

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

Pour rappel, la liste ci-dessous ne concerne que les projets d'infrastructure, à l'exclusion donc des autres catégories de projets (gares, raccordement industriel, matériel roulant, ateliers, exploitation, sécurité, entretien, projets en cours, projets extérieurs à la Wallonie) qui ont été détaillées auparavant dans le Plan de desserte.

Légende :

Principales catégories de bénéficiaires :



Voyageurs ;



Marchandises ;



Mixte (voyageurs et marchandises).

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
1	Mise à 160 km/h de l'itinéraire Mouscron - Tournai - Bruxelles.	Les temps de parcours depuis Mouscron et Tournai vers Bruxelles-Midi sont actuellement assez élevés (respectivement 1h13 et 56'). Le projet consiste dès lors à améliorer l'infrastructure existante en relevant la vitesse de référence de la ligne 94 et de la ligne 75A de 140 km/h à 160 km/h. En raison de la sinuosité du tracé, le tronçon Tournai - Leuze ne peut être soumis au même objectif sans engendrer des coûts colossaux. Cette hypothèse a donc été exclue. Les gains de temps estimés restent cependant modestes et sont de -3 à -4 minutes entre Tournai et Bruxelles-Midi, et de -1 minute entre Mouscron et Tournai. Le projet n°1 inclut également une refonte importante de la gare d'Enghien, dont les études de capacité du RER ont montré que la configuration n'était pas très performante (problème de l'insertion des trafics provenant de Grammont). L'autre possibilité de réduire les temps de parcours sur cet axe est de relier la L.94 à la ligne à grande vitesse (voir projet n°2).	Relèvement de la vitesse de référence à 160 km/h entre Leuze et Hal (contre 140 km/h actuellement).	34		67
			Amélioration de l'infrastructure en gare de Enghien (vitesse d'approche, plan de voies, signalisation).	20	Forfait	
			Relèvement à 160 km/h de la section Mouscron - Tournai de la ligne 75A (contre 140 km/h actuellement).	13		

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
2	Valorisation de la ligne à grande vitesse pour les liaisons Mouscron - Tournai - Bruxelles.	Les temps de parcours depuis Mouscron et Tournai vers Bruxelles-Midi sont aujourd'hui assez élevés (respectivement 1h13 et 56'). Or, en alternative au projet n°1, il existe des possibilités de faire basculer les trafics IC depuis Mouscron -Tournai vers Bruxelles sur la ligne à grande vitesse n°1 Paris-Bruxelles. Cela peut s'envisager soit à Antoing soit entre Ath et Enghien où les lignes 94 et 1 courent parallèlement. La seconde hypothèse est privilégiée, car celle-ci permet de maintenir la desserte de Leuze et Ath (la desserte d'Enghien et Silly peut quant à elle être assurée par des trains IR et RER). Les gains de temps sont estimés à -11 minutes pour le trajet Tournai – Bruxelles, ce qui est significatif et permettrait d'accroître fortement l'attractivité du train sur cette liaison. Outre le gain de temps, ce projet présente également l'avantage de permettre aux trains IC provenant de Tournai de ne plus devoir cisailier les voies de la ligne 96 Mons - Bruxelles en gare de Hal, l'un des points noirs du réseau en matière de capacité. En effet, ils pourraient traverser la gare de Hal dans le pertuis réservé au TGV, dans des conditions de circulation optimales, ce qui permettrait d'améliorer nettement la régularité de la ligne 94 et 96. L'utilisation de la ligne à grande vitesse pour le trafic intérieur permettrait également de valoriser la section Enghien - Hal de la ligne 94 pour le trafic RER, et d'ouvrir de nouveaux points d'arrêts sur cette section (localisations potentielles : Saintes, Bierghes, Petit-Enghien). La principale difficulté technique de ce projet a trait non pas au génie civil mais bien au système de signalisation et de sécurité qui doit équiper infrastructure et matériel roulant. A noter que les raccords de service existants (L.1/1 et 1/2) entre la L.94 et la L.1 ne sont pas adaptés à un usage fréquent, mais pourraient être intégrés au projet moyennant modification.	Raccord entre la L.94 et la L.1 entre Ath et Enghien, à double voie, V=160 - 200 km/h, pas de cisaillement sur L.1. Configuration à confirmer par étude de capacité. Circulation des IC Mouscron - Tournai - Bruxelles via ce raccord.	33	Conversion L.1 en ERTMS et équipement matériel roulant en ERTMS non-inclus.	33
3	Modernisation et augmentation de la capacité de la L.96 Mons - Bruxelles.	Le trafic est actuellement très important sur la ligne 96, principalement de voyageurs mais aussi de marchandises. Les contraintes de circulation y sont très fortes, notamment entre Hal et Bruxelles-Midi. La configuration de la gare de Hal est très contraignante. La gare de Braine-le-Comte a, elle aussi, une infrastructure peu performante et inadaptée aux types de trafic qu'elle accueille. Enfin, l'absence de section à 4 voies entre Braine-le-Comte et Hal est une limitation supplémentaire. Compte tenu des perspectives de trafic sur cette ligne, sa capacité doit impérativement être augmentée. Par ailleurs, il faut insister sur l'inadaptation totale de la gare de Braine-le-Comte à ses fonctions futures (passage des trafics Bruxelles-Mons, insertion des trafics provenant de La Louvière, terminus RER et L, passage des frets). Les installations de Braine-le-Comte sont par ailleurs en fin de vie et devront, de toute façon, être renouvelées prochainement (2013-2014). Or, Infrabel envisage actuellement un renouvellement quasi à l'identique, ce qui bloquerait toute possibilité d'évolutions pour de nombreuses années. Il y a pourtant là une opportunité à saisir pour accroître les fonctionnalités de la gare. Il faut donc développer un nouveau projet ambitieux pour Braine-le-Comte qui doit répondre aux différentes besoins et permettre d'augmenter la capacité et les fonctionnalités de ce nœud majeur du réseau wallon. On associerait à la modernisation de la gare une mise à 4 voies de la L.96 en direction de Tubize sur une longueur minimale de +/- 6 km de façon à offrir une section suffisamment longue à 4 voies, incluant les points d'arrêt de Hennuyères et éventuellement de	Augmentation capacité et fonctionnalité en gare 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 quais, etc.). Augmentation capacité et fonctionnalité en gare de Braine-le-Comte (voir schéma de principe). Augmentation capacité et fonctionnalité en gare de 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 (2 arrêts inclus, dont un éventuellement nouveau), à définir en fonction des contraintes techniques et environnementales. Hypothèse : Tubize-sud (Stéhoux) - Braine-le-Comte. 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.	15 30 3 103	Forfait Forfait Forfait	150

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
		Tubize-sud (à créer). De cette façon, les trains IC pourraient dépasser les trains omnibus et marchandises avec une certaine "souplesse". Moyennant la réalisation d'un ouvrage d'art, le terminus RER pourrait être rabattu du côté Est de la gare et son fonctionnement n'interfererait pas avec les trafics passants de la ligne 96. La modernisation des autres nœuds de la ligne 96, soit Jurbise et Tubize (Soignies a été récemment modernisé) est également préconisée. Enfin, la vitesse de référence de la ligne serait relevée à 160 km/h sur l'intégralité du tracé. Bien entendu, cette réflexion doit être poursuivie dans une optique transrégionale et inclure également une augmentation de capacité du nœud de Hal et de la traversée de la région bruxelloise.	Relèvement de la vitesse de référence à 160 km/h sur l'ensemble de la ligne (contre 140-160 km/h actuellement).	/	Prévu dans le cadre de travaux de renouvellement.	
4	Application du principe des nœuds de correspondance entre La Louvière et Bruxelles.	Ce projet consisterait à appliquer sur l'axe Bruxelles - La Louvière le principe des nœuds de correspondance. Cela imposerait de gagner quelques minutes entre Braine-le-Comte et La Louvière-sud. Si cela est relativement aisé entre Braine-le-Comte et Familleureux (tracé rectiligne) moyennant un relèvement de la vitesse de référence à 160 km/h, la section Familleureux - La Louvière-sud présente en revanche de très fortes contraintes de tracé (contexte urbain, faibles rayons des courbes, bifurcations vers Manage). Cette partie du projet présenterait dès lors un coût de réalisation élevé, et également une forte incidence sur l'environnement. Plus globalement, cet axe profiterait également des bénéfices du projet n°3.	Projets L.96 (voir ci-dessus). Relèvement de la vitesse de référence de la L.117 à 160 km/h entre Braine-le-Comte et Familleureux (contre 120 km/h actuellement) (objectifs : -1' entre Braine-le-Comte et Ecaussinnes, -2' entre Ecaussinnes et La Louvière-centre). Amélioration de la vitesse entre La Louvière-sud et Familleureux (objectifs : -1' entre La Louvière-sud et La Louvière-centre, -2' entre La Louvière-centre et Ecaussinnes).	/ 9 50	Pris en compte dans projet n°3. Forfait	59
5	Application du principe des nœuds de correspondance entre Charleroi et Bruxelles.	Ce projet consisterait à appliquer sur l'axe Bruxelles - Charleroi (L.124) le principe des nœuds de correspondance. Pour que les trains IC puissent se croiser en gare de Braine-l'Alleud et Luttre, il faudrait gagner 1' de temps de parcours entre Nivelles et Luttre et également 1' entre Luttre et Marchienne. Outre leurs intérêts pour les correspondances, ces gains de temps réduiraient légèrement les temps de parcours entre Charleroi-sud et Bruxelles-Midi. Ce projet ne présente pas de difficulté technique importante.	Relèvement de la vitesse de référence de la L.124 à 160 km/h entre Luttre et Nivelles (contre 140 km/h actuellement, objectif : -1') et à 140-160 km/h entre Marchienne et Luttre (contre 120 km/h actuellement, objectif : -1').	16		16
6	Augmentation de la capacité des L.161-L.161A dans la zone d'Ottignies - Louvain-la-Neuve.	Ce projet permettrait d'augmenter la capacité du binôme Ottignies - Louvain-la-Neuve et d'adapter celui-ci à son rôle de terminus et de poste d'entretien du RER. Il permettrait également de tenir compte de la réouverture de la ligne 141 vers Nivelles. Concrètement, la capacité de réception du terminus en impasse de Louvain-la-Neuve serait augmentée. Dans sa configuration actuelle, celui-ci sera vraisemblablement à saturation à la mise en service du RER (cf. Etude de capacité du RER). Une configuration avec une arrière-gare, solution généralement adoptée dans les réseaux de métro, augmenterait la capacité de réception et permettrait de réaliser les manœuvres derrière la gare sans en perturber les départs. Cette solution est préconisée à Louvain-la-Neuve.	Capacité gare d'Ottignies : ajouts par rapport au Schéma Directeur d'Infrabel (quai supplémentaire voie B-L.161A, 4 voies à quai axe L.139-140 (voie X)). Capacité gare de Louvain-la-Neuve : réalisation d'une arrière-gare et étude d'un quai supplémentaire.	5 8	Forfait Forfait	14

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
		Les emprises sont disponibles dans le prolongement des voies existantes. Il faudrait également étudier la faisabilité d'une quatrième voie à quai à Louvain-la-Neuve. Etant donné la disposition du poste d'entretien d'Ottignies, les mouvements de matériel roulant à vide depuis Louvain-la-Neuve vers le poste d'entretien devraient se faire à contre-voie* pour éviter les cisaillements en gare d'Ottignies. L'implantation d'une communication entre les deux voies de la L.161D permettrait de réduire la longueur de la section empruntée à contre-voie. Enfin, les études de capacité du RER ont montré l'intérêt de disposer d'un quai supplémentaire en gare d'Ottignies sur l'axe de la ligne 161 et de 4 voies à quai sur l'axe des lignes 139-140 : cela permettrait de tenir compte de la perspective de réouverture de ligne 141 vers Nivelles et d'augmenter la capacité pour le fret qui parcourt cet axe. Ces éléments sont des ajouts au projet existant d'Infrabel pour la gare d'Ottignies.	Implantation d'une liaison de contre-voie pour faciliter les mouvements de matériel roulant entre Louvain-la-Neuve et le poste d'entretien d'Ottignies.	1	Forfait	
7	Augmentation de la capacité de la L.161 entre Ottignies et Gembloux.	La ligne 161 est la ligne wallonne la plus fréquentée en termes de voyageurs et l'une des premières en nombre de trains. Elle est en cours de mise à 4 voies entre Bruxelles et la bifurcation vers Louvain-la-Neuve. La section successive, entre la bifurcation vers Louvain-la-Neuve et Namur, est à 2 voies. Au vu des perspectives de trafic, la circulation sera difficile à assurer sur ces 2 voies en raison de la mixité entre les trafics rapides (internationaux et IC vers Namur) et les trafics lents qui doivent desservir les 8 points d'arrêts intermédiaires entre Ottignies et Namur. Il faudrait d'une part engager sur les relations omnibus des automotrices « Desiro Siemens », dotées de bonnes performances d'accélération et, d'autre part, mettre à 4 voies une section significative du tronçon considéré. Pour permettre un dépassement des trains lents par les trains rapides avec une relative souplesse, il faut disposer d'une section à 4 voies comprenant 2 points d'arrêt, pour pouvoir créer des différences de temps de parcours suffisantes. Une telle hypothèse a été retenue. A noter que les conditions de réalisation de ce projet sont favorables (tracé rectiligne et plan, pas de bifurcation ou de raccordement industriel, ouvrage d'art déjà au gabarit 4 voies, etc.), de sorte que le coût et les incidences des travaux peut rester relativement modérés.	Mise à 4 voies d'une section de 4 à 6 km entre la bifurcation de Louvain-la-Neuve et Rhisnes (2 points d'arrêt inclus). Hypothèse : section Chastre - Ernage - Gembloux. A confirmer en fonction des contraintes techniques et environnementales.	63		63
8	Application du principe des nœuds de correspondance sur la Dorsale wallonne.	Ce projet consiste à appliquer le principe des nœuds de correspondance sur l'axe de la Dorsale wallonne. Cet axe se prête bien à ce principe, à condition de réaliser des travaux complémentaires. Pour que les trains IC puissent se croiser en gare et offrir des correspondances attractives avec les trains omnibus, il faudrait gagner 2' de temps de parcours entre La Louvière-Sud et Charleroi-Sud (en rectifiant des courbes actuellement limitées à 90 km/h entre Morlanwelz et Piéton), ainsi qu'entre Tournai et Lille-Flandres (en relevant la vitesse et l'amélioration de l'accès à Lille-Flandres). Par ailleurs, certaines gares devraient voir leur fonctionnement et leur capacité optimisés, en adoptant des plans de voie symétrique, en optimisant la signalisation et les itinéraires, et en rehaussant les quais (Blaton, La Louvière-Sud, Jemeppe-Sur-Sambre et Andenne). Moyennant ces travaux, on pourrait offrir un service très performant le long de la Dorsale wallonne, avec un IC circulant toutes les demi-heures et offrant des correspondances attractives vers les services omnibus et les bus du TEC.	Réduction des temps de parcours entre Lille et Tournai par relèvement de la vitesse de référence à 160 km/h en Belgique et en France (objectif : -2'). Réduction des temps de parcours entre La Louvière-sud et Charleroi-Sud (objectif : -2') par relèvement à 160 km/h entre La Louvière-Sud et Marchienne et rectification des courbes sur la section Morlanwelz-Piéton. Amélioration de la capacité et des conditions de correspondance en gares de Blaton, Jemeppe-Sur-Sambre et Andenne (4 voies à quai avec plan de voie symétrique, et rehaussement des quais).	5 36 24	Coût des travaux situés en Belgique. Forfait	72

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
			Amélioration de la capacité et des conditions de correspondance en gare de La Louvière-sud (6 voies à quais (contre 5 actuellement) et rehaussement des quais).	8	Forfait	
9	Augmentation de capacité entre Fleurus, Auvelais et Namur (section commune corridor C - Dorsale wallonne). Version de base.	Il est actuellement prévu de mettre la ligne 147 à double voie et d'y faire transiter les deux sens du trafic marchandise provenant d'Ottignies et se dirigeant vers le Luxembourg et la France (Corridor C) via un tronçon de la Dorsale wallonne (Auvelais - Namur) et l'axe de l'Athus-Meuse. Actuellement, seul le sens nord-sud emprunte la ligne 147, alors que le sens sud-nord emprunte la ligne 144, ce qui provoque des cisaillements à Jemeppe-Sur-Sambre et à Ottignies, deux nœuds majeurs pour les trafics voyageurs et marchandises. Cela implique également d'emprunter la section Gembloux - Ottignies de la ligne 161, où les trafics voyageurs sont très intenses. Dès le moment où la ligne 147 sera mise à double voie, il faudrait réaliser un ouvrage d'art à Auvelais afin d'éviter de créer un cisaillement dans cette gare entre les trafics marchandises du corridor C et les trafics voyageurs et marchandises circulant sur l'axe de la Dorsale wallonne. La réalisation de cet ouvrage d'art est certes onéreuse, mais elle est indispensable pour séparer les trafics nord-sud et est-ouest, voyageurs et marchandises, pour ne pas impacter la capacité des axes de la Dorsale wallonne et du corridor C et garantir une qualité de service correcte. Ce projet doit s'envisager en cohérence avec les autres interventions proposées sur le corridor C (projets n° 9, 10, 14, 15, 19, interventions en Flandre et en France).	Mise à double voie de la L.147 (Fleurus - Auvelais) et relèvement de la vitesse de référence à 100 km/h (contre 90 km/h actuellement). Réalisation d'un ouvrage de croisement dénivelé (PX) à Auvelais.	17 25	 Forfait	42
10	Augmentation de capacité entre Fleurus, Auvelais et Namur (section commune corridor C - Dorsale wallonne). Version maximaliste.	Ce projet est identique au projet précédent, mais il comprend en sus la mise à 3 voies de la ligne 130 entre Flawinne et Auvelais. A partir de Flawinne, on dispose en effet de 4 voies. Ce projet est très coûteux car il comprend l'élargissement de la plateforme ferroviaire sur 14 km. Six ponts sur la Sambre devraient également être posés. Ce projet deviendra indispensable en cas de forte croissance des trafics voyageurs et surtout marchandises. A court terme, la priorité doit être donnée à la réalisation du projet précédent, qui en constitue la première phase. Ce projet doit s'envisager en cohérence avec les autres interventions proposées sur le corridor C (projets n° 9, 10, 14, 15, 19, interventions en Flandre et en France).	Projet n°9 (voir ci-dessus). Mise à 3 voies section Auvelais - Flawinnes L.130 .	42 137	Voir détail ci-dessus.	179
11	Raccordement de l'aéroport de Gosselies.	Ce projet correspond au projet choisi par le Gouvernement wallon pour la desserte de l'aéroport de Gosselies.	Projet de base (tunnel avec gare à 2 voies et Park & Ride), avec courbe de raccord vers Luttre, Charleroi et également Ottignies (double voie).	600	Forfait basé sur les estimations d'Infrabel.	600
12	Adaptations spécifiques aux trains pendulaires sur la L.162.	Ce projet comprend les adaptations de l'infrastructure nécessaires à la circulation du train pendulaire sur la ligne 162.	Travaux d'adaptations spécifiques au train pendulaire sur L.162 (optimisation de la géométrie du tracé en entrée de courbes).	25	Forfait basé sur les estimations d'Infrabel.	25

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
13	Trains pendulaires et gain de temps supplémentaires sur la L.162.	Outre les adaptations spécifiques au train pendulaire (voir ci-dessus), ce projet prévoit de lever la plus forte limitation de la ligne 162 qui subsistera au terme des travaux de modernisation en cours. Il s'agit d'une section de +/- 10 km où les rayons des courbes ne permettent pas une vitesse supérieure à 90 km/h. Les gains de temps potentiels générés par les travaux de modernisation et l'introduction du train pendulaire seront très faibles sur cette section (circulation à 95 ou 100 km/h). Etant donné la configuration de la zone traversée (vallée, sites Natura 2000), la seule solution envisageable est celle d'un (ou de) tunnel(s) permettant d'augmenter la vitesse permise par l'infrastructure (140-160 km/h) et surtout de raccourcir la longueur du tracé. Les gains de temps de parcours sont estimés à 4' à 6', valorisables pour tous les types de train. Ce projet est coûteux, mais, outre son bénéfice pour les temps de parcours, il permettrait de "by-passer" la section existante et donc d'économiser sur sa nécessaire modernisation. Une décision devrait donc être prise très rapidement sur ce projet, afin de l'insérer dans le planning des travaux actuellement en cours. Des études environnementales spécifiques sont indispensables étant donné la sensibilité de la zone.	Projet n°12 (voir ci-dessus).	25	Voir détail ci-dessus.	145
			Rectification des courbes dans la zone de Poix-St-Hubert - Mirwart (tunnel(s)) + zone Forrières (V=140-160 km/h).	120	Coût de 150 M€ - coût de 30 M€ correspondant aux travaux qu'il faudrait engager sur le tracé existant	
14	Optimisation de l'axe de l'Athus-Meuse, version de base.	L'axe dit de l'Athus-Meuse (Namur - Dinant - Bertrix - Athus) fait partie du corridor européen de marchandises C, le principal itinéraire fret qui traverse la Wallonie du nord au sud. Sur cet axe, il subsiste trois sections à voie unique. Celles-ci constituent actuellement des contraintes lors de la confection des horaires et pourraient devenir des limitations en cas de hausse des trafics marchandises. Par ailleurs, la gare d'Athus ne peut pas être raccordée de manière performante au réseau français : cela constitue un handicap pour la flexibilité d'exploitation de l'axe et la compétitivité du terminal à conteneurs d'Athus, le terminal wallon qui rencontre le plus de succès. Enfin, la longueur des trains est limitée en Belgique à 650 m sur ce corridor, alors que la norme européenne est désormais de 750 m. Ce projet permettrait de lever deux des trois limitations dues à des sections à voie unique, les plus aisées à lever sur l'axe de l'Athus-Meuse : le viaduc d'Anseremme et la L.165/2 à Athus. Il permettrait également d'augmenter l'attractivité du terminal d'Athus, en lui offrant un accès vers la France. Enfin, ce projet prévoit d'adapter les voies de garage à 750 m, qui est le standard des pays limitrophes. Ce projet s'inscrit dans un cadre plus large d'amélioration du corridor C et doit s'envisager en cohérence avec les autres interventions proposées sur ce corridor (projets n° 9, 10, 14, 15, 19, interventions en Flandre et en France).	Allongement des voies de garage de minimum 750m de longueur sur tout l'axe	10	Forfait.	40
			Mise à double voie de la L.165/2 et accès depuis la gare d'Athus vers la France.	15		
			Mise à double voie du viaduc d'Anseremme.	15	Forfait	
15	Optimisation de l'axe de l'Athus-Meuse, version maximaliste.	Outre les travaux décrits ci-dessus, ce projet prévoit de lever la dernière section à voie unique de l'axe de l'Athus-Meuse : celle générée par le gabarit trop restreint du tunnel d'Houyet. Il prévoit également de renforcer la flexibilité de cet axe en réalisant de nouvelles courbes de raccord entre la ligne 162 et les lignes 165-166. Enfin, la vitesse sur la section Namur - Dinant, actuellement limitée à 90 km/h, serait augmentée. L'ensemble de ces travaux est beaucoup plus difficiles à réaliser que la version de base et ne s'imposerait réellement qu'en cas de très fortes augmentations des trafics marchandises sur l'axe du corridor C. Il importe donc de commencer par les travaux prévus dans la version de base. Ce projet doit s'envisager en cohérence avec les autres interventions proposées sur ce corridor (projets n° 9, 10, 14, 15, 19, interventions en Flandre et en France).	Version de base, voir ci-dessus.	40	Voir détail ci-dessus.	114
			Section Namur - Dinant : relèvement de la vitesse à 100 - 120 km/h (objectif : -1').	19		
			Mise à double voie du tunnel d'Houyet.	35	Forfait	
			Remise en service raccord L.162-L.165 (Libramont).	3		
			Aménagement raccord L.165-L.166 (Bertrix).	18		

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
16	Finalisation de la modernisation de la L.42.	La ligne 42 est le principal support de la liaison entre Liège et Luxembourg. Elle traverse une région peu densément peuplée, mais excentrée, mal desservie et très touristique. Sous la pression, et avec le cofinancement, des autorités luxembourgeoises, un processus de modernisation fut entamé fin des années 90 pour aboutir sur l'électrification de la ligne en 2001. Ce programme de modernisation se poursuit depuis et s'étale dans le temps, en raison des contraintes budgétaires et du peu d'intérêt porté par Infrabel et la SNCB à cette ligne, dont les potentiels de trafics sont - il est vrai - faibles. Ce projet prévoit la finalisation de la modernisation et l'amélioration de la capacité et de la flexibilité d'exploitation de l'axe, afin de lui permettre d'accepter les trafics prévus par notre schéma d'exploitation. L'exploitation actuelle est en effet contrainte par une signalisation peu capacitaire et l'absence de couloirs sous-voies ou de passerelles dans plusieurs gares de croisement. Outre les interventions décrites ci-contre, l'hypothèse du raccordement de la zone d'activités projetée par Idelux à Gouvy et l'implantation de nouveaux points d'arrêt a également été retenue dans le Plan de desserte, afin d'augmenter la fréquentation de cet axe. Ces dernières interventions ne sont pas budgétisées ici.	Relèvement de la vitesse de référence à 100 km/h (contre 90 km/h actuellement) et renouvellement de la voie entre Trois-Ponts et Vielsalm (voie très vétuste actuellement limitée à 80 km/h).	3	Prévu dans le cadre de travaux de renouvellement, sauf suppression passage-à-niveau Vielsalm.	6
			Réalisation de couloirs sous-voies ou passerelles à Trois-Ponts et Gouvy, afin de permettre le croisement des trains en toute circonstance.	1	Forfait	
			Amélioration de la signalisation (redécoupage du block entre Vielsalm et Gouvy) pour augmenter la capacité.	1	Forfait	
			Maintien de la 3e voie à quai à Trois-Ponts dans la perspective de servir de terminus à des services P des CFL vers Luxembourg (suppression prévue par Infrabel).	1		
17	Augmentation de la capacité de la L.43.	La fréquentation de cette ligne est assez soutenue, compte tenu des caractéristiques des régions rurales traversées et de l'offre actuelle (un train par heure). La ligne 43 présente cependant actuellement de longues sections à voie unique qui "figent" l'horaire, induisant des correspondances médiocres à Marloie, et limitant la capacité et la robustesse d'exploitation. Ces limitations peuvent être fortement atténuées en réalisant des évitements* supplémentaires où les trains pourraient se croiser. De cette façon, on pourrait à l'avenir faire circuler 2 trains par heure et par sens sur la ligne 43, comme prévu dans le schéma d'exploitation. L'horaire de ces trains serait conçu afin de s'insérer dans la trame des nœuds de correspondances de Liège-Guillemins et Marloie. Il en découlerait un service nettement plus attractif pour les usagers de cette ligne, mais également pour des liaisons depuis Arlon vers Liège, par exemple, moyennant une correspondance, désormais performante, à Marloie.	Evitements supplémentaires à Marche et/ou Barvaux ou prolongation de la section à double voie afin de pouvoir assurer une fréquence de 2 trains / h / sens (hypothèse : 2 évitements).	10	Forfait	10
18	Modernisation et augmentation de la capacité de la L.132.	Alors que l'existence même de la ligne 132 était menacée jusque dans les années 90, plusieurs signaux positifs sont apparus ces dernières années et permettent de penser qu'une ère de renouveau s'est enclenchée (offre de train revue, avec notamment la création de trains plus rapides (lr), nouveaux autorails modernes, reprise des trafics marchandises, processus en cours de modernisation de l'infrastructure et des gares et points d'arrêt). La fréquentation a ainsi augmenté sur cette ligne. Cette dynamique doit être poursuivie en tenant compte des perspectives. D'une part, un important projet de transport de produits carriers est envisagé à partir d'un projet de nouvelle carrière qui s'implanterait à Hemptinne. Cette carrière serait raccordée au rail par l'intermédiaire d'une remise en service d'un tronçon de l'ancienne ligne 136, qui se raccordait à la ligne 132 à proximité d'Yves-Gomezée. D'autre part, la congestion automobile croissante sur l'axe de la Nationale 5 au sud de Charleroi incite à renforcer l'attractivité des services ferroviaires pour les voyageurs sur la	Révision de la signalisation entre Walcourt et Philippeville et implantation d'une voie de croisement à Rossignol.	5	Forfait	12
			Réalisation de couloirs sous-voies ou passerelles à Philippeville et Walcourt (croisement possible en toute circonstance) et aménagement à Philippeville pour permettre le croisement des trains à quai.	2	Forfait	
			"Démariage" des voies tunnel de Jamioux (suppression de la contrainte de voie unique).	5	Forfait	
			Modernisation et relèvement à 120 km/h de la section Couvin - Mariembourg et amélioration de la vitesse d'approche de la gare de Mariembourg.	/	Prévu dans le cadre de travaux de	

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
		ligne 132. Cependant, une accumulation de contraintes d'infrastructure empêche actuellement la mise en place d'une offre cadencée et limite drastiquement la capacité de la ligne entre Couvin et Walcourt (voie unique, signalisation peu capacitaire, absence de passages sous voies dans les gares de croisement, etc.), bloquant ainsi toute possibilité d'évolution. Il importe donc d'adapter l'infrastructure de façon à lui permettre de supporter une offre de trains parfaitement cadencés (trains IR et L), ainsi que le trafic marchandises appelé à croître significativement. La section Couvin – Mariembourg, vétuste, serait modernisée. Un nouveau point d'arrêt pourrait être implanté à Bomerée (non budgétisé ici). Pour un investissement modéré, des bénéfices importants peuvent être engrangés sur cette ligne régionale.			renouvellement.	
			Remise en service de la L.136 jusqu'à Hemptinne (projet Carneuse).	/	A charge de Carneuse.	
19	Modernisation et augmentation de capacité de la L.139.	La ligne 139 Ottignies Louvain est très importante pour le trafic marchandises (corridor C), mais également pour le trafic voyageurs, en particulier dans la perspective du RER et de la remise en service de la ligne 141 Nivelles - Court-Saint-Etienne. En effet, les services provenant de Nivelles seraient prolongés jusqu'à Basse-Wavre afin de desservir cet important pôle scolaire, et de relier directement Nivelles à Ottignies et à Wavre. 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 adjoindrait à ce programme de travaux la réalisation d'un terminus à Basse-Wavre destiné aux services provenant de la ligne 141 (Nivelles). Ce projet doit s'envisager en cohérence avec les autres interventions envisagées sur le corridor C (projets n° 9, 10, 14, 15, 19, interventions en Flandre et en France).	Suppression des principaux passages à niveau (hypothèse : 5).	10	Forfait	15
			Modernisation de la signalisation (y compris à contre-voie) et point de changement de voie supplémentaire entre Florival et Gastuche.	5	Forfait	
			Relèvement de la vitesse à 120 km/h (contre 90 km/h actuellement).	/	Prévu dans le cadre de travaux de renouvellement.	
			Aménagement d'un terminus à Basse-Wavre pour les services provenant de la L.141 (2 voies en position centrale en impasse, quais et accès).	/	Pris en compte dans budget L.141 (projet n°28).	
20	Réseau Express Liégeois, version de base.	La ligne 125A Flemalle-Haute - Seraing - Liège est actuellement en service, mais uniquement pour les trafics marchandises. Ce projet en prévoit la réouverture au service voyageurs. Aucune intervention infrastructurelle n'est nécessaire, à l'exception du réaménagement des points d'arrêt. Les services provenant de Seraing seraient prolongés vers Liers sur la ligne 34 afin de desservir le centre de Liège. Pour offrir un service de qualité sur la ligne 34, il faut y diminuer le trafic induit par le poste d'entretien de Liers. Une partie des activités du poste d'entretien de Liers pourrait être recentrée à Liège-Guillemins et/ou Kinkempois, où un nouvel atelier de traction doit être érigé. Dans cette hypothèse, de nouveaux points d'arrêt pourraient voir le jour sur la ligne 34 entre Liège-Palais et Herstal (Coronmeuse-Vivegnis et Préalle). Un Park & Ride* pourrait être réalisé autour de la gare de Milmort. Enfin, la suppression des nombreux passages à niveau qui émaillent la ligne 34 doit se poursuivre pour améliorer la régularité sur cette ligne et réduire l'incidence du passage du train sur les trafics automobiles et modes doux. L'exploitation de la liaison Seraing - Liège - Liers serait réalisée dans un mode « Light-train » performant et attractif. Ce projet est complémentaire au projet de tram de la SRWT.	Réaménagement de 4 points d'arrêt sur la L.125A.	4		19
			Amélioration de la L.34 : poursuite de la suppression des principaux PN (hypothèse : 4).	8	Forfait	
			Amélioration de la L.34 : réouverture de points d'arrêt (hypothèse : 2) et P+R à Milmort.	7		
			Amélioration de la L.34 : utilisation accrue des sites de Liège-Guillemins et Kinkempois pour l'entretien et le remisage.	/	Pas budgétisé.	

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
21	Réseau Express Liégeois, version maximaliste.	En plus du projet susmentionné, cette version maximaliste beaucoup plus onéreuse prévoit la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre la ligne 34 (Coronmeuse) et la ligne 40 (Bressoux) en réalisant un nouveau pont sur la Meuse (proposition 'Urbagora'). Cette nouvelle liaison permettrait de boucler un anneau ferroviaire continu autour du centre de Liège. Elle ouvrirait la porte à de nombreuses possibilités de liaisons (exemple : Visé - Liège-Palais - Liège-Guillemins-Angleur, ou Seraing-Liège-Guillemins-Liège-Palais-Bressoux-Kinkempois). Elle devrait s'accompagner de la réouverture de points d'arrêt sur la ligne 40, où seules les gares de Bressoux et Visé sont en encore service. Enfin, cette proposition maximaliste inclut la remise en service de la ligne 31 entre Liers et Ans, fermée au début des années 80. Ces développements sont complémentaires au projet de tram de la SRWT.	Projet N°20 (voir ci-dessus).	19		100
			Liaison L.34 - L.40 à hauteur de Bressoux - Coronmeuse	50		
			Remise en service L.31 (1 voie électrifiée, V=90 km/h). Accès gare d'Ans : nouvelle voie dédiée à réaliser entre la voirie et la L.2. Terminus en impasse au nord de la L.2 sans circulation sur la L.2.	28		
			Réouverture d'arrêts sur L.40 (hypothèse : 3).	3		
22	Remise en service de la L.45 de Trois-Ponts à Malmedy.	Les pôles de Stavelot et Malmedy ne sont plus desservis par le chemin de fer. Cette proposition consiste dès lors à rétablir l'ancienne ligne 45 de Malmedy à Trois-Ponts, où des correspondances avec la ligne 42 seraient organisées. L'exploitation sur cette ligne 45 serait réalisée dans un mode « Light-train » performant et attractif. Le potentiel voyageurs et marchandises de cette liaison est cependant faible.	Remise en service 1 voie électrifiée, V=90 km/h, de Trois-Ponts à Malmedy.	27		27
23	Remise en service de la L.48-49 entre Eupen et la frontière allemande (liaison Eupen - Aachen).	Ce projet présente un intérêt tant pour les marchandises que les voyageurs. Pour les marchandises, la capacité de l'axe Anvers - Allemagne est limitée par la saturation de la gare allemande d'Aachen-West, où la majorité (80%) des convois doit réaliser une manœuvre pénalisante de demi-tour afin de poursuivre vers Cologne. La réouverture des lignes 48-49 entre Eupen et Stolberg permettrait d'offrir un itinéraire alternatif attractif pour les trafics marchandises provenant d'Anvers et poursuivant vers Cologne. Le profil en long de cette liaison est adéquat pour les trafics marchandises. Pour les trafics voyageurs, la réouverture de ce tronçon de ligne permettrait de prolonger jusqu'à Eupen les services Euroregiobahn qui sont actuellement limités à Stolberg, à quelques kilomètres de la frontière belgo-allemande. Le réseau Euroregiobahn est un réseau régional très performant desservant les agglomérations d'Aachen, Düren, etc. A Eupen, une correspondance serait offerte avec l'IC-A vers Bruxelles. Ce projet permettrait donc d'intégrer pleinement Eupen dans le réseau Euroregio et de renforcer les liaisons entre la Wallonie et l'Allemagne. D'un point de vue technique, la réalisation du projet est aisée, mais il importe de ne pas fixer la frontière d'exploitation à la frontière administrative des Etats, mais bien en gare d'Eupen, pour éviter tous les inconvénients découlant d'une exploitation sur 2 pays différents. De cette manière, les services allemands existants pourraient être prolongés sans difficulté jusqu'à Eupen.	Modernisation de Eupen à Raeren (renouvellement, signalisation, etc.), (1 voie non-électrifiée, V=60-90 km/h).	6		14
			Remise en service de Raeren à la frontière allemande (1 voie non-électrifiée, V=60-90 km/h). Frontière d'exploitation à Eupen.	7		
24	Remise en service L.86 entre Blaton et Renaix.	La ligne 86 est actuellement une ligne en impasse aboutissant en gare de Renaix. Elle pourrait cependant être prolongée vers Leuze (correspondance avec la ligne 94) et Blaton (correspondance avec la ligne 78) moyennant la remise en service de ces tronçons. Elle offrirait ainsi un maillage complémentaire intéressant du réseau. L'exploitation sur cette ligne 86 serait réalisée dans un mode « Light-train » performant et attractif. Son potentiel de clientèle est cependant faible. Pour les marchandises, ce projet permettrait de desservir de nouveau l'usine d'engrais de Frasnes-lez-Anvaing, qui était autrefois raccordée au rail.	Remise en service 1 voie électrifiée, V=90 km/h.	66		66

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
25	Remise en service de la L.115 entre Braine-l'Alleud et Tubize.	Ce projet s'inscrit dans la volonté de recréer des liaisons est-ouest performantes entre les principaux pôles du Brabant wallon, en remettant en service d'anciennes lignes. L'ancienne ligne 115 permettrait ainsi de relier les agglomérations de Tubize, Braine-le-Château et Braine-l'Alleud. Elle offrirait ainsi un maillage intéressant du réseau (correspondances vers les lignes 96 et 124). Notons que le réseau routier est saturé sur le même corridor, et que les services du TEC pâtissent de cette congestion. Au niveau technique, ce projet ne présente pas de difficulté particulière, si ce n'est à Braine-l'Alleud où un raccord avec la ligne 124 est désormais difficile à envisager (un parking ayant été réalisé sur les emprises de l'ancienne ligne 115). Pour contourner cette difficulté, l'aménagement d'un terminus spécifique à la ligne 115, au plus près des quais de la gare de Braine-l'Alleud, est proposé. L'exploitation serait assurée dans un mode « Light-train » attractif et performant. Le potentiel voyageur est assez important dans le contexte d'une ancienne ligne.	Remise en service 1 voie électrifiée, V=90 km/h, sans connexion physique à la L.124 à Braine-l'Alleud.	32		32
26	Remise en service L.123 entre Enghien et Braine-le-Comte.	Ce projet s'inscrit dans la volonté de recréer des liaisons est-ouest performante entre les principaux pôles du Brabant wallon. La remise en service de la ligne 123 permettrait ainsi de relier les gares existantes d'Enghien et de Braine-le-Comte. Aucun pôle intermédiaire n'est cependant situé entre ces deux localités. Le potentiel voyageurs apparaît assez faible. Le potentiel marchandise également (pentes importantes).	Remise en service 1 voie électrifiée, V=90 km/h et adaptations gare d'Enghien et Braine-l'Alleud.	46		46
27	Remise en service de la L.97 entre Quiévrain et la frontière française (liaison Mons - Valenciennes)	Il manque environ 2 km de voie, dont +/- 800 m en Belgique, pour permettre de reconnecter les réseaux belges et français et rétablir ainsi la liaison Mons et Valenciennes. Ce projet a tout d'abord un intérêt important pour les trafics marchandises. En effet, il existe plusieurs industriels importants (Toyota, Arcelor, etc.) qui sont embranchés au rail côté français. L'ouverture d'une liaison directe vers la Belgique permettrait de gagner du temps et d'éviter le passage par le nœud de Lille qui est saturé. A plus long terme, l'itinéraire par la ligne 97 dispose d'un excellent profil en long très favorable aux trains de marchandises lourds. Il pourrait donc accueillir également des convois en transit et évoluer vers une fonction de corridor. Ces nouveaux trafics permettraient de renforcer l'activité marchandises en Wallonie, notamment en gare de Saint-Ghislain, et de pérenniser la ligne 97, terminant actuellement en impasse à Quiévrain. La réouverture de cette liaison permettrait également d'augmenter l'attractivité de la zone Saint-Ghislain, Tertre, Ghlin, Baudour, zones industrielles potentiellement trimodales et disposant de réserves foncières. Pour les voyageurs, l'intérêt de cette liaison dépend des choix politiques qui seront opérés en France (train ou tram). Dans les deux hypothèses, il est indispensable de permettre la liaison entre Valenciennes et Mons, au besoin avec une correspondance à Quiévrain entre le tram provenant de Valenciennes et le train provenant de Mons.	Remise en état, 1 voie non-électrifiée V=40-60 km/h. Aménagement d'un évitement à Hainin (voie 750 m avec accès à quai) ou éventuellement à Quiévrain. Prolongation tram SITURV jusqu'à la gare de Quiévrain (si les autorités françaises confirment leur choix).	1 5 /	 Forfait. Budget SRWT.	6
28	Remise en service de la L.141 entre Nivelles et Court-St-	Ce projet s'inscrit dans la volonté de recréer des liaisons est-ouest performantes entre les principaux pôles du Brabant wallon. La remise en service de la ligne 141 permettrait ainsi de relier Nivelles, Ottignies, Wavre et Basse-Wavre. D'autres localités intermédiaires seraient également	Remise en service 1 voie électrifiée, V=90 km/h, tracé nord via Baulers.	38		53

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
	Etienne (liaison Nivelles – Ottignies – Basse Wavre) et terminus RER à Nivelles-sud.	desservies (Genappe, Court-Saint-Etienne). Plusieurs études ont conclu à l'intérêt d'une telle liaison. La SNCB est également favorable à cette réouverture. Il faut proposer une offre attractive et performante, et exploiter cette ligne sous une forme de "Light-train" (train léger et performant, exploitation à un seul agent, cadencement à la demi-heure, correspondances attractives, etc.). La réouverture de cette liaison imposerait cependant des aménagements entre Baulers et Nivelles. Elle induirait également un surplus de trafic en gare de Nivelles. Or les études de capacité du RER avaient déjà démontré la saturation prévisible du terminus RER de Nivelles. Pour ces raisons, on associe à ce projet la possibilité de créer à Nivelles-Sud un terminus de délestage du RER. De cette façon, on offre également une desserte de cette importante zone d'activités économiques.	Aménagement terminus à Basse-Wavre (1 ou 2 voie(s) centrale(s) en impasse, quais et accès, suppression PN).	8		
			Terminus RER à Nivelles-sud (3e voie en position centrale et quais et accès).	7		
29	Réouverture de la L.141 entre Manage et Nivelles.	Ce projet prévoit la remise en service de la ligne 141 entre Nivelles et Manage, ce qui permettrait d'améliorer les liaisons entre la région du Centre et le Brabant wallon. Cette remise en service s'effectuerait dans un mode "Light-train" performant. Elle se heurte cependant à des difficultés techniques à Nivelles où il serait très difficile que les trains provenant de Manage puissent accéder à la gare. Pour contourner cette contrainte, on peut opter pour un terminus dédié aux services provenant de Manage implanté sur l'assiette de la ligne 141 au plus près de l'accès au couloir sous-voie de la gare de Nivelles. En outre, à Seneffe l'ancien tracé est occupé par des développements urbanistiques ce qui pose une contrainte majeure et générerait des surcoûts conséquents.	Remise en service 1 voie électrifiée, V=90 km/h. Terminus dédié au plus près de la gare de Nivelles et raccord de service vers le faisceau de Baulers.	52		52
30	Réouverture de la L.154 entre Dinant et Givet.	Ce projet consiste à rétablir la liaison Dinant-Givet, avec pour les voyageurs une exploitation attractive de type "Light-train". Cette réouverture est à envisager dans une optique de ligne régionale, avec des services Dinant - Givet, et des correspondances à Givet vers Charleville. Le potentiel international de cette ligne est en effet très faible. Il existe en revanche un potentiel local modéré. Pour les marchandises, quelques acteurs locaux (carriers et Port de Givet) pourraient être intéressés par cette liaison. Il ne s'agirait nullement toutefois d'un rôle international de corridor, les limitations infrastructurelles côté français excluant cette hypothèse. Il importe de ne pas fixer la frontière d'exploitation à Heer-Agimont comme autrefois, mais bien en gare de Givet, afin d'éviter tous les inconvénients découlant d'une exploitation sur deux pays différents.	Remise en service 1 voie électrifiée, V=90-100 km/h, avec frontière d'exploitation à Givet.	40	Source : étude MVA 2010.	40
31	Réouverture de la L.163 entre Libramont et Bastogne.	Le pôle de Bastogne n'est plus relié au chemin de fer depuis la fermeture de la ligne 163. Ce projet consiste à rétablir la liaison vers Libramont. L'assiette est préservée, et le projet ne présente dès lors pas de difficulté technique particulière. Il doit être abordé dans une philosophie "Light-train". La question cruciale est ici liée à la pertinence économique d'exploiter cette liaison par le rail. Le potentiel apparaît en effet très faible, et les conditions défavorables au rail (aucun pôle intermédiaire entre Bastogne et Libramont, route nationale et autoroute dans le même corridor, etc.). Il s'agit également de s'interroger si Libramont est une destination intéressante, où s'il ne vaut pas mieux privilégier Luxembourg (voir ci-dessous).	Remise en service 1 voie électrifiée, V=90-120 km/h.	56		56

Partie 3 : 34 projets pour agir concrètement

N°	Intitulé projet	Motivations du projet	Contenu du projet	Total [M€]	Rmq	GRAND TOTAL [M€]
32	Réouverture de la L.164 entre Bastogne et la frontière luxembourgeoise (liaison Bastogne – Wiltz).	Le pôle de Bastogne n'est plus relié au chemin de fer depuis la fermeture de la ligne 163. Les Chemins de fer luxembourgeois exploitent cependant une ligne jusqu'à Wiltz, à quelques kilomètres de la frontière belge. Entre Wiltz et Bastogne il existe l'ancienne ligne 164, transformée en RAVeL. Ce projet consisterait à rétablir le tronçon Wiltz - Bastogne et à y prolonger les services des CFL actuellement en terminus à Wiltz. On offrirait ainsi aux bastognards un service attractif vers les pôles d'emplois luxembourgeois pour un coût raisonnable.	Remise en service 1 voie électrifiée, V=90 km/h, point-frontière à Wiltz ou à Bastogne.	18		18
33	Modernisation des grandes gares de triage.	Les installations des gares de Monceau et Kinkempois sont vétustes et inadaptées. Elles doivent être renouvelées et adaptées aux exigences actuelles. Les infrastructures des autres gares doivent également être, le cas échéant, adaptées aux besoins locaux.	Monceau : installations de tri performantes, renouvellement des voies et allongement à 750 m.	35	Forfait. Faisceaux déjà partiellement renouvelés.	75
			Kinkempois : renouvellement des voies et allongement à 750m (+ atelier de traction et poste d'entretien).	20	Forfait. Atelier de traction et poste d'entretien non compris.	
			Autres gares (Montzen, Saint-Ghislain, Châtelet, La Louvière-Industries, etc.). Adaptations en fonction des besoins locaux.	20	Forfait.	
34	Corridor européen de fret est-ouest.	La Grande-Bretagne souhaite être intégrée dans le réseau de corridors européens via le tunnel sous la Manche, avec notamment une ramification partant vers l'est (Allemagne). Cet itinéraire pourrait transiter par la Wallonie, par l'axe de la Dorsale wallonne (variante nord entre Tournai et Charleroi). La France, de son côté, pousse pour l'utilisation au maximum de son réseau et de son "artère nord-est". La Région wallonne a pourtant tout intérêt à multiplier les efforts pour inscrire ce corridor sur son territoire. Cela permettrait de bénéficier d'un ancrage supplémentaire dans le contexte européen et de subsides communautaires pour certains investissements (signalisation, etc.). La capacité du tunnel sous la Manche étant limitée, ce projet de corridor concerne cependant des flux relativement modestes (une dizaine de trains par jour). Les coûts d'investissements sont cependant également très modérés.	Adaptations de l'infrastructure sur le tracé du corridor (voies de 750 m, optimisation des itinéraires et bifurcations, gabarit CP7 0 - C400, signalisation ERTMS, etc.).	10	Forfait	10