

P 16 -CORRIDOR EUROPEEN EST-OUEST

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

DESCRIPTION DU PROJET

1. OBJECTIFS

Il s'agit d'adapter l'infrastructure ferroviaire sur la dorsale wallonne pour que l'itinéraire du corridor de fret européen est-ouest (i.e. Grande-Bretagne – Allemagne) transite par la Wallonie (plutôt que via l' « artère nord-est » française) et ancre la Wallonie au cœur des volumes.

2. JUSTIFICATION

La Grande-Bretagne souhaite être intégrée dans le réseau de corridors de fret (conventionnel) européens via le tunnel sous la Manche, avec notamment une ramification partant vers l'est (Allemagne). Inscrire ce corridor sur son territoire permettrait à la Wallonie de bénéficier d'un ancrage supplémentaire dans le contexte européen et de subsides communautaires pour certains investissements (signalisation, etc.). Le fait d'être intégré dans un réseau européen permet d'obtenir des financements pour certains investissements, et de s'assurer des installations performantes correspondant aux standards internationaux. Cela permet également d'attirer des entreprises et des opérateurs (intérêt d'être localisé à proximité de 2 corridors européens).

La capacité du tunnel sous la Manche étant limitée, ce projet de corridor concerne des flux relativement modestes, à savoir une dizaine de trains par jour mais qui s'ajouteront aux flux actuels dont une partie sur un tronçon nettement plus chargé (Namur-Auvelais intégré dans le corridor C).

3. OBJECTIF ET APPROCHE

Tracé du corridor de fret européen est-ouest en Wallonie



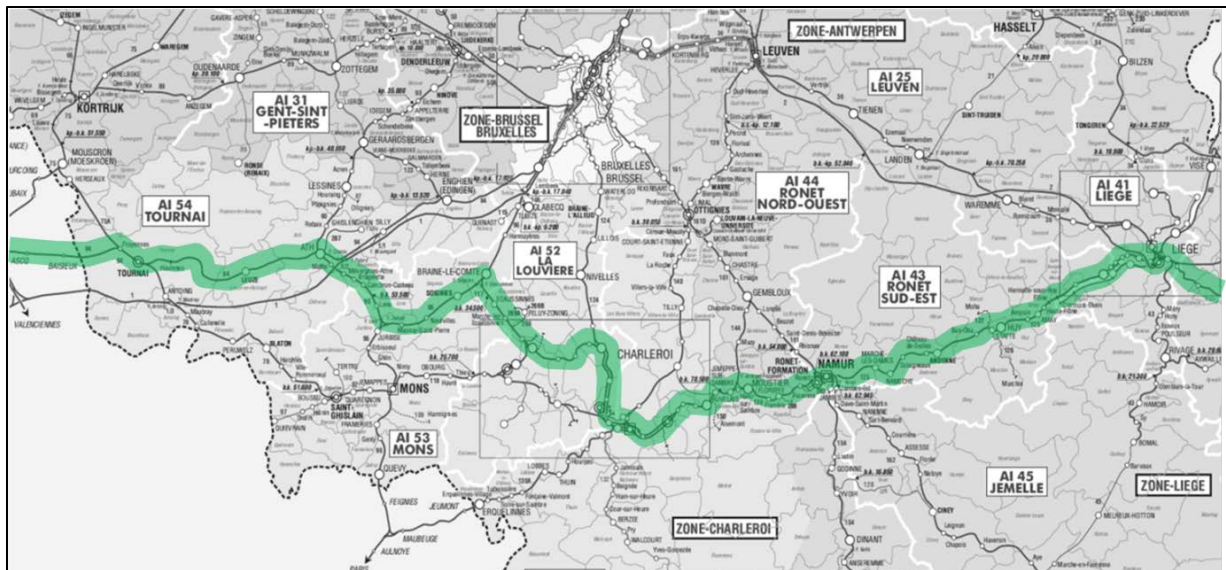


Figure : Cellule Ferroviaire, fond de plan Infrabel, 2013

Ce projet comprend différentes adaptations de l'infrastructure sur le tracé du corridor à savoir la dorsale wallonne :

- Voies de 750m
- Optimisation des itinéraires et bifurcations
- Adaptation complète de l'itinéraire au gabarit « PC-400 »
- Signalisation ERTMS

Le projet privilégie la variante nord entre Tournai et Charleroi car cet itinéraire présente un meilleur profil en long.

L'Europe a retenu comme standard une **longueur de 750m** sur les corridors européens. Il est à noter que les voies d'évitement pouvant accueillir des trains de 750m sont très peu nombreuses en Belgique et le sont encore moins en Wallonie. Certains espaces de stationnement pour les trains de marchandises sont également en concurrence avec le stationnement de trains voyageurs (à Châtelet ou Kinkempois par exemple). La mise en place de voie d'évitement de plus de 750m est aussi une nécessité sur les corridors européens. Cette politique doit être développée sur les axes où des trafics massifiés doivent circuler ; ce qui est le cas de la dorsale wallonne.

La dorsale wallonne présente de nombreuses **contraintes d'infrastructures** qui devraient être optimisées. Elles sont présentées dans le schéma ci-dessous :

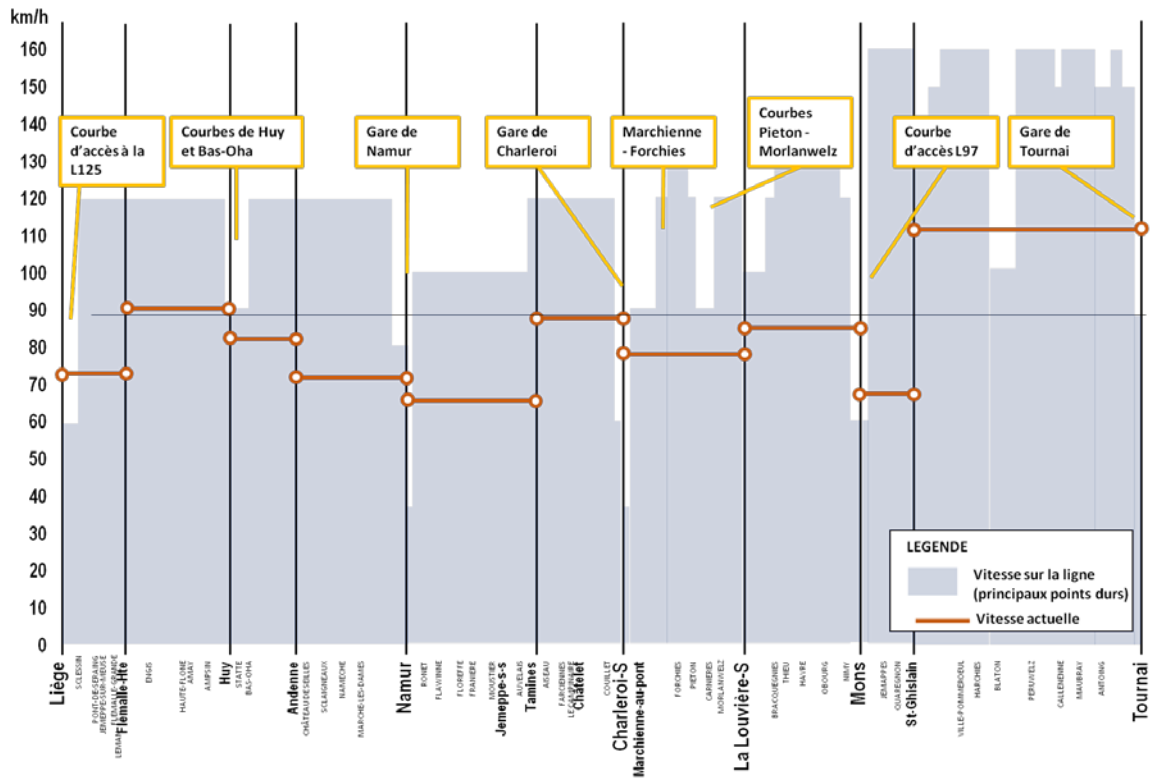


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

La majorité du réseau wallon permet le passage de convois au **gabarit P400** qui correspond au standard le plus élevé pour les transports combinés à l'échelle européenne (4.70 m de hauteur). Ce gabarit est utile pour le transport de remorques routières de taille importante. Sur le réseau, ce gabarit n'est entre autres pas atteint entre Namur et Liège et autour de Liège.

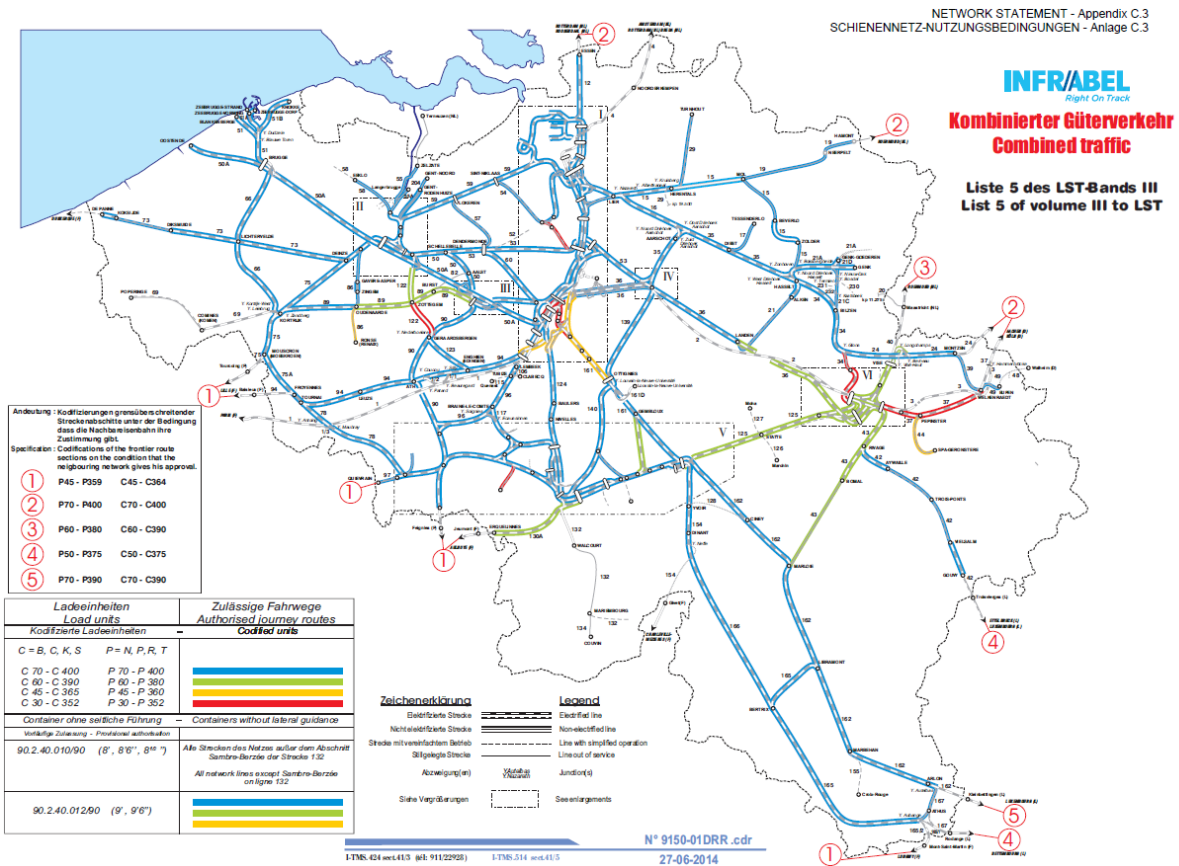


Figure : Gabarit des lignes en Wallonie (Infrabel, juin 2014)

Quant à la signalisation ERTMS, Infrabel dispose d'un large programme de déploiement dont la dorsale wallonne fait partie.

4. DESCRIPTION DES SOUS-PROGRAMMES ET PHASES PARTIELLES

ERTMS

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

Liens éventuels avec les autres projets prioritaires concernant, en tout ou en partie, la dorsale wallonne, à savoir:

- P4 : Principe des noeuds de correspondance sur la Dorsale
- P5 : L147 Fleurus – Auvélais
- P6 : L130 Auvélais - Flawinne



BUDGET ESTIME PAR INFRABEL

TRAVAUX	COÛT (mio€)	Remarque
Adaptation de l'infrastructure sur le tracé du corridor	11	Forfait
TOTAL	11	

PLANNING ESTIME PAR INFRABEL

Corridor européen Est-Ouest	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	11.0
Délai estimé des études	2 à 3 ans
Coût estimé des études (en Mio€2016)	0.3
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	2 ans
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	10.7
Délai estimé d'exécution	3 à 5 ans
Durée totale	7 à 10 ans