



La proposition de plan d'investissement 2013-2025

Avis de l'ACTP

L'ACTP estime que le PPI manque d'ambition et de vision d'avenir pour la région wallonne.

En effet, la fin des grands travaux d'infrastructure en cours tels que le RER et la ligne Bruxelles-Luxembourg sont retardés d'au moins 10 ans.

L'étude TRITEL a proposé la réalisation d'une trentaine de projets de nature à remettre à niveau l'infrastructure ferroviaire de la Région Wallonne. Moins de 10% de ces projets ont été pris en compte par le PPI.

L'ACTP demande que le PPI soit revu dans l'objectif

- d'accélérer les grands travaux.
- d'inclure un certain nombre de projets de l'étude TRITEL qui ont un impact important sur l'aménagement du territoire wallon.

L'ACTP rappelle également que les objectifs de ponctualité, de sécurité et de disponibilité de places assises sont prioritaires.

Etant donné les délais impartis, l'ACTP s'est limité à des commentaires essentiels.

1. Clef 60/40

S'il est irréaliste de penser revoir complètement la clef 60/40, nous estimons qu'en ce qui concerne l'entretien, elle est inéquitable.

En effet, la longueur du réseau wallon représente 45% du réseau total, mais son entretien au km est beaucoup plus onéreux que celui du réseau flamand, de par le relief et les nombreux ouvrages d'art. Le maintien de cette clef condamne à terme le réseau wallon.

Si le principe était appliqué en Suisse, la ligne principale du Saint-Gothard serait fermée.

En effet, une partie importante de la ligne, du reste en région montagneuse, est située en Suisse italienne qui représente 7 % de la Suisse.

Le principe belge appliqué en Suisse entraînerait l'impossibilité de traverser la Suisse.

Mais les Suisses ont encore du bon sens.

La clef 60/40 ne peut être appliquée à l'entretien des lignes TGV.

Elle doit, par contre, être appliquée au zéro défaut réservé dans le PPI à la Flandre seule.

2. Maintien de capacité

TOUTES les lignes existantes doivent être maintenues en service et entretenues.

3. Matériel

Pour pallier le manque de places assises, nous proposons de prolonger la vie des automotrices doubles 1960 d'environ 10 ans. Elles devraient subir une révision et les sièges devraient être renouvelés.

Par circonstances hivernales sévères, c'est d'autre part le seul matériel qui roule entre Namur et Arlon.

4. Infrastructure

A défaut de pouvoir réaliser tous les projets du plan Tritel, nous en avons sélectionné un certain nombre. Outre les critères économiques, nous avons pris en compte leur contribution à l'aménagement du territoire.

a/ Raccordement de Tournai à la ligne à grande vitesse

Nous proposons le raccordement à Antoing à la ligne 78 (Mons-Tournai).

Ceci permettrait de relier Tournai à Bruxelles en 40 min. par IC ou en moins d'une demi-heure avec rame TGV (cfr. expérience Région Nord- Pas de Calais)

Une liaison TGV Liège - Bruxelles -Tournai serait possible en 1

b/ Lignes 161 et 162 (Bruxelles-Luxembourg)

- 4ème voie entre bifurcation vers Louvain-la -Neuve et Gembloux

Il faut réserver les emprises et prévoir les nouveaux ouvrages d'art pour les 3ème et 4ème voies. Le coût en est minime.

- Rectification des courbes de Mirwart

L'axe Bruxelles-Bâle est un axe majeur et structurant pour la Wallonie, cet investissement est prioritaire.

Suite au retrait des Suisses, il est peu probable de voir des trains pendulaires entre Bâle et Bruxelles. On pourrait supprimer le budget de 20M. prévu à cet effet.

Le montant nécessaire pour moderniser le tronçon actuel est de 30M.

La rectification des courbes coûterait 100M. mais économiserait 50M. dont coût net 50 M.

Le gain de temps de 6 à 8 min. permettrait aux trains classiques de relier Bruxelles à Luxembourg en 1h50.

c/ Modernisation de l'axe Auvelais - Namur

En tant qu'alternative à la mise à 3 voies du tronçon Auvelais-Tamines, l'ACTP propose de réutiliser la ligne 150, entre Tamines et Anhée (Yvoir), pour le trafic fret. Ceci éviterait de traverser Namur avec des trains chargés de produits dangereux.

Imaginons qu'un accident comme Godinne ou Schellebelle arrive à Namur.

Ceci entraînerait l'évacuation de milliers de personnes.

Cet investissement éviterait aussi la pose de la 3ème voie entre Auvelais et Ronet.

Il améliorerait la circulation des trains de voyageurs sur la dorsale wallonne et créerait un axe quasi purement marchandises entre Fleurus et Athus.

La ligne 144 (Gembloux – Tamines) est importante en raison du développement de la périphérie de Gembloux et comme ligne de détournement entre Gembloux. Cet itinéraire doit être maintenu.

La mise à double voie de la ligne 147 (Fleurus – Auvelais) n'est donc pas une priorité.

d/ Ligne 132 (Charleroi – Couvin)

Le démariage des voies dans le tunnel de Jamioux est une priorité pour améliorer la ponctualité.

e/ Ligne 43 (Liège – Marloie)

Évitements à créer à Marche et à Barvaux pour permettre d'améliorer la ponctualité et permettre d'étoffer la desserte.

f/ Ligne 141 (Otignies – Nivelles – Manage)

Réouverture de la ligne entre Court-Saint-Etienne et Baulers et Manage.

A Baulers, nous demandons la création d'un triangle permettant d'aller, soit vers Nivelles, soit vers Braine-l'Alleud.

La ligne 141 est un maillon structurant du Brabant Wallon.

Le triangle à Baulers permettrait d'assurer une liaison circulaire Bruxelles -La Hulpe - Ottignies - Court-Saint-Etienne -Genappes- Braine- l'Alleud - Waterloo – Bruxelles.

g/ Ligne 163 et 164 (Libramont –Bastogne – Frontire Luxembourgeoise)

Le rétablissement de cette liaison se justifie pour l'aménagement du territoire. Bastogne est une des seules ville-centre non desservie par rail. L'assiette est en bon état et le tracé quasi rectiligne. La desserte pourrait se faire à faible coût par autorail léger. La participation financière du Grand Duché est requise pour la liaison Bastogne frontière.

h/ Ligne 97 (Mons – Valenciennes)

La réouverture de la liaison vers Valenciennes est peu coûteuse (800m en Belgique). Elle permettrait de développer le fret au départ des usines Toyota et autres vers Saint-Ghislain et Anvers.

i/ Ligne 96 (Bruxelles – Mons)

Pour améliorer la ponctualité et la sécurité des lignes 94 (Bruxelles-Tournai) et 96 (Bruxelles-Mons), le tracé des voies à Hal devrait être modifié de façon à disposer de 4 voies entre Hal et Ruysbroeck sans cisaillement extrêmement dangereux (cfr. L'accident de Buizingen). Pour mémoire, Hal est en région flamande.

5. Aéroport de Gosselies

L'ACTP estime inacceptable de consacrer la totalité des moyens (et même un peu plus) à la desserte de Gosselies.

L'ACTP reconnaît l'utilité d'une liaison à condition qu'elle soit facilement accessible aux navetteurs et limitée, au départ, à la solution la moins coûteuse : raccordement à la ligne 140. Etant donné la similitude avec le Diabolo, le financement devrait être du type PPP.

6. Grands projets en cours

L'ACTP estime inacceptable les retards de 10 ans et plus sur les projets RER et Axe 3.

Projets RER

Les moyens doivent être concentrés sur la ligne 161 tant que les permis n'ont pas été accordés à Linkebeek et Rhode-Sainte Genèse pour la ligne 124 (Bruxelles-Charleroi).

Le planning des mises en service devrait être le suivant:

2014 : Ottignies - Bifurcation Louvain la Neuve
2016 : Bruxelles - Ottignies sauf Ottignies
2020 : Ottignies

Axe 3 (Ottignies-Luxembourg)

Nous demandons de porter la vitesse à 160km/h dès qu'un tronçon est terminé suivant le planning suivant :

2014 : Ottignies - Namur
Sterpenich frontière - Arlon
2016 : Arlon - Poix-Saint- Hubert
Namur - Ciney
2018 : Ciney - Poix-Saint- Hubert