

L'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg est en mauvais état et nécessitera dans les toutes prochaines années une intervention lourde de rénovation/modernisation :

- Caténaires « pourries »
- Voies obsolètes
- Vitesse de référence régulièrement limitée à 80 km/h
- Tracé très sinueux
- Equipements de signalisation obsolètes
- Dégagement progressif du trafic marchandises au profit de l'Athus-Meuse
- ...

Cette situation s'« explique » partiellement par le fait que cette ligne a été électrifiée dans l'urgence peu avant l'Exposition Universelle de 1958.

Ces quelques éléments majeurs sont de nature à exiger d'en repenser l'avenir.

Si tout le monde s'accorde sur les constats et les objectifs généraux de redéveloppement de l'axe, la situation devient beaucoup plus complexe lorsque l'on cherche à en définir les conditions d'avenir et les choix concrets à y apporter :

- Quelle destinée : nationale ou internationale (jusque Strasbourg au moins) ?
- Quelle vitesse de référence ? et en fonction de celle-ci, quelles caractéristiques techniques générales (le seuil de 160 km/h étant déterminant)
- Quelle électrification (3KV continu ou 25KV alternatif) ?
- Quel tracé (entre une LGV complète et le respect quasi-intégral de l'assiette existante) ?
- Quelles modalités futures d'exploitation ?
- Choix du matériel roulant : classique pendulaire, classique TGV, ... ?
- ...

En vue de rendre le dossier éligible au niveau européen, le MET-D312 a confié à **agora** une mission technique destinée à constituer un dossier de qualification destiné à l'Union européenne (ce qui a été le cas depuis lors). Ce dossier a été constitué en partenariat avec une série d'acteurs concernés, comme la SNCB et le SPFMT, les CFL et le Ministère luxembourgeois des Transports.

Au Nord de Namur, l'avenir de l'axe est d'ores et déjà tracé, devant bénéficier d'une vitesse de référence de 160km/h, en plus de la mise à 4 voies continues entre Bruxelles-Luxembourg et la clé de Louvain-La-Neuve. C'est au Sud de Namur que les choix seront les plus déterminants pour l'avenir, d'autant qu'il s'agit du tronçon le plus long à reconditionner.

