ » Bruxelles – Luxembourg : adaptation du service .....	105
5.	CONCLUSION .....	106
<b>PROJETS RETENUS PAR LE GOUVERNEMENT WALLON LE 12/05/2016.....</b>		<b>108</b>
1.	LISTE DES PROJETS DU GOUVERNEMENT WALLON .....	108
2.	DESCRIPTION DES PROJETS .....	110
2.1	PRINCIPE DE BASE – minimum 1 train/heure/sens/gare et point d'arrêt.....	110
2.2	RENFORCEMENT DES AXES STRATEGIQUES .....	124
2.3	RESEAU SUBURBAIN DE BRUXELLES.....	129
2.4	RESEAUX SUBURBAINS DE LIEGE ET CHARLEROI.....	132
2.5	RESEAUX GRAND HINTERLAND .....	133
2.6	THALYS.....	134
2.7	PROJETS PRIORITAIRES.....	135
2.8	SYNTHESE DES REVENDICATIONS WALLONNES EN TERMES DE FREQUENCE .....	138
3.	DEMANDES TRANSVERSALES .....	139
3.1	CORRESPONDANCES.....	139
3.2	TEMPS DE PARCOURS.....	139
3.3	MATERIEL ROULANT .....	140
3.4	PMR .....	140
3.5	AMPLITUDE HORAIRE .....	140
3.6	TARIFICATION .....	140
<b>CONCLUSIONS.....</b>		<b>141</b>
<b>ANNEXES.....</b>		<b>145</b>

## INTRODUCTION

Le 14 décembre 2014, le plan de transport de la SNCB entrainé en vigueur pour une durée de 3 ans. La mise en application de ce nouveau plan de transport a modifié de façon substantielle les services ferroviaires de voyageurs sur l'ensemble du réseau belge et impacté de manière globale la mobilité en Wallonie. Lors de son application, la SNCB avait annoncé que ce Plan de Transport serait revu afin de tenir compte de l'évolution des travaux d'infrastructure et des éventuels projets d'extension de l'offre. C'est donc en décembre 2017 que la SNCB adaptera à nouveau son Plan de Transport.

### 1. CONTEXTE

**Les nouveaux Plans Pluriannuels d'Investissements et Contrats de Gestion de la SNCB et d'Infrabel n'ont pas encore été validés par le gouvernement fédéral. Par conséquent, la SNCB a dû concevoir son Plan de Transport 2017 dans un cadre global incertain, tant au niveau budgétaire qu'en ce qui concerne la disponibilité de l'infrastructure<sup>1</sup>.** De la même façon, la Wallonie a fait part de ses revendications en termes d'offre ferroviaire sans avoir une vue sur les investissements prévus pour les prochaines années.

Le Plan de Transport 2014 avait été conçu à niveau de trains-km constant ; l'offre avait dès lors été réorganisée sans que le niveau de production global n'augmente. **Dans le cadre du Plan de Transport 2017 en revanche, la SNCB a obtenu que la redevance d'infrastructure<sup>2</sup> soit stabilisée à son niveau de 2014 jusqu'en 2020.** Grâce à cette mesure, la SNCB a pu envisager une augmentation du nombre de trains-km de près de 4 mio par rapport à la situation du Plan de Transport 2014, ce qui constitue une extension appréciable de l'offre. Cependant, à l'heure actuelle, cette opportunité pour la SNCB n'est pas compensée financièrement pour Infrabel.

Les objectifs du Plan de Transport 2017 sont les suivants :

- Augmenter les fréquences des dessertes en fonction de la demande ;
- Améliorer la vitesse commerciale ;
- Améliorer les correspondances et développer les nœuds ;
- Améliorer la robustesse (ponctualité).

<sup>1</sup> En particulier, elle n'avait pas de vue sur les minutes-travaux, la capacité des lignes et des gares, mais également sur les obligations en termes d'amplitude horaire et de fréquence minimales.

<sup>2</sup> Redevance due à Infrabel pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Les tarifs sont déterminés par Infrabel sur la base de différents paramètres objectifs tels que le poids du train, la distance à parcourir, la priorité dans le trafic, etc. Vous trouverez davantage d'informations à propos du calcul de la redevance d'utilisation dans le [document de référence du réseau](#).

## 2. DEMARCHE DE LA SNCB

Outre les projets de développement de l'offre identifiés en interne<sup>3</sup>, la SNCB a souhaité recueillir les demandes de divers acteurs. Dès 2015, la SNCB a organisé des réunions dans le cadre du Plan de Transport 2017 avec différents stakeholders, à savoir :

- Région wallonne + SRWT
- Région flamande + De Lijn
- Région Bruxelles Capitale + STIB-De Lijn-SRWT
- Comité Consultatif des Voyageurs Ferroviaires (CCVF).

Quatre réunions ont été organisées avec chaque groupe d'acteurs en septembre/octobre 2015, mars 2016, août/septembre 2016 et novembre 2016. L'objectif était de présenter un premier bilan du Plan de Transport 2014, les principes et objectifs du Plan de Transport 2017 ainsi que les différentes études en cours et de recueillir les avis et demandes des différents stakeholders. Cependant, pour la Cellule Ferroviaire, le processus n'a pas été suffisamment participatif. En effet, il s'agissait davantage de séances d'information. La Cellule Ferroviaire n'a ainsi nullement participé au choix des projets, et aucune explication détaillée n'a été fournie quant à la sélection des projets.

En juin 2016, la SNCB a également effectué une première série de « roadshows » afin d'informer et de récolter les questions, avis et demandes complémentaires des acteurs des différentes provinces.

Parmi toutes les demandes ainsi recueillies, la SNCB a étudié 129 projets susceptibles d'être mis en œuvre dans le cadre du Plan de Transport 2017-2020. Selon le classement de la SNCB, 36% d'entre eux concernent des zones suburbaines ; 38% concernent la Wallonie ; 22% concernent la Flandre ; et 4% sont des projets inter-régionaux.

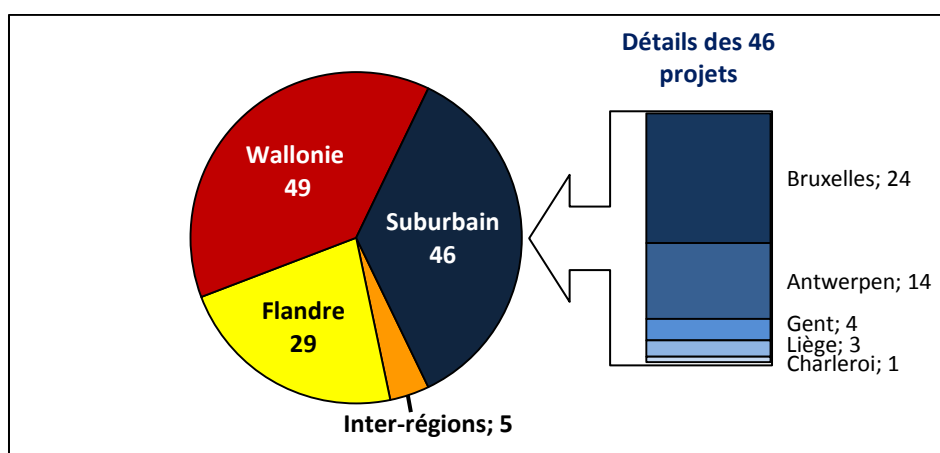


Figure 1 : Répartition des 129 projets étudiés par la SNCB pour le Plan de Transport 2017 – Cellule Ferroviaire, 2017

<sup>3</sup> Notamment dans le cadre du RER bruxellois et des études « ANGELIC » de développement d'une offre suburbaine à Anvers, Gand, Liège et Charleroi.

Sur ces 129 projets, 101 nécessitaient des moyens supplémentaires, en termes de matériel roulant, de personnel de conduite et/ou d'accompagnement, de trains-km et de redevance d'infrastructure. Les estimations faites par la SNCB en août 2016 sont présentées ci-dessous.

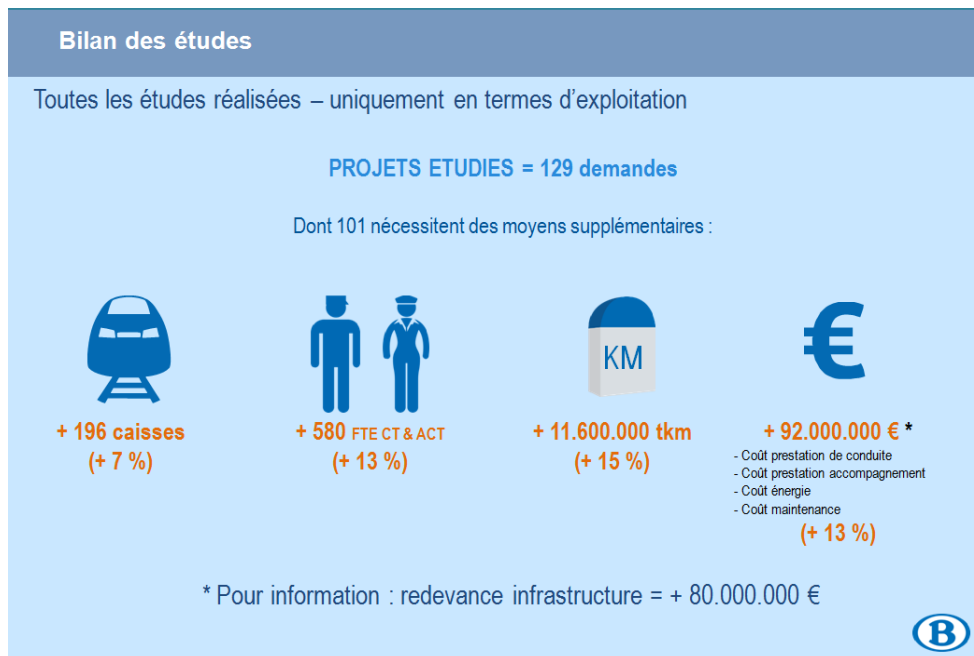


Figure 2 : Extrait de la présentation SNCB du 23/08/2016 (3<sup>ème</sup> rencontre stakeholders)

Le 12 octobre 2016, le Comité de Direction de la SNCB a transmis aux membres de son Conseil d'Administration (CA) la liste exhaustive des 129 projets étudiés sur base des demandes des stakeholders dans le cadre Plan de Transport 2017, et répartis selon différents scénarii (V0 PT2016 ; V1 MAIN ; V2 AMBITIOUS). 60 d'entre eux « n'ont pas été retenus soit sur la base d'une impossibilité technique, soit sur la base d'une analyse stratégique/commerciale »<sup>4</sup>. Les 69 autres projets ont été analysés selon la méthodologie décrite ci-dessous.

**En sa séance du 28/10/2016, le CA de la SNCB a donné son accord de principe sur 63 projets, qui représentent une augmentation de 4,9% du nombre de trains-km par rapport au Plan de Transport 2014.** Parmi eux, 27 concernent des lignes situées sur le territoire wallon ; ils sont analysés dans la première partie de ce rapport. Notons que les projets repris dans le scénario V0 avaient déjà été validés par le CA de la SNCB du 15/07/2016 pour une mise en service à partir de 12/2016 ; ils sont effectivement d'application depuis le 11 décembre 2016.

À la demande du CA, la SNCB a ensuite réalisé une étude complémentaire concernant la mise en service de trains P le dimanche soir. Les 63 projets ont par ailleurs été réévalués au regard des informations fournies par Infrabel le 19/12/2016. En effet, après analyse des 63 projets, **Infrabel a estimé que 4 projets n'étaient pas réalisables durant la période du Plan de Transport 2017 et a**

<sup>4</sup> Cfr. Courrier de la SNCB à son CA, 11/10/2016

émis des réserves quant à la faisabilité de 11 autres projets pour la Belgique dont 10 pour la Wallonie. Il s'agit selon les cas de problèmes techniques, liés au financement ou au timing. Ces considérations sont détaillées par projet dans l'analyse ci-dessous. Par rapport à la liste de 63 projets validée lors du CA du 28/10/2016, plusieurs projets ont donc été supprimés, et le scope de certains projets a été modifié. Deux projets à l'étude ont en outre été ajoutés (dont un seul sera finalement réalisé).

**Cette version adaptée du Plan de Transport 2017 représente 3,9 mio de trains-km supplémentaires par an pour un coût de 13,8 mio€/an. Le 23/12/2016, elle a été validée par le CA de la SNCB qui a autorisé la commande des sillons du Plan de Transport 2017.** Les horaires ont été transmis au SPF-Mobilité&Transport en vue d'obtenir l'accord du gouvernement fédéral. Les horaires provisoires ont par ailleurs été transmis aux sociétés de transport régionales (TEC, De Lijn, STIB) afin qu'elles puissent juger de la nécessité d'adapter leur offre de transport en conséquence. Les dernières réunions avec les stakeholders ayant eu lieu durant le mois de novembre 2016, les régions n'ont pas été officiellement informées de la liste définitive des projets retenus par la SNCB pour son Plan de Transport 2017.

Au cours du mois de mars 2017, la SNCB a mené une deuxième série de « roadshows » afin de présenter dans chaque province les adaptations de l'offre prévue dans le cadre du Plan de Transport 2017. Après avoir présenté le contexte, le planning, les principes et les objectifs du Plan de Transport 2017, les différents projets sélectionnés par le CA de la SNCB ont été détaillés. Cette présentation était à chaque fois suivie d'une intervention du TEC local visant à identifier les pôles de correspondances train-bus. Enfin, les projets de la SNCB concernant les gares et les ateliers ont été évoqués.

Le 29 mai 2017, la SNCB a lancé un **planificateur de voyage provisoire** en ligne, permettant de consulter les horaires de trains à partir du 10 décembre 2017 (et jusqu'au 31 mars 2018). Ce planificateur provisoire est disponible sur le site [www.mieuxvoyager.be](http://www.mieuxvoyager.be). Les horaires définitifs seront diffusés dès que les sillons demandés pour augmentation de l'offre auront été approuvés par le gestionnaire de l'infrastructure, c'est-à-dire en septembre 2017.

**Le 2 juin 2017, le Plan de Transport 2017-2020 de la SNCB a été approuvé par le Conseil des Ministres.** À partir du 10 décembre 2017 et jusqu'en 2020, la SNCB annonce donc une offre élargie de 5,1%, dont 4% dès la fin de cette d'année, principalement autour des grandes villes et durant le week-end mais également dans certaines zones rurales. Les deux piliers essentiels de ce plan de transport sont l'augmentation et l'optimisation de l'offre aux voyageurs et la réduction des temps de parcours. Par contre, bien que le nombre total de correspondances par heure sur les relations cadencées augmentera en conséquence de la réorganisation de l'offre, l'amélioration des correspondances ne constituait pas un objectif prioritaire du Plan de Transport 2017.

Le présent rapport a pour but d'analyser les projets d'augmentation et d'optimisation de l'offre sur le territoire wallon. L'évolution des temps de parcours n'a pas été étudiée en détails pour chaque relation mais est évoquée, le cas échéant, dans le cadre des projets d'extension de l'offre. Enfin, les

correspondances en gares n'ont pas pu être analysées de manière fine à ce stade, car le planificateur de voyage provisoire permet difficilement d'étudier cet aspect de l'offre. Une analyse approfondie de l'évolution des correspondances dans les différents nœuds de correspondances sera menée ultérieurement, dès que des informations définitives et détaillées sur les horaires seront disponibles.

### 3. POSITION DE LA WALLONIE

Le Gouvernement wallon a pris deux décisions relatives au Plan de Transport 2017 de la SNCB.

Tout d'abord, le 12 mai 2016, la Wallonie s'est prononcée sur ses priorités en matière d'offre ferroviaire. Elle soutient un principe de base de minimum un train/heure/sens dans chaque gare ou point d'arrêt. Au delà de cette ambition couvrant l'ensemble du territoire wallon, il est proposé d'augmenter l'offre sur les deux axes ferroviaires structurant la Wallonie (à savoir la dorsale wallonne et l'axe Bruxelles-Luxembourg) ainsi que dans la zone suburbaine de Bruxelles, et d'ancrer la Wallonie dans ses bassins de vie transfrontaliers. Ces revendications ont été transmises au Ministre Bellot le 23 mai 2016 et à l'administrateur délégué de la SNCB, Jo Cornu, le 8 juin 2016. Les différents projets retenus par le Gouvernement wallon sont présentés en détails dans la seconde partie de ce rapport.

Ensuite, en novembre 2016, après avoir pris connaissance des 63 projets retenus par le CA de la SNCB, **le Gouvernement wallon a décidé de ne pas approuver en l'état les propositions de plan de transport de la SNCB, étant donné la non prise en compte des revendications de la Wallonie.** De plus, il est apparu que les projets SNCB n'étaient pas tous réalisables techniquement. Le Gouvernement wallon a ainsi demandé au Ministre fédéral de la Mobilité la modification du Plan de Transport 2017 et sa liaison avec les Plans Pluriannuels d'Investissements, afin que la réalisation des projets puisse être garantie.



## ANALYSE DES PROJETS SUR LE TERRITOIRE WALLON RETENUS PAR LE CA DE LA SNCB

Nous présentons dans la première partie de ce rapport les projets d'extension ou d'amélioration de l'offre ferroviaire validés par le CA de la SNCB dans le cadre du Plan de Transport 2017 qui concernent la Wallonie<sup>5</sup>. Après un mot d'explication sur la méthodologie de sélection, un tableau de synthèse reprend les différents projets et leurs caractéristiques ; chacun d'entre eux est ensuite analysé en détails. Suite aux « roadshows » organisés au mois de mars 2017, puis à la mise en ligne du planificateur provisoire fin mai 2017, le descriptif de certains projets a été modifié et/ou complété afin de tenir compte des nouveaux éléments d'information reçus. Il s'agit donc d'une troisième version du rapport d'analyse de la Cellule Ferroviaire. Pour rappel, les plans d'investissements de la SNCB et d'Infrabel sont encore en cours de rééquilibrage entre les 2 sociétés<sup>6</sup> et ne sont pas validés par le Gouvernement fédéral. Bien que le Plan de Transport 2017 de la SNCB ait été récemment validé par le Conseil des Ministres, l'offre n'est pas encore établie de façon définitive ; il se peut donc que des modifications soient encore apportées au Plan de Transport tel que décrit ci-dessous.

### 1. CRITERES DE SELECTION SNCB

La SNCB a raisonné sur la base de l'infrastructure et du matériel roulant disponibles au premier semestre 2016 et a mené une évaluation des projets en deux temps. D'une part, la SNCB a évalué les **coûts de mise en œuvre** de chaque projet sur la base des éléments suivants :

- Jour(s) de circulation : identifie si le projet induit une circulation en semaine, le week-end, le samedi ou le dimanche.
- Nombre de trains supplémentaires par jour : traduction du projet en nombre de nouveaux trains par jour de circulation.
- Nombre de trains-km annuels supplémentaires : volume de production en train-km sur base annuelle nécessaire à la réalisation du projet.
- Coûts opérationnels marginaux : coûts annuels générés par chaque projet. Ces coûts comprennent :
  - Le coût d'énergie de la production supplémentaire,
  - Le coût des nouvelles prestations des conducteurs & accompagnateurs de trains
  - Le coût de la maintenance marginale du matériel roulant.

<sup>5</sup> À savoir les 27 projets sur lesquels le CA a marqué son accord de principe le 28/10/2016 + 2 nouveaux projets proposés lors de la séance du 23/12/2016.

<sup>6</sup> Les budgets d'investissement entre autres pour les gares sont en cours de discussion puisque chaque société a sa part de responsabilité dans la construction des quais par exemple.

D'autre part la SNCB a utilisé les **critères de sélection** suivants :

Critère stratégique	+ : Correspond à la stratégie de l'entreprise
	0 : Projet qui ne correspond pas à un objectif stratégique de la société mais qui ne va pas à l'encontre des intérêts de la SNCB
	- : Projet qui va à l'encontre de la stratégie et des intérêts de la SNCB
Critère technique	+: Le projet est techniquement réalisable au regard de l'infrastructure et du matériel roulant disponibles
	-: Le projet n'est techniquement pas réalisable au regard de l'infrastructure ou du matériel roulant disponible
Critère financier	+: Le coût marginal pondéré du projet est inférieur aux coûts moyens annuels et relatifs (Résultat<1)
	- : Le coût marginal pondéré du projet est supérieur aux coûts moyens annuels et relatifs (Résultat> 1)
Critère potentiel de voyageurs	+ : Le projet a un (haut) potentiel d'attractivité de nouveaux clients
	0 : Le projet attire un volume marginal de nouveaux clients
	-: Le projet n'attire pas nécessairement de nouveaux clients
Autres voyageurs impactés	+ : Le projet profite à d'autres clients au travers de correspondances
	0: Le projet n'a pas de conséquence sur d'autres voyageurs
	- : Le projet a des conséquences négatives pour d'autres voyageurs par rapport à la situation actuelle (perte de temps de parcours, nouvelle correspondance, moins de fréquence, ... )
Offre alternative	Oui : Il existe une ou plusieurs alternatives de voyage au projet étudié
	Limitée : Il existe une alternative au projet étudié mais celle-ci est peu efficace (davantage de correspondances, temps de parcours supérieur, offre +/- 30 minutes plus tôt ou plus tard , ... )
	Non : Il n'existe pas d'alternative efficace au projet étudié

Il est important de noter que **cette analyse multicritère a été menée par la SNCB avant qu'elle n'ait reçu l'avis d'Infrabel** concernant la disponibilité de l'infrastructure. Cela explique pourquoi certains projets ont été évalués positivement sur le critère technique alors qu'Infrabel a par la suite émis des réserves quant à leur faisabilité.

## 2. LISTE DES PROJETS RETENUS PAR LA SNCB

Les 27 projets retenus par la SNCB concernant la Wallonie sont repris dans le tableau récapitulatif ci-dessous. Ces 27 projets sont ceux qui ont été officiellement présentés à la Wallonie lors des réunions de consultation relative au Plan de Transport 2017. Les 5 premiers projets, issus du scénario V0, sont d'application depuis le 11 décembre 2016. Par ailleurs, suite à la réunion du CA de la SNCB du 28/10/2016, deux projets supplémentaires concernant la Wallonie ont été proposés par la SNCB. Enfin, les projets pour lesquels Infrabel a émis des réserves quant à la faisabilité sont mis en évidence selon le code couleurs suivant :

Projet non réalisé durant la période du Plan de Transport 2017-2020 (source : CA de la SNCB du 23/12/2016)

Projets non-réalisé ou partiellement réalisés en 12/2017, mais que la SNCB s'engage à réaliser sur la période du Plan de Transport 2017-2020 (source : Roadshows SNCB de mars 2017)

Projets incertains : réalisés sous-réserve de disponibilité d'infrastructure (source : CA de la SNCB du 23/12/2016)

N° SNCB	N° CF	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
					Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel impacts/sur autres voy	Offre alternative	
<b>Adaptations des horaires de 12/2016</b>										
1	P1	S1 circule toutes les 30 minutes entre Nivelles et Bruxelles-Midi aussi entre 10h00-15h00	Semaine	8	+	+	+	+	0	Non
2	P2	S9 Braine-L'Alleud – Schuman – Leuven : les trains S3256 et S32287 circulent aussi pendant les vacances scolaires	Semaine	2	+	+	-	+	0	Non
3	P2	S9 Braine-L'Alleud – Schuman – Leuven : ajout de 4 trains S9 durant les heures de pointe (3 trains/pointe)	Semaine	4	+	+	+	+	0	Non
4	P2	S9 Braine-L'Alleud – Schuman – Leuven : roule toute la journée	Semaine	20	+	+	-	+	0	Non
5	P3	IC27 Braine-L'Alleud - Bruxelles-Schuman - Brussels Airport – Leuven : roule pendant le weekend via Brussels airport	WE	40	+	+	+	+	+	Non
<b>Adaptations des horaires de 12/2017</b>										
9	P4	S5 Halle – Schuman – Mechelen : circulation jusqu'à Enghien en semaine au lieu de Halle	Semaine	28	+	+	+	+	0	Limitée
10	P5	S81 Schaerbeek – Schuman – Ottignies : le train S7658 est prolongé vers Louvain-la-Neuve (le matin)	Semaine	1	+	+	+	+	0	Limitée
12	P6	S2 Braine-le-Comte Bruxelles – Leuven : extension d'amplitude en soirée (ajout train S3672)	Semaine	1	+	+	+	0	0	Non

N° SNCB	N° CF	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
					Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel impacts/ sur autres voy	Offre alternative	
13	P6	S2 Braine-le-Comte - Bruxelles – Leuven : extension d'amplitude en soirée (ajout train S3790)	Semaine	1	+	+	+	0	0	Non
15	P4	S5 (Geraardsberghen) – Enghien – Schuman - Mechelen : extension d'amplitude matin/soir (ajout trains S 3355, 3371, 3372, 3376, 3392, 3393)	Semaine	6	+	+	+	0	0	Non
18	P7	S20 Ottignies – Wavre – Leuven : extension d'amplitude en soirée (ajout trains S 6472 et S 6493)	Semaine	2	+	+	+	0	0	Non
19	P8	S1 Nivelles – Bruxelles – Antwerpen : circule toutes les 30 minutes le samedi entre Nivelles et Bruxelles-Midi	Samedi	28		+	+	+	0	Limitée
21	P6	S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven : circule toutes les 30 minutes le samedi entre BLC et Leuven	Samedi	27	+	+	+	+	0	Limitée
22	P4	S5 Halle – Schuman – Mechelen : mise en service d'un train par heure le week-end entre Enghien et Mechelen (contre 0 aujourd'hui)	WE	28	+	+	+	+	0	Non
37	P9	Axe Meuse : mise en service S7 Flémalle-Haute – Seraing – Liège – Liers toutes les 60 minutes + 4 trains P (Ligne 125A)[+ investissements 'Capex']	Semaine	36	+	+	-	+	0	Non
38	P10	Ouverture et desserte par la relation S2 de la halte de Chaudfontaine [+ investissements 'Capex']	semaine + WE	-	+	+	+	0	-	Non
39	P11	Intégration de l'arrêt de Ham-sur-Heure sur la relation IC 24 Charleroi – Couvin et rationalisation des trains P	Semaine	41	+	+	+	+	-	Non
46	P12	Boucle du Sud-Luxembourg + Libramont – Dinant en fréquence horaire en semaine	Semaine	17	+	+	-	0	0	Limitée
47	P13	Dédoublage de la desserte L 14 Charleroi – Namur – Jambes pour augmentation de la vitesse commerciale sur la dorsale wallonne	Semaine	29	Projet non évalué car il remplace le projet initial d'ajout de 8 trains P directs sur la dorsale wallonne					
48	P14	Prolongation des trains P entre Mouscron et Courtrai (Desserte de Comines)	Semaine	4	+	+	+	0	0	Non
49	P15	L29 Geraardsbergen – Ath – Mons : Bi-horaire => horaire (week-end)	WE	16	+	+	+	+	0	Limitée
55	P16	Restaurer la symétrie sur la L130A entre Charleroi-Sud et Erquennes	Semaine + WE	-	+	+	+	0	0	Oui

N° SNCB	N° CF	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
					Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel impactés sur autres voy	Offre alternative	
57	P17	Améliorer les correspondances à Pepinster	Semaine	-	+	+	+	+	0	Limitée
58	P18	Mieux optimiser la relation L19 Braine-le-Comte - Manage	Semaine	-	+	+	+	0	0	Oui
		<i>Révision du projet : remplacement de la relation L-19 Braine-le-Comte – Manage par la relation L-19 Braine-le-Comte – La Louvière-Sud</i>	Semaine	-	<i>Projet non évalué car modifié suite au CA du 28/10/2016</i>					
59	P19	Améliorer la répartition des trains P et les trains IC entre Bruxelles et Liège ainsi qu'entre Bruxelles et Hasselt (via courbe)	Semaine	-	+	+	+	0	0	Oui
65	P20	Axe Vesdre : S2 Herstal - Liège - Verviers circule toutes les 30 minutes en heure de pointe	Semaine	2	+	+	+	+	0	Limitée
66	P21	Relation S4 : prolongement de trains P Waremme - Liège vers Seraing et Flémalle	Semaine	8	+	+	+	+	0	Non
<i>Nouveau projet</i>	<i>P22</i>	<i>Prolongation de la relation L Liège – Waremme jusqu'à Landen</i>	<i>Semaine</i>	<i>-</i>	<i>Projet non évalué car ajouté suite au CA du 28/10/2016</i>					
<i>Nouveau projet</i>	<i>P23</i>	<i>Ajout de 6 trains P scolaires le dimanche soir</i>	<i>Dimanche</i>	<i>6</i>	<i>Projet non évalué car ajouté suite au CA du 28/10/2016</i>					

### 3. ANALYSE DES PROJETS SNCB MIS EN SERVICE EN 12/2016

Une analyse détaillée des projets retenus par le CA de la SNCB est présentée ci-dessous. Certains projets portant sur une même liaison ont été regroupés. L'analyse porte dans un premier temps sur les projets mis en œuvre en 12/2016 et dans un second temps sur les projets prévus dans le cadre du Plan de Transport 2017-2020.

Pour rappel, sept projets étudiés dans le cadre du Plan de Transport 2017 ont été mis en application dès l'adaptation des horaires de décembre 2016. Cinq d'entre eux concernent la Wallonie. Ils sont décrits ci-après.

#### 3.1. PROJET 1 : S1 Nivelles - Bruxelles-Midi

##### 3.1.1. Localisation

Ce projet concerne un tronçon de la L124 Charleroi – Bruxelles, à savoir le tronçon Nivelles – Bruxelles-Midi, long de 28.9 km.

11 gares et points d'arrêt sont situés sur ce tronçon, dont 4 se trouvent en Wallonie ; il s'agit de Nivelles, Lillois, Braine-l'Alleud et Waterloo.

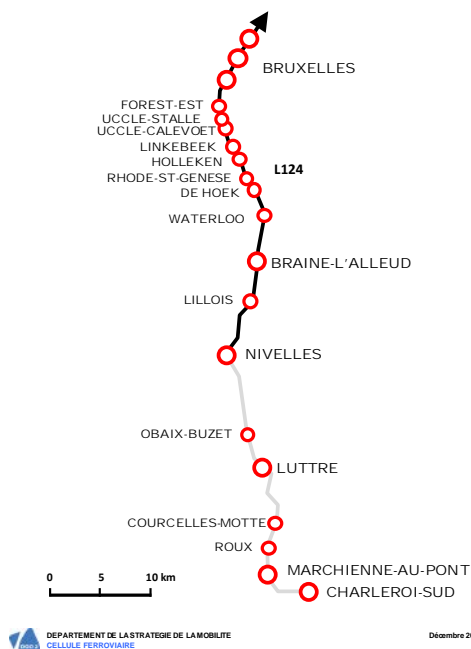


Figure 3 : Tronçon de la Ligne 124 Charleroi-Sud – Bruxelles concerné par l'offre S1

### 3.1.2. Offre avant et après 12/2016

Le tronçon Nivelles – Bruxelles fait partie du « réseau suburbain » de Bruxelles. Il est desservi par des trains omnibus labellisés « S1 » cadencés à la demi-heure. Il est à noter que **l'appellation « S1 » recouvre des services différents** puisque certains trains sont de « vrais » omnibus faisant arrêt partout et circulant toute la journée, tandis que d'autres sont des trains « semi-directs » ne desservant pas les gares de De Hoek, Holleken, Uccle-Stalle et Forest-Est (voir schéma ci-dessous). En outre, ces derniers circulaient avec une amplitude réduite sur la L124 puisqu'ils étaient limités au tronçon Bruxelles-Midi – Mechelen – Anvers en milieu de journée, le tronçon Nivelles – Bruxelles-Midi n'étant quant à lui desservi que par un train/heure sur cette plage horaire<sup>7</sup>.

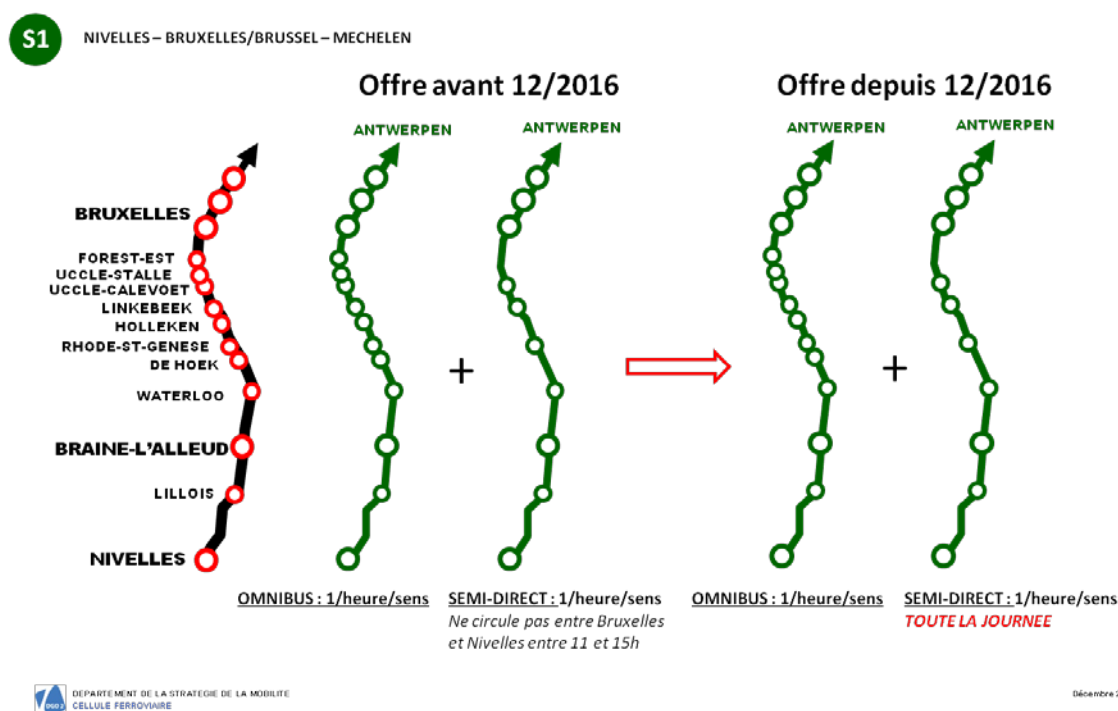


Figure 4 : Relation S1 – Offre avant et après 12/2016

### 3.1.3. Description du projet SNCB

Le projet « S1 circule toutes les 30 minutes entre Nivelles et Bruxelles-Midi aussi entre 10h00-15h00 » a consisté à mettre en circulation, depuis le 11/12/2016, chaque jour de semaine, 8 trains supplémentaires sur le tronçon Nivelles – Bruxelles-Midi entre 11h et 15h, de façon à offrir un service cadencé à la demi-heure tout au long de la journée sur l'entièreté de la relation S1. Toutefois, les

<sup>7</sup> Avant décembre 2016, cette relation « semi-directe » n'effectuait que 9 parcours/jour de Nivelles vers Bruxelles (5 le matin et 4 le soir), et 11 parcours/jour de Bruxelles vers Nivelles (5 le matin et 6 le soir). Entre environ 11h00 et 15h00, seuls les trains omnibus circulent sur ce tronçon. Il manquait ainsi 4 parcours par sens pour que l'offre soit cadencée à la demi-heure toute la journée.

différences de politiques d'arrêt sont maintenues. Il est à noter qu'il y avait déjà un train à la demi-heure entre 10h et 11h. L'intitulé du projet de la SNCB devrait donc être « S1 circule toutes les 30 minutes entre 11h et 15h ».

La L124 fait l'objet de travaux d'infrastructure conséquents dans le cadre du projet « RER ». Ces travaux ont débuté en 2007 mais ils ont pris énormément de retard pour des raisons budgétaires, mais également en raison de problèmes liés à la délivrance des permis en Flandre et à Bruxelles. Malgré une enveloppe d'1 mia€ décidée par le gouvernement fédéral pour terminer les travaux RER dont ceux de la ligne 124, aucune date d'achèvement n'est actuellement avancée pour cette ligne.

### 3.1.4. Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
1	S1 circule toutes les 30 minutes entre Nivelles et Bruxelles-Midi aussi entre 10h00-15h00	Semaine	8	+	+	+	+	0	Non

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères ; il n'aurait pas d'impact sur d'autres voyageurs.

### 3.1.5. Conclusion

Depuis l'adaptation des horaires de décembre 2016, les gares de Nivelles, Lillois, Braine-l'Alleud et Waterloo sont desservies par 8 trains S1 supplémentaires par jour (en heures creuses) en semaine vers/ depuis Anvers-Central en passant par la jonction Nord-Midi. La mise en place d'une relation semi-directe chaque heure toute la journée additionnée à l'offre S1 existante d'une relation omnibus a permis à ces gares de disposer d'un train S1 toutes les 30 minutes en semaine.

Le regroupement de ces deux offres sous le terme S1 peut néanmoins être perturbant pour l'utilisateur occasionnel étant donné les politiques d'arrêt différentes des trains.



### 3.2. PROJET 2 : S9 Braine-l'Alleud – Schuman – Leuven

La relation S9 fait l'objet de trois projets d'extension de l'offre, tous trois mis en application depuis 12/2016. Il s'agit des projets n°2, 3 et 4 du tableau récapitulatif ci-dessus, à savoir :

- les trains S3256 et S3287 circulent aussi pendant les vacances scolaires
- ajout de 4 trains S9 durant les heures de pointe (3 trains/pointe)
- S9 roule toute la journée

#### 3.2.1. Localisation

Ces projets concernent les gares wallonnes de Braine-l'Alleud et Waterloo, qui sont situées sur la L124 et sont reliées à Bruxelles-Schuman et Leuven par la relation S9. Celle-ci emprunte donc un tronçon de la L124 avant de bifurquer vers la L26, et d'emprunter le tunnel Schuman-Josaphat pour rejoindre la L36 jusque Leuven. La relation S9 ne circule donc pas dans la jonction Nord-Midi, contrairement à la relation S1 décrite ci-dessus.

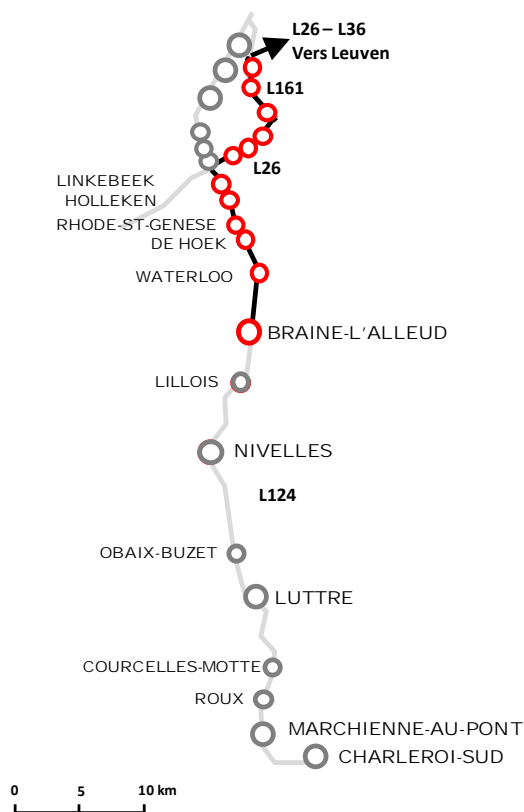


Figure 5 : Infrastructures utilisées par la relation S9

### 3.2.2. Offre avant et après 12/2016

Dans le Plan de Transport 2014, Braine-l'Alleud était reliée à Bruxelles-Luxembourg par 4 trains P (soit 2 vers Bruxelles-Luxembourg à la pointe du matin et 2 depuis Bruxelles-Luxembourg à la pointe du soir). En 12/2015, ces trains P ont été renommés « S9 » et 2 trains ont été ajoutés par sens ; puis en 04/2016, dès l'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat, ils ont été couplés aux trains de pointe reliant Bruxelles-Luxembourg à Leuven pour créer la relation « S9 Braine-l'Alleud – Schuman – Leuven ». Cette relation ne circule pas les weekends et jours fériés.

Elle se composait jusqu'alors de 8 trains par jour (soit 4/sens). Les trains n° 3256 et 3287 ne circulaient pas pendant les périodes de vacances scolaires.





Itinéraire	de	à
 S9 3256	Braine-L Alleud	Louvain
 S9 3257	Braine-L Alleud	Louvain
 S9 3265	Braine-L Alleud	Landen
 S9 3266	Braine-L Alleud	Landen
 S9 3278	Landen	Braine-L Alleud
 S9 3279	Landen	Braine-L Alleud
 S9 3287	Louvain	Braine-L Alleud
 S9 3288	Louvain	Braine-L Alleud

Figure 6 : Relation S9 – Détails des trains circulant avant 12/2016

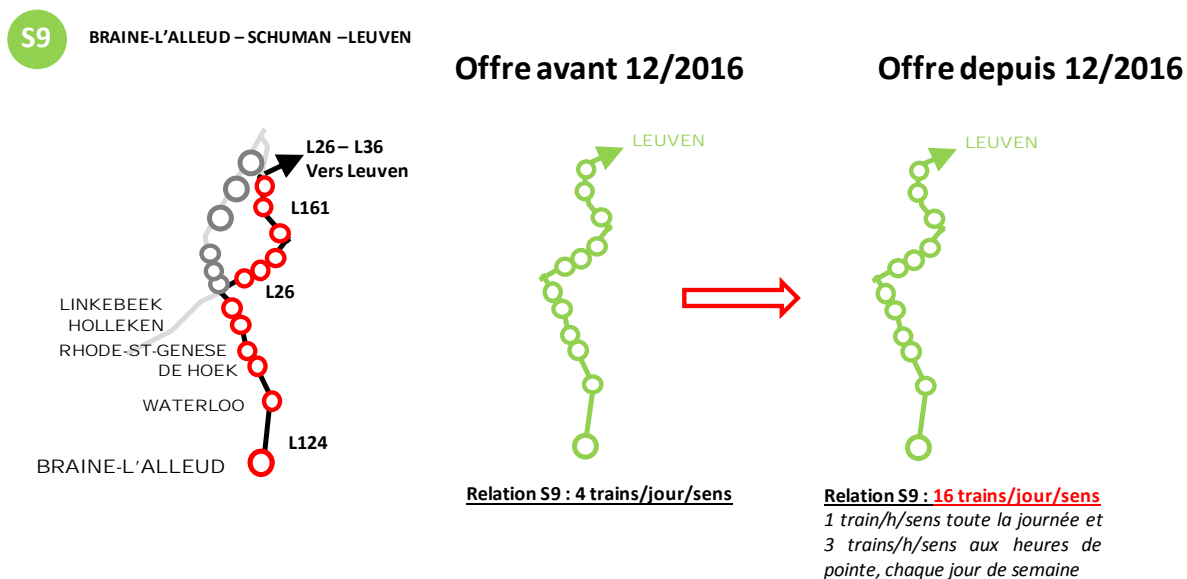


Figure 7 : Relation S9 – Offre avant et après 12/2016 (en semaine)

### 3.2.3. Description du projet SNCB

Les trois projets de la SNCB concernant la relation S9 consistaient :

- d'une part à ajouter 24 trains par jour entre Braine-l'Alleud et Leuven (dont 4 durant les heures de pointe), et
- d'autre part à maintenir un service complet sur cette relation pendant les vacances scolaires.

Ainsi, 32 trains par jour circulent désormais entre Braine-l'Alleud et Leuven (dont 3 trains/heure pendant les heures de pointe), et ce, tous les jours de la semaine.

### 3.2.4. Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
2	S9 Braine-L'Alleud – Schuman – Leuven: les trains S3256 et S32287 circulent aussi pendant les vacances scolaires	Semaine	2	+	+	-	+	0	Non
3	S9 Braine-L'Alleud – Schuman – Leuven: ajout de 4 trains S9 durant les heures de pointe (3 trains/pointe)	Semaine	4	+	+	+	+	0	Non
4	S9 Braine-L'Alleud – Schuman – Leuven: roule toute la journée	Semaine	20	+	+	-	+	0	Non

Ces projets ont été évalués positivement sur la plupart des critères SNCB. Les coûts supplémentaires sont néanmoins importants pour les projets 2 et 4.

### 3.2.5. Conclusion

Depuis l'adaptation des horaires de décembre 2016, les gares de Braine-l'Alleud et Waterloo sont desservies par 24 trains S9 supplémentaires par jour soit 1 train/heure/sens toute la journée avec des renforts aux heures de pointe. Cette relation offre à ces gares une liaison directe avec l'aéroport à cadence horaire.

La mise en place d'une offre cadencée toute la journée a permis de gagner en clarté.

### 3.3. PROJET 3 : IC27 Braine-l'Alleud – -Bruxelles-Schuman – Brussels Airport –Leuven

#### 3.3.1. Localisation

Ce projet concerne à nouveau les gares wallonnes de Braine-l'Alleud et Waterloo, situées sur la L124.

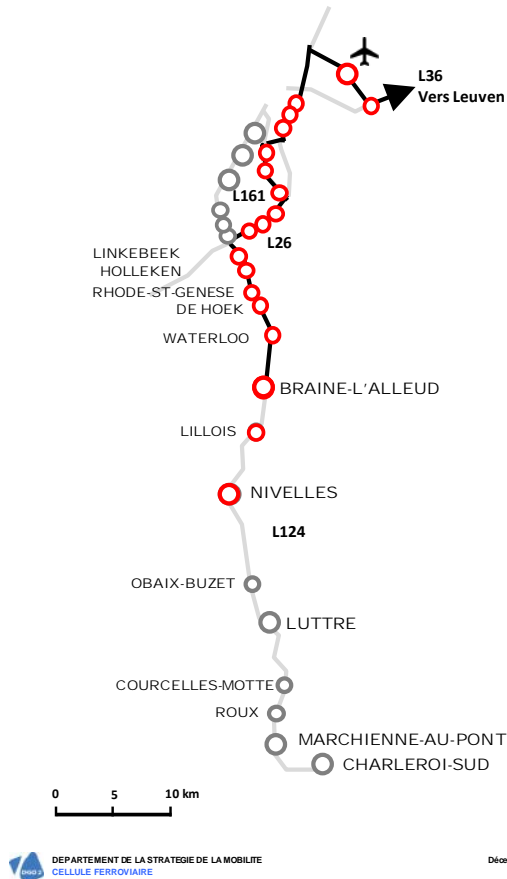


Figure 8 : Relation IC27 – infrastructures utilisées le weekend

#### 3.3.2. Offre avant et après 12/2016

La relation IC-27, telle qu'elle a été conçue dans le Plan de Transport 2014, ne circule que les jours de semaine ; elle relie Charleroi-Sud à Brussels Airport à raison de 1 train/heure/sens. Cependant, bien que ces trains soient repris dans les horaires SNCB comme des « IC », leur politique d'arrêt s'apparente plus à celle d'un train local puisqu'ils desservent toutes les gares et haltes de la L124

jusqu'à la bifurcation avec la L26<sup>8</sup>. Le projet SNCB décrit ci-dessous est d'ailleurs repris dans les projets de desserte suburbaine de Bruxelles.

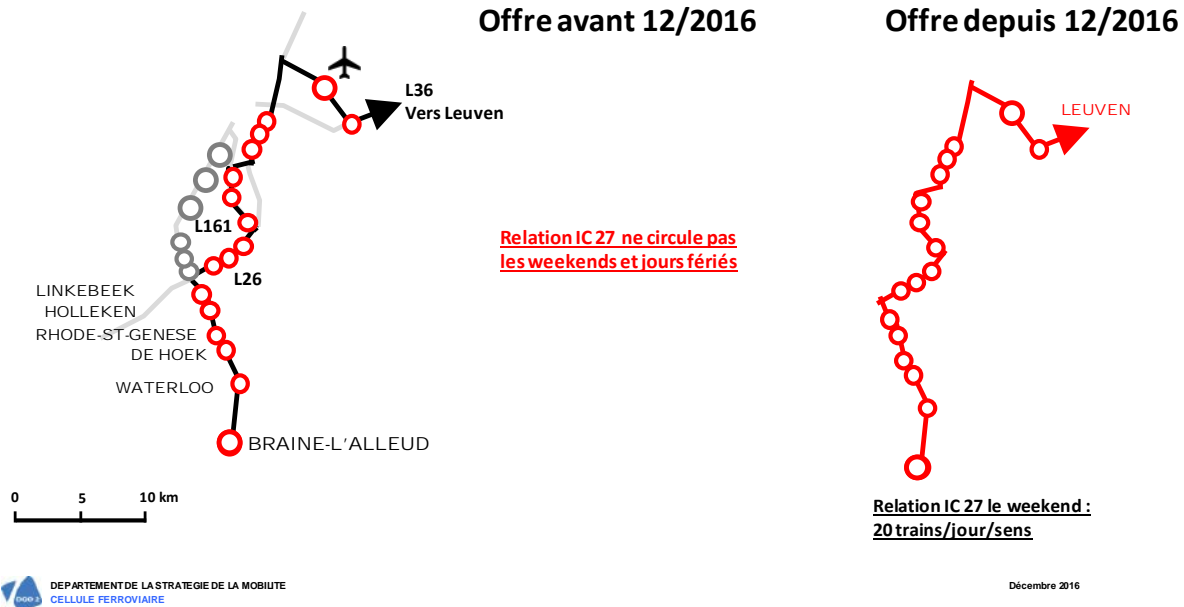


Figure 9 : Relation IC27 – Offre le weekend avant et après 12/2016

### 3.3.3. Description du projet SNCB

Depuis le 11/12/2016, le projet « IC27 Braine-l'Alleud – Bruxelles-Schuman – Brussels Airport – Leuven : roule pendant le weekend via Brussels airport » a consisté à mettre en service 40 trains IC-27 supplémentaires par jour de weekend. Cependant, bien que ces trains portent l'appellation IC-27, ils n'ont pas la même origine/destination que les IC-27 circulant les jours de semaine. En effet, ces trains circulent le weekend entre Braine-l'Alleud et Leuven via l'aéroport<sup>9</sup>. Il s'agit dès lors d'une relation différente de celle de la semaine, et seules les gares de Braine-l'Alleud et Waterloo ont une liaison directe vers l'aéroport 7 jours sur 7.

<sup>8</sup> Contrairement aux autres IC circulant sur la L124, ce train fait donc des arrêts supplémentaires à Roux, Courcelles-Motte, Obaix-Buzet, Lillois, Waterloo et Rhodes-Saint-Genèse.

<sup>9</sup> Les IC-27 sont prolongés au-delà de l'aéroport vers Leuven les jours de weekend car il est techniquement impossible de faire un terminus à Brussels Airport. En semaine, l'IC-27 change de numéro une fois arrivé à l'aéroport et poursuit son trajet en tant qu'IC-17 en direction de Dinant ; mais le weekend, les parcours des IC-17 et 27 ne sont pas liés, l'IC-17 prenant son départ de Bruxelles-Midi. Afin d' « évacuer » la voie à Brussels Airport, les IC-27 ont donc été envoyés vers Leuven le weekend.

### 3.3.4. Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
5	IC27 Braine-L'Alleud – Bruxelles Schuman – Brussels Airport – Leuven : roule pendant le weekend via Brussels Airport	WE	40	+	+	+	+	+	Non

Ce projet a été évalué positivement sur tous les critères et il n'existe pas d'offre alternative.

### 3.3.5. Conclusion

Depuis l'adaptation des horaires de décembre 2016, les gares de Braine-l'Alleud et Waterloo bénéficient de 40 trains IC-27 supplémentaires de/vers l'aéroport par jour de weekend.

La dénomination de ces trains, IC-27, semble toutefois manquer de pertinence. D'une part, il s'agit d'une relation omnibus sur la ligne 124, et d'autre part cette dénomination est utilisée la semaine pour un train n'effectuant pas la même desserte.

## 4. ANALYSE DES PROJETS SNCB PREVUS EN 12/2017

Pour rappel, cette troisième version du rapport d'analyse de la Cellule Ferroviaire intègre les informations horaires reprises dans le simulateur de voyage provisoire mis en ligne par la SNCB le 29/05/2017. Depuis leur validation par le CA de la SNCB en octobre 2016, certains projets ont subi des modifications, notamment en lien avec les sillons provisoirement accordés par Infrabel. Par conséquent, le descriptif de certains projets diffère de la version qui avait été soumise à la consultation de la Wallonie. Le cas échéant, les modifications ont été clairement mises en évidence.

### 4.1 **PROJET 4 : S5 Halle – Schuman – Mechelen**

La relation S5 fait l'objet de trois projets d'extension de l'offre. Il s'agit des projets n°9, 15 et 22 du tableau récapitulatif ci-dessus, à savoir :

- S5 Halle – Schuman – Mechelen : circulation jusqu'à Enghien en semaine au lieu de Halle
- S5 (Geraardsberghen) Enghien Schuman - Mechelen: extension d'amplitude matin/soir (ajout de 6 trains S 3355, 3371, 3372, 3376, 3392, 3393)
- S5 Halle – Schuman – Mechelen : mise en service d'un train par heure le week-end entre Enghien et Mechelen (contre 0 aujourd'hui)

#### 4.1.1 **Localisation**

Ce projet concerne la gare d'Enghien, située sur la L94 Tournai – Bruxelles. La relation S5 du réseau suburbain de Bruxelles relie la gare d'Enghien à Bruxelles-Schuman via la L26 et continue ensuite en direction de Mechelen.

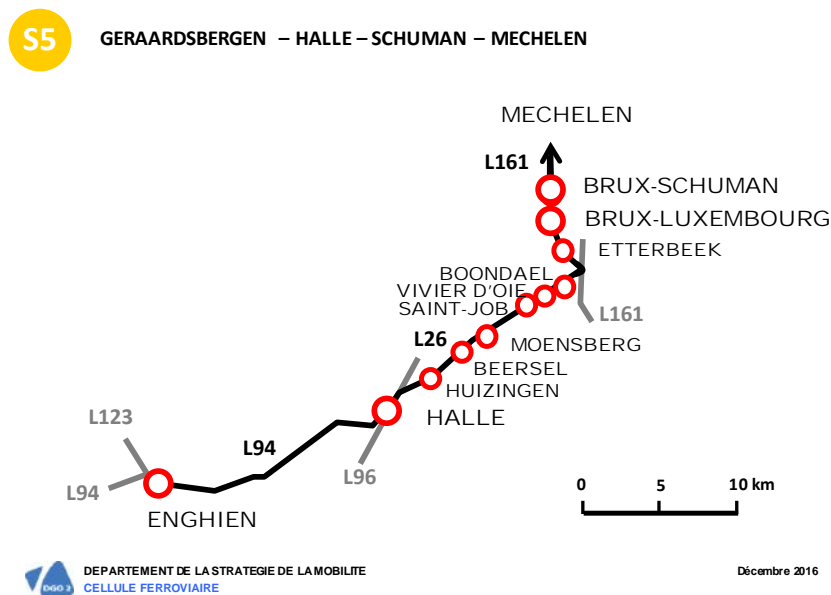


Figure 10 : Relation S5 – infrastructures utilisées

#### 4.1.2 Offre avant et après 12/2017

La relation S5 circule à raison de 2 trains/heure/sens ; cependant, seul un train sur deux dessert actuellement la gare d'Enghien, l'autre étant limité à Halle en venant de Bruxelles. On compte donc actuellement 30 trains S5 par jour en gare d'Enghien<sup>10</sup>. Les weekends et jours fériés, la relation S5 ne circule pas.

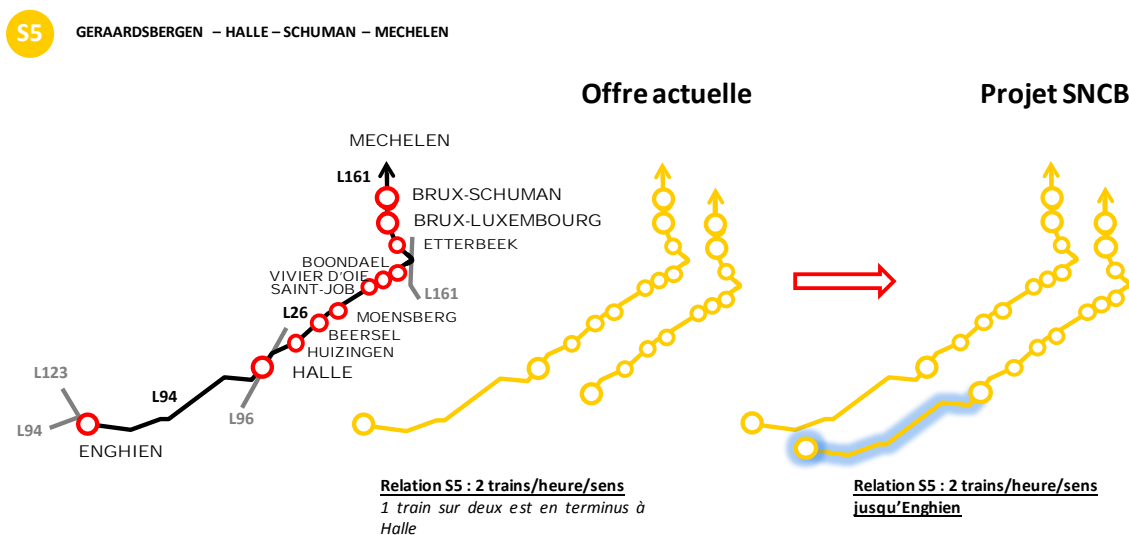


Figure 11 : Relation S5 – Offre actuelle et projetée en semaine

#### 4.1.3 Description du projet SNCB

Les projets SNCB consistent d'une part, pour les jours de semaine, à

- prolonger les trains S5 actuellement limités à Halle jusqu'Enghien en semaine. Enghien sera alors desservie par 28 trains S5 supplémentaires par jour de semaine ; et
- ajouter 6 trains par jour afin d'étendre l'amplitude de circulation de la relation, à savoir 1 train/sens le matin (S3355 et S3376) et 2 trains/sens en soirée (S3371, S3372, S3392 et S3393) ;

et d'autre part, pour les weekends et jours fériés, à

- mettre en service un train/heure/sens entre Enghien et Mechelen, c'est-à-dire ajouter 28 trains/jour de weekend sur la relation S5.

<sup>10</sup> dont 7 circulent même au-delà d'Enghien jusque Geraardsbergen



#### 4.1.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
9	S5 Halle – Schuman – Mechelen : circulation jusqu'à Enghien en semaine au lieu de Halle	Semaine	28	+	+	+	+	0	Limitée
15	S5 (Geraardsberghen) – Enghien – Schuman – Mechelen : extension d'amplitude matin/soir (ajout trains S 3355, 3371, 3372, 3376, 3392, 3393)	Semaine	6	+	+	+	0	0	Non
22	S5 Halle – Schuman – Mechelen : mise en service d'un train par heure le week-end entre Enghien et Mechelen (contre 0 aujourd'hui)	Weekend	28	+	+	+	+	0	Non

Ces projets ont été évalués positivement sur la plupart des critères ; le potentiel du projet d'extension d'amplitude est toutefois jugé nul.

Même si l'aspect technique est considéré comme positif par la SNCB, Infrabel a émis une réserve en demandant à la SNCB de prévoir les temps de réutilisation nécessaires aux terminus. Les trains S5 actuellement limités à Halle ont un temps de réutilisation de 29' (arrivée à '45 ; départ à '14). Les trains S5 qui sont prolongés jusqu'à Enghien devraient par contre avoir un temps de réutilisation de l'ordre de 8 à 9'<sup>11</sup>, ce qui est efficace en terme de roulement mais qui constitue un minimum si l'on souhaite assurer la robustesse d'une liaison.

Lors du Roadshow en province du Hainaut le 31/03/2017, la SNCB a annoncé que la faisabilité du projet n°22 était toujours à l'étude. Elle a confirmé que la relation S5 roulera toutes les heures le weekend entre Halle et Mechelen et que la volonté est de la prolonger jusqu'à Enghien, comme ce sera le cas les jours de semaine, mais cela semble poser des problèmes techniques. En effet, Infrabel prévoit des travaux entre Halle et Enghien jusqu'en juin 2018, ce qui allongera de 2' le temps de parcours des S5 et réduira d'autant le temps de réutilisation à Enghien.

Notons encore qu'Infrabel a également demandé à ce que des adaptations soient possibles lorsqu'il y a des travaux de nuit (limitations ponctuelles des premiers et derniers trains).

#### 4.1.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, les trains S5 seront tous prolongés jusqu'à Enghien en semaine. Dès le 10/12/2017, les départs d'Enghien vers Mechelen en semaine se feront toutes les heures '03 et '33, tandis que les arrivées se feront toutes les heures '57 et '27. Cela signifie que le temps de réutilisation en gare d'Enghien ne sera théoriquement que de 6

<sup>11</sup> Les trains S5 qui sont prolongés jusque Grammont en heures de pointe ont quant à eux un temps de réutilisation de 24' (arrivée à '48 ; départ à '12)

minutes (temps réduit en raison des minutes-travaux imposées par Infrabel, tel qu'expliqué ci-dessus). En semaine, cela ne pose pas de problème puisqu'il y a deux trains S5 par heure ; ce qui signifie que les roulements du matériel et du personnel sont moins contraints puisque la réutilisation peut se faire sur le train suivant, c'est-à-dire après 36' de stationnement à Enghien.

Par contre, le weekend, où ne circulera qu'un seul train par heure, les S5 devront dans un premier temps être limités à Halle car une réutilisation en 6' à Enghien est impossible. Cela signifie que le projet n°22 ne sera finalement pas réalisé en 12/2017, mais seulement en 06/2018, si Infrabel respecte ses délais pour les travaux prévus sur ce tronçon.

Concernant l'extension d'amplitude, les horaires des six nouveaux trains tels qu'ils sont repris dans le planificateur provisoire sont les suivants :

S5	NEW	NEW	NEW
Enghien	05:33	21:33	22:33
Hal	05:45	21:45	22:45
Boondael	06:04	22:04	23:04
Schuman	06:18	22:18	23:18
Bordet	06:28	22:28	23:28
Vilvorde	06:38	22:38	23:38
Malines	06:52	22:52	23:52

S5	NEW	NEW	NEW
Malines	05:09	21:09	22:09
Vilvorde	05:23	21:23	22:23
Bordet	05:32	21:32	22:32
Schuman	05:42	21:42	22:42
Boondael	05:57	21:57	22:57
Hal	06:16	22:16	23:16
Enghien	06:27	22:27	23:27

Source : SNCB – planificateur provisoire

#### 4.1.6 Conclusion

L'utilisation du temps d'attente à Halle des relations actuelles en terminus pour permettre d'augmenter l'offre à Enghien peut être saluée. Enghien disposera ainsi d'une offre cadencée de 2 trains S5/heure/sens en semaine (au lieu d'un train/heure/sens actuellement) vers Bruxelles-Schuman, le Nord-Est de Bruxelles et Malines (sans passer par l'aéroport). Malheureusement, en raison des minutes-travaux ajoutées sur le parcours des S5, la réutilisation à Enghien ne sera pas optimisée en décembre 2017 et la prolongation des S5 jusqu'à Enghien le weekend sera techniquement impossible. Enghien ne sera donc pas reliée directement à Bruxelles-Schuman et Malines les weekends et jours fériés avant juin 2018, au mieux (date actuellement prévue pour la fin des travaux concernant cette relation). Dans un premier temps, les voyageurs devront dès lors faire correspondance à Halle, ce qui allongera leur temps de parcours d'environ 10 minutes par rapport aux liaisons directes qui circuleront en semaine. À terme, le projet sera néanmoins réalisé dans son intégralité.

Le projet d'extension de l'amplitude horaire s'inscrit dans l'objectif d'offrir une amplitude de desserte uniforme sur toutes les lignes du réseau S bruxellois.

## 4.2 PROJET 5 : Bruxelles-Midi/Schaerbeek – Ottignies – Louvain-la-Neuve

### 4.2.1 Localisation

Ce projet concerne un tronçon de la L161 Namur – Bruxelles, à savoir le tronçon Ottignies – Bruxelles (long d'environ 28 km), ainsi que la L161D reliant Ottignies à Louvain-la-Neuve-Université (longue d'environ 6.7 km).

La L161 fait l'objet de travaux d'infrastructure conséquents dans le cadre du projet « RER ». Ces travaux ont débuté en 2007 mais ils ont pris énormément de retard. La date d'achèvement des travaux sur cette ligne actuellement avancée par le Ministre Bellot est 2022<sup>12</sup>, tandis que selon Infrabel, la date de finalisation complète de la mise à 4 voies est décembre 2030.

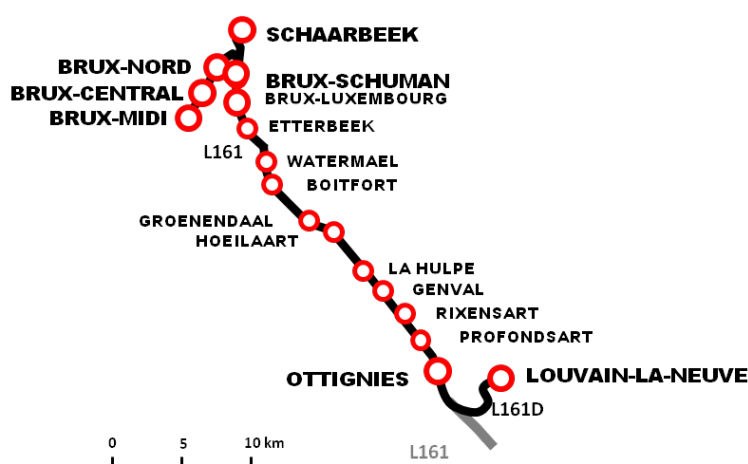


Figure 12 : Relation S8 et S81 – infrastructures utilisées

### 4.2.2 Offre avant et après 12/2017

Le tronçon Ottignies – Bruxelles et la L161D reliant Ottignies à Louvain-la-Neuve-Université font partie du réseau suburbain de Bruxelles. Ils sont parcourus toute la journée par la relation S8 Bruxelles-Midi – Ottignies – Louvain-la-Neuve, qui circule à raison de 2 trains/heure/sens. Cependant, un train/heure/sens circule directement entre Bruxelles-Midi et Louvain-la-Neuve, tandis que l'autre est limité au tronçon Bruxelles-Midi – Ottignies, en correspondance avec un autre train S8 circulant entre Ottignies et Louvain-la-Neuve. En outre, pendant les heures de pointes, **6 trains portant l'appellation « S81 »** circulent entre Ottignies et Schaerbeek par jour de semaine : le matin,

<sup>12</sup> RTL « C'est pas tous les jours dimanche », 26/02/17 or dans « Jeudi en Prime », le Ministre Bellot annonçait une finalisation complète pour 2023.

3 vers Schaerbeek et 1 vers Ottignies; le soir 2 vers Ottignies. Notons que **ces 6 trains affichent 3 politiques d'arrêt différentes** :

- Train n° 7658 : dessert Rixensart, Genval, La Hulpe, Groenendaal, et Boitsfort
- Trains n° 7659 et 7660, 8659 et 8660 : desservent Genval, Groenendaal, et Boitsfort
- Train n° 7665 : dessert Rixensart, La Hulpe, Groenendaal, et Boitsfort

L161		S81					
N° train		7658	8659	8660	7659	7665	7660
Origine		Schaerbeek	Schaerbeek	Schaerbeek	Ottignies	Ottignies	Ottignies
GARES	H départ	07:50	16:36	17:36	06:47	07:17	07:47
Bruxelles-Lxb		X	X	X	X	X	X
Etterbeek		X	X	X	X	X	X
Watermael							
Boitsfort		X	X	X	X	X	X
Groenendaal		X	X	X	X	X	X
Hoeilaart							
La Hulpe		X				X	
Genval		X	X	X	X		X
Rixensart		X				X	
Profondsart							
Ottignies		X	X	X	X	X	X
Destination		Ottignies	Ottignies	Ottignies	Schaerbeek	Schaerbeek	Schaerbeek

Tableau 1 : Relation S81 – politiques d'arrêt des différents trains

Aucun des trains portant l'appellation S81 ne dessert les gares des Profondsart, Hoeilaart et Watermael. Tous font arrêt à Ottignies, Groenendaal, Boitsfort, Etterbeek et Bruxelles-Luxembourg, mais la desserte de Rixensart, Genval et La Hulpe est variable. Aucun de ces trains ne dessert actuellement Louvain-la-Neuve. Par ailleurs, aucun des trains S81 ne circule les weekends et jours fériés.

Tandis que l'offre est abondante entre Ottignies et Bruxelles<sup>13</sup>, Louvain-la-Neuve ne bénéficie donc que d'une seule liaison directe par heure de/vers Bruxelles.

<sup>13</sup> On compte chaque heure et dans chaque sens 3 IC et 2S, auxquels s'ajoutent durant les heures de pointe, les S81 et 1 à 2 trains P rapides par heure (ex. : 8 trains vers Bruxelles entre 7h et 8h).

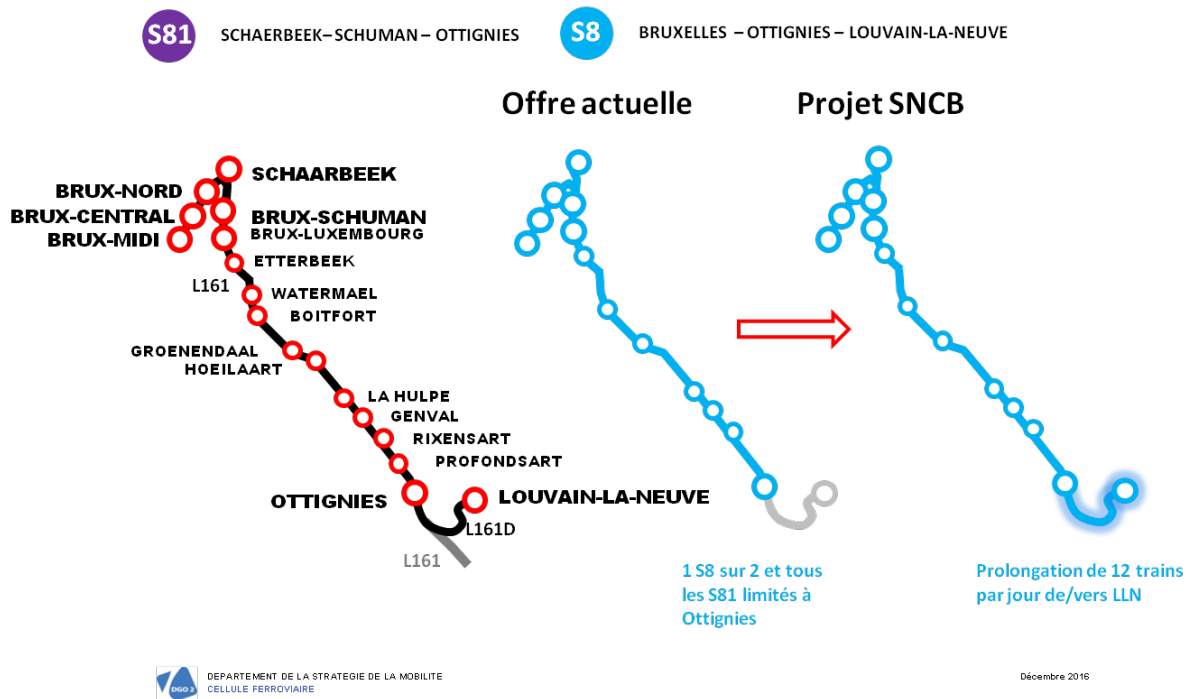


Figure 13 : Relation S8 et S81 – Offre actuelle et projetée

### 4.2.3 Description du projet SNCB

Le projet SNCB vise à offrir davantage de trains directs entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve. Dans sa version initiale, approuvée par le CA de la SNCB le 28/10/2016, ce projet ne concernait que le train n°7658, qui circule à l'heure de pointe du matin. L'objectif était de prolonger jusque Louvain-la-Neuve-Université ce train qui est actuellement limité à Ottignies (7h50 au départ de Schaerbeek – arrivée à 8h29 à Ottignies).

Lors des Roadshows de mars 2017, la SNCB a annoncé que « l'offre de trains entre Louvain-la-Neuve et Bruxelles sera renforcée pendant la pointe du matin et du soir par des trains S8 et S81. Ces trains supplémentaires renforceront la desserte au départ et à destination de Louvain-la-Neuve ». Les horaires détaillés n'avaient cependant pas été dévoilés.

#### 4.2.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
10	S81 Schaerbeek – Schuman – Ottignies: le train S7658 est prolongé vers Louvain-la-Neuve (le matin)	semaine	1	+	+	+	+	0	Limitée

Ce projet, dans sa version initiale, avait été évalué positivement sur la plupart des critères ; il n'aurait pas d'impact sur d'autres voyageurs.

#### 4.2.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, il apparaît que ce sont finalement **12 trains supplémentaires par jour** qui desserviront Louvain-la-Neuve. Vers Bruxelles, 5 trains S8 seront amorcés depuis Louvain-la-Neuve au lieu d'Ottignies, dont 2 le matin et 3 le soir ; depuis Bruxelles, 7 trains S8 ou S81 seront prolongés jusqu'à Louvain-la-Neuve au lieu d'Ottignies, dont 3 le matin et 4 le soir. Les horaires de ces trains sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

Trains amorcés depuis Louvain-la-Neuve				
Type	Destination	N°	H départ	H arrivée
S8	Bxl-Midi	6578	07:08	08:12
		6579	08:08	09:12
		6587	16:08	17:12
		6588	17:08	18:12
		6589	18:08	19:12
Trains prolongés jusqu'à Louvain-la-Neuve				
Type	Origine	N°	H départ	H arrivée
S8	Bxl-Midi	6555	05:48	06:50
		6556	06:48	07:50
S81	Schaerbeek	7658	07:50	08:37
S8	Bxl-Midi	6564	14:48	15:50
		6565	15:48	16:50
		6566	16:48	17:50
		6567	17:48	18:50

Tableau 2 : nouveaux trains depuis/vers Louvain-la-Neuve à partir de 12/2017

Puisque ces trains s'ajoutent à l'offre existante, il y aura dès lors, sur les plages horaires concernées, 4 trains/heure entre Ottignies et Louvain-la-Neuve, dont 2 trains directs de ou vers Bruxelles.

En termes de temps de parcours, ces trains seront moins rapides que les trains directs existants car ils effectueront tous les arrêts entre Ottignies et Bruxelles (soit 14 arrêts intermédiaires au total) ; leur de temps de parcours entre Louvain-la-Neuve et Bruxelles-Midi sera de 1h04 (1h02 dans le sens inverse), soit 6 minutes de plus que le train direct existant (58') et 9 minutes de plus qu'un trajet avec correspondance à Ottignies sur un train IC (55').

#### 4.2.6 **Conclusion**

De manière générale, avec l'introduction du Plan de Transport de décembre 2014, l'offre en trains directs entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve avait diminué alors que la fréquentation de cette gare est importante et qu'un parking de 2.500 places exclusivement réservées aux navetteurs devrait s'ouvrir au cours du second semestre 2017.

Ces trains supplémentaires de/vers Louvain-la-Neuve aux heures de pointe du matin et du soir sont certainement une adaptation utile au regard de la demande et du développement attendu de cette gare. On peut donc saluer le fait que la portée de ce projet ait été étendue par rapport à sa version initiale, qui ne concernait qu'un seul train S81. Cependant, on peut regretter que les autres trains labellisés « S81 » n'aient pas été prolongés de la même façon jusque Louvain-la-Neuve car cela nuit davantage à la lisibilité de l'offre.

#### 4.3 PROJET 6 : S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven

La relation S2 fait l'objet de trois projets d'extension de l'offre. Il s'agit des projets n°12, 13 et 21 du tableau récapitulatif ci-dessus, à savoir :

- S2 Braine-le-Comte - Bruxelles - Leuven: extension d'amplitude en soirée (ajout train S3672)
- S2 Braine-le-Comte - Bruxelles - Leuven: extension d'amplitude en soirée (ajout train S3790)
- S2 Braine-le-Comte-Bruxelles-Leuven: circule toutes les 30 minutes le samedi entre BLC et Leuven

##### 4.3.1 Localisation

Ces projets concernent un tronçon de la L96 Mons – Bruxelles, à savoir le tronçon Braine-le-Comte – Bruxelles, qui fait partie du réseau suburbain de Bruxelles. Ce tronçon est long de 29.4km (dont environ 10.9km sur territoire wallon).

Trois gares wallonnes sont concernées ; il s'agit de Braine-le-Comte, Hennuyères et Tubize.

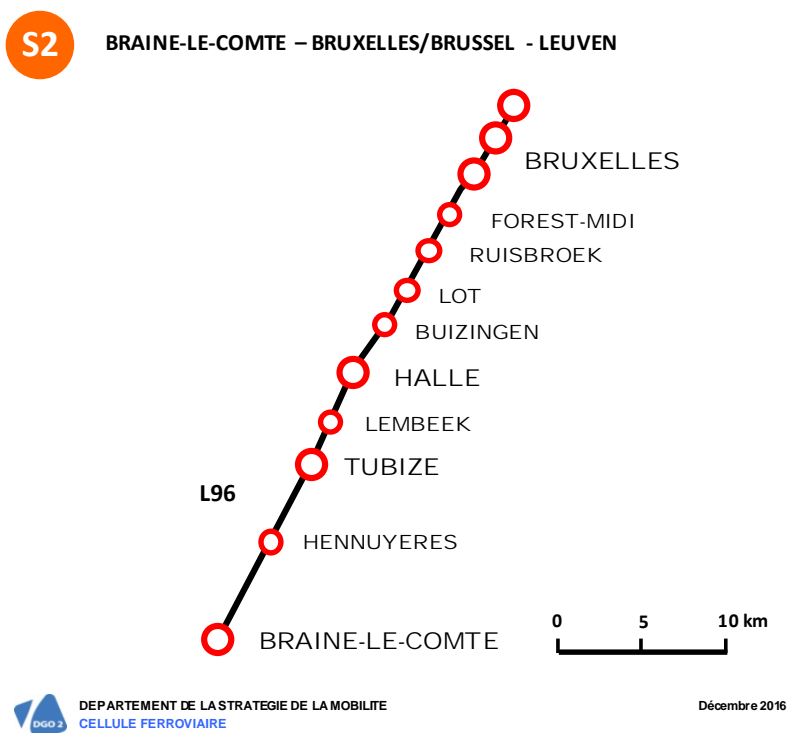


Figure 14 : Relation S2 – infrastructures utilisées



### 4.3.2 Offre avant et après 12/2017

La relation S2 circule entre Braine-le-Comte et Leuven via la jonction Nord-Midi, à raison de 2 trains/heure/sens en semaine et 1 train/heure/sens le weekend. Ils desservent tous les points d'arrêt intermédiaires sur la L96, à savoir Hennyuyères, Tubize, Lembeek, Halle, Buizingen, Lot, Ruisbroek et Forest-Midi. En décembre 2014, l'amplitude de circulation des trains omnibus avaient été réduite sur cette ligne (suppression d'un parcours vers Braine-le-Comte le matin et d'un parcours vers Bruxelles-Midi le soir). Actuellement, l'amplitude de desserte sur cette relation est de 16h30 vers Bruxelles et 17h vers Braine-le-Comte.

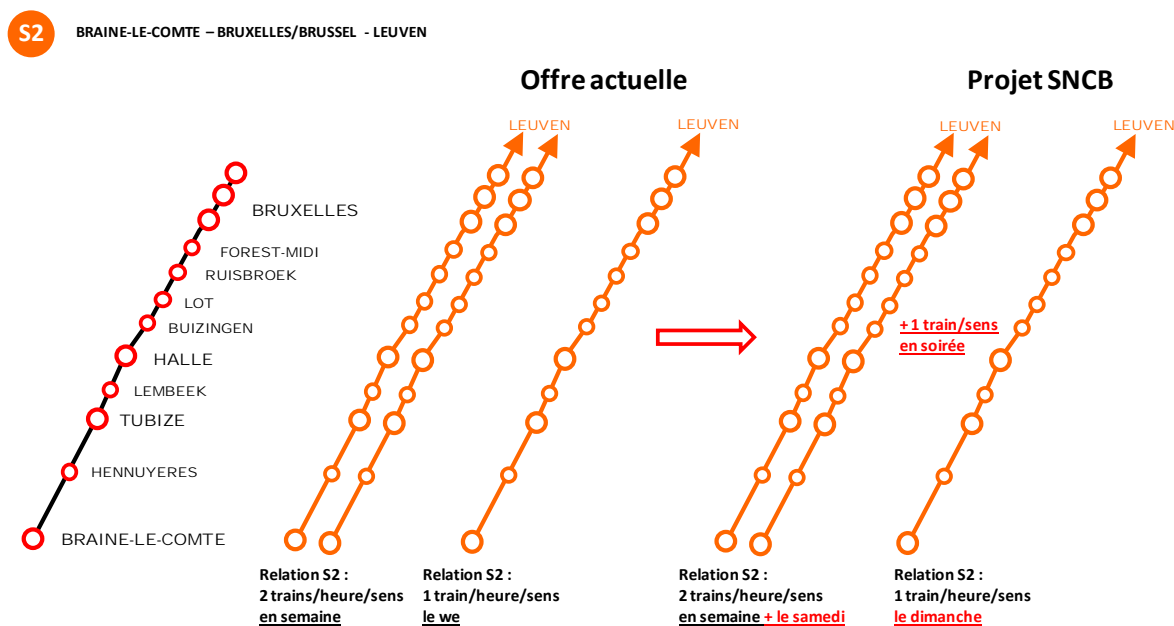


Figure 15 : Relation S2 – Offre actuelle et projetée

### 4.3.3 Description des projets SNCB

Le projet de la SNCB consiste d'une part à ajouter un parcours par sens de circulation en soirée, soit un train supplémentaire vers Leuven (S3672) et un train supplémentaire vers Braine-le-Comte (S3790). Ainsi, la SNCB offrira une amplitude de desserte plus large vers Louvain, et une fréquence de 2 trains/heure sur une plage horaire étendue vers Braine-le-Comte.

Le projet de la SNCB consiste d'autre part à faire circuler la relation S2 à raison de 2 trains/heure/sens le samedi, ce qui implique la mise en circulation de 27 trains supplémentaires chaque samedi.

Elle introduirait ainsi une distinction entre le service du samedi et celui du dimanche, en offrant une fréquence deux fois plus élevée le samedi.

#### 4.3.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
12	S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven: extension d'amplitude en soirée (ajout train S3672)	semaine	1	+	+	+	0	0	Non
13	S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven: extension d'amplitude en soirée (ajout train S3790)	Semaine	1	+	+	+	0	0	Non
21	S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven: circule toutes les 30 minutes le samedi entre BLC et Leuven	samedi	27	+	+	+	+	0	Limitée

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères ; le potentiel des projets d'extension d'amplitude est toutefois jugé marginal quant au nombre de voyageurs supplémentaires.

En 2018, Infrabel prévoit de réaliser des travaux dans la Jonction Nord-Midi durant les weekends. Le projet 21 (doublement de la fréquence des S2 le samedi) ne pourra donc être mis en œuvre qu'en 12/2018.

#### 4.3.5 Horaires à partir du 10/12/2017

Les horaires des deux nouveaux trains tels qu'ils ont été présentés lors des Roadshows de mars 2017 et tels qu'ils sont repris dans le planificateur provisoire sont les suivants :

S2	NEW
Braine-Le-C.	22:52
Hennuyères	22:58
Tubize	23:03
Hal	23:11
Bxl-Midi	23:30
Bxl-Nord	23:40
Diegem	23:53
Louvain	00:18

S2	NEW		
Louvain	18:42	19:12	19:42
Diegem	19:07	19:37	20:07
Bxl-Nord	19:22	19:52	20:22
Bxl-Midi	19:34	20:02	20:34
Hal	19:52	20:19	20:52
Tubize	19:59	20:26	20:59
Hennuyères	20:03	20:30	21:03
Braine-Le-C.	20:08	20:38	21:08

Source : SNCB – planificateur provisoire

La fréquence restera de 1 train/heure/sens le samedi.

#### 4.3.6 Conclusion

Braine-le-Comte, Hennuyères et Tubize bénéficieront dès 12/2017 d'un train supplémentaire par sens en fin de journée. En revanche, le passage à 2 trains S2 par heure le samedi (projet 21) ne pourra pas être mis en œuvre avant 12/2018.

Ce projet est retenu alors que la SNCB n'entrevoit qu'une faible augmentation du nombre de voyageurs. Il ne répond donc pas au principe de la SNCB de renforcer les lignes là où la demande est la plus forte, mais s'inscrit plutôt dans l'objectif d'offrir une amplitude de desserte uniforme sur toutes les lignes du réseau S bruxellois.

## 4.4 PROJET 7 : S20 Ottignies – Wavre – Leuven

### 4.4.1 Localisation

Ce projet concerne la L139 Ottignies – Leuven, longue de 28.9km (dont environ 14.9km sur territoire wallon).

13 gares et points d'arrêt sont situés sur cette ligne, dont 9 se trouvent en Wallonie ; il s'agit de Ottignies, Limal, Bierges-Walibi, Wavre, Basse-Wavre, Gastuche, Archennes, Florival, et Pécrot.

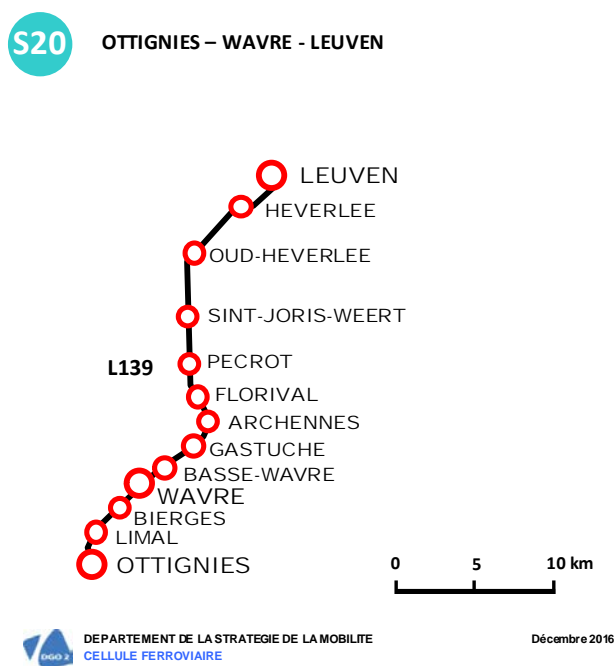


Figure 16 : Relation S20 – Infrastructure

### 4.4.2 Offre avant et après 12/2017

La L139 fait partie du « réseau suburbain » de Bruxelles. Elle est desservie par des trains omnibus labellisés « S20 ». Il en circule 2/heure/sens et ils sont, à peu de choses près, cadencés à la demi-heure. En décembre 2014, l'amplitude a été réduite sur cette ligne, surtout en fin de journée (suppression d'un parcours par sens entre Leuven et Ottignies et suppression de 3 parcours par sens entre Wavre et Ottignies).

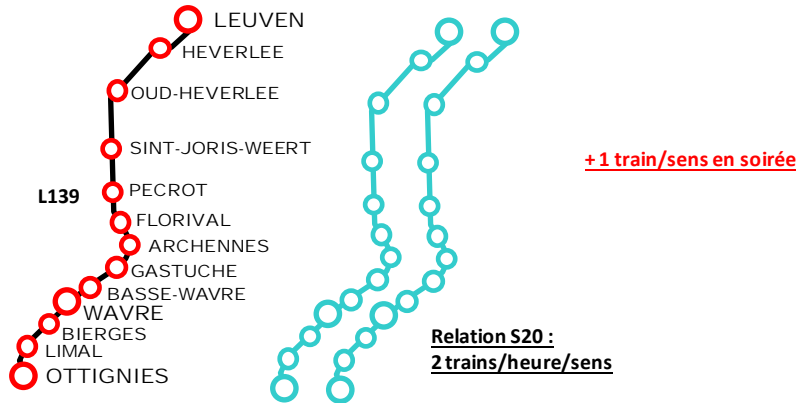
**S20** OTTIGNIES – WAVRE - LEUVEN


Figure 17 : Relation S20 – Offre actuelle

#### 4.4.3 Description du projet SNCB

Le projet de la SNCB consiste à ajouter 2 trains en soirée sur la ligne 139, à savoir un parcours entre Ottignies et Wavre et un parcours entre Leuven et Ottignies, afin d'étendre l'amplitude de circulation. On passera ainsi d'une amplitude d'environ 15h à une amplitude d'environ 16h.

#### 4.4.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
18	S20 Ottignies – Wavre – Leuven: extension d'amplitude en soirée (ajout trains S 6472 et S 6493)	semaine	2	+	+	+	0	0	Non

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères ; le potentiel voyageurs du projet est toutefois jugé marginal.

#### 4.4.5 Horaires à partir du 10/12/2017

Les horaires de ces deux nouveaux trains tels qu'ils ont été présentés lors des Roadshows de mars 2017 et tels qu'ils sont repris dans le planificateur provisoire sont les suivants :

S20	NEW
Ottignies	22:55
Limal	22:59
Bierges-Walibi	23:02
Wavre	23:04

S20	NEW
Louvain	22:26
Heverlee	22:31
St-Joris-Weert	22:39
Pecrot	22:42
Florival	22:45
Archennes	22:47
Gastuche	22:50
Basse-Wavre	22:53
Wavre	22:56
Bierges-Walibi	22:58
Limal	23:01
Ottignies	23:05

Source : SNCB – planificateur provisoire

#### 4.4.6 Conclusion

Ce projet consiste à remettre en service deux parcours qui avaient été supprimés lors de l'application du Plan de Transport 2014. Il permettra ainsi de rétablir une amplitude de desserte plus large entre Leuven et Ottignies d'une part et entre Ottignies et Wavre d'autre part. Ce projet s'inscrit donc dans l'objectif d'offrir une amplitude de desserte uniforme sur toutes les lignes du réseau S bruxellois.

## 4.5 PROJET 8 : S1 Nivelles et Bruxelles-Midi

### 4.5.1 Localisation

Ce projet concerne un tronçon de la L124 Charleroi – Bruxelles, à savoir le tronçon Nivelles – Bruxelles-Midi, long de 28.9 km.

11 gares et points d'arrêt sont situés sur ce tronçon, dont 4 se trouvent en Wallonie ; il s'agit de Nivelles, Lillois, Braine-l'Alleud et Waterloo.

### 4.5.2 Offre avant et après 2017

Les weekends et jours fériés, la relation S1 circule actuellement entre Nivelles et Bruxelles-Nord à raison de 1 train/heure/sens, en desservant tous les arrêts.

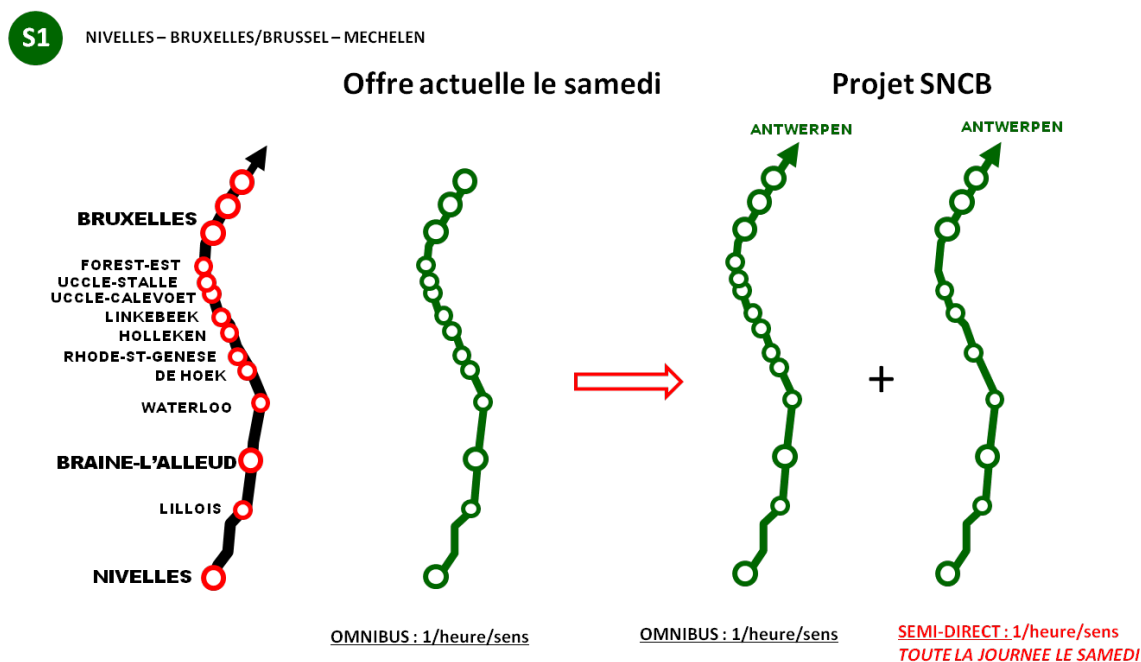


Figure 18 : Relation S1 – Offre actuelle et projetée le samedi

### 4.5.3 Description du projet SNCB

Le projet consiste à faire circuler, le samedi, 28 trains supplémentaires sur le tronçon Nivelles – Bruxelles-Midi, de façon à offrir un service cadencé à la demi-heure au lieu d'une fréquence horaire ;

à l'instar du service de semaine, les deux trains qui circuleront chaque heure sur ce tronçon n'auront pas la même politique d'arrêt (cfr PROJET 1). Par ailleurs, tandis que les trains S1 de/vers Nivelles sont actuellement limités à Bruxelles-Nord le samedi et le dimanche, les S1 qui circuleront le samedi à partir de 12/2017 relieront désormais de Nivelles à Anvers-Central<sup>14</sup>. Le dimanche, l'offre restera par contre inchangée (1 train/heure/sens entre Nivelles et Bruxelles-Nord).

#### 4.5.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
19	S1 Nivelles – Bruxelles – Antwerpen: circule toutes les 30 minutes le samedi entre Nivelles et Bruxelles-Midi	Samedi	28	+	+	+	+	0	Limitée

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères ; il n'aurait pas d'impact sur d'autres voyageurs.

En 2018, Infrabel prévoit de réaliser des travaux dans la Jonction Nord-Midi durant les weekends. Des réserves avaient dès lors été émises concernant la mise en œuvre du projet 19 (doublement de la fréquence des S1 le samedi), qui aurait pu être différée à 12/2018. Finalement, d'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, il apparaît que ce projet sera bien appliqué dès 12/2017.

#### 4.5.5 Horaires à partir du 10/12/2017

Selon les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, les trains S1 du samedi vers Anvers-Central quitteront Nivelles toutes les heures '05 (omnibus) et '38 (semi-direct) ; dans le sens inverse, depuis Bruxelles-Midi, les trains S1 vers Nivelles partiront toutes les heures '20 (omnibus) et '49 (semi-direct). Les horaires de l'omnibus sont donc semblables aux horaires actuellement en vigueur les weekends et jours fériés, tandis que le semi-direct est ajouté à un intervalle d'environ 30 minutes. On notera encore que ces horaires resteront différents de ceux du service de semaine (départs de Nivelles aux heures '27 et '57).

<sup>14</sup> En effet, la SNCB prévoit également de doubler la fréquence des S1 le samedi entre Bruxelles-Midi et Anvers et de les relier aux S1 circulant entre Nivelles et Bruxelles.



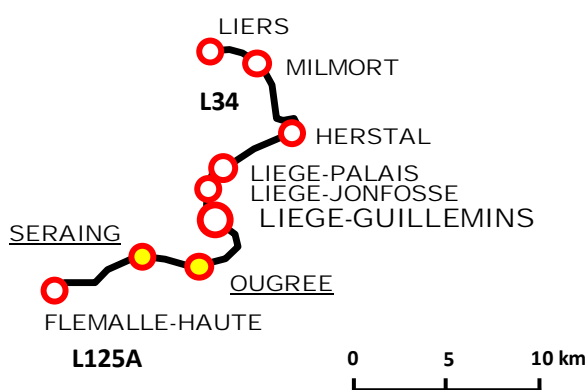
#### 4.5.6 Conclusion

Le passage à 2 trains S1 par heure le samedi sera effectivement mis en œuvre en 12/2017. Ces trains seront par ailleurs prolongés jusqu'à Anvers-Central. Le samedi, l'offre sera donc similaire au service de semaine mais avec des heures de départs différentes, ce qui nuit à la lisibilité.

## 4.6 PROJET 9 : Axe Meuse : mise en service S7 Flémalle-Haute – Seraing – Liège – Liers

### 4.6.1 Localisation

L'objet de ce projet est la réouverture de la ligne 125A reliant Flémalle-Haute et Liège-Guillemins via la rive droite de la Meuse (11.9km). Cette ligne est actuellement utilisée uniquement pour le trafic fret. Le projet prévoit également un prolongement de ces dessertes au delà de Liège-Guillemins jusque Liers sur la ligne 34.



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE  
CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

Figure 19 : Infrastructures utilisées par la future relation S7

La ligne 125A est une voie marchandise. Pour l'ouverture au trafic de voyageurs, deux gares doivent être aménagées à Seraing (où le passage sous voie est déjà réalisé) et à Ougrée.

L'infrastructure devra être partagée entre les trafics voyageurs et marchandises. Pour l'instant, le fret a le champ libre sur toute la rive droite de la Meuse qui comprend : la gare de formation de Kinkempois, la desserte des sites métallurgiques de la ligne 285 et de Flémalle-Annexe, ainsi que la desserte du port de Renory.

### 4.6.2 Offre avant et après 12/2017

L'offre voyageurs sur la ligne 125A est actuellement inexistante.

Sur la ligne 34, l'offre est très importante entre Liège-Guillemins et Liège-Palais avec 5 trains/heure/sens + 1 train toutes les 2 heures par sens (5½). L'offre diminue ensuite à 3½ trains/heure/sens à Herstal, et enfin 2½ trains/heure/sens à Liers.

### 4.6.3 Description du projet SNCB

Le projet de la SNCB pour le plan de transport 2017, qui s'inscrit dans le cadre du volet liégeois de l'étude « ANGELIC », consiste à :

- ré-ouvrir la ligne 125A au trafic voyageurs, via l'aménagement de deux points d'arrêts à Seraing et Ougrée ;
- réaliser une desserte horaire entre Flémalle-Haute et Liers en semaine (via la rive droite de la Meuse entre Flémalle-Haute et Liège Guillemins) ;
- renforcer cette cadence horaire avec 4 trains P/sens aux heures de pointe.

En revanche, **aucune desserte** n'est prévue sur la L125A le **weekend**.

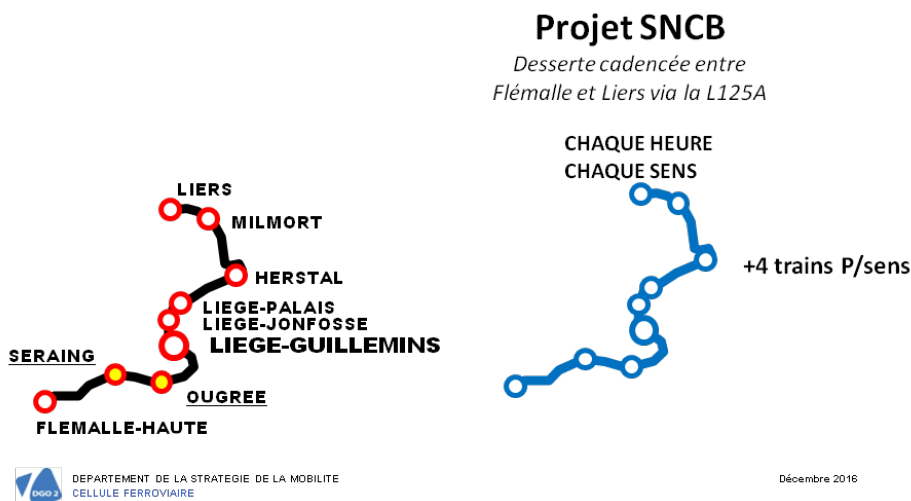


Figure 20 : relation S7 du réseau suburbain de Liège – offre projetée par la SNCB en semaine

### 4.6.4 Analyse multicritère

N° SNCB	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
37	Axe Meuse : mise en service S7 Flémalle-Haute - Seraing - Liège - Liers toutes les 60 minutes + 4 trains P (Ligne 125A)[+ investissements 'Capex']	semaine	36	+	+	-	+	0	Non

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères. Son coût est néanmoins jugé important par la SNCB. En effet, il représente à lui seul près d'un quart des coûts d'exploitation

supplémentaires sur l'ensemble des projets wallons (auxquels s'ajouteront les coûts d'investissement nécessaires à la réouverture de la L125A).

Malgré une évaluation positive sur le critère technique, il faut noter concernant la cohabitation entre le fret et les voyageurs, 3 problématiques :

- le transit du fret par la ligne 125A qui jouissait d'une liberté dans le choix des sillons ;
- la desserte des sites locaux (Flémalle Annexe, L285) ;
- le cas particulier de la desserte du port de Renory.

Pour ce dernier point, la situation doit être finement étudiée. En effet, à l'heure actuelle, pour entrer dans le port de Renory depuis Kinkempois, les circulations doivent rebrousser sur la ligne 125A. Cette manœuvre occupe la voie pendant près de 15 minutes. La mise en place du trafic voyageur va donc contraindre ces manœuvres, voire les rendre impossibles à partir de deux trains par heure et par sens. Infrabel a pour projet de créer une voie en cul de sac du côté Liège-Guillemins de Kinkempois pour permettre à des trains courts se rendant à Renory de croiser simplement la voie avant de rouler à contre sens sur la ligne 125A pour entrer sur le raccordement. Le temps d'indisponibilité de la ligne 125A serait alors réduit.

En outre, concernant le système de sécurité, la circulation de services voyageurs nécessite la mise en service du TBL1+. Or, la L125A n'est actuellement pas équipée de ce système. Infrabel a réalisé différentes études liées aux travaux nécessaires à la réouverture de cette ligne (en ce compris les travaux d'équipements en TBL1+, mais également le financement des quais, du revêtement et des équipements dans les arrêts de Seraing et Ougrée) afin de déterminer plus précisément à quelle échéance la ligne pourra être ouverte au trafic passager dans de bonnes conditions de sécurité. Il apparaît que les travaux d'équipement de la L125A en TBL1+ pourront être réalisés à partir de septembre 2017 ; le temps d'exécution de ces travaux (à savoir, l'équipement de 35 signaux) est estimé à 2 ou 3 mois. A l'heure actuelle, le planning d'aménagement des arrêts nous est inconnu, et aucun budget n'est actuellement repris par Infrabel dans son Plan d'Investissements 2016-2020 pour ces deux arrêts. Lors du Roadshow du 20/03/2017 à Liège, la SNCB également a précisé que le SSICF devait homologuer les nouveaux PANGs avant leur mise en service. Par conséquent, bien que la SNCB et Infrabel mettent tout en œuvre pour que la réouverture de la L125A soit effective en décembre 2017, il subsiste une incertitude.

#### 4.6.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, il apparaît que ce sont **15 trains/jour/sens** qui seront mis en service entre Flémalle-Haute et Liers, **auxquels s'ajouteront 4 trains P par sens** entre Flémalle-Haute et Liège-Guillemins. Les trains cadencés sont pour l'instant labellisés « L » et non « S » comme le prévoit le projet « ANGELIC ». Les horaires provisoires sont les suivants :

Flémalle-Haute → Liège-Guillemins-Liers							
Type	Destination	N°	H de départ			H d'arrivée	
			Flémalle	Seraing	Ougrée	Liège-G	Liers
L	Liers	5476	06:35	06:42	06:46	06:51	07:18
		<i>idem toutes les heures</i>					
		5490	20:35	20:42	20:46	20:51	21:18
P	Liège-Guillemins	7453	07:12	07:19	07:23	07:28	
		7455	08:12	08:19	08:23	08:28	
		8453	16:05	16:12	16:16	16:21	
		8455	17:05	17:12	17:16	17:21	

Liers-Liège-Guillemins-Liers → Flémalle-Haute							
Type	Origine	N°	H de départ			H d'arrivée	
			Liers	Liège-G	Ougrée	Seraing	Flémalle
L	Liers	5456	06:42	07:09	07:15	07:19	07:25
		<i>idem toutes les heures</i>					
		7658	20:42	21:09	21:15	21:19	21:25
P	Liège-Guillemins	7454		07:36	07:42	07:47	07:53
		7456		08:38	08:44	08:49	08:55
		8354		16:38	16:44	19:49	16:55
		8356		17:38	17:44	17:49	17:55

Tableau 3 : horaires provisoires à partir de 12/2017 sur la L125A

Notons que, parmi les trains de pointe, les deux trains P du matin vers Flémalle (7454 et 7456) devraient être couplés avec les L 5156 et 5177 Liège-Waremme qui arrivent à Liège-Guillemins à 7h23 et 8h23 respectivement. De la même façon, les deux trains P du soir vers Liège-Guillemins (8453 et 8455) devraient être couplés avec les L 5186 et 5187 Liège-Waremme (départs de Liège-Guillemins à 16h39 et 17h39 respectivement). Ces prolongations de parcours sont l'objet du PROJET 21 ci-après. Dans l'attente de la confirmation de la disponibilité de l'infrastructure par Infrabel, ces trains sont pour l'instant présentés comme des parcours distincts.

La relation cadencée Liers – Flémalle-Haute permettra, en gare de Flémalle-Haute, les correspondances suivantes :

- Correspondance en 8' sur l'IC-25 vers Mons
- Correspondance en 11' sur le L-01 vers Namur
- Correspondance en 6' sur le L-01 vers Liège-Guillemins (desserte de Leman, Flémalle-Grande, Jemeppe-sur-Meuse et Pont-de-Seraing)

Dès la mise en service de cette nouvelle offre, on comptera entre Flémalle-Haute et Liège-Guillemins, 4 trains/heure/sens toutes la journée, à savoir 2 IC et 2 L dont 1 L via le L125A), auxquels s'ajouteront les renforts de pointe (4 trains P omnibus sur la L125 et 8 trains P omnibus sur la L125A).

#### 4.6.6 Conclusions

Ce projet répond à un enjeu de mobilité sur l'agglomération de Liège : il permettra de relier les deux villes les plus importantes de la province de Liège, à savoir Seraing et Liège, et de renforcer l'offre

ferroviaire suburbaine via la mise en service de 30 trains supplémentaires par jour entre Flémalle-Haute et Liers, avec desserte de Seraing, Ougrée, Liège-Guillemins, Liège-Jonfosse, Liège-Palais, Herstal, et Milmort, auxquels s'ajouteront 8 trains de pointe entre Flémalle-Haute et Liège-Guillemins via Seraing et Ougrée.

Néanmoins ce projet nécessite des investissements pour finaliser les quais et aménager les haltes de Seraing et Ougrée, et pour équiper la L125A en TBL1+, ce qui implique de nouveaux besoins en termes d'entretien pour Infrabel alors que le gestionnaire d'infrastructure n'est pas capable aujourd'hui d'entretenir correctement le réseau wallon. Pour cette dernière raison, malgré le potentiel certain du projet, la Cellule Ferroviaire considère avec précaution la réouverture de la ligne, sauf à libérer les budgets adéquats pour l'entretien du réseau wallon.

## 4.7 PROJET 10 : Ouverture et desserte par la relation S2 de la halte de Chaudfontaine

### 4.7.1 Localisation

Ce projet concerne la L37 Liège – Verviers – Frontière allemande, et plus particulièrement le tronçon Liège – Verviers, long de 24.5km. Actuellement, 6 gares et PANGs intermédiaires se situent sur ce tronçon.

Entre les points d'arrêt de Chénée et Trooz se trouve la halte de Chaudfontaine. Celle-ci a été fermée en 1986.

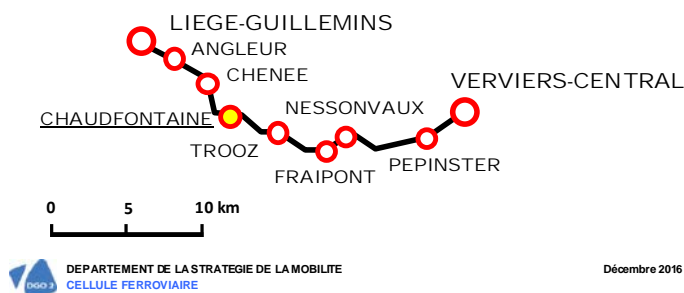


Figure 21 : Ligne 37 – Infrastructure actuelle et projet de réouverture de la halte de Chaudfontaine

### 4.7.2 Offre avant et après 12/2017

Les gares et PANGs de la L37 sont actuellement desservis par une relation locale reliant Herstal à Verviers-Central. Celle-ci circule à raison d'un train/heure/sens, tant en semaine que le weekend. Le temps de parcours actuel entre Liège-Guillemins et Verviers-Central est de 31 minutes. En gare de Pepinster, cette relation donne correspondance sur la relation locale de/vers Spa-Géronstère.

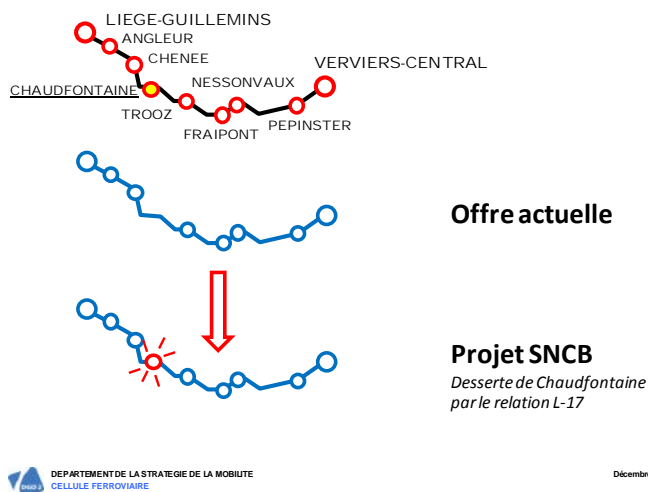


Figure 22 : Ligne 37 – Offre L actuelle et projetée

### 4.7.3 Description du projet SNCB

Le projet de la SNCB, qui s’inscrit dans le cadre du volet liégeois de l’étude « ANGELIC », consiste à rouvrir sur la L37 la halte de Chaudfontaine et à la desservir par la relation locale Herstal – Verviers-Central (laquelle serait renommée S2). Ce projet ne présente dès lors pas de coûts supplémentaires en termes de trains-km puisqu’il s’agit d’effectuer un arrêt supplémentaire sur une relation déjà existante. La réouverture de Chaudfontaine nécessitera en revanche des investissements en infrastructure afin d’aménager le PANG (quai, bancs, abris, affiches, automate, râtelier, places de parking, ...).

### 4.7.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
38	Ouverture et desserte par la relation S2 de la halte de Chaudfontaine [+ investissements 'Capex']	semaine + we	-	+	+	+	0	-	Non

Ce projet est évalué positivement d’un point de vue stratégique, technique, et financier ; par contre, le potentiel est jugé nul et l’impact sur les autres voyageurs est jugé négatif (allongement du temps de parcours entre Liège et Verviers-Central).

L’étude « ANGELIC » a pourtant défini la commune de Chaudfontaine comme un important pôle touristique au sein de la zone suburbaine et un pôle d’origine avec une demande en déplacements importantes vers la ville de Liège. En ce qui concerne la réouverture de la halte de Chaudfontaine, cette étude a conclu qu’ « une opportunité existe pour contribuer à la décongestion de la ville de Liège principalement sur la N30 et sur la N61. Un emplacement pour un parking de plus ou moins 100 places est aussi disponible. [...] La proximité entre la gare de Chaudfontaine et le pôle universitaire/hospitalier de Liège permettrait également la constitution d’un pôle d’échange intéressant. »<sup>15</sup>

Une étude est en cours pour le financement des quais, du revêtement et des équipements. La réalisation de l’arrêt à Chaudfontaine dépendra de la disponibilité des budgets. Or, dans sa dernière proposition de Plan d’Investissements couvrant 2016 à 2020, Infrabel n’a pas prévu de budget pour l’aménagement de cet arrêts. Lors du Roadshow du 20/03/2017 à Liège, la SNCB a précisé que le SSICF devait homologuer le nouveau PANG avant sa mise en service. Par conséquent, bien que la SNCB mette tout en œuvre pour qu’il soit opérationnel en 12/2017, il subsiste une incertitude.

<sup>15</sup> Etude pour la mise en place d’un Réseau Express Régional pour l’agglomération de Liège, SNCB, 2016, p.123 et 162.



De plus, en décembre 2016, Infrabel a informé la SNCB qu'en raison des travaux d'infrastructure prévus entre Pepinster et Verviers, qui impliquent un service à voie unique sur ce tronçon, un renforcement de la desserte sur la L37 ne serait techniquement réalisable qu'à partir du 2<sup>ème</sup> semestre 2018 (fin actuellement prévue des travaux).

#### 4.7.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, il apparaît que **la halte de Chaudfontaine ne sera pas desservie en décembre 2017**. Cela est dû au service à voie unique prévu entre Pepinster et Verviers, lequel limitera la capacité de la ligne et ne permettra dès lors d'ajouter un arrêt sur la relation locale. On constate pourtant que le temps de parcours de la relation locale s'allongera de 4 minutes entre Liège et Pepinster (23' au lieu de 19' actuellement).

#### 4.7.5 Conclusion

La réouverture d'un point d'arrêt à Chaudfontaine présente un intérêt puisqu'il se situe dans une zone où le train est concurrentiel à la voiture alors que cette commune est actuellement dépourvue de gare. Chaudfontaine constitue dès lors un pôle d'origine et de destination au potentiel intéressant<sup>16</sup>.

Néanmoins ce projet nécessite des investissements pour réaliser les quais, le revêtement et les équipements de la nouvelle halte, ce qui implique :

- des risques de non-réalisation, faute de budget pour aménager ces quais ;
- des nouveaux besoins en termes d'entretien pour Infrabel alors que le gestionnaire d'infrastructure n'arrive pas aujourd'hui à entretenir correctement le réseau wallon.

Pour cette dernière raison, la Cellule Ferroviaire considère avec précaution de toute réouverture sauf à libérer les budgets adéquats pour l'entretien du réseau wallon.

Cela étant, il apparaît que cette réouverture ne pourra pas être effective tant qu'un service à voie unique sera en place entre Pepinster et Verviers. La desserte de Chaudfontaine se ferait dès lors au mieux à partir du 2<sup>ème</sup> semestre 2018.

---

<sup>16</sup> Cela avait également été établi par *L'Etude du potentiel de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans l'agglomération de Liège*, SPW – Aménagement s.c., 2013.

## 4.8 PROJET 11 : Charleroi - Couvin

### 4.8.1 Localisation

Ce projet concerne l'infrastructure entre Charleroi et Couvin. Elle est composée de :

- la ligne 130A entre Charleroi-Sud et La Sambre,
- la ligne 132 entre La Sambre et Mariembourg,
- la ligne 134 entre Mariembourg et Couvin.

Par simplicité, on parlera dans la suite de cette partie de la ligne 132 pour l'ensemble du trajet Charleroi – Couvin, soit 54.3 km. Cette ligne est la seule ligne voyageurs non électrifiée de Wallonie. Elle est à double voie entre Charleroi et Walcourt, puis à voie unique entre Walcourt et Couvin.

Entre Charleroi et Couvin, on compte 10 gares et points d'arrêt.

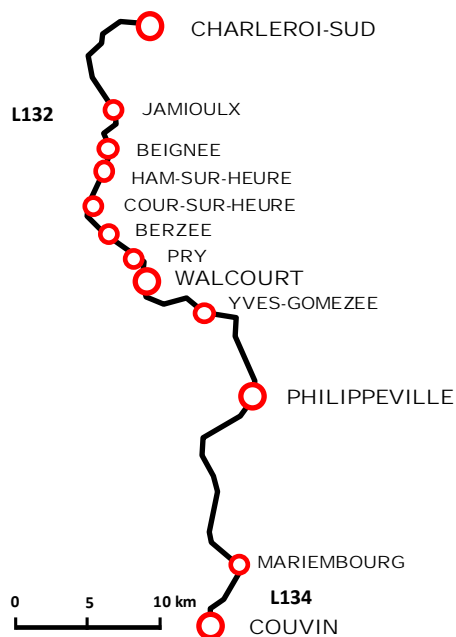


Figure 23 : Ligne 132 - Infrastructure

### 4.8.2 Offre avant et après 12/2017

L'offre sur la ligne 132 est composée d'un train IC par heure et par sens faisant arrêt à Berzée, Walcourt, Philippeville, Mariembourg, Couvin. Cette desserte est renforcée par des trains P

desservant, en plus des gares IC, les PANGs d'Yves-Gomezée, Pry, Cour sur Heure, Ham sur Heure, Beignée et Jamioulx.

Les gares IC bénéficient ainsi de 38 à 41 trains par jour (deux sens confondus), tandis que les autres arrêts ont vu leur offre largement diminuer avec le Plan de Transport 2014 ; elles ne sont plus desservies que par 13 à 15 trains par jour, principalement aux heures de pointe (contre 19 à 22 trains/jour auparavant, soit une baisse de 20 à 40%<sup>17</sup>).

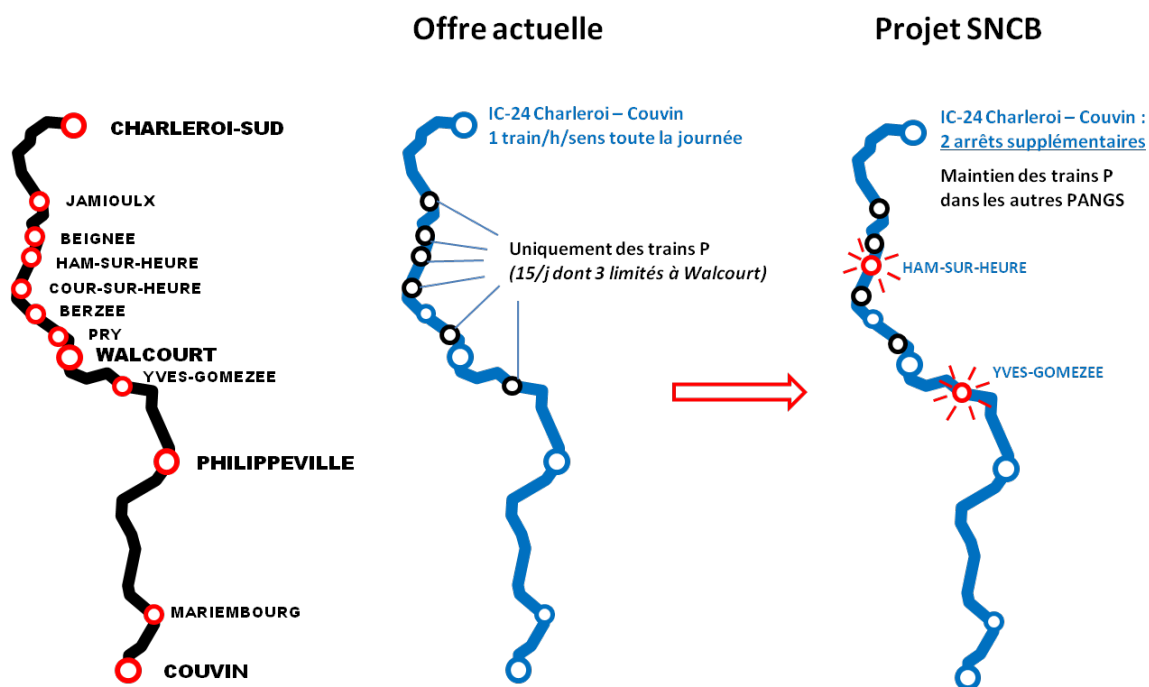


Figure 24 : Ligne 132 – Offre actuelle et projetée

### 4.8.3 Description du projet SNCB

Dans sa version initiale, ce projet consistait :

- D'une part, à ajouter Ham-sur-Heure sur la relation IC cadencée ;
- D'autre part, à rationaliser la desserte P sur la ligne.

<sup>17</sup> Le PANG de Yves-Gomezée est ainsi passé de 22 trains/jour à seulement 13 trains/jour, tandis que les PANGs de Pry, Cour-sur-Heure, Ham-sur-Heure, Beignée et Jamioulx sont passés de 19 à 15 trains/jour. Ces chiffres ne prennent pas en compte les trains P du mercredi midi (1 train/sens entre Charleroi et Walcourt uniquement le mercredi).

La version actuellement proposée par la SNCB pour le plan de transport 2017 est légèrement différente de celle qui avait été proposée au CA de la SNCB en 10/2016.

En ce qui concerne le premier point, il avait initialement été proposé d'ajouter un arrêt à Ham-sur-Heure, mais la SNCB a étudié l'ajout d'autres haltes sur l'IC. La desserte actuellement envisagée dès 12/2017 intègre Ham-sur-Heure et Yves-Gomezée dans l'offre IC. La SNCB a par ailleurs annoncé lors des Roadshows de mars 2017 que la relation cadencée Charleroi-Couvin serait renommée « L » au lieu d' « IC » afin de mieux correspondre à la nature de cette desserte.

En ce qui concerne la rationalisation des trains P, il était question de limiter un train P à Walcourt au lieu de Mariembourg<sup>18</sup>. Cela correspondrait à une diminution de 8.625 trains-km annuels (cfr. tableau d'analyse multicritère ci-dessous). Cette information n'a cependant jamais été officiellement confirmée par la SNCB lors des présentations du Plan de Transport 2017. Au contraire, lors des Roadshows de mars 2017, la SNCB a affirmé que tous les trains qui circulent actuellement seront maintenus.

Cependant, le schéma ci-dessous a été présenté par le ministre Bellot au comité Axud en novembre 2016. Clairement, l'offre proposée pour 12/2017 dans les haltes desservies majoritairement par des trains P est en diminution (tel qu'illustré ci-dessous, elle serait réduite à 5 trains/jour vers Charleroi-Sud au lieu de 9 actuellement)<sup>19</sup>. On constate que les points d'arrêts d'Yves-Gomezée et Ham-sur-Heure sont par contre intégrés dans l'offre IC. Cette offre correspond également à celle qui est proposée dans le volet « Charleroi » de l'étude « ANGELIC » menée par la SNCB<sup>20</sup>.

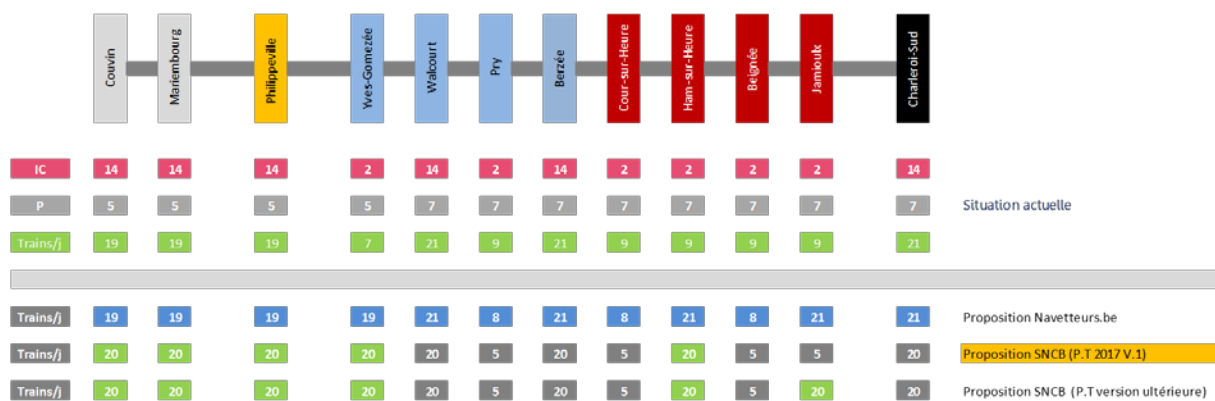


Figure 25 : Ligne 132 – Nombre de trains par jour de Couvin vers Charleroi-Sud (extrait présentation Axud du 17/11/2016, p 26)

<sup>18</sup> En effet, actuellement, le but du prolongement de ce train P est de permettre un retour plus tardif à Yves-Gomezée. Si la gare est ajoutée à la desserte IC, ce prolongement de la relation P n'a plus vraiment de raison d'être.

<sup>19</sup> Attention, ce schéma présente uniquement l'offre de Couvin vers Charleroi-Sud ; les trains circulant dans le sens inverse ne sont pas comptabilisés ici. On précisera également que le train P qui circule uniquement le mercredi midi a été comptabilisé.

<sup>20</sup> Cfr. *Etude sur la mise en place d'un Réseau Express Régional pour l'agglomération de Charleroi*, SNCB, 2016, pp. 105-106.

En termes d'infrastructure, la ligne 132 a fait l'objet d'une modernisation en 2002 notamment pour augmenter la vitesse de référence là où c'était possible. Une série d'améliorations sont actuellement étudiées :

- Le démariage des voies dans le tunnel de Jamioux qui permettrait de jouir d'une double voie complète entre Walcourt et Charleroi-Sud ;
- Le découpage du cantonnement entre Philippeville et Walcourt ;
- L'ajout d'une voie d'évitement entre Walcourt et Philippeville.

La ligne 134 entre Mariembourg et Couvin doit en outre faire l'objet d'un renouvellement complet.

#### 4.8.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	# train.km annuels supplémentaires	Critères de sélection					
					Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel impact sur autres voy	Offre alternative	
39	Intégration de l'arrêt de Ham-sur-Heure (+ Yves-Gomezée) sur la relation IC 24 Charleroi - Couvin et rationalisation des trains P	semaine	41	-8 625	+	+	+	+	-	Non

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères ; l'impact sur les autres voyageurs est cependant jugé négatif en raison de l'allongement du temps de parcours qui découlera de l'intégration d'arrêts supplémentaires sur la relation IC.

On soulignera également que le nombre de trains supplémentaires par jour associé à ce projet semble incohérent. En effet, il ne s'agit pas de faire circuler 41 trains supplémentaires par jour sur la L132 puisque le projet consiste à effectuer un (ou plusieurs) arrêt(s) supplémentaire(s) sur une relation déjà existante ... Le chiffre de 41 trains fait manifestement référence au nombre total de trains par jour qui desserviraient la gare de Ham-sur-Heure (et les autres gares IC) après mise en application du projet. Il s'agit donc là d'une erreur manifeste, dont il ne faut pas tenir compte. Selon les dernières informations transmises par la SNCB, le nombre de trains-km annuels supplémentaires associé au projet est également erroné puisqu'il semblerait que tous les trains P seront finalement maintenus.

Notons enfin que, depuis 2014, deux minutes-travaux ont été ajoutées à l'horaire entre Charleroi et Walcourt pour réaliser le démariage des voies à Jamioux, alors que ces travaux n'ont pas encore été effectués. Sous réserve d'obtention des budgets nécessaires à leur réalisation, ces travaux sont désormais planifiés d'août 2018 à août 2020. Pour le plan de transport 2017, les deux minutes-

travaux sont donc maintenues dans l'horaire, alors que la SNCB espérait récupérer ces minutes pour atténuer les conséquences de l'ajout d'arrêts supplémentaires sur la relation cadencée.

#### 4.7.6 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, **la relation cadencée Charleroi – Couvin sera renommée « L »** et fera effectivement arrêt toutes les heures et dans chaque sens dans les gares de **Ham-sur-Heure et Yves-Gomezée**, lesquelles **verront ainsi leur desserte augmenter de respectivement 26 et 25 trains par jour** à partir de 12/2017. **Dans les autres points d'arrêt de la ligne, desservis uniquement par des trains de pointe, l'offre est maintenue inchangée**, à savoir 15 trains/jour (deux sens confondus).

L'ajout de deux haltes sur la relation Charleroi-Couvin induira un allongement du temps de parcours de 3 minutes (+4%); les trains quitteront désormais Charleroi-Sud 3 minutes plus tôt qu'actuellement (h11 au lieu de h14) et, symétriquement, ils arriveront à Charleroi-Sud 3 minutes plus tard qu'actuellement (h49 au lieu de h46). Cela aura pour conséquence la **perte de certaines correspondances en gare de Charleroi-Sud**. En particulier, la correspondance avec l'IC de/vers Namur ne sera plus possible. En effet, celle-ci s'effectue actuellement en 5 minutes et ne sera dès lors plus possible avec le temps de parcours allongé de la relation Couvin-Charleroi. La meilleure solution ferroviaire en termes de temps de parcours sera désormais de faire correspondance sur l'omnibus Charleroi-Namur (5 minutes de correspondance à Charleroi-Sud), ce qui induira un allongement du temps de parcours total d'environ 20 minutes. Clairement, les temps de parcours entre la ligne 132 et Namur ne sont pas concurrentiels par rapport à la voiture, dont l'avantage se creusera davantage dès 12/2017. Pour les gares de Couvin, Mariembourg et Philippeville, la meilleure solution en transport en commun reste le bus express 56 (1h21 depuis Couvin, 1h15 depuis Mariembourg, 1h depuis Philippeville).

En ce qui concerne les autres correspondances en gare de Charleroi-Sud, la SNCB a principalement préservé les correspondances de/vers Bruxelles, qui s'effectueront en 8 minutes (contre 14 minutes actuellement). Les correspondances sur l'IC de/vers Mons et Tournai resteront longues (23 minutes) tandis que les temps de correspondances de/vers Ottignies et Erquelinnes seront réduits au point de n'être plus proposé par le planificateur de voyage (respectivement 3 et 4 minutes); par conséquent, les temps de parcours sur ces deux liaisons s'allongeront de presque 1 heure! Les correspondances avec les omnibus de/vers La Louvière s'effectueront en 5 minutes (contre 7 actuellement).

On notera finalement que le train P 8713 qui, en décembre 2015, avait été temporairement limité à Mariembourg et dont le départ de Charleroi-Sud avait été reporté en raison de travaux (18h43 au lieu de 18h25 initialement) circulera à nouveau jusque Couvin à partir du 10/12/2017; il quittera Charleroi-Sud à 18h23.

#### 4.8.5 Conclusion

L'ajout d'arrêts sur la relation IC à Ham-sur-Heure et à Yves-Gomezée permet d'avoir une desserte cadencée horaire, et par conséquent une importante augmentation de l'offre dans ces deux PANGs. L'intégration de deux arrêts supplémentaires se fera cependant au prix de correspondances détériorées en gare de Charleroi-Sud, puisque des minutes-travaux sont maintenues par Infrabel sur la ligne.

Quoi qu'il en soit, ce projet ne rencontre pas la volonté du Gouvernement wallon qui était de créer une desserte horaire omnibus entre Walcourt et Charleroi qui s'ajouterait à une desserte IC Couvin – Charleroi avec arrêt à Couvin, Mariembourg, Philippeville, Yves-Gomezée et Walcourt. En outre, les éléments présentés au comité Axud et issus de l'étude « ANGELIC » font craindre, à terme, une diminution de l'offre dans les PANGs desservis uniquement par des trains P. <sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> L'étude « ANGELIC » suggère ainsi de « fusionner » les gares de Beignée et Cour-sur-Heure avec Ham-sur-Heure et les gares de Pry et Yves-Gomezée avec Walcourt (Cfr. *Etude sur la mise en place d'un Réseau Express Régional pour l'agglomération de Charleroi*, SNCB, 2016, p. 106).

## 4.9 PROJET 12 : Boucle du Sud-Luxembourg + Libramont – Dinant

### 4.9.1 Localisation

Ce projet concerne plusieurs lignes situées en provinces de Namur et Luxembourg et desservies par des relations locales à fréquence bi-horaire. Il s'agit des lignes :

- L162 entre Libramont et Arlon (46.4km)
- L165 Libramont – Virton (57.2km)
- L167 Virton – Arlon (39.3km)
- L166 Libramont – Dinant (85km).

Ainsi, 23 gares et PANGs sont concernées par ce projet d'extension de l'offre.

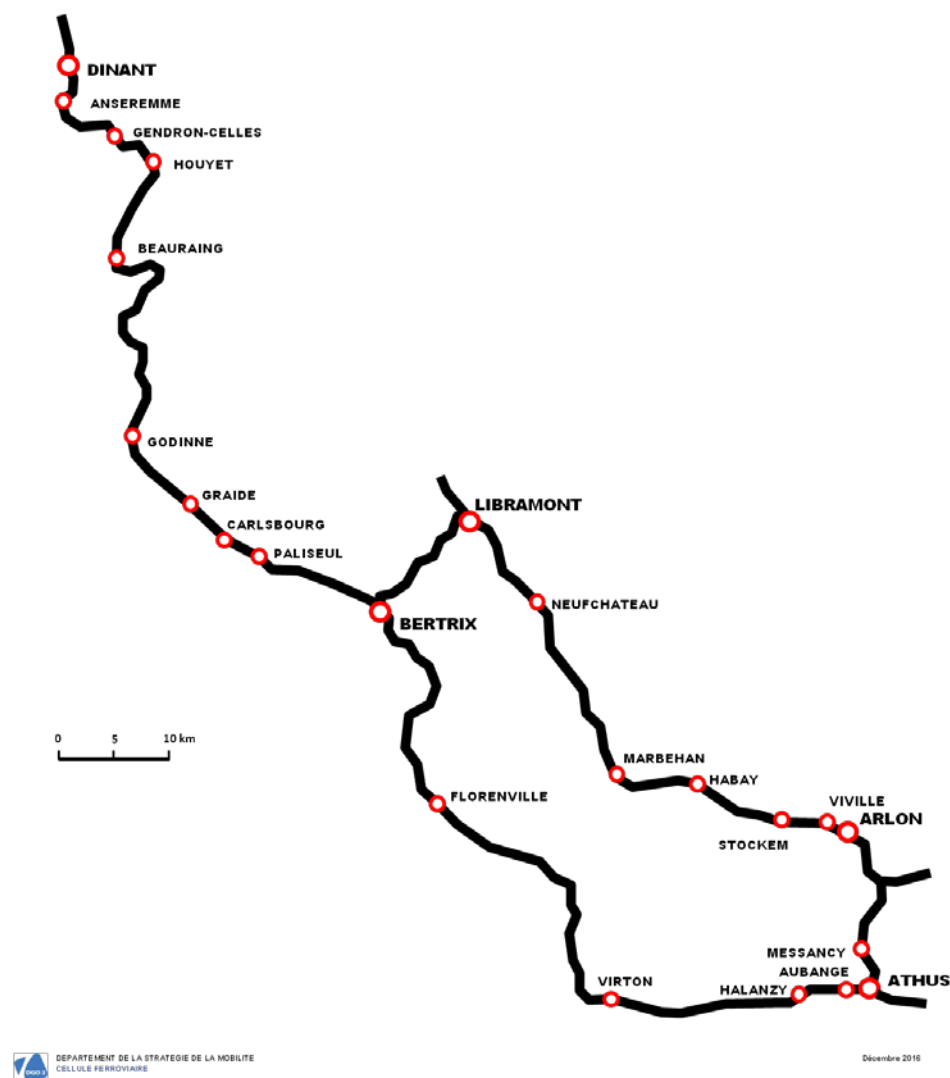


Figure 26 : Boucle du sud-Luxembourg - Infrastructure



#### 4.9.2 Offre avant et après 12/2017

Les relations locales qui circulent actuellement sur les lignes 162, 165/167 et 166 sont décrites dans le tableau ci-dessous. La fréquence de ces différentes relations est actuellement d'**un train toutes les 2 heures** dans chaque sens.

LIGNE	RELATION	ARRÊT DESSERVIS	REMARQUES	CORRESPONDANCES
L162	L-12 Libramont – Arlon	Libramont, Neufchâteau, Marbehan, Habay, Stockem, Viville, Arlon	Relation initialement conçue pour relier directement Luxembourg, mais limitée à Arlon car matériel roulant non homologué	Pas de correspondances sur les IC en gares de Libramont et Arlon ; correspondance avec l'omnibus Arlon-Luxembourg en gare d'Arlon
L165/ L167	L-13 Libramont – Virton – Arlon	Libramont, Bertrix, Florenville, Virton, Halanzy, Aubange, Athus, Messancy, Arlon	Stationnement de 17' à Virton. Relation limitée au tronçon Libramont-Virton le weekend	Correspondance sur les IC vers Bxl (13') et Lxb (6') en gare de Libramont ; pas de correspondances sur les IC en gare d'Arlon ; correspondance à Athus avec les trains CFL vers Lxb (5')
L166	L-11 Libramont – Dinant – Namur	Libramont, Bertrix, Paliseul, Carlsbourg, Graide, Godinne, Beauraing, Houyet, Gendron-Celles, Anseremme, Dinant	Relation prolongée jusque Namur en 12/2014	Pas de correspondance sur les IC en gares de Libramont et Dinant ; correspondance avec l'IC vers Bxl en gare de Namur (7')

Tableau 4 : relations locales concernées par la boucle du sud-Luxembourg + Libramont-Dinant

Les horaires actuels ne permettent pas de correspondances efficaces entre ces différentes relations locales dans les gares de Libramont ou Arlon. Elles fonctionnent, au mieux, dans un seul sens et une heure sur deux (en raison de la fréquence bi-horaire des relations).

On rappellera encore que la L162 fait l'objet d'importants travaux d'infrastructure dans le cadre du projet de modernisation de l' « axe 3 ». La fiche descriptive du programme de modernisation de l'axe 3 stipule que l' « objectif du projet consiste à porter la vitesse de référence de la ligne à 160 km/h et à améliorer le diagramme des vitesses autorisées sur l'axe. [...] Le projet d'augmentation des vitesses comprend [notamment] la rectification de dix courbes, l'aménagement profond de trois gares (Gembloux, Ciney et Jemelle), l'élargissement local de l'entrevoie, le renouvellement de la caténaire et de ses supports, l'adaptation du block automatique lumineux, et le renouvellement des ouvrages d'art dont le gabarit serait devenu insuffisant »<sup>22</sup>. Ces travaux ont débuté en 2007 et ont pris

<sup>22</sup> Source : fiche Infrabel 2014, Program délimité-Axe 3 : Modernisation-Numéro du program : I-01.09.001.

beaucoup de retard. Ils sont extrêmement pénalisants pour la conception des horaires sur cet axe puisque trois sections de ligne sont mises à voie unique pour la réalisation des travaux, ce qui limite les possibilités de croisement des trains et « fige » de facto les horaires. Entre 12/2017 et 12/2019, Infrabel prévoit notamment la mise à voie unique du tronçon compris entre Neufchâteau (Lavaux) et Habay, ce qui conditionnera la réalisation de ce projet.

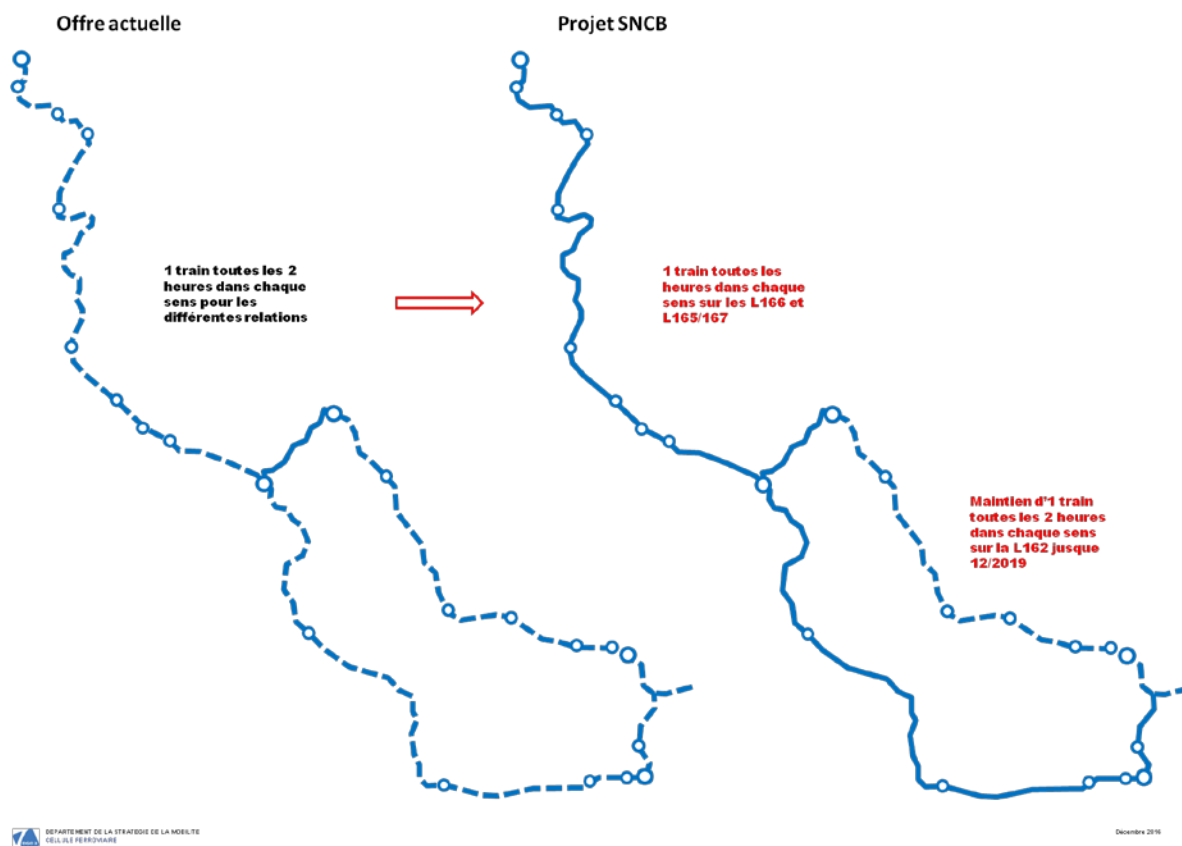


Figure 27 : Boucle du Sud-Luxembourg + Libramont – Dinant – Offre actuelle projetée en semaine

### 4.9.3 Description du projet SNCB

Le projet de la SNCB consiste

- D'une part à relier entre elles les relations L-12 et L-13 afin de créer une seule relation locale circulant en boucle entre Libramont-Arlon-Virton-Libramont ;
- D'autre part à doubler la fréquence de circulation des trains omnibus qui effectuent cette « boucle » ainsi que la liaison Libramont-Dinant en semaine.

Selon ses premières estimations, la SNCB prévoyait dès lors d'ajouter 17 trains par jour de semaine afin que tous les PANGs cités ci-dessus bénéficient d'une desserte à cadence horaire. Le détail de l'affectation de ces 17 trains supplémentaires ne nous avait pas été communiqué.

Cependant, en raison des limitations de capacité liées aux travaux d'infrastructure, ce projet a fait l'objet d'une réévaluation et un phasage a été proposé. En effet, en raison de la mise à voie unique d'un tronçon entre Neufchâteau et Habay à partir de 12/2017, le passage à la fréquence horaire sur l'entièreté de la boucle ferroviaire (L-12 + L-13) ne sera possible qu'à partir de 12/2019. Les adaptations prévues par la SNCB sont les suivantes :

- La fréquence sera doublée entre Arlon, Virton et Libramont (L165/167) dès 12/2017 ;
- Le stationnement de 17' en gare de Virton sera supprimé
- Pendant la durée des travaux entre Neufchâteau et Habay, c'est-à-dire jusqu'en 12/2019, le doublement de la fréquence est impossible sur la L162 entre Libramont et Arlon ; une fréquence bihoraire est maintenue sur ce tronçon jusqu'à la fin des travaux, puis elle sera doublée ;
- une boucle reliant les relations locales des lignes 165 et 162 sera réalisée, mais afin de garantir les correspondances en gare d'Arlon vers Luxembourg, les trains stationneront environ 15 minutes à Libramont ;
- En ce qui concerne les correspondances, le projet privilégie les correspondances vers Luxembourg à Athus et à Arlon, ainsi que les correspondances vers Bruxelles à Libramont (cfr. tableaux ci-dessous) ;
- La fréquence sera doublée sur la L166 entre Libramont et Dinant dès 12/2017. Des correspondances seront possibles en gare de Libramont sur les IC vers Bruxelles et Luxembourg ; en revanche, aucune correspondance ne sera assurée en gare de Dinant.

#### 4.9.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
46	Boucle du Sud-Luxembourg + Libramont - Dinant en fréquence horaire en semaine	semaine	17	+	+	-	0	0	Limitée

Ce projet est évalué positivement en ce qui concerne les critères stratégique et technique. Les relations concernées étant très longues, le nombre de train-km supplémentaires, et partant les coûts opérationnels supplémentaires, sont jugés importants. Le potentiel estimé est marginal.

La faisabilité du projet de boucle étant dépendante des travaux d'infrastructure évoqués plus haut, il est étrange que le critère technique ait été jugé positif par la SNCB.

#### 4.9.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, le schéma de desserte actuellement prévu est le suivant :

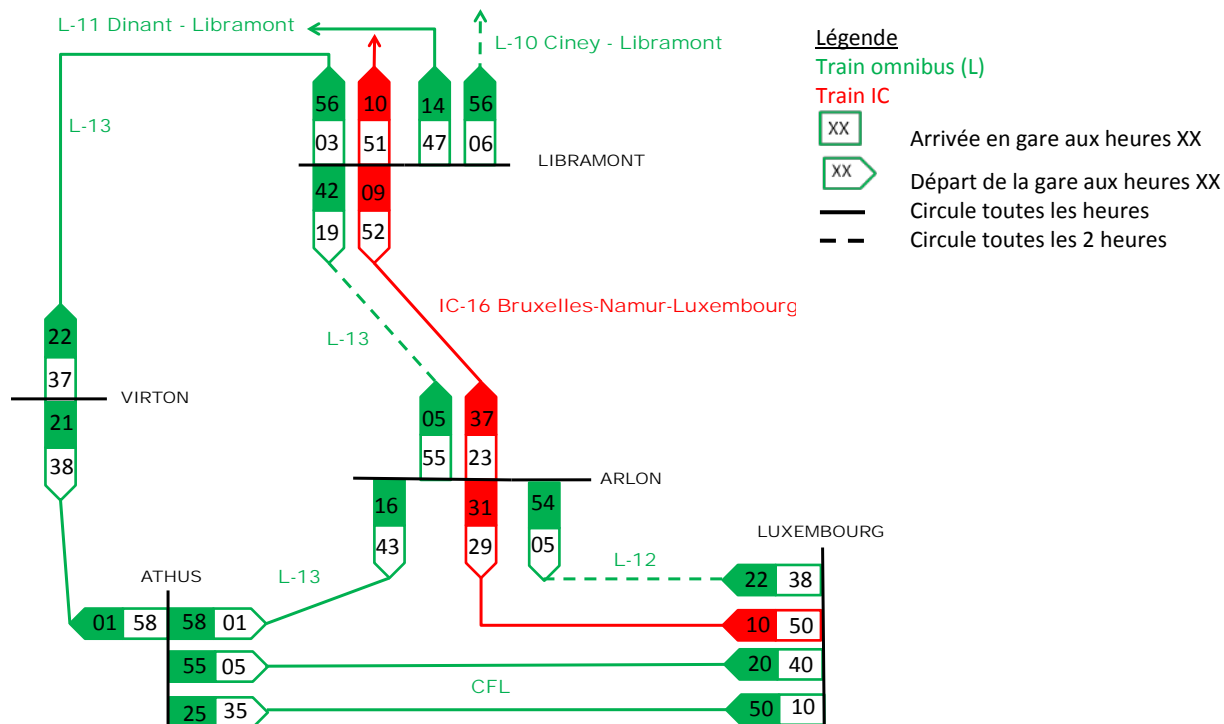


Figure 28 : Boucle du Sud-Luxembourg – horaires provisoires à partir de 12/2017

Le stationnement de 6 minutes de l'IC en gare d'Arlon résulte du service à voie unique entre Neufchâteau et Habay qui limite la capacité disponible sur ce tronçon de la ligne 162.

En ce qui concerne la boucle, les nouveaux horaires sont en fait, à peu de choses près, semblables à ceux qui étaient d'application avant le Plan de Transport 2014. On en revient donc à la situation d'avant décembre 2014, mais avec une fréquence doublée sur une partie du parcours.

Outre ces services cadencés, qui circuleront toutes la journée, plusieurs trains P sont prévus :

- De Virton vers Arlon le matin à 6h09 et 7h09 (arrivées à 6h46 et 7h46) ;
- De Virton vers Libramont le matin à 6h55 (arrivée à 7h37) ;
- D'Arlon vers Libramont le soir à 16h15 (arrivée à 16h52 à Virton et à 17h34 à Libramont) ;
- De Libramont vers Arlon le soir à 16h23 (arrivée à 17h05 à Virton et à 17h45 à Arlon).

Entre Arlon et Luxembourg, l'offre est également renforcée durant les heures de pointes, comme c'est déjà le cas actuellement :

- De 5h35 à 9h35 l'omnibus vers Luxembourg circule toutes les demi-heures ; à cela s'ajoutent 4 trains P vers Luxembourg (2 omnibus, 1 direct et 1 semi-direct)
- De 15h22 à 18h52 l'omnibus de Luxembourg vers Arlon circule toutes les demi-heures ; à cela s'ajoutent 3 trains P depuis Luxembourg.

En revanche, les deux trains P directs par jour entre Virton et Luxembourg semblent avoir été supprimés. Seuls deux trains P Virton – Rodange seront maintenus le matin (départs de Virton à 6h30 et 7h33) avec correspondance à Rodange sur un L vers Luxembourg.

En ce qui concerne la L166 reliant Libramont à Dinant, la fréquence des trains locaux L-11 sera effectivement portée à 1 train/heure/sens. Les départs de Libramont se feront toutes les heures '14 (soit 5 minutes plus tôt qu'actuellement), les départs de Dinant se feront toutes les heures '27, et le temps de parcours entre Libramont et Dinant sera réduit de 3 minutes (1h17 au lieu de 1h20). Dans chaque sens, on comptera 7 nouveaux trains L-11 par jour (dont 2 par sens se substituent à des trains P existants, soit au total, 10 trains supplémentaires par jour). Parmi ces nouveaux trains, 3 par sens sont prolongés au-delà de Dinant jusque Namur, durant les heures de pointe. Cela implique que l'offre augmentera non seulement entre Libramont et Dinant, mais également entre Libramont, Dinant et Namur.

Le doublement de la fréquence sur les lignes 165, 166 et 167 permettra aux points d'arrêt situés sur ces lignes de gagner entre 10 et 24 trains par jour de semaine. Le détail de l'évolution du nombre de train par jour est repris ci-dessous :

LIGNE	GARE	# trains 2014	# trains 2017	Δ
165	Bertrix	44	68	24
	Florenville	21	35	14
	Virton	23	37	14
167	Halanzu	22	35	13
	Aubange	22	35	13
	Athus	22	35	13
	Messancy	22	35	13
166	Paliseul	23	33	10
	Carlsbourg	23	33	10
	Graide	23	33	10
	Gedinne	23	33	10
	Beauraing	22	32	10
	Houyet	22	32	10
	Gendron-Celles	22	32	10
	Anseremme	22	32	10

Dans les points d'arrêts de la ligne 162 (Neufchâteau, Habay, Stockem et Viville), où le doublement de la fréquence ne sera pas possible avant 12/2019, l'offre prévue pour 12/2017 est équivalente à l'offre actuelle, à savoir 22 trains par jours de semaine (11 par sens).

En ce qui concerne les correspondances, les principaux nœuds sont les gares de Libramont, Arlon et Athus. À Athus, des correspondances vers Luxembourg<sup>23</sup> sont prévues chaque heure en 7' depuis Arlon et depuis Virton. À Libramont, dix correspondances s'amélioreront par rapport à la situation actuelle, tandis que la correspondance entre la ligne 165 et l'IC vers Luxembourg sera perdue sans que les conséquences ne soient trop pénalisantes<sup>24</sup>. À Arlon, quatre correspondances s'améliorent par rapport à la situation actuelle, mais la correspondance entre les deux parties de la boucle se détériore. À Dinant, les nouveaux trains L-11 ne permettront pas de correspondance, mais ceux qui sont prolongés jusque Namur seront en correspondance avec les IC de/vers Bruxelles (en 16').

Les temps de correspondance qui seront d'application à partir de décembre 2017 à Libramont et Arlon sont repris dans les tableaux ci-dessous :

<b>Gare de LIBRAMONT</b>		Temps de correspondance					
correspondance vers		L162				L165	L166
origine		Arlon-Lxb	Bruxelles	Neufchâteau-Marbehan-Habay*	Poix-St-Hubert-Grupont-Forrières*	Bertrix-Florenville-Virton	Bertrix-Paliseul-Carlsbourg...-Dinant
L162	Arlon-Luxembourg			10'	47'	47'	5'
	Bruxelles			28'	5'	5'	23'
	Neufchâteau-Marbehan-Habay*	10'	28'		14'	direct avec 14' d'attente	32'
	Poix-St-Hubert-Grupont-Forrières*	46'	4'	13'		50'	8'
L165	Bertrix-Florenville-Virton	49'	7'	direct avec 16' d'attente	53'		11'
L166	Bertrix-Paliseul...-Dinant	5'	23'	32'	9'	9'	

<b>Gare de ARLON</b>		Temps de correspondance				
correspondance vers		L162			L165-167	
origine		Luxembourg	Bruxelles	Viville-Stockem-Habay*	Kleinbettingen-Capellen-Mamer...*	Messancy-Athus-Aubange-Halanzy-Virton
L162	Luxembourg			34'		12'
	Bruxelles			42'	42'	20'
	Viville-Stockem-Habay*	34'	42'		10'	48'
	Kleinbettingen-Capellen-Mamer...*		43'	9'		9'
L165-167	Messancy-Athus-Aubange-Halanzy-Virton	13'	21'	49'	49'	

Tableaux 5 : correspondances en gares de Libramont et Arlon à partir de 12/2017

<sup>23</sup> Entre Athus et Luxembourg, des trains CFL circulent toutes les 30 minutes (ligne 70 du réseau CFL).

<sup>24</sup> Seules les liaisons Florenville-Marbehan et Virton-Marbehan seront pénalisées par cette perte de correspondance (+9' de temps de parcours), les autres points d'arrêts bénéficiant d'alternatives plus intéressantes via d'autres liaisons.

#### 4.9.6 Conclusion

Ce projet est un des seuls à répondre partiellement aux revendications de la Wallonie dans le cadre du Plan de Transport 2017. En effet, il répond à la demande d'offrir un seuil minimum d'attractivité de 1 train/heure/sens dès 12/2017 dans 14 PANGs qui ne bénéficient actuellement que d'un train toutes les 2 heures ; 4 PANGs supplémentaires devraient bénéficier d'une fréquence doublée à partir de 12/2019.

Ce projet présente en outre plusieurs avantages :

- Suppression du stationnement en gare de Virton, ce qui permettra de réduire les temps de parcours sur les lignes 165/167 ;
- En gare de Libramont, des correspondances systématiques seront assurées toute la journée entre la relation L-10 Ciney-Libramont et la relation L-13 vers Arlon (toutes les 2 heures) ;
- En gare d'Arlon, des correspondances systématiques seront assurées toute la journée entre la relation L-13 depuis Virton et l'IC-16 Bruxelles – Luxembourg (toutes les heures) et entre la relation L-13 depuis Libramont et la relation L-12 vers Luxembourg (toutes les 2 heures) ;
- Le tronçon Libramont-Bertrix bénéficiera toute la journée d'une desserte de 2 trains/heure/sens.

Par contre, il n'y aura pas de correspondance entre les deux parties de la boucle L-13 à Arlon. Par ailleurs, c'est bien le même train qui va circuler sur l'ensemble de la boucle mais il stationnera environ 15' à Libramont pour assurer les correspondances, ce qui réduit l'intérêt de la boucle pour les liaisons entre les lignes 165 et 162. Enfin, comme expliqué ci-dessus, la fréquence de l'omnibus sur le tronçon Libramont – Arlon ne sera doublée qu'en décembre 2019 (ce qui signifie que, pendant les deux premières années d'application du Plan de Transport 2017, la relation L-13 sera limitée à Libramont une heure sur deux). Et en ce qui concerne la L166, l'augmentation de l'offre est appréciable, même s'il est dommage que le choix n'ait pas été fait de prolonger tous les trains jusque Namur (où une correspondance est assurée vers Bruxelles).

Le doublement de la fréquence de circulation des trains locaux, doit aller de pair avec une optimisation des correspondances dans les gares-nœuds, car ces trains locaux ont pour objet de rabattre les navetteurs vers les grandes gares. Par rapport à la situation actuelle, les possibilités de correspondances ont été améliorées à Libramont et dans une moindre mesure à Arlon. À Libramont, le nombre de correspondances possibles dans un délai de moins de 15' toutes relations confondues passera de 6 actuellement à 16 en 12/2017 ; à Arlon, ce nombre passera de 3 à 5. Les correspondances à Athus avec les trains CFL restent efficaces et leur fréquence est doublée (correspondance toutes les heures dans les deux sens). On constate que les conditions de correspondances s'améliorent principalement pour les relations dont la fréquence sera doublée. En revanche, certains temps de correspondance restent trop longs, principalement pour les relations qui ne circulent qu'une heure sur deux (L-10 Ciney-Libramont vers Luxembourg, L-13 Arlon-Libramont vers Bruxelles). Les temps de parcours seront néanmoins réduits sur la majorité des liaisons.

Ce projet est ambitieux et prometteur pour les provinces de Namur et Luxembourg. Cependant, s'il n'est pas assorti d'une campagne de communication locale judicieusement organisée, ce projet risque de n'attirer que peu de voyageurs supplémentaires par méconnaissance de l'offre.

On notera encore que, le prochain Plan Pluriannuel d'Investissements d'Infrabel n'ayant toujours pas été validé par le gouvernement fédéral, l'échéance actuellement envisagée pour la fin des travaux nous est inconnue. Un risque persiste donc quant à la faisabilité du doublement de fréquence sur la L162 entre Libramont et Arlon en 12/2019.



## 4.10 PROJET 13 : Charleroi – Namur – Jambes

### 4.10.1 Localisation

Ce projet concerne la ligne 130 Charleroi – Namur, longue de 36.8 km, et faisant partie de la dorsale wallonne.

14 gares et points d'arrêt sont situés sur cette ligne.

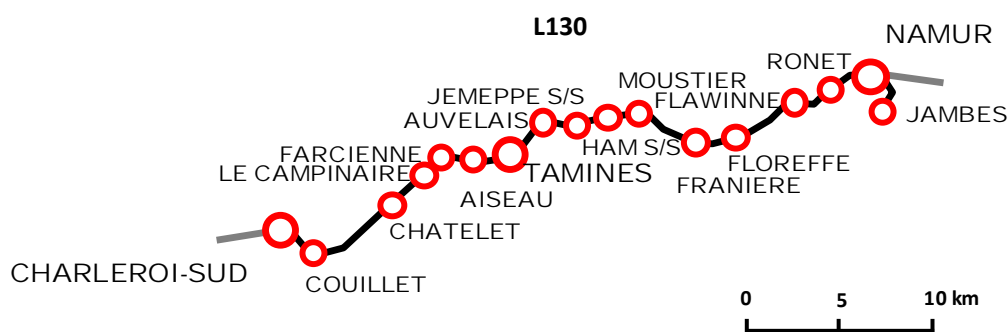


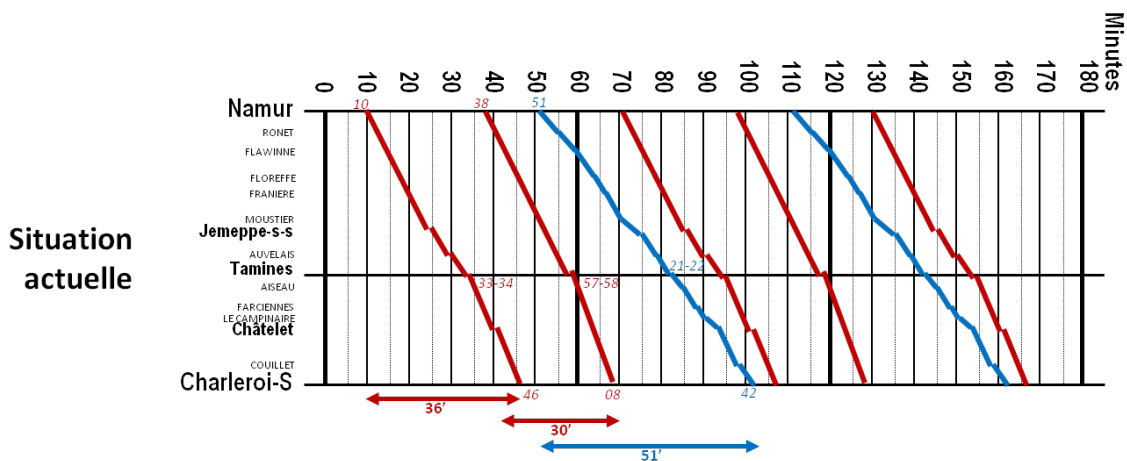
Figure 29 : Ligne 130 Charleroi – Namur – Infrastructure

### 4.10.2 Offre avant et après 12/2017

L'offre sur la ligne 130 est composée de 2 trains IC et 1 train L /heure/sens.

On distingue un IC « rapide » (IC-19 Lille-Namur) n'effectuant qu'un arrêt intermédiaire à Taminés (temps de parcours Charleroi-Sud – Namur = 30') et un IC plus « lent » (IC-25 Mons-Liège) effectuant donc des arrêts supplémentaires à Jemeppe-sur-Sambre, Auvélais et Châtelet (temps de parcours Charleroi-Sud – Namur = 36').

Cette politique d'arrêt non-uniforme entraîne un « décadencement » de ces deux trains au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Namur (où ils sont quasiment cadencés à la demi-heure) puisque l'IC-25 Mons-Liège est 6' plus lent que l'IC-19 Lille-Namur.

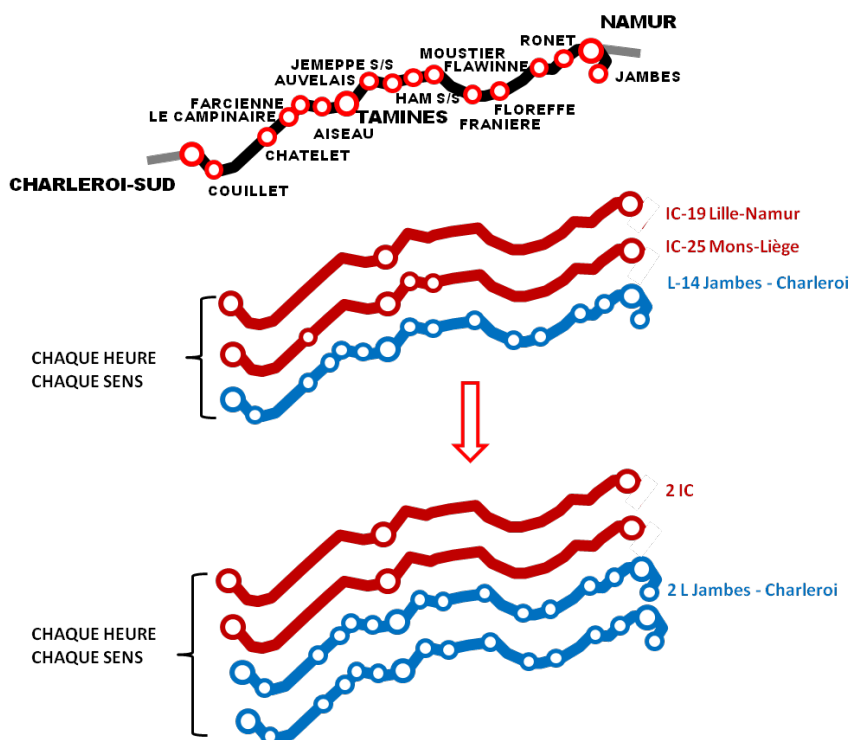


DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE  
CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

Figure 30 : Graphique de ligne de la L130 – Situation actuelle

En ce qui concerne le train omnibus cadencé, on remarque qu'il effectue 13 arrêts intermédiaires alors qu'il existe 14 points d'arrêts sur la ligne. Le PANG de Ham-sur-Sambre n'est plus desservi que par des trains P, soit par 3 trains/jour/sens, uniquement en semaine.



Offre actuelle

Projet SNCB

Révision de la politique  
d'arrêt IC et  
dédoublage de la  
relation L-14

DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE  
CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

Figure 31 : Ligne 130 Charleroi – Namur – Offre actuelle et projetée

La ligne 130 a fait l'objet de travaux récemment. Le temps de parcours des IC a été légèrement réduit lors du plan de transport 2014 (-1'), mais des minutes-travaux (3') subsistent encore actuellement sur cette ligne.

#### **4.10.3 Description du projet SNCB**

Le projet de la SNCB pour le plan de transport 2017 consiste :

- D'une part à uniformiser la politique d'arrêt des trains IC en ne conservant qu'un seul arrêt intermédiaire à Tamines entre Charleroi et Namur ;
- D'autre part à doubler la fréquence des trains omnibus entre Charleroi et Namur-Jambes.

**Le PANG de Ham-sur-Sambre ne sera pas intégré dans la desserte cadencée, mais il conservera une desserte durant les heures de pointe tel que c'est le cas actuellement (6 trains par jour)<sup>25</sup>.**

Les gares de Châtelet, Auvélais et Jemeppe-sur-Sambre perdront quant à elles leur desserte IC.

#### **4.10.4 Analyse multicritère**

Ce projet n'a pas fait l'objet d'une évaluation par critères car la SNCB considère ce projet comme une alternative au projet de mise en service de trains P rapides entre Tournai et Liège (cfr. revendication de la Wallonie dans le cadre du Plan de Transport 2017, ci-après).

Afin de mieux comprendre la portée de ce projet, nous proposons ci-dessous une analyse sommaire de capacité de la L130.

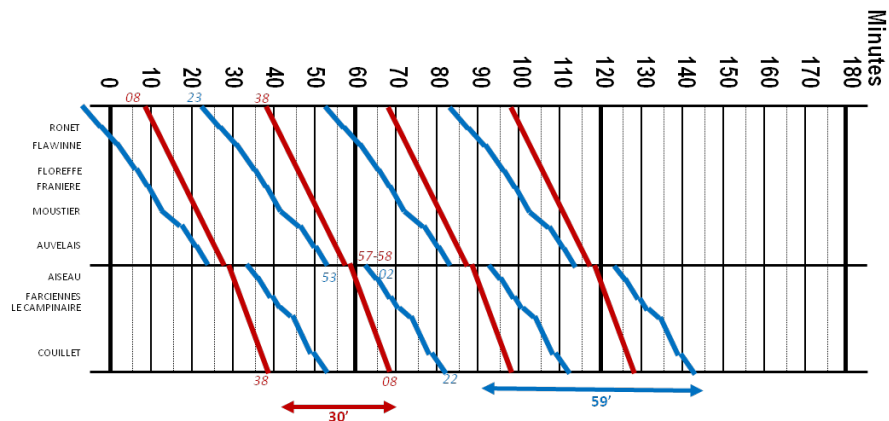
L'offre projetée dans le plan de transport 2017 est composée de 2 IC et 2L par heure et par sens. Avec une telle offre, deux types d'horaires cadencés sont envisageables, avec ou sans dépassement de la relation L par la relation IC.

Dans le cas d'un dépassement à Tamines des relations L par les relations IC, un train lent (par exemple marchandise) peut être tracé entre les relations L et IC. Cette solution implique néanmoins un stationnement du train L pendant environ 10 minutes en gare de Tamines, ce qui pénalise les usagers des points d'arrêt intermédiaires qui empruntent la liaison locale.

---

<sup>25</sup> L'un des deux omnibus effectuera un arrêt supplémentaire dans ce PANG aux heures de pointe.

**Hypothèse 1**  
IC cadencé sur l'horaire  
de l'IC rapide actuel avec  
dépassement à Tamines



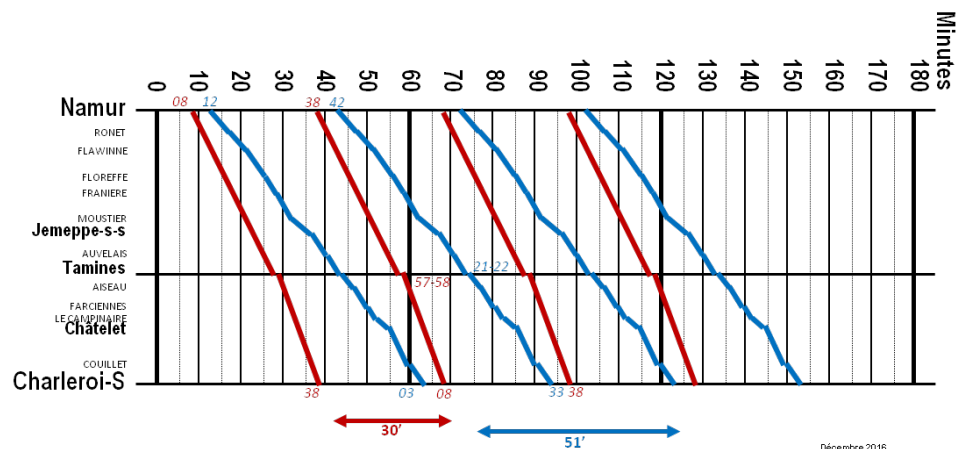
DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE  
CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

Figure 32 : Graphique de ligne de la L130 – Doublement de l'offre L avec dépassement à Tamines

Dans le second cas (sans dépassement), la saturation de l'horaire sera importante et aucun train direct<sup>26</sup> ne pourra être ajouté de Namur à Charleroi, étant donné la différence de temps de parcours entre les circulations L et IC. C'est ce schéma qui a été retenu par la SNCB pour le Plan de Transport 2017, à la différence que les différentes relations ne seront pas parfaitement cadencées à la demi-heure (voir « Horaires à partir du 10/12/2017 » ci-dessous).

**Hypothèse 2**  
IC cadencé sur l'horaire de  
l'IC rapide actuel et pas de  
dépassement



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE  
CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

Figure 33 : Graphique de ligne de la L130 - Doublement de l'offre L sans dépassement à Tamines

Quoi qu'il en soit, dans les deux cas, ce projet est difficilement compatible avec la mise en place d'un train IC supplémentaire ou d'un Thalys plus rapide sur la dorsale wallonne. Ces deux projets avaient pourtant été retenus par la Région Wallonne.

<sup>26</sup> Un train L patientant pour se faire doubler dans une gare intermédiaire, par exemple à Tamines, est toujours possible

#### 4.10.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, c'est un schéma de circulation sans doublement des trains L par les trains IC qui sera d'application sur la L130 en décembre 2017. Les trains omnibus quitteront Charleroi-Sud aux heures '17 et '54, tandis que dans le sens inverse, ils quitteront Namur aux heures '14 et '50. Ils ne seront donc pas parfaitement cadencés à la demi-heure. De plus, on constate que les trains L qui sont prolongés au-delà de Charleroi-Sud sur la L140 de/vers Ottignies (c'est-à-dire ceux qui circulent déjà actuellement) auront un temps de parcours 2 minutes plus long que les trains L limités à Charleroi-Sud (ces 2 minutes supplémentaires étant localisées sur le tronçon Châtelet – Charleroi-Sud). Les temps de correspondance en gare de Charleroi-Sud (de/vers Bruxelles ou La Louvière – Mons) seront donc légèrement différents selon que l'on emprunte un train ou celui qui circule une demi-heure plus tard, ce qui nuit à la lisibilité et l'attractivité de l'offre. Si l'on représente graphiquement les circulations en fonction de ces nouveaux horaires, il apparaît que l'IC qui part de Namur aux heures 12 devra dépasser le L qui quitte Namur aux heures 50 à hauteur de Couillet. Cela signifie que les trains L devront bifurquer sur la ligne 130C<sup>27</sup> entre Châtelet et Charleroi-Sud, ce qui explique les 2 minutes supplémentaires sur le trajet du train L. Dans le sens inverse, ces trains IC et L partiront tous deux de Charleroi-Sud aux heures '17 et par conséquent, le train L devra également emprunter la ligne 130C sur le tronçon Charleroi-Sud – Châtelet avant de revenir sur la L130.

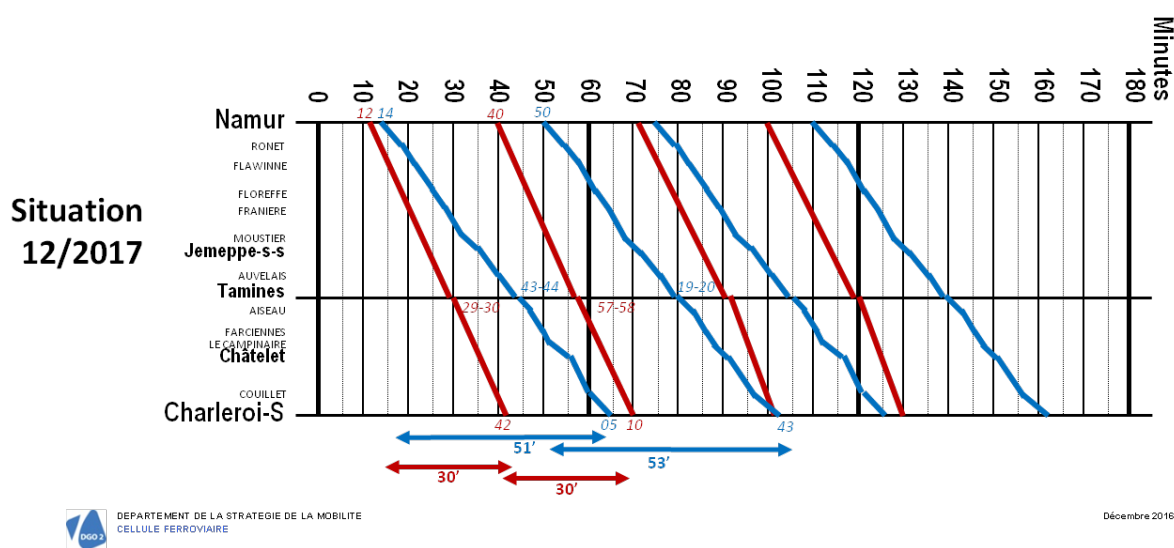


Figure 34 : Graphique de ligne de la L130 – Situation 12/2017

<sup>27</sup> La L130C est une voie parallèle à la L130, située au nord de celle-ci et donnant notamment accès à l'atelier de Charleroi. Sur cette voie, la vitesse est limitée à 40km/h entre Charleroi-Sud et Couillet. En gare de Charleroi-Sud, cette voie est idéalement située pour effectuer des liaisons avec la L140 reliant Charleroi à Ottignies.

Pour les gares de Châtelet, Auvélais et Jemeppe-sur-Sambre, qui perdent leur desserte IC, malgré le doublement de fréquence des trains omnibus, le nombre total de trains qui desservent ces trois gares va diminuer de 12 à 15% (10 trains en moins par jour à Châtelet, 12 trains en moins par jour à Auvélais et Jemeppe-sur-Sambre). Cela s'explique d'une part, par la suppression de certains trains P omnibus qui circulent actuellement, et d'autre part, par l'amplitude réduite d'une des deux relations locales<sup>28</sup>.

Ces 3 gares perdent par ailleurs leur relation directe avec Mons, La Louvière et Liège. Selon la SNCB, cette rupture de relation directe concerne 117 voyageurs actuels (dont 96 abonnés). On notera cependant que les premiers et derniers IC-25 dans chaque sens<sup>29</sup> continueront à faire arrêts à Châtelet, Auvélais et Jemeppe-sur-Sambre ; Auvélais et Jemeppe-sur-Sambre seront aussi desservies par l'avant-dernier IC vers Charleroi (qui ne fera pas arrêt à Châtelet en revanche).

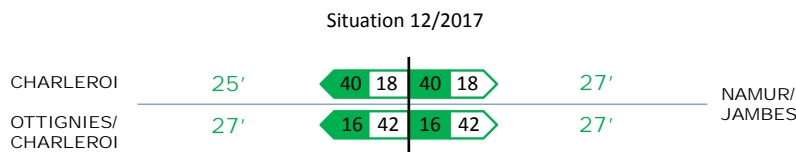
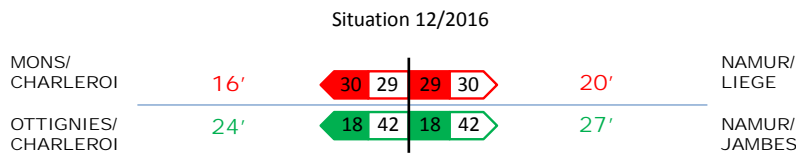
Les horaires et les temps de parcours évolueront comme suit :

CHÂTELET							
Situation 12/2016							
MONS/ CHARLEROI	5'	41	19	40	20	30'	NAMUR/ LIEGE
OTTIGNIES/ CHARLEROI	8'	34	27	33	28	42'	NAMUR/ JAMBES
Situation 12/2017							
CHARLEROI	9'	56	02	55	03	42'	NAMUR/ JAMBES
OTTIGNIES/ CHARLEROI	11'	32	26	31	27	42'	

<sup>28</sup> Par exemple, il n'y aura plus qu'un train L/heure entre Charleroi et Namur à partir de 17h (des trains circuleront bien à 17h54 et 18h54 mais seront limités à Tamines).

<sup>29</sup> Il s'agit des IC 3804 et 3821 vers Namur-Liège et IC 3826 et 3838 vers Charleroi-Mons.

### AUVELAIS



### JEMEPPE-sur-SAMBRE

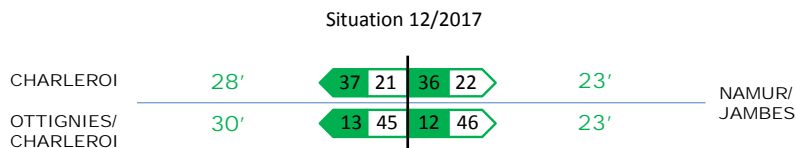
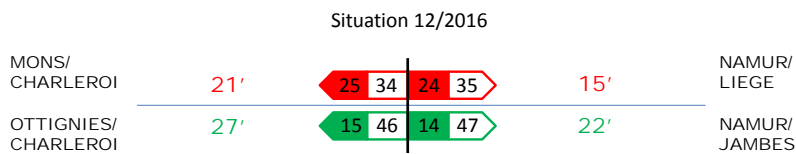


Figure 35 : Evolution des horaires dans les gares de Châtelet, Auvélais et Jemeppe-sur-Sambre

En ce qui concerne le point d'arrêt de Ham-sur-Sambre, les 6 trains par jour qui le desservent sont maintenus avec des horaires quasiment identiques à la situation actuelle (départs vers Namur à 6h23, 7h23 et 17h23 ; départ vers Charleroi-Sud à 7h35, 16h36 et 17h36).

#### 4.10.6 Conclusion

La Cellule Ferroviaire ne connaît pas le taux d'occupation actuel des trains L et ne peut donc pas juger de la nécessité de doubler l'offre L en décembre 2017.

Ce projet semble cependant pertinent, sur le tronçon Namur – Charleroi à plusieurs niveaux :

- La densité de population le long de la ligne 130 encourage à la mise en place d'une offre locale importante pour rejoindre les pôles de Namur de Charleroi ;
- La politique d'arrêt de l'IC « lent » actuel est surabondante dans la région de la Basse-Sambre. Le maintien d'un seul arrêt à Tamines permet de clarifier l'offre IC et de proposer un arrêt IC toutes les 15' de trajet. Le temps de parcours de 30' entre Namur et Charleroi pour ces 2 futurs IC est compétitif par rapport à la voiture. L'objectif est néanmoins de le réduire légèrement pour pouvoir entrer dans des nœuds de correspondance à Namur et à Charleroi (idéalement il faut viser un temps de parcours de 28')<sup>30</sup>.

En revanche, par rapport au projet d'IC rapide sur la dorsale wallonne, mis en avant par la Région Wallonne (voir ci-dessous), ce projet n'apporte pas d'amélioration du temps de parcours entre Liège et Namur, ni entre Charleroi et Tournai. Dans cette zone densément peuplée, ce projet présente certainement un intérêt mais il ne peut compromettre définitivement le renforcement de la dorsale wallonne par un IC rapide et/ou un Thalys. Or la mise en exploitation de ce L empêchera sur base de l'infrastructure actuelle le passage de tout nouveau train rapide. Le projet SNCB est aujourd'hui une alternative sans vision à long terme puisqu'il hypothèque toute opportunité de renforcer l'offre IC sur la dorsale wallonne à infrastructure inchangée.

Par ailleurs, même si l'IC-25 sera accéléré entre Charleroi et Namur, le meilleur temps de parcours entre ces deux villes restera identique puisque l'IC-19 était déjà plus rapide. Les gares de Châtelet, Jemeppe-sur-Sambre et Avelais perdent quant à elles leur relation IC ; les temps de parcours vers Liège, Namur, Charleroi et Mons s'allongent donc pour ces 3 villes outre le fait que l'offre diminue de 15% environ (- 10 à 12 trains/jour). Un report de voyageurs risque dès lors de s'opérer vers la gare de Tamines, qui conservera deux relations directes par heure vers Namur et Charleroi entre autres.

Enfin, ce projet sature fortement l'infrastructure entre Namur et Charleroi à cause de la différence de temps de parcours entre l'IC et le L. Le trafic marchandises, en attendant la mise à 3 voies de l'infrastructure, devra s'accommoder de ces contraintes quitte à devoir laisser passer les trains de voyageurs entre Namur et Charleroi.

---

<sup>30</sup> Cette clarification de l'offre IC pourrait également être menée pour les arrêts entre Liège et Namur sur la L125 (Flémalle-Haute, Huy, Statte, Andenne).



## 4.11 PROJET 14 : Mouscron - Courtrai (Desserte de Comines)

### 4.11.1 Localisation

Ce projet concerne principalement la gare de Comines et ses liaisons vers Mouscron et Tournai via Courtrai. L'infrastructure concernée comprend donc les lignes 69, 75 et 75A.

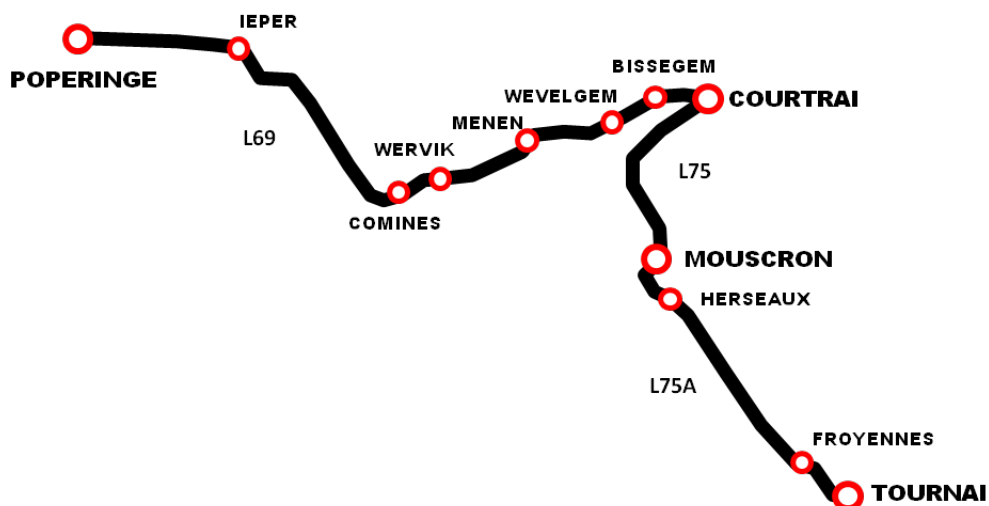


Figure 36 : Infrastructures concernées par les liaisons Comines – Mouscron – Tournai

### 4.11.2 Situation existante

La gare de Comines se situe sur la ligne 69 Poperinge – Courtrai. Elle est desservie par la relation IC-04 Poperinge – Courtrai – Anvers, qui circule à cadence horaire, tant en semaine que le weekend. Cette offre est renforcée aux heures de pointe par quelques trains P (4 trains/sens). Certains d'entre eux permettent, en théorie, une correspondance en gare de Courtrai avec des trains circulant entre Courtrai et Tournai (3 possibilités de correspondances vers Tournai le matin ; 3 possibilités de correspondances vers Comines le soir). Cependant, les temps de correspondance étant pour la plupart assez courts (4 à 5'), ces correspondances sont relativement fragiles et ne peuvent pas toujours être assurées.

En termes de temps de parcours, les liaisons entre Comines et Tournai s'effectuent donc actuellement en 1h39 en empruntant les relations IC cadencées, et durant les heures de pointe, le temps de trajet peut être réduit à 57 minutes, à condition que les correspondances soient assurées à Courtrai entre les trains P de Comines et les IC de/vers Tournai.

### 4.11.3 Description du projet SNCB

Ce projet consiste à prolonger 4 trains par jour de semaine entre Mouscron et Courtrai, à savoir 2 trains dans un sens à l'heure de pointe du matin et 2 trains dans le sens inverse à l'heure de pointe du soir. Ces trains donneraient correspondance à Courtrai avec les trains IC desservant Comines. L'objectif est d'offrir des liaisons de Comines vers Tournai le matin et de Tournai vers Comines le soir, avec des temps de correspondances plus robustes.

Lors du Roadshow du 31/03/2017 à Mons, la SNCB a précisé que ce sont 4 trains IC-19 (vers ou en provenance de Namur) qui seraient prolongés de Mouscron à Courtrai pendant les heures de pointe afin de permettre une correspondance avec les IC-04 de/vers Comines. Le temps de parcours Comines-Tournai serait alors d'environ 1h12, dont environ 20' de correspondance à Courtrai.

Les éléments présentés lors du Roadshow sont repris ci-dessous :

Comines – Tournai (actuel)		Comines – Tournai (12/2017)	
En journée	En pointe	En journée	En pointe
IIC 04 > IC 26 1h39 dont 48' de corresp	IC 04 > IC 26 1h39 dont 48' de corresp	IC 04 > IC 26 1h41 dont 49' de corresp	IC 04 > IC 26 1h39 dont 48' de corresp
	P Bxl > IC 26 0h57 dont 4' de corresp		P Bxl > IC 26 0h56 dont 4' de corresp
			IC 04 > IC 19 1h12 dont 20' de corresp

Source : Roadshow SNCB – 31/03/2017

### 4.11.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
48	Prolongation des trains P entre Mouscron & Courtrai (Desserte de Comines)	semaine	4	+	+	+	0	0	Non

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères, mais son potentiel est jugé marginal.

#### 4.11.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, les trains IC-19 prolongés jusque Courtrai sont les suivants :

- Le matin, les trains IC 906 et 907 en direction de Namur sont amorcés à Courtrai au lieu de Mouscron ; ils permettront dès lors une correspondance, en 19 minutes, avec les trains IC (727 et 728) qui quittent Comines à respectivement 5h26 et 6h26 ; les heures d'arrivée à Tournai seront 6h36 et 7h38, ce qui signifie que le temps de parcours de Comines à Tournai via ces deux liaisons sera de 1h10 et 1h12.
- Le soir, les trains IC 937 et 938 en provenance de Namur sont prolongés jusqu'à Courtrai au lieu de Mouscron ; ils permettront dès lors une correspondance, en 22 minutes, avec les trains IC (716 et 717) vers Comines de 18h10 et 19h10 à Courtrai ; les temps de parcours de Tournai à Comines via ces deux liaisons sera de 1h13 (départs de Tournai à 17h20 et 18h20 – arrivées à Comines à 18h33 et 19h33).

Le matin, les liaisons via les trains P au départ de Comines et les IC-26 vers Tournai restent en outre possibles, bien que le temps de temps correspondance soit réduit à 3 minutes pour l'une d'entre elles, ce qui est très court. Les horaires des différentes liaisons possibles à l'heure de pointe matinale sont les suivants (les nouvelles liaisons étant indiquées en bleu) :

Liaisons Comines – Tournai à l'heure de pointe matinale					
Train	Départ de Comines	Correspondance à Courtrai	Train	Arrivée à Tournai	Temps de parcours
<b>IC 727</b>	<b>5h26</b>	<b>19'</b>	<b>IC 906</b>	<b>6h36</b>	<b>1h10</b>
P 7008	6h09	4'	IC 3206	7h07	58'
<b>IC 728</b>	<b>6h26</b>	<b>19'</b>	<b>IC 907</b>	<b>7h38</b>	<b>1h12</b>
P7009	7h11	3' /!\	IC 3207	8h07	56'
P 7082	7h54	22'	IC 3208	9h07	1h13

Par contre, le soir, les correspondances entre les IC-26 depuis Tournai et les trains P vers Comines seront selon les cas allongées ou rendues impossibles ; les détails sont repris ci-dessous (les nouvelles liaisons étant indiquées en bleu) :

Liaisons Tournai – Comines à l'heure de pointe vespérale					
Train	Départ de Tournai	Correspondance à Courtrai	Train	Arrivée à Comines	Temps de parcours
IC 3236	15h53	22' (au lieu de 8' actuellement)	P 8082	17h05	1h12 (+14')
IC 3237	16h53	Correspondance perdue car le P 8008 vers Comines quittera Courtrai 1' avant l'arrivée du train de Tournai (actuellement correspondance en 5' – arrivée à Comines à 17h50)			
<b>IC 937</b>	<b>17h21</b>	<b>21'</b>	<b>IC 716</b>	<b>18h33</b>	<b>1h12</b>
IC 3238	17h53	Cette correspondance n'est plus proposée car le temps de correspondances à Courtrai avec le P 8009 est réduit à 2' (actuellement correspondance en 5' – arrivée à Comines à 18h50)			
<b>IC 938</b>	<b>18h20</b>	<b>22'</b>	<b>IC 717</b>	<b>19h33</b>	<b>1h13</b>

#### **4.11.6 Conclusion**

La Cellule Ferroviaire ne connaît pas le nombre de voyageurs entre Comines et Mouscron/Tournai et ne peut donc pas juger de la pertinence de ce projet. La volonté de relier plus efficacement ces différentes communes wallonnes peut toutefois être saluée, d'autant que l'offre bus vers la Flandre est faible. Un temps de correspondance de 19 à 22 minutes à Courtrai est cependant assez peu attractif ; ces nouvelles liaisons risquent donc de n'attirer que peu de voyageurs. De plus, si ces nouvelles connexions viennent s'ajouter à l'offre de pointe le matin de Comines vers Tournai, l'offre de pointe le soir de Tournai vers Comines n'augmentera pas puisque deux correspondances entre les IC-26 et les trains P vers Comines seront perdues.

## 4.12 PROJET 15 : L29 Geraardsbergen – Ath – Mons

### 4.12.1 Localisation

Ce projet concerne les L90 et 96, et plus particulièrement le tronçon Geraardsbergen - Ath - Mons, long de 46km. 16 gares et PANGs sont situées sur ce tronçon.

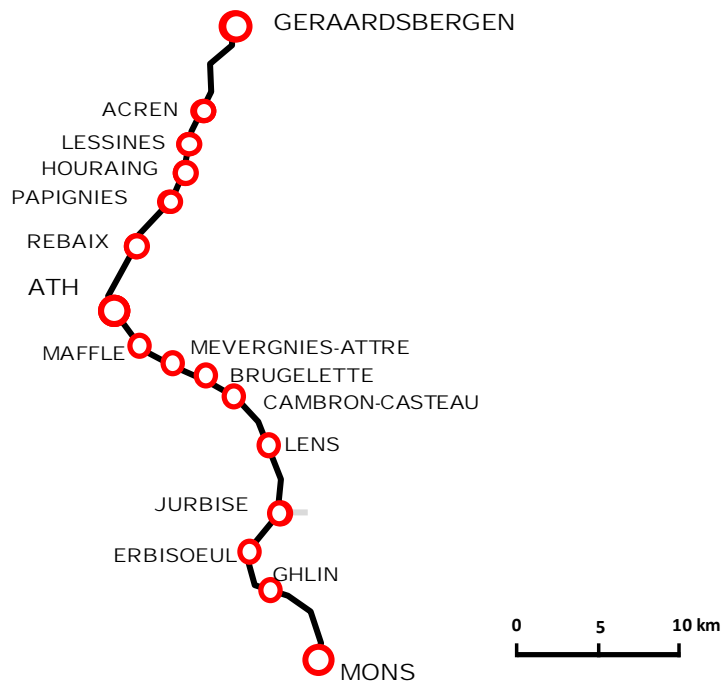


Figure 37 : Relation L29 – Infrastructure

### 4.12.2 Offre avant et après 12/2017

Le weekend, la relation L-29 relie les gares de Grammont, Ath et Mons, en desservant tous les points d'arrêt intermédiaires, excepté les PANGs de Mévergnies-Attre et Ghlin<sup>31</sup>. Elle circule actuellement avec une fréquence bi-horaire, soit 16 trains/jour de weekend (8/sens). Quelques renforts sont prévus pendant les weekends de juin à octobre : il s'agit de 2 trains touristiques/jour/sens entre Mons et Ath, avec arrêts à Jurbise, et Cambron-Casteau.

<sup>31</sup> En semaine, cette relation est prolongée au-delà de Mons jusque Tournai (avec desserte de Jemappes, Quaregnon, Saint-Ghislain, Blaton, Péruwelz, et Antoing). Le weekend, c'est la relation IC-25 qui assure la liaison Mons-Tournai avec desserte des gares intermédiaires.

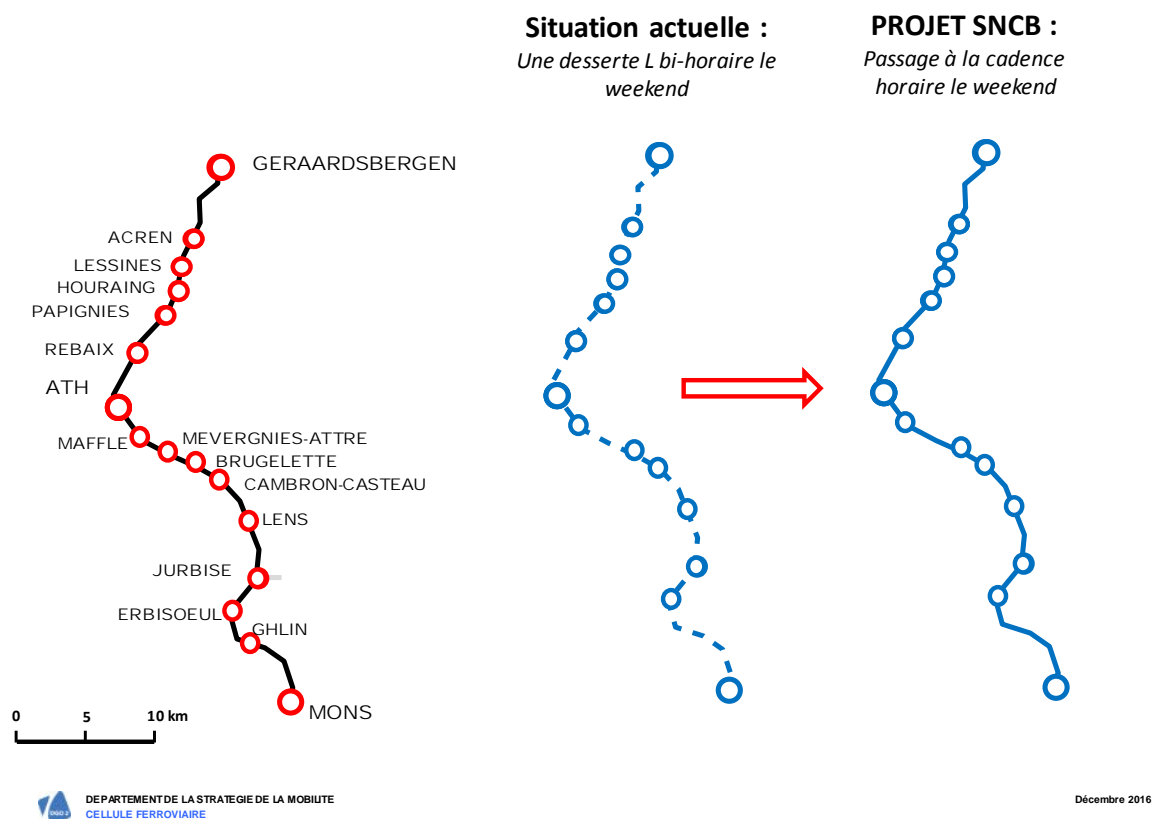


Figure 38 : Relation L29 – Offre actuelle et projetée les weekends et jours fériés

### 4.12.3 Description du projet SNCB

Le projet consiste à mettre en service 16 trains supplémentaires par jour de weekend entre Grammont, Ath et Mons, de façon à offrir une desserte à cadence horaire au lieu d'une cadence bi-horaire. L'objectif qui sous-tend ce projet est l'amélioration de la desserte de Pairi Daïza, via le PANG de Cambron-Casteau, situé entre Ath et Mons.

Lors du Roadshow du 31/03/2017 à Mons, la SNCB a précisé que ces trains viendraient en remplacement des trains touristiques actuels. Par rapport à ces derniers, ils présentent l'avantage d'offrir une fréquence renforcée à tous les points d'arrêts de la ligne 90 (tandis que les trains touristiques ne desservent qu'Ath, Cambron-Casteau, Jurbise et Mons) et de circuler toute l'année (tandis que les trains touristiques ne circulent que de juin à octobre).

#### 4.12.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
49	L29 Geraardsbergen - Ath - Mons : Bi-horaire => horaire (week-end)	we	16	+	+	+	+	0	Limitée

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères y compris au niveau du potentiel voyageur.

#### 4.12.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, les départs des trains locaux vers Grammont le weekend se feront désormais toutes les heures '26 à Mons (de 7h26 à 22h26). Dans le sens inverse, les départs se feront toutes les heures '37 de Geraardsbergen (de 6h37 à 21h37 – toutes les heures '00 à Ath). Il y aura donc bien 16 trains supplémentaires par jour de weekend dans les différents points d'arrêts de cette ligne.

On soulignera également que, sur cette ligne, le temps de parcours sera réduit de 15 minutes en semaine en raison de la suppression du stationnement en gare de Jurbise. Ce stationnement avait été instauré en décembre 2014 avec pour objectif d'assurer des correspondances entre les omnibus de la ligne 90 et les IC de/vers Bruxelles. Cette adaptation, malgré sa pertinence, avait été critiquée par les autorités locales au motif qu'elle allongeait fortement le temps de parcours entre Mons et Ath. Les correspondances à Jurbise seront donc en partie sacrifiées en 12/2017 au profit d'une amélioration de ce temps de parcours (entre Mons et Ath, il passera ainsi de 48 à 33 minutes). Les correspondances de/vers Bruxelles resteront possibles pour les usagers des PANGs situés entre Ath et Jurbise (en 8'), mais les usagers de Ghlin et Erbisoeul (situés sur la L96 entre Mons et Jurbise) devront attendre 20' en gare de Jurbise (au lieu de 6' actuellement). Les weekends et jours fériés, les trains locaux ne stationnent pas en gare de Jurbise ; le temps de parcours sera donc plutôt stable (il passera de 35 à 33 minutes en Mons et Ath).

#### 4.12.6 Conclusion

Ce projet permettra d'offrir une desserte d'un train/heure/sens tant en semaine que le weekend entre Grammont, Ath et Mons. L'offre ferroviaire de/vers le parc de Pairi Daïza s'en trouvera améliorée.

En semaine, le temps de parcours sera réduit de 15 minutes entre Mons et Ath, mais cela se fera au détriment des correspondances en gare de Jurbise entre les trains locaux Mons – Jurbise et les trains IC de/vers Braine-le-Comte et Bruxelles (perte de correspondance pour les usagers de Ghlin et Erbisoeul avec pour conséquence un allongement du temps de parcours de 10 minutes).



## 4.13 PROJET 16 : Charleroi-Sud - Erquelinnes

### 4.13.1 Localisation

Ce projet concerne la L130A Charleroi-Sud - Erquelinnes. Cette ligne est longue de 29km et elle compte 11 gares et points d'arrêt.

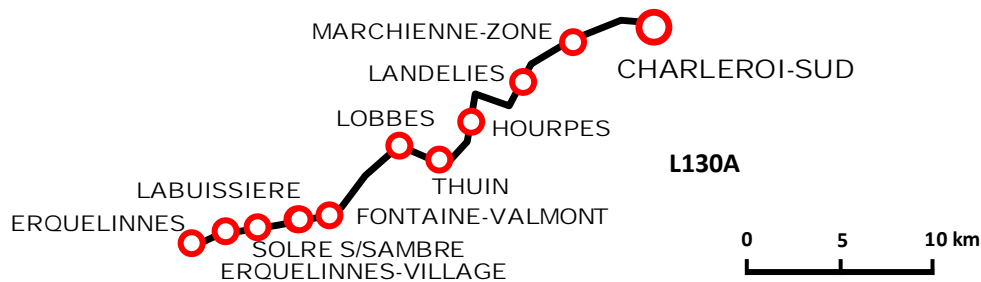


Figure 39 : Ligne 130A – Infrastructure

### 4.13.2 Situation existante

La L130A est desservie en semaine par une relation locale à cadence horaire (bi-horaire le weekend) (= relation L-07). Cette relation fait arrêt dans tous les PANGs de la ligne et relie Erquelinnes à Charleroi-Sud en 39 minutes. La particularité des horaires sur cette ligne est qu'ils ne sont pas symétriques. Par conséquent, les voyageurs qui doivent effectuer une correspondance à Charleroi-Sud, ont des temps de correspondances différents à l'aller et au retour, ce qui est peu lisible et peu attrayant. On compte également 3 trains P/jour dans chaque sens.

Entre Marchienne-Zone et Erquelinnes, la L130A traverse 15 fois la Sambre. Les tabliers métalliques des ponts sont en fin de vie et présentent de nombreuses défauts. C'est pourquoi un programme de remplacement des tabliers métalliques vétustes est en cours depuis plusieurs années (cfr PPI 2001-2012). Certaines phases du programme sont terminées mais d'autres ont été reportées par manque de budget. Depuis 2014, les dégradations constatées aux ponts 7, 8, 9, 10 et 11 (situés entre Lobbes et Hourpes) ont nécessité d'imposer un ralentissement à 60 km/h sur ces ouvrages depuis 10/2014<sup>32</sup>.

<sup>32</sup> Source : fiche Infrabel 2014, Program délimité-L130A : Renforcement – Numéro du projet : I-02.02.029.

#### 4.13.3 Description du projet SNCB

Le projet de la SNCB consiste à modifier l'horaire de circulation des trains L de façon à restaurer la symétrie sur la L130A. Cela permettrait d'améliorer les correspondances en gare de Charleroi-Sud, dont certaines ne sont actuellement possibles que dans un sens.

#### 4.13.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
55	Restaurer la symétrie sur la L130A entre Charleroi-Sud et Erquelines	semaine + we	-	+	+	+	0	0	Oui

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères ; le potentiel du projet est toutefois jugé marginal. Ce projet est réalisable à budget constant car il ne nécessite pas de train-km supplémentaire.

Alors que le critère technique avait été évalué positivement par la SNCB, les éléments apportés par Infrabel en décembre 2016 ont modifié la faisabilité du projet. En effet, Infrabel a décidé d'imposer, à partir de décembre 2017, un service à voie unique entre Lobbes et Hourpes (tronçon sur lequel se situent les 5 ponts dont les tabliers n'ont pas encore été remplacés). Il sera donc impossible pour deux trains de se croiser sur ce tronçon. En raison de cette contrainte, de la circulation de trains P durant les heures de pointe, et des nouveaux horaires prévus à Charleroi-Sud, il s'avère impossible de restaurer la symétrie sans dégrader les correspondances à Charleroi-Sud.

#### 4.13.5 Horaires à partir du 10/12/2017

Selon le simulateur provisoire mis en ligne par la SNCB, les horaires de la relation L-07 Charleroi-Sud – Erquelines seront quasiment identiques à la situation actuelle. Les trains vers Erquelines quitteront Charleroi-Sud toutes les heures '53 (au lieu de '55 actuellement) ; tandis que les trains vers Charleroi partiront d'Erquelines toutes les heures '00 (au lieu de '04 actuellement). Le temps de parcours restera de 39 minutes. Le croisement des trains se fera peu avant Lobbes en venant d'Erquelines, c'est-à-dire juste avant le tronçon à voie unique.

Les horaires des trains P resteront eux aussi quasiment inchangés par rapport à la situation actuelle.

#### 4.13.6 Conclusion

Après vérification de la disponibilité de l'infrastructure auprès d'Infrabel, il a été décidé que **ce projet ne sera pas réalisé dans le cadre du PT2017.**

Les correspondances entre la relation L-07 circulant sur la L130A et les trains L vers Ottignies, La Louvière, Tamines et Couvin resteront dès lors efficaces dans un sens seulement. Les correspondances avec les relations IC de/vers Mons, Namur et Bruxelles seront maintenues dans les deux sens (mais avec des temps de correspondances légèrement différents à l'aller et au retour).

Dans une note à son Conseil d'Administration datant de février 2017, Infrabel a annoncé que la ligne 130A passerait à voie unique à partir de 2019 par manque de moyens budgétaires (voir Annexe 5). Lors du Roadshow du 31/03/2017 à Mons, la SNCB a démenti cette information. Elle a expliqué que, en raison de l'état des infrastructures, la circulation s'effectuait actuellement sur une seule voie sur plusieurs ponts de la L130A. Infrabel ne disposant pas des budgets nécessaires à la réalisation des travaux de renouvellement des ponts, cette situation perdurera sur toute la durée du Plan de Transport 2017 (au minimum). Selon la SNCB, il ne s'agirait donc pas d'une mise à voie unique de l'entièreté de la ligne mais d'un maintien de la circulation à voie unique sur un tronçon de celle-ci, à savoir le tronçon Lobbes – Hourpes.

## 4.14 PROJET 17 : Améliorer les correspondances à Pepinster

### 4.14.1 Localisation

Ce projet concerne la L44 Pepinster – Spa-Géronstère, qui est longue de 12.5km et compte 5 PANGs intermédiaires.

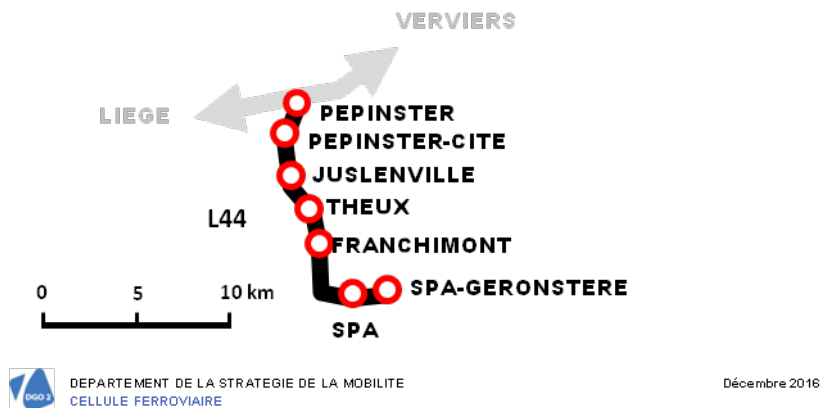


Figure 40 : Ligne 44 – Infrastructure

### 4.14.2 Offre avant et après 12/2017

La L44 est desservie par le train L Spa – Verviers – Aachen qui circule toutes les heures, tant en semaine que le weekend. Le temps de parcours entre Pepinster et Spa-Géronstère est de 23’.

Le parcours Liège – Spa s’effectue via une correspondance à Pépinster entre le train L Liège – Verviers et le train L Aix-la-Chapelle – Spa. Depuis 12/2014, cette correspondance à Pepinster est prévue en 4 minutes. En cas de retard, les trains peuvent attendre 2 minutes supplémentaires<sup>33</sup>. Depuis le lancement du Plan de Transport 2014, il a été rapporté qu’en heure de pointe, certains trains à destination de Spa quittaient Pepinster avant l’arrivée du train en provenance de Liège et donc que la correspondance n’était pas assurée. Lors du Roadshow en province de Liège, il a également été regretté que la correspondance ne soit pas possible entre le train L circulant sur la L44 et le train IC-12 Courtrai– Bruxelles– Welkenraedt, alors que ce dernier fait arrêt à Pepinster 2 minutes avant que le train L en provenance de Spa n’arrive.

<sup>33</sup> Si le train vers Spa attend plus de 2 minutes, il se retrouve sur la voie unique Theux – Pépinster en même temps que le train qui remonte de Spa vers Verviers/ Aix-la-Chapelle. Dans les faits, si le train ne part pas endéans les 2 minutes, il doit attendre 18 minutes avant que la voie unique ne soit libérée.

#### 4.14.3 Description du projet SNCB

Le projet de la SNCB consiste à améliorer les correspondances à Pepinster en offrant une correspondance entre le train local circulant sur la L44 entre Spa et Pepinster et le train IC de/vers Liège – Bruxelles – Courtrai. Cette correspondance, qui nécessite actuellement un temps d'attente de 58' en gare de Pepinster deviendrait possible en 4'. Cela suppose une modification des horaires de la relation IC-12 (voir ci-dessous).

#### 4.14.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
57	Améliorer les correspondances à Pepinster	semaine	-	+	+	+	+	0	Limitée

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères. Ce projet est réalisable à budget constant car il ne nécessite pas de train-km supplémentaire.

**L'amélioration de cette correspondance ne pourra se faire que si le temps de parcours de l'IC-12 peut être réduit sur la L37**, notamment via la récupération des minutes-travaux actuellement imposées par Infrabel entre Pepinster et Verviers-Central, et/ou via la réduction du temps de stationnement en gare de Liège-Guillemins (5' vers Bruxelles). Or, en raison du service à voie unique entre Pepinster et Verviers, la correspondance à Pepinster entre le train L Spa – Verviers – Aachen et l'IC-12 Courtrai – Bruxelles – Welkenraedt ne sera possible qu'à la fin des travaux (actuellement prévue pour le 2<sup>ème</sup> semestre 2018). En outre, si le temps de correspondance prévu est toujours de 4', cette correspondance restera fragile et les risques que celle-ci ne soit pas assurée en cas de retard de l'un des trains perdureront. Lors du Roadshow du 20/03/2017 à Liège, la SNCB a annoncé qu'en attendant la fin de ces travaux, la correspondance entre les deux trains L en gare de Pepinster passerait de 4 à 6 minutes, ce qui améliorera sa robustesse.

#### 4.14.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, les temps de parcours sur la L37 entre Liège-Guillemins et Pepinster ne vont pas se réduire, mais au contraire s'allonger :

- IC-12 : +4' vers Liège (17' au lieu de 13' actuellement) ; +1 à 2' vers Pepinster (16 ou 17' au lieu de 15' actuellement)
- L-17 : +4' dans chaque sens (23' au lieu de 19' actuellement).

En ce qui concerne les correspondances à Pepinster, comme annoncé, elles s'effectueront toujours entre les relations locales tant qu'un service à voie unique sera maintenu entre Pepinster et Verviers. Ce service à voie unique induit d'ailleurs des horaires asymétriques sur la L37, de sorte que le temps de correspondance à Pepinster pour les liaisons Spa – Liège restera de 4 minutes vers Liège, mais passera à 7 minutes depuis Liège vers Spa.

#### **4.14.6 Conclusion**

La possibilité de correspondance à Pepinster sur l'IC de/vers Bruxelles constitue une opportunité intéressante pour les usagers de la L44 qui souhaitent relier la capitale (cela concernerait actuellement 46 voyageurs). Leur temps de parcours passerait ainsi de 2h02 (meilleur temps de parcours actuel entre Spa et Bruxelles-Nord via une correspondance à Verviers-Central) à 1h31, soit une diminution de 31' (-25%). Toutefois, cette correspondance ne sera pas possible avant le second semestre 2018 au plus tôt. Dans l'attente, les conditions de correspondance entre les trains locaux s'amélioreront, mais dans un sens seulement (le sens qui semble néanmoins le plus problématique en termes de fiabilité, à savoir de Liège vers Spa ; +3 minutes de correspondance pour atteindre 7 minutes).

#### 4.15 **PROJET 18 : Mieux optimiser la relation L19 Braine-le-Comte – Manage**

Ce projet a été modifié après le CA de la SNCB du 28/10/2016.

##### 4.15.1 **Localisation**

Ce projet concerne le tronçon de la L117 situé entre Braine-le-Comte et Manage. Ce tronçon est long de 14.1km et compte 5 points d'arrêt, à savoir Braine-le-Comte, Ecaussinnes, Marche-lez-Ecaussinnes, Familleureux et Manage.

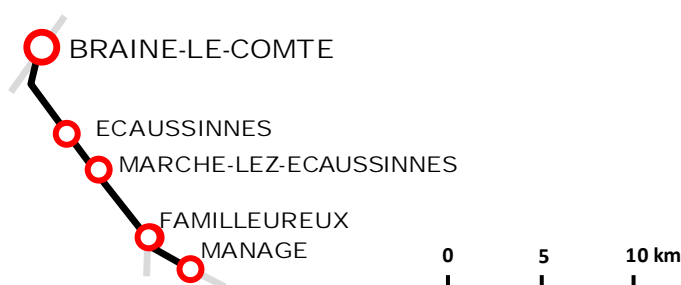


Figure 41 : Relation L19 – Infrastructure

##### 4.15.2 **Offre avant et après 12/2017**

Depuis le Plan de Transport 2014, la liaison Braine-le-Comte – Manage est assurée par la relation locale L-19. Celle-ci circule entre Braine-le-Comte et Manage à raison d'un train/heure/sens, les jours de semaine uniquement. Le temps de parcours entre Manage et Braine-le-comte est de 19 minutes. En gare de Braine-le-Comte, le train L-19 permet une correspondance avec l'IC-06 Mons – Bruxelles – Aéroport – Tournai (correspondance en 8'). À Manage, il faut compter 8' de correspondance avec le train omnibus L-06 vers Luttre<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> Il existait auparavant une liaison directe entre Braine-le-Comte et Luttre.

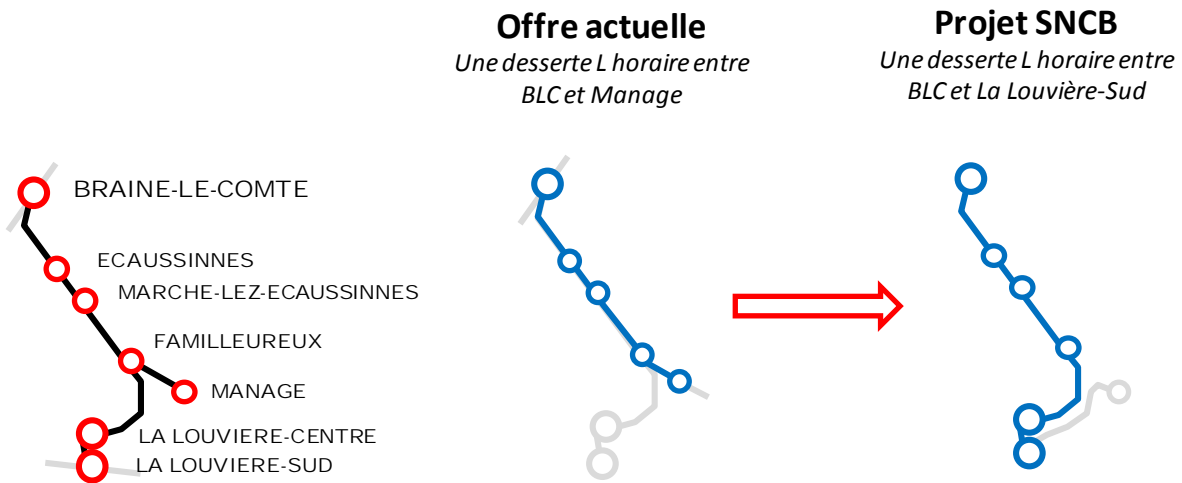


Figure 42 : Relation L-19 – offre actuelle et projetée en semaine

#### 4.15.3 Description du projet SNCB

Le projet de la SNCB avait pour objectif de mieux optimiser la relation L19 Braine-le-Comte – Manage. Cependant, depuis la validation par le CA de la SNCB de la liste des projets à réaliser pour le PT2017 (CA du 28/10/2016), **le contenu de ce projet a été revu**. Au lieu d’optimiser la relation L-19 telle qu’elle existe aujourd’hui, la SNCB propose désormais de remplacer la relation Braine-le-Comte – Manage par une relation Braine-le-Comte – La Louvière-Sud.

Lors du Roadshow du 31/03/2017 à Mons, la réduction de l’offre à Manage a été critiquée par les autorités locales. La SNCB a expliqué que l’offre actuelle était trop peu fréquentée. Entre Manage et Braine-le-Comte, la SNCB recense actuellement 33 voyageurs/jour, dont 30 abonnés (principalement scolaires). Entre Manage et Bruxelles, il y aurait aujourd’hui 131 voyageurs/jour, parmi lesquels 121 abonnés. Pour ces voyageurs, une solution alternative sera proposée (correspondance à Luttre au lieu de Braine-le-Comte avec un allongement du temps de parcours de 5’ – voir ci-dessous).



#### 4.15.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
58	Mieux optimiser la relation L19 Braine-le-Comte - Manage	semaine	-	+	+	+	0	0	Oui
58bis	Remplacer la relation L19 Braine-le-Comte – Manage par une relation L19 Braine-le-Comte – La Louvière-Sud	semaine	-	Projet non évalué car il remplace le projet initial ci-dessus					

Ce projet n'a pas été évalué sur base de l'analyse multicritère de la SNCB puisqu'il ne correspond pas au projet qui avait initialement été présenté au CA de la SNCB. Contrairement au projet initial, l'alternative proposée n'est pas réalisable à budget constant car, bien qu'elle ne nécessite pas de trains supplémentaires (les trains existants étant simplement « déviés »), elle nécessite des trains-km supplémentaires.

#### 4.15.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, il y aura, à partir de 12/2017, 25 trains supplémentaires par jour de semaine entre Braine-le-Comte et La-Louvière-Sud. Il s'agit de trains L qui desserviront, chaque heure et dans chaque sens, tous les points d'arrêt de la ligne. Leur temps de parcours sera de 27 minutes. Pour les usagers d'Ecaussinnes, La Louvière-Centre et La Louvière-Sud, ces trains viendront en supplément des trains IC (Binche – Bruxelles – Tunrhout) qui circulent déjà à fréquence horaire sur cette ligne (avec un temps de parcours de 25' entre Braine-le-Comte et La-Louvière-Sud). Pour les usagers de Marche-lez-Ecaussinnes et Familleureux, ces trains viendront en remplacement des trains L actuels Braine-le-Comte – Manage, de sorte que l'offre restera stable.

De Braine-le-Comte vers La Louvière, on comptera 12 trains supplémentaires par jour ; ces trains L circuleront toutes les heures de 6h23 à 19h23 (sauf à 17h23 où il est remplacé par le train P 8741 en provenance de Schaerbeek, qui quittera Braine-le-Comte à 17h15 en direction de Binche). De La Louvière-Sud vers Braine-le-Comte, on comptera 13 trains supplémentaires par jour, à savoir un train par heure de 6h10 à 20h10 (celui de 7h10 étant un train P en direction de Schaerbeek, qui circule déjà actuellement). On précisera que le premier train L vers Braine-le-Comte (L 4356) prendra son départ de Binche (à 5h56), remplaçant ainsi le train P 7740 (qui avait été ajouté en 12/2015). De même, le soir, le train L 4388 (18h23 à Braine-le-Comte) sera prolongé vers Binche en remplacement du train P 8742 actuel.

En gare de Braine-le-Comte, ces trains L permettront des correspondances en 7 minutes avec les IC-06 de/vers Bruxelles (et l'aéroport). En gare de La Louvière-Sud, ils permettront des correspondances tant sur les IC-25 vers Liège (en 7'), que sur les IC-25 vers Mons (en 15').

Pour les usagers de Manage, qui perdront leur relation cadencée vers Braine-le-Comte, des trains directs seront maintenus aux heures de pointe à raison de 3 trains P le matin vers Braine-le-Comte (6h39, 7h13 et 7h40) et 3 trains P le soir vers Manage (16h42, 17h21 et 17h47). Ces 6 trains P auront un temps de parcours identique à l'actuel, à savoir 19 minutes. Ils seront en correspondance à Braine-le-Comte avec des trains rapides de/vers Bruxelles. Par conséquent, durant les heures de pointe, il sera toujours possible de relier Bruxelles en  $\pm 50$  minutes (= temps de parcours actuel via Braine-le-Comte). Durant les heures creuses, la meilleure solution pour les usagers de Manage souhaitant relier Bruxelles sera de passer par Luttre, où une correspondance en 7' sera possible sur les IC-07 Charleroi – Anvers, ce qui leur permettra d'atteindre Bruxelles-Midi en 55 minutes. Par contre, pour rejoindre Braine-le-Comte, la meilleure alternative durant les heures creuses sera de faire correspondance à La Louvière-Centre sur les IC-11 Binche – Turnhout, mais cela portera le temps de parcours à 40 minutes (dont 12' de correspondance), c'est-à-dire plus du double du temps de parcours actuel, et le double du temps de parcours en voiture de gare à gare... une solution très peu attractive !

#### 4.15.6 Conclusion

La réalisation de ce projet a pour conséquence que **Manage perdra sa relation directe de/vers Braine-le-Comte et aura dès lors une desserte réduite à un train/heure/sens au lieu de deux actuellement, et des temps de parcours allongés vers Braine-le-Comte et Bruxelles.**

Par contre, cette nouvelle version du projet présente plusieurs avantages pour les usagers de la région du Centre :

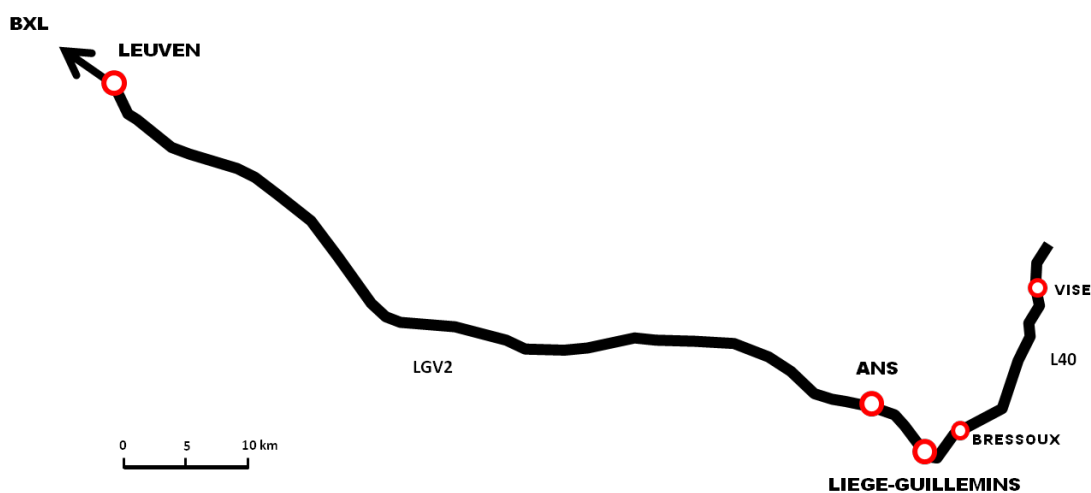
- 2 trains/heure/sens entre La Louvière-Sud et Braine-le-Comte, à savoir 1IC + 1L, au lieu de 1IC actuellement ;
- Correspondance possible à Braine-le-Comte sur l'IC de/vers Bruxelles => 2 liaisons/heure/sens entre La Louvière-Sud et Bruxelles, à savoir le train IC existant actuellement + une nouvelle liaison avec correspondance à Braine-le-Comte ;
- Correspondance possible toutes les 30' à La Louvière-Sud de/vers Mons et Charleroi-Namur (entre l'IC-11 et l'IC-19 d'une part et entre le L-19 et l'IC-25 d'autre part).

Ce projet semble donc intéressant pour les voyageurs de La Louvière et ses environs. L'enjeu pour la SNCB sera de communiquer de manière appropriée afin de faire connaître les avantages de ce projet aux usagers actuels et potentiels, car la réduction de l'offre en gare de Manage sera certainement perçue négativement.

## 4.16 PROJET 19 : Bruxelles - Liège

### 4.16.1 Localisation

Ce projet concerne la liaison Bruxelles-Liège et plus particulièrement les gares de Liège-Guillemins et Ans, situées sur la LGV2, ainsi que les gares de Bressoux et Visé, situées sur la L40.



### 4.16.2 Situation existante

À l'heure de pointe du soir, différents trains P et IC relient Bruxelles à Liège via la LGV2. Actuellement, il y a quatre départs de Bruxelles-Midi compris entre 16h20 et 16h56, puis plus rien avant 17h27<sup>35</sup>. Parmi ceux-ci, deux trains sont des trains P à destination de Visé. Ils empruntent la LGV2, puis desservent Ans, Liège-Guillemins, Bressoux, et Visé. Ces deux trains (n°8444 et 8445) quittent Bruxelles-Midi à 16h21 et 16h48 respectivement.

Train n°	Heure de départ de Bruxelles-Midi	Heure d'arrivée à Ans (temps de parcours)	Heure d'arrivée à Visé (temps de parcours)
8444	16h21	17h12 (51')	17h41 (1h20)
8445	16h48	17h44 (56')	18h14 (1h26)

<sup>35</sup> Les heures de départ en gare de Bruxelles-Midi des différents trains empruntant la LGV2 sont actuellement les suivantes : 16h20\*, 16h27, 16h48\*, 16h56, 17h27, 17h56 (\* P à destination de Visé).

#### 4.16.3 Description du projet SNCB

Le projet de la SNCB consiste à remplacer le train P n°8444 à destination de Visé par un autre train P (8446) qui quitterait Bruxelles-Midi une heure après le train P n°8445, c'est-à-dire à 17h48. Cela permettra :

- d'améliorer la répartition des trains rapides entre Bruxelles et Liège à l'heure de pointe du soir
- de permettre un retour direct vers Ans et Visé après 17h au départ de Bruxelles-Midi
- de résoudre un conflit avec un nouvel ICE circulant sur la LGV sur la même plage horaire.

En effet, lors du Roadshow du 20/03/2017 à Liège, la SNCB a expliqué que l'offre en heure de pointe sur la LGV2 entre Bruxelles et Liège a dû être revue au regard des circulations des trains internationaux ICE et Thalys. Il apparaît en effet que dès 12/2017, le sillon du train P n°8444 sera repris par un nouveau train ICE (ICE 215).

#### 4.16.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
59	Améliorer la répartition des trains P et les trains IC entre Bruxelles et Liège ainsi qu'entre Bruxelles et Hasselt (via Courbe)	semaine	-	+	+	+	0	0	Oui

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères ; le potentiel du projet est toutefois jugé marginal. Ce projet est réalisable à budget constant car il ne nécessite pas de train-km supplémentaire.

#### 4.16.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, les trains P à destination de Visé partiront effectivement de Bruxelles-Midi à 16h48 et 17h48 à partir de 12/2017. Le détail de ces liaisons est repris dans le tableau ci-dessous :

Train n°	Heure de départ de Bruxelles-Midi	Heure d'arrivée à Ans (temps de parcours)	Heure d'arrivée à Visé (temps de parcours)
8445	16h48	17h42 (54')	18h11 (1h23)
8446	17h48	18h44 (56')	19h11 (1h23)

SNCB Europe et la DB annoncent quant à eux qu'à partir du 11 décembre 2016, le train à grande vitesse ICE voyagera 6 fois par jour au départ de Bruxelles vers l'Allemagne. Le départ du train ICE 215 est prévu à 16h16 de Bruxelles-Midi<sup>36</sup>, ce qui correspond effectivement au sillon du P 8444 actuel.

#### 4.16.6 Conclusion

Selon la SNCB, ce projet répond à une demande des bourgmestres des communes de Visé et Ans d'avoir un train direct au départ de Bruxelles après 17h et il offrira une répartition plus homogène des trains rapides entre Bruxelles et Liège.

Cependant, suite à la suppression du train P 8444 (qui constitue actuellement la solution la plus rapide pour un retour de Bruxelles), le premier train direct au départ de Bruxelles à l'heure de pointe du soir pour les usagers de Visé et Ans sera désormais à 16h48 (au lieu de 16h21)<sup>37</sup>. Cela signifie qu'il ne sera plus possible pour les usagers d'Ans en quittant leur lieu de travail après 16h, de rentrer chez eux avant 17h42. Pour les usagers de Visé, une liaison avec correspondance à Liège-Guillemins sera toujours possible (départ de Bruxelles-Midi à 16h27), mais elle est moins attractive que le train P direct puisqu'elle induit une rupture de charge et est légèrement plus longue (1h30, soit 10 minutes de plus que le P 8444).

L'ASBL navetteurs.be a lancé une pétition pour le maintien du train P 8444 dans son horaire actuel. Dans ce cadre, elle a effectué des comptages en date du 13 juin 2017 : à Bruxelles, 713 voyageurs ont été comptés dans le train, dont 243 sont descendus à Ans et 39 à Bressoux.

<sup>36</sup> Source : <https://www.b-europe.com/FR/Trains/ICE>, ICE Schedule 2017

<sup>37</sup> Pour les usagers de Ans, un autre train P (8400) quitte Bruxelles-Midi à 16h03, mais il n'emprunte pas la LGV et il est par conséquent plus lent que le P 8444 qui circule actuellement (1h21 jusqu'à Ans au lieu de 51' pour le train P 8444).

## 4.17 PROJET 20 : Axe Vesdre : S2 Herstal - Liège - Verviers

### 4.17.1 Localisation

Ce projet concerne la liaison Herstal – Verviers, qui emprunte en partie les lignes 34 et 37. Cette liaison est longue de 31.5km et compte 11 gares et PANGs.

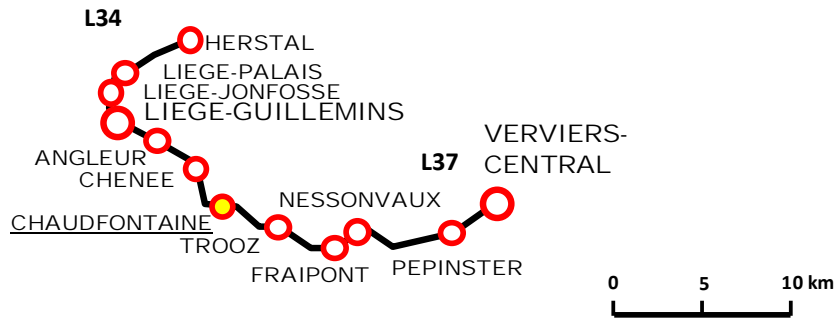


Figure 43 : Relation S2 – Infrastructure

### 4.17.2 Offre avant et après 12/2017

Actuellement, la relation locale L-17 relie Herstal à Verviers-Central. Celle-ci circule à raison d'un train/heure/sens, tant en semaine que le weekend. En gare de Pepinster, elle donne correspondance sur la relation locale de/vers Spa-Géronstère. À l'heure de pointe du matin, un train P omnibus renforce l'offre vers Liège-Herstal (départ de Welkenraedt à 7h08 ; 7h24 de Verviers-Central), et à l'heure de pointe du soir, un train P omnibus circule de Liège vers Verviers (départ de Liège-Guillemins à 16h07).

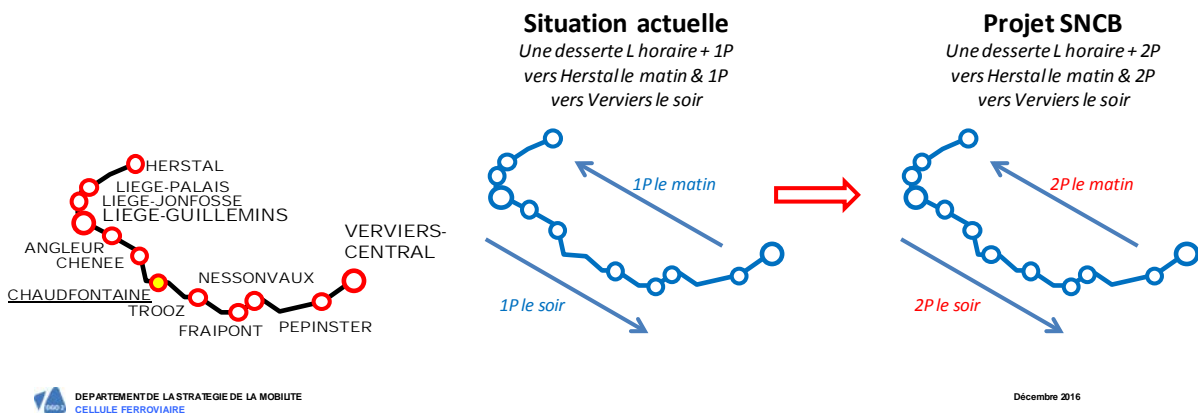


Figure 44 : Relation L-17 (S2) – Offre actuelle et projetée en semaine

#### 4.17.3 Description du projet SNCB

Le projet de la SNCB, qui s’inscrit dans le cadre du volet liégeois de l’étude « ANGELIC », consiste à renforcer la fréquence de circulation de la relation locale Herstal – Verviers-Central (laquelle serait renommée S2) durant les heures de pointe. Concrètement, la SNCB prévoit la mise en circulation de 2 trains supplémentaires par jour de semaine, à savoir un train à l’heure de pointe du matin et un train à l’heure de pointe du soir. Lors du Roadshow du 20/03/2017 à Liège, la SNCB a précisé qu’il s’agissait d’ajouter un train P Welkenraedt – Liège le matin et un train P Liège – Welkenraedt le soir. L’objectif est d’offrir un train omnibus toutes les demi-heures sur la ligne 37 pendant deux heures au lieu d’une, tel que c’est le cas actuellement. Pour rappel, cette relation devrait également desservir la gare de Chaudfontaine, dont le projet 10 prévoit la réouverture.

#### 4.17.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
65	Axe Vesdre : S2 Herstal - Liège - Verviers circule toutes les 30 minutes en heure de pointe	semaine	2	+	+	+	+	0	Limitée

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères. Les coûts opérationnels liés à ce projet sont néanmoins très importants (4,3% des coûts supplémentaires sur l’ensemble du territoire wallon pour 2 trains).

En décembre 2016, Infrabel a informé la SNCB qu’en raison des travaux d’infrastructure prévus entre Pepinster et Verviers, qui impliquent un service à voie unique sur ce tronçon, un renforcement de la desserte ne serait techniquement réalisable qu’à partir du 2<sup>ème</sup> semestre 2018 (fin actuellement prévue des travaux).

#### 4.17.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D’après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, ces deux trains P supplémentaires ne circuleront pas en décembre 2017. Les deux trains P omnibus existants sont maintenus avec des horaires inchangés.

#### 4.17.6 Conclusion

Ce projet ne sera réalisé que lorsque le service à voie unique sur la L37 sera levé. Il s’agit par ailleurs d’un projet relativement coûteux. Il est donc étrange que l’évaluation soit positive pour les critères techniques et de coût.

## 4.18 PROJET 21 : Relation S4 : Waremme - Liège vers Seraing et Flémalle-Haute

### 4.18.1 Localisation

Ce projet concerne le tronçon Waremme – Liège-Guillemins de L36 et la L125A Liège-Guillemins – Seraing – Flémalle-Haute. L'entièreté du parcours représente une longueur de 36.9km et concerne 11 gares et PANGs.

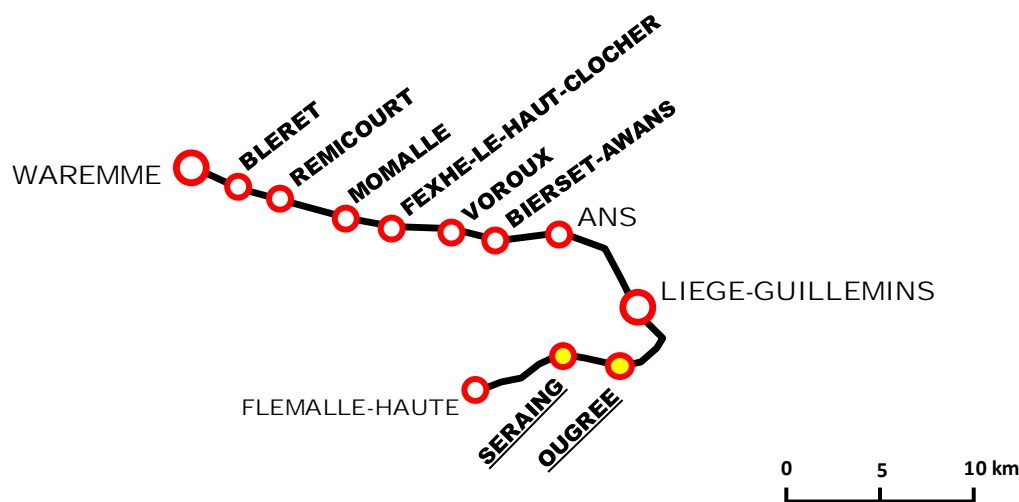


Figure 45 : Infrastructures utilisées par la future relation S4 en heure de pointe

### 4.18.2 Situation existante

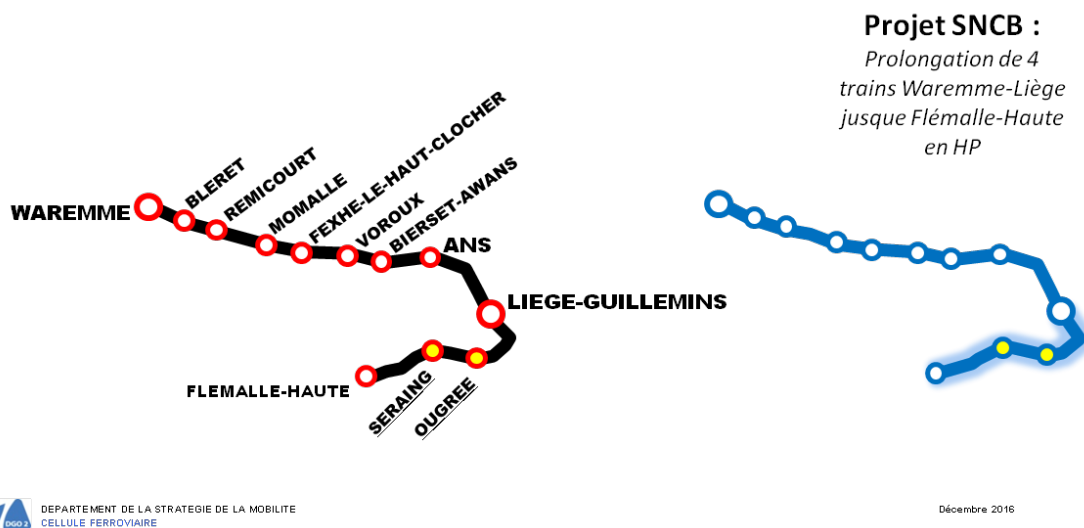
Une relation locale circule toute les heures entre Liège-Guillemins et Waremme ; elle relie ces deux villes en 32 minutes. Aux heures de pointe, plusieurs trains P omnibus s'ajoutent à cette offre de base (3 vers Liège et 1 vers Waremme). Tous ces trains sont actuellement limités à Liège-Guillemins.

### 4.18.3 Description du projet SNCB

Le projet de la SNCB s'inscrit dans le cadre du volet liégeois de l'étude « ANGELIC ». Celle-ci prévoit de renommer la relation omnibus Waremme – Liège « S4 ». Le projet retenu pour 12/2017 consiste à prolonger plusieurs trains « S4 » vers Flémalle-Haute via la L125A. Ceux-ci desserviraient dès lors les nouveaux PANGs de Ougrée et Seraing, dont le PROJET 9 prévoit la réouverture.



Dans sa version initiale, le projet prévoyait 2 allers-retours Waremme – Flémalle-Haute à la pointe matinale, et de même, 2 allers-retours Waremme – Flémalle-Haute à la pointe vespérale, soit 8 trains au total. Lors du Roadshow du 20/03/2017 à Liège, la SNCB a annoncé la circulation de 2 trains P Waremme – Flémalle le matin et 2 trains P Flémalle – Waremme le soir, soit 4 trains par jour au total.



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE  
CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

Figure 46 : Relation S4 – Offre projetée en heure de pointe

#### 4.18.4 Analyse multicritère

N°	Projet	Jour(s) de circulation	# trains suppl./jour	Critères de sélection					
				Stratégique	Technique	Coûts	Potentiel	Impact(s) sur autres voy	Offre alternative
66	Relation S4 : prolongement de trains P Waremme - Liège vers Seraing et Flémalle	semaine	8	+	+	+	+	0	Non

Ce projet a été évalué positivement sur la plupart des critères.

Bien que le critère technique ait été évalué positivement, la réutilisation en gare de Flémalle-Haute semble poser problème. L’option retenue est donc de faire circuler ces trains P dans un seul sens, c’est-à-dire de prolonger 2 trains de Waremme vers Flémalle-Haute le matin, sans retour vers Waremme et à l’inverse, le soir, 2 trains partiraient de Flémalle-Haute vers Waremme, sans retour vers Flémalle. **Ainsi, le nombre de trains supplémentaires par jour est réduit à 4 au lieu des 8 initialement prévus.**

#### **4.18.5 Horaires à partir du 10/12/2017**

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, aucun train direct n'est actuellement proposé entre Waremme et Flémalle-Haute pour décembre 2017. En fait, ces trains sont prévus dans les horaires, mais vu que la mise à disposition de l'infrastructure par Infrabel est toujours incertaine, les parcours Waremme – Liège-Guillemins et Liège-Guillemins – Flémalle-Haute sont pour l'instant présentés de manière indépendante dans le planificateur. Sur la L125A, les 4 trains concernés par ce projet sont les trains n°7382, 7383 (départs de Liège-Guillemins à 7h36 et 8h36), et 8380, 8381 (départs de Flémalle à 16h05 et 17h05) évoqués plus haut dans le descriptif du PROJET 9. Ces trains devraient être couplés à 4 trains L reliant Liège et Waremme ; à savoir les trains n° 5156 et 5157 qui partent de Waremme à 6h51 et 7h51 (arrivées à Liège-Guillemins à 7h23 et 8h23, où ils stationneront environ 15 minutes), et les trains L n° 5186 et 5187 qui partent de Liège-Guillemins à 16h39 et 17h39 (ce qui impliquera un stationnement de 18 minutes à Liège-Guillemins puisque les trains de Flémalle arriveront à 16h21 et 17h21). Ainsi, le temps de parcours total entre Waremme et Flémalle-Haute via la L125A sera de 1h04 (57 minutes entre Waremme et Seraing<sup>38</sup>).

#### **4.18.6 Conclusion**

Ce projet est lié au PROJET 9 de réouverture de la L125A au service voyageurs. Par conséquent, il est, lui aussi, dépendant des investissements nécessaires à cette remise en service (équipement TBL1+ et aménagements de points d'arrêts à Seraing et Ougrée). En outre, la disponibilité de l'infrastructure en gare de Liège-Guillemins n'a pas encore été confirmée par Infrabel. La réalisation de ce projet est donc encore incertaine. C'est pourquoi, les parcours Waremme-Liège et Liège-Flémalle sont actuellement présentés de manière distincte dans le planificateur de voyages provisoire.

---

<sup>38</sup> NB : le temps de parcours en voiture sans circulation est d'environ 30 minutes.

## 4.19 PROJET 22 : Prolongement du L Liège-Waremme jusqu'à Landen

Suite au CA du 28/10/2016, un nouveau projet d'extension de l'offre avait été ajouté aux propositions pour le Plan de Transport 2017. Ce projet est analysé ci-dessous.

### 4.19.1 Localisation

Ce projet concerne la L36 et plus particulièrement les PANGs situés sur le tronçon Liège-Guillemins – Waremme.

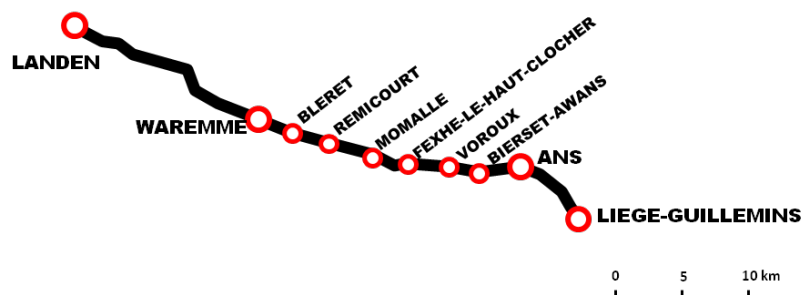


Figure 47 : L36 - Infrastructure

### 4.19.2 Offre avant et après 12/2017

Une relation locale relie Liège-Guillemins à Waremme en 32'. Elle circule avec une fréquence horaire et est renforcée durant les heures de pointe par quelques trains P (le matin : 2 vers Liège et 1 vers Waremme, le soir : 1 vers Liège + 1 le mercredi midi vers Liège). Les 2 trains P du matin vers Liège (7377 et 7378) prennent leur départ de Landen (à respectivement 6h58 et 8h05 pour des arrivées à Liège à 7h41 et 8h49).

Une relation IC à fréquence horaire circule également entre Waremme et Liège (20' de temps de parcours, avec un arrêt intermédiaire à Ans). Actuellement, le train L quitte Waremme 6' après le train IC. Les jours de weekends, la relation locale est prolongée jusqu'à Landen afin de permettre une correspondance avec l'IC vers Bruxelles et Blankenberge<sup>39</sup>.

<sup>39</sup> Cette mesure a été introduite dans le cadre du Plan de Transport 2014 car, auparavant, un train IC reliant Liège à Knokke/Blankenberge circulait le weekend sur la L36. Ce train a été supprimé en décembre 2014, privant ainsi les usagers d'Ans et Waremme de relation directe vers Bruxelles et la côte. En contrepartie la relation locale a été prolongée jusqu'à Landen (correspondance en 7' sur l'IC-03 de/vers Blankenberge) et sa fréquence a été doublée.

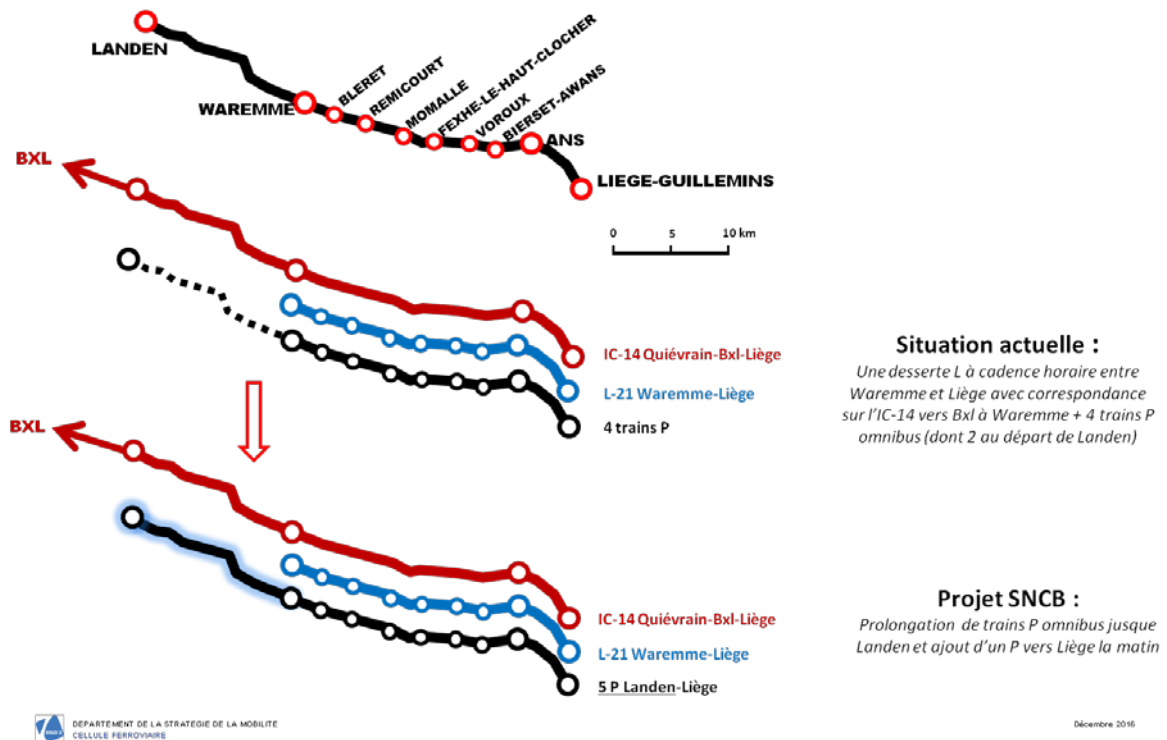


Figure 48 : L36 Liège-Guillemins – Waremme – Offre actuelle et projetée en semaine

#### 4.19.3 Description du projet SNCB

La SNCB envisageait de modifier l'horaire de la relation locale Liège-Waremme de  $\pm 30'$  en décembre 2017. En conséquence de cette modification, la correspondance à Waremme entre le train L et l'IC vers Bruxelles n'aurait plus été possible. La SNCB avait dès lors envisagé de prolonger la relation locale Liège-Waremme jusque Landen les jours de semaine afin d'y permettre une correspondance en 6' sur l'IC vers Bruxelles et Blankenberge (à l'instar de ce qui se fait déjà actuellement le weekend). Cependant, lors du Roadshow du 20/03/2017 à Liège, la SNCB a annoncé qu'il est actuellement impossible d'appliquer cette adaptation sur la relation locale cadencée en raison d'un manque de capacité en gare de Liège-Guillemins. Ce projet d'adaptation de l'offre n'a donc pas reçu l'aval du gestionnaire d'infrastructure, Infrabel.

En revanche, ce principe de prolonger ou d'amorcer les trains à Landen au lieu de Waremme sera appliqué pour les trains P omnibus circulant entre Waremme et Liège.

#### **4.19.4 Analyse multicritère**

Ce projet n'a pas fait l'objet de l'analyse multicritère car il a été ajouté à la liste après le CA de la SNCB du 28/10/2016.

#### **4.19.5 Horaires à partir du 10/12/2017**

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, l'offre en trains P omnibus sur la L36 sera adaptée comme suit :

- Le matin, le train P 7379 (départ de Liège à 7h07 – arrivée à 7h40 à Waremme) sera prolongé jusque Landen (arrivée à Landen à 7h49). Il permettra une correspondance en 5' sur l'IC vers Bruxelles-Blankenberge ;
- Un train P (7376) sera ajouté au départ de Landen le matin (6h03 à Landen – 6h13 à Waremme) ; ce train permettra une arrivée à Liège avant 7h pour les usagers de la L36 (son arrivée en gare de Liège-Guillemins est prévue à 6h45)<sup>40</sup> ;
- Les trains P 7377 et 7378 à destination de Liège-Guillemins partiront, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, de Landen. Leurs horaires seront légèrement adaptés (départs de Landen 7h03 et 8h03 – arrivées à Liège-Guillemins à 7h45 et 8h45).

En revanche, le train P 8490 qui part à 16h17 de Waremme ne sera pas amorcé à Landen.

En ce qui concerne les relations cadencées, les horaires resteront semblables à la situation actuelle, à savoir : départs des trains IC de Waremme toutes les heures '45 (arrivées à Liège à h06) et départs des trains L de Waremme toutes les heures '54 (arrivées à Liège à h26). À Waremme, la correspondance entre les trains L et les IC de/vers Bruxelles restera possible en 8'.

#### **4.19.6 Conclusions**

Le projet de prolongation de la relation locale Liège – Waremme jusque Landen aurait été intéressant pour les voyageurs de la L36 puisqu'il maintenait une liaison à fréquence horaire tout en permettant une réduction du temps de parcours de/vers Bruxelles. De plus, les voyageurs de Waremme et Ans auraient bénéficié de liaisons supplémentaires de/vers Bruxelles en semaine, à savoir la relation directe existante via le train IC-14, et les trains L avec correspondance à Landen.

Bien que plus modeste, l'adaptation prévue en 12/2017 offrira d'une part aux usagers de la L36 une liaison supplémentaire vers Bruxelles à l'heure de pointe du matin (avec correspondance à Landen) et permettra d'autre part une première arrivée plus tôt à Liège-Guillemins.

---

<sup>40</sup> Depuis Waremme et Ans, le premier train arrive actuellement à 7h06 à Liège-Guillemins (train IC) ; pour les usagers des PANGs intermédiaires, la première arrivée possible est actuellement à 7h23.

## **4.20 PROJET 23 : Ajout de trains P pour les étudiants le dimanche soir**

Suite à une demande du CA de la SNCB du 28/10/2016, une étude complémentaire a été réalisée concernant la mise en service de plusieurs trains P destinés aux étudiants. Ce projet a été ajouté aux propositions d'adaptation de l'offre pour le Plan de Transport 2017 et il est brièvement analysé ci-dessous.

### **4.20.1 Localisation**

La SNCB a étudié l'ajout de 6 trains P pour les étudiants le dimanche soir. Trois d'entre eux circuleraient en Wallonie<sup>41</sup>. Les lignes (ou tronçons de ligne) concernées sont les suivantes :

- L161 Bruxelles – Louvain-la-Neuve
- L75A/94 Mouscron – Tournai – Bruxelles
- L118/117/96 Mons – La Louvière – Bruxelles
- L162 Arlon – Marloie
- L43 Marloie – Liers

### **4.20.2 Situation existante**

Il n'existe actuellement en Wallonie aucun train P renforçant l'offre le dimanche soir pour les étudiants<sup>42</sup>.

### **4.20.3 Description du projet SNCB**

La SNCB envisage de mettre en service 3 trains P le dimanche soir afin de relier plusieurs villes wallonnes à différents pôles d'enseignement supérieur, à savoir, Bruxelles, Louvain-la-Neuve et Liège. La proposition comprend :

- Un train P Mouscron – Tournai – Ath – Bruxelles – Etterbeek – Louvain-la-Neuve ;
- Un train P Binche – La Louvière – Bruxelles – Etterbeek – Louvain-la-Neuve ;
- Un train P Arlon – Marloie – Liège-Guillemins – Liers.

Lors des Roadshows de mars 2017, des horaires provisoires avaient été présentés à titre indicatif pour ces 3 trains P. Les horaires finalement mis en ligne via le simulateur provisoire diffèrent sensiblement de ceux qui avait été présentés.

---

<sup>41</sup> Les trois autres trains P concernent la Flandre. Les relations envisagées sont les suivantes : De Panne – Gent-St-Pieters – Brussel – Leuven ; Neerpelt – Lier – Mechelen – Leuven – Heverlee ; et Hasselt – Aarschot – Brussel – Gent-St-Pieters.

<sup>42</sup> Tandis qu'il existe déjà en Flandre 4 trains P le dimanche soir pour les étudiants, à savoir Poperinge – Sint-Joris-Weert, Hamont – Heverlee, Essen – Heverlee, et Tongeren – Leuven. Il y aura donc au total 7 trains P pour les étudiants en Flandre dès 12/2017.

#### 4.20.4 Analyse multicritère

Ce projet n'a pas fait l'objet de l'analyse multicritère car il a été ajouté à la liste après le CA de la SNCB du 28/10/2016.

#### 4.20.5 Horaires à partir du 10/12/2017

D'après les horaires mis en ligne par la SNCB via son simulateur provisoire, les horaires de ces 3 trains P seront les suivants :

P 8622	
GARES	HEURE
Arlon	19:03
Viville	19:06
Stockem	19:09
Habay	19:16
Marbehan	19:23
Neufchâteau	19:34
Libramont	19:44
Jemelle	20:10
Marloie	20:17
Marche-en-F	20:22
Comblain-la-T.	20:47
Esneux	20:58
Tilff	21:05
Liège-Guillem.	21:17
Liège-Jonfosse	21:22
Liège-Palais	21:24

P 8500	
GARES	HEURE
Mouscron	17:55
Herseaux	18:00
Froyennes	/
Tournai	18:12
Leuze	18:25
Ath	18:35
Silly	18:45
Enghien	18:53
Hal	19:05
Bruxelles-M	19:18
Etterbeek	19:45
Ottignies	20:08
Louvain-la-N	20:15

P 8700	
GARES	HEURE
Binche	19:08
Leval	19:12
La Louvière-S	19:23
La Louvière-C	19:28
Ecaussinnes	19:41
Braine-le-C.	19:50
Tubize	20:00
Hal	20:09
Bruxelles-M	20:27
Etterbeek	20:54
Ottignies	21:14
Louvain-la-N	21:21

Pour les étudiants de Mons, des correspondances seront possibles entre des trains IC cadencés et ces nouveaux trains :

- à Bruxelles-Midi en 13' sur le P 8500 : départ de Mons à 18h20 – arrivée à Louvain-la-Neuve à 20h15 (soit 1h55)
- à Bruxelles-Midi en 22' (ou à Braine-le-Comte en 6') sur le P 8700 : départ de Mons à 19h20 – arrivée à Louvain-la-Neuve à 21h21 (soit 2h01).

On notera que le P8622 à une politique d'arrêt hybride puisqu'il est omnibus sur la L162, puis semi-direct sur la L43. Il sera néanmoins la meilleure solution en termes de temps de parcours pour les étudiants de la province de Luxembourg souhaitant rejoindre Liège. Il aura en effet un temps de parcours total de 2h21, tandis qu'il faudra compter 2h52 pour relier Arlon à Liège-Palais en passant

par Namur en empruntant les relations IC cadencées (le temps de correspondance à Namur sera de 19'). La meilleure solution actuelle, permettant une liaison Arlon-Liège en 2h25, est possible une heure sur deux en faisant correspondance à Marloie entre les IC Luxembourg – Bruxelles et les trains L Marloie – Liège. Mais cette solution ne sera plus possible à partir de décembre 2017 car le nœud de correspondance de Marloie sera détérioré<sup>43</sup>. Outre le nouveau train P direct, une autre solution pour relier Arlon à Liège le dimanche soir sera d'emprunter le train P de 18h21 à Arlon et de faire correspondance à Marloie (en 14') sur le L vers Liers ; le temps de parcours sera de 2h26.

#### **4.20.6 Conclusion**

Le pic de fréquentation lié aux déplacements des étudiants vers les différents sites d'enseignement supérieur le dimanche soir est un phénomène connu. Lors des Roadshows menés dans les différentes provinces dans le cadre du Plan de Transport 2014, la nécessité de mettre en place des solutions visant à améliorer le confort des voyageurs lors de ces pics d'affluence a été soulignée à plusieurs reprises.

La Cellule Ferroviaire ne dispose pas des chiffres de fréquentation des trains et, par conséquent, elle n'a pas une vue objective sur l'ampleur des flux que représentent ces mouvements d'étudiants sur les différentes lignes wallonnes. On peut toutefois saluer cette mesure qui permettra certainement d'améliorer la mobilité des étudiants vers les pôles universitaires de Bruxelles, Louvain-la-Neuve et Liège.

Notons enfin que, les trains P étant très coûteux en termes d'exploitation, les coûts opérationnels marginaux supplémentaires liés à ce projet sont relativement élevés, représentant environ 2,6% des coûts supplémentaires en Wallonie.

---

<sup>43</sup> En effet, afin de réduire le temps de parcours de la relation IC Bruxelles – Namur – Luxembourg, la SNCB prévoit de modifier les heures de départ et d'arrivée de cette relation dans les différentes gares de l'axe. Par conséquent, certaines correspondances ne pourront plus être assurées. En particulier, le nœud de correspondance de Marloie, qui avait été optimisé lors du Plan de Transport 2014, ne fonctionnera plus que dans un seul sens ; les correspondances seront maintenues entre la L43 Liège-Marloie et les IC de/vers Namur-Bruxelles, mais elles ne seront plus possibles avec les IC de/vers Arlon-Luxembourg, ce qui est regrettable au vu de l'augmentation de la fréquentation qu'a permis l'adaptation du Plan de Transport 2014.



#### 4.21 « IC+ » Bruxelles – Luxembourg : adaptation du service

Outre les différents projets analysés ci-dessus, d'autres modifications du service de trains seront mises en places lors du changement d'horaires du 10/12/2017. Il s'agit principalement de modifications des temps de parcours, le schéma de circulation des trains restant inchangé. Certains services seront néanmoins modifiés de façon substantielle. Cela concerne notamment les **6 IC directs qui circulent chaque jour entre Bruxelles et Luxembourg** (3 par sens), et que l'on nomme généralement « IC + » car ils sont plus rapides que les IC cadencés reliant ces deux villes. En décembre 2017, cette offre va être adaptée en raison des travaux d'infrastructure menés sur la ligne Namur – Arlon, qui induisent 2 sections à voies unique (Hatrival – Grupont et Lavaux – Habay) et réduisent de facto la capacité de cette ligne. Les horaires de ces IC rapides seront donc modifiés et certains parcours seront limités. **Seul un IC rapide Bruxelles-Luxembourg est maintenu, bien que son horaire soit avancé d'une heure. Les 5 autres trains sont limités, soit au tronçon Namur-Luxembourg, soit au tronçon Bruxelles-Midi – Jemelle et/ou « fusionnés » avec d'autres trains P** avec pour conséquence d'alourdir leur politique d'arrêt et d'allonger leur temps de parcours.

Le tableau ci-dessous détaille les modifications prévues selon le planificateur provisoire mis en ligne par la SNCB.

PT2014				PT2017				Remarques
n°	Départ	Arrivée	Arrêts interm.	n°	Départ	Arrivée	Arrêts interm.	
	<b>Bxl-Midi</b>	<b>Lxb</b>		7605	<b>Namur</b>	<b>Lxb</b>		"IC" jusque Jemelle, puis "L" jusqu'Arion + 2 arrêts au GDL
4606	06:09	09:13	7		06:09	08:25	15	
4614	14:09	17:13	7	7613	<b>Bxl-Midi</b>	<b>Lxb</b>	7	politique d'arrêt inchangée
					13:09	16:13		
4618	18:09	21:13	7	8628	<b>Bxl-Midi</b>	<b>Jemelle</b>	9	politique d'arrêt semblable à un IC
					18:09	20:04		
	<b>Lxb</b>	<b>Bxl-Midi</b>		7629	<b>Jemelle</b>	<b>Bxl-Midi</b>	9	politique d'arrêt semblable à un IC
4629	06:50	09:51	7		07:58	09:51		
4631	08:48	11:51	7	7630	<b>Lxb</b>	<b>Bxl-Midi</b>	12	"L" entre Arlon et Libramont, puis arrêts à Namur et Bxl
					07:39	10:51		
4640	17:47	20:51	7	8640	<b>Lxb</b>	<b>Namur</b>	11	"L" entre Arlon et Libramont, puis "IC" entre Libramont et Namur
					17:31	19:46		

Cette réduction de l'offre en trains rapides entre Bruxelles et Luxembourg est regrettable, bien qu'elle ne soit pas liée au Plan de Transport 2017-2020 à proprement parler, mais plutôt aux travaux menés par Infrabel sur la ligne 162. La SNCB a d'ailleurs annoncé que les parcours réduits seraient à nouveau prolongés dès la fin des travaux. On notera également que **ces modifications en termes de politique d'arrêt auront pour conséquence favorable d'augmenter l'offre** (notamment durant les heures de pointe) **dans les gares de Ottignies et Gembloux, mais surtout à Ciney, Marloie et Jemelle**, qui ne bénéficient actuellement que d'un IC/heure/sens.

## 5. CONCLUSION

Le plan de transport 2017 représente un enjeu capital pour la Wallonie tant pour le transport de personnes (et indirectement de marchandises) que, globalement, pour son développement socio-économique. En effet, un plan de transport touche à l'économie, l'environnement et le social, soit les trois piliers du développement durable.

La Cellule Ferroviaire, sur base des informations officiellement à sa disposition, n'est pas à même de déterminer si les projets sélectionnés répondent au développement socio-économique de son territoire, ni à une meilleure mobilité pour l'ensemble de son territoire vu l'absence de vision à long terme de la SNCB. La sélection des projets validée par le Conseil d'Administration de la SNCB apparaît ainsi comme une liste sans réelle cohérence et ne semble pas s'insérer dans une vision stratégique plus globale de développement de l'offre ferroviaire.

La Cellule Ferroviaire s'interroge en outre sur la réalisation concrète de ces projets étant donné qu'Infrabel a émis des réserves au sujet de plusieurs d'entre eux, dont la plupart concernent la Wallonie. Il est d'ores et déjà confirmé que deux projets ne seront pas réalisés sur la durée du plan (projets 16 et 22 selon la renumérotation de la Cellule Ferroviaire). Quatre projets seront mis en œuvre dans le cadre du plan de transport 2017-2020, mais pas directement en 12/2017 en raison de travaux d'infrastructure (projets 4, 6, 12 et 17). Enfin, quatre projets seront mis en application sous réserve de la disponibilité de l'infrastructure ; leur réalisation effective est donc, à ce jour, toujours incertaine (projets 9, 10, 20 et 21).

En outre, le gel de la redevance d'infrastructure n'est nullement compensé, alors qu'Infrabel annonce ne pas disposer de moyens suffisants pour l'entretien du réseau. La fixation de la redevance sillon au niveau de 2014 représente une perte de 7 à 8 mio/an pour Infrabel. Or, la réduction globale des moyens financiers du gestionnaire d'infrastructure mène inexorablement à une perte de substance de notre réseau. Infrabel annonce ainsi le maintien des ART (Avis de Ralentissement Temporaire) actuels, l'apparition de nouveaux ART, mais surtout la « *mise à voie unique de la ligne 130A Charleroi-Sud-Erquelines, sans impact immédiat pour le trafic voyageurs/marchandises à partir de 2019* ». La signification de « sans impact immédiat » n'est pas claire pour la Cellule Ferroviaire puisqu'elle constate que le projet de restauration de la symétrie des horaires a été supprimé de la liste des projets SNCB alors que ce projet ne présentait aucun coût.

Faut-il dès lors se réjouir de l'augmentation du nombre de train-km pour la SNCB ? Doit-on encore ouvrir des lignes et des gares alors que l'existant ne peut être sauvé ? Le navetteur n'attend-t-il pas plus de robustesse, à savoir des trains ponctuels et concurrentiels à la voiture ? Or finalement, le réseau se dégrade et ce manque de moyens impactera l'ensemble des voyageurs.

Dans son Plan d'entreprise, Infrabel note ainsi qu'elle « *ne peut pleinement s'engager à améliorer la ponctualité au cours des prochaines années. En effet, compte tenu des réductions budgétaires qui lui sont imposées, Infrabel a été amenée à réaliser de nombreux arbitrages, notamment en matière de*

renouvellement des infrastructures ferroviaires. Ces arbitrages ne remettent pas en question le niveau de sécurité d'exploitation du réseau, mais réduiront progressivement la fiabilité des infrastructures impactées ».

**La Cellule Ferroviaire plaide ainsi pour le développement d'une vision à long terme de la mobilité ferroviaire** identifiant les besoins et les réponses à apporter de manière globale tant par Infrabel que la SNCB. Cette vision doit être indépendante des aléas budgétaires **avec une fixation des horaires à long terme**.

Les projets d'extension ou d'amélioration de l'offre ferroviaire concernant la Wallonie analysés ci-dessus, et sur lesquels le CA de la SNCB a marqué son accord, représentent dans leur intégralité environ 2,6 mio trains-km annuels supplémentaires, pour un coût opérationnel marginal supplémentaire d'environ 8,5 mio €/an (en ce compris les trains-km en Flandre et à Bruxelles pour les lignes S). En ce qui concerne les projets du réseau suburbain bruxellois, près de la moitié des trains-km supplémentaires ont déjà été ajoutés en décembre 2016<sup>44</sup>.

Si l'on calcule les coûts d'exploitation supplémentaires exclusivement sur le territoire wallon (c'est-à-dire en excluant les coûts liés aux lignes ou tronçons de lignes en Flandre et/ou à Bruxelles), la répartition se présente comme suit :

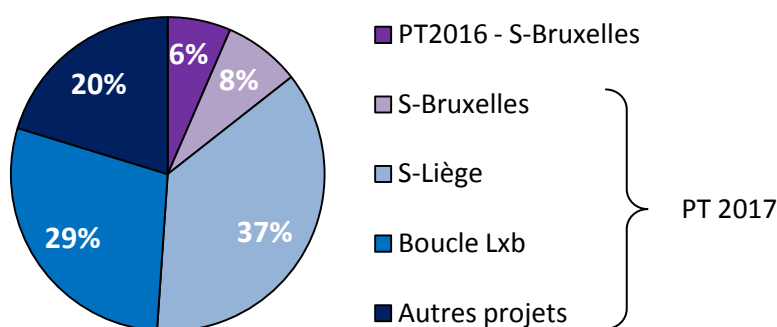


Figure 49 : Répartition des coûts d'exploitation annuels supplémentaires liés aux différents projets SNCB exclusivement sur territoire wallon (calcul Cellule Ferroviaire)

On constate que 14% de ces coûts supplémentaires sur le territoire wallon se rapportent à des projets du réseau suburbain bruxellois (dont 6% pour des projets qui sont déjà d'application depuis 12/2016). La majorité des coûts supplémentaires en Wallonie concerne les projets relatifs au réseau suburbain de Liège, qui représentent à eux seuls 37% des coûts supplémentaires. Le projet de boucle dans le sud-Luxembourg (+ cadence horaire entre Libramont et Dinant) représente quant à lui 29% des coûts, tandis que les autres projets correspondent à 20%<sup>45</sup>.

<sup>44</sup> Pour rappel, 72 trains supplémentaires ont été mis en service lors de l'adaptation des horaires du 11/12/2016 (voir projets 1 à 3).

<sup>45</sup> Sachant que 4 projets présentent un coût marginal nul.

## PROJETS RETENUS PAR LE GOUVERNEMENT WALLON LE 12/05/2016

La Cellule Ferroviaire présente dans la seconde partie de ce rapport les revendications du Gouvernement wallon relative au Plan de Transport de la SNCB.

Pour rappel, le 12 mai 2016, la Wallonie s'est prononcée sur ses priorités en matière d'offre ferroviaire. Cela s'est traduit par une série de demandes d'augmentation, d'amélioration, ou de maintien de l'offre sur les différentes lignes wallonnes, assorties d'un ensemble de recommandations plus transversales relatives aux correspondances, aux temps de parcours, au matériel roulant, aux personnes à mobilité réduite (PMR), à l'amplitude horaire et à la tarification ; autant d'aspects qui contribuent à définir une offre ferroviaire qualitative et attractive.

Le tableau récapitulatif ci-dessous reprend les principales revendications de la Wallonie en termes de fréquence dans le cadre du Plan de Transport 2017. Les différents projets qui y sont mentionnés sont présentés plus en détails ci-après.

### 1. LISTE DES PROJETS DU GOUVERNEMENT WALLON

**REVENDEICATIONS WALLONNES POUR LE PLAN DE TRANSPORT 2017**
**PRINCIPE DE BASE : DANS TOUTES LES GARES ET PANGS - MINIMUM 1 L / HEURE / SENS**

GARES/LIGNES/AXES	OFFRE CADENCEE		RENFORT DE POINTE	
	Actuelle	Demandée	Actuelle	Demandée
<b>Dorsale wallonne</b>	2 IC/heure/sens (dont 1 limité au tronçon Mons-Liège)	Maintien	Maintien des IC et L actuels	<b>+ 1 « IC+ »/h/s (Tournai-Mons-Charleroi-Namur-Liège)</b>
<b>Axe 3</b>	1 IC/h/sens	<b>+ 1 IC/h/sens soit 2 IC/h/sens</b>	Maintien des IC et L actuels	
<b>Entre chaque grande ville de la dorsale wallonne et Bruxelles (L94, L96, L124, L161, L36/LGV2)</b>	2 ou 3 IC/heure/sens	Maintien avec réduction temps de parcours	Maintien des IC et L actuels	
<b>Réseau « suburbain »</b> - bruxellois - liégeois - carolo	- 1 ou 2L/heure/sens - 1 ou 2L/heure/sens - 1 L/IC/heure/sens	- <b>min 2L/h/s/PANGS RER*</b> - Maintien - Maintien	Maintien des IC et L actuels	
<b>Réseaux « grand hinterland »</b> - Lille (Tournai-Mouscron) - Aachen (Verviers) - Maastricht (Liège) - Luxembourg (Arlon-Virton)	- 1 IC/L/heure/sens - 1 L - 1 IC - 1 IC + 1L ttes les 2 h	- <b>Vrai IC/h/s (+ 1L/h/s)</b> - Maintien - Maintien - Maintien	Maintien des IC et L actuels	
<b>Thalys</b>	Suspendu (1 j/sens)	<b>+ 1 j/sens soit 2 Thalys/j/sens</b>	/	
<b>Projets prioritaires (GW 7/11/13)</b> - L43 - L132	- 1 L/h/sens - 1 IC/h/sens + quelques P	- <b>+ 1 L/h/sens</b> - <b>+ 1 L/h/s entre Charleroi et Walcourt</b>	Maintien des IC et L actuels	

Caractères gras = demande d'offre supplémentaire

\* Certains points d'arrêt dans la zone suburbaine (RER) de Bruxelles ne disposent que d'1 train/h/sens

## 2. DESCRIPTION DES PROJETS

### 2.1 PRINCIPE DE BASE – minimum 1 train/heure/sens/gare et point d'arrêt

Le principe de base consiste à mettre tous les citoyens sur un même pied d'égalité en matière d'offre ferroviaire en promouvant une **offre minimale de 1 train par heure et par sens, dans chaque gare ou point d'arrêt**. Aujourd'hui, certaines lignes et gares des provinces de Liège, Namur, Luxembourg et du Hainaut ne disposent pas d'une telle offre qui représente pourtant un seuil d'attractivité minimal. Cette harmonisation au niveau du territoire facilitera la lisibilité de l'offre et augmentera l'attractivité des lignes, des gares et de leurs hinterlands. En effet, n'importe quel voyageur dans n'importe quelle gare ne devra plus s'inquiéter de l'horaire sachant qu'il dispose au minimum d'un train par heure dans chaque sens. Dans la perspective de la libéralisation du transport ferroviaire intérieur de voyageurs, dorénavant annoncée pour 2023, l'application de ce principe valorisera des lignes actuellement peu rentables selon la SNCB et donc en danger de « bussification ».

Afin de générer des effets positifs, une telle augmentation de l'offre devra évidemment être soutenue par d'autres mesures. Elle devrait notamment s'accompagner :

- d'une commande rapide de matériel roulant léger ;
- d'une communication active auprès des bassins de population et d'emploi afin de faire connaître cette nouvelle offre ;
- du développement des quartiers (logements, services,...) autour des gares ;
- Etc.

#### Lignes et gares concernées

Deux types de gares sont concernés par ce projet.

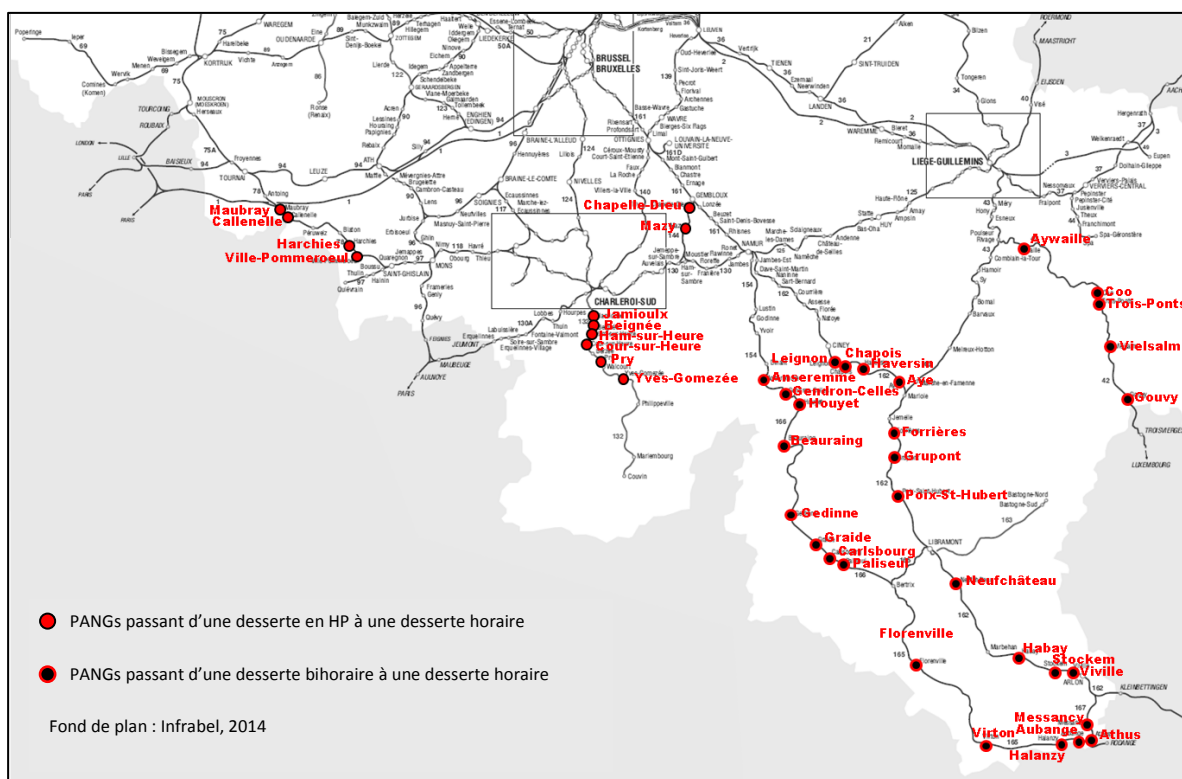
Premièrement, cela concerne 30 gares desservies par une offre cadencée bi-horaire. Il s'agit des gares et PANGs situés sur lignes suivantes :

LIGNES	Σ PANGs	PANGs	RELATIONS	ORIGINE/DESTINATION
42	5	Aywaille, Coö, Trois-Ponts, Vielsalm, Gouvy	IC-33	Liège-Guillemins/Luxembourg
162	7	Leignon, Chapois, Haversin, Aye, Forrières, Grupont, Poix-Saint-Hubert	L-10	Ciney/Libramont
	4	Neufchâteau, Habay, Stockem, Viville	L-12	Libramont/Arlon/Luxembourg
165	6	Florenville, Virton, Halanzy, Aubange, Athus, Messancy	L-13	Libramont/Virton/Arlon
166	8	Paliseul, Carlsbourg, Graide, Gedinne, Beauraing, Houyet, Gendron-Celles, Anseremme	L-11	Libramont/Dinant/Namur

Deuxièmement, cela concerne les gares desservies uniquement par des trains P. Il s'agit des points d'arrêt suivants :

LIGNES	Σ PANGs	PANGs	# trains P/jour
78	4	Ville-Pommeroeul, Harchies, Callenelle et Maubray	8
144	2	Chapelle-Dieu et Mazy	8
132	6	Yves-Gomezée, Pry, Cour-sur-Heure, Ham-sur-Heure, Beignée, Jamioulx	15 (13 à Yves-Gomezée)

Les différents points d'arrêt concernés par cette revendication sont repris sur la carte ci-dessous. Un descriptif du projet est ensuite donné pour chaque ligne.



Carte 1 : Principe de base : 1train/heure/sens – Localisation des points d'arrêt concernés

## 2.1.1 Passage à la cadence horaire sur la ligne 42 Liège-Guillemins – Gouvy

### *Description du projet*

Le projet consiste à doubler la fréquence dans les gares d’Aywaille, Coo, Trois-Ponts, Vielsalm et Gouvy.

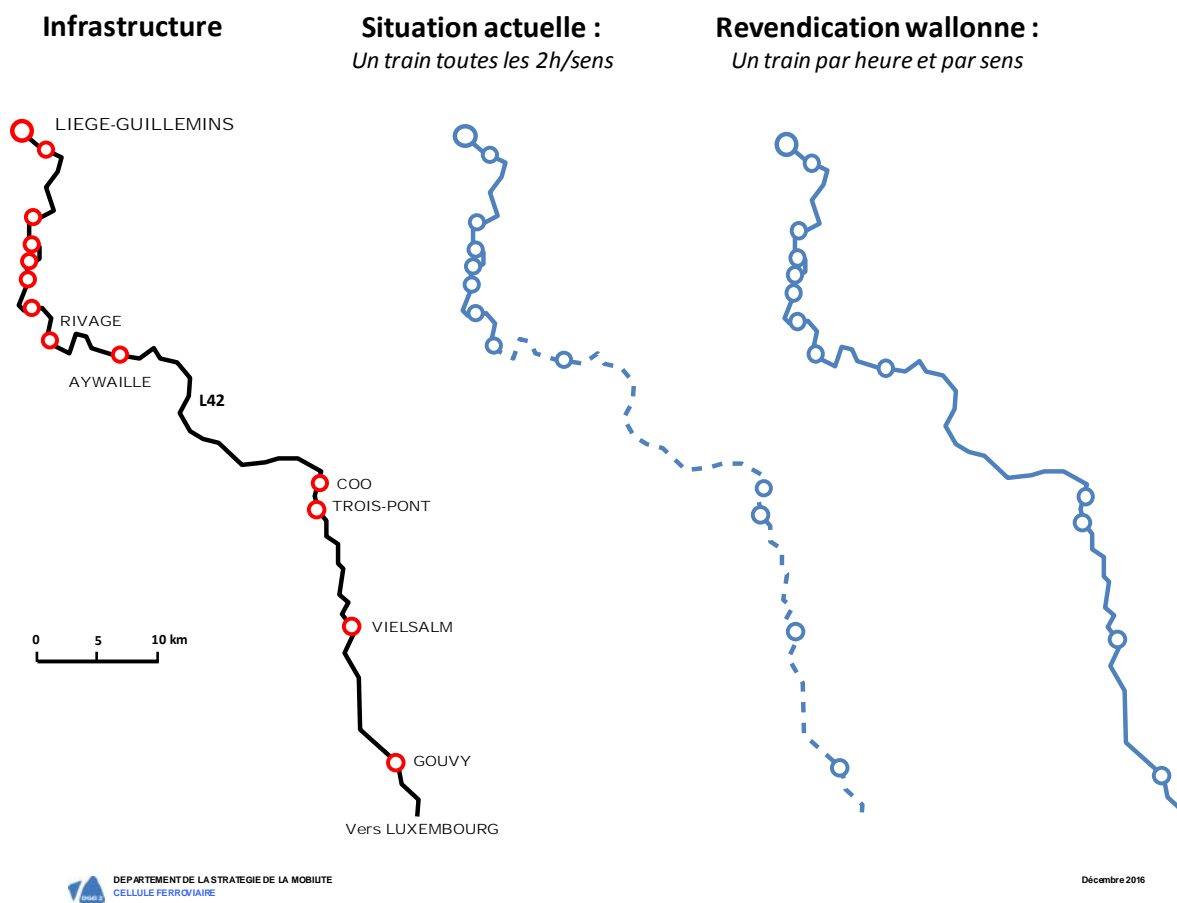


Figure 50 : Passage à la cadence horaire sur la ligne 42 – présentation du projet

### *Avis de la SNCB*

La SNCB estime que ce projet est techniquement réalisable. En pratique, cela nécessiterait la mise en service de 8 trains supplémentaires par jour. La relation existante prenant son départ de Liers, c’est sur base d’un doublement de la fréquence entre Liers et Gouvy que la SNCB a calculé le coût de ce projet. Le coût estimé est ainsi de 644.185€/an pour 8 trains entre Liers et Gouvy, et doit selon la SNCB être mis en perspective du potentiel d’attractivité de nouveaux clients, qui est jugé limité.



### ***Avis de la Cellule Ferroviaire***

Le coût calculé par la SNCB est surestimé puisqu'il correspond à un doublement de l'offre entre Gouvy et Liers, et non entre Gouvy et Rivage (ou Liège-Guillemins). D'après les calculs de la Cellule Ferroviaire, le coût d'un doublement de la fréquence entre Gouvy et Rivage serait d'environ 394.000€/an, soit près de 40% de moins que le coût estimé par la SNCB (il faudrait compter environ 549.000€/an pour un doublement de la fréquence entre Gouvy et Liège-Guillemins)<sup>46</sup>.

La L42 dessert et structure un vaste territoire à faible densité de population. Son lien avec la L43 via la gare de Rivage permet d'envisager des liaisons par rail inter- et intra-provinciales, dans une zone où l'offre en transports en commun est faible. La L43 étant desservie par 1 train/heure/sens, le doublement de la fréquence sur la L42 entre Gouvy et Rivage (-Liège) permettrait d'offrir des correspondances entre ces deux lignes toutes les heures.

Outre le potentiel en termes de déplacements domicile-travail ou domicile-école, la L42 présente un intérêt touristique puisqu'elle dessert notamment Cox, et Aywaille et, de manière générale, une région propice au tourisme vert, dont le développement constitue un enjeu.

On soulignera enfin qu'un certain nombre de travailleurs transfrontaliers résident dans les communes desservies par la L42. Depuis déjà plusieurs années, 4 trains P des CFL sont prolongés jusque Gouvy aux heures de pointe afin de renforcer l'offre de/vers Luxembourg. La proposition d'amorcer et de prolonger ces trains en heure de pointe à Vielsalm, voire Trois-Ponts avait fait l'objet d'une analyse commune CFL – SNCB début 2005, puis à nouveau en 2007 (il était question de 3 aller-retours par jour), mais le projet avait été abandonné suite à un manque d'intérêt de la SNCB (faible potentiel en clientèle). Une telle extension de l'offre CFL pourrait aujourd'hui être réévaluée sachant que plusieurs difficultés existent, à savoir : le manque de matériel roulant bi-courant homologué ; la voie unique entre Vielsalm et Trois-Ponts ; le récent démontage de la 3<sup>ème</sup> voie à quai en gare de Trois-Ponts ; la nécessité d'une tarification transfrontalière moins pénalisante.

---

<sup>46</sup> Ces estimations sont réalisées sur base d'un coût par train-km équivalent à celui calculé par la SNCB et n'intègrent donc pas les éventuelles variations liées aux rotations du personnel et du matériel roulant.

## 2.1.2 Passage à la cadence horaire sur la ligne 162 Ciney - Libramont

### *Description du projet*

Le projet consiste à doubler la fréquence dans tous les points d'arrêt sur le tronçon Ciney – Libramont de la ligne 162. En pratique, cela nécessiterait la mise en service de 10 à 12 trains supplémentaires par jour.

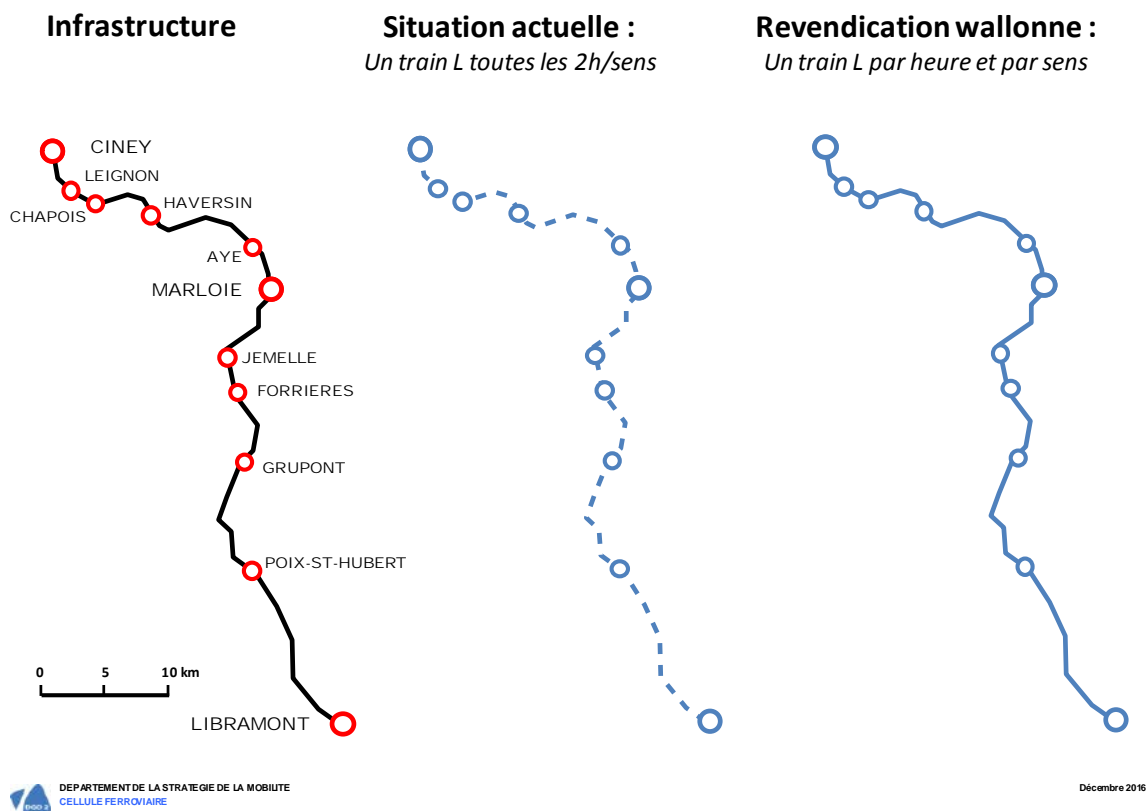


Figure 51 : Passage à la cadence horaire entre Ciney et Libramont – présentation du projet

### *Avis de la SNCB*

La SNCB considère que ce projet est, à l'heure actuelle, techniquement irréalisable à cause des travaux en cours sur l'axe 3, notamment entre Ciney et Libramont (création de conflits avec les IC+ et les trains P rapides dans les sections à voie unique). Son coût est estimé à 175.875€/an et son potentiel est jugé faible.

### *Avis de la Cellule Ferroviaire*

Bien que les points d'arrêts concernés soient actuellement peu fréquentés, un doublement de l'offre permettrait de renforcer leur attractivité. De plus, si la modification horaire de la relation IC Bruxelles

– Luxembourg ne permet plus d’assurer une correspondance à Marloie entre le sud de la ligne 162 et la ligne 43<sup>47</sup>, le doublement de la fréquence sur la relation L Ciney-Libramont offrirait une alternative aux voyageurs entre Liège et Libramont. Néanmoins, en raison des limitations de capacité liés aux travaux de l’axe 3, l’opportunité de cette solution doit être mise en perspective des éventuels conflits qui seraient créés avec les trains rapides (cfr. Avis de la SNCB ci-dessus).

---

<sup>47</sup> En effet, afin de réduire le temps de parcours de la relation IC Bruxelles – Namur – Luxembourg, la SNCB prévoit de modifier les heures de départ et d’arrivée de cette relation dans les différentes gares de l’axe. Par conséquent, certaines correspondances ne pourront plus être assurées. En particulier, le nœud de correspondance de Marloie, qui avait été optimisé lors du Plan de Transport 2014, ne fonctionnera plus que dans un seul sens ; les correspondances seront maintenues entre la L43 Liège-Marloie et les IC de/vers Namur-Bruxelles, mais elles ne seront plus possibles avec les IC de/vers Arlon-Luxembourg, ce qui est regrettable au vu de l’augmentation de la fréquentation qu’a permis l’adaptation du Plan de Transport 2014.

### 2.1.3 Passage à la cadence horaire sur la ligne 166 Libramont – Dinant (- Namur)

#### *Description du projet*

Le projet consiste à doubler la fréquence sur la ligne 166 reliant Libramont à Dinant.

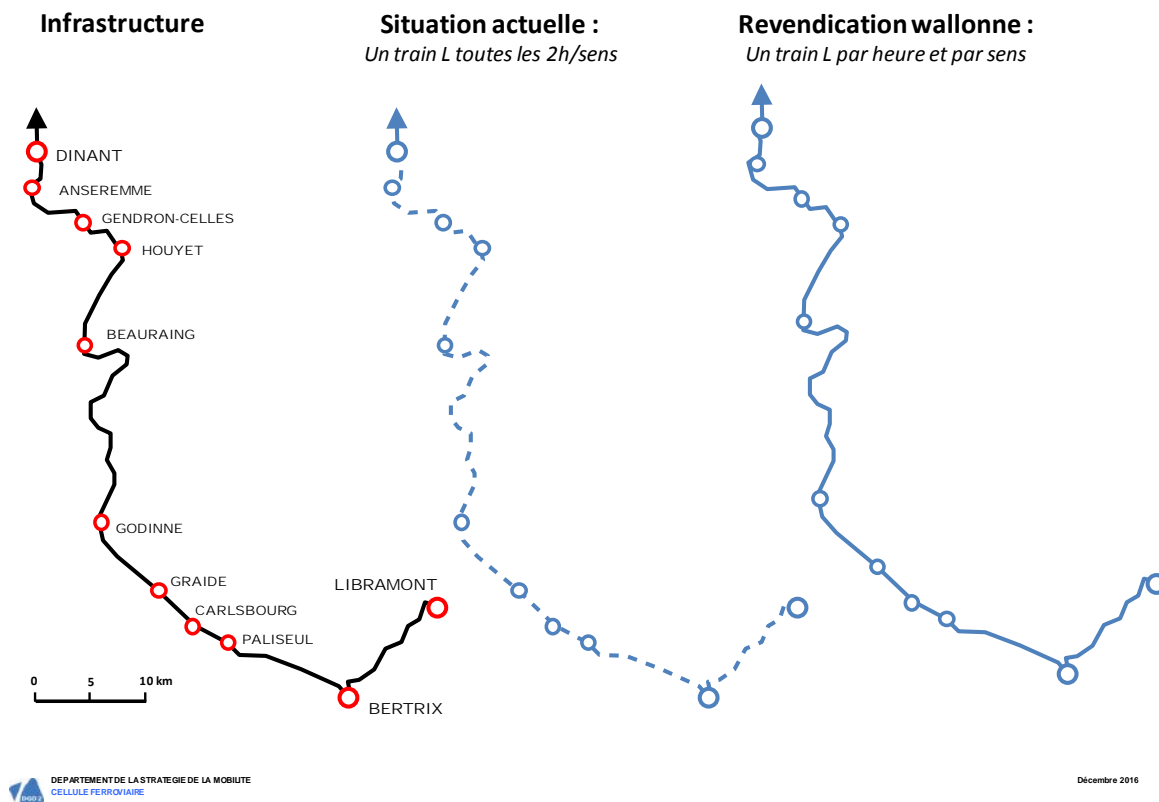


Figure 52 : Passage à la cadence horaire entre Libramont et Dinant – présentation du projet

#### *Avis de la SNCB*

Le SNCB a retenu ce projet et l'a couplé au projet de boucle du sud-Luxembourg (voir ci-dessous). Le coût estimé du passage à la cadence horaire sur la boucle du sud-Luxembourg + la L166, via la mise en service de 17 trains supplémentaires par jour, est de 1.448.076€/an. Le détail du nombre de trains supplémentaires sur la L166 et des coûts annuels supplémentaires associés ne nous a pas été communiqué. Bien que le passage à la cadence horaire sur la L166 entre Libramont et Dinant soit possible, aucune correspondance ne sera assurée à Dinant. Contrairement aux trains omnibus qui circulent actuellement entre Libramont et Namur, les trains supplémentaires envisagés seraient limités à Dinant (ou Yvoir pour des raisons techniques tel qu'expliqué plus haut – cfr. PROJET12 SNCB).

### ***Avis de la Cellule Ferroviaire***

D'après les calculs de la Cellule Ferroviaire, le coût d'un doublement de la fréquence entre Libramont et Dinant serait d'environ 540.000€/an (il faudrait compter environ 444.000€/an pour un doublement de la fréquence entre Bertrix et Dinant)<sup>48</sup>.

Bien que les points d'arrêts concernés soient actuellement peu fréquentés, un doublement de l'offre permettrait de renforcer leur attractivité. La L166 présente également un intérêt touristique puisqu'elle dessert une région propice au tourisme vert, dont le développement constitue un enjeu.

---

<sup>48</sup> Ces estimations sont réalisées sur base d'un coût par train-km équivalent à celui calculé par la SNCB et n'intègrent donc pas les éventuelles variations liées aux rotations du personnel et du matériel roulant.

## 2.1.4 Passage à la cadence horaire sur la boucle du sud-Luxembourg

### *Description du projet*

Le projet consiste à créer une boucle Libramont – Arlon – Athus – Virton – Bertrix – Libramont (L162-L167-L165) et à desservir les gares toutes les heures dans chaque sens.

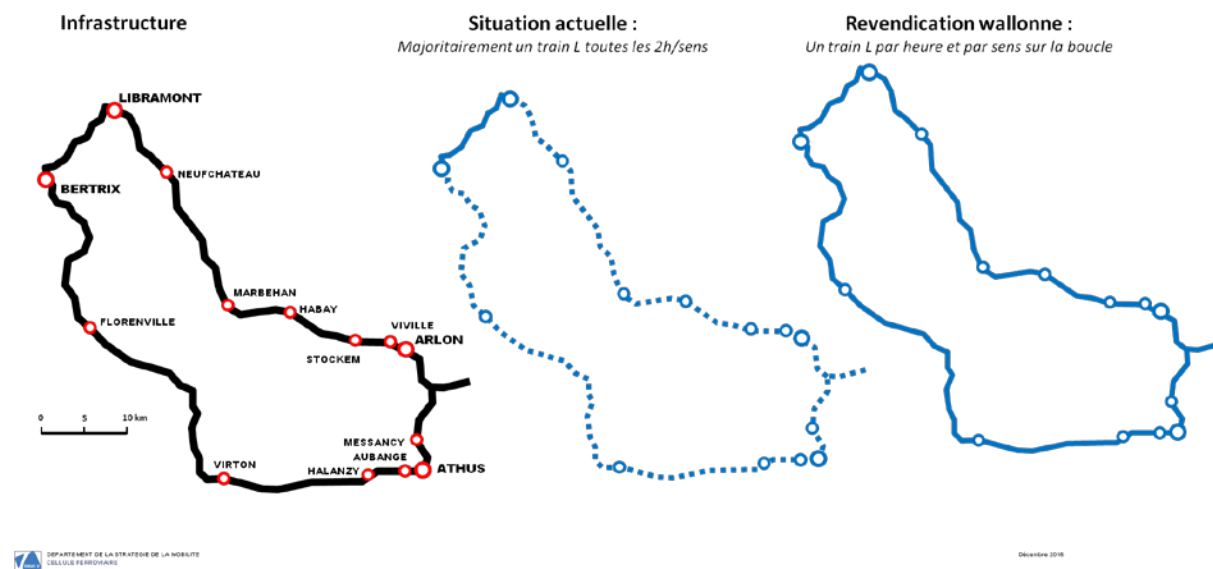


Figure 53 : Boucle du sud Luxembourg – présentation du projet

### *Avis de la SNCB*

La SNCB considère que le projet de boucle à cadence horaire ne peut être mis en application complète avant 12/2019 à cause des travaux sur l'axe 3. Le doublement de la fréquence peut être mis en place dès 12/2017 sur les lignes 165 et 167, mais cela est impossible sur la L162. La réalisation de la boucle est techniquement possible dès 12/2017 mais implique un stationnement de 15' en gare de Libramont. Toutes les correspondances ne pourront pas être assurées dans les grandes gares (cfr. PROJET 12 SNCB).

Le coût estimé du passage à la cadence horaire sur la boucle du sud-Luxembourg + la L166, via la mise en service de 17 trains supplémentaires par jour, est de 1.448.076€/an. Le détail du nombre de trains supplémentaires sur les lignes 162/165/167 et les coûts annuels supplémentaires associés ne nous ont pas été communiqués.

### *Avis de la Cellule Ferroviaire*

La boucle du sud-Luxembourg couvre un vaste territoire, faiblement desservi par les transports en commun. Les distances entre les arrêts sont relativement longues. Sur ces différents tronçons, le

train est concurrentiel à la voiture en termes de temps de parcours. Un doublement de la fréquence des trains L permettrait dès lors de renforcer l'attractivité des lignes et points d'arrêts de cette région. En outre, des correspondances sont possibles avec les trains IC à Arlon et Libramont, ainsi qu'avec les trains CFL à Athus (1 train toutes les demi-heures de/vers Luxembourg + liaisons vers Esch-Belval). Si celles-ci sont conçues de manière efficace, elles permettront un rabattement des lignes de desserte locale vers les lignes structurantes.

L'amélioration des correspondances entre les L et les IC est indispensable et cela ne peut actuellement pas être garanti en raison des travaux sur l'axe 3. Le risque est donc grand que l'augmentation de l'offre prévue par la SNCB ne conduise pas à une hausse de la fréquentation. Vu la volonté de la SNCB de réévaluer les projets d'ici 3 ans, il faudra absolument tenir compte de cet élément afin d'éviter que ce projet ne soit anéanti définitivement alors que les conditions de succès ne sont pas réunies dès le départ.

Dans les communes limitrophes du Grand-Duché de Luxembourg, la pression démographique est forte et le nombre de travailleurs frontaliers est important (près de 28.000 en province de Luxembourg). En effet, le Luxembourg est actuellement le pays ayant le plus haut niveau de PIB/habitant au monde<sup>49</sup> et constitue de fait un pôle d'emploi majeur<sup>50</sup>. L'amélioration de la mobilité ferroviaire est dès lors un enjeu capital. En effet, étant donné la saturation du réseau routier, le potentiel de report modal est non négligeable. L'augmentation de l'offre sur la boucle du sud-Luxembourg, assortie d'une optimisation des correspondances de/vers le Grand-Duché est à ce titre un projet à soutenir.

La boucle du sud-Luxembourg présente également un intérêt touristique.

---

<sup>49</sup> En 2016, le PIB/habitant du Luxembourg est estimé 106.729\$ (prix courant), en augmentation de 3% par rapport à 2015 (source : FMI, 2016).

<sup>50</sup> 448.000 emplois prévus d'ici 2020, soit une croissance de 22% par rapport à 2009 ; cela générerait environ 22.000 déplacements domicile-travail supplémentaires par jour entre la Wallonie et Luxembourg, soit une croissance de ±15% (source : SMOT Luxembourg-Wallonie, 2015).

## 2.1.5 Cadencement de l'offre à Ville-Pommeroeul, Harchies, Callenelle et Maubray

### Description du projet

Le projet consiste à desservir les arrêts de Ville- Pommeroeul, Harchies, Callenelle et Maubray avec une relation à cadence horaire au lieu d'une desserte uniquement aux heures de pointe comme c'est le cas actuellement (8 trains P/jour).

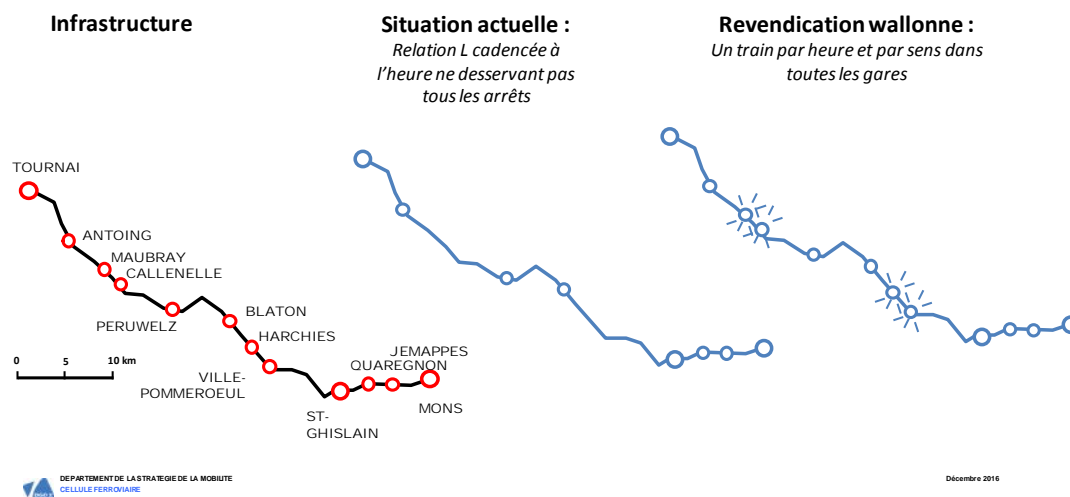


Figure 54 : Desserte horaire de tous les points d'arrêt entre Tournai et Mons – Présentation du projet

### Avis de la SNCB

La SNCB a étudié l'intégration de ces 4 points d'arrêt sur la relation locale circulant actuellement sur la L78 entre Mons et Tournai. Elle considère que ce projet correspond à un très faible potentiel et qu'il est techniquement irréalisable et moins efficace, à coût constant, que la situation actuelle. En effet, elle estime que ce projet pénaliserait les usagers de la relation locale Mons-Tournai actuelle, qui verraient leur temps de parcours augmenter de 10 minutes suite à l'ajout de ces 4 arrêts. En outre, cet allongement du temps de parcours ferait perdre les correspondances avec les trains IC à Mons (vers Braine-le-Comte, Bruxelles et l'aéroport) ou à Tournai (vers Ath, Bruxelles et l'aéroport). Enfin, cela créerait des conflits avec la relation IC-19 Lille – Namur à l'entrée de Mons. La SNCB souhaite néanmoins étudier le potentiel de ces gares à plus long terme.

### Avis de la Cellule Ferroviaire

Bien que les points d'arrêts concernés soient actuellement peu fréquentés, la mise en place d'une offre cadencée permettrait de renforcer leur attractivité. Des solutions sont à étudier afin d'améliorer la desserte de ces points d'arrêts sans pénaliser les autres gares de la ligne.



## 2.1.6 Cadencement de l'offre sur la ligne 144 Jemeppe-sur-Sambre – Gembloux

### Description du projet

Ce projet consiste à faire circuler un train L/heure/sens sur la L144 entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux, de façon à assurer une desserte horaire dans les haltes de Mazy et Chapelle-Dieu toute la journée. Ces PANGs sont actuellement desservis uniquement en heure de pointe (8 trains P/jour). Le passage à une fréquence horaire nécessiterait la mise en service de 20 trains supplémentaires par jour, pour un coût supplémentaire estimé à 97.425€/an.

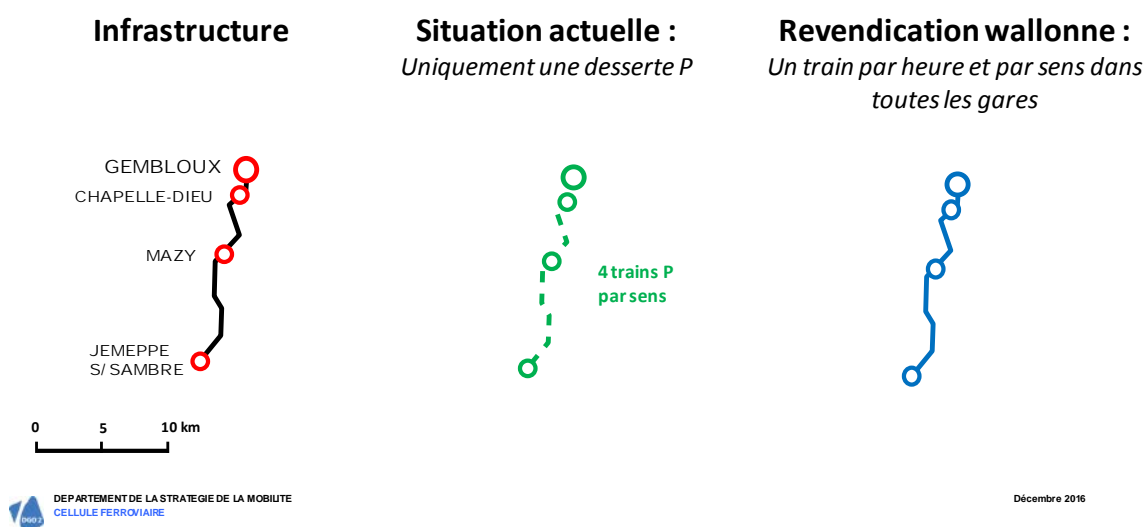


Figure 55 : Desserte de la ligne 144 par une relation cadencée à l'heure – présentation du projet

### Avis de la SNCB

La SNCB considère que ce projet est techniquement réalisable mais que son potentiel est faible. C'est notamment dû au fait que la ligne n'est actuellement fréquentée que dans le sens Jemeppe – Gembloux, et qu'elle doit faire face à la concurrence des bus (22 bus/jour entre Mazy et Gembloux). L'offre pourrait éventuellement être augmentée à 12 trains P par jour.

### Avis de la Cellule Ferroviaire

Cette ligne présente un intérêt au vu de sa localisation dans le triangle Gembloux-Namur-Charleroi. Le train y est concurrentiel à la voiture (routes pentues et sinueuses, pas de grands axes routiers). La valorisation de cette ligne par la mise en place d'une offre cadencée horaire permettrait de renforcer l'attractivité des haltes de Chapelle-Dieu et Mazy et d'offrir des liaisons plus rapides entre Charleroi et Gembloux/LLN.

## 2.1.7 Ajout d'une relation L entre Charleroi et Walcourt sur la ligne 132

### Description du projet

Le projet consiste, d'une part, à ajouter une relation locale à cadence horaire desservant tous les arrêts entre Charleroi-Sud et Walcourt, et, d'autre part, à intégrer Yves-Gomezée dans la desserte IC reliant Charleroi-Sud à Couvin. Ainsi, tous les points d'arrêt de la ligne bénéficieraient d'une desserte horaire.

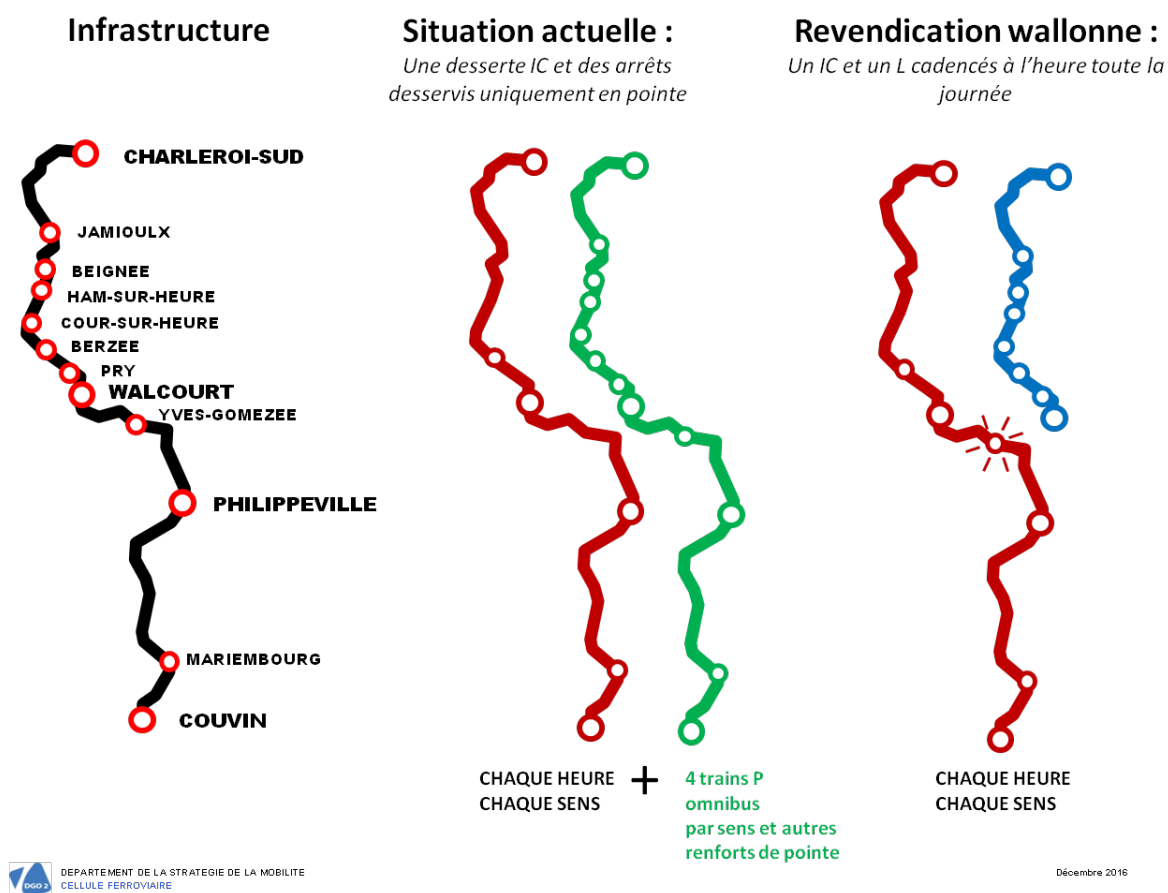


Figure 56 : Amélioration de la desserte de la ligne 132 – présentation du projet

### Avis de la SNCB

Ce projet est jugé trop coûteux (1.096.731€ pour 20 trains supplémentaires par jour) pour un potentiel très faible. Tel que détaillé plus haut, la SNCB propose pour sa part d'ajouter les arrêts d'Yves Gomezée et d'Ham-sur-Heure sur la desserte IC, moyennant une augmentation du temps de parcours, mais de maintenir une offre de pointe uniquement dans les autres PANGs (cfr. PROJET 11 SNCB).

### ***Avis de la Cellule Ferroviaire***

La L132 dessert un vaste territoire se rattachant à Charleroi. L'accessibilité routière est généralement bonne, mais le train reste concurrentiel à la voiture en termes de temps de parcours. Sur la partie nord de la ligne (Walcourt-Charleroi), les distances entre les arrêts sont faibles, ce qui renforce l'intérêt d'une desserte différenciée : une desserte de type « suburbaine » (courtes distances, arrêts fréquents) entre Walcourt et Charleroi et une desserte de type « IC » avec un temps de parcours attractif entre Couvin et Charleroi. L'offre gagnerait en lisibilité et en attractivité.

Alternativement, tous les arrêts de la ligne pourraient être intégrés dans l'offre cadencée actuelle. L'avantage de cette solution est qu'elle permet une desserte de tous les points d'arrêts à raison d'un train/heure/sens toute la journée pour un coût marginal annuel nul (puisqu'il s'agit d'ajouter des arrêts sur la relation existante). Par contre, cette option induit des temps de parcours plus longs étant donné qu'il n'y aurait plus que des trains omnibus sur la ligne.

La Cellule Ferroviaire, dans le cadre de la revitalisation des lignes à faible densité de population, étudie cette ligne et cherche notamment des solutions pour réduire le nombre de rotations afin qu'un train puisse faire un aller-retour tout en entrant dans le nœud de correspondance de Charleroi et ainsi réduire les coûts d'exploitation.

La L132 présente également un intérêt touristique (Lac de l'Eau d'Heure) et de nombreux développements sont prévus (centre commercial à Couvin, zone d'emplois à Philippeville,...).

## 2.2 RENFORCEMENT DES AXES STRATEGIQUES

La Wallonie est traversée par deux axes stratégiques : la dorsale wallonnes (Liège - Tournai-Mouscron) et l'axe 3 (Bruxelles - Luxembourg).

### 2.2.1 Dorsale wallonne – ajout d'un IC rapide

#### *Description du projet*

La revendication wallonne concernant la dorsale consiste à ajouter, aux heures de pointe, un train P rapide/heure desservant uniquement les gares de Liège, Namur, Charleroi, Mons et Tournai.

L'objectif est d'offrir, durant les heures de pointe, des liaisons directes et rapides entre les principaux pôles économiques wallons.

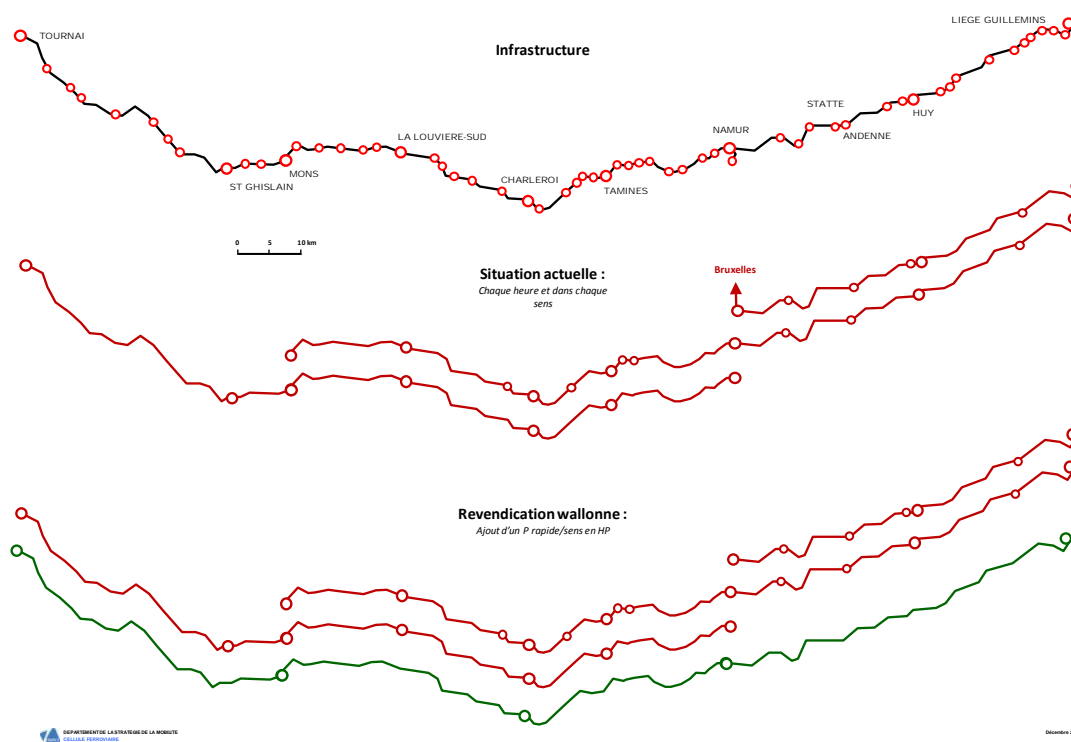


Figure 57 : Ajout d'un IC rapide/heure/sens à l'heure de pointe sur la dorsale wallonne – présentation du projet

#### *Avis de la SNCB*

Afin de couvrir l'entièreté de la pointe dans toutes les villes qui seraient desservies par ces nouveaux trains, la SNCB a étudié ce projet sur base de 8 trains « rapides » par jour. Etant donné le nombre de caisses nécessaires pour assurer ces 8 trains P, seul du matériel de type M4 pourrait être affecté à

cette liaison (une locomotive T21 + 5 voitures M4). Ce matériel, plus lent et moins confortable que celui utilisé sur les relations IC actuelles, ne permettrait que des gains de temps de parcours limités par rapport à l'offre IC. On parle de :

- 1' entre Tournai et Namur
- 3' entre Mons et Charleroi
- 4' entre Tournai et Mons
- 5' entre Mons et Liège
- 7' entre Tournai et Charleroi

De plus, ces améliorations de temps de parcours ne seraient possibles qu'à la condition de « décadencer » plusieurs trains L.

Sur l'ensemble de la dorsale wallonne, la SNCB affirme que ce projet n'attirerait que 60 voyageurs supplémentaires pour un coût de près de 2mio €/an. Selon la SNCB, les trains actuels aux heures de pointe disposent encore de capacité. De plus, elle estime que très peu de voyageurs font de longs trajets du type Liège – Tournai, et que ceux qui souhaitent le faire ont tout intérêt à passer par Bruxelles. La SNCB a donc opté pour un maintien de la situation actuelle avec amélioration du temps de parcours de la relation IC-25 Mons – Liège via une modification de sa politique d'arrêt entre Charleroi et Namur (cfr. PROJET 13 SNCB).

### ***Avis de la Cellule Ferroviaire***

La dorsale wallonne constitue le lien entre tous nos principaux pôles économiques. L'amélioration de la mobilité ferroviaire sur cet axe est un enjeu important étant donné la saturation de plus en plus marquée des différents axes routiers aux abords des villes. Il est dès lors surprenant que le potentiel estimé de ce projet soit de seulement 60 voyageurs supplémentaires. La Cellule Ferroviaire n'a obtenu aucune information sur la manière dont la SNCB évalue le potentiel.

La mise en place de trains P rapides a pour objectif de renforcer l'offre aux heures de pointe sur la dorsale (=> 3 trains rapides par heure de pointe entre les principales gares). Au contraire des relations cadencées, IC et L, ces trains P rapides ne doivent pas nécessairement entrer dans les nœuds de correspondance ; en revanche, ils doivent offrir des temps de parcours concurrentiels à la voiture de centre à centre. Pour ce faire, du matériel roulant performant doit être affecté à ces liaisons ; les M4 proposés par la SNCB sont loin d'y répondre. En outre, le fait que la SNCB ait évalué ce projet sur base de 8 trains supplémentaires induit des coûts très élevés alors que l'on aurait pu imaginer de ne couvrir (dans un premier temps) qu'une seule heure de pointe par sens, et réduire ainsi les coûts de moitié (soit environ 1 mio€ pour 4 trains P rapides par jour – 2 par sens).

Enfin, selon l'analyse de la Cellule Ferroviaire, le renforcement de la dorsale wallonne par des IC rapides n'impliquent nullement un décadencement des trains L tel qu'affirmé par la SNCB. En effet, il est possible de décaler les trains L à la demi-heure tout en entrant dans nos nœuds de correspondance et répondre ainsi au rôle intrinsèque des trains omnibus de rabattre les navetteurs

vers les grandes villes pour d'éventuelles correspondances bus ou trains (voir schéma en annexe 2). Le projet SNCB est aujourd'hui une alternative sans vision à long terme puisqu'il hypothèque toute opportunité de renforcer la dorsale wallonne à 3 IC/h à infrastructure inchangée (cfr. PROJET 13 SNCB).

## 2.2.2 AXE 3 – ajout d’une relation IC

### Description du projet

Le projet wallon sur l’axe 3 consiste à proposer une desserte IC cadencée à la demi-heure entre Bruxelles, Namur et Luxembourg.

En pratique, cela nécessiterait la mise en service de 17 trains supplémentaires par jour. Le coût opérationnel estimé est de 1.619.950€/an.

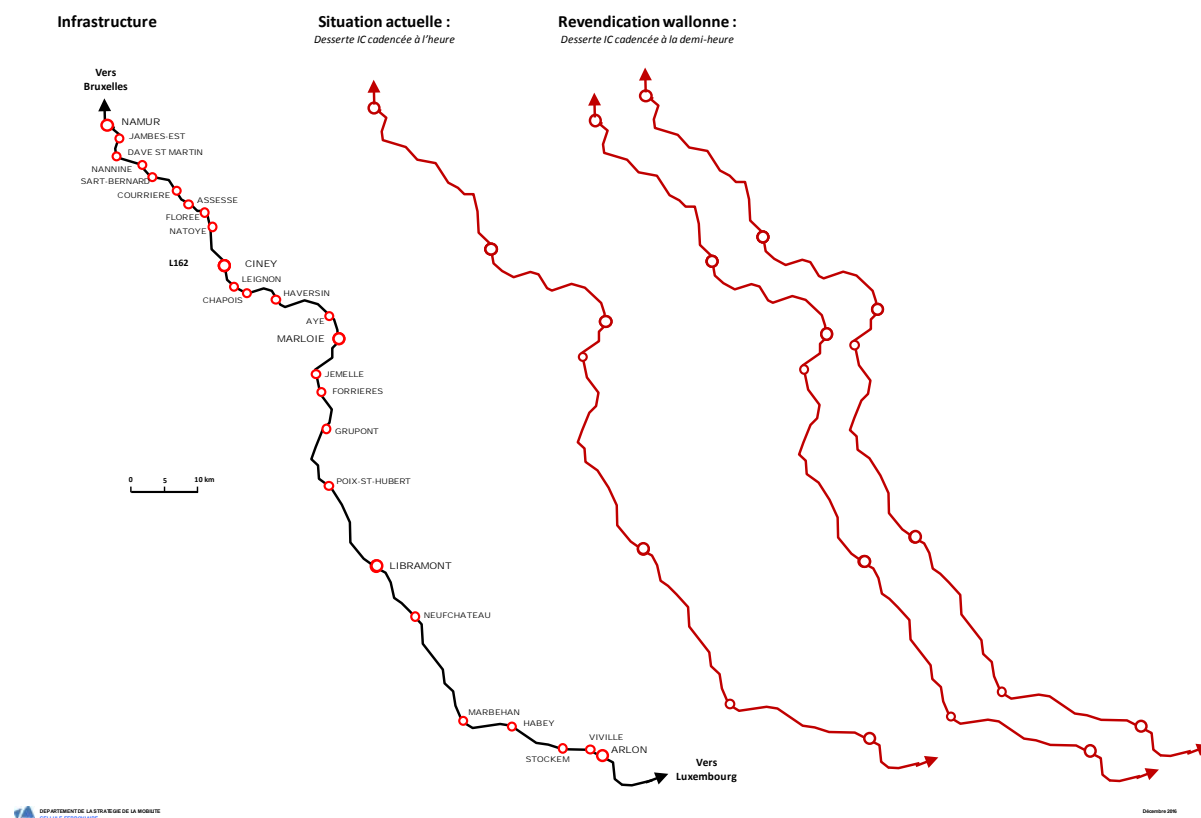


Figure 58 : Ajout d’une relation IC par heure et par sens sur l’axe 3– présentation du projet

### Avis de la SNCB

La SNCB se dit favorable à un schéma où tant la dorsale wallonne que l’axe 3 seraient cadencés à la demi-heure, avec des correspondances optimisées entre ces deux axes en gare de Namur. Par ailleurs, le doublement de la fréquence des IC sur l’axe 3 présente selon elle un bon potentiel. Néanmoins, cette solution n’est pas réalisable techniquement dans le cadre du PT2017 pour deux raisons, à savoir :

- Les travaux de modernisation actuellement en cours sur la L162 : trois tronçons seront mis à voie unique entre 12/2017 et 12/2020, ce qui réduit la capacité de la ligne et rend impossible la réalisation d'un second horaire fixe à court terme ;
- Le manque de matériel roulant adapté : dans l'attente de la livraison des nouvelles voitures M7, la SNCB manque de matériel pour assurer les relations IC ; en outre, la L162 passera progressivement en 25kV à partir de 2018, ce qui rendra impossible l'utilisation des AM96 qui effectuent actuellement une partie des parcours sur cet axe.

### ***Avis de la Cellule Ferroviaire***

L'axe Bruxelles – Luxembourg est un axe stratégique et structurant du territoire wallon. Si la partie nord de l'axe (L161 Bruxelles – Namur) jouit désormais d'une offre attractive (3 IC/heure/sens), la partie sud de l'axe (L162 Namur – Arlon – Luxembourg) ne bénéficie que d'un IC/heure/sens. En outre, les correspondances entre la L162 et la dorsale wallonne à Namur ne sont pas optimales (7 minutes vers Liège mais 29 minutes vers Tournai).

L'amélioration de l'offre sur cet axe étant dépendante des travaux d'infrastructure, il est primordial de s'assurer que les travaux seront terminés dans le timing annoncé (à savoir 2021 pour le projet de modernisation de l'axe 3). Il faut également demander la valorisation immédiate des tronçons terminés, et ce lors de chaque adaptation annuelle des horaires, tout en exigeant des garanties quant au maintien de correspondances efficaces dans les différents nœuds.



## 2.3 RESEAU SUBURBAIN DE BRUXELLES

L'offre sur Bruxelles a été renforcée en décembre 2016. Cependant, certaines gares wallonnes ne disposent toujours pas d'un minimum de 2 trains/heure/sens, ce qui est incompréhensible au vu de la densité du tissu urbain (et qui est un seuil inférieur à l'étude de l'art 13 sur le RER). En outre, les temps de parcours se sont allongés depuis le dernier plan de transport sur toutes les lignes entre les gares de la dorsale wallonne et Bruxelles (voir rapport sur le Plan de Transport 2014).

### 2.3.1 Amélioration des temps de parcours

Sur les différents axes ferroviaires reliant les grandes villes wallonnes à Bruxelles, l'offre actuelle est la suivante :

- L94 Tournai-Bxl : 2 IC/h/sens
- L96 Mons-Bxl : 2 IC/h/sens (3 IC/h/sens depuis Braine-le-Comte car s'ajoute l'IC provenant de Binche-La Louvière)
- L124 Charleroi-Bxl : 2 IC/h/sens + 1 IC/h/sens vers l'aéroport via la L26
- L161 Namur-Bxl : 3 IC/h/sens, dont 1 vers l'aéroport
- L36/LGV2 Liège-Bxl : 3 IC/h/sens (1 via le L36 et 2 via la LGV2)

La Wallonie demande le maintien de cette offre, avec une amélioration des temps de parcours.

Lors des réunions sur le Plan de Transport 2017, la question de l'amélioration des temps de parcours n'a jamais été abordée au motif de la confidentialité des données.

Plusieurs éléments jouent sur le temps de parcours. La raison principale invoquée par la SNCB pour justifier l'allongement des temps de parcours lors du dernier Plan de Transport était les minutes-travaux imposées par Infrabel.

Dans le cadre de son objectif d'amélioration de la vitesse commerciale sur les 100 couples origine/destination les plus fréquentés, la SNCB prévoit pour 12/2017 les temps de parcours suivants :

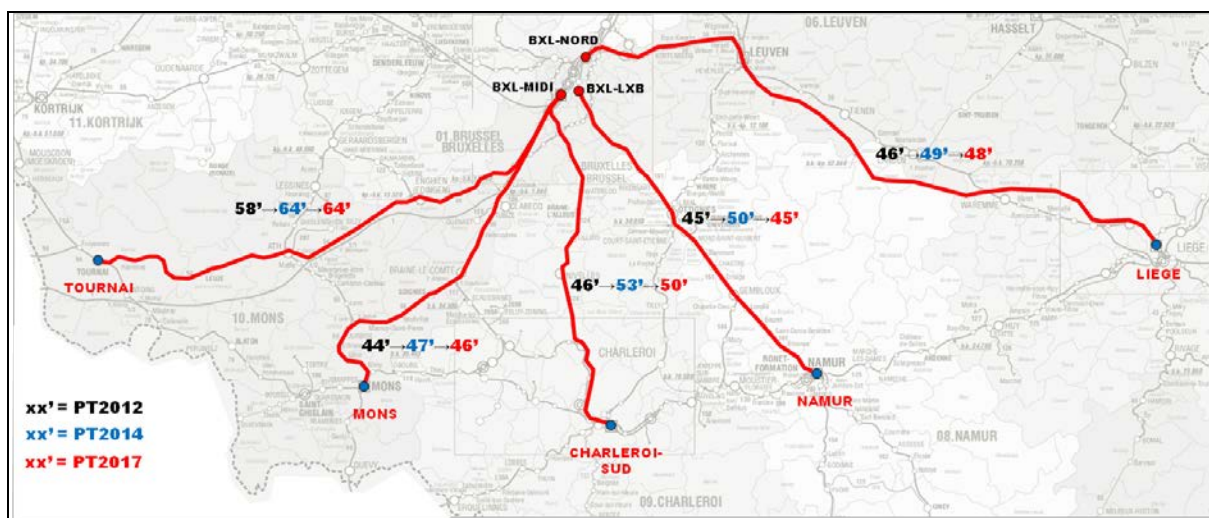
Liaison	Tps de parcours 12/2017	$\Delta$ 12/2014-12/2017	$\Delta$ 12/2012-12/2017*
Tournai – Bruxelles-Midi	64	0	+6
Mons – Bruxelles-Midi	46	-1	+2
Charleroi-Sud – Bruxelles-Midi	50	-3	+4
Namur – Bruxelles-Luxembourg	45	-5	0
Liège – Bruxelles-Nord	48	-1	+2

Tableau 6 : comparaison des temps de parcours 12/2012 – PT2017 et PT2014-2017 (exprimés en minutes) – Cellule Ferroviaire, 2017

\*Calcul Cellule Ferroviaire

La Cellule Ferroviaire constate :

- Aucun gain en temps de parcours par rapport à la situation antérieure au plan de transport 2014 ;
- Pour la ligne Namur-Bruxelles, un temps de parcours identique à la situation antérieure au plan de transport 2014 ; la réduction la plus forte (- 5 minutes) revient finalement à la situation initiale ;
- Une dégradation du temps de parcours maintenue sur la ligne Tournai-Bruxelles, où le temps de parcours est le plus élevé en comparaison avec les autres lignes (64 ou 66 minutes selon le train emprunté).



Carte 2 : Comparaison des temps de parcours 12/2012 – 12/2014 – 12/2017 (exprimés en min.) – Cellule Ferroviaire, 2017

La Cellule Ferroviaire est actuellement incapable d'identifier les éléments permettant d'atteindre ces réductions. S'agit-il effectivement d'une récupération des minutes-travaux, s'agit-il de l'affectation d'un matériel roulant plus performant ? d'un changement de politique d'arrêt ?...

### 2.3.2 Minimum 2 trains/h/sens

#### *Description du projet*

L'objectif du gouvernement wallon est de pouvoir proposer 2 trains/heure/sens minimum dans la zone RER. Actuellement, cet objectif n'est pas rencontré à :

- Profondsart sur la ligne 161
- Villers-la-Ville, La Roche, Faux, Cour-St-Etienne et Ceroux-Mousty sur la ligne 140.

### ***Avis de la SNCB***

Afin de maximiser la capacité sur la ligne 161, les temps de parcours des relations ne peuvent être trop différents. La desserte de Profondsart par 2 trains S8/heure/sens nécessiterait la mise en place des 4 voies pour permettre le dépassement du train S par l'IC. Ce projet est donc actuellement irréalisable.

En revanche, la desserte à la demi-heure de la ligne 140 est possible techniquement. Néanmoins et contrairement à ce qui était prévu dans la Convention RER de 2003, aucun terminus n'a été construit à Villers-la-Ville. Par conséquent, dans le cadre de cette revendication, la SNCB a étudié le doublement de la fréquence sur l'entièreté de la L140, c'est-à-dire la circulation de 2 trains/heure/sens entre Charleroi-Sud et Ottignies. Le coût de ce projet étant élevé (977.752€), sa réalisation dépendra de la disponibilité budgétaire.

### ***Avis de la Cellule Ferroviaire***

La zone RER est une zone dense au potentiel important. Une desserte de 2 trains/heure/sens est un seuil d'attractivité minimum à offrir si l'on souhaite favoriser un report modal. En outre, l'offre actuelle en trains S est illisible pour le navetteur non averti.

La gare de Profondsart souffre des travaux d'infrastructure entre Ottignies et Bruxelles. Il est, en effet, impossible d'y augmenter l'offre sans pénaliser d'autres gares de la ligne ; par conséquent, la solution privilégiée par la Cellule Ferroviaire est effectivement d'attendre la mise à 4 voies de la ligne.

La L140 reliant Ottignies à Charleroi ne souffre pas de problème de capacité. Cette liaison est néanmoins peu performante en termes de temps de parcours. D'après les calculs de la Cellule Ferroviaire, le coût d'un renforcement à 2 trains/heure/sens entre Villers-la-Ville et Ottignies serait d'environ 320.000€/an (auxquels il faudrait ajouter le coût de l'aménagement d'un terminus à Villers-la-Ville)<sup>51</sup>. En l'absence de terminus à Villers-la-Ville, deux solutions sont à envisager : soit doubler la fréquence de la relation L actuelle entre Charleroi et Ottignies (tel que cela a été étudié par la SNCB – option estimée à environ 980.000€/an), soit proposer en parallèle de la relation L une relation « IC » qui ferait arrêt exclusivement à Charleroi-Sud, Villers-la-Ville, Court-Saint-Etienne et Ottignies afin de relier Charleroi aux pôles économiques et scolaires de Wavre et Louvain-la-Neuve.

---

<sup>51</sup> Ces estimations sont réalisées sur base d'un coût par train-km équivalent à celui calculé par la SNCB et n'intègrent donc pas les éventuelles variations liées aux rotations du personnel et du matériel roulant.

## 2.4 RESEAUX SUBURBAINS DE LIEGE ET CHARLEROI

Dans le cadre du Plan de Transport 2017, la Wallonie demande le maintien de l'offre actuelle sur les différentes lignes constituant les réseaux suburbains de Liège et Charleroi

Autour de Liège circulent actuellement 1 à 2 trains L/heure/sens sur chaque ligne.

Autour de Charleroi, on dispose actuellement de 1 train (L ou IC selon les cas)/heure/sens sur chaque ligne.

Vu que toutes les gares wallonnes situées dans la zone dense de Bruxelles ne disposaient pas de 2 trains/heure/sens, le gouvernement wallon s'est voulu « raisonnable » et a opté pour un maintien de l'offre dans les pôles wallons de Liège et Charleroi. Le renforcement de ces deux pôles a été étudié dans l'étude « REC-REL » et reste bien entendu indispensable dans le cadre d'un plan de transport à plus long terme.

Contrairement à l'avis du gouvernement wallon, la SNCB a fait le choix de rouvrir la ligne 125A et des points d'arrêt (voir projets SNCB décrit ci-avant).

### ***Avis de la Cellule Ferroviaire***

En 2013, une « étude de potentiel et de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans les agglomérations de Liège et Charleroi » (étude dite « REC-REL ») a été réalisée à l'initiative de la Wallonie. Il ressort de cette analyse que le potentiel d'utilisation d'une offre ferroviaire urbaine est réel dans l'agglomération de Liège, alors que les développements ferroviaires à consentir dans la région de Charleroi portent avant tout sur les déplacements vers le reste du Hainaut et surtout vers Bruxelles, mais très peu sur les déplacements « intra-agglomération ». Nonobstant, trois scénarios de développement d'une offre ferroviaire d'agglomération ont été ébauchés dans les deux agglomérations. Ils sont de plus en plus volontaristes selon le trinôme « schéma d'exploitation – matériel roulant – infrastructures », et donc de plus en plus demandeurs de moyens. Selon les scénarios, le potentiel d'augmentation de la part modale du chemin de fer varie de +2,5% à +15%.

Bien que la Cellule Ferroviaire soit favorable à un renforcement de l'offre ferroviaire dans les zones urbaines, la réouverture de gares et de lignes semble peu opportune dans le contexte budgétaire actuel. À court terme, la priorité doit être donnée au maintien de l'existant, à moyen terme au renforcement de l'existant et à long terme (lorsque des moyens financiers suffisants sont disponibles tant en exploitation qu'en investissements), à des réouvertures.

## 2.5 RESEAUX GRAND HINTERLAND

### 2.5.1 Lille

#### *Description du projet*

Tournai et Lille sont reliés par une relation IC à cadence horaire. Avant le Plan de Transport 2014, cette liaison s'effectuait en 19 minutes ; depuis 12/2014, le meilleur temps de parcours est de 29 minutes. En effet, le sillon a été calculé sur la base d'un train effectuant tous les arrêts intermédiaires sur le territoire français entre Lille et la frontière. Or, selon les heures, le train n'effectue pas systématiquement tous ces arrêts. L'objectif du projet est donc de renégocier la politique d'arrêt avec la SNCF et SNCF Réseau afin d'offrir une véritable relation IC assortie d'un meilleur temps de parcours.

#### *Avis de la SNCB*

La SNCB estime ne pas avoir de pouvoir décisionnel concernant la politique d'arrêt des trains sur le réseau français. Elle exprime également le manque de matériel roulant bicourant protégé, nécessaire pour assurer des relations vers la France.

#### *Avis de la Cellule Ferroviaire*

Cette adaptation ne représente aucun coût supplémentaire pour la SNCB. Une renégociation de la politique d'arrêt avec la SCNF et la SNCF Réseau permettrait d'améliorer l'attractivité de cette relation pour les voyageurs entre Tournai et Lille.

### 2.5.2 Aachen, Maastricht et Luxembourg

Sur les autres axes transfrontaliers, la Wallonie demande le maintien de l'offre actuelle, à savoir :

- 1 train L/heure/sens entre Verviers et Aachen
- 1 train L/heure/sens entre Liège et Maastricht
- 1 train L/2 heures/sens entre Arlon et Luxembourg ainsi qu'entre Virton et Luxembourg, auxquels s'ajoutent les IC Bruxelles – Luxembourg ainsi que plusieurs trains P.

#### *Avis de la Cellule Ferroviaire*

Il est important que la Wallonie s'ancre davantage dans ses bassins de vie transfrontaliers. Le potentiel des déplacements transfrontaliers doit être (mieux) exploité via le maintien et la valorisation des liaisons existantes, ainsi que par le développement d'une tarification plus avantageuse (voir ci-après).

## 2.6 THALYS

La Wallonie demande le rétablissement d'une desserte Thalys sur la dorsale wallonne et l'ajout d'un parcours par jour et par sens. Les gares de Liège, Namur, Charleroi et Mons seraient alors desservies par 2 Thalys/jour/sens.

### *Avis de la SNCB*

Etant donné qu'il s'agit d'une desserte internationale, la SNCB estime que la Wallonie doit s'adresser directement à Thalys mais note que les rames devront être équipées tant de la TVM430, du TBL1+ que de l'ETCS récemment installé.

### *Avis de la Cellule Ferroviaire*

Hormis Liège, plus aucune ville wallonne ne bénéficie d'une desserte internationale. La remise en service de Thalys sur la dorsale wallonne permettrait de rétablir une liaison internationale directe entre les principaux pôles wallons et Paris. En outre, une desserte d'un train/jour/sens ne semble pas suffisamment attrayante ; un doublement de l'offre est donc préconisé.

## 2.7 PROJETS PRIORITAIRES

Ces projets sont issus de la décision du Gouvernement wallon du 7 novembre 2013, prise dans le cadre de la consultation de la Wallonie par rapport au PPI 2013-2025 (désormais abrogé). Jusqu'à présent, la Wallonie ne dispose d'aucune information officielle sur l'enveloppe qui avait été débloquée en 2013 pour les projets prioritaires des Régions.

### 2.7.1 Ajout d'un L/heure/sens sur la L43

#### *Description du projet*

Ce projet concerne la L43 reliant Marloie à Liège. Cette ligne est longue de 64.7km, elle compte 14 points d'arrêt intermédiaires et est à voie unique entre Marloie et Bomal.

Actuellement, cette ligne est desservie par un train L/heure/sens en semaine. Il s'agirait d'offrir toute la journée deux trains/heure/sens.

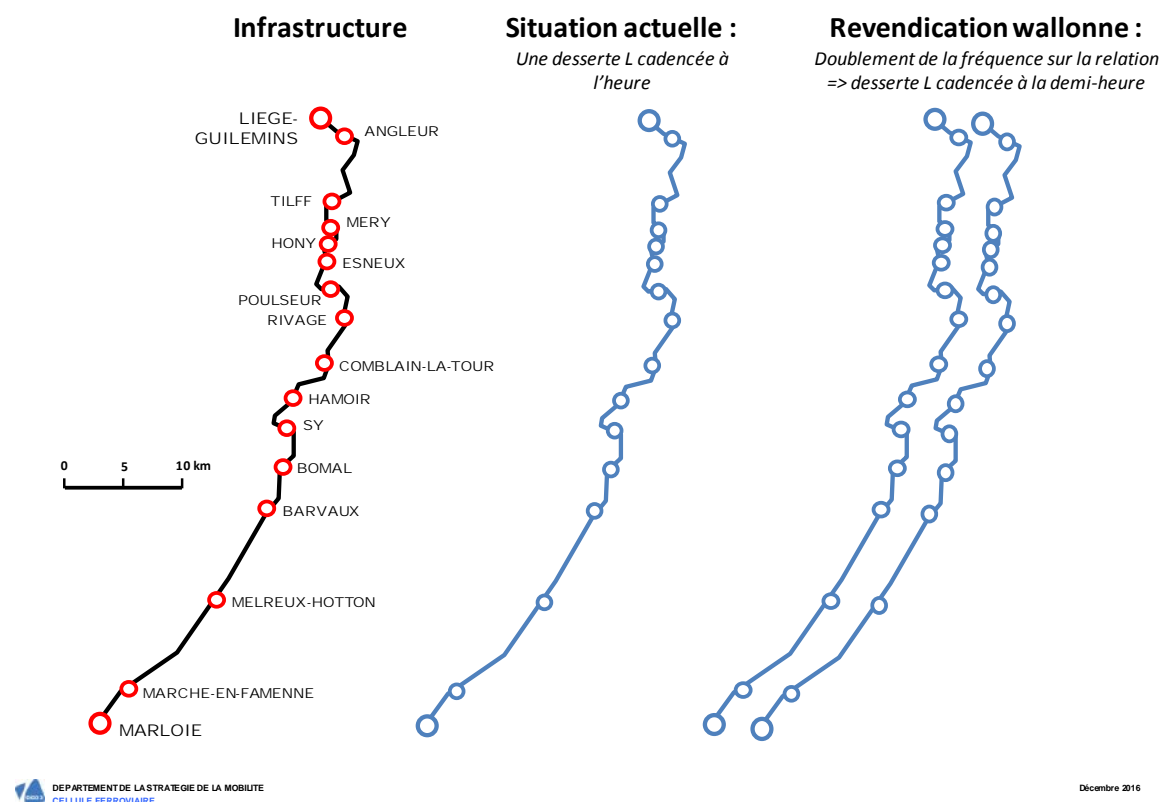


Figure 59 : Desserte 2 fois par heure et par sens sur la ligne 43 – présentation du projet

### ***Avis de la SNCB***

La SNCB a étudié le doublement de la fréquence entre Marloie et Liège. Cela nécessiterait l'ajout de 25 trains par jour de semaine pour un coût estimé à 1.179.939€/an. La SNCB juge le potentiel insuffisant pour doubler la fréquence sur cette ligne à court terme. D'un point de vue technique, ce projet nécessite la réalisation d'une voie d'évitement ou le doublement de la voie sur le tronçon à voie unique entre Bomal et Marloie. Il créerait en outre des conflits en gare de Liège-Guillemins avec d'autres trains, cadencés ou de pointe.

### ***Avis de le Cellule Ferroviaire***

Le Ministre Bellot a annoncé lors de son audition en Commission Infrastructure à la Chambre le 22/02/2017 qu'une partie de l'emprunt vertueux d'1 mia€ pourrait être dédié à la réalisation de projets prioritaires régionaux. Ce projet de doublement de la fréquence sur la ligne Marloie – Liège pourrait donc bénéficier de ces budgets. En offrant un train toutes les demi-heures dans chaque sens, la ligne gagnera en attractivité et les correspondances en gare de Marloie pourraient être améliorées<sup>52</sup>. Lors des réunions sur les projets prioritaires en 2014, tant la SNCB qu'Infrabel préféraient la solution d'un doublement de la voie sur le tronçon Marloie-Bomal. Si ce projet doit se réaliser, la Cellule Ferroviaire maintient le projet d'origine à savoir la création d'une voie d'évitement (voir annexe 3). Notons qu'un doublement de la fréquence uniquement sur le tronçon Marloie-Rivage coûterait environ 765.000€/an<sup>53</sup> (auxquels il faudrait ajouter le coût de l'aménagement d'un terminus à Rivage).

---

<sup>52</sup> Pour rappel, en raison des adaptations horaires prévues sur la relation IC Bruxelles – Namur – Luxembourg, le nœud de correspondance de Marloie, qui avait été optimisé lors du Plan de Transport 2014, ne fonctionnera plus que dans un seul sens ; les correspondances seront maintenues entre la L43 Liège-Marloie et les IC de/vers Namur-Bruxelles, mais elles ne seront plus possibles avec les IC de/vers Arlon-Luxembourg. À ce titre, le doublement de la fréquence sur la L43 permettrait d'assurer de meilleures correspondances sur les IC dans les deux sens de circulation.

<sup>53</sup> Ces estimations sont réalisées sur base d'un coût par train-km équivalent à celui calculé par la SNCB et n'intègrent donc pas les éventuelles variations liées aux rotations du personnel et du matériel roulant.



## 2.7.2 Ajout d'un L/heure/sens entre Charleroi-Sud et Walcourt

Voir descriptif ci-dessus : Ajout d'une relation L entre Charleroi et Walcourt sur la ligne 132

Le projet prioritaire de la Région wallonne prévoyait les travaux suivants (voir annexe 4) :

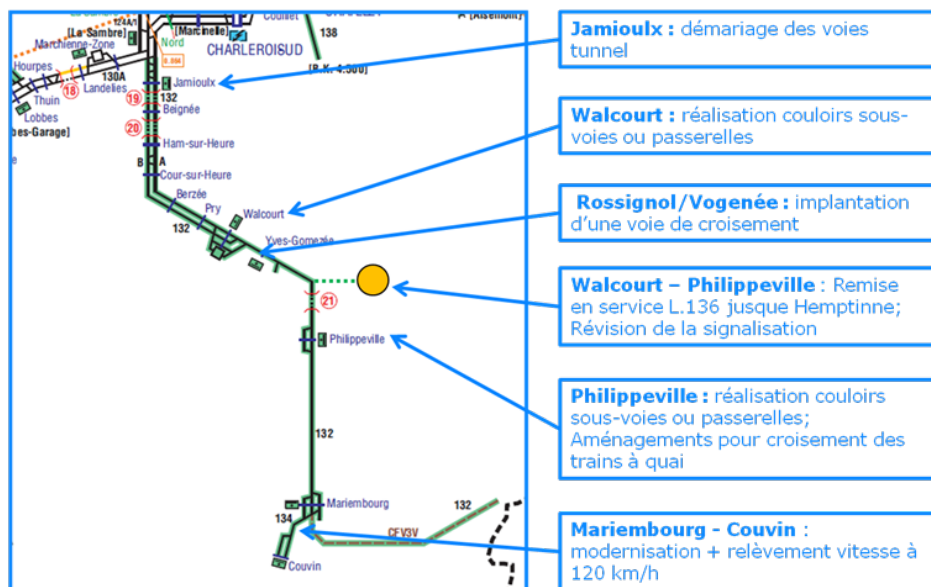


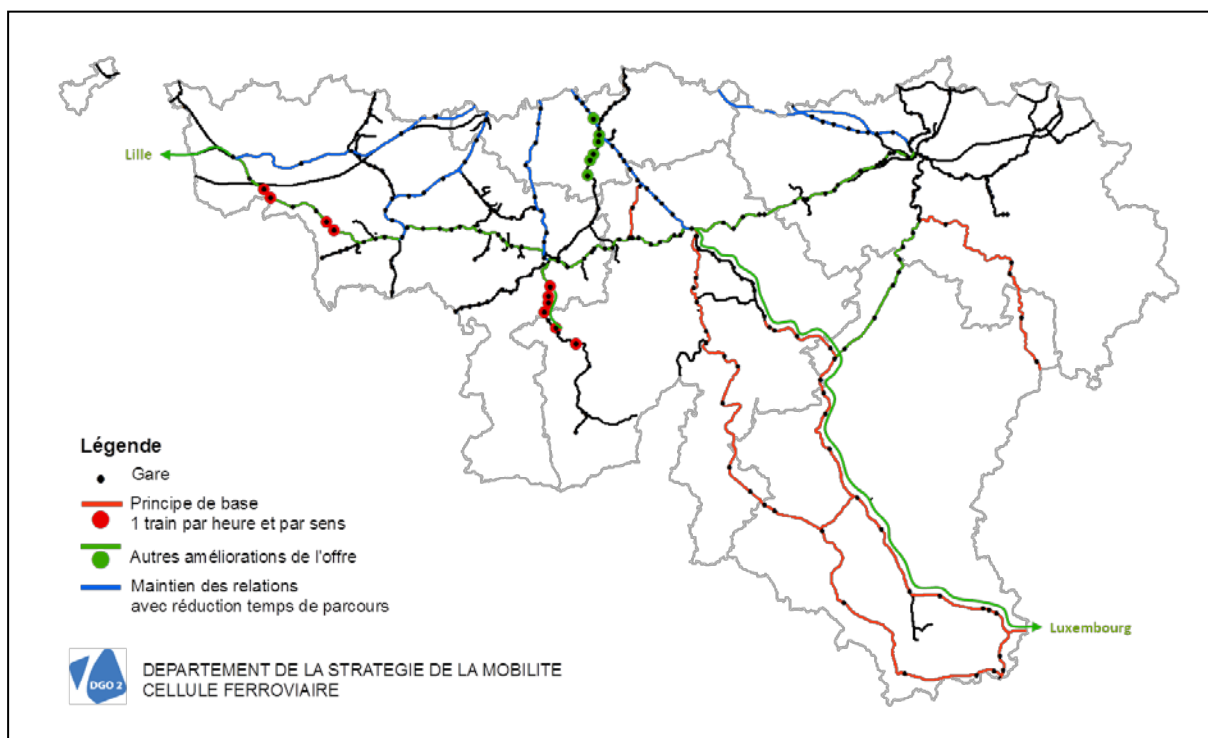
Figure 60 : Projet prioritaire d'augmentation de capacité sur la L132 – Travaux à réaliser ; Cellule Ferroviaire 2015 (fond de plan Infrabel, carte technique du réseau)

### Avis de la Cellule Ferroviaire

Le Ministre Bellot a annoncé lors de son audition en Commission Infrastructure à la Chambre le 22/02/2017 qu'une partie de l'emprunt vertueux d'1 mia€ pourrait être dédié à la réalisation de projets prioritaires régionaux. Ce projet pourrait donc également bénéficier de ces budgets.

## 2.8 SYNTHESE DES REVENDICATIONS WALLONNES EN TERMES DE FREQUENCE

La carte ci-dessous représente les différentes améliorations de l'offre demandées par la Wallonie dans le cadre du Plan de Transport 2017.



Carte 3 : Synthèse des revendications wallonnes pour le Plan de Transport 2017 – Cellule Ferroviaire, 2017

Un tableau récapitulatif est par ailleurs fourni en annexe (voir Annexe 1).

Selon les calculs de la SNCB, la réalisation de l'ensemble des revendications de la Wallonie correspondrait à un coût annuel supplémentaire de 9.210.955€. La Cellule Ferroviaire estime cependant que certains projets ont été surévalués. Si l'on s'en tient strictement au scope des projets retenus par le gouvernement wallon, le coût annuel supplémentaire serait compris entre 5,7 et 8,1mio€<sup>54</sup> (selon que l'on choisit des options plus ou moins coûteuses en termes de trains-km).

Ces montants sont à mettre en regards des coûts annuels supplémentaires correspondant à l'ensemble des projets retenus par la SNCB pour le Plan de Transport 2017, à savoir 13,8 mio€, dont environ 5 mio€/an pour les projets situés exclusivement sur le territoire wallon. Les demandes du gouvernement wallon sont dès lors raisonnables.

<sup>54</sup> Pour rappel, ces estimations sont réalisées sur base d'un coût par train-km équivalent à celui calculé par la SNCB et n'intègrent donc pas les éventuelles variations liées aux rotations du personnel et du matériel roulant.

### 3. DEMANDES TRANSVERSALES

Au-delà des revendications relatives au nombre de trains par gare (aspect quantitatif), la Wallonie a également établi une série de demandes plus générales relatives à l'aspect qualitatif de l'offre de transport ferroviaire. Ces différentes requêtes sont reprises ci-dessous et n'ont pas été abordées par la SNCB lors des réunions sur le Plan de Transport.

#### 3.1 CORRESPONDANCES

- Mise en place de nœuds de correspondances « complets » dans les principales gares wallonnes (Mons, Charleroi-Sud, Namur, Liège-Guillemins, Ottignies) permettant des liaisons en moins de 10 minutes entre toutes les lignes desservant la gare.
- Optimisation des correspondances dans les autres gares (Arlon, Libramont, Marloie, Rivage, Angleur, Pepinster, Welkenraedt, La Louvière-Sud, Braine-le-Comte, Luttre, Ath, Tournai, Saint-Ghislain, ...), en particulier avec les lignes qui ont une desserte plus faible.
- Faciliter l'intermodalité avec les bus par une organisation optimale des correspondances.

#### 3.2 TEMPS DE PARCOURS

- Tampons-travaux adaptés aux temps réels des travaux et mis à jour en cas de report/suspension des travaux ; alternativement, mise en place d'un horaire dégradé pendant les travaux.
- Maximum 2 types de matériel roulant aux performances semblables en terme d'accélération pour atteindre un même temps de parcours.
- Viser un meilleur temps de parcours en train qu'en voiture de centre à centre en dehors des heures de pointe et augmenter la vitesse commerciale des trains en particulier lorsque la voiture est concurrentielle.

La problématique des temps de parcours est abordée sous « réseau suburbain bruxellois » dans les revendications wallonnes. Il faut en outre noter qu'Infrabel annonce de nouveaux Avis de Ralentissement Temporaire (ART) uniquement en Wallonie (voir annexe 5). De nombreuses lignes seront touchées (L130, L162, L166, L36, L165, L42, L125A et L140). La Cellule Ferroviaire ne disposant pas des horaires, il lui est impossible de vérifier si les minutes pour dégradation du réseau ont été intégrées. De manière générale, la Cellule Ferroviaire travaille actuellement sur la cartographie des ART et publiera prochainement un rapport à ce sujet. La Wallonie devra restée attentive afin que la perte de substance ne pénalise pas excessivement les industriels wallons et leur volonté d'utiliser le rail pour le transport de marchandises.

### 3.3 MATERIEL ROULANT

- **Commande de matériel de type « light train » pour l'exploitation des lignes locales** : les derniers trains légers commandés pour la zone RER (Desiros) ne sont pas adaptés à la desserte de zones peu denses car ce matériel ne peut être scindé (utilisation de 3 voitures minimum) et la SNCB ne dispose pas de suffisamment de trains pour répondre aux revendications wallonnes<sup>55</sup>.
- **Commande et homologation de matériel bi-courant (minimum) destiné aux relations transfrontalières (BE=3kv- DE=15kv, Lxb=25kv et F=25kv)** : les Desiros bi-courant commandés en 2008 par la SNCB afin d'assurer ses liaisons transfrontalières ne sont toujours pas homologués.

### 3.4 PMR

- Commande de matériel roulant adapté aux PMR.
- Rehaussement de l'ensemble des quais à 76 cm.
- Continuité des engagements pris dans le cadre du contrat de gestion pour les gares.

### 3.5 AMPLITUDE HORAIRE

- Différentiation des horaires entre la semaine, le samedi et le dimanche.
- Eventuel « décadencement » des IC en soirée pour répondre aux demandes de retours tardifs depuis/vers les grands centres urbains.
- Amplitude plus large des trains L de rabattement depuis nos grandes gares IC.

### 3.6 TARIFICATION

- Développement d'une tarification intégrée SNCB-TEC à Liège et Charleroi.
- Développement d'une tarification transfrontalière avantageuse.

---

<sup>55</sup> La SNCB manque d'ailleurs de matériel pour mettre en œuvre les différents projets retenus pour le Plan de Transport 2017 et va devoir prolonger l'utilisation de matériel qui aurait dû être radié. Le 14/03/2017, lors de l'audition sur le Plan de Transport 2017 en Commission Infrastructure à la Chambre, la SNCB a en effet annoncé que « 41 automotrices doubles supplémentaires aux 40 initialement prévues seront maintenues en service jusqu'en 2020 afin d'assurer l'extension d'offre du plan de transport et permettre certains renforcements de composition ».

## CONCLUSIONS

Le 12 mai 2016, le gouvernement wallon se prononçait sur la desserte ferroviaire de son territoire dans le cadre du plan de transport 2017 de la SNCB. Le 20 octobre, le gouvernement wallon réitérait sa demande d'inclure dans le prochain plan de transport l'ensemble des revendications wallonnes. Le 28 octobre, le CA de la SNCB décidait finalement de retenir pour le plan de transport 2017, 63 projets représentant au total 3,7 millions de train-km supplémentaires pour un budget de 13.750.000 € (dont 7 projets réalisés en décembre 2016). Le 10 novembre 2016, le gouvernement wallon décidait de ne pas approuver le plan de transport de la SNCB et demandait sa modification pour prendre en compte les revendications wallonnes. Le 23 décembre, le CA de la SNCB autorisait la commande de sillons pour le plan de transport 2017-2020 sur base des 63 projets réévalués<sup>56</sup> et de 2 nouveaux projets.

Le présent rapport analyse les projets choisis par la SNCB et les met en perspective des revendications du gouvernement wallon. La Cellule Ferroviaire se doit d'analyser les projets ferroviaires sur le territoire wallon de la manière la plus neutre et objective possible. Cet exercice n'est pas aisé au vu de la sensibilité du sujet, mais aussi parce que chaque projet peut être évalué de manière différente selon les critères utilisés. La définition et l'évaluation d'une offre ferroviaire doit en outre se faire au regard des perspectives globales dans le long terme en matière de mobilité et d'aménagement du territoire. Dans le contexte actuel, **une réflexion stratégique s'impose donc aujourd'hui** entre :

- 1) S'inscrire dans la logique de la SNCB de renforcement des lignes à haut potentiel en faisant fi des conséquences à long terme sur le réseau ferroviaire et son impact global en termes de mobilité, d'aménagement du territoire mais aussi sur les trois piliers du développement durable (économie, environnement et social). Ainsi, le doublement de la fréquence des trains L entre Jambes et Charleroi permettra un rabattement vers les grandes gares et la décongestion de nos centres-villes. Cette stratégie répond à des besoins à court terme. En revanche, le non renforcement de certaines lignes à faible densité de population conduira inexorablement à leur perte vu la baisse de fréquentation observée (dans certains cas, suite à la diminution de l'offre dans le plan de transport de décembre 2014) et donc à une spirale négative de diminution de l'offre et de la demande.
- 2) Défendre le réseau structurant notre territoire dans son intégralité en cherchant la meilleure solution pour sauvegarder l'entière intégralité des lignes et des gares ferroviaires existantes. Une offre de quelques trains par jour ou d'un train toutes les 2 heures ne représentent pas un seuil d'attractivité suffisant. Aujourd'hui, de nombreuses villes se sont développées autour du rail et certaines lignes desservent aussi de grands territoires où le train est plus avantageux que la

<sup>56</sup> 7 projets réalisés le 11/12/2016 ; 41 projets à réaliser complètement en 12/2017 ; 11 projets à réaliser sous réserve d'Infrabel ; 4 projets supprimés ; et 2 projets ajoutés.

voiture. Les points d'arrêt servent ainsi au rabattement vers les plus grandes gares. Néanmoins, le choix de défendre une offre minimale dans tous les points d'arrêt implique intrinsèquement une volonté politique forte de développer les quartiers de gare, limiter les places de stationnement dans les centres-villes denses,... et donc une inscription de la mobilité ferroviaire dans le long terme.

Lorsque la Wallonie s'est prononcée sur ses priorités en matière d'offre ferroviaire, elle a choisi de baser ses revendications sur cette vision à long terme. L'offre proposée se veut équilibrée et raisonnable, prenant en compte l'aménagement du territoire et le potentiel des différentes lignes ferroviaires wallonnes.

En défendant un principe de base de minimum un train/heure/sens dans chaque gare ou point d'arrêt, la Wallonie entend revitaliser le rail sur l'ensemble de son territoire et offrir une alternative crédible à la voiture. À cette ambition couvrant tout le territoire wallon s'ajoutent plusieurs mesures visant à augmenter l'offre sur les deux axes structurants que sont la dorsale wallonne et l'axe Bruxelles-Luxembourg, ainsi que dans la zone RER. Des améliorations sont également demandées sur tous les axes reliant Bruxelles et dans les zones transfrontalières. **Conscient du fait que toute réouverture de ligne ou de gare est un luxe et non-sens au vu de l'état de notre réseau ferroviaire et du manque de moyens financiers, le gouvernement wallon a donné la priorité au renforcement et à la sauvegarde de l'existant, ce qui n'est déjà pas chose aisée**<sup>57</sup>.

Parmi les projets retenus par la SNCB pour son plan de transport 2017-2020, 28 concernent des lignes ou des gares wallonnes ; ces projets correspondent pour la Wallonie à une augmentation appréciable du nombre de trains-km de l'ordre de 6% par rapport au plan de transport 2014<sup>58</sup>. Cependant, au terme de notre analyse, **force est de constater que les demandes wallonnes n'ont été que très marginalement prises en compte dans les choix de la SNCB**, puisque seulement 2 revendications wallonnes sont partiellement rencontrées. En effet, le projet « boucle du sud-Luxembourg + Libramont – Dinant en fréquence horaire en semaine » et l'intégration de 2 arrêts dans l'offre IC sur la L132 (Charleroi-Couvin) répondent au principe de base revendiqué par le gouvernement wallon puisqu'ils couvrent 20 gares sur les 42 gares ne disposant actuellement pas du seuil d'attractivité minimum de un train/heure/sens/arrêt. Toutefois, sur ces 2 lignes, des travaux importants sont en cours ou planifiés et représentent donc un risque de non-réalisation, ou de réalisation dans des conditions peu attractives pour l'utilisateur. **Par ailleurs, il restera donc encore 22 gares wallonnes ne jouissant pas d'un train/heure/sens.**

Un certain nombre de revendications wallonnes ont été écartées en raison de leur coût. Or, on constate que les projets évalués par la SNCB ne correspondent pas toujours aux demandes

<sup>57</sup> Voir rapport publié par la Cellule Ferroviaire sur la stratégie en matière de fret ferroviaire.

<sup>58</sup> Source : courrier du Ministre Bellot au Ministre Prévot du 11/01/2017 et calculs Cellule Ferroviaire sur base des dernières modifications (dont 0.3% d'augmentation déjà d'application depuis 12/2016).

exprimées par le gouvernement wallon<sup>59</sup> ; leurs coûts sont donc surévalués. Selon les calculs de la Cellule Ferroviaire, les revendications wallonnes techniquement réalisables dans le cadre du plan de transport 2017-2020 présentent des coûts équivalents aux projets retenus par la SNCB sur le territoire wallon. En effet, **alors que le Plan de Transport 2017 coûte 13,8 mio€/an dont 5,1 mio€ pour les trains-km en Wallonie, la Cellule Ferroviaire estime le coût des revendications wallonnes entre 5,7 et 8,1 mio€/an** (estimation faite sur base des coûts SNCB).

De plus, **les projets de la SNCB pour décembre 2017 se concentrent majoritairement dans la zone suburbaine de Liège, où les coûts d'exploitation annuels supplémentaires prévus sont équivalents à ceux sur Gand et Anvers réunis (soit environ 1,8 mio€). Malgré le contexte budgétaire difficile, la SNCB propose en effet de rouvrir une ligne (L125A) et 3 gares (Seraing, Ougrée et Chaudfontaine)**, ce qui implique non seulement d'importants budgets en exploitation mais également en investissement (notamment pour la construction des quais et l'équipement en TBL1+). Le projet de renforcement de la dorsale wallonne avec 1 IC supplémentaire aux heures de pointe faisant arrêt uniquement dans les grandes gares a en revanche été refusé par la SNCB, entre autres en raison de son coût alors que ce dernier est équivalent aux dépenses d'exploitation sur Liège et que ce projet n'implique aucune réouverture (et donc aucun investissement supplémentaire).

Aujourd'hui, le Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) contenant la planification des investissements ferroviaires relatifs à l'acquisition, l'aménagement, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, ainsi que les investissements en matériel roulant n'est pas finalisé. Chaque société a établi son propre PPI mais l'identification des besoins communs (dont les budgets pour les gares) est toujours en cours. On soulignera d'ailleurs **qu'Infrabel a émis des réserves quant à la faisabilité de 10 projets concernant la Wallonie**. Il s'agit selon les cas de problèmes techniques, liés au financement ou au timing. **Dans l'attente de la validation du PPI par le gouvernement fédéral, une incertitude persiste donc quant à la réalisation effective des projets envisagés dans le plan de transport 2017.**

Ce plan de transport constitue pourtant une réelle opportunité en termes d'extension de l'offre de transport puisque la SNCB a obtenu un accord pour près de 4 mio de trains-km annuels supplémentaires. **Au vu de l'état des finances publiques et de la dette grandissante de la SNCB, l'augmentation du nombre de train-km aujourd'hui figera vraisemblablement la situation ferroviaire pour de longues années.** Il est, en effet, peu probable que de nouveaux moyens budgétaires soient libérés pour l'exploitation des trains dans le cadre des futurs plans de transport. Au contraire, le gel de la redevance-sillon jusque 2020 laisse présager qu'au-delà, la SNCB payera à nouveau la redevance-sillon dans son intégralité et que d'autres économies seront dès lors nécessaires.

---

<sup>59</sup> Par exemple, en ce qui concerne le projet de doublement de l'offre dans les gares de Gouvy, Vielsam, Trois-Ponts, Coö et Aywaille, la SNCB calcule le coût sur base d'un doublement de l'offre jusque Liège parce que le train actuel circule entre Gouvy et Liège.

Les conséquences de ces choix sont majeures. Chaque projet devrait donc être apprécié à sa juste valeur. Alors que la ligne 130A (Charleroi – Erquennes) passerait dès 2019 à voie unique, la L125A (Liège – Flémalle-Haute) sera rouverte aux voyageurs. **N’était-il dès lors pas plus opportun de renforcer l’existant ?** Ce projet correspond-t-il aux attentes des navetteurs dans leur ensemble ? Au vu de la dégradation annoncée du réseau par Infrabel, qu’en est-il de la ponctualité des trains et des vitesses commerciales ? Sur nos axes vers Bruxelles, les améliorations des temps de parcours prévues dans le plan de transport 2017 ne permettent pas de regagner ceux antérieurs au plan de transport de 2014.

Bien qu’il soit appréciable que la SNCB ait organisé 4 réunions avec les régions dans le cadre du plan de transport 2017, la Cellule Ferroviaire regrette de ne pas avoir pu participer aux choix des projets et déplore le manque de transparence quant à l’analyse des projets. Elle constate que les priorités du gouvernement wallon ont été traitées au même titre que toutes les autres demandes, y compris les demandes locales. Par ailleurs, les revendications du gouvernement wallon n’ont pas été abordées de manière approfondie avec la SNCB et les seules informations reçues officiellement sont celles issues des 4 réunions de présentation du plan de transport, lesquelles ne permettent pas de juger de la pertinence des projets retenus pour la Wallonie.

Lors de la dernière réunion sur le plan de transport 2017, la SNCB a annoncé qu’une évaluation serait menée a posteriori pour chacun des projets. La Cellule Ferroviaire salue cette initiative, mais elle a des craintes concernant un certain nombre de projets, en particulier ceux pour lesquels Infrabel a émis des réserves. **Ainsi, en raison de l’indisponibilité probable des infrastructures et/ou du matériel roulant, des projets pourraient à terme être supprimés.** La Wallonie n’a actuellement aucune garantie que ces projets soient remplacés par d’autres et elle n’a aucune vue sur les projets que la SNCB juge nécessaires en Wallonie, étant donné l’absence de vision à plus long terme.

Si ça mise en œuvre est effective, le plan de transport 2017 permettra néanmoins une amélioration de l’offre dans un certain nombre de gares et points d’arrêts wallons. Afin qu’elles portent leur fruits, ces augmentations de l’offre devront s’accompagner d’une communication intensive auprès de la population de la part de la SNCB, du SPW, des communes et de tous les acteurs concernés quant à l’existence d’une nouvelle offre de transport ferroviaire.



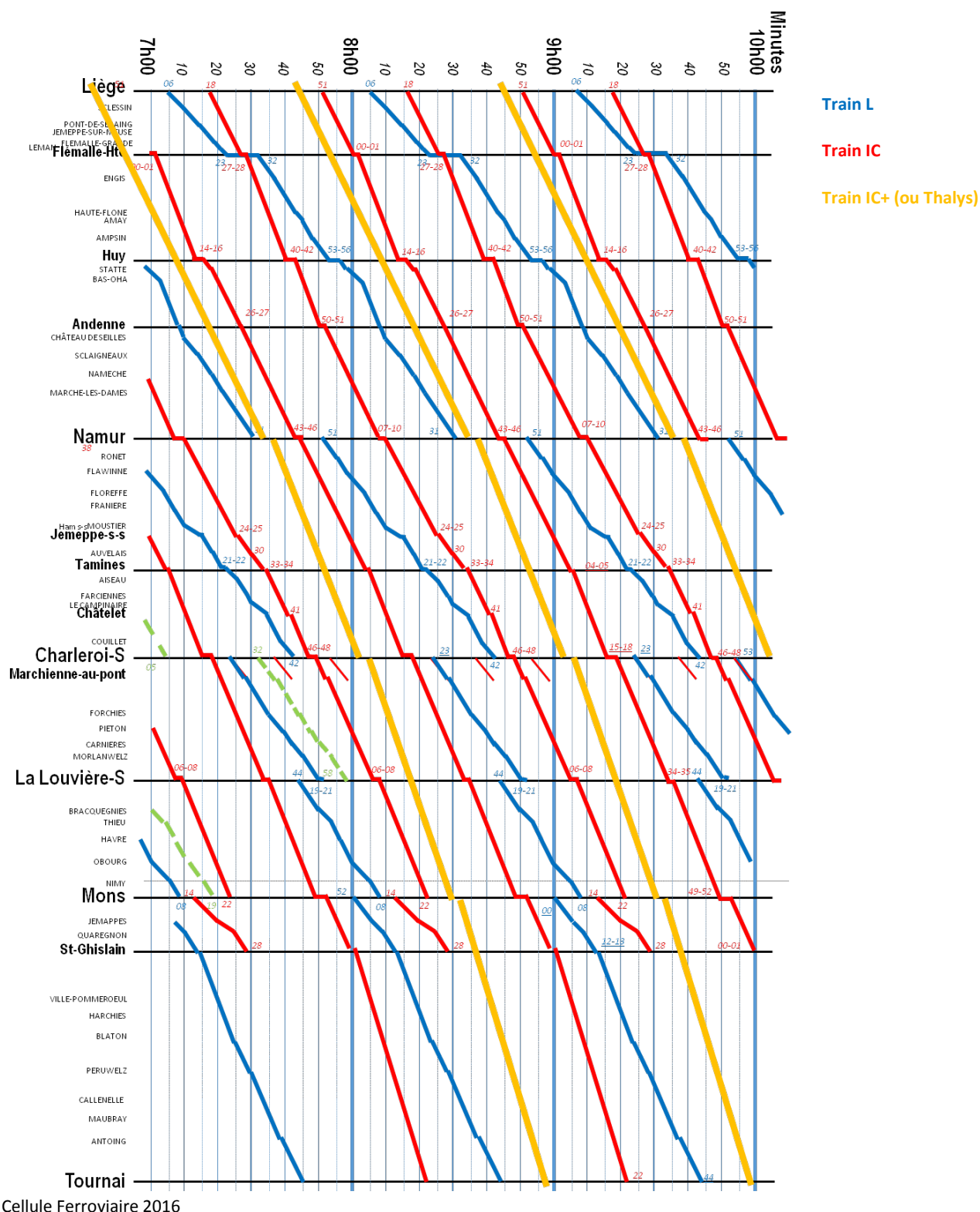
**ANNEXES**

**ANNEXE 1 - Tableau récapitulatif des revendications du Gouvernement wallon**

PRINCIPE DE BASE: MIN 1 TRAIN/HEURE/SENS/ARRET		Description	Remarques SNCB
Liège-Gouvy	Gouvy	Doublé la fréquence dans les gares sur la L42 pour passer de 1 train/heure/sens au lieu de 1 train toutes les 2h/sens	Ce projet coûterait 644.185 euros et est réalisable techniquement mais dispose d'un potentiel limité.
	Trois-Ponts		
	Vielsam		
	Coo		
	Aywaille		
Ciney-Libramont	Leignon	Doublé la fréquence dans tous les points d'arrêt sur le tronçon Ciney – Libramont de la ligne 162 => 1 train L/heure/sens au lieu de 1 train L toutes les 2h/sens	Ce projet est techniquement irréalisable dans le cadre du PT2017 étant donné les travaux de l'axe 3.
	Chapois		
	Haversin		
	Aye		
	Forrières		
	Grupont		
	Poix-Saint-Hubert		
Libramont-Arlon-Virton	Neufchâteau	Doublé la fréquence => 1 train L/heure/sens dans toutes les gares et points d'arrêts	- Doublement de la fréquence réalisable dès 12/2017 sur les L165/167 mais impossible sur la L162 avant 12/2019 étant donné les travaux de l'axe 3 et sans certitude sur le timing dans l'attente du PPI - Boucle réalisable dès 12/2017 mais nécessité d'un stationnement de 15' à Libramont
	Habay		
	Stockem		
	Viville		
	Florenville		
	Virton		
	Halanzey		
	Aubange		
	Messancy		
	Athus		
Bertrix-Dinant	Paliseul	Doublé la fréquence sur la ligne 166 reliant Libramont à Dinant => 1 train L/heure/sens au lieu de 1 train L toutes les 2h/sens	- Les correspondances sur les IC ne pourront pas être assurées dans tous les sens en gares de Libramont et Arlon - Doublement de la fréquence entre Libramont et Dinant réalisable en 12/2017 mais pas de correspondance à Dinant
	Calsbourg		
	Graide		
	Gedinne		
	Beauraing		
	Houyet		
	Gendron-Celles		
	Anseremme		
L78	Maubray	Desserte de 1 train/h dans ces gares au lieu de trains P uniquement	Techniquement faisable mais peu efficace et pas de potentiel.
	V-Pommeroeul		
	Harchies		
	Callennelle		
L144	Chapelle-Dieu	Faire circuler 1 train L/heure/sens sur la L144 entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux => 1 train L/h/sens dans les haltes de Mazy et Chapelle-Dieu au lieu de trains P uniquement	Techniquement faisable mais peu de potentiel ; la ligne ne fonctionne que vers Gembloux et l'offre de bus est importante => propose d'élargir à 12 trains P/jour
	Mazy		
Charleroi-Couvin	Yves-Gomezée	Ajouter une relation L à cadence horaire desservant tous les arrêts entre Charleroi-Sud et Walcourt, et, intégrer Yves-Gomezée dans la desserte IC => 1	Ce projet est jugé trop coûteux pour un potentiel faible. La SNCB privilégie la solution d'ajouter 2 arrêts (Yves-Gomezée et Ham-sur-Heure) sur la
	Pry		
	Cour-sur-Heure		
	Ham-sur-Heure		

	Beignée Jamioulx	train/h/sens dans toutes les gares et points d'arrêt de la L132	relation IC actuelle.
	<b>DORSALE WALLONNE: +1 IC rapide/HP/sens</b> faisant uniquement arrêt à Tournai, Mons, Charleroi, Namur et Liège	Ajouter, aux heures de pointe, un train P rapide/heure desservant uniquement les gares de Liège, Namur, Charleroi, Mons et Tournai	<ul style="list-style-type: none"> <li>- potentiel de seulement 60 voyageurs supplémentaires alors qu'il reste suffisamment de places dans les trains actuels aux heures de pointe</li> <li>- personne ne fait la liaison Tournai-Liège dans son intégralité, et il est plus rapide de passer par Bruxelles</li> <li>- il y a plus de déplacements locaux de proximité vers les grandes villes</li> <li>- coût important</li> <li>- matériel M4 proposé =&gt; peu de gain de temps de parcours par rapport aux IC actuels</li> </ul>
	<b>AXE 3: +1 IC/h/sens</b> soit 2 IC/h/sens	Doubler la fréquence des trains IC => 1 IC toutes les demi-heures entre Bruxelles, Namur et Luxembourg	Bon potentiel et permet d'avoir à Namur un croisement de 2 axes avec même fréquence, mais il est techniquement irréalisable étant donné les travaux de l'axe 3; matériel roulant adapté non disponible
	<b>ENTRE CHAQUE GRANDE VILLE DE LA DORSALE WALLONNE ET BRUXELLES:</b> réduction temps de parcours	Réduction des temps de parcours sur les L94, L96, L124, L161, L36/LGV2	Pas discuté car confidentiel
	<b>RESEAU SUBURBAIN BRUXELLES:</b> minimum 2 trains/h/sens dans la zone RER	2 trains/h/sens sur la L140 à Villers-la-Ville, La Roche, Faux, Cour-Saint-Etienne, Céroux-Mousty et sur la L161 à Profondsart	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Besoin des 4 voies pour doubler l'offre à Profondsart =&gt; techniquement impossible</li> <li>- Terminus à Villers-la-Ville techniquement possible mais trop cher =&gt; doublement de fréquence envisageable sur l'entièreté de la liaison Ottignies-Charleroi</li> </ul>
	<b>RESEAU GRAND HINTERLAND:</b> réduction du temps de parcours entre Tournai et Lille	1 vrai IC entre Tournai et Lille ne faisant plus d'arrêts intermédiaires en France pour réduire temps de parcours	SNCB doit demander à la SNCF sur quels trains on peut diminuer le nombre d'arrêt en France et à SNCF réseau si le temps de parcours peut être réduit; manque de matériel roulant adapté
	<b>THALYS:</b> 2 Thalys/j/sens		A voir avec Thalys directement
<b>PROJETS PRIORITAIRES</b>	L43: + 1L/h/sens soit 2L/h/sens	Doubler la fréquence des trains sur la L43 => 1 L toutes les demi-heures entre Marloie et Liège	<ul style="list-style-type: none"> <li>- potentiel insuffisant pour doubler la fréquence à court terme</li> <li>- besoin voie d'évitement (ou doublement des voies)</li> </ul>
	L132: + 1L/h/sens entre Charleroi et Walcourt	Voir ci-dessus	Voir ci-dessus
Non retenu par la SNCB			
Retenu par la SNCB			
Partiellement retenu par la SNCB			

**ANNEXE 2 - proposition d'insertion d'1 IC rapide dans l'offre actuelle sans décadencement  
(les L entre Charleroi et La Louvière sont déplacés de 30 minutes)**



## ANNEXE 3 – Projet prioritaire d’augmentation de la capacité de la L43 – fiche descriptive

Cette fiche a été élaborée mi-2016 soit avant l’élaboration du Plan de Transport SNCB 2017 et avant les PPI 2016-2020.

### DESCRIPTION DU PROJET

#### 1. OBJECTIFS

L’objectif du projet est d’adapter l’infrastructure de la ligne 43 pour permettre de proposer une desserte à la demi-heure. Cette fréquence est en effet retenue dans le plan de transport 2020-2030 de la SNCB et favorisera un transfert modal de la voiture vers le train.

#### 2. JUSTIFICATION

Le passage à la demi-heure sur la ligne est prévu dans le plan long terme de la SNCB, comme l’illustre les schémas d’offre ci-dessous.

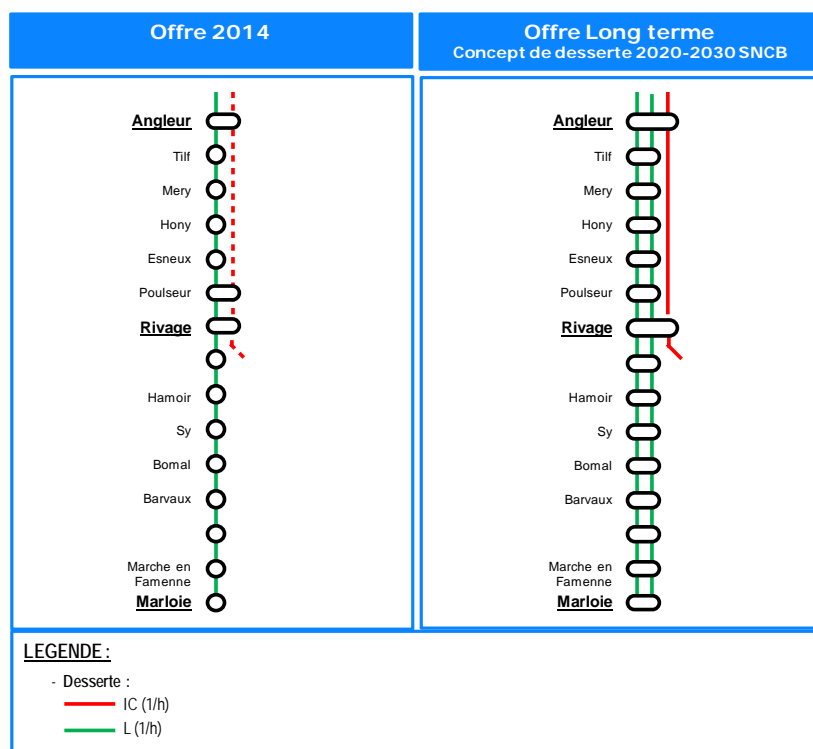


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

La fréquentation de la ligne vient appuyer ce doublement de la fréquence. Le nombre de montées dans les gares intermédiaires entre Angleur et Marloie est de 2.731 par jour ouvrable en 2014 selon

les chiffres de la SNCB. D'après l'ACTP, on ne comptait que 1.583 montées par jour en 2001 dans ces mêmes gares avec une cadence bi-horaire.

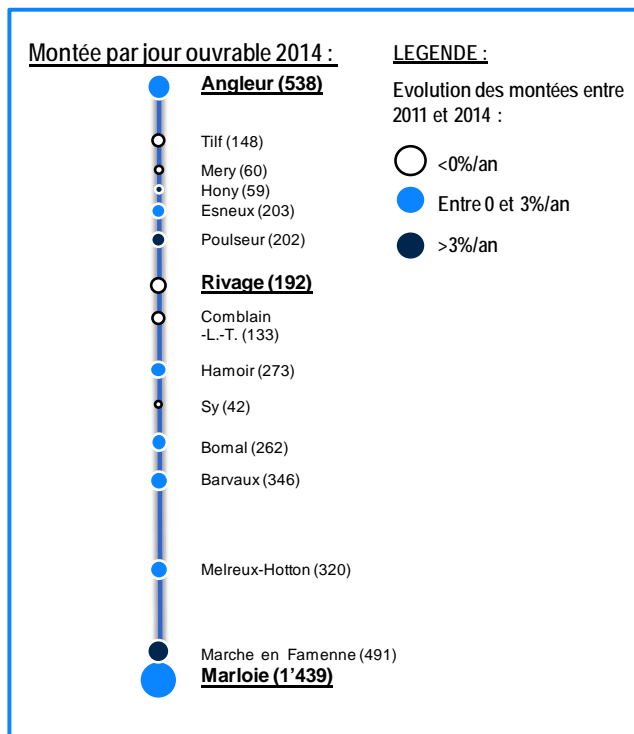
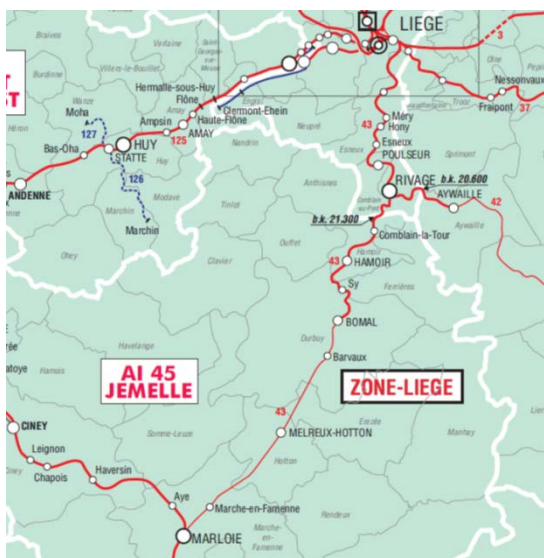


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

Le plan de transport de décembre 2014 prévoit de bonnes correspondances en gare de Marloie entre les IC Namur – Arlon et la ligne 43 mais ce ne sera plus le cas à l'avenir avec la finalisation des travaux de l'axe 3. Le point fixe sur la ligne sera le nœud d'Ottignies. Il est donc essentiel d'étudier l'évolution des besoins de croisement pour 2 trains par heure. Il doit encore être tenu compte des implications du projet REL prévoyant aussi 1 train à la 1/2h.



Carte: SNCB

### 3. OBJECTIF ET APPROCHE

Le tronçon à voie unique entre Bomal et Marloie dispose d'une voie d'évitement à Melreux-Hotton. Le temps de parcours entre Barvaux et Melreux-Hotton et entre Melreux-Hotton et Marloie ne dépasse pas 15'. Aussi, il est théoriquement possible de faire circuler une relation cadencée à la demi-heure dans les 2 sens sans modification de l'infrastructure. Cela implique néanmoins les points suivants :

- l'horaire est quasiment figé car pour respecter la symétrie de l'horaire, les trains doivent se croiser à Melreux-Hotton soit autour des minutes 15/45, soit autour des minutes 00/30. Il n'y a donc plus que 2 choix d'horaire avant même d'intégrer les contraintes de correspondances, de sillons disponibles à Liège, de rotation du matériel roulant etc.
- l'horaire est peu robuste avec un croisement à Melreux-Hotton toutes les 1/2h qui ne pourra absorber aucun retard.

Le graphique horaire ci-après présente une illustration de l'horaire obtenu avec un croisement autour des minutes 15/45 à Melreux-Hotton. Avec l'horaire actuel, les correspondances vers Arlon seront difficiles à assurer.

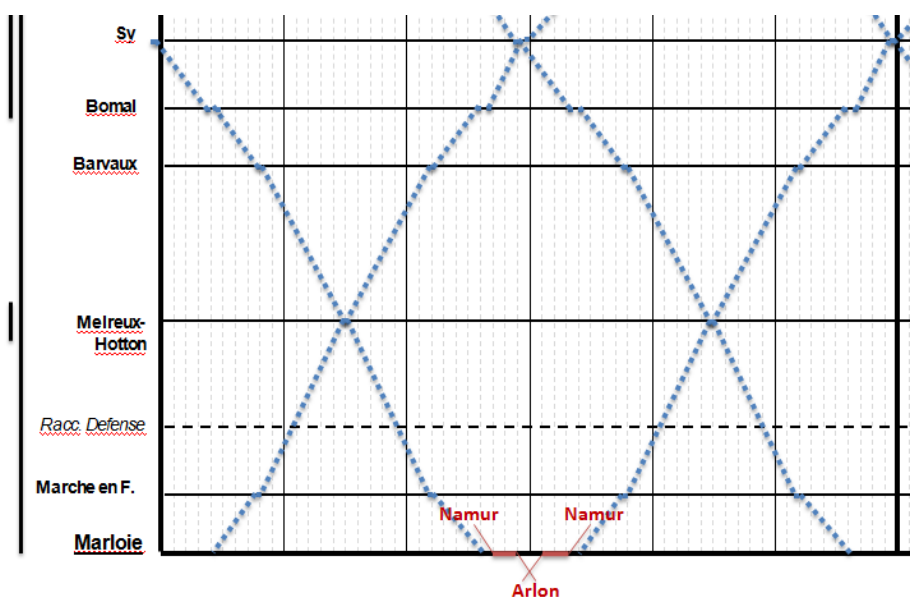


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

Pour pallier ce problème, le projet propose de compléter les tronçons à double voie. Selon l'horaire retenu à long terme par la SNCB (intégration dans le réseau REL, évolution du nœud IC à Marloie), ces aménagements consistent en la réalisation d'évitements supplémentaires sur le tronçon à voie unique pour ajouter de la souplesse à la réalisation de l'horaire et/ou en la prolongation de la double voie.

A titre d'exemple, en conservant l'horaire actuel sur la ligne et en doublant les fréquences, on obtient le graphique horaire suivant. Une voie d'évitement serait alors nécessaire du côté de Marche-en-Famenne pour assurer le croisement des circulations.



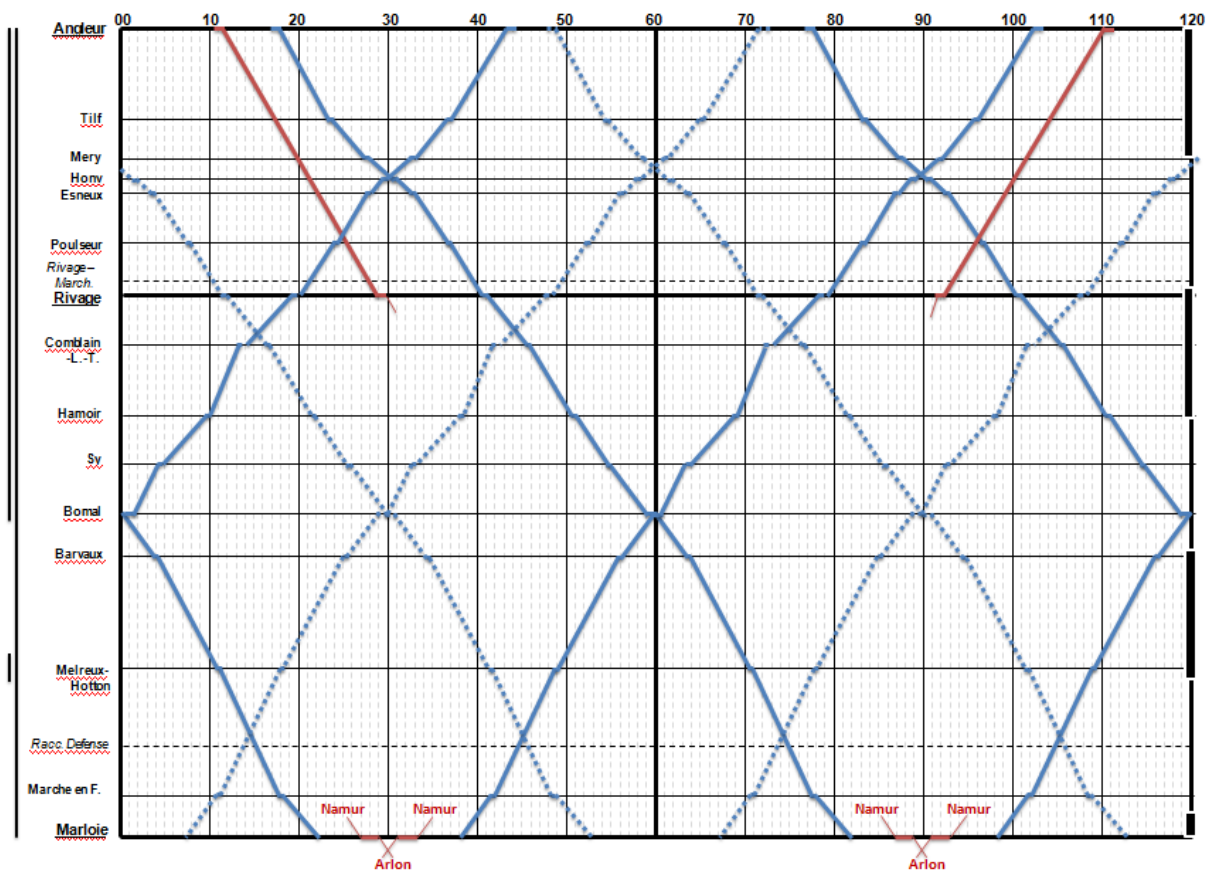


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

## ANNEXE 4 – Projet prioritaire d’augmentation de la capacité de la L132 – fiche descriptive

Cette fiche a été élaborée en mi-2016 soit avant l’élaboration du Plan de Transport SNCB 2017 et avant les PPI 2016-2020.

### 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.

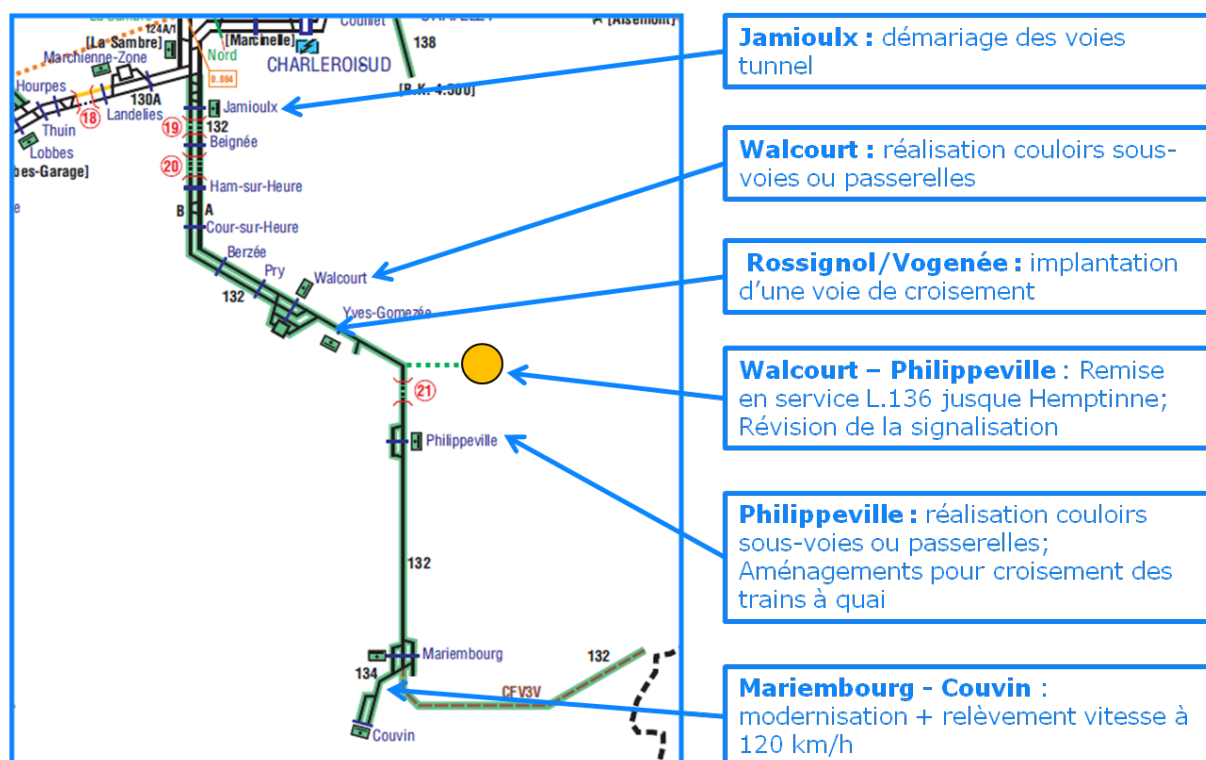


Figure: Cellule Ferroviaire 2015 (fond de plan Infrabel, carte technique du réseau)

## 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 défermée 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 :*

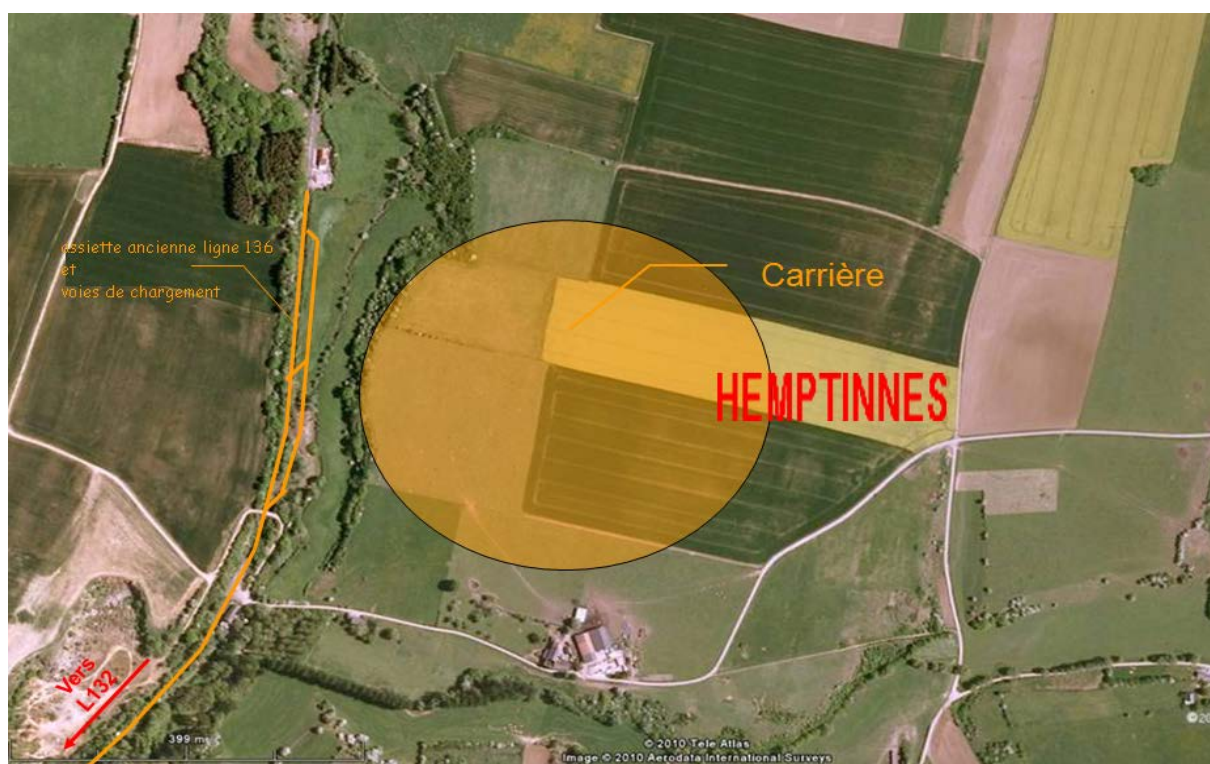


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015 (fond de plan google map)

## 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<sup>60</sup>. 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<sup>61</sup>, 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

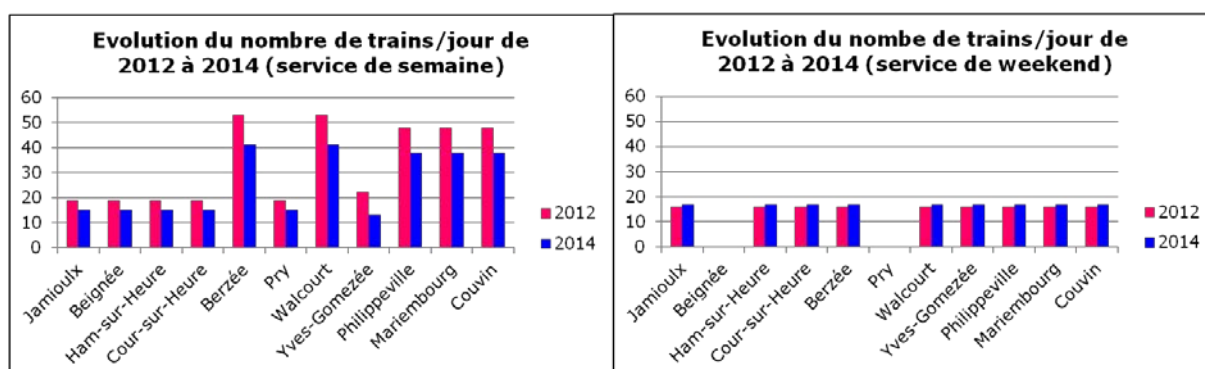


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

<sup>60</sup> Source : Plan Intercommunal de Mobilité de Florennes Gerpinnes Walcourt (phase 1), 2007.

<sup>61</sup> Sur certains parcours, des arrêts intermédiaires ont été ajoutés afin de renforcer l'offre dans les PANGs de la ligne.

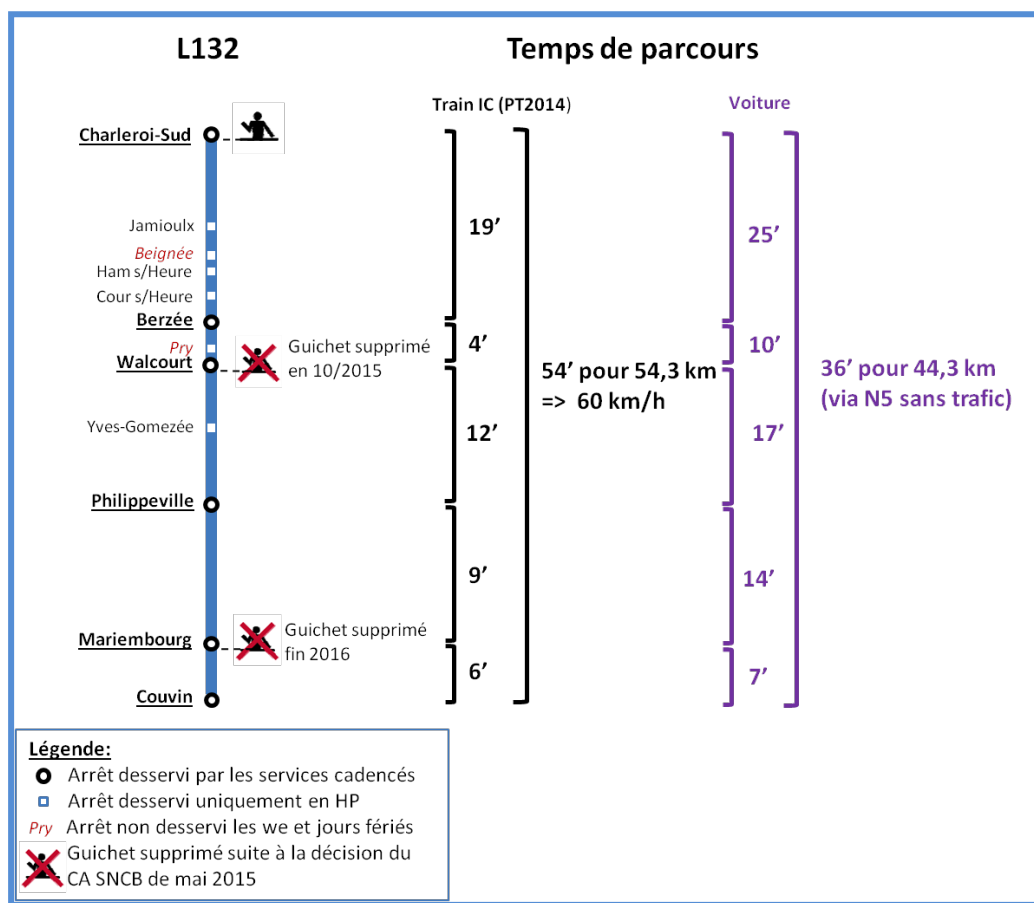


Figure: Cellule Ferroviaire – 2015 (temps de parcours voiture selon google hors heures de pointe)

	Arrêts	Nombre trains par jour				Evolution de l'offre globale 12/2012 → 12/2014
		Charleroi - Couvin		Couvin - Charleroi		
		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

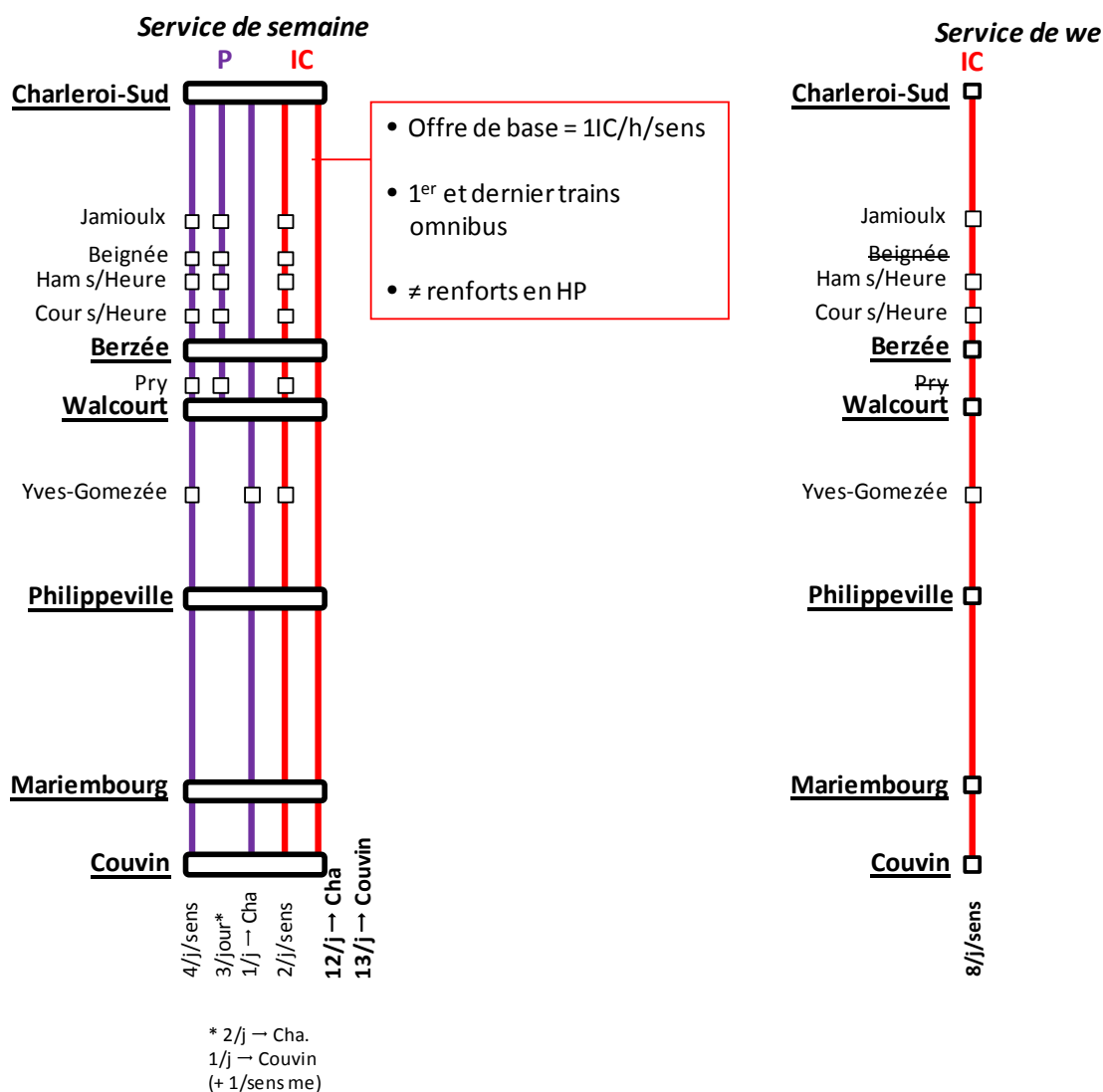


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

### 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).

Commune	Population (au 01/01)		Δ
	2005	2015	
Couvin	13396	13939	4.05%
Cerfontaine	4491	4889	8.86%
Philippeville	8258	9216	11.60%
Walcourt	17471	18477	5.76%
Ham-s-H/Nalines	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.

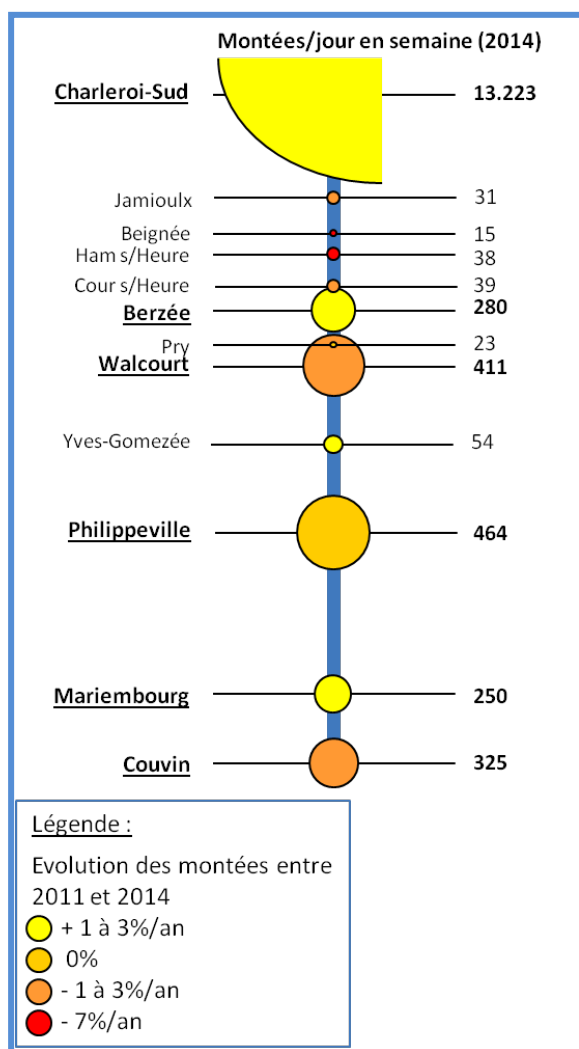


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

	Vers Charleroi		Vers Walcourt/Couvin	
	trains/j	amplitude	trains/j	amplitude
Charleroi-Sud				
Jamioulx	8	5:29 – 8:03/16:46 – 21:45	7	6:10 – 7:18/15:55 – 21:34
Beignée	8	5:25 – 7:59/16:40 – 21:41	7	6:14 – 7:22/15:59 – 21:38
Hams/Heure	8	5:22 – 7:56/16:37 – 21:38	7	6:17 – 7:25/16:02 – 21:41
Cours/Heure	8	5:19 – 7:53/16:34 – 21:35	7	6:20 – 7:28/16:05 – 21:44
<b>Berzée</b>	<b>21</b>	<b>5:16 – 21:32</b>	<b>20</b>	<b>6:23 – 21:47</b>
Pry	8	5:13 – 7:47/16:28 – 21:29	7	6:26 – 7:34/16:11 – 21:50
<b>Walcourt</b>	<b>21</b>	<b>5:09 – 21:25</b>	<b>20</b>	<b>6:29 – 21:53</b>
Yves-Gomezée	7	5:02 – 7:11/16:19 – 21:18	6	6:35 – 7:43/17:26 – 22:00
<b>Philippeville</b>	<b>19</b>	<b>4:55 – 21:11</b>	<b>19</b>	<b>6:43 – 22:08</b>
<b>Mariembourg</b>	<b>19</b>	<b>4:44 – 21:00</b>	<b>19</b>	<b>6:54 – 22:18</b>
<b>Couvin</b>	<b>19</b>	<b>4:36 – 20:52</b>		

Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

### 3. OBJECTIF ET APPROCHE

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



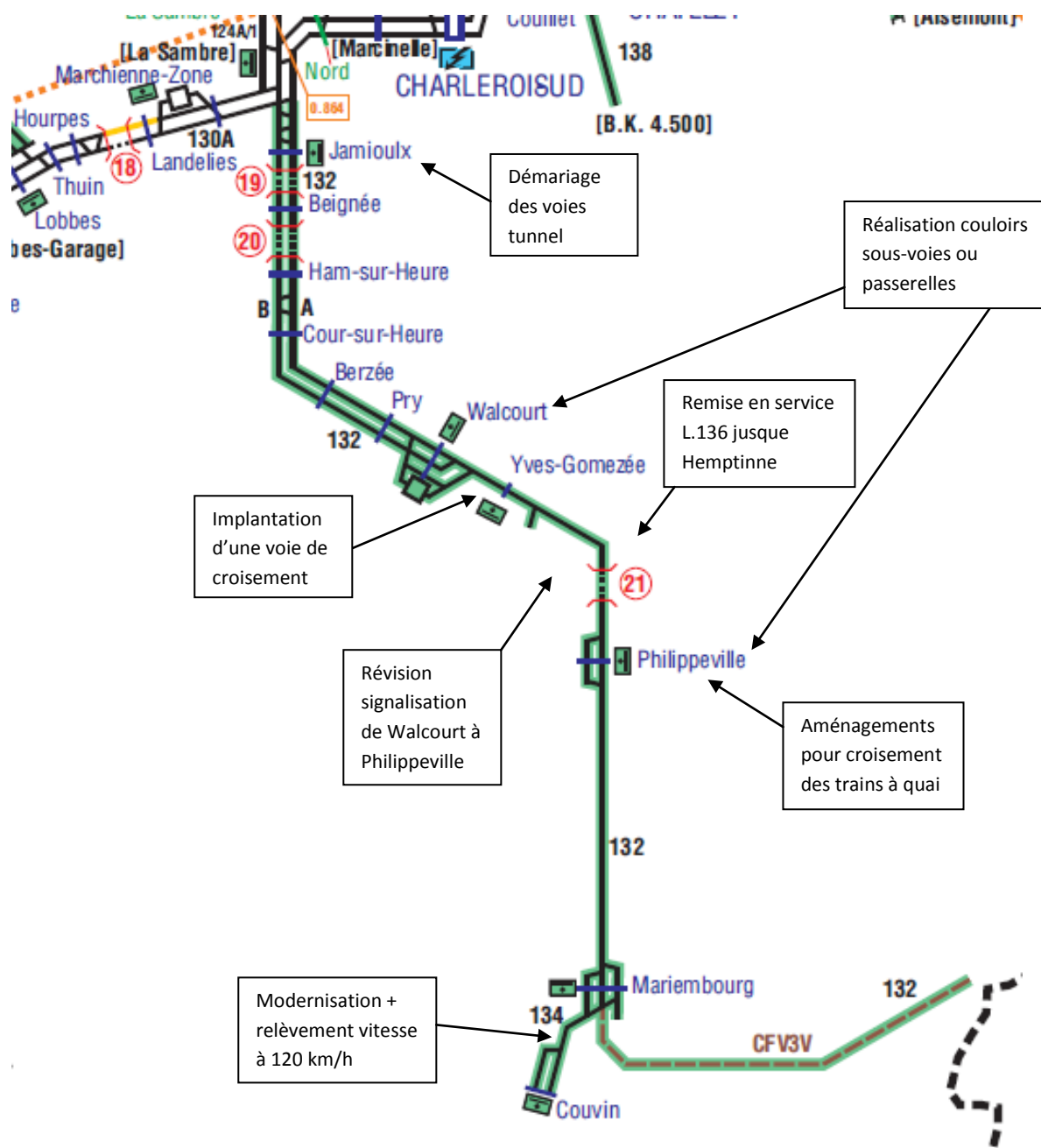


Figure : Cellule Ferroviaire – Fond de plan Infrabel (carte technique du réseau)

### Tunnel de Jamioux :

Les travaux de démariage des voies du tunnel de Jamioux 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  $\pm 700$ m 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) <sup>62</sup>

### 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.

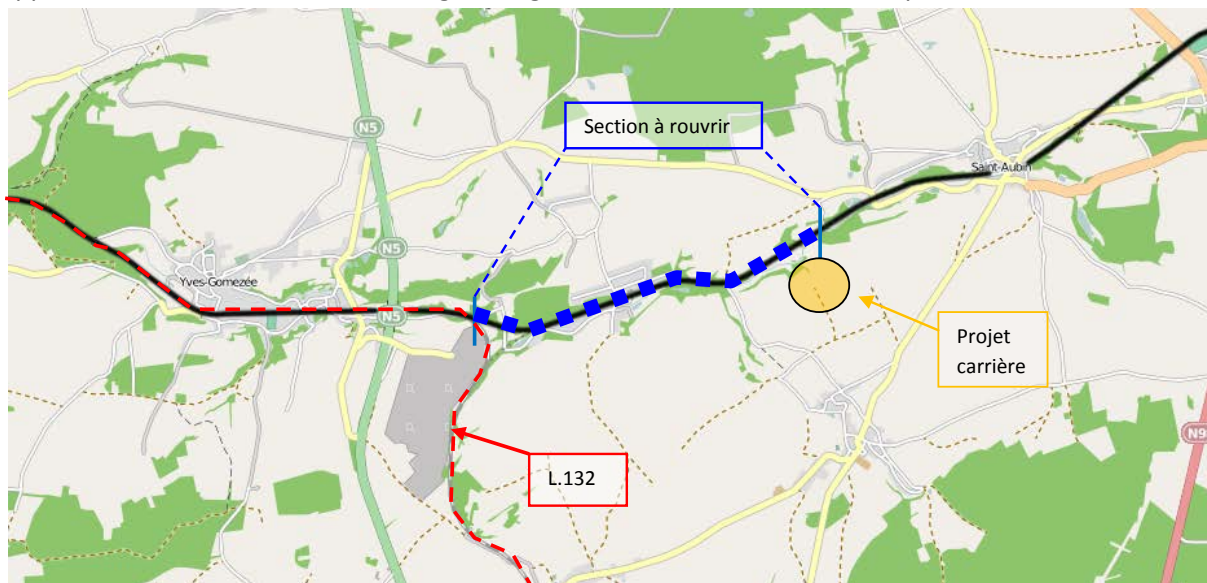


Figure: Cellule Ferroviaire

### 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.

<sup>62</sup> Source : Plan Intercommunal de Mobilité de Florennes Gerpinnes Walcourt (phase 1), 2007.



Photos: Cellule Ferroviaire - 2014

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

Le relèvement de la vitesse est prévu par Infrabel.

## **ANNEXE 5 - Extrait de la Note au Conseil d'Administration d'Infrabel du 20 février 2017**

Les arbitrages proposés dans l'axe **Punctuality & Safety** n'auront a priori aucun impact sur le niveau de performance des lignes du réseau situées en Flandre, étant donné qu'il s'agit d'un report de renouvellement de certains composants conditionné par des normes techniques internes (besoin théorique de renouvellement) et dont le rattrapage ultérieur n'a pas d'impact direct sur la vitesse de référence.

En Wallonie, vu le montant des réductions à dégager sur une base budgétaire de départ proportionnellement plus petite, toutes les spécialités du maintien de capacité ont été impactées, y compris les programmes de renouvellement de la voie entraînant nécessairement l'apparition de nouveaux ART (Avis de Ralentissement Temporaire) sur le réseau.

Les principales conséquences sont résumées ci-après :

### ➤ **Area South-East : 7 ART avec impact sur le plan de transport**

1. Des travaux de réélectrification de la ligne 130 (dorsale wallonne) entre Jemeppe-sur-Sambre et Ronet, qui devaient commencer en 2018, seront reportés. Un ART temporaire courra jusqu'à la fin 2019 entraînant un allongement du temps de parcours de 2 minutes pour les IC. L'impact sur les trains marchandises est quant à lui limité.
2. Des travaux de renouvellement de la voie (rails et traverses) entre Marloie et Grupont sur la ligne 162 étaient prévus en 2017 et doivent être différés. Ce report à l'année suivante entraînera un ART à 60km/h dès le 1<sup>er</sup> août 2017 avec un impact d'environ 4 minutes pour le trafic.
3. Renouvellement du pont métallique à Houyet sur la ligne 166 (Athus-Meuse) doit être décalé dans le temps. La vitesse de circulation y sera limitée à 20km/h (au lieu de 90 km/h) à partir de 2019, avec un impact de 2 minutes 30 secondes sur le trafic voyageurs.
4. Des travaux de réélectrification étaient prévus à partir de 2019 et devront être reportés entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Waremme sur la ligne 36. Ceci entraînera la mise en place d'un ART en janvier 2019 avec un impact de plus de 2 minutes sur les IC et certains trains P.
5. Le report du renouvellement de 5 appareils de voie à proximité de la gare de Virton sur la ligne 165 provoquera dès 2017 une augmentation de temps de parcours d'un peu plus d'une minute pour les trains voyageurs (la vitesse de circulation sera limitée à 40km/h au lieu de 70 km/h). Cette mesure aura un également un impact (bien que limité) sur le trafic marchandises.
6. Le renouvellement de la voie prévu en 2017 entre Vielsalm et Trois-Ponts sur la ligne 42 devra être reporté. Ce report entraînera dès 2018 une augmentation des temps de parcours et des problèmes de croisement des trains car le tronçon entre ces deux gares est à voie unique.

7. Le renouvellement de traverses et d'appareils de voie sur la ligne 125A prévu en 2018 devra être reporté après 2020. Un ART sera dès lors mis en place dès le mois de juin 2018. Il y aura en conséquence un allongement du temps de parcours de 2 minutes 30 pour les trains marchandises. Cet ART pourrait également avoir un impact sur l'exploitation de la future ligne du Réseau Express Liégeois (REL) empruntant la L25A.

➤ **AREA SO : 1 ART avec impact sur le plan de transport et mises à simple voie potentielles**

8. Des travaux d'assainissement de voie en gare de Fleurus (ligne 140) étaient prévus en 2018 et doivent être reportés après 2020. Ceci entraînera un ART dès 2018 avec impact limité sur le trafic voyageurs, mais également un allongement du temps de parcours de 3 minutes 30 secondes pour les trains marchandises sur le corridor 2.
9. Mise à voie unique de la ligne 130A Charleroi-Sud – Erquelinnes, sans impact immédiat pour le trafic voyageurs/marchandises à partir de 2019.

Pour rappel, les Plans Pluriannuels d'investissements de la SNCB et d'Infrabel n'ont pas encore été approuvés par le gouvernement fédéral.