

# P12 - AUGMENTATION DE CAPACITE DE LA L139 OTTIGNIES-LEUVEN

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

## **DESCRIPTION DU PROJET**

### **1. OBJECTIFS**

L'objectif est d'augmenter la capacité et les performances de la ligne pour faire face à l'augmentation des trafics marchandises (corridor 2) et voyageurs (déploiement de l'offre suburbaine autour de Bruxelles, et éventuelle remise en service de la L. 141 Nivelles – Court-st-Etienne).

### **2. JUSTIFICATION**

#### **Difficultés actuelles sur la L.139**

La ligne 139 présente actuellement un certain nombre de limitations (vitesse limitée à 90 km/h, nombreux passages à niveaux, absence de liaison de contre-voie et signalisation de contre-voie peu capacitaire) qui auront de plus en plus d'impact à mesure que les trafics augmenteront. Ces limitations peuvent cependant être levées relativement facilement ce qui permettrait d'augmenter la capacité et les performances de cette ligne.

On dénombre ainsi :

- 17 passages à niveau (PN) sur la ligne, dont 6 entre Bierges-Walibi et Basse-Wavre, et 6 entre Gastuche et Florival<sup>1</sup>
  - ⇒ problèmes de sécurité
  - ⇒ source importante de retard (car PN régulièrement « dérangés »)
  - ⇒ empêchent la mise en place d'un « trapèze » de voie (= aiguillage pour faire communiquer les 2 voies) car une telle installation ne peut être faite sur un PN (=> il n'existe aucun point de changement de voie entre Wavre et Sint-Joris-Weert)
- signalisation peu performante : 1 seul block de Wavre à Sint-Joris-Weert

#### **Potentiel**

Cette ligne présente un potentiel non négligeable pour le transport par voie ferrée de marchandises et de voyageurs.

---

<sup>1</sup> Source : Schéma directeur L.139 Infrabel



- **Marchandises** : ligne appartenant à l'axe dit du « Corridor C » : y circulent 20 à 30 trains de marchandises/jour/sens. La densité des flux sur la L.139 est supérieure à 47.000 tonnes par jour (16.800 t vers Leuven – 30.800 t vers Ottignies)<sup>2</sup>
- **Voyageurs** : ligne desservant les communes wallonnes de Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre et Grez-Doiceau, densément peuplées et caractérisées par une croissance démographique soutenue. Cette ligne fait en outre partie du réseau suburbain bruxellois.

### Population 2015 et évolution<sup>3</sup> :

Commune traversée	2015	Δ2000-2015	Croissance annuelle moyenne 2011-2015
Ottignies-LLN	31.261	14.2%	0.2%
Wavre	33.604	8.3%	0.4%
Grez-Doiceau	13.033	10.2%	0.5%

### Fréquentation des gares (2014)<sup>4</sup> :

Gare	Semaine	Δ 2000-2014	Samedi	Dimanche
Limal	341	24.5%	121	86
Bierges-Walibi	139	-21.0%	400	367
Wavre	1090	-34.3%	387	278
Basse-Wavre	417	70.9%	76	45
Gastuche	154	102.6%	51	35
Archennes	119	88.9%	37	38
Florival	84	50.0%	25	17
Pécrot	186	87.9%	45	35

### Offre SNCB

Deux trains omnibus/heure/sens relient Ottignies à Leuven. Le 14 décembre 2014, leurs horaires ont été légèrement adaptés de sorte qu'ils ne sont plus parfaitement cadencés à la demi-heure, comme c'était le cas auparavant. Cela résulte de la volonté d'assurer certaines correspondances en gare de Leuven<sup>5</sup>. En gare d'Ottignies, les temps de correspondance de/vers Bruxelles restent raisonnables (8 ou 11'), mais ils se sont allongés sensiblement de/vers Namur (12 ou 15', soit + 5 à 8' par rapport au plan précédent). Le temps de parcours sur cette ligne a augmenté de 1'. Par ailleurs, six trains P qui reliaient directement Wavre à Schaerbeek aux heures de pointe ont été supprimés. Enfin, on soulignera que, lors de l'introduction du Plan de Transport 2014, plusieurs parcours ont été

<sup>2</sup> Source : Infrabel

<sup>3</sup> Source : SPF Economie – DG Statistique

<sup>4</sup> Source : comptages voyageurs SNCB 2014 – nombre de voyageurs montés par gare

<sup>5</sup> Entre le train L-G et l'IC-14 de/vers Bruxelles, ainsi que les omnibus de/vers Landen, Haacht et Aarschot.



supprimés en début et fin de journée sur la L139. Par conséquent, d'une part l'amplitude de circulation des trains a été réduite, et d'autre part, la plage horaire durant laquelle les points d'arrêts sont desservis par deux trains/heure/sens a été réduite (puisque en début et fin de journée – c'est-à-dire généralement avant 6h et après 19h – une seule des deux relations circule). L'amplitude globale s'est ainsi réduite de 26' dans le sens Ottignies-Leuven, et de 1h28 dans le sens Leuven-Ottignies<sup>6</sup>.

En décembre 2015, ces relations ont été renommées « S20 » suite à l'introduction de l'offre suburbaine autour de Bruxelles. Dans le cadre du déploiement de cette offre « S », la SNCB envisage à plus long terme de doubler la fréquence sur cette ligne pendant les heures de pointe, portant ainsi le nombre de trains reliant Ottignies et Leuven à 4/heure/sens, soit un train tout les ¼h.

On notera enfin que cette ligne bénéficie également d'une desserte touristique : des trains supplémentaires sont ainsi ajoutés pendant les périodes d'ouverture du parc d'attraction Walibi, principalement entre Ottignies et Wavre.

### 3. OBJECTIF ET APPROCHE

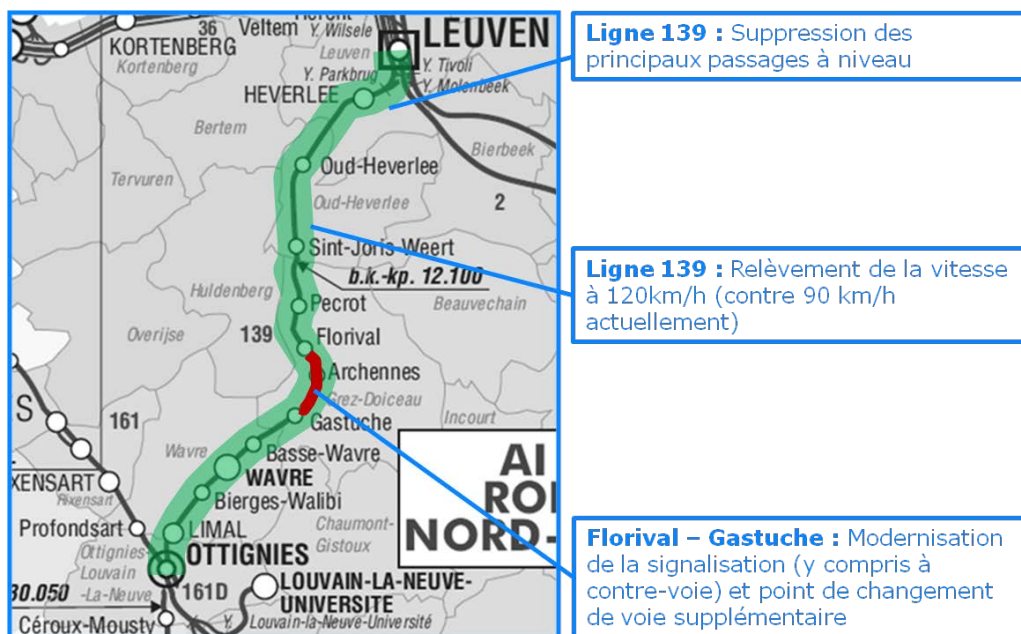


Figure: Cellule Ferroviaire 2015 (fond de plan SNCB)

Le choix des passages à niveau à supprimer est à discuter avec Infrabel. Le relèvement de la vitesse est en cours par Infrabel.

<sup>6</sup> L'offre a encore davantage été réduite sur le tronçon Wavre-Ottignies, où plusieurs trains supplémentaires de fin de journée ont été supprimés en décembre 2014.

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

/

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

Ce projet doit s'envisager en cohérence avec les autres interventions envisagées sur le corridor 2 (projets prioritaires wallons n° 9, 10, 14, et interventions en Flandre).

**BUDGET ESTIME PAR INFRABEL**

TRAVAUX	COÛT (mio€)	Remarque
Suppression de 5 principaux PN	11	Forfait
Signalisation + diagonale de changement de voie	5	Forfait
Relèvement de la vitesse à 120km/h	/	En cours
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	

**PLANNING ESTIME PAR INFRABEL**

Augmentation de la capacité de la L.139 Ottignies-Leuven	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	16.0
Délai estimé des études	0,5 à 2 ans
Coût estimé des études (en Mio€2016)	0.4
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	0 à 2 ans
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	15.6
Délai estimé d'exécution	0,5 à 2 ans
Durée totale	1 à 6 ans

Les délais varient en fonction des sous-projets à savoir 1 an pour les diagonales de changement de voies ne nécessitant pas de permis et jusqu'à 6 ans pour les principaux passages à niveau.

