

P1 - MODERNISATION ET AUGMENTATION DE LA CAPACITE DE LA L.96 MONS – BRUXELLES

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

DESCRIPTION DU PROJET

1. OBJECTIFS

Ce projet vise à réduire les contraintes de circulation et augmenter la capacité de la ligne 96, compte tenu des perspectives de trafic très élevées à savoir :

- Augmentation de la capacité et de la fonctionnalité dans les gares de :
 - Jurbise : optimisation de la bifurcation vers la L. 90 ; plan de voies symétriques dans l'axe de la L. 96 pour dépassement ; optimisation des appareils de voies et des itinéraires ; rehaussement des quais ;
 - Braine-le-Comte : favoriser la mixité du trafic, trains lents, trains rapides
 - Tubize : minimum 3 voies à quai dans l'axe de la L. 96
- Mise à 4 voies d'une section entre Braine-le-Comte et Hal à savoir Tubize-Sud (Stéhoux) – Braine-le-Comte et réouverture du point d'arrêt de Tubize-Sud
- Réalisation d'un ouvrage d'art entre Tubize-Sud et Braine-le-Comte pour reporter le trafic RER et le trafic de la L. 117 du côté est de la gare de Braine-le-Comte sans créer de cisaillement.
- Relèvement de la vitesse de référence à 160 km/h sur l'ensemble de la ligne (140-160 km/h actuellement)

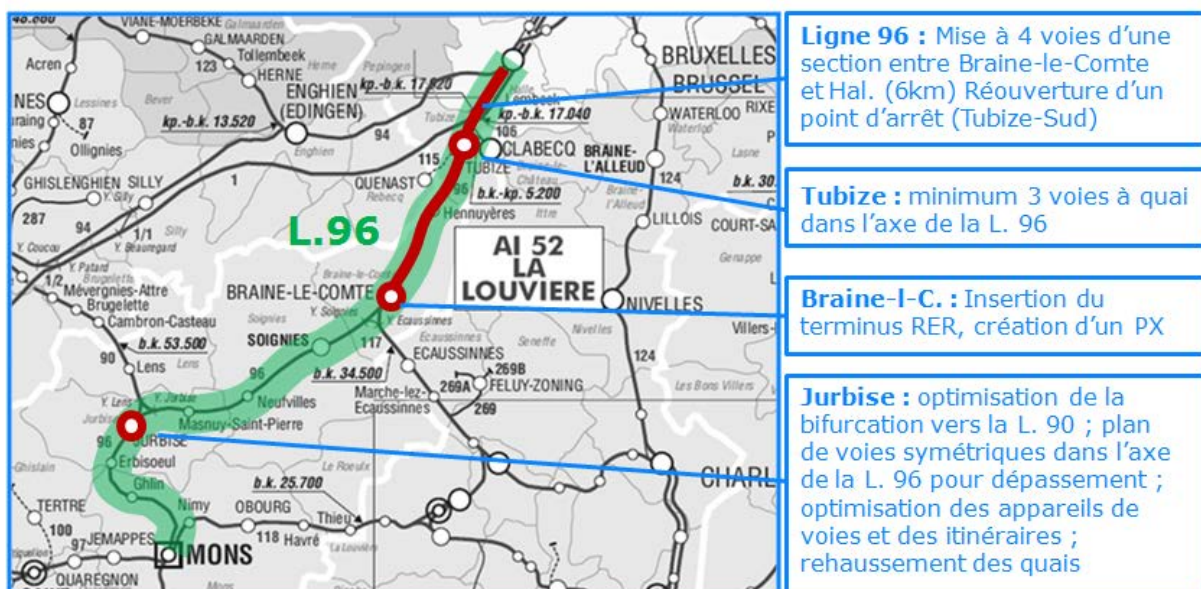


Figure: Cellule Ferroviaire 2015 – fond de plan SNCB



2. JUSTIFICATION

Dans le futur, l'axe doit pouvoir assurer les fonctionnalités suivantes :

- Mise en place du RER avec terminus à Braine-le-Comte ;
- Augmentation du fret sur l'axe Est-Ouest wallon empruntant la ligne 96 entre Jurbise et Braine-le-Comte (environ 4'000 sillons voyageurs par an et par sens et environ 3'000 sillons marchandises par an et par sens au nord de Braine-le-Comte).
- Augmentation totale du nombre de trains voyageurs selon les perspectives à long terme de la SNCB

Le schéma de desserte de la SNCB qui a servi à évaluer le projet en groupe de travail SPF, SNCB, Infrabel et SPW est présenté ci-dessous.

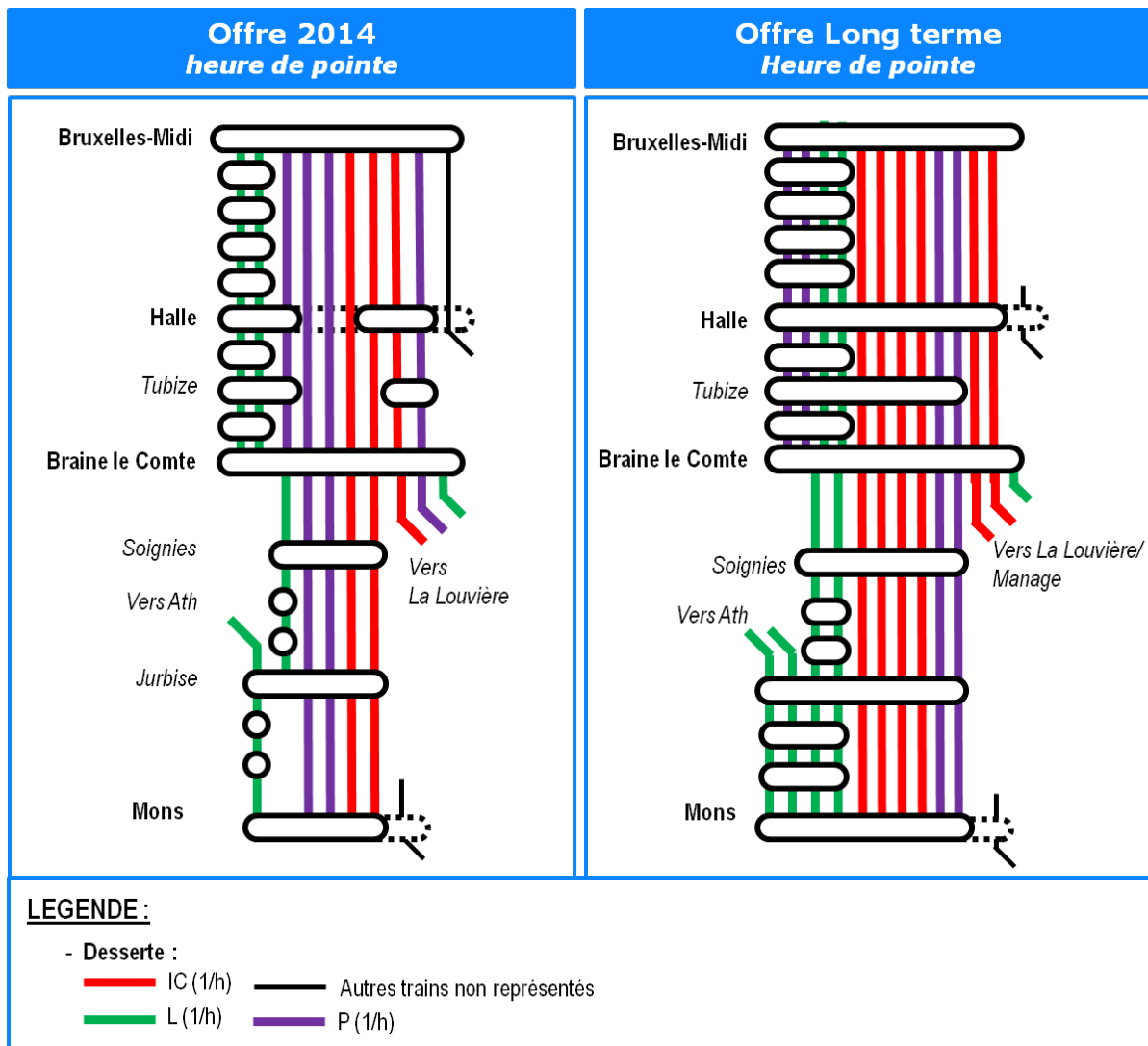


Figure: Cellule Ferroviaire 2015 (sur base données SNCB)

3. OBJECTIF ET APPROCHE

Augmentation de la capacité et de la fonctionnalité dans les gares

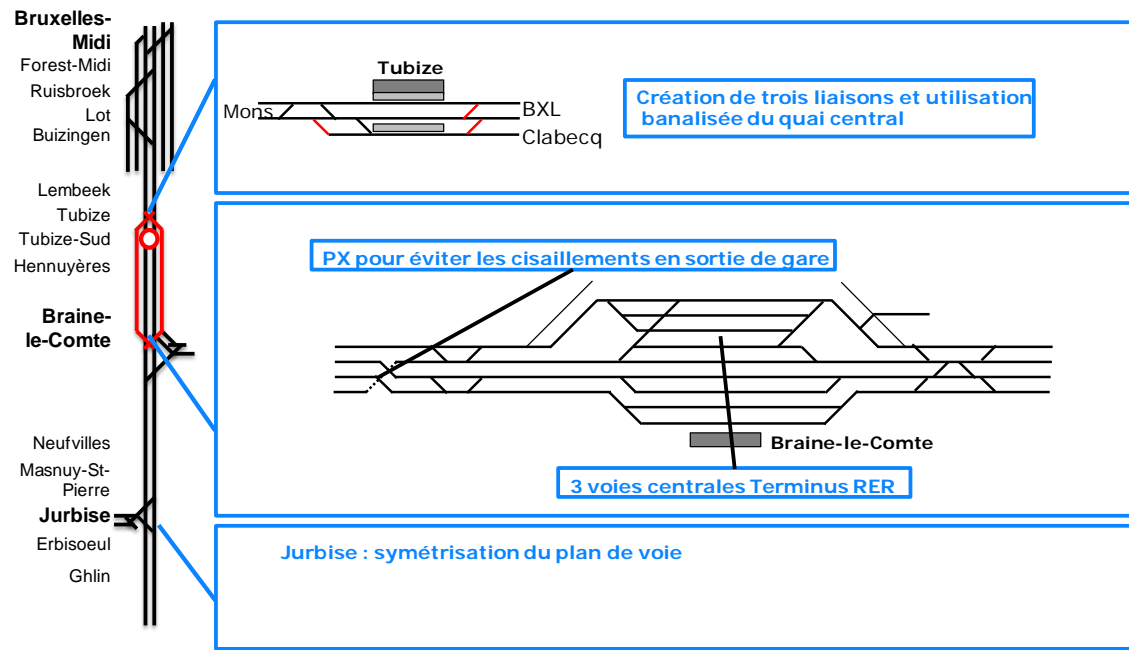


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

1) Gare de Jurbise



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



La gare de Jurbise a une fréquentation appréciable en raison de son offre de train notamment vers Bruxelles et de ses parkings gratuits. La bifurcation avec la L.96 à Jurbise n'est pas optimale : accès à voie unique, uniquement au sud de la gare de Jurbise. Elle doit donc être optimisée par un accès à double voie avec une prolongation d'une 3^{ème} voie avec 2 accès sur la L.96. Les quais doivent aussi être rehaussés.

2) Gare de Braine-le-Comte et réalisation d'un ouvrage d'art

En considérant l'offre à long terme sur la ligne 96, le terminus RER à Braine-le-Comte doit être au centre des voies traversantes. En effet, si le terminus est latéral, les 8 RER par heure (4 dans chaque sens) devront croiser les 4 IC Mons Bruxelles et les 2 IC La Louvière Bruxelles ce qui ne laissera aucune marge de manœuvre (voir exemple du terminus latéral ci-dessous).

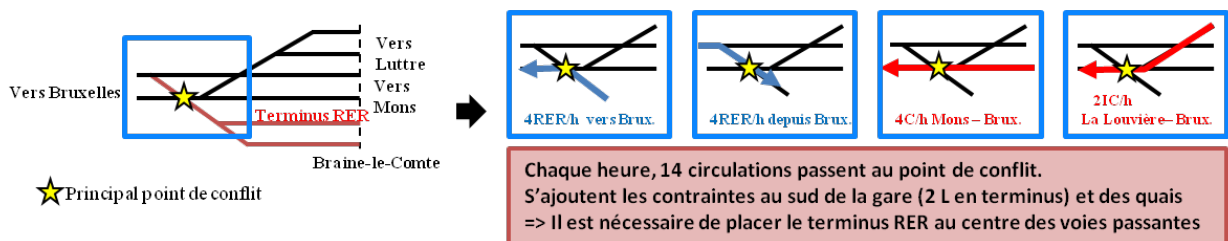


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

En cas de mise à 4 voies au nord de Braine-le-Comte, un ouvrage doit être construit pour passer de 2x2 voies au sud à 1x4 voies au nord. Ce terminus peut être situé au nord ou au sud de la gare de Braine-le-Comte.

L'aménagement de la gare de Braine-le-Comte offre donc quatre possibilités :

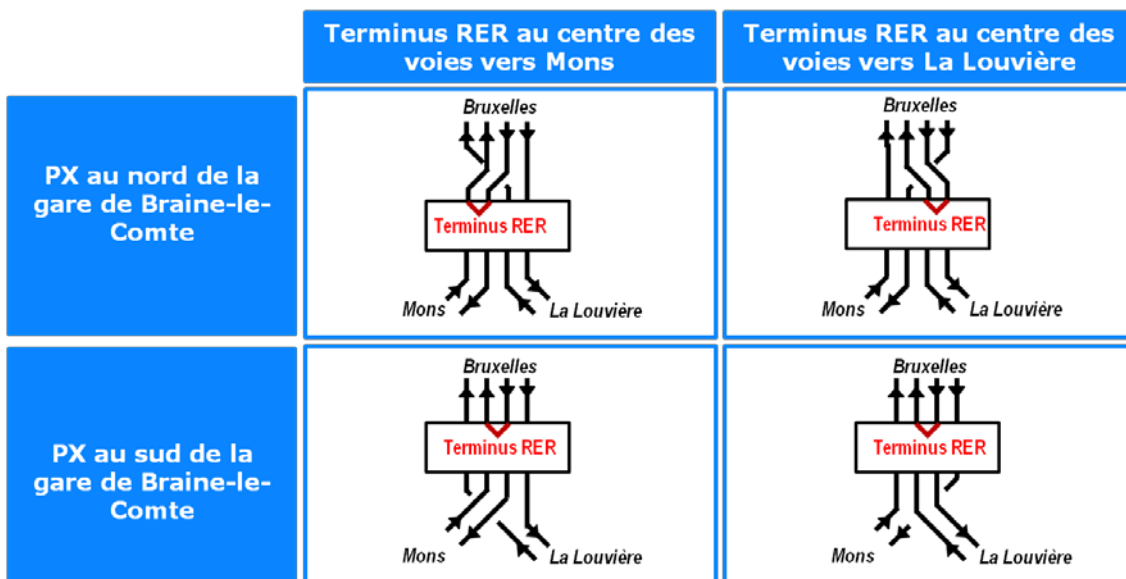


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015



Au niveau de l'exploitation, au total ce sont 7 trains/h/sens qui seront en terminus à Braine-le-Comte contre 4 actuellement. Vu le nombre de trains prévus sur la ligne de Mons (8 trains/heure de pointe) et de La Louvière (3 trains/heure de pointe), il est préférable de placer le terminus RER au centre des voies Bruxelles – La Louvière.

Par ailleurs, des circulations venant de Mons et La Louvière sont en terminus à Braine-le-Comte, il est donc préférable que les voies au sud de la gare soient regroupées par destination. La solution avec le PX au nord est donc préférable.

3) Gare de Tubize

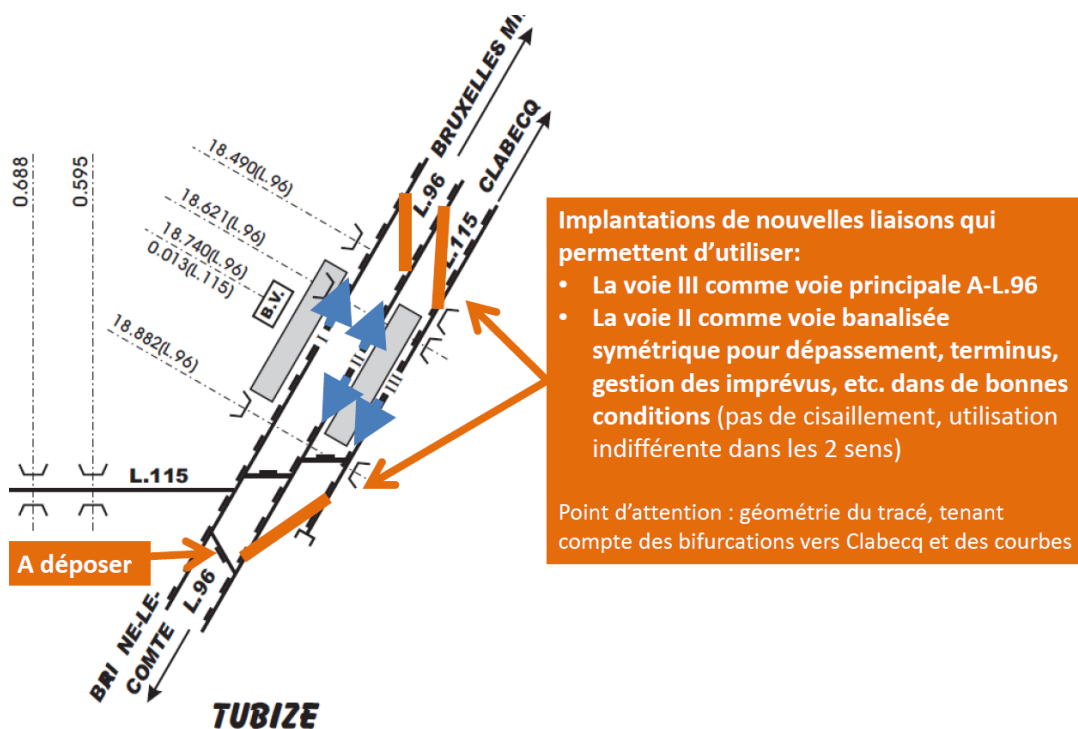


Figure : Cellule Ferroviaire 2015 – Fond de plan Infrabel

Le projet ambitionne de disposer de 3 voies à quais accessibles dans chaque sens. La voie centrale doit servir au dépassement en cas de situation dégradée (voie et quai existants ce qui implique des modifications des appareils de voie). Les quais 2 et 3 sont déjà à 76 cm.

Mise à 4 voies entre Braine-le-Comte et Halle

La longueur de la section à 4 voies dépend entre autres de la vitesse des trains. En considérant qu'il faut 3' d'écart entre deux circulations sur une voie et que le dépassement du RER par l'IC se fait en entrant simultanément à Braine le comte, le RER est ensuite en terminus et l'IC peut continuer. Dans ce cas on estime, étant donné les vitesses actuelles des circulations, que la distance nécessaire à 4 voies est de 7 km.

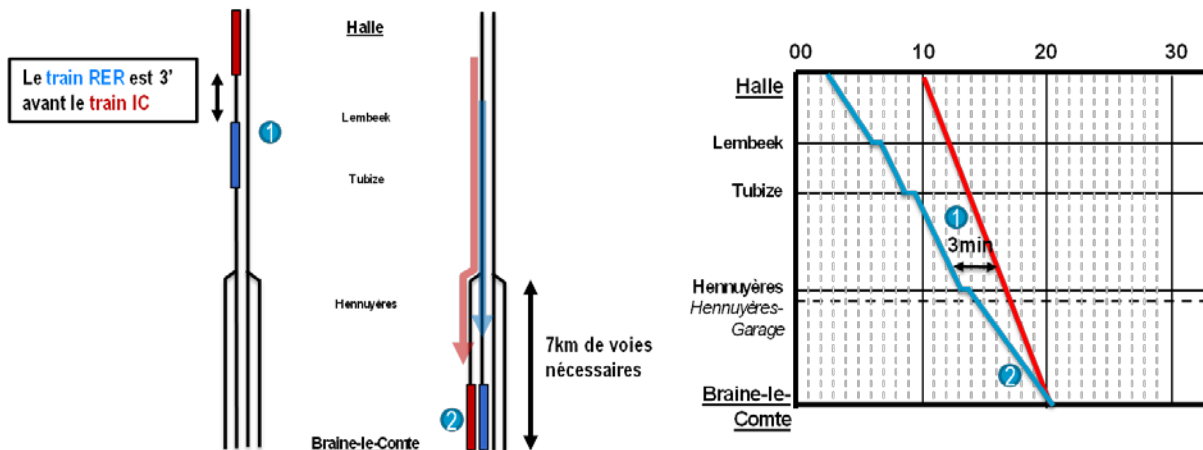


Figure: Cellule Ferroviaire - 2015

Si une nouvelle halte est créée (Tubize sud), le RER va être ralenti (hypothèse : 1' d'arrêt et 30s pour la décélération, 30s pour l'accélération). La distance de mise à 4 voies peut être alors réduite à 6 km.

4. DESCRIPTION DES SOUS-PROGRAMMES ET PHASES PARTIELLES

Le relèvement de la vitesse de référence à 160 km/h est prévu par Infrabel (nom du programme?).

Des travaux sont prévus dans la gare de Jurbise (bâtiment de gare et parking) mais pas ceux repris dans cette fiche.

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

L'exploitation actuelle est déjà contrainte par les problèmes d'infrastructure entre autres en gare de Braine-le-Comte.

En gares de Tubize et Jurbise, la SNCB étudie la prolongation du couloir sous voies pour rejoindre le parking. Ces projets ne font pas partie de cette fiche.



BUDGET ESTIME PAR INFRABEL ET LA SNCB*

TRAVAUX	COÛT (mio€ 2016)	Remarque
Gare de Jurbise	16	Rehaussement des quais = 5.75 Coût infrastructures ferroviaires estimées par TRITEL – manque estimation Infrabel**
Gare de Braine-le-Comte	32	Coût infrastructures ferroviaires estimées par TRITEL – manque estimation Infrabel**
Gare de Tubize	3	Coût infrastructures ferroviaires estimées par TRITEL – manque estimation Infrabel**
Mise à 4 voies entre Braine-le-Comte et Hal + ouvrage d'art entre Tubize-Sud et Braine-le-Comte	227	Réouverture Tubize-Sud estimée à 1,935 mio. Évaluation Infrabel mise à 4 voies sur base coût moyen par km semble cher – aucun détail fourni.
Relèvement de la vitesse à 160km/h	/	Prévu dans le cadre de travaux de renouvellement
TOTAL	278	

*Lorsque manquant, les budgets sont tirés de l'étude « Le Transport ferroviaire : un atout structurant pour la Wallonie » réalisée par le bureau d'étude TRITEL en 2011 à la demande de la Région wallonne. Ces estimations sont actualisées en euros 2016.

**Pour Infrabel, les montants semblent a priori corrects (courriel du 8/07/16).

PLANNING ESTIME PAR INFRABEL ET LA SNCB

Modernisation et augmentation de la capacité de la L.96 Mons-Bruxelles	
Coût total du projet (en Mio€ 2016)	278.0
Délai estimé des études	1 à 3 ans
Coût estimé des études (en Mio€2016)	7.0
Délai estimé des procédures administratives et des demandes de permis	0 à 4 ans
Coût estimé d'exécution (en Mio€2016)	271.0
Délai estimé d'exécution	1.5 à 6 ans
Durée totale	2.5 à 13 ans

2.5 ans correspondent à la durée des travaux estimée par la SNCB pour le rehaussement des quais à Jurbise. 13 ans correspondent au délai total pour la réalisation du projet.

