

PLAN DE TRANSPORT 2017 SNCB

Rapport d'analyse

Cellule Ferroviaire

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	2
INTRODUCTION.....	4
1. CONTEXTE.....	4
2. DEMARCHE DE LA SNCB	5
3. POSITION DE LA WALLONIE.....	7
ANALYSE DES PROJETS SUR LE TERRITOIRE WALLON RETENUS PAR LE CA DE LA SNCB.....	8
1. CRITERES DE SELECTION SNCB	8
2. LISTE DES PROJETS RETENUS PAR LA SNCB.....	10
3. ANALYSE DES PROJETS SNCB MIS EN SERVICE EN 12/2016	13
3.1. PROJET 1 : S1 Nivelles - Bruxelles-Midi	13
3.2. PROJET 2 : S9 Braine-l'Alleud – Schuman – Leuven	16
3.3. PROJET 3 : IC27 Braine-L'Alleud – -Bruxelles-Schuman – Brussels Airport –Leuven.....	19
4. ANALYSE DES PROJETS SNCB PREVUS EN 12/2017	22
4.1 PROJET 4 : S5 Halle – Schuman – Mechelen.....	22
4.2 PROJET 5 : S81 Schaerbeek – Schuman – Ottignies	25
4.3 PROJET 6 : S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Leuven.....	29
4.4 PROJET 7 : S20 Ottignies – Wavre – Leuven.....	32
4.5 PROJET 8 : S1 Nivelles et Bruxelles-Midi	35
4.6 PROJET 9 : Axe Meuse : mise en service S7 Flémalle-Haute – Seraing – Liège – Liers.....	37
4.7 PROJET 10 : Ouverture et desserte par la relation S2 de la halte de Chaudfontaine	41
4.8 PROJET 11 : Charleroi - Couvin	44
4.9 PROJET 12 : Boucle du Sud-Luxembourg + Libramont – Dinant.....	49
4.10 PROJET 13 : Charleroi – Namur – Jambes.....	55
4.11 PROJET 14 : Mouscron - Courtrai (Desserte de Comines).....	60
4.12 PROJET 15 : L29 Geraardsbergen – Ath – Mons.....	62
4.13 PROJET 16 : Charleroi-Sud - Erquelines.....	65
4.14 PROJET 17 : Améliorer les correspondances à Pepinster.....	67

4.15	PROJET 18 : Mieux optimiser la relation L19 Braine-le-Comte – Manage	69
4.16	PROJET 19 : Bruxelles - Liège	72
4.17	PROJET 20 : Axe Vesdre : S2 Herstal - Liège - Verviers	74
4.18	PROJET 21 : Relation S4 : Waremme - Liège vers Seraing et Flémalle-Haute	76
4.19	PROJET 22 : Prolongement du L Liège-Waremme jusqu'à Landen	79
4.20	PROJET 23 : Ajout de trains P pour les étudiants le dimanche soir.....	81
5.	CONCLUSION	83
PROJETS RETENUS PAR LE GOUVERNEMENT WALLON LE 12/05/2016.....		85
1.	LISTE DES PROJETS DU GOUVERNEMENT WALLON	85
2.	DESCRIPTION DES PROJETS	87
2.1	PRINCIPE DE BASE – minimum 1 train/heure/sens/gare et point d'arrêt.....	87
2.2	RENFORCEMENT DES AXES STRATEGIQUES	101
2.3	RESEAU SUBURBAIN DE BRUXELLES.....	106
2.4	RESEAUX SUBURBAINS DE LIEGE ET CHARLEROI.....	109
2.5	RESEAUX GRAND HINTERLAND	110
2.6	THALYS.....	111
2.7	PROJETS PRIORITAIRES.....	112
2.8	SYNTHESE DES REVENDICATIONS WALLONNES EN TERMES DE FREQUENCE	115
3.	DEMANDES TRANSVERSALES	116
3.1	CORRESPONDANCES.....	116
3.1	TEMPS DE PARCOURS.....	116
3.2	MATERIEL ROULANT	117
3.3	PMR	117
3.4.	AMPLITUDE HORAIRE	117
3.5.	TARIFICATION	117
CONCLUSIONS.....		118
ANNEXES.....		122

INTRODUCTION

Le 14 décembre 2014, le plan de transport de la SNCB entré 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'infrastructure¹. 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'infrastructure² 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).

¹ 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.

² 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 interne³, 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.

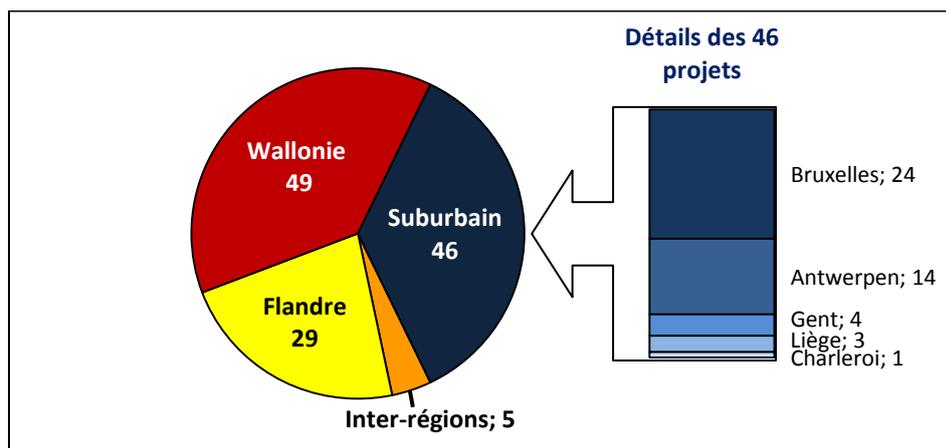


Figure 1 : Répartition des 129 projets étudiés par la SNCB pour le Plan de Transport 2017 – Cellule Ferroviaire, 2017

³ 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 nécessitent 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.

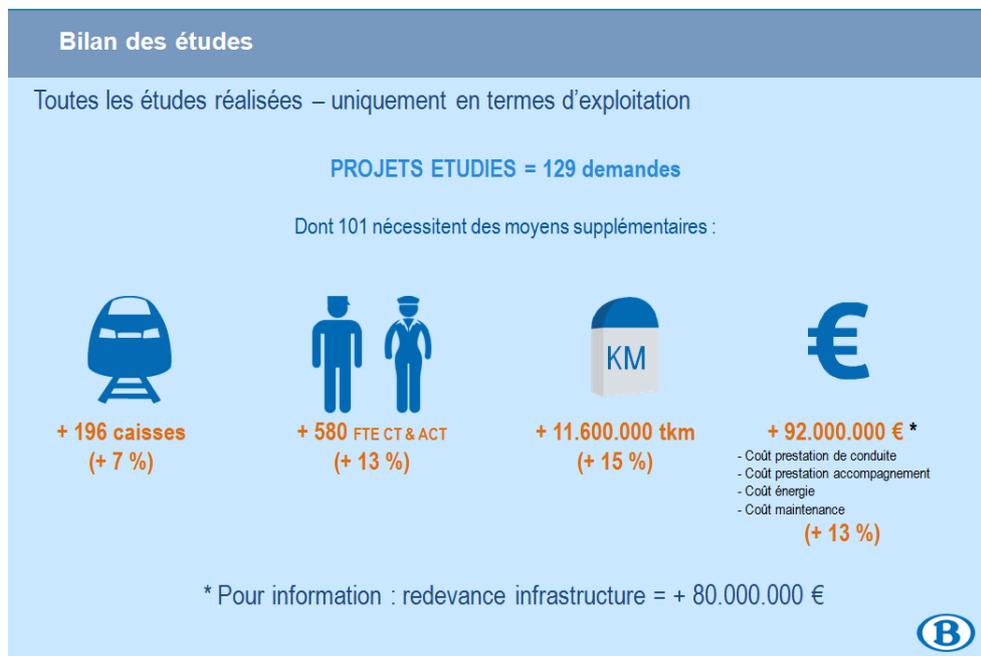


Figure 2 : Extrait de la présentation SNCB du 23/08/2016 (3^{ème} rencontre stakeholders)

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 »⁴. 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**

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

estimé que 4 projets n'étaient pas réalisables durant la période du Plan de Transport 2017 et a 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 ont en outre été ajoutés.

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 en février 2017. **À ce jour, cet accord n'a pas encore été obtenu.** 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.

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 Wallonie⁵. 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. Pour rappel, ces projets n'ont pas encore été validés par le Gouvernement fédéral, des « roadshows » sont encore prévus au mois de mars et les plans d'investissements sont encore en cours de rééquilibrage entre les 2 sociétés⁶ et ne sont pas encore validés par le Gouvernement fédéral. Il se peut donc que des modifications soient 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.

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

⁶ 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. 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 concernant la Wallonie ont été ajoutés à la liste ; ils sont repris en fin de tableau ci-dessous. Enfin, les projets pour lesquels Infrabel a émis des réserves quant à la faisabilité sont indiqués en rouge dans le tableau.

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	
Adaptations des horaires de 12/2016										
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
Adaptations des horaires de 12/2017										
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
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

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	
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 Chaufontaine [+ 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
57	P17	Améliorer les correspondances à Pepinster	Semaine	-	+	+	+	+	0	Limitée

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
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
Nouveau projet	P22	<i>Prolongation de la relation L Liège – Waremme jusqu'à Landen</i>	<i>Semaine</i>	-	<i>Projet non évalué car ajouté suite au CA du 28/10/2016</i>					
Nouveau projet	P23	<i>Ajout de 6 trains P scolaires le dimanche soir</i>	<i>Dimanche</i>	6	<i>Projet non évalué car ajouté suite au CA du 28/10/2016</i>					

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

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

Autres projets pour lesquels des incertitudes persistent

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.

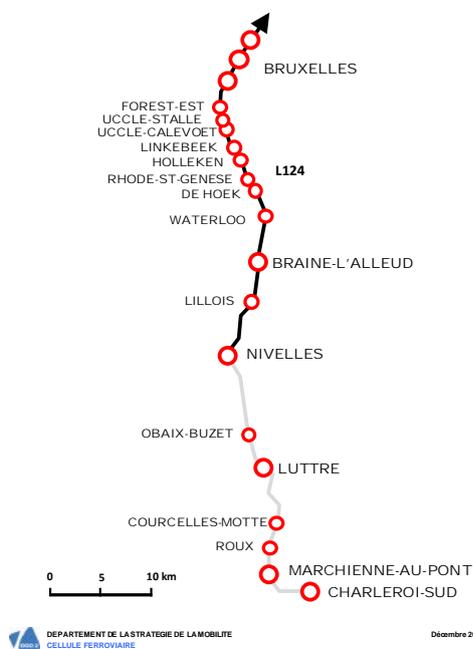


Figure 3 : Tronçon de la Ligne 124 Charleroi-Sud – Bruxelles concerné par l'offre S1

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 horaire⁷.

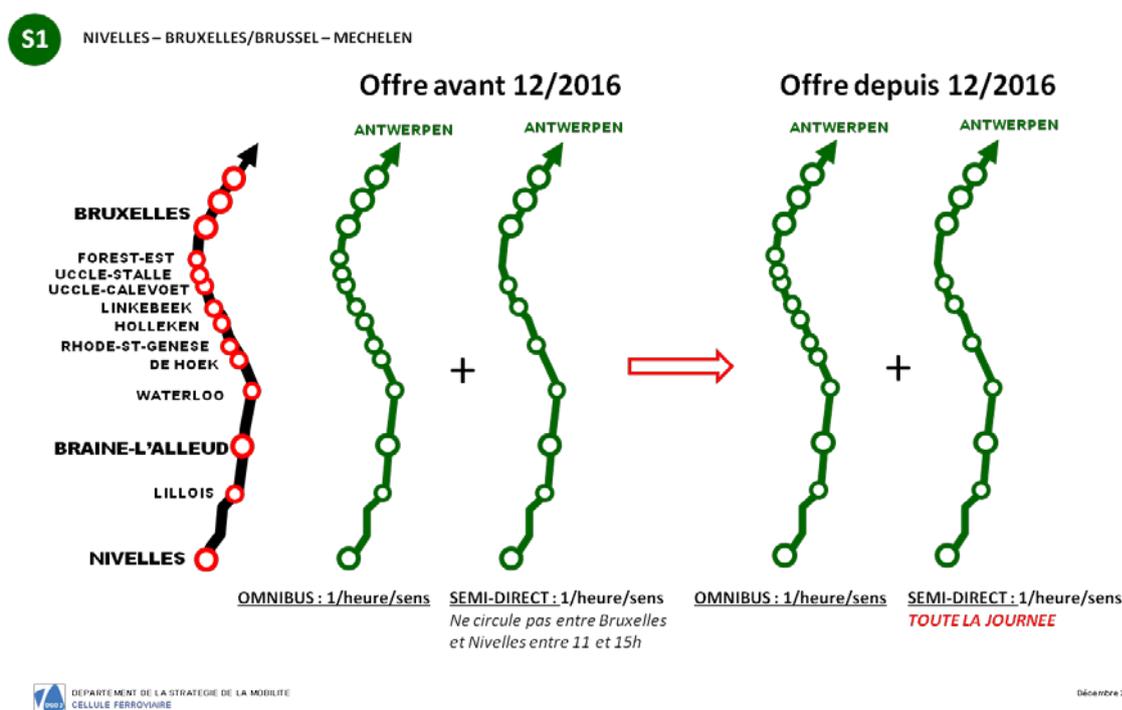


Figure 4 : Relation S1 – Offre avant et après 12/2016

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

⁷ 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.

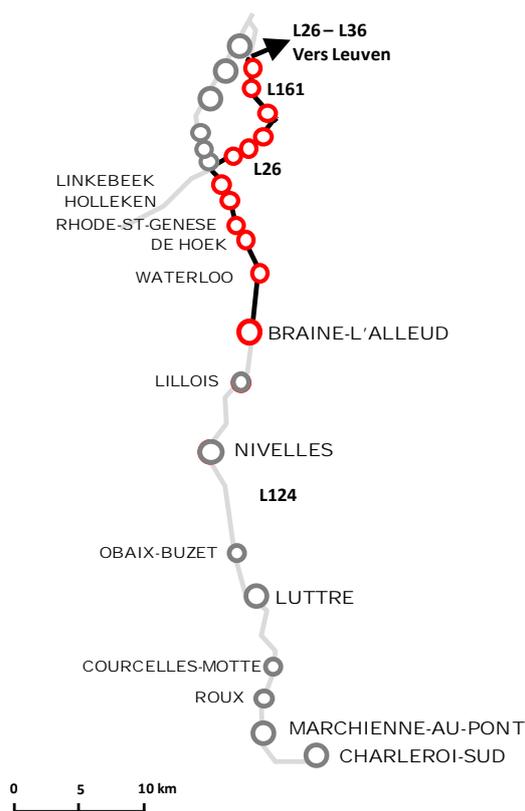


Figure 5 : Infrastructures utilisées par la relation S9

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

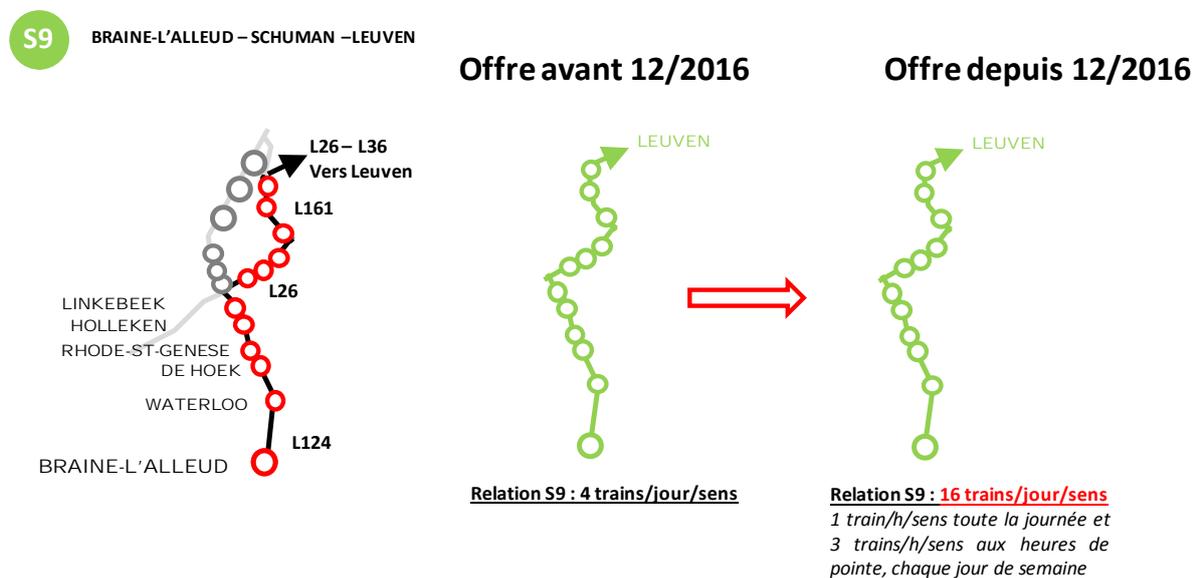


Figure 7 : Relation S9 – Offre avant et après 12/2016 (en semaine)

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.

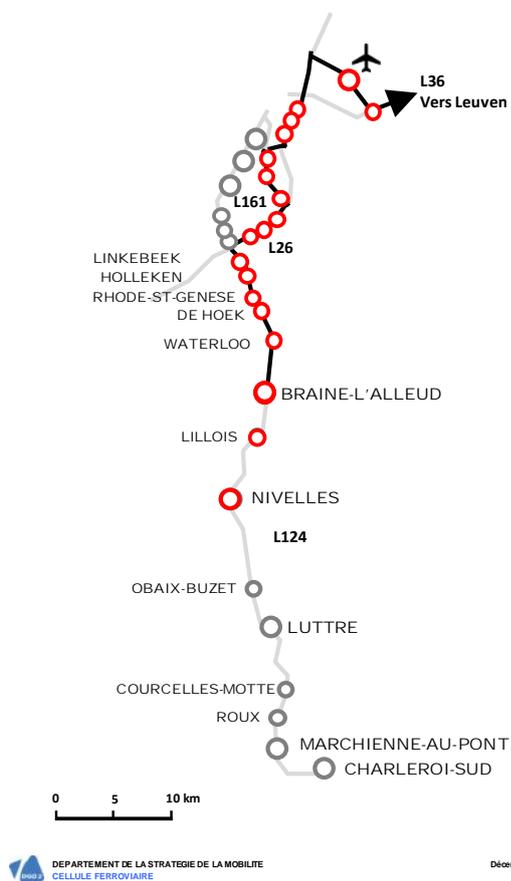


Figure 8 : Relation IC27 – infrastructures utilisées le weekend

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 L26⁸. Le projet SNCB décrit ci-dessous est d'ailleurs repris dans les projets de desserte suburbaine de Bruxelles.

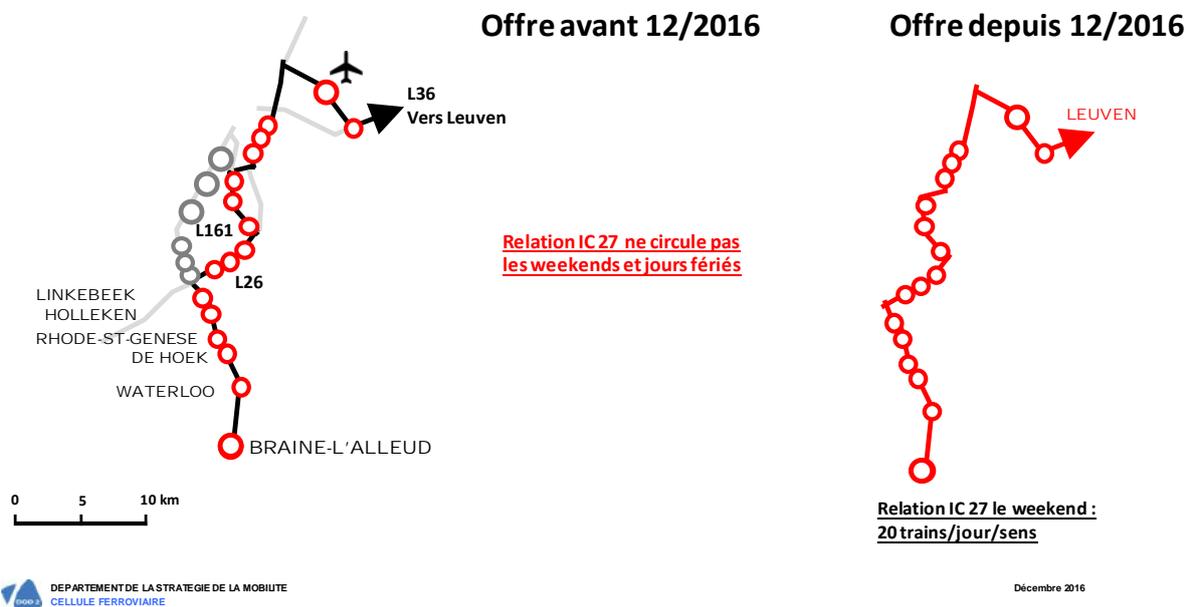


Figure 9 : Relation IC27 – Offre le weekend avant et après 12/2016

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'aéroport⁹. 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.

⁸ 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.

⁹ 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

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.

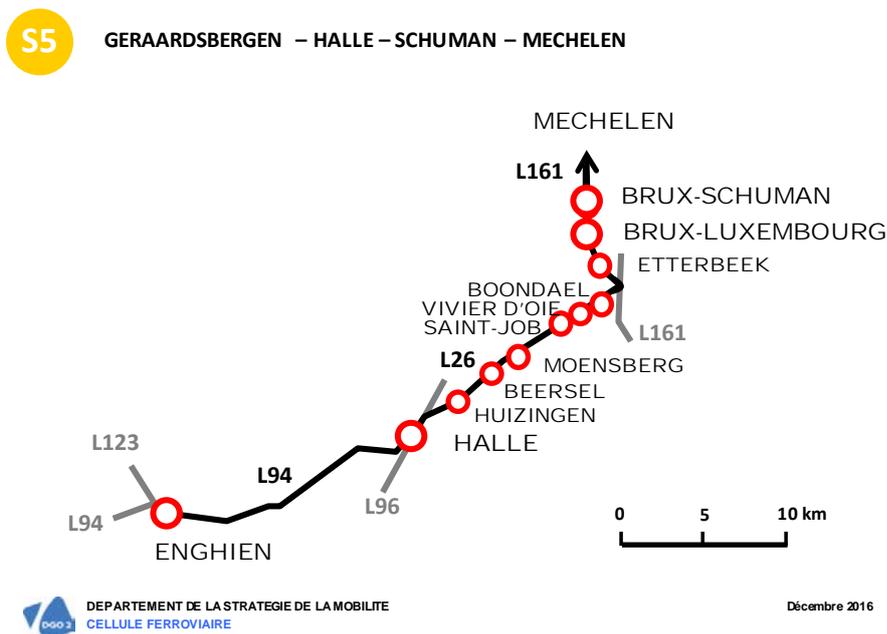


Figure 10 : Relation S5 – infrastructures utilisées

4.1.2 Offre avant et après 12/2017

La relation S5 circule à raison de 2 trains/h/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'Enghien¹⁰. Les weekends et jours fériés, la relation S5 ne circule pas.

S5 GERAARDSBERGEN – HALLE – SCHUMAN – MECHELEN

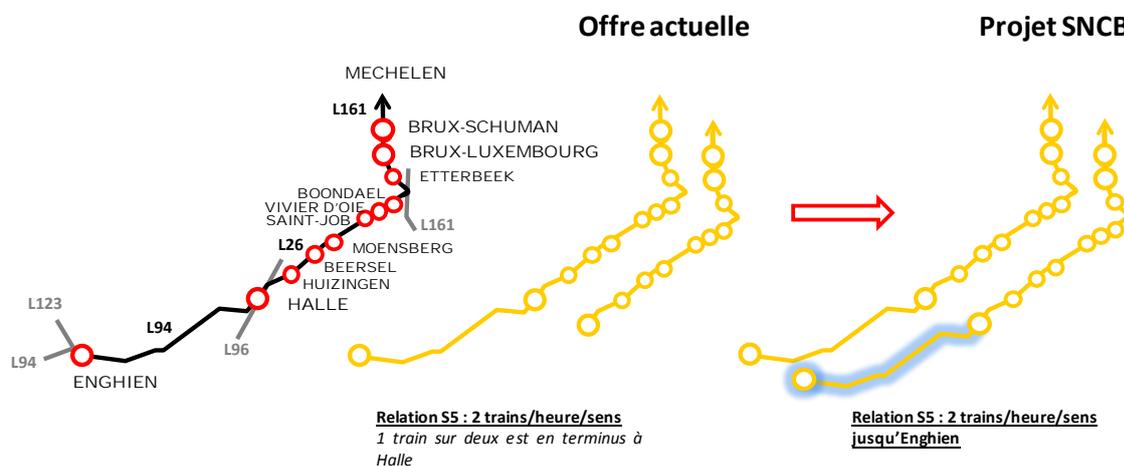


Figure 11 : Relation S5 – Offre actuelle et projetée en semaine

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, soit un total de 58 trains S5 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.

¹⁰ 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	impacts/ 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 demandé 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'Enghien ont par contre un temps de réutilisation limité de 9' (arrivée à '25 ; départ à '34)¹¹, ce qui constitue un minimum si l'on souhaite assurer la robustesse d'une liaison.

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 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) et 1 train S5/heure/sens les weekend et jours fériés vers Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Nord de Bruxelles et Malines (sans passer par l'aéroport).

Le projet d'extension de l'amplitude horaire ne répond 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.

¹¹ Les trains S5 qui sont prolongés jusque Grammont en HP ont quant à eux un temps de réutilisation limité de 24' (arrivée à '48 ; départ à '12)

4.2 **PROJET 5 : S81 Schaerbeek – Schuman – Ottignies**

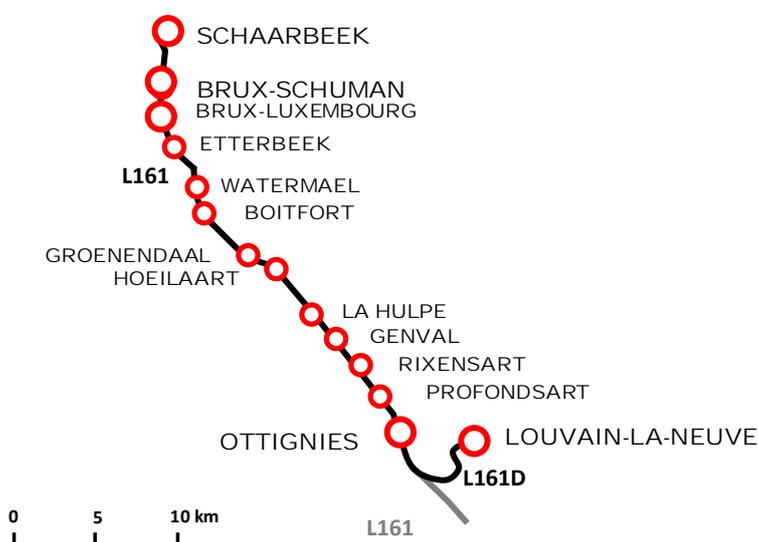
4.2.1 **Localisation**

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 2022¹².

S81

SCHAERBEEK- SCHUMAN – OTTIGNIES



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

Figure 12 : Relation 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. Pendant les heures de pointes, 6 trains portant l'appellation « S81 » circulent entre Ottignies et Schaerbeek par jour de semaine : le matin, 3 vers Schaerbeek et 1

¹² 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.

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.

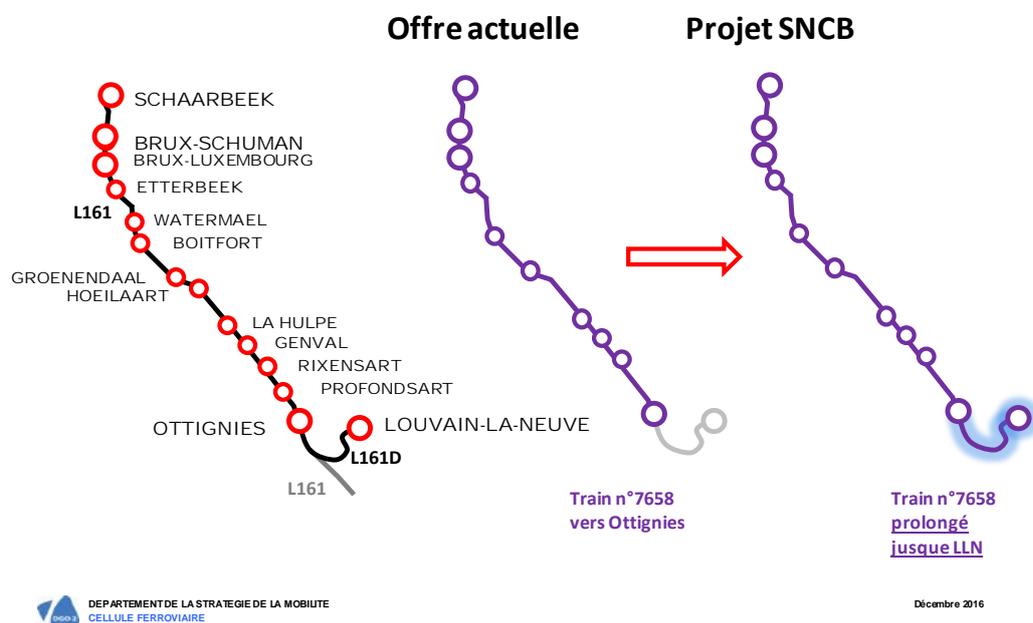
S81 SCHAERBEEK- SCHUMAN – OTTIGNIES


Figure 13 : Relation S81 – Train n°7658 – Offre actuelle et projetée

4.2.3 Description du projet SNCB

Le projet SNCB concerne le train n°7658, qui circule à l'heure de pointe du matin (7h50 au départ de Schaarbeek – arrivée à 8h29 à Ottignies). L'objectif est de prolonger jusque Louvain-la-Neuve-Université ce train qui est actuellement limité à Ottignies. Il y aura ainsi un train supplémentaire entre Ottignies et Louvain-la-Neuve le matin, soit au total 4 trains vers Louvain-la-Neuve entre 8h et 9h (dont 2 directs depuis Bruxelles/Schaerbeek).

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 Schaarbeek – Schuman – Ottignies: le train S7658 est prolongé vers Louvain-la-Neuve (le matin)	semaine	1	+	+	+	+	0	Limitée

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

4.2.5 **Conclusion**

Ce train supplémentaire vers Louvain-la-Neuve à l'heure de pointe du matin est sans doute une adaptation utile au regard de la demande. 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 encore davantage à la lisibilité de l'offre.

De manière générale, depuis le dernier Plan de Transport de décembre 2014, l'offre en trains directs de/vers Louvain-la-Neuve a 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 en juin 2017.

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, Hennyuyères et Tubize.

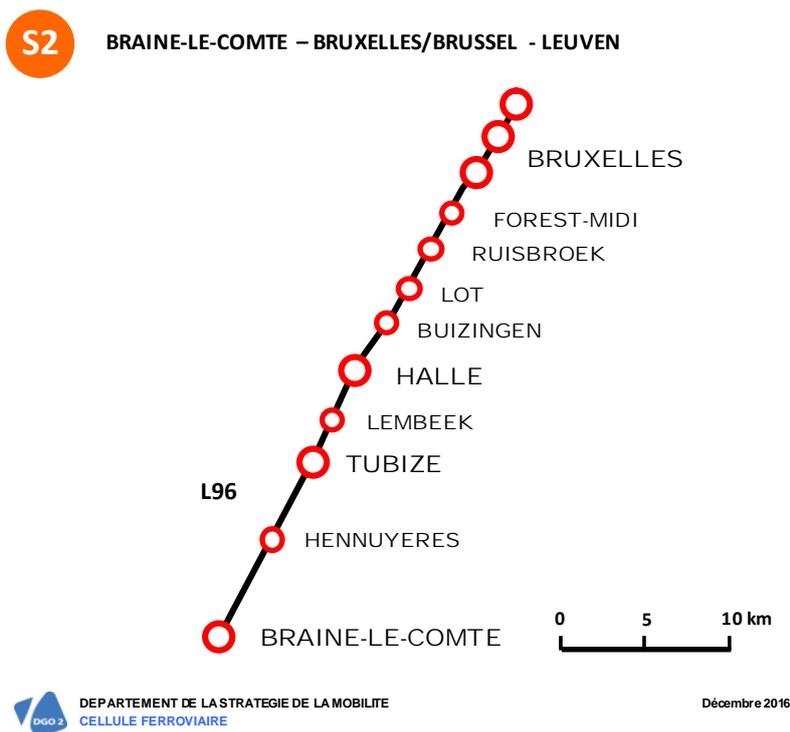


Figure 14 : Relation S2 – infrastructures utilisées

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 Hennuyères, 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.

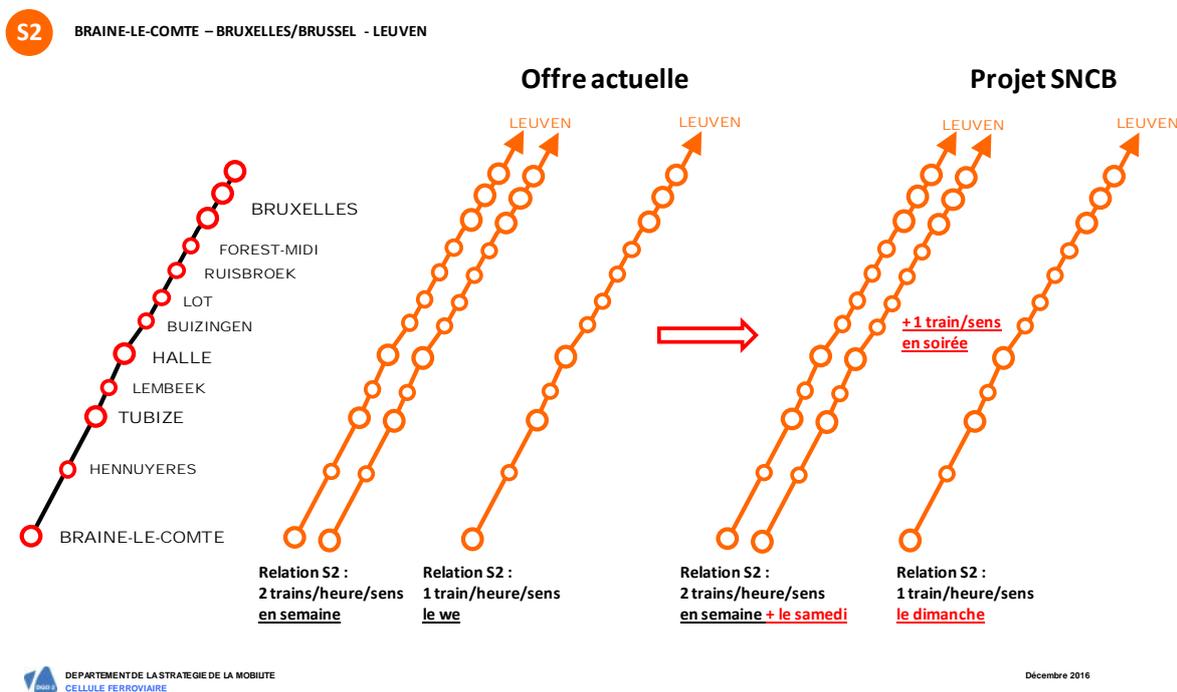


Figure 15 : Relation S2 – Offre actuelle et projetée

4.3.3 Description des projets SNCB

Les projets SNCB consistent 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)
- Faire circuler la relation S2 à raison de 2 trains/h/sens le samedi, ce qui implique la mise en circulation de 27 trains supplémentaires chaque samedi

Ainsi, la SNCB offrira une amplitude de desserte plus large. Elle introduira par ailleurs 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 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**

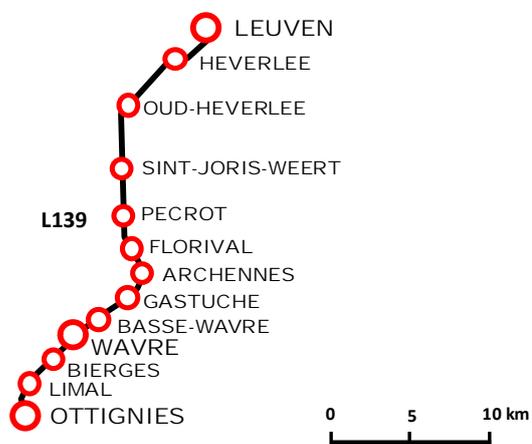
4.4.1 **Localisation**

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.



OTTIGNIES – WAVRE - LEUVEN



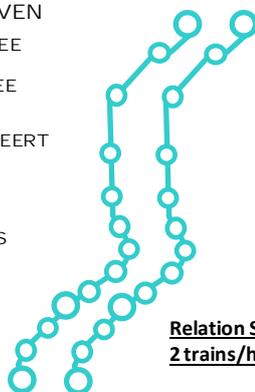
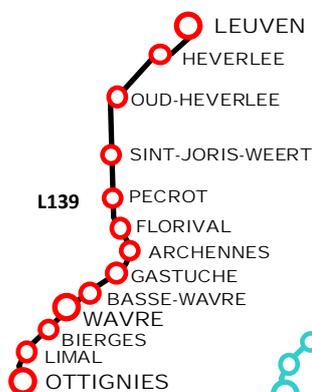
DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

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

Projet SNCB

+ 1 train/sens en soirée

Relation S20 :
2 trains/heure/sens

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 entre Ottignies et Leuven, à savoir un parcours par sens, afin d'étendre l'amplitude de circulation entre ces deux villes. On passera ainsi d'une amplitude de 15h à une amplitude 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 **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 Ottignies et Leuven. Ce projet 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.

4.5 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.

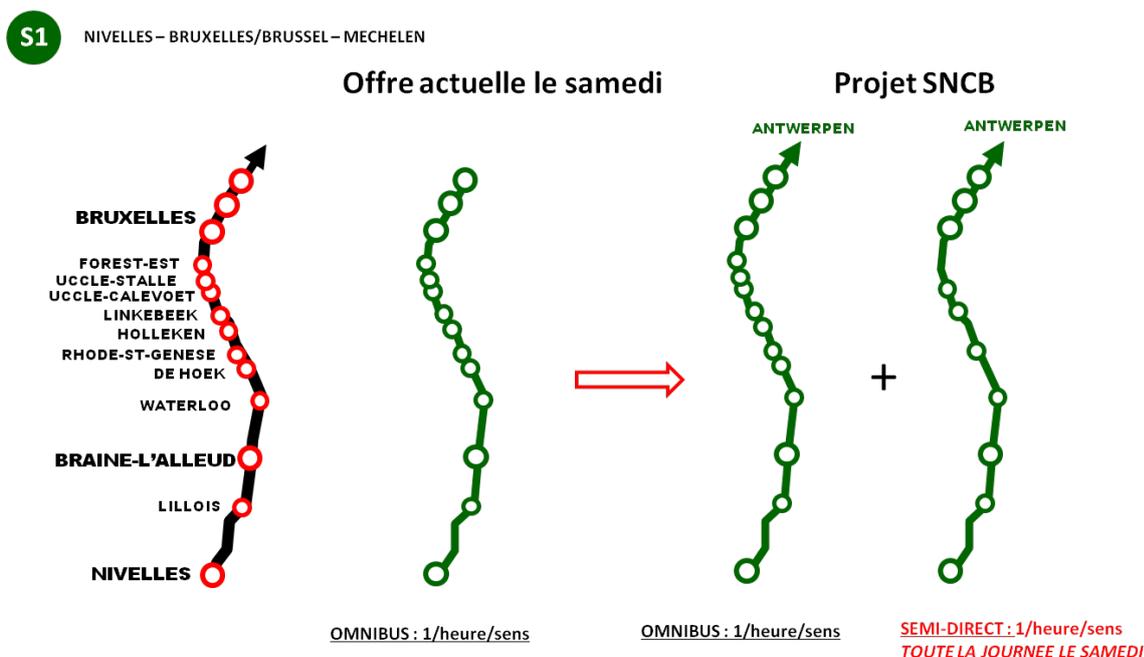


Figure 18 : Relation S1 – Offre actuelle et projetée le samedi

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

horaire¹³ ; 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).

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. Le projet 19 (doublement de la fréquence des S1 le samedi) ne pourra donc être mis en œuvre qu'en 12/2018.

4.5.5 Conclusion

Le passage à 2 trains S1 par heure le samedi ne pourra pas être mis en œuvre avant 12/2018.

¹³ De la même façon, la SNCB prévoit de doubler la fréquence des S1 le samedi entre Bruxelles-Midi et Anvers.

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 jusqu'à Liers sur la ligne 34.

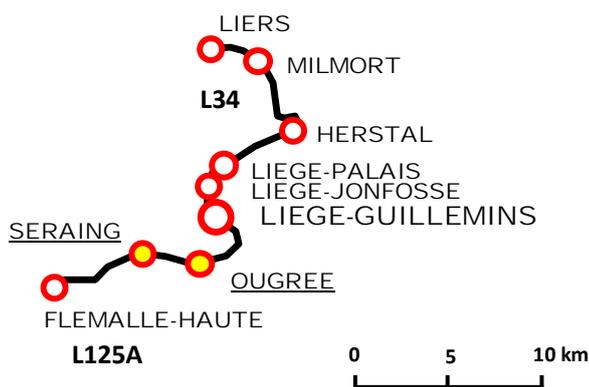


Figure 19 : Infrastructures utilisées par la future relation S7

La ligne 125A est une voie marchandise. Pour l'ouverture au trafic de voyageurs, deux gares doivent être aménagées à Seraing (passage sous voie 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 5½ trains/heure/sens¹⁴. L'offre diminue ensuite à 3½ trains/heure/sens à Herstal, et enfin 2½ trains/heure/sens à Liers.

¹⁴ ½ train/heure = 1 train toutes les 2 heures

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), c'est-à-dire mettre en service 16 trains/jour/sens ;
- renforcer cette cadence horaire avec 4 trains P aux heures de pointe.

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

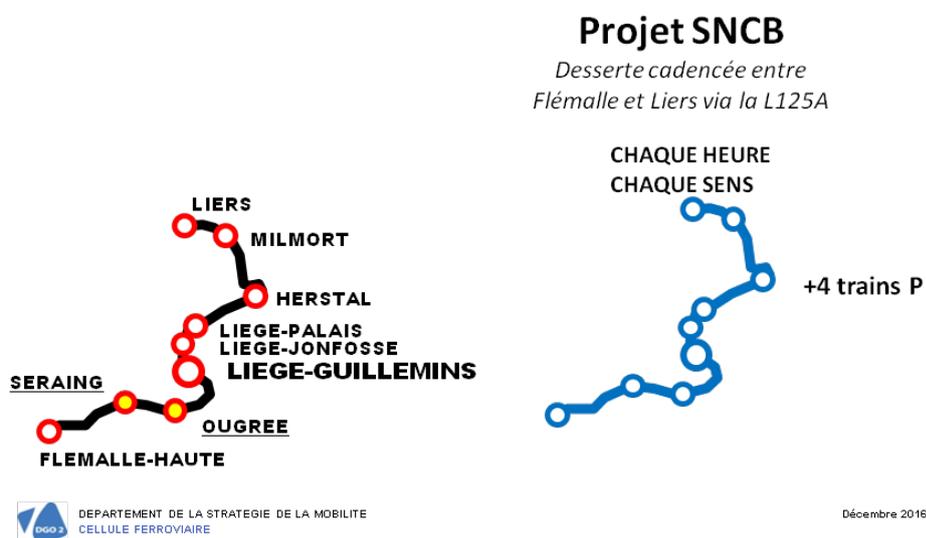


Figure 20 : relation S7 du réseau suburbain de Liège – offre projetée par la SNCB en semaine

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 et son implémentation n'est prévue que pour juin 2018 (au plus tard).

Concernant la mise en ordre des arrêts à Seraing et Ougrée, une étude est en cours pour le financement des quais, du revêtement et des équipements. La réalisation des arrêts dépendra de la disponibilité des budgets.

4.6.4 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 36 trains supplémentaires par jour entre Flémalle-Haute et Liers, avec desserte de Seraing, Ougrée, Liège-Guillemins, Liège-Jonfosse, Liège-Palais, Herstal, et Milmort.

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 :

- des risques de non-réalisation, faute de budget pour aménager ces quais et mettre en service le TBL1+ ;
- des 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, la Cellule Ferroviaire est actuellement en défaveur de toute réouverture de lignes.

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.

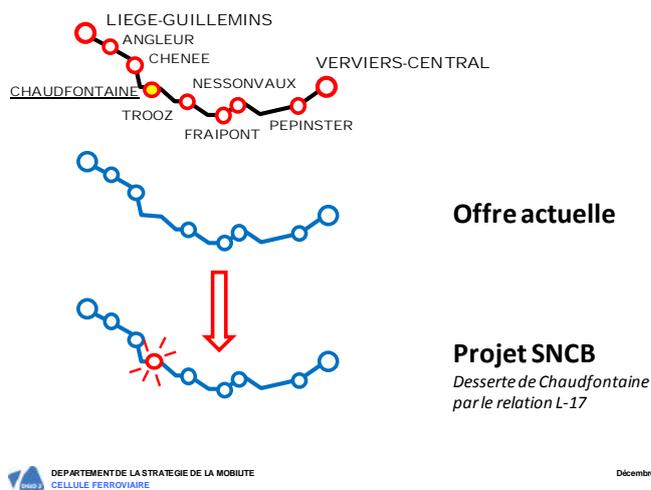

 DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE
 CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

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. En gare de Pepinster, elle donne correspondance sur la relation locale de/vers Spa-Géronstère.


 DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE
 CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

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. »¹⁵

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.

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

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 intéressant¹⁶.

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 est en défaveur de toute réouverture.

¹⁶ 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.

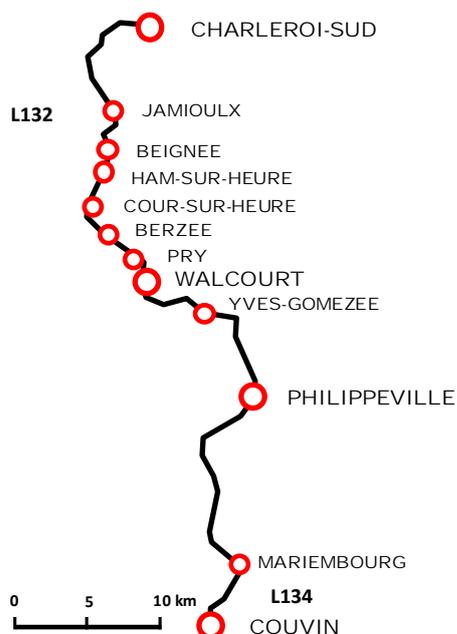


Figure 23 : Ligne 132 - Infrastructure

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 également les gares 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 PT 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%¹⁷).

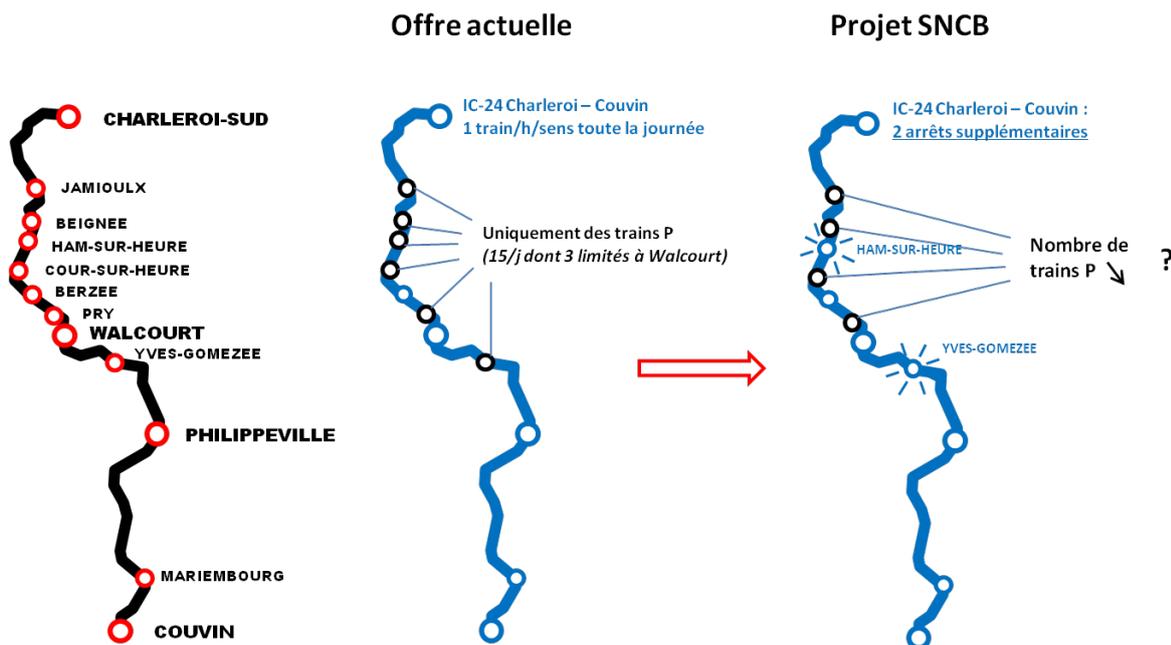


Figure 24 : Ligne 132 – Offre actuelle et projetée

4.8.3 Description du projet SNCB

Ce projet consiste :

- D'une part, à ajouter Ham-sur-Heure et Yves-Gomezée sur la relation IC cadencée ;
- D'autre part, à rationaliser la desserte P sur la ligne càd à diminuer le nombre de trains.

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.

¹⁷ Le PANG de Yves-Gomezée est 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).

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. Une étude technique est toujours en cours (voir ci-dessous). La desserte actuellement envisagée intégrerait Ham-sur-Heure et Yves-Gomezée dans l'offre IC dès 12/2017.

En ce qui concerne la rationalisation des trains P, il s'agirait de limiter un train P à Walcourt au lieu de Mariembourg. 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. Cela correspondrait à une diminution de 8.625 trains-km annuels.

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)¹⁸. 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 SNCB¹⁹.



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

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 ;

¹⁸ 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.

¹⁹ Cfr. *Etude sur la mise en place d'un Réseau Express Régional pour l'agglomération de Charleroi*, SNCB, 2016, pp. 105-106.

- 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 prochainement.

4.8.3 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 et à rationaliser l'offre P... 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.

La faisabilité du projet dépend des travaux programmés par Infrabel sur la ligne. En effet, 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. Or, cela pourrait rendre impossible l'ajout d'une ou plusieurs halte(s) sur la relation IC, sous peine de détériorer les correspondances en gare de Charleroi-Sud. En effet, les correspondances vers Bruxelles, Namur ou Ottignies s'effectuent actuellement avec un temps de correspondance compris entre 5 et 8' ; si le temps de parcours de la relation s'allonge, certaines correspondances seront perdues (en particulier, la correspondance sur l'IC vers Namur risque fort de ne plus être assurée).

4.8.4 **Conclusion**

En l'absence d'information définitive et détaillée sur la rationalisation des trains P sur la ligne, la Cellule Ferroviaire n'a pas pu analyser plus avant cet aspect du projet de la SNCB. Cependant, 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.

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. Néanmoins, les travaux qui doivent avoir lieu sur la ligne peuvent hypothéquer cette opération. Il n'y a donc actuellement pas de garanties que l'offre soit améliorée dans le prochain plan de transport. Et, si cette intégration de deux arrêts supplémentaires peut se faire, ce sera au prix de correspondances détériorées en gare de Charleroi-Sud.

Quoi qu'il en soit, ce projet ne rencontre pas la volonté de la Wallonie de desservir l'ensemble des gares du territoire par au moins un train par heure. La proposition qui a été faite par le Gouvernement wallon 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. Il semble que la vision à moyen – long terme de la SNCB sur cette ligne soit une suppression des petits points d'arrêt pour garder la structure des IC actuels²⁰. Cette vision est en contradiction avec la vision de la Région Wallonne qui pense que la ligne peut se développer autour de cette desserte IC, mais aussi autour d'une desserte de type « S » entre Walcourt et Charleroi (cfr revendication de la Wallonie ci-après).

²⁰ 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	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 2 : 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).

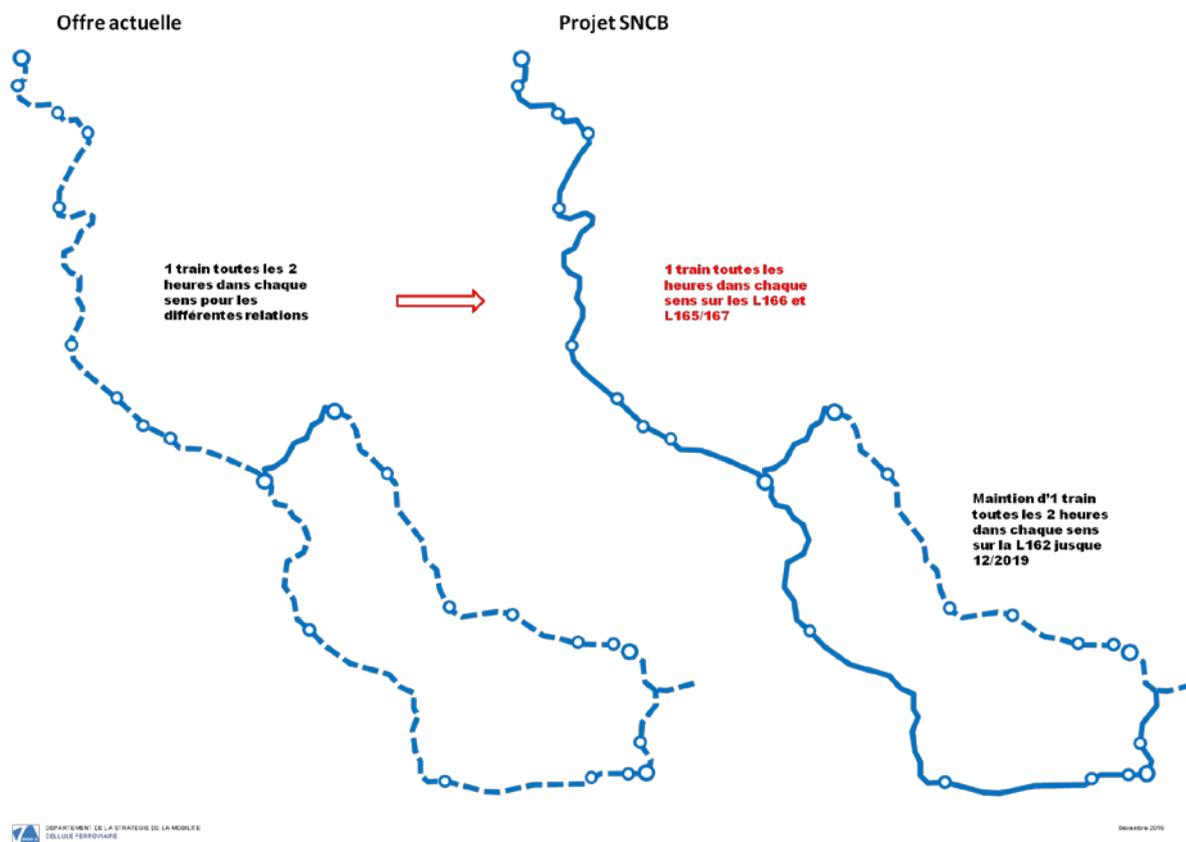


Figure 27 : Boucle du Sud-Luxembourg + Libramont – Dinant – Offre actuelle projetée en semaine

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 »²¹. Ces travaux ont débuté en 2007 et ont pris 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.

²¹ Source : fiche Infrabel 2014, Program délimité-Axe 3 : Modernisation-Numéro du program : I-01.09.001.

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.

Il s'agirait 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 a pas été communiqué.

En raison des limitations de capacité liées aux travaux d'infrastructure, ce projet a fait l'objet d'une réévaluation et une alternative a été proposée (voir ci-dessous).

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 est dépendante des travaux d'infrastructure évoqués plus haut. Or, en raison de la mise à voie unique d'un tronçon entre Neufchâteau et Habay à partir de 12/2017, il semblerait qu'il ne sera pas possible de réaliser la boucle ferroviaire (L-12 + L-13) à fréquence horaire avant 12/2019.

- Le doublement de la fréquence est possible entre Arlon, Virton et Libramont (L165/167) dès 12/2017 ;
- 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 ;

- Il est possible de réaliser une boucle reliant les relations locales des lignes 165 et 162, mais afin de garantir les correspondances en gare d'Arlon vers Luxembourg, il est nécessaire de stationner 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 ; les temps de correspondances actuellement proposés sont les suivants :
 - À Arlon, correspondance sur l'IC vers Luxembourg en 14' depuis Athus et en 12' depuis Marbehan ; temps de correspondance sur l'IC vers Namur/Bruxelles depuis Athus non précisé ;
 - À Athus, correspondances vers Luxembourg²² en 6' depuis Arlon et Virton ;
 - À Libramont, correspondance sur l'IC vers Namur/Bruxelles en 5' depuis Virton ; temps de correspondance sur l'IC vers Luxembourg non précisé.
- Le passage à une fréquence horaire sur la L166 entre Libramont et Dinant est techniquement possible dès 12/2017 ; cependant, en raison d'un manque de capacité en gare de Dinant²³, cette relation serait prolongée jusqu'Yvoir. 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.

Il est donc étrange que le critère technique ait été jugé positif par la SNCB.

4.9.5 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 13 PANGs qui ne bénéficient actuellement que d'un train toutes les 2 heures ; 5 PANGs conserveraient en revanche une desserte bi-horaire jusqu'en 12/2019.

Néanmoins, les risques liés à la disponibilité de l'infrastructure mettent fortement en péril l'intérêt de ce projet. En effet, le doublement de la fréquence de circulation des trains locaux, s'il n'est pas assorti d'une optimisation des correspondances avec les relations IC dans les gares de Libramont, Arlon et Dinant, risque de n'attirer que peu de voyageurs supplémentaires, car ces trains locaux ont pour objet de rabattre les navetteurs vers les grandes gares. En outre, le stationnement de 15 minutes en gare de Libramont réduit l'intérêt d'une boucle reliant les lignes 165 et 162. Et en ce qui concerne la L166, étant donné qu'il est impossible techniquement de prévoir un terminus à Dinant, il aurait été plus intéressant d'offrir un train/heure/sens entre Libramont et Namur (où une correspondance est assurée vers Bruxelles) plutôt qu'une relation Libramont-Yvoir une heure sur deux.

²² Entre Athus et Luxembourg, des trains CFL circulent toutes les 30 minutes (ligne 70 du réseau CFL).

²³ Étant donné les horaires de cette relation, une réutilisation à Dinant est techniquement impossible car elle impliquerait l'occupation de 2 voies alors que la gare de Dinant ne compte que 3 voies à quai.



Le risque est donc grand de transformer cette opportunité en « flop commercial » avec pour conséquence à long terme de réduire l'offre par manque de potentiel. De plus, 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.

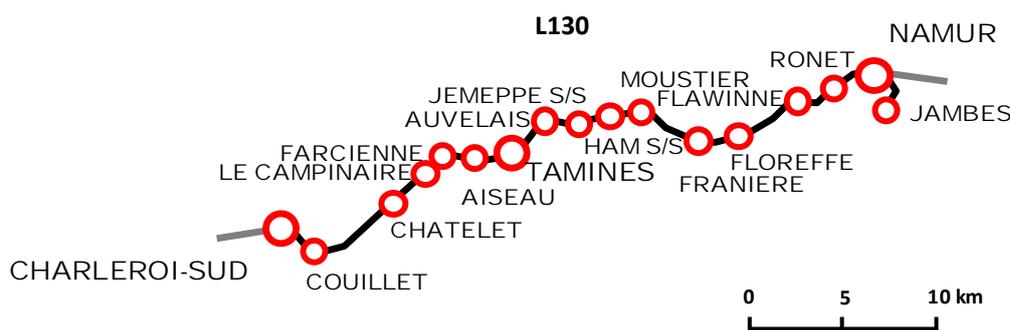


Figure 28 : Ligne 130 Charleroi – Namur – Infrastructure

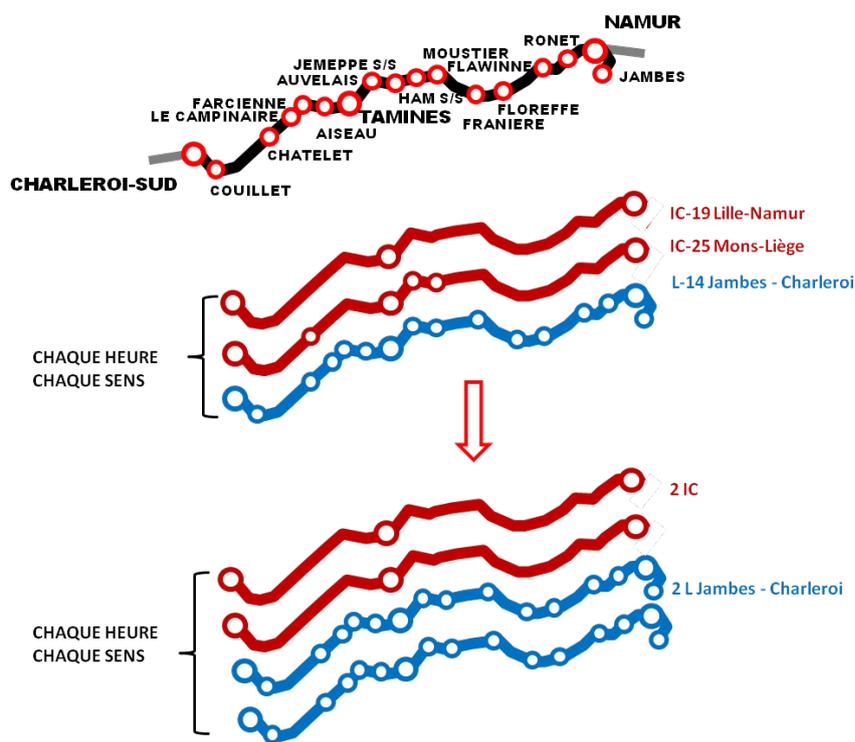
4.10.2 **Offre avant et après 12/2017**

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.

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

Figure 29 : 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').

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.

Il n'est pas précisé ce qu'il adviendra du PANG de Ham-sur-Sambre, actuellement desservi uniquement par des trains P, mais il ne semble pas prévu de l'intégrer dans la desserte L.

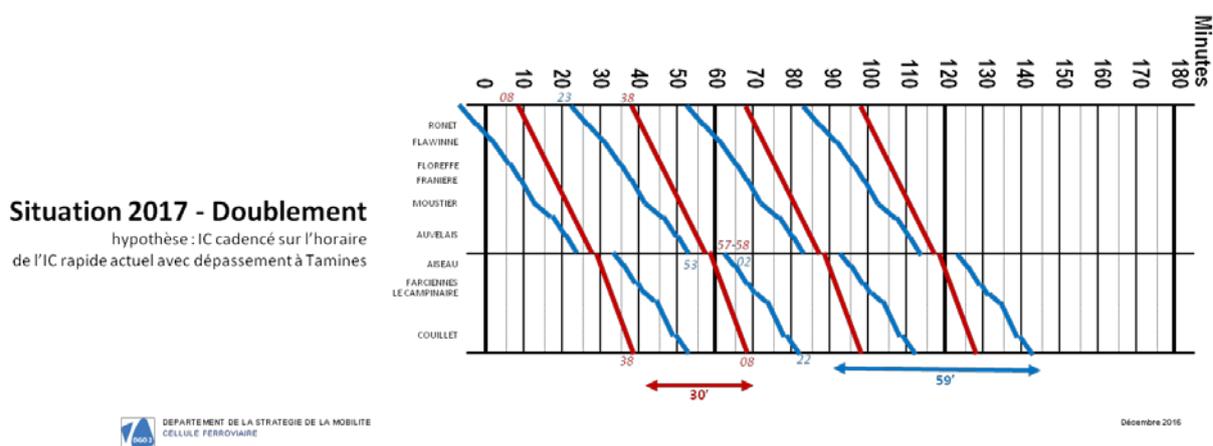
4.10.4 Analyse multicritère

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. Deux types d'horaires cadencés seront dès lors possibles, avec ou sans doublement de la relation L par la relation IC.

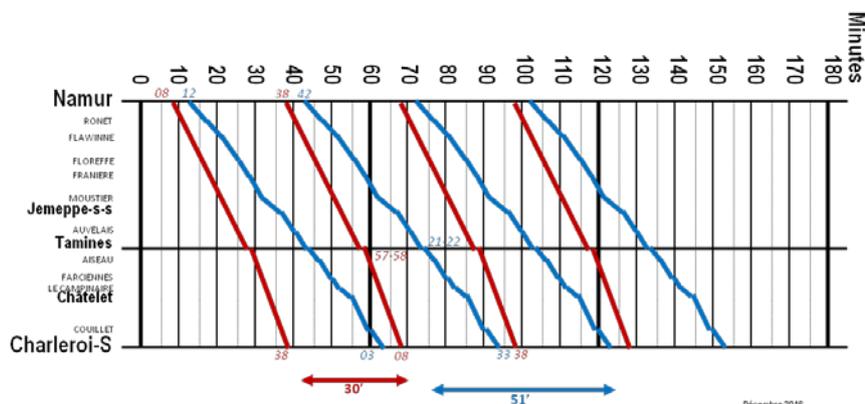
Dans le cas d'un doublement à Tamines des relations L par les relations IC, un train lent (par exemple marchandise) pourra être tracé entre les relations L et IC. Cette solution implique néanmoins un stationnement du train L pendant environ 10 minutes en gare de Tamines, ce qui pénalise les usagers des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



Dans le second cas (sans doublement), la saturation de l'horaire sera importante et aucun train direct²⁴ ne pourra être ajouté de Namur à Charleroi. En effet, étant donné la différence de temps de parcours entre les circulations, le train L devra partir 4-5' après l'IC à Namur et arrivera 4-5' avant l'IC suivant à Charleroi (et inversement).

²⁴ Un train L patientant pour se faire doubler dans une gare intermédiaire, par exemple à Tamines, est toujours possible

Situation 2017
hypothèse : IC cadencé sur l'horaire de l'IC rapide actuel et pas de dépassement



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.

4.10.5 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 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')²⁵.

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

²⁵ 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).

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. Cette modification de temps de parcours ne peut donc pas entrer dans l'objectif fixé à la SNCB d'amélioration de la vitesse commerciale de 3% sur les 100 couples origines/destinations les plus fréquentés. Les gares de Châtelet, Jemeppe-sur-Sambre et Auvélais perdent quant à elles leur relation IC ; les temps de parcours vers Liège, Namur, Charleroi et Mons s'allongent donc pour ces 3 villes.

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.

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.

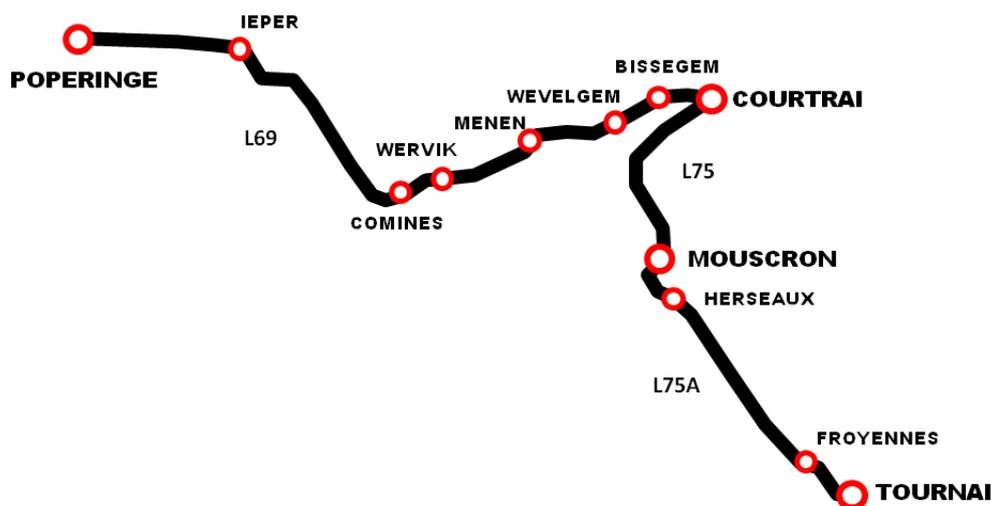


Figure 30 : Infrastructures concernées par les liaisons Comines – Mouscron – Tournai

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. Le temps de correspondance étant assez court (5'), cette correspondance est relativement fragile et ne peut pas toujours être assurée.

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 serait d'offrir des liaisons de Comines vers Tournai le matin et de Tournai vers Comines le soir, avec des temps de correspondances plus robustes.

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 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.

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.

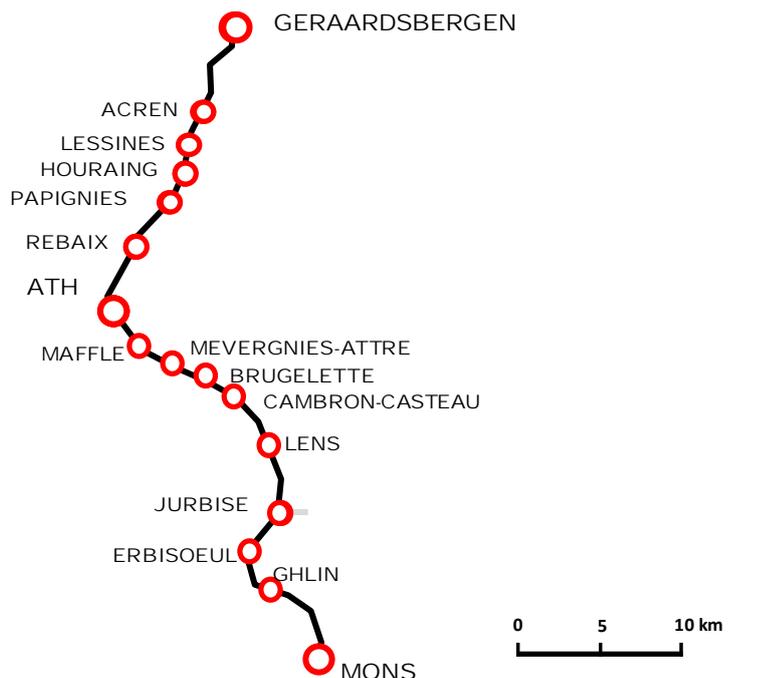


Figure 31 : Relation L29 – Infrastructure

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 Ghlin²⁶. 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.

²⁶ 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.

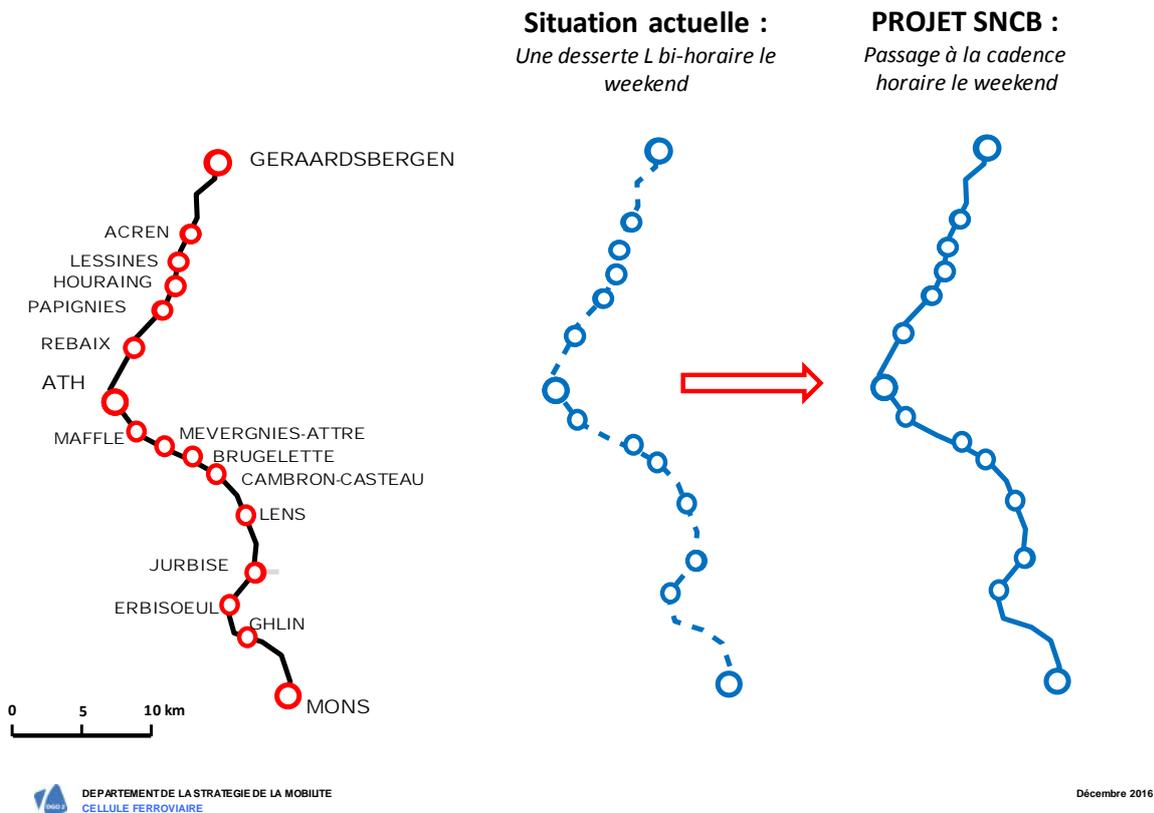


Figure 32 : Relation L29 – Offre actuelle et projetée les weekends et jours fériés

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.

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 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.

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.



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

Décembre 2016

Figure 33 : 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.

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 ont nécessité d'imposer un ralentissement à 60 km/h sur ces ouvrages.

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 Erquennes	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.

En raison des nouveaux horaires prévus à Charleroi-Sud et de la voie unique imposée par Infrabel entre Hourpes et Lobbes, il n'est pas possible de restaurer la symétrie sans dégrader les correspondances à Charleroi-Sud.

4.13.5 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).

Infrabel a en effet annoncé que la ligne 130A passerait à voie unique à partir de 2019 par manque de moyens budgétaires (voir Annexe 5).

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 34 : 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 supplémentaires²⁷. 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 Welkenraedt – Liège – Bruxelles – Courtrai, alors que ce dernier fait arrêt à Pepinster 2’ avant que le train L en provenance de Spa n’arrive (le temps de correspondance entre ces deux trains étant ainsi porté à 58’).

²⁷ 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, ces éléments sont encore incertains. En outre, le temps de correspondance prévu étant 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.

4.14.5 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, un risque subsiste quant à la faisabilité technique de ce projet ; nous n'avons donc actuellement pas la garantie que cette correspondance pourra être améliorée en 12/2017.

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.

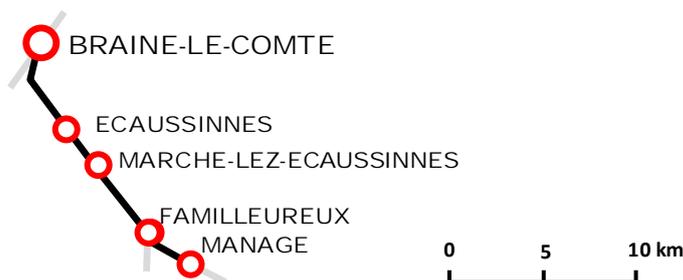


Figure 35 : Relation L19 – Infrastructure

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. 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 Luttre²⁸.

²⁸ Il existait auparavant une liaison directe entre Braine-le-Comte et Luttre.

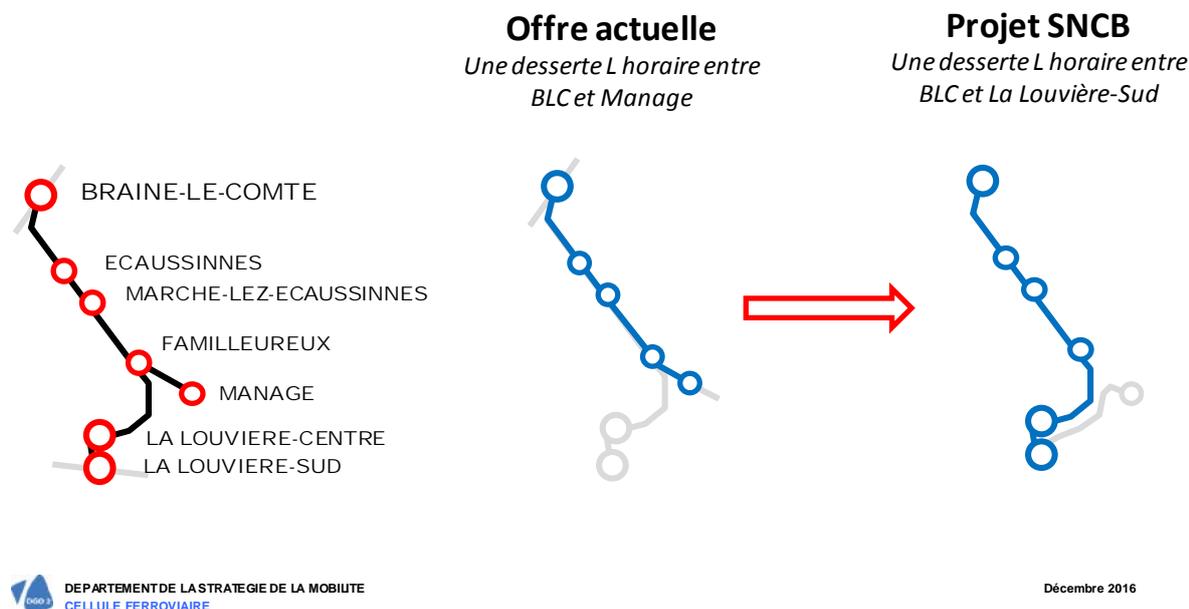


Figure 36 : Relation L-19 – offre actuelle et projetée en semaine

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.

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 elle nécessite des trains-km supplémentaires.

4.15.5 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**. 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.

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 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 17h27²⁹. 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.

4.16.3 **Description du projet SNCB**

Le projet de la SNCB consiste à faire circuler une heure plus tard le train P n°8444 à destination de Visé soit à 17h21. Cela permettra :

- D'améliorer la répartition des trains rapides entre Bruxelles et Liège à l'heure de pointe du soir

²⁹ 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).

- De permettre un retour direct vers Ans et Visé après 17h³⁰
- De résoudre un conflit avec un ICE circulant sur la LGV sur la même plage horaire.

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 Lièges 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.

L'offre en heure de pointe sur la LGV2 entre Bruxelles et Liège est encore en cours d'analyse avec les circulations ICE et Thalys.

4.16.5 Conclusion

Ce projet répond à une demande des bourgmestres des communes de Visé et Ans et offrira une répartition plus homogène des trains rapides entre Bruxelles et Liège.

³⁰ Cela correspond à une demande des bourgmestres de ces deux communes.

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 L34 et L37. Cette liaison est longue de 31.5km et compte 11 gares et PANGs.

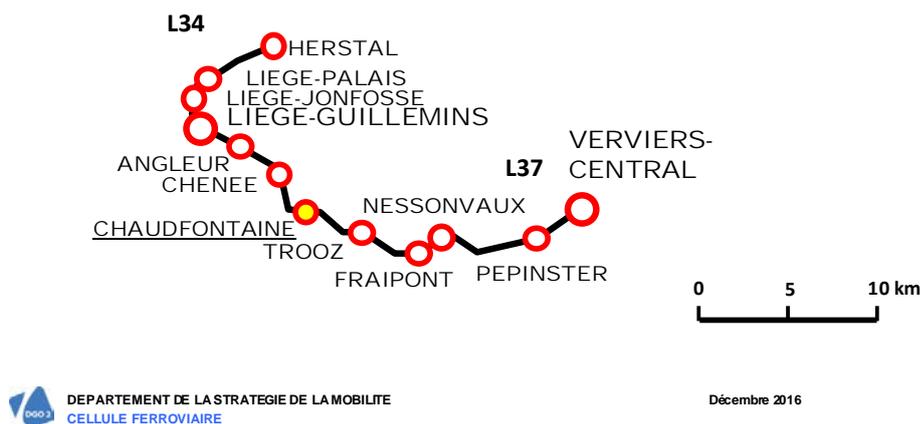


Figure 37 : Relation S2 – Infrastructure

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, et à l'heure de pointe du soir, un train P omnibus circule de Liège vers Verviers.

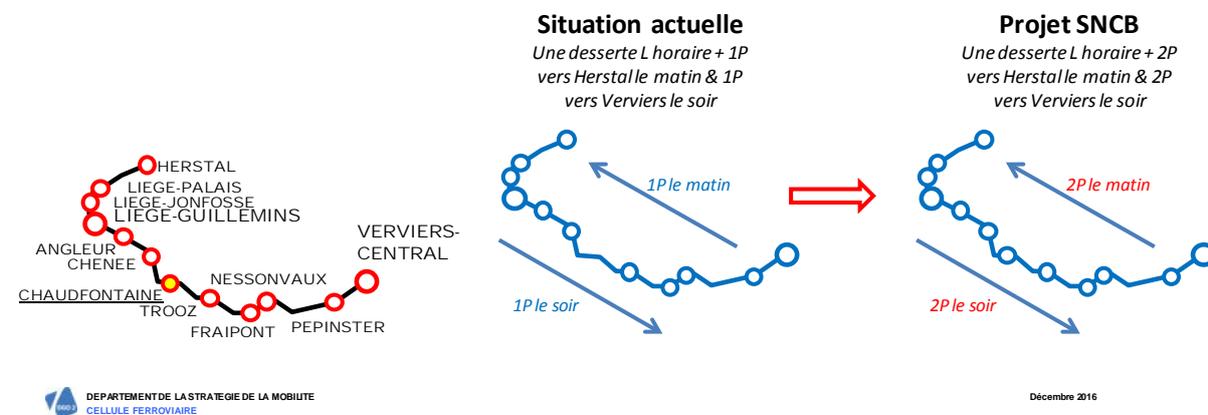


Figure 38 : Relation L-17 (S2) – Offre actuelle et projetée en semaine

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. Il s'agit d'ajouter un train vers Herstal le matin et un train vers Verviers le soir de façon à offrir un train toutes les demi-heures sur cette relation pendant deux heures au lieu d'une, tel que c'est le cas actuellement. Pour rappel, cette relation desservirait 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 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^{ème} semestre 2018 (fin actuellement prévue des travaux).

4.17.5 Conclusion

Ce projet ne sera réalisé que sous réserve de disponibilité de l'infrastructure et reste donc actuellement incertain. 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.

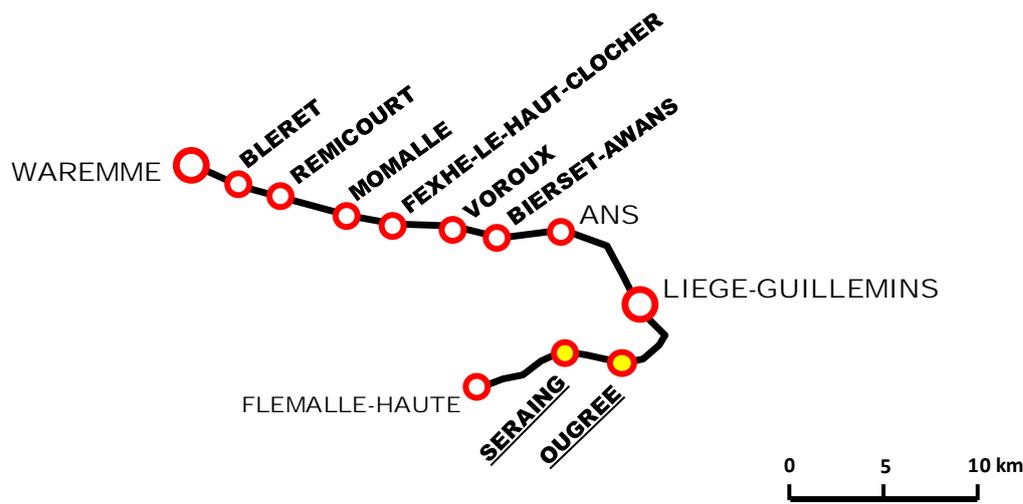


Figure 39 : Infrastructures utilisées par la future relation S4 en heure de pointe

4.18.2 Situation existante

Une relation locale circule toute les heures entre Liège-Guillemins et Waremme en 32'. Aux heures de pointe, plusieurs trains P omnibus s'ajoutent à cette offre de base (3 vers Liège et 1 vers Waremme).

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, en sus des trains « S7 » qui seraient mis en service entre Flémalle-Haute et Liers (cfr. PROJET 9 SNCB).

Dans sa version initiale, le projet prévoit 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. Si l'on ajoute ces trains à ceux prévus dans le cadre du projet 9, la L125A serait ainsi desservie par 3 trains/heure/sens aux heures de pointe.

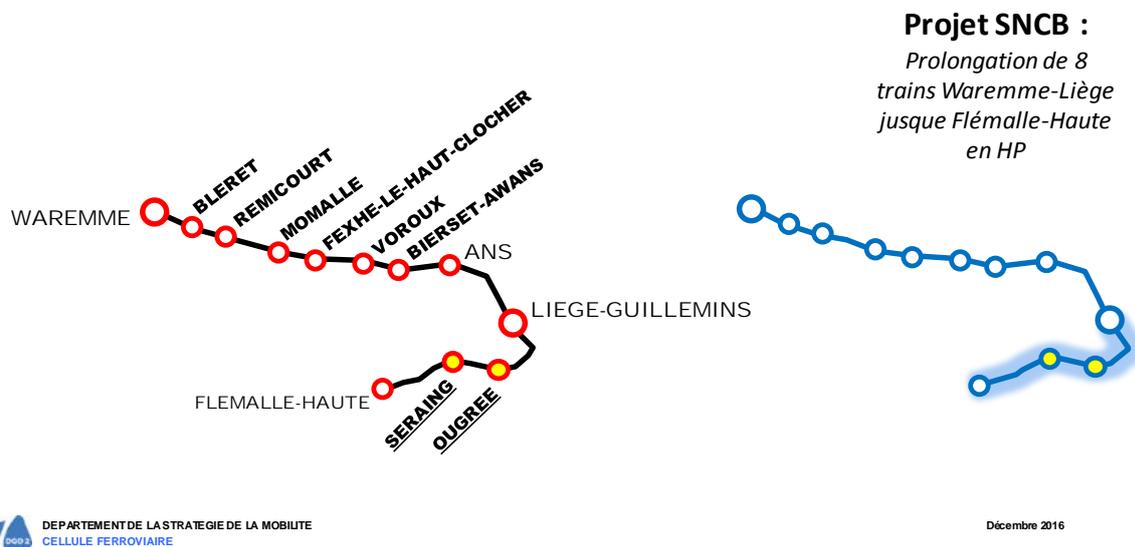


Figure 40 : Relation S4 – Offre projetée en heure de pointe

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.

Il est à nouveau étonnant que le critère technique soit positif puisque la faisabilité d'une réutilisation en gare de Flémalle-Haute est actuellement incertaine. S'il s'avère impossible de faire repartir la même rame en sens inverse à Flémalle-Haute, l'option retenue sera 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 partiront de Flémalle-Haute vers Waremme,

sans retour vers Flémalle. Ainsi, le nombre de trains supplémentaires par jour serait réduit à 4 au lieu des 8 initialement prévus.

4.18.5 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). La réalisation de ce projet est donc encore incertaine sans compter les coûts liés à ce projet.

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 a 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.

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. 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 jusque Landen afin de permettre une correspondance avec l'IC vers Bruxelles et Blankenberge³¹.

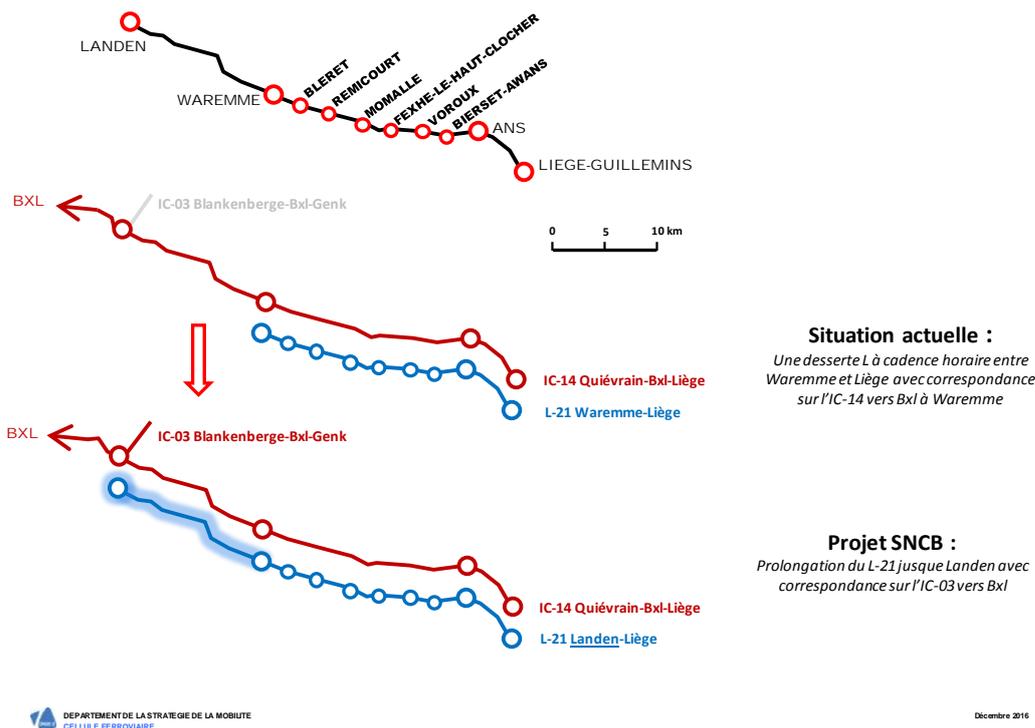


Figure 41 : L36 Liège-Guillemins – Waremme – Offre actuelle et projetée en semaine

³¹ 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 de Ans et Waremme de relation directe vers Bruxelles et la côte. En contrepartie la relation locale a été prolongée jusque Landen (correspondance en 7' sur l'IC-03 de/vers Blankenberge) et sa fréquence a été doublée.

4.19.3 Description du projet SNCB

En décembre 2017, la SNCB envisage de modifier l'horaire de la relation locale Liège-Waremme de $\pm 30'$. En conséquence de cette modification, la correspondance à Waremme entre le train L et l'IC vers Bruxelles ne sera plus possible. Le projet de la SNCB consiste dès lors à 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).

Cette adaptation aura les impacts suivants :

- Les voyageurs de Waremme et Ans auront 2 liaisons par heure de/vers Bruxelles en semaine, à savoir la relation directe existante via le train IC-14, et une relation avec correspondance à Landen via le train L ;
- Les voyageurs de Waremme auront une offre mieux répartie vers Liège puisque l'IC et le L seront désormais plus ou moins espacés d'une demi-heure au départ de Waremme (le train L ayant évidemment un temps de parcours plus long que l'IC, à savoir 32' en L contre 20' en IC) ;
- Les usagers des PANGs intermédiaires devront désormais effectuer leur correspondance à Landen au lieu de Waremme, mais leur temps de parcours total vers Bruxelles sera réduit d'environ 5' par rapport à la situation actuelle³².

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 Conclusion

Ce projet semble intéressant pour les voyageurs de la L36 puisqu'il permettra notamment une réduction du temps de parcours de/vers Bruxelles. 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 le fait de devoir effectuer la correspondance à Landen au lieu de Waremme pourrait être perçu négativement par les usagers des points d'arrêts situés entre Ans et Waremme.

³² Temps de parcours estimé sur base des horaires actuels : si l'on suppose que le temps de parcours entre le PANG d'origine et Waremme est inchangé, actuellement, il faut compter 9' de correspondance à Waremme + 1h06 entre Waremme et Bruxelles, soit 1h15 depuis Waremme ; à l'avenir, il faudra compter 11' de trajet supplémentaire entre Waremme et Landen + 6' de correspondance à Landen + 53' entre Landen et Bruxelles, soit 1h10 depuis Waremme.

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 Wallonie³³. 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.

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 Mons – La Louvière – Bruxelles – Etterbeek – Louvain-la-Neuve ;
- Un train P Arlon – Marloie – Liège-Guillemins – Liers.

Le détail de ces dessertes (en particulier les horaires et la politique d'arrêt) ne nous a pas été communiqué.

³³ Les trois autres trains P concernent la Flandre. Les relations envisagées sont les suivantes : De Panne – Gent-St-Pieters – Brussel – Leuven – Sint-Joris-Wert ; Neerpelt – Lier – Mechelen – Leuven – Sint-Joris-Wert ; et Hasselt – Aarschot – Brussel – Gent-St-Pieters.

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 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. En outre, nous manquons d'informations précises concernant la politique d'arrêt et les horaires des trains P qui sont prévus. Il nous est dès lors difficile de juger de la pertinence des renforts envisagés par la SNCB. 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.

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 émet des réserves au sujet de plusieurs d'entre eux, dont la plupart concernent la Wallonie ; il s'agit, selon la renumérotation de la Cellule Ferroviaire, des projets 4, 6, 8, 9, 10, 12, 19, 20 et 21 détaillés ci-dessus. Ces projets ne pourront effectivement être mis en application que sous réserve de la disponibilité de l'infrastructure. Leur réalisation est donc, à ce jour, toujours incertaine, d'autant que le gouvernement fédéral ne s'est pas encore prononcé. En outre, le gel de la redevance d'Infrabel 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.

La réduction globale des moyens financiers d'Infrabel 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 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 été ajoutés en décembre 2016.

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 :

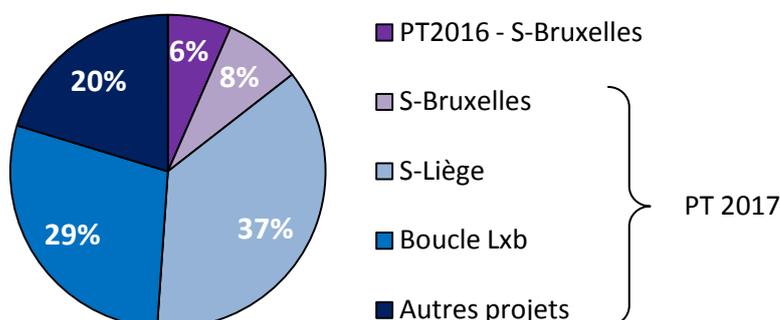


Figure 42 : Répartition des coûts d'exploitation annuels supplémentaires liés aux différents projets SNCB exclusivement sur territoire wallon (calcul Cellule Ferroviaire)

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 12/2016³⁴). 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%³⁵.

³⁴ 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).

³⁵ Sachant que 3 projets présentent un coût marginal nul et que le projet relatif à la L132 présente des coûts marginaux négatifs (cfr. rationalisation des trains P).

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
Dorsale wallonne	2 IC/heure/sens (dont 1 limité au tronçon Mons-Liège)	Maintien	Maintien des IC et L actuels	+ 1 « IC+ »/h/s (Tournai-Mons-Charleroi-Namur-Liège)
Axe 3	1 IC/h/sens	+ 1 IC/h/sens soit 2 IC/h/sens	Maintien des IC et L actuels	
Entre chaque grande ville de la dorsale wallonne et Bruxelles (L94, L96, L124, L161, L36/LGV2)	2 ou 3 IC/heure/sens	Maintien avec réduction temps de parcours	Maintien des IC et L actuels	
Réseau « suburbain » - bruxellois - liégeois - carolo	- 1 ou 2L/heure/sens - 1 ou 2L/heure/sens - 1 L/IC/heure/sens	- min 2L/h/s/PANGS RER* - Maintien - Maintien	Maintien des IC et L actuels	
Réseaux « grand hinterland » - 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	- Vrai IC/h/s (+ 1L/h/s) - Maintien - Maintien - Maintien	Maintien des IC et L actuels	
Thalys	Suspendu (1 j/sens)	+ 1 j/sens soit 2 Thalys/j/sens	/	
Projets prioritaires (GW 7/11/13) - L43 - L132	- 1 L/h/sens - 1 IC/h/sens + quelques P	- + 1 L/h/sens - + 1 L/h/s entre Charleroi et Walcourt	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.

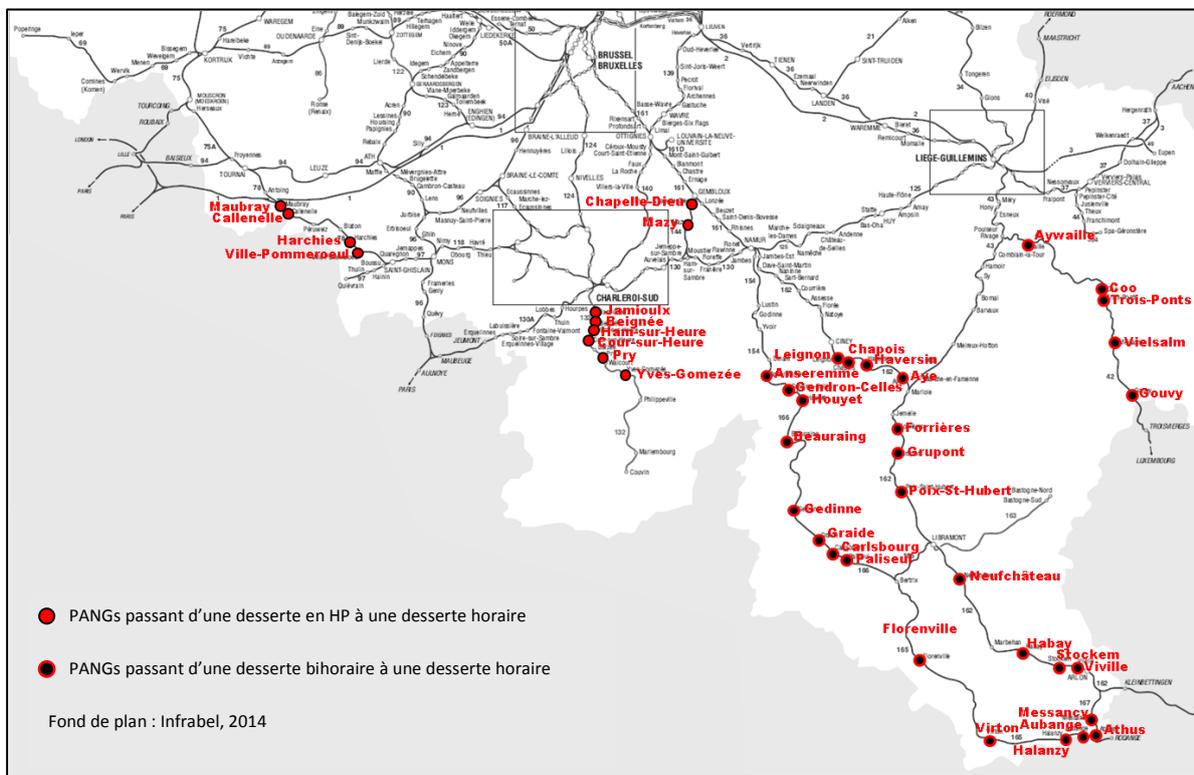
Premièrement, cela concerne 30 gares desservies par une offre cadencée bi-horaire. Il s'agit des gares et PANGs situés sur lignes suivantes :

LIGNES	Σ PANGs	PANGs	RELATIONS	ORIGINE/DESTINATION
42	5	Aywaille, Coo, 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, Jamioulox	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, Vielsam et Gouvy.

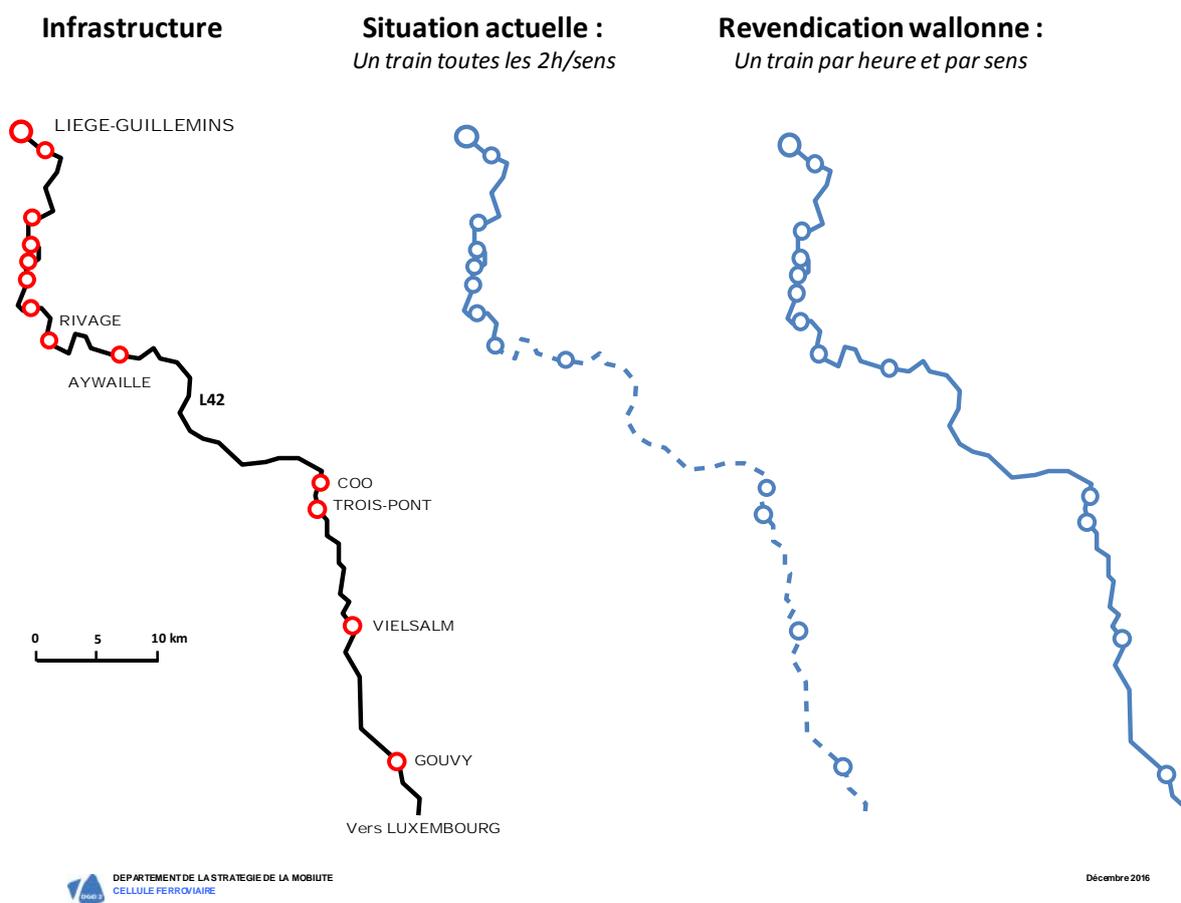


Figure 43 : Passage à la cadence horaire sur la ligne 42 – présentation du projet

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)³⁶.

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^{ème} voie à quai en gare de Trois-Ponts ; la nécessité d'une tarification transfrontalière moins pénalisante.

³⁶ 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.

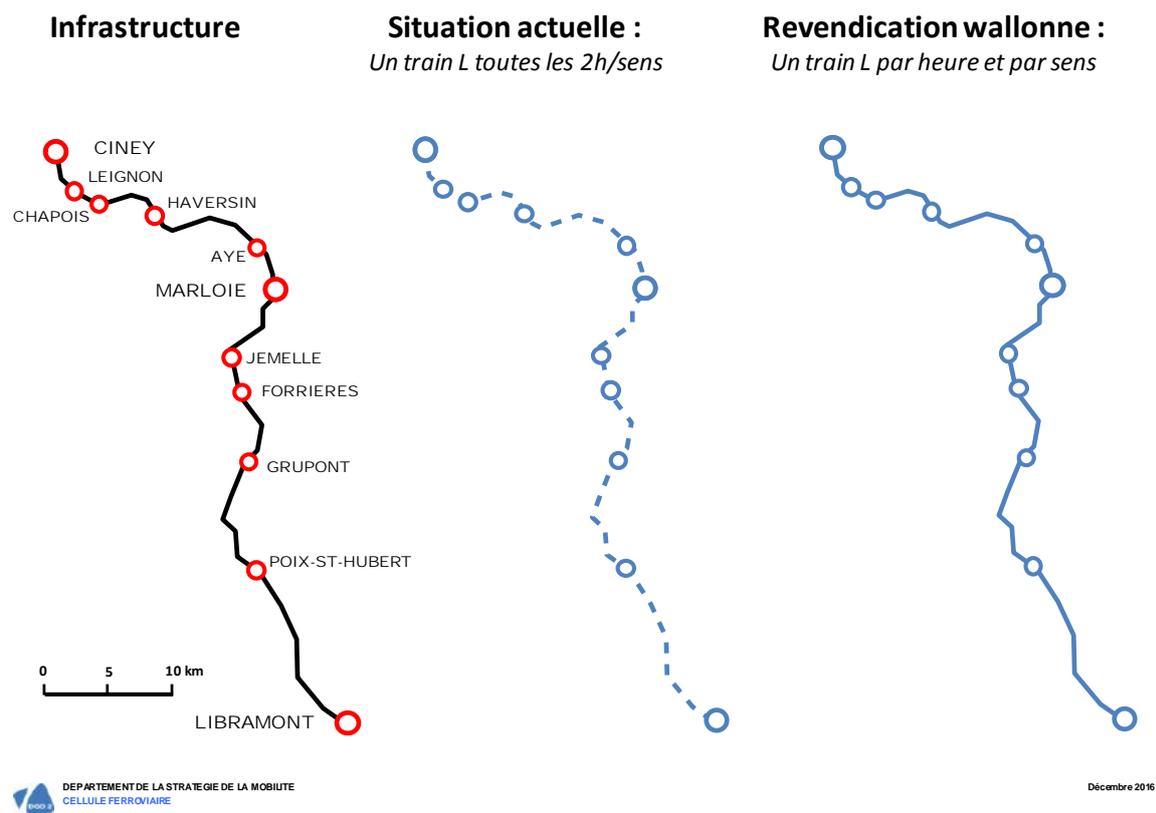


Figure 44 : Passage à la cadence horaire entre Ciney et Libramont – présentation du projet

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 43³⁷, 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).

³⁷ 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.

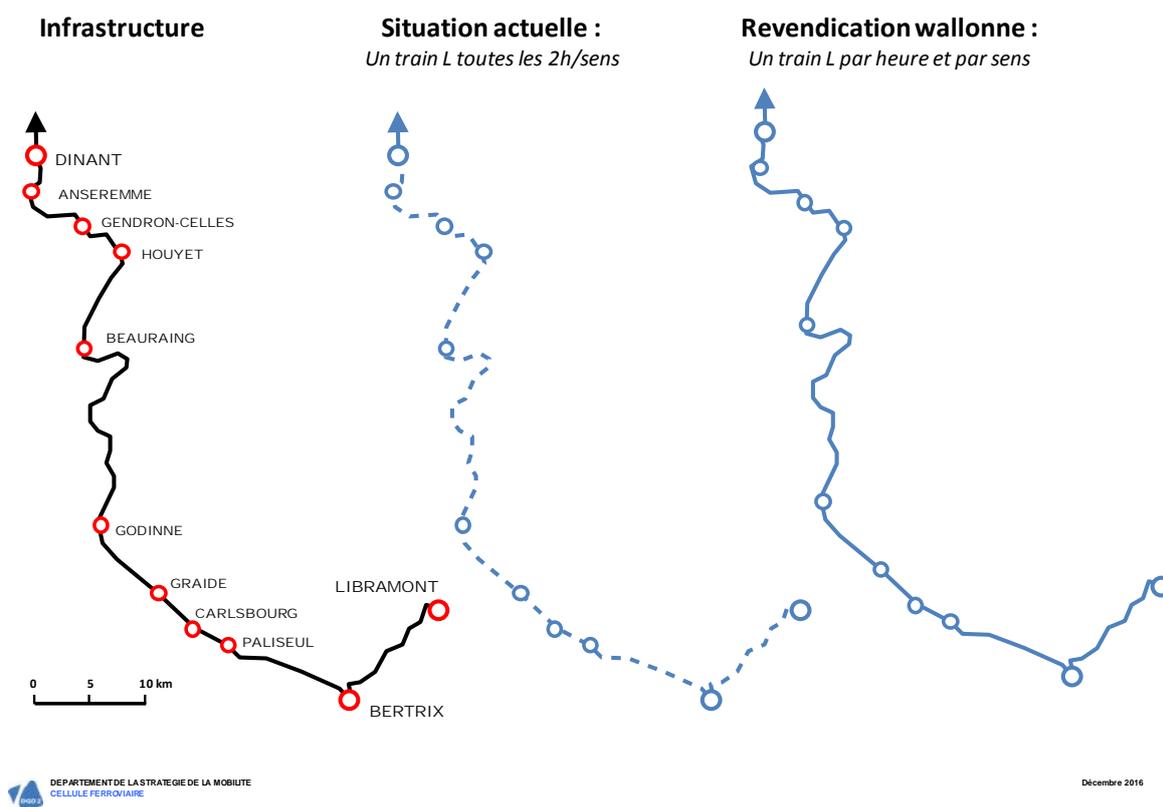


Figure 45 : Passage à la cadence horaire entre Libramont et Dinant – présentation du projet

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)³⁸.

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.

³⁸ 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.

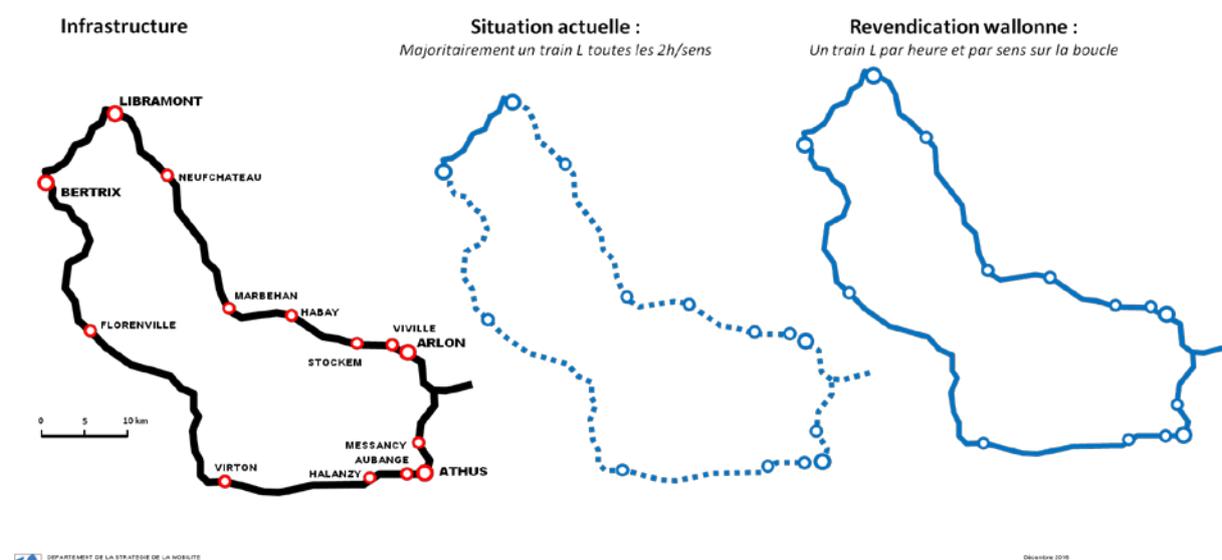


Figure 46 : Boucle du sud Luxembourg – présentation du projet

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 monde³⁹ et constitue de fait un pôle d'emploi majeur⁴⁰. 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.

³⁹ En 2016, le PIB/habitant du Luxembourg est estimé 106.729\$ (prix courant), en augmentation de 3% par rapport à 2015 (source : FMI, 2016).

⁴⁰ 448.000 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).

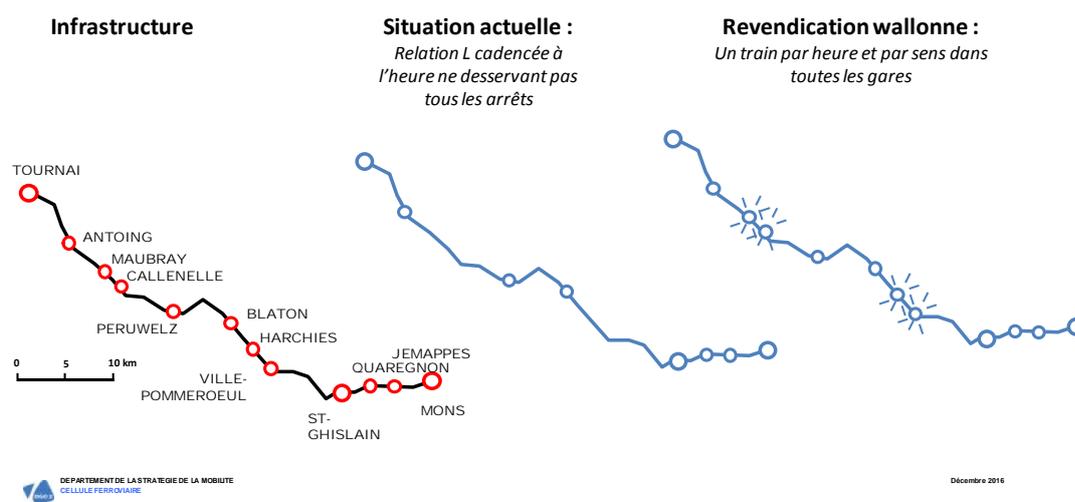


Figure 47 : Desserte horaire de tous les points d'arrêt entre Tournai et Mons – Présentation du projet

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.

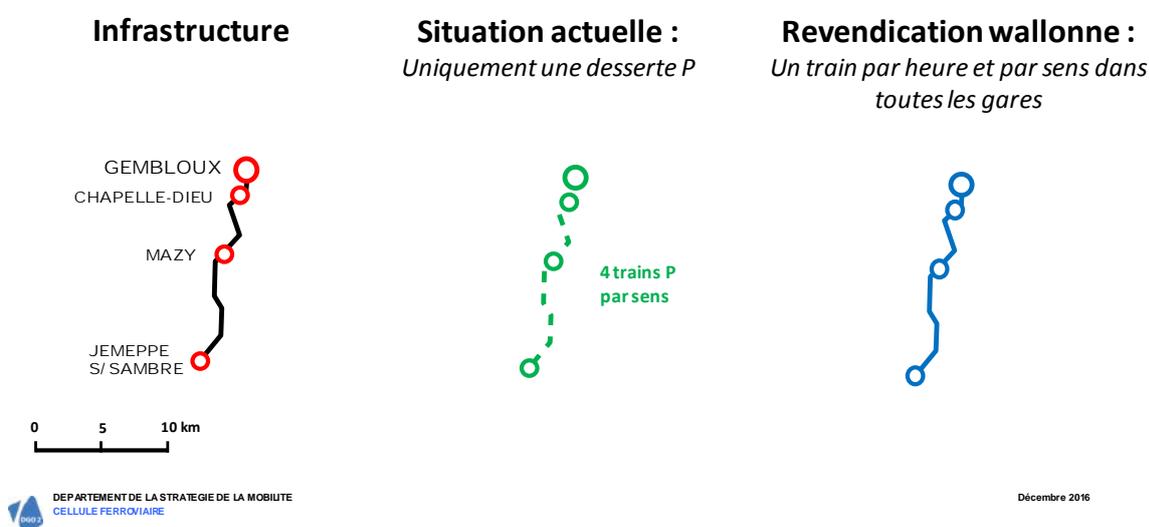


Figure 48 : Desserte de la ligne 144 par une relation cadencée à l'heure – présentation du projet

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.

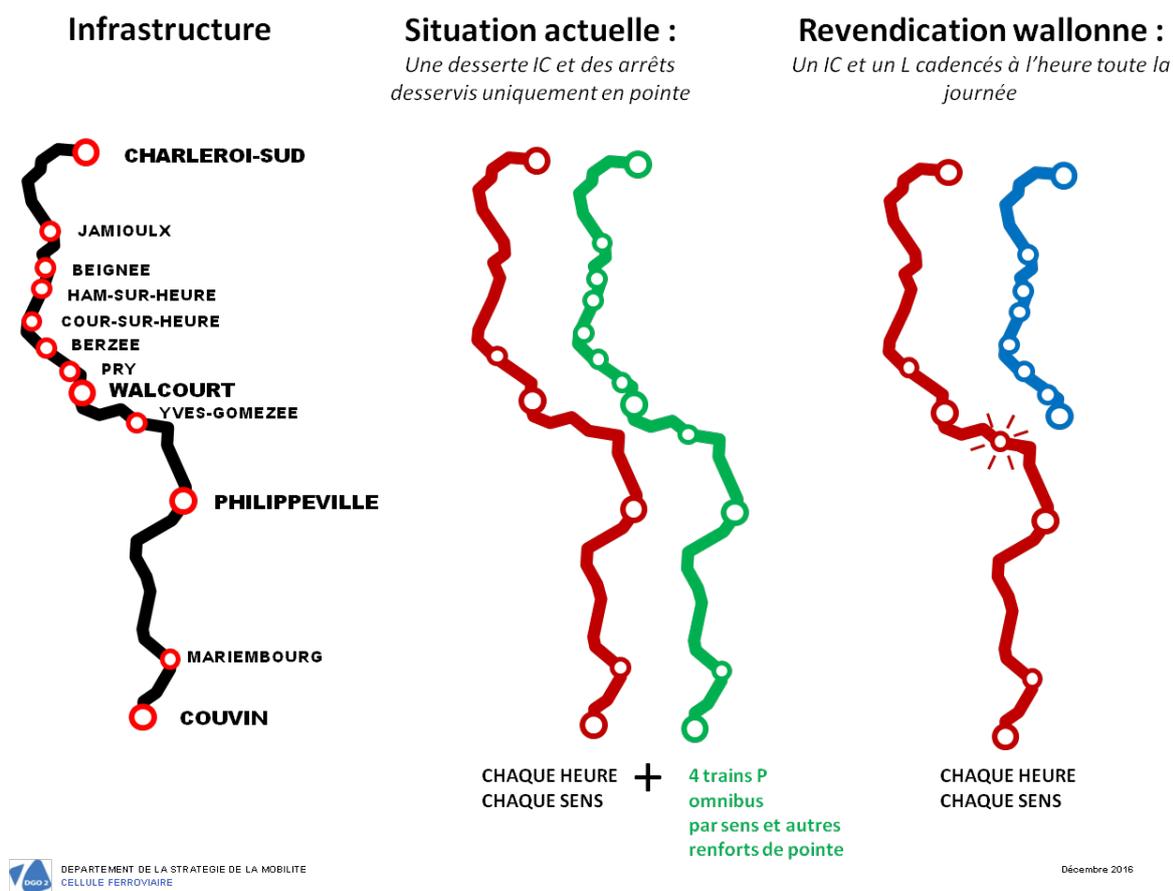


Figure 49 : Amélioration de la desserte de la ligne 132 – présentation du projet

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 (puisque'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 wallonne (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.

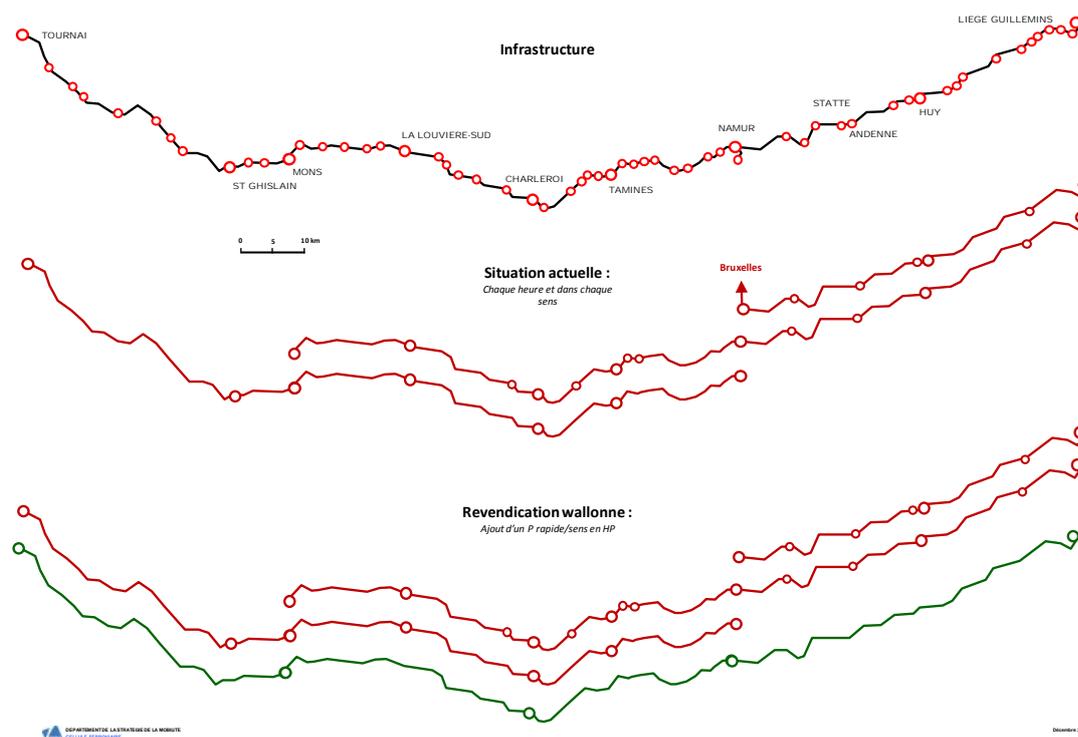


Figure 50 : Ajout d'un IC rapide/heure/sens à l'heure de pointe sur la dorsale wallonne – présentation du projet

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



Wallonie



Service public
de Wallonie

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.

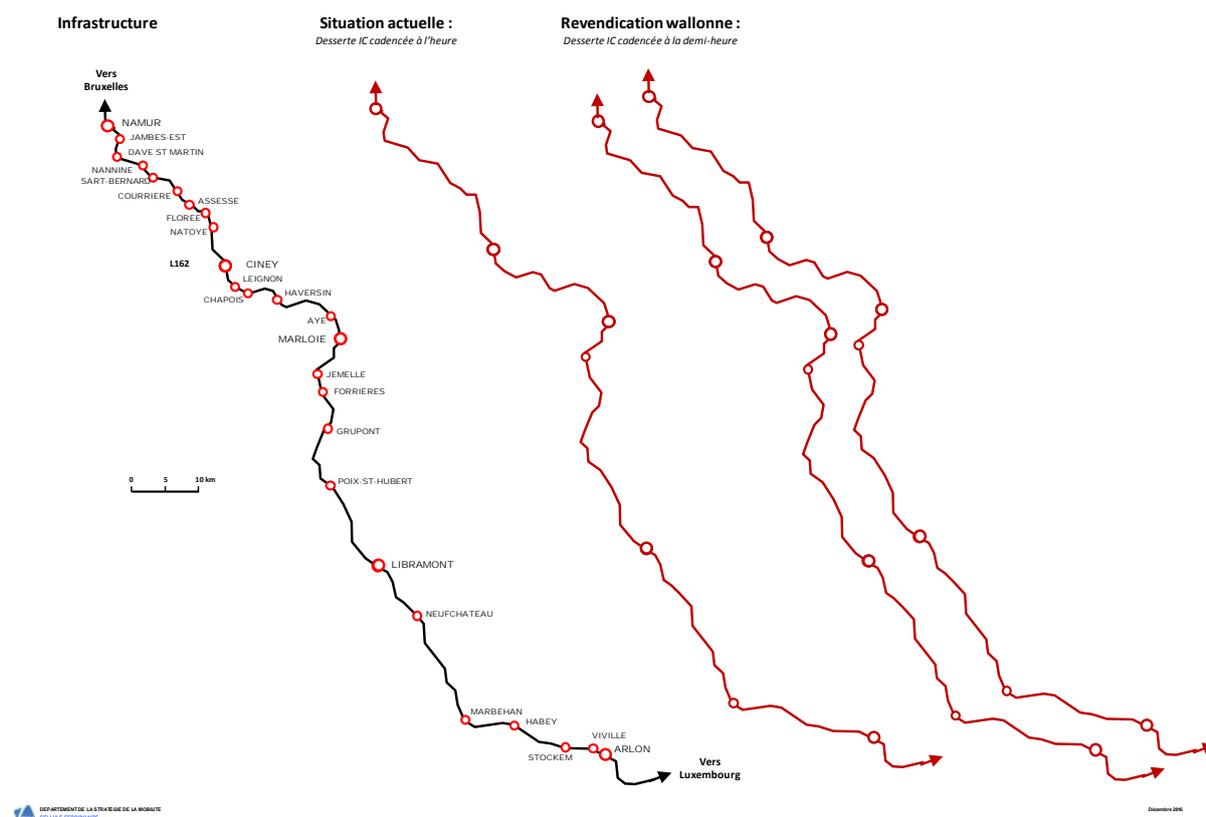


Figure 51 : Ajout d’une relation IC par heure et par sens sur l’axe 3– présentation du projet

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 :

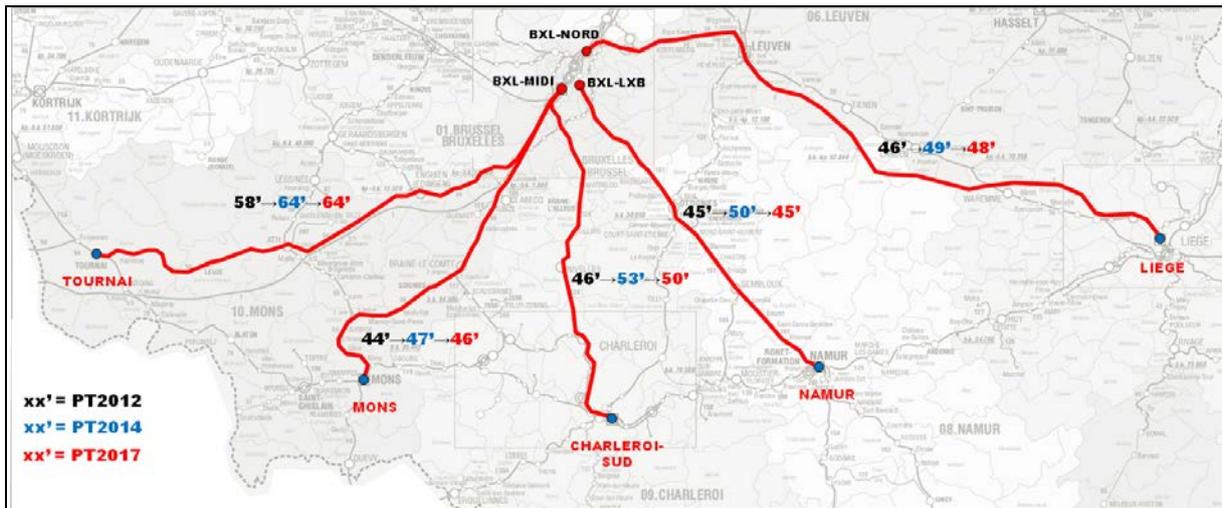
Liaison	Tps de parcours 12/2017	Δ 12/2014-12/2017	Δ 12/2012-12/2017*
Tournai – Bruxelles-Midi	64	0	+6
Mons – Bruxelles-Midi	46	-1	+2
Charleroi-Sud – Bruxelles-Midi	50	-3	+4
Namur – Bruxelles-Luxembourg	45	-5	0
Liège – Bruxelles-Nord	48	-1	+2

Tableau 3 : 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)⁴¹. 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.

⁴¹ 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.

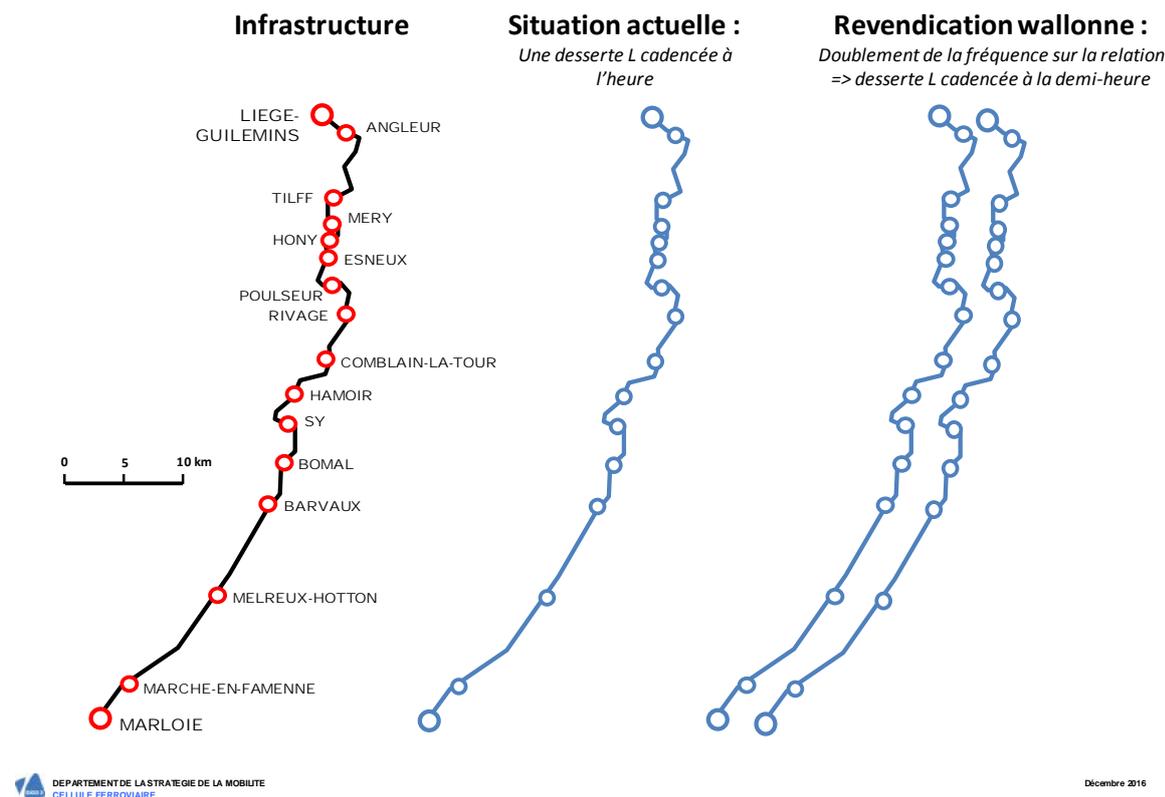


Figure 52 : Desserte 2 fois par heure et par sens sur la ligne 43 – présentation du projet

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 améliorées⁴². 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€/an⁴³ (auxquels il faudrait ajouter le coût de l'aménagement d'un terminus à Rivage).

⁴² 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.

⁴³ 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) :

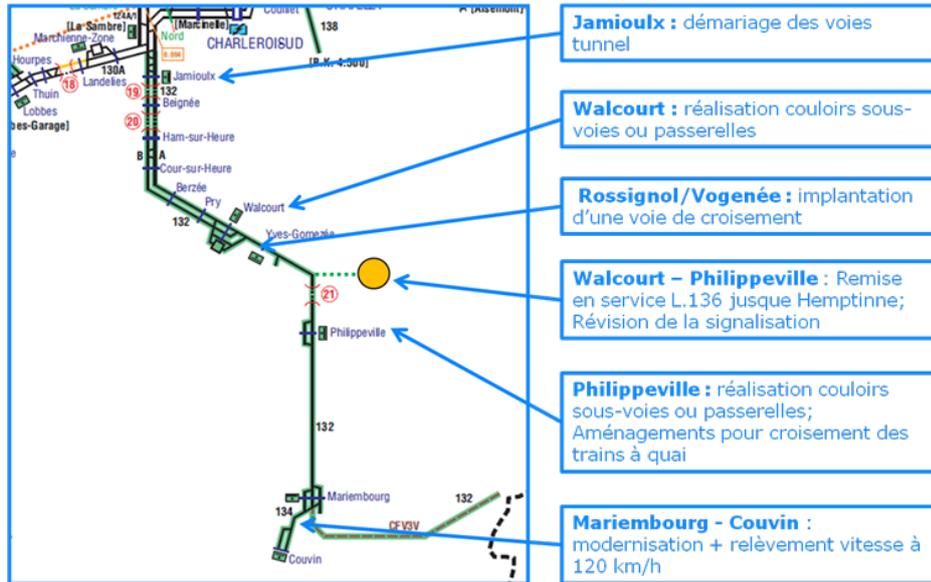


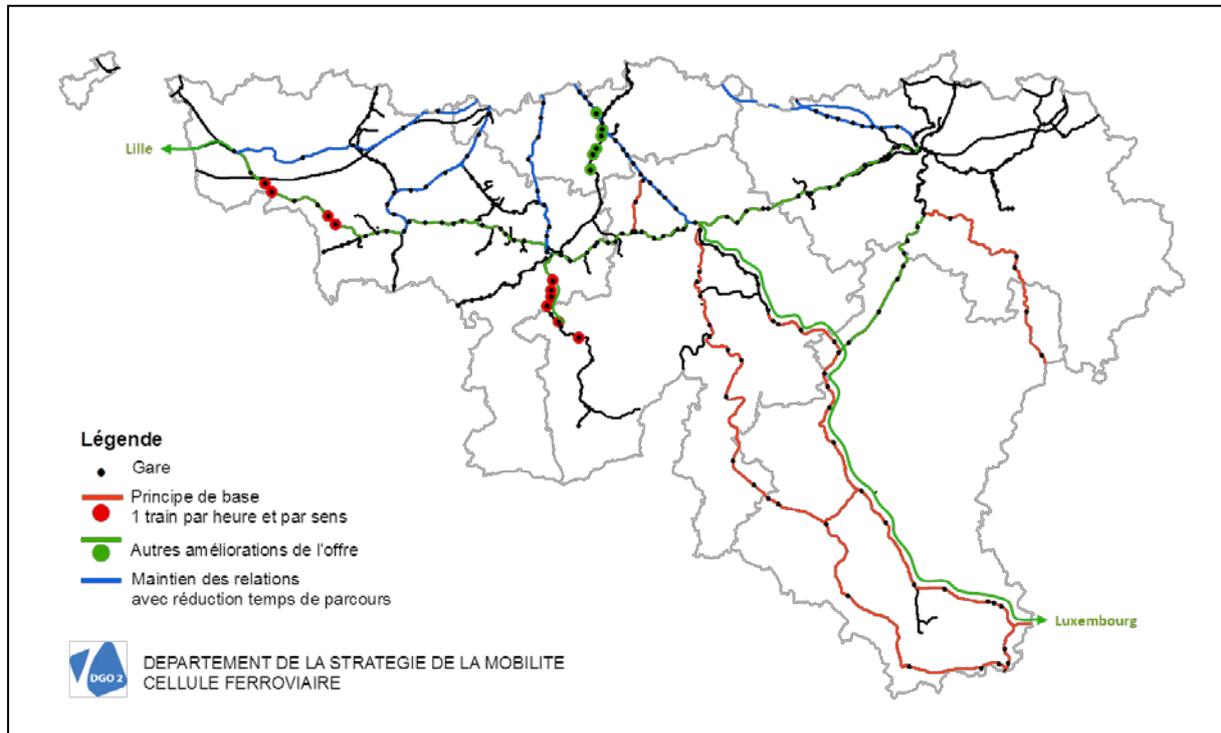
Figure 53 : Projet prioritaire d'augmentation de capacité sur la L132 – Travaux à réaliser ; Cellule Ferroviaire 2015 (fond de plan Infrabel, carte technique du réseau)

Avis de 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 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€⁴⁴ (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.

⁴⁴ 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.

3.1 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.

3.2 **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 wallonnes⁴⁵.
- **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.

3.3 **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.

3.4. **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.

3.5. **TARIFICATION**

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

⁴⁵ 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 réévalués⁴⁶ 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 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

⁴⁶ 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.

certaines lignes desservent aussi de grands territoires où le train est plus avantageux que la 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 aisée⁴⁷.**

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 2014⁴⁸. 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

⁴⁷ Voir rapport publié par la Cellule Ferroviaire sur la stratégie en matière de fret ferroviaire.

⁴⁸ 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 wallon⁴⁹ ; 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, sur base du coût SNCB, entre 5,7 et 8,1 mio€/an.**

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 figurera 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.

⁴⁹ 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 Liers parce que le train actuel circule entre Gouvy et Liers.

Les conséquences de ces choix sont majeures. Chaque projet devrait donc être apprécié à sa juste valeur. Alors que la ligne 130A (Charleroi – Erquennes) passera 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.



Wallonie



Plan de Transport 2017

ANNEXES



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur – Tél : 081 77 30 93
Fax. : 081 77 38 22 - Mèl : rail-dgo2@spw.wallonie.be

Mars 2017

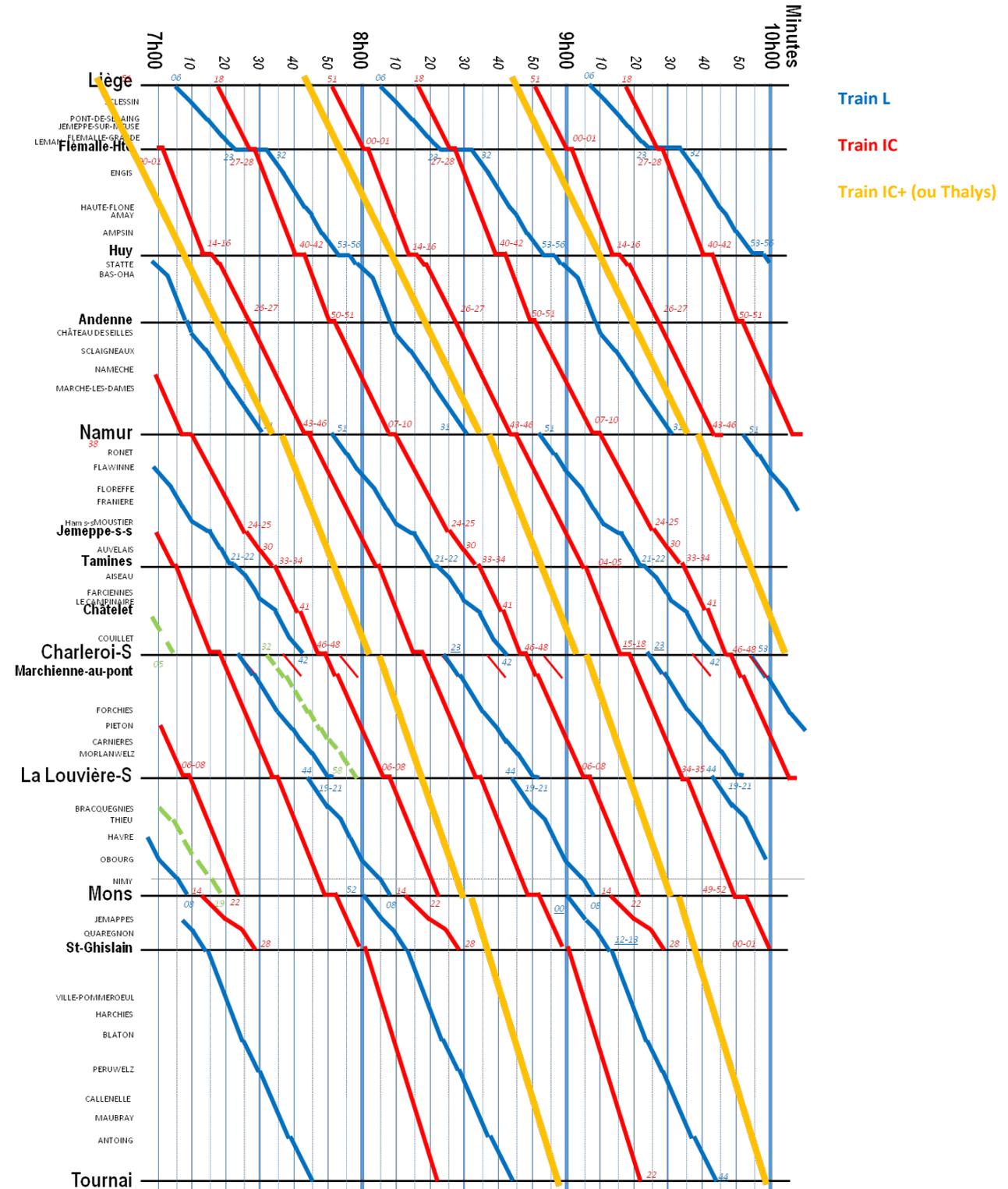
122

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		
	Halanzy		
	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 efficient 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.
	DORSALE WALLONNE: +1 IC rapide/HP/sens 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"> - potentiel de seulement 60 voyageurs supplémentaires alors qu'il reste suffisamment de places dans les trains actuels aux heures de pointe - personne ne fait la liaison Tournai-Liège dans son intégralité, et il est plus rapide de passer par Bruxelles - il y a plus de déplacements locaux de proximité vers les grandes villes - coût important - matériel M4 proposé => peu de gain de temps de parcours par rapport aux IC actuels
	AXE 3: +1 IC/h/sens 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
	ENTRE CHAQUE GRANDE VILLE DE LA DORSALE WALLONNE ET BRUXELLES: réduction temps de parcours	Réduction des temps de parcours sur les L94, L96, L124, L161, L36/LGV2	Pas discuté car confidentiel
	RESEAU SUBURBAIN BRUXELLES: 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"> - Besoin des 4 voies pour doubler l'offre à Profondsart => techniquement impossible - Terminus à Villers-la-Ville techniquement possible mais trop cher => doublement de fréquence envisageable sur l'entièreté de la liaison Ottignies-Charleroi
	RESEAU GRAND HINTERLAND: 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
	THALYS: 2 Thalys/j/sens		A voir avec Thalys directement
PROJETS PRIORITAIRES	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"> - potentiel insuffisant pour doubler la fréquence à court terme - besoin voie d'évitement (ou doublement des voies)
	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)



Cellule Ferroviaire 2016

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.

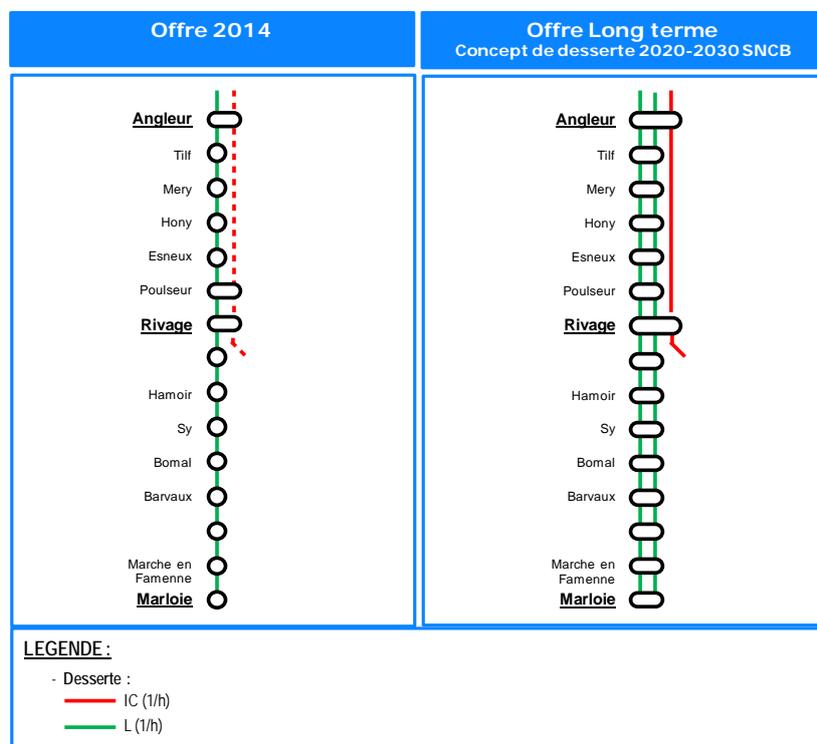


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

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.

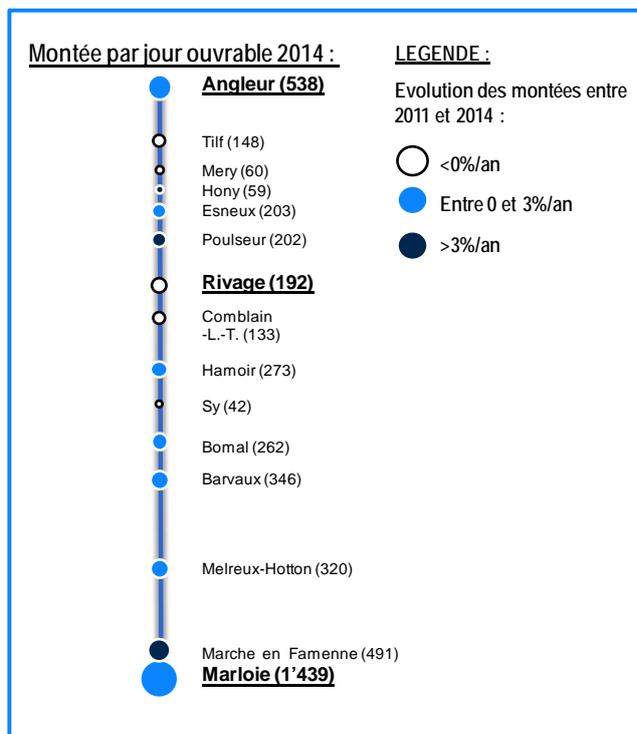
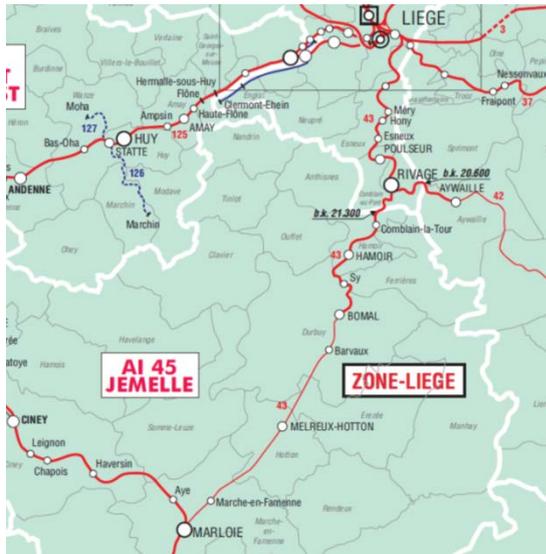


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

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.

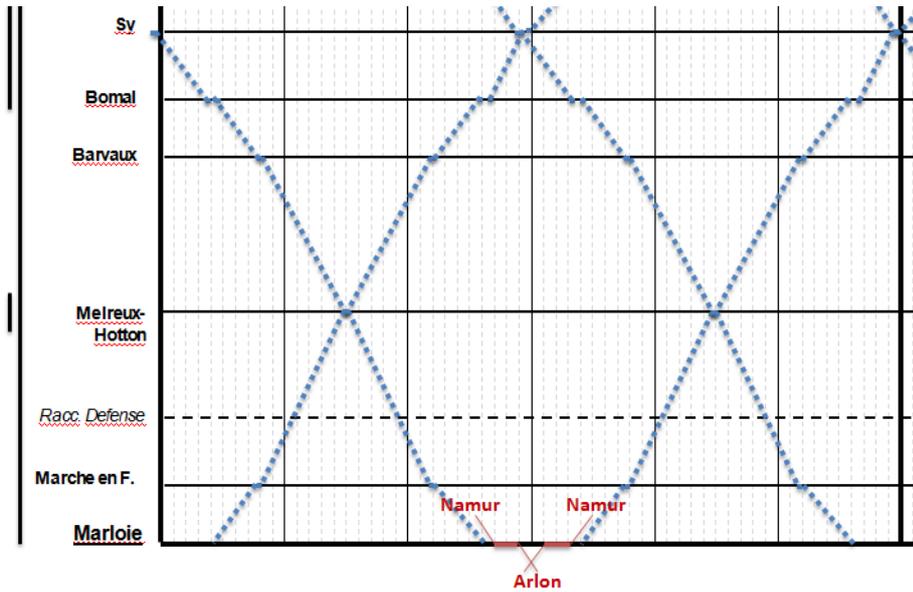


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

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.

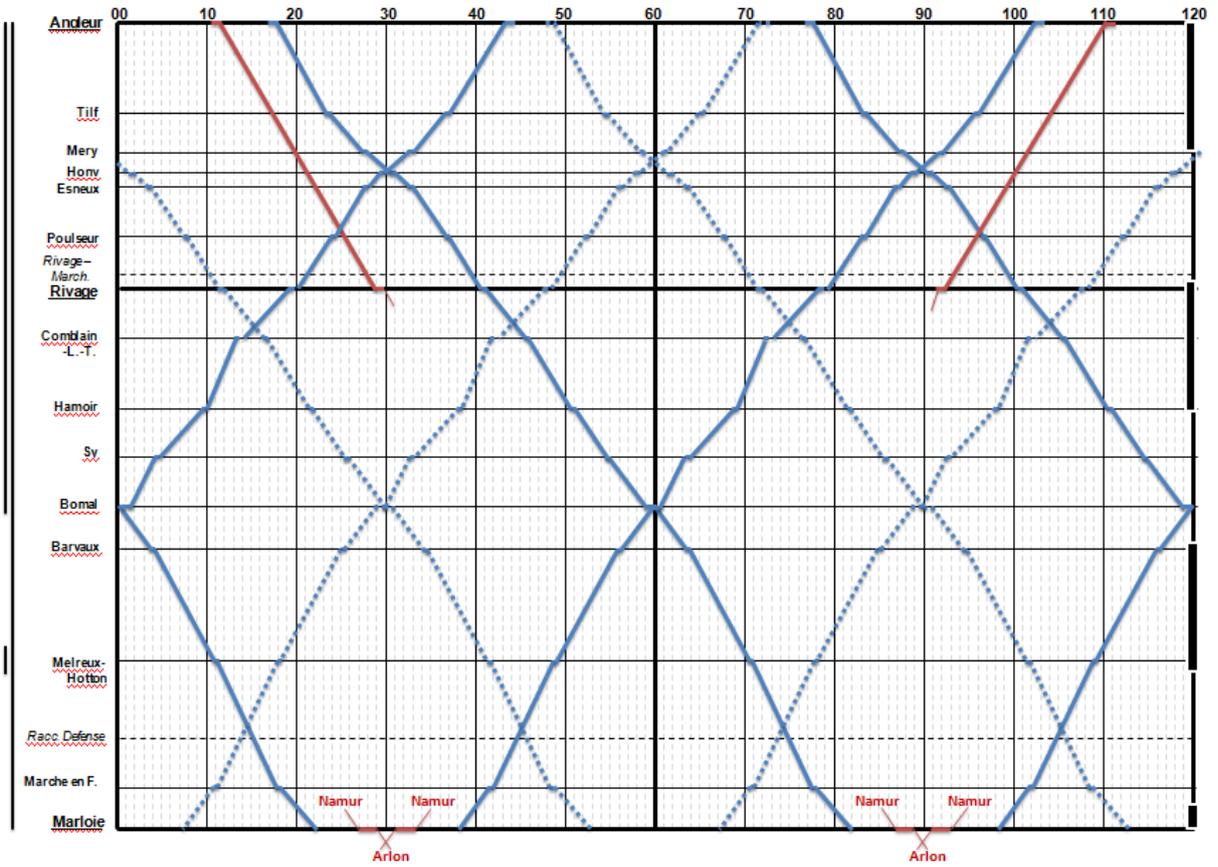


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

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.

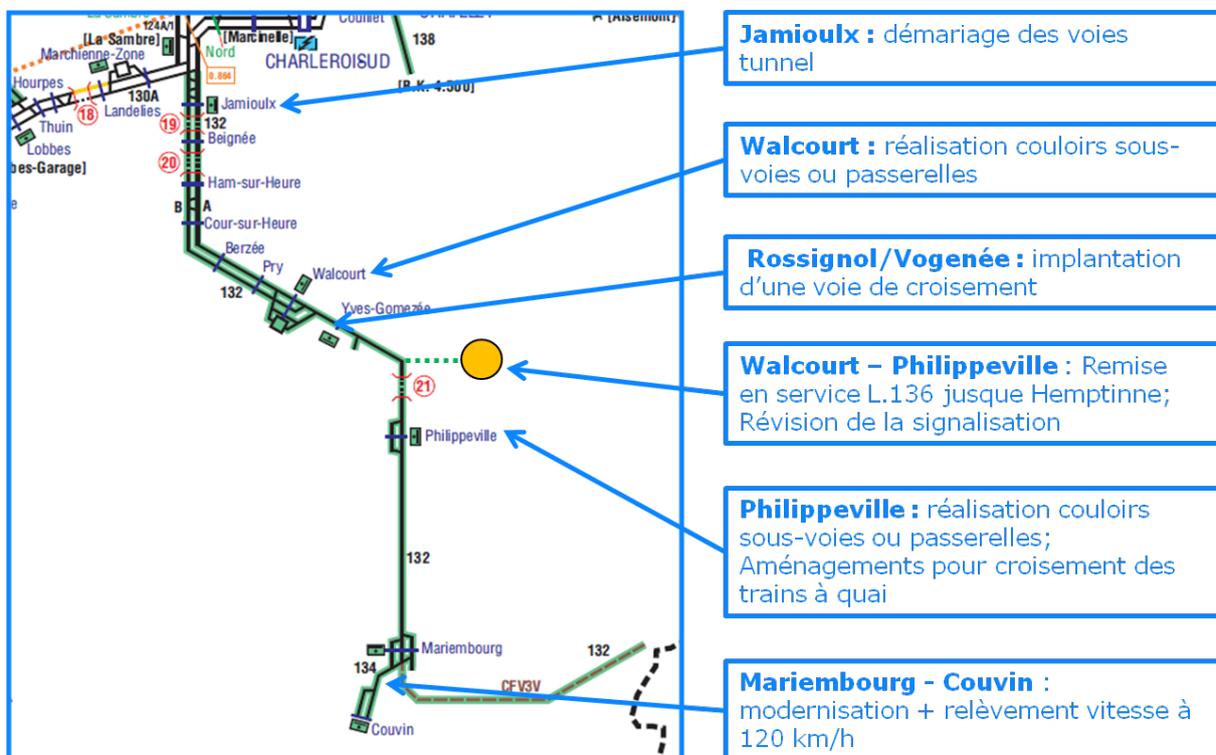


Figure: Cellule Ferroviaire 2015 (fond de plan Infrabel, carte technique du réseau)

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 :

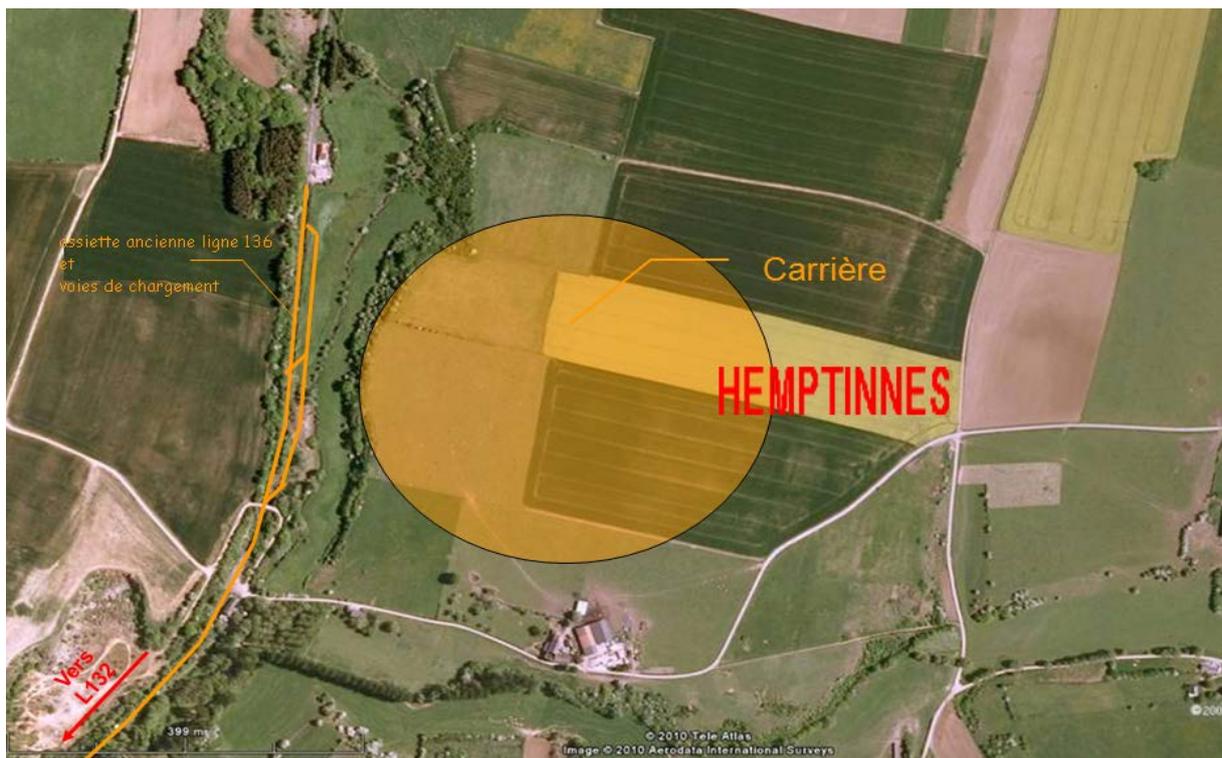


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015 (fond de plan google map)

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 introduit⁵⁰. 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 théorie⁵¹, 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

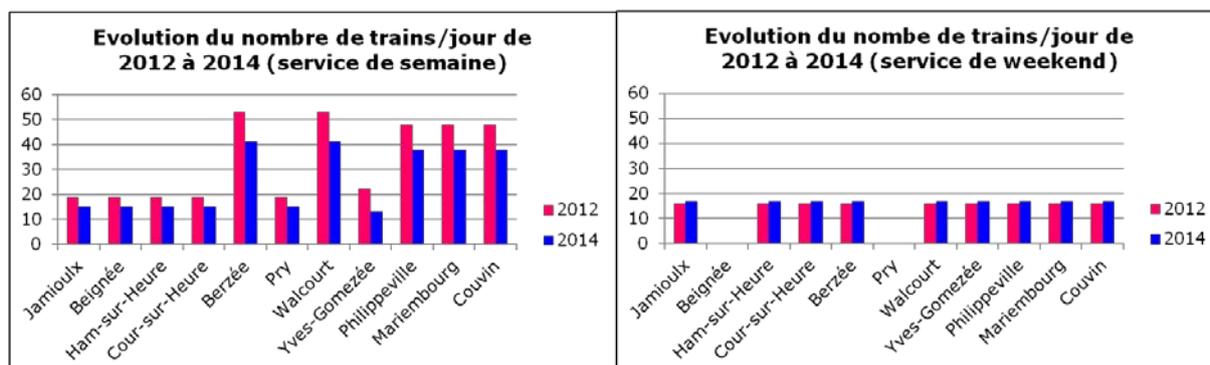


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

⁵⁰ Source : Plan Intercommunal de Mobilité de Florennes Gerpinnes Walcourt (phase 1), 2007.

⁵¹ Sur certains parcours, des arrêts intermédiaires ont été ajoutés afin de renforcer l'offre dans les PANGs de la ligne.

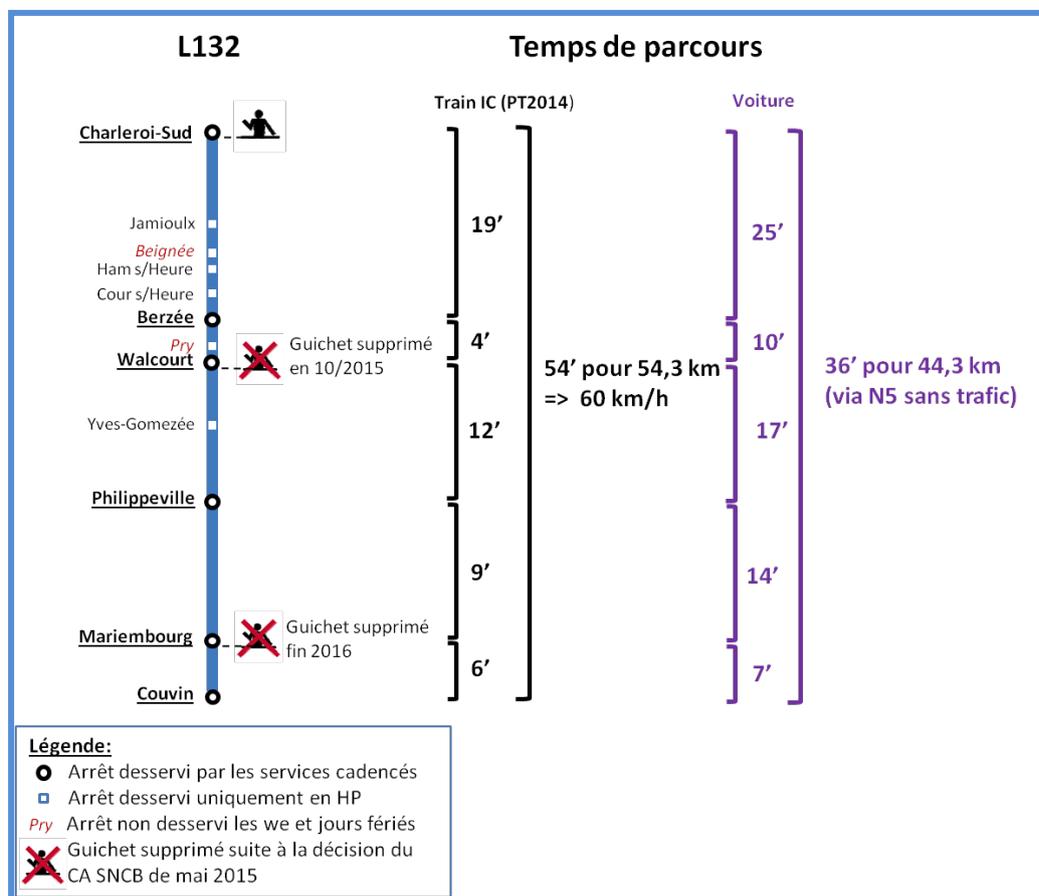


Figure: Cellule Ferroviaire – 2015 (temps de parcours voiture selon google hors heures de pointe)

	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, Hams/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

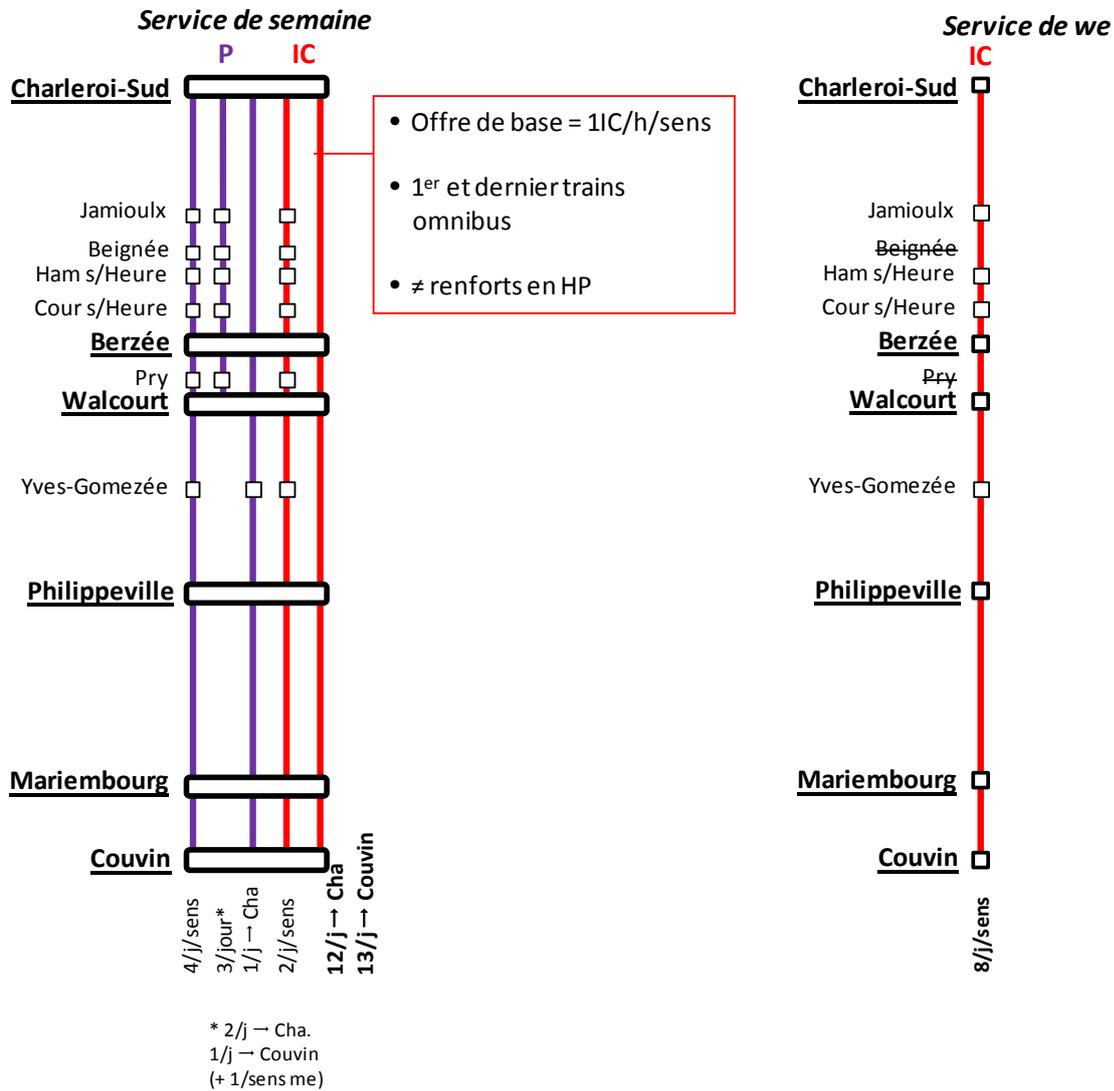


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

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.

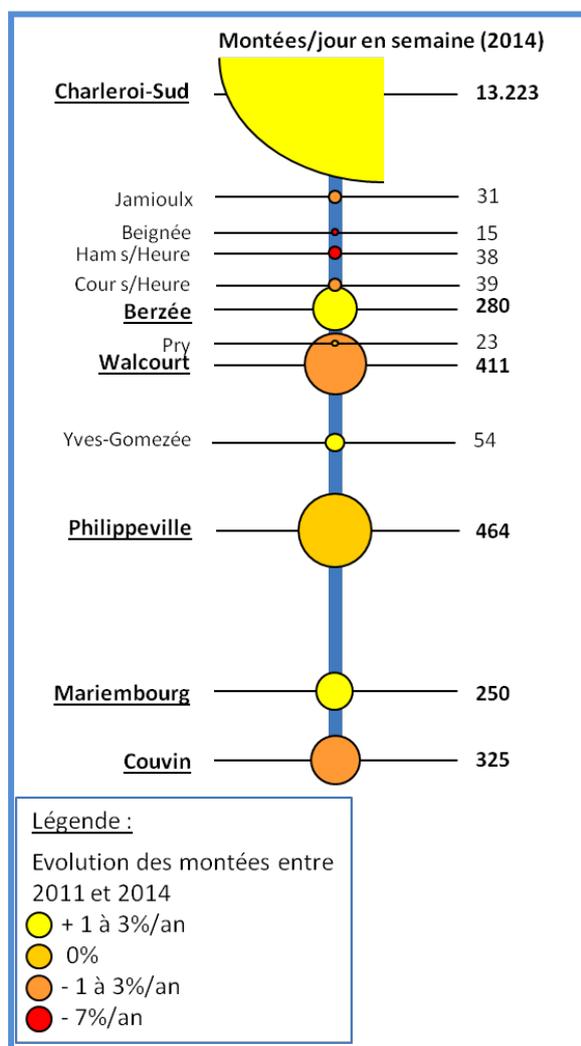


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

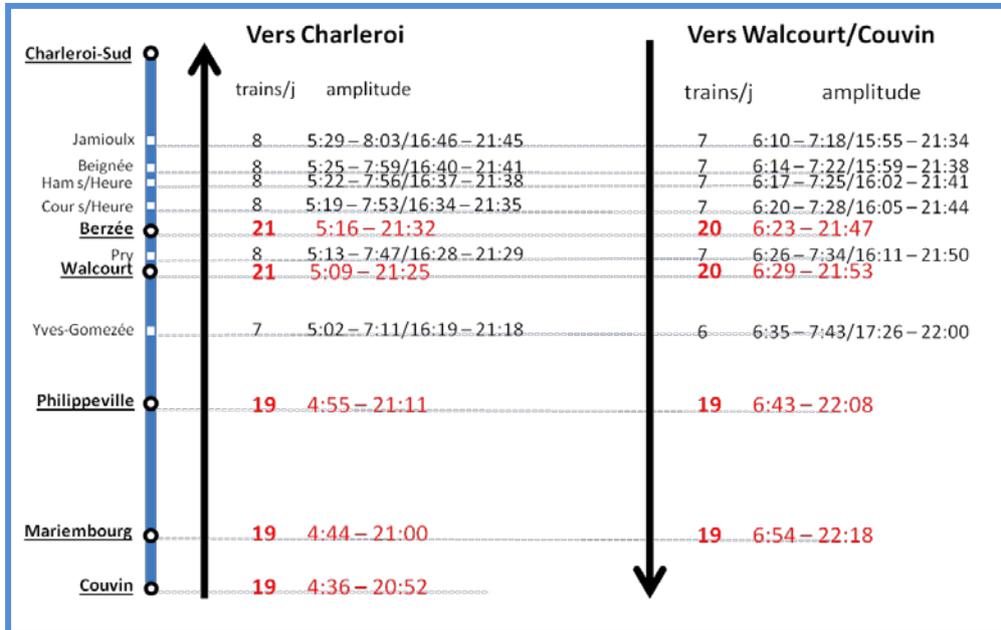


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

3. OBJECTIF ET APPROCHE

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

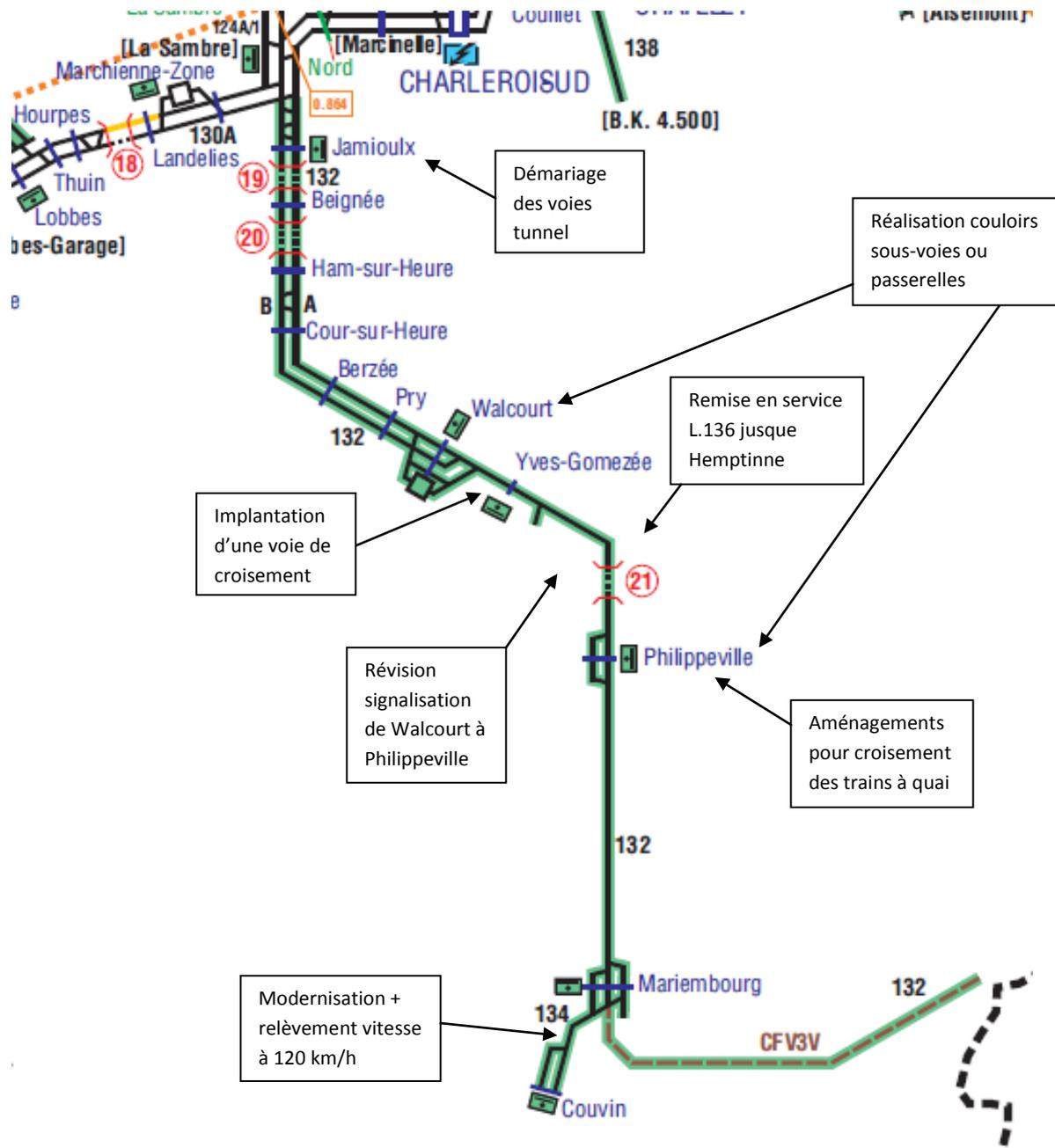


Figure : Cellule Ferroviaire – Fond de plan Infrabel (carte technique du réseau)

Tunnel de Jamioulx :

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



Gare de Walcourt :

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



Photos: Cellule Ferroviaire - 2014

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

La SNCB envisage la réalisation d'un évitement de $\pm 700\text{m}$ 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 SNCB) 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)⁵²

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.

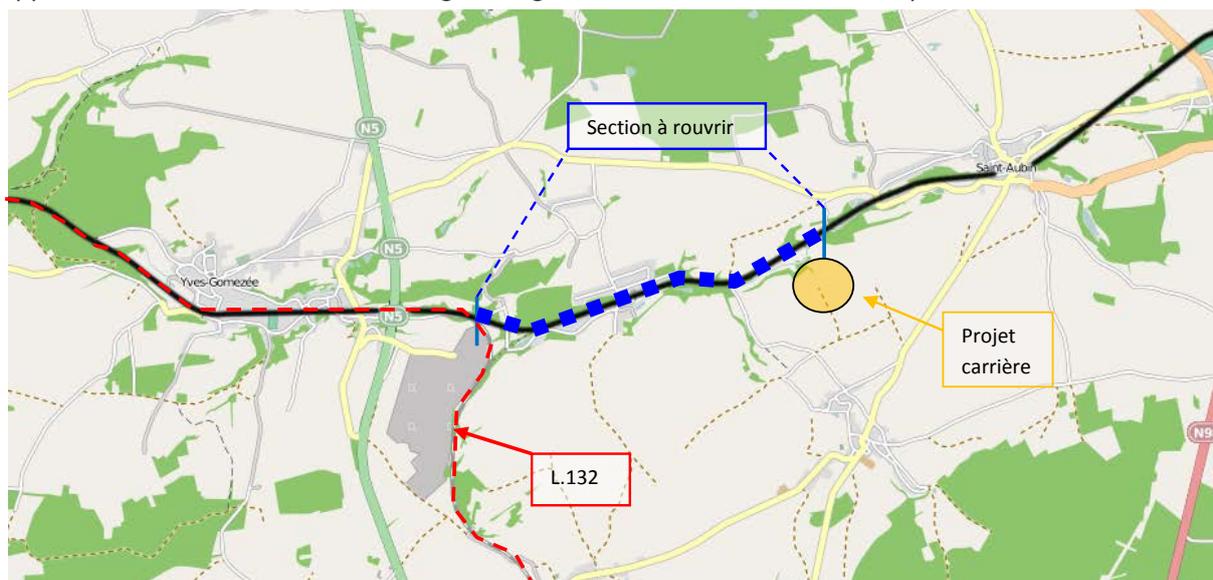


Figure: Cellule Ferroviaire

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.

⁵² Source : Plan Intercommunal de Mobilité de Florennes Gerpinnes Walcourt (phase 1), 2007.



Wallonie



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^{er} 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 – Erquennes, sans impact immédiat pour le trafic voyageurs/marchandises à partir de 2019.