

P10 - AUGMENTATION DE LA CAPACITE DE LA L43

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

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.

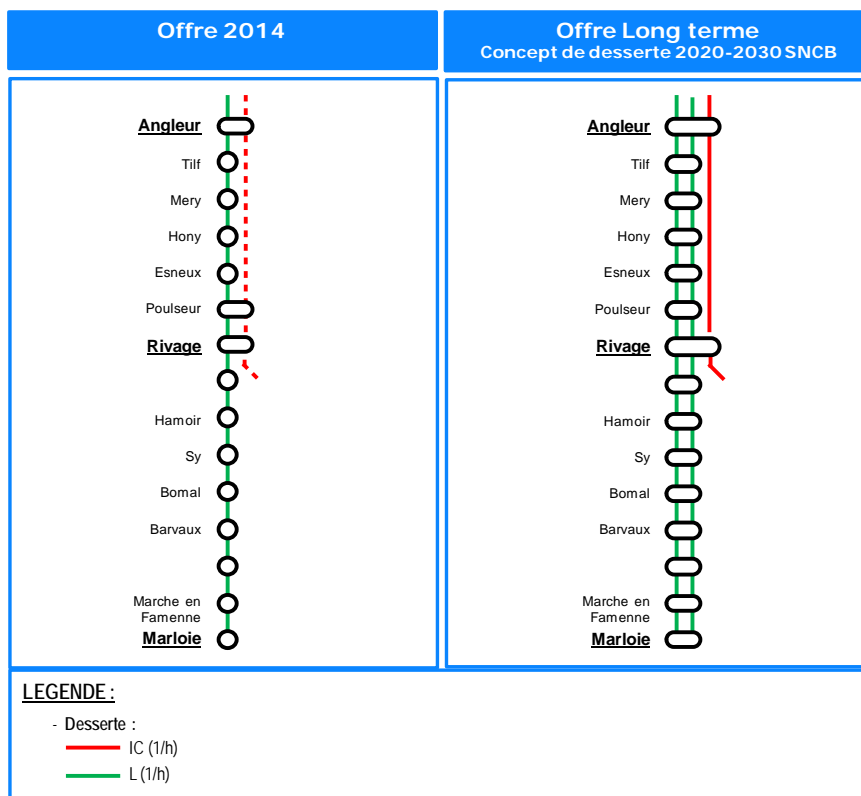


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

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.

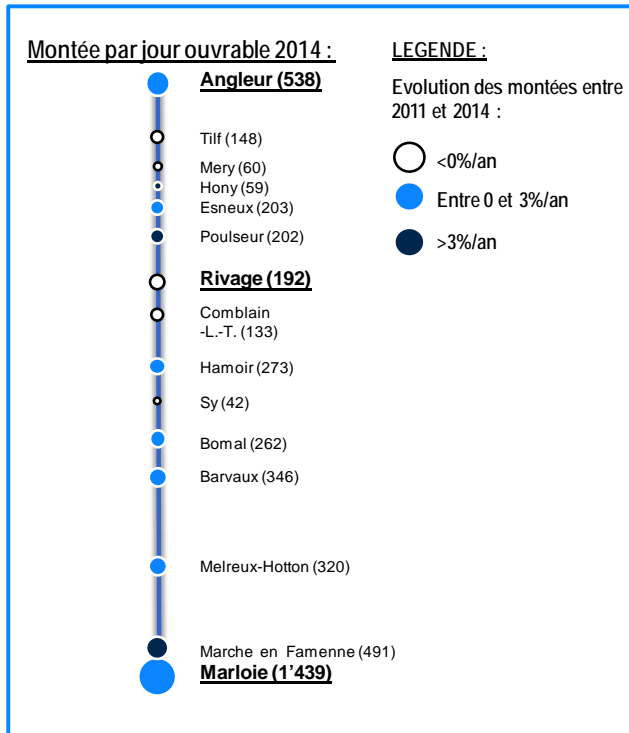
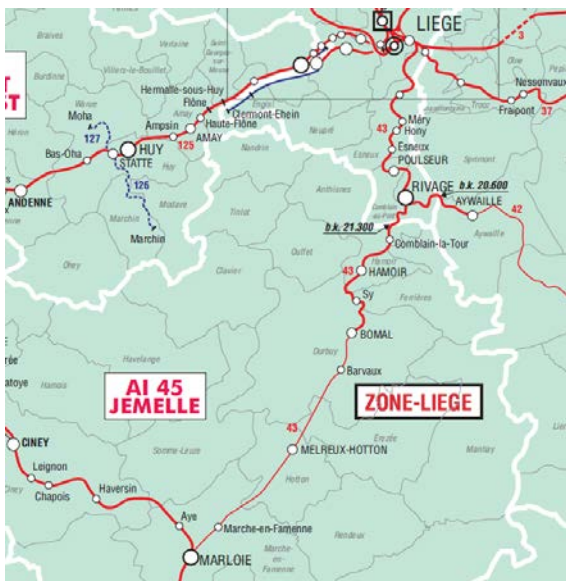


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

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.

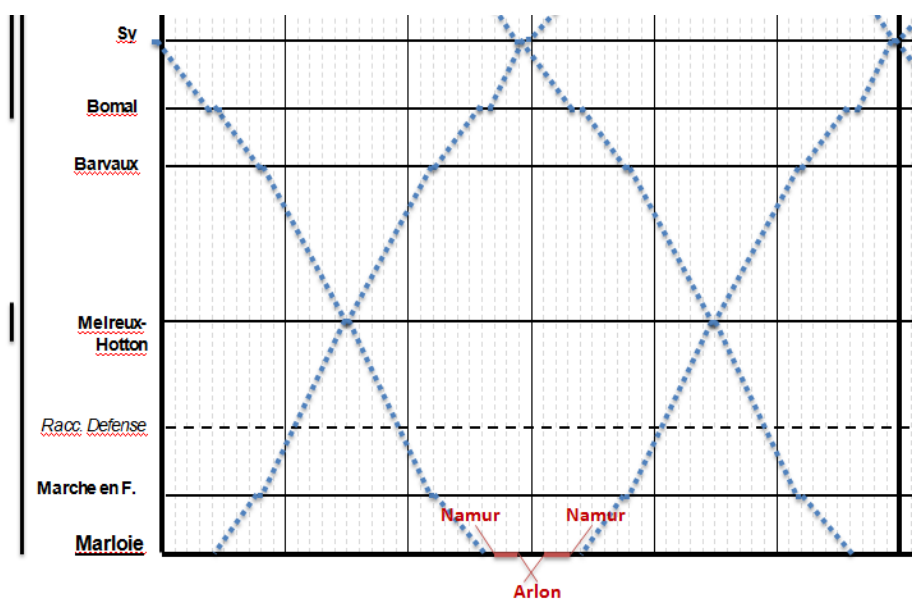


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

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.



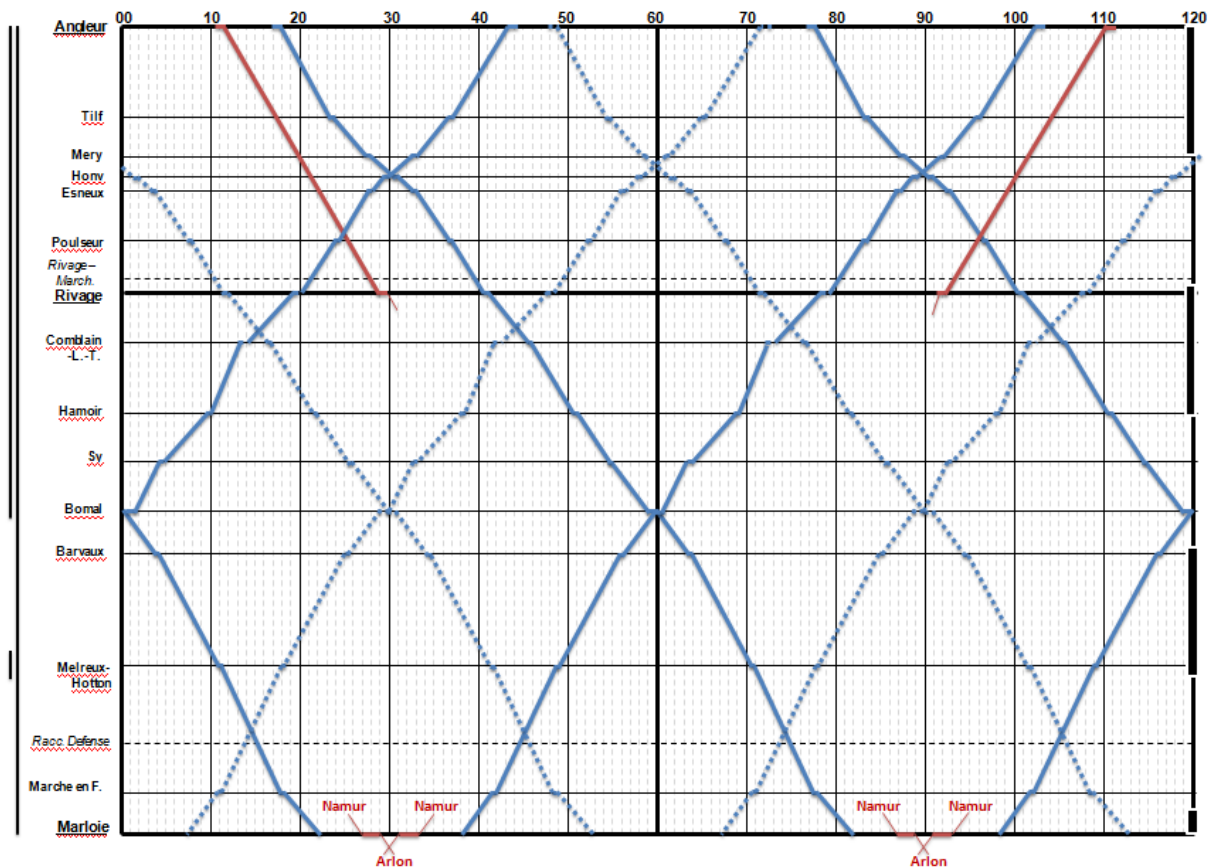


Figure: Cellule Ferroviaire 2015

4. DESCRIPTION DES SOUS-PROGRAMMES ET PHASES PARTIELLES

/

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

Projet REL

BUDGET ESTIME PAR INFRABEL

TRAVAUX	COÛT (mio€)	Remarque
Évitements supplémentaires ou prolongation de la section à double voie	10	5 M par voie d'évitement
TOTAL	10	

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



PLANNING ESTIME PAR INFRABEL

Pour la Région wallonne, afin de garantir le doublement de la fréquence dans le cadre du plan de transport 2020, la construction de la voie d'évitement doit être terminée au plus tard en décembre 2020. Ce délai permet aussi de répondre à la décision du Gouvernement Wallon sur le doublement de l'offre sur l'axe 3 à tout le moins entre Marloie et Namur vu la finalisation des travaux de l'axe 3 annoncée sur ce tronçon.

Augmentation de la capacité de la L.43	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	10.0
Délai estimé des études	1 an
Coût estimé des études (en Mio€2016)	0.3
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	1 an
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	9.8
Délai estimé d'exécution	1 à 2 ans
Durée totale	3 à 4 ans

