

LES DIFFERENTES FACETTES DU PLAN DE TRANSPORT 2014

Analyse des principes de planification

Cellule Ferroviaire

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	3
QU'EST-CE QU'UN PLAN DE TRANSPORT ?	4
LE CONTEXTE D'ELABORATION DU PLAN DE TRANSPORT 2014	6
Conception	6
Communication	7
LES GRANDS PRINCIPES DU PLAN DE DECEMBRE 2014	9
Les principes de planification de la SNCB.....	9
Les appellations.....	9
Les temps de parcours & la régularité	10
L'amplitude horaire	13
L'intégration des trains P dans la trame horaire	14
Conclusions.....	15
METHODOLOGIE D'ANALYSE DES MODIFICATION PAR LIGNE.....	16
Les services cadencés du lundi au vendredi (hors jours fériés)	16
Les trains P.....	17
Les services cadencés des weekends et jours fériés	18
Analyses complémentaires.....	19
CONCLUSION	20
LEXIQUE	21

INTRODUCTION

Le nouveau Plan de Transport de la SNCB alimente les débats depuis déjà plusieurs mois. En vue de son déploiement, prévu pour le mois de décembre prochain, la SNCB s'est prêté récemment à un premier exercice de communication visant à « donner à toutes les parties concernées un aperçu des principaux changements dans l'offre trains ».

En dépit (ou en raison...) de l'incertitude qui règne encore autour de ce dossier, il suscite, selon les cas, satisfaction, crainte, ou protestation. La Cellule Ferroviaire a souhaité s'intéresser de plus près à ce Plan qui, dès son entrée en vigueur, modifiera la mobilité de tous les usagers du rail en Belgique.

Ce premier rapport a pour objectif de présenter les différentes facettes d'un Plan de Transport ferroviaire et de dresser les premiers constats concernant le nouveau Plan de la SNCB. Il exposera également la méthodologie qui servira de base au rapport d'analyse détaillé que la Cellule Ferroviaire mènera dès réception des nouveaux horaires.

QU'EST-CE QU'UN PLAN DE TRANSPORT ?

Le Plan de Transport constitue l'offre en services ferroviaires prestée par un (ou plusieurs) opérateurs(s) sur un territoire déterminé. En Belgique, la SNCB est actuellement l'unique exploitant ferroviaire pour les services voyageurs intérieurs¹, et c'est elle qui définit le schéma de circulation des trains sur l'ensemble du réseau.

Le Plan de Transport définit pour chaque ligne du réseau :

- le nombre de trains/heure/sens ;
- les temps de parcours ;
- le parcours des différentes relations (origine/destination) ;
- le type de desserte et la politique d'arrêts associée ;
- les horaires et le cadencement ;
- l'amplitude horaire ;
- le type de matériel roulant affecté à la relation.

L'opérateur détermine dans un premier temps **une offre de base, appelée « offre cadencée »**. Il s'agit des trains qui circulent, selon le schéma défini, tout au long de la journée. La SNCB distingue d'une part, l'offre cadencée circulant en semaine (du lundi au vendredi, hors jours fériés), et d'autre part, l'offre cadencée circulant les weekends et jours fériés. L'idéal pour l'utilisateur est que ces deux offres soient les plus semblables possibles ; un horaire unique étant évidemment plus lisible et plus facilement appropriable.

Dans un deuxième temps, l'opérateur prévoit parallèlement à cette offre de base, une **offre renforcée aux heures de pointe** ; il s'agit des trains dit « P ». Ceux-ci s'ajoutent donc aux trains cadencés. Leurs caractéristiques (origine/destination, arrêts intermédiaires, matériel, ...) peuvent être différentes de celles des trains cadencés, puisqu'il s'agit dans ce cas de répondre à une demande ponctuelle, qui ne correspond pas nécessairement aux mêmes besoins en déplacements.

L'élaboration d'un Plan de Transport est un exercice particulièrement complexe puisqu'il doit tenir compte de **nombreuses contraintes**.

- **Infrastructure** : le schéma de circulation des trains doit intégrer toutes les contraintes d'infrastructure. Cela concerne d'une part la capacité en ligne : les sillons doivent être définis en fonction de la vitesse commerciale des différentes relations² afin d'assurer une circulation optimale et sécurisée (succession, dépassement et croisement des trains doivent être

¹ À l'horizon 2018-2019, l'Union Européenne prévoit la libéralisation de ce secteur, ce qui aura inévitablement un impact sur le Plan de Transport.

² La vitesse commerciale est déterminée par divers éléments, parmi lesquels la vitesse de référence de la ligne (elle-même fonction du tracé de la ligne : déclivité du terrain et présence de courbes) et les éventuels ralentissements temporaires de vitesse dus aux travaux, le type de matériel roulant utilisé, le nombre d'arrêts à effectuer, les possibilités de dépassement, la présence de passages niveaux, etc.

programmés avec précision); à cet égard, l'existence de tronçons à voie unique³ est particulièrement contraignante, et la capacité d'une ligne est également réduite par les travaux menés sur le réseau, qui imposent des ralentissements ou condamnent temporairement l'utilisation de certaines sections de voies⁴. D'autre part, cela concerne la capacité en gare car les arrivées/départs ou le passage des différents trains doivent être programmés en fonction du nombre de voies disponibles dans chaque halte, et doivent tenir compte des éventuelles correspondances à assurer entre plusieurs relations. La longueur des quais est quant à elle une contrainte pour le choix du matériel roulant ainsi que pour l'établissement du plan d'occupation des voies en gare.

- **Matériel roulant** : il s'agit également d'un élément déterminant dans la préparation d'un Plan de Transport ; son affectation doit être compatible avec la localisation des dépôts et des postes d'entretien et elle doit permettre une rotation optimale du matériel⁵. La répartition des différents types de matériel roulant (chacun ayant des caractéristiques techniques et commerciales propres) doit tenir compte des caractéristiques des lignes du réseau. La composition du matériel roulant doit en outre être adaptée à la demande et à son évolution au cours d'une journée (typiquement, un nombre plus important de places assises doit être offert aux heures de pointe).
- **Personnel** : le Plan de Transport doit aussi tenir compte de la disponibilité du personnel de conduite et d'accompagnement ; la rotation du personnel « roulant » doit être optimisée, dans le respect des diverses réglementations de travail. Des éléments tels que l'affectation du personnel par gare et les dispositions relatives à la durée totale de conduite et à la longueur des pauses intermédiaires doivent notamment être pris en compte.
- **Contrat de Gestion** : enfin et surtout, le Plan de Transport doit respecter le Contrat de Gestion qui lie la SNCB à l'Etat fédéral et définit ses missions, parmi lesquelles le transport intérieur de voyageurs.

³ Impossibilité pour deux trains de se croiser sur ces sections

⁴ Instauration de service à voie unique (SAVU) pendant la durée des travaux.

⁵ En fonction des lieux où les véhicules sont stockés ou entretenus, des parcours (à vide ou à charge) doivent parfois être ajoutés ; la localisation des dépôts et ateliers influence également la composition des convois.

LE CONTEXTE D'ELABORATION DU PLAN DE TRANSPORT 2014

Le précédent Plan de Transport conçu par la SNCB date de 1998. Ce plan, couramment appelé « plan IC-IR » avait été planifié à l'origine pour une période de sept ans...mais il est toujours d'application aujourd'hui. Or, le contexte a depuis lors beaucoup évolué. En particulier, le nombre de voyageurs-km a augmenté de 70% entre 1998 et 2012 alors que le plan IC-IR était basé sur une croissance de 35% des voyageurs-km de 1998 à 2005⁶. Chaque année, au mois de décembre, la SNCB adapte ses horaires et actualise ses documents d'information aux voyageurs (affiches, dépliants, brochures, etc.). Au fil des ans, les modifications qu'ont subies les horaires étaient le plus souvent des adaptations marginales et ponctuelles des heures de départ ou d'arrivée en gare (notamment pour tenir compte des éventuels travaux), des ajouts de trains sur les axes très fréquentés aux heures de pointe, ou des suppressions de trains jugés trop peu fréquentés. Le type de desserte, le parcours et les arrêts effectués n'ont par contre que très rarement été modifiés. Etant donné les évolutions observées sur le rail, un nouveau Plan de Transport s'avère désormais nécessaire. Ainsi, **le Plan de Transport 2014 de la SNCB revoit de façon fondamentale le schéma de circulation et le cadencement de tous les trains du réseau**. Il devrait entrer en vigueur lors de l'adaptation des horaires du 14 décembre 2014.

Conception

Ce nouveau Plan de Transport a été conçu pour être appliqué pendant une période de trois ans, au terme de laquelle une nouvelle étude horaire sera nécessaire afin de réadapter les temps de parcours et de correspondance à la réalité du terrain (localisation des nouveaux travaux, mise à fruit des certains gains de temps ou nouvelles infrastructures, déploiement de matériel neuf, etc.). Pour des raisons budgétaires et techniques (capacité réduite par les travaux en cours sur l'infrastructure), **il a été conçu de façon à assurer un niveau de trains-km constant**. Cette contrainte implique nécessairement que des arbitrages aient été faits entre les différentes relations.

Ce Plan de Transport est le fruit d'un long travail au sein de la SNCB Mobility...et il a été **réalisé dans la plus stricte confidentialité**. En avril 2012, il avait été soumis pour avis (de manière strictement confidentielle) à des associations d'usagers, à savoir : TreinTramBus pour la Flandre, et l'ACTP pour la Wallonie. En effet, il était initialement prévu de mettre en application ce nouveau Plan en décembre 2013. Cependant, le 4 janvier 2013, Monsieur Magnette, alors Ministre des Entreprises Publiques, décidait de reporter cette échéance d'un an au motif qu'il souhaitait au préalable mener à terme la réforme des structures de la SNCB. Cette réforme étant à présent effective, le nouveau CEO de la SNCB, Jo Cornu, a fait part de sa volonté de faire valider au plus vite ce Plan afin d'initier les procédures de mise en œuvre et d'informer rapidement les parties concernées. Nous sommes donc à

⁶ Sur cette période, la croissance observée du nombre de voy-km fut d'environ 39%, soit dans un ordre de grandeur proche de celui qui avait été estimé lors de la conception du Plan.

présent mis devant le fait accompli et ne pouvons que déplorer ce manque d'information. En effet, alors que les Régions ont été officiellement consultées au sujet du Plan Pluriannuel d'Investissement 2013-2025 du Groupe SNCB, la diffusion du Plan de Transport leur a été refusée, et ce malgré plusieurs demandes officielles. Nous avons donc dû rendre notre avis sur les investissements prévus pour les 13 prochaines années sans avoir connaissance de la desserte envisagée (et donc des besoins en termes d'investissements) sur le réseau à court, moyen et long terme !

Le 31 décembre 2013, une demande de sillons provisoires a été faite auprès d'Infrabel, le gestionnaire d'infrastructure ; les marges de manœuvre en ce qui concerne la modification de l'offre sont donc maintenant très minces.

Communication

Pour les usagers, il s'agira d'un changement majeur qui nécessitera certainement un temps d'adaptation. C'est pourquoi, il est crucial que la communication relative à ce nouveau Plan de Transport soit menée de façon judicieuse et suffisamment tôt. Or, la diffusion au grand public des nouveaux horaires n'est pas envisagée avant septembre 2014. En effet, ce n'est que fin août qu'Infrabel confirmera l'attribution des sillons à l'opérateur ferroviaire. La SNCB ne souhaite donc pas diffuser les informations précises relatives aux horaires des trains avant d'avoir reçu cette confirmation.

Seules les sociétés de transport régionales (De Lijn, TEC et STIB) ont reçu une version détaillée des horaires provisoires. Afin de pouvoir tenir compte de ces adaptations dans l'élaboration de leurs propres horaires, les sociétés de transport avaient en effet demandé à être informées un an avant la mise en application du nouveau Plan de Transport de la SNCB. En janvier 2014, des réunions ont dès lors eu lieu avec chacune de ces sociétés, qui ont reçu les horaires provisoires sous format excel (tableaux) et sous format BLTAC⁷. Étant donné l'ampleur des modifications, on peut cependant regretter qu'une réelle concertation n'ait pas été initiée dès la conception du nouveau Plan afin d'assurer une coordination efficiente des horaires des différentes sociétés de transport public.

Le Plan de Transport a toutefois été présenté plus largement dans le cadre des « roadshows » provinciaux. De mi février à fin mars 2014, la SNCB a présenté, dans chaque province, les principes de son nouveau Plan de Transport ainsi que les modifications apportées en termes de types de relations, de fréquences, et de temps de parcours, sans toutefois révéler les horaires en gares, ni les amplitudes horaires. Chaque journée d'information était composée de trois séances : la première visait à informer le personnel SNCB de la zone concernée ; la seconde était à destination de la presse locale ; tandis que les représentants politiques locaux étaient conviés à la séance organisée en soirée. Ensuite, l'ensemble de ces informations a également été présenté officiellement au Comité Consultatif des Usagers (CCU). Au terme de ces séances, les différents stakeholders ont été invités à

⁷ BLTAC = Belgium Local Transport Automatic Connexion - format spécifique d'échange de données entre les opérateurs de transport en commun belges

remettre leurs questions, demandes, et suggestions à la SNCB. Ils disposaient d'un délai de deux jours après la présentation pour transmettre leurs requêtes⁸. La SNCB a ainsi reçu environ 500 questions (dont environ 300 portent sur l'offre de transport) et elle mène à présent une évaluation de ces différents avis, suite à quoi elle présentera à ses organes de gestion interne d'une part, ainsi qu'au Ministre des Entreprises Publiques et au Conseil des Ministres d'autre part, des propositions d'adaptation, dans le respect des principes généraux du Plan.

Cette démarche de communication témoigne d'une certaine ouverture de la SNCB vers le monde extérieur, et cette initiative a globalement été accueillie favorablement. Cependant, elle ne portera ses fruits que si les remarques formulées peuvent effectivement être prises en compte par la SNCB. Or il est peu probable qu'elle puisse répondre à toutes les demandes, étant donné les nombreuses contraintes auxquelles elle fait face.

En ce qui concerne les Régions, des séances de présentation ont été organisées en février 2014 suite à la demande insistante des différents cabinets régionaux. Les principes de planification et les principales modifications du Plan de Transport 2014 y ont été exposés. En revanche, aucune consultation officielle des entités régionales n'est prévue. C'est pourquoi la Cellule Ferroviaire n'a actuellement reçu aucune information officielle concernant les horaires qui devraient entrer en vigueur en décembre prochain. La Cellule Ferroviaire a néanmoins assisté à tous les « roadshows » en Wallonie et à Bruxelles et a rédigé un procès-verbal de chaque séance.

⁸ Or le document servant de support à la présentation n'était mis à disposition qu'au terme de la journée d'information

LES GRANDS PRINCIPES DU PLAN DE DECEMBRE 2014

Les principes de planification de la SNCB

La SNCB présente son Plan de Transport 2014 comme étant basé sur quatre grands principes :

1. le **cadencement des horaires** : dans chaque gare, un même train part à la même minute, quel que soit le moment de la journée, ce qui favorise la régularité et est facilement intégré par les voyageurs ; actuellement, ce n'est pas le cas pour un tiers des trains ;
2. l'**espacement homogène entre trains du même type** : un intervalle régulier est prévu entre les trains de même type (rapides ou lents) ayant la même destination (ex. : sur une liaison où circulent quatre trains par heure, la SNCB tente d'en planifier un tous les quart d'heure) ;
3. la **symétrie des horaires** : permet d'assurer un temps de correspondance identique pour le voyageur, à l'aller comme au retour⁹ ;
4. l'**homogénéisation du type de matériel** : maximum deux types de matériel roulant différents sont affectés à chaque relation, dans la mesure du possible.

Ces principes ne sont pas nouveaux puisqu'ils étaient pour la plupart déjà à la base du Plan de Transport actuel, établi en 1998. Cependant, au fil des adaptations annuelles, le plan s'est légèrement écarté de ces principes, suite à l'ajout de trains ou à la détente des horaires. L'objectif de ce nouveau plan est de remettre les choses à plat, et d'améliorer la fiabilité en intégrant les contraintes de sécurité et d'exploitation (capacité des lignes, travaux d'infrastructure, matériel roulant, etc.), en renforçant la robustesse et en prévoyant des temps de parcours et de correspondances plus réalistes.

Nous analysons ci-dessous plusieurs éléments-clés du Plan de Transport 2014.

Les appellations

Le Plan de Transport 12/2014 modifie la terminologie en ce qui concerne les types de relations cadencées : au lieu des IC, IR et L que nous connaissons aujourd'hui, le Plan de Transport 2014 établit la distinction suivante :

IC = relation rapide

L = relation omnibus

RER = relation omnibus dans la zone RER

⁹ En pratique, cela implique que si une relation arrive dans une gare à la minute X, cette même relation en sens inverse partira de cette gare à la minute (60-X).

Ainsi, l'appellation « IR » disparaît. Ces trains ne sont cependant pas supprimés mais, selon les cas, renommés « IC » ou « L ».

Par ailleurs, tandis que le précédent Plan « IC-IR » attribuait à chaque relation une lettre (majuscule pour les IC et minuscule pour les IR), le Plan de Transport 12/2014 attribue à chaque relation, IC ou L, un nombre (ex. : l'IC-A Ostende – Bruxelles – Eupen est ainsi renommé « IC-01 »). Les relations RER sont quant à elle dénommées par une lettre.

On compte ainsi :

Relations	Offre actuelle	Offre 12/2014
IC	19	33 (+ 2 « IC internationaux »)
IR	18	/
L	49	30
RER	/	17

On peut cependant s'interroger sur la pertinence de cette terminologie. En effet, les anciens trains IR, devenus IC ou L ont, pour la plupart, conservé leurs caractéristiques en termes de politique d'arrêt. Par conséquent, **on aboutit à une situation où se côtoient des IC rapides, des IC semi-directs, des omnibus et des omnibus semi-directs !** Outre la confusion que cela induit pour les voyageurs, cette situation semble en contradiction avec un des principes fondateurs du nouveau Plan de Transport, à savoir : l'espacement homogène des trains du même type. En effet, comment maintenir un espacement homogène entre deux trains aux politiques d'arrêt différentes ?... Dans certains cas, la SNCB a dès lors ajouté des arrêts intermédiaires aux trains IC de sorte que leur temps de parcours se rapproche de celui des « ex-IR »¹⁰. Dans d'autres cas, elle a maintenu une politique d'arrêt proche de la situation actuelle de sorte que l'espacement homogène disparaît peu à peu¹¹. Par ailleurs, **sur certaines lignes, des trains de types différents effectuent exactement les mêmes arrêts**, ce qui prête également à confusion pour l'utilisateur¹².

Les temps de parcours & la régularité

Une des constatations les plus frappantes du nouveau Plan de Transport est l'**allongement quasi généralisé** des temps de parcours. Avec ces temps de parcours plus « réalistes », la SNCB entend accroître la robustesse du plan et améliorer la ponctualité.

Lors des séances de présentation officielles du Plan de Transport 2014, la SNCB a annoncé une vitesse commerciale moyenne réduite de moins de 1% sur l'ensemble des trains ; mais sur les 100 couples origine/destination les plus fréquentés (couvrant entre autres les liaisons vers Bruxelles),

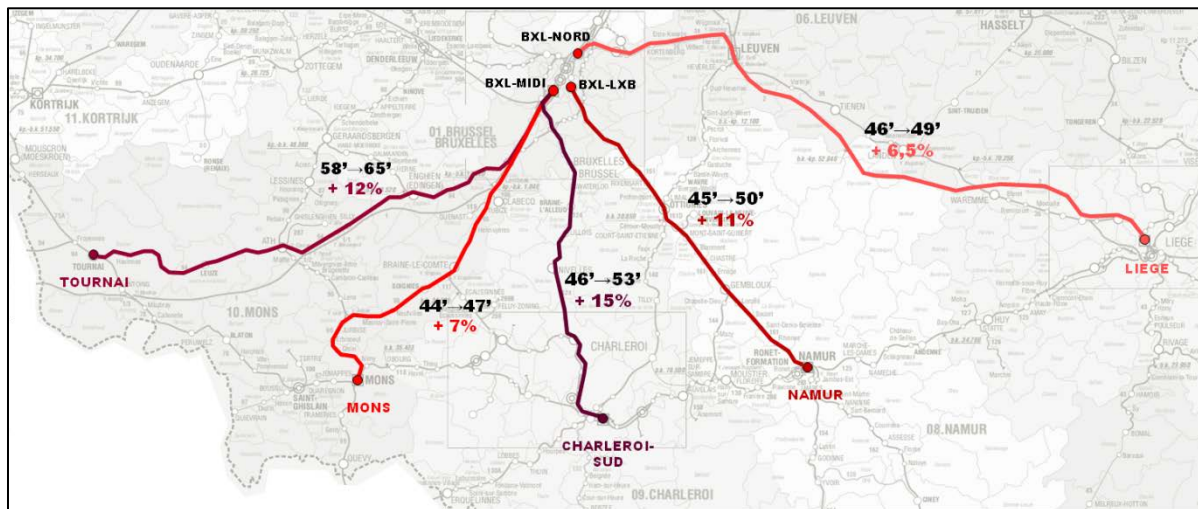
¹⁰ C'est le cas par exemple sur la L94 Tournai – Bruxelles.

¹¹ C'est notamment le cas sur la dorsale wallonne entre Namur et Mons.

¹² C'est le cas sur la ligne 154 Namur – Dinant où l'IC et l'omnibus ont une politique d'arrêt identique.

l'augmentation moyenne de la durée de parcours serait de 3,3% (un trajet de 60' serait ainsi prolongé de 2'). Cette statistique est vraisemblablement tirée vers le bas par les améliorations de temps de parcours en Région flamande¹³ car, les temps de parcours **entre les grandes villes wallonnes et Bruxelles**¹⁴ s'allongent tous dans des proportions plus importantes, l'augmentation moyenne étant de 10%, soit d'environ 5'.

Augmentation des temps de parcours entre les principales villes de la Dorsale wallonne et Bruxelles



Fond de plan : Infrabel, 2013

On est donc bien loin des demandes formulées par le Gouvernement wallon lors des négociations relatives au Plan Pluriannuel d'Investissements 2001-2012 du Groupe SNCB. En effet, la Wallonie avait à l'époque demandé l'amélioration des performances et capacités sur toutes les liaisons entre Bruxelles et les principales villes wallonnes. En particulier, le Gouvernement wallon souhaitait que Liège se situe à 40' de Bruxelles, tandis que Mons, Namur et Charleroi devait être reliées à Bruxelles en 30' !

¹³ Notamment sur les trajets entre Bruxelles et les villes de Aarschot, Hasselt, ou Diest, où les temps de parcours sont réduits de 14' grâce à l'utilisation de la courbe de Leuven (L35/2).

¹⁴ On considère ici le temps de parcours entre la ville et la première gare bruxelloise (càd selon les cas : Bruxelles-Nord, Bruxelles-Luxembourg, ou Bruxelles-Midi).

En pratique, plusieurs éléments influencent la durée totale d'un trajet. Précisons que l'élaboration des horaires implique non seulement l'opérateur ferroviaire (puisque c'est lui qui définit l'offre), mais également le gestionnaire d'infrastructure. C'est en effet Infrabel qui est en charge de la répartition de la capacité des infrastructures, c'est-à-dire de l'attribution des sillons (voyageurs et marchandises). Lorsqu'elle définit son horaire de circulation, la SNCB doit tenir compte des éléments suivants¹⁵ :

Temps physique	Dépend du matériel (motorisation et poids), du profil de la ligne (pente, courbes) et de la vitesse de référence
+ Réserve de 5%	Pour tenir compte des écarts de performance (matériel, conducteur, conditions climatiques)
+ Durée des arrêts en gares	30'' par PANG, 1' par PANG+IOT, 2 à 3' dans les gares principales, en fonction du matériel (largeur des portes) et du nombre de voyageurs
+ Marges de régularité	1' par 35km pour tenir compte des mouvements de voyageurs, de la succession des trains et des incidents divers
+ Temps-travaux	Correspondent aux ralentissements nécessaires pour garantir la sécurité des trains et des ouvriers pendant la durée des chantiers
=	Durée du trajet selon l'horaire de circulation

Dans le Plan de Transport 12/2014, certains de ces éléments ont été revus à la hausse dans le calcul de l'horaire d'un grand nombre de lignes du réseau. Il s'agit du temps physique, de la durée des arrêts en gares et des temps-travaux.

Tout d'abord, étant donné les problèmes de régularité récurrents (voire structurels) liés à la traversée de la Jonction Nord-Midi à Bruxelles, le temps de parcours physique a été allongé de 2' pour tous les trains empruntant cette section (13' au lieu de 11' actuellement). En pratique, 1' a été ajoutée au temps d'arrêt en gare de Bruxelles-Midi (qui passera ainsi de 2 à 3') et 1' a été ajoutée dans le temps de parcours à la sortie de Bruxelles-Central. Le but est de pouvoir récupérer sur cette section le retard éventuellement pris lors de l'arrêt à Bruxelles-Central (en effet, le temps prévu est de 1' alors que la durée moyenne d'arrêt observée est de l'ordre de 1'20'').

Ensuite, dans son nouveau Plan de Transport, la SNCB a souhaité proposer des **horaires standardisés**. Ceux-ci ont donc été **définis en considérant le matériel roulant et le temps d'arrêt en gare les plus pénalisants**. En pratique, cela correspond évidemment aux situations d'heures de pointe puisque, en raison de l'afflux massif de voyageurs, la composition du matériel est maximale et que le temps nécessaire aux montées/descentes des voyageurs est allongé. D'une part, les temps de parcours physiques ont dès lors été recalculés sur base du matériel roulant approprié. D'autre part, des temps

¹⁵ Source : Présentation du Plan de Transport 2014 au Conseil d'Administration du 06/12/2013

d'arrêt plus longs ont été prévus dans certaines gares¹⁶. Puis, les horaires de pointe ont été définis comme étant la norme. Ainsi, en heures de pointe, les horaires peuvent être respectés sans risquer de compromettre les correspondances. En heures creuses en revanche, ces horaires sont trop larges et impliqueront des arrêts prolongés en gares. De même, les weekends et jours fériés, les temps d'arrêt en gare ont, dans la plupart des cas, été allongés dans le but de maintenir des horaires similaires à ceux qui seront appliqués en semaine.

Enfin, selon la SNCB, les allongements des temps de parcours sont, dans la plupart des cas, dus à l'ajout de « **minutes-travaux** ». En raison des chantiers en cours sur le réseau, Infrabel aurait ainsi imposé à la SNCB l'ajout de tampons-travaux sur toute une série de lignes. En Wallonie, pas moins de quinze lignes sur un total de trente-quatre sont concernées par une augmentation des minutes-travaux en 2014 par rapport à la situation 2011, alors que seulement trois tronçons verront ces tampons réduits¹⁷. En Flandre, la situation n'est pas meilleure. La SNCB a cartographié l'évolution des ralentissements pour travaux de 12/2011 à 12/2014 ; cette carte a été présentée au Gouvernement fédéral ainsi qu'aux différents cabinets régionaux. Dans de nombreux cas, la justification de ces ajouts ne semble pas évidente... La Cellule Ferroviaire a dès lors demandé à recevoir des informations précises et détaillées en ce qui concerne les ralentissements imposés pour cause de travaux sur le réseau, mais n'a reçu aucune réponse à ce jour.

Les temps de parcours ainsi calculés doivent rester stables pendant minimum trois ans (de 12/2014 à 12/2017). Cela suppose que les délais des chantiers ne soient pas modifiés pendant la période considérée.

L'amplitude horaire

Dans le contexte d'une offre de transport ferroviaire, l'amplitude horaire d'une relation donnée correspond à la période journalière de circulation des trains sur une cette relation ; elle est comprise entre le départ premier train et celui du dernier train effectuant un même trajet. Le Contrat de Gestion actuellement en vigueur¹⁸ impose à la SNCB une offre minimale, tant en termes de nombre de relations par jour et par sens, qu'en termes d'amplitude horaire de celles-ci¹⁹.

Pour des raisons essentiellement budgétaires, le Plan de Transport a été conçu sous la contrainte d'une production en trains-km constante. Afin de maintenir cet équilibre, les renforcements de

¹⁶ La SNCB entend ainsi répondre à la croissance du nombre de voyageurs, qui implique des temps de montée/descente plus importants ; il s'agit également de tenir compte du type de matériel, dont la configuration influence le rythme d'embarquement/débarquement (en particulier, la largeur des portes est déterminante).

¹⁷ Il s'agit de la L130 Namur – Charleroi (-1'), du tronçon Verviers-Central – Welkenraedt de la L37 (-1') et de la L161D Ottignies – Louvain-la-Neuve (-2').

¹⁸ À savoir le Contrat de Gestion 2008-2012 – Version consolidée du 21/01/13 après troisième avenant.

¹⁹ Cfr. Art. 8 Définition de l'offre minimale (+ Annexe 11 – Statut des gares) : cet article fixe notamment les heures maximales de départ des premiers trains et les heures minimales des derniers trains pour les différents types de relations.

l'offre qui ont été prévus sur certaines lignes ont nécessairement donné lieu à des réductions de l'offre en d'autres endroits ou à d'autres moments. En particulier, ce sont les trains circulant tôt le matin ou tard le soir, principalement sur les relations locales, qui ont fait les frais de cette politique d'« adaptation de l'offre à la demande ». Cela s'explique par le fait que le principal critère retenu par la SNCB lorsqu'elle a dû faire des arbitrages en termes de trains-km est la fréquentation des trains. Les parcours de début et fin de journée étant typiquement moins fréquentés, ce sont eux qui ont prioritairement été supprimés. Par conséquent, **l'amplitude horaire de bon nombre de relations sera réduite dès l'application du nouveau Plan de Transport.**

Tel que mentionné dans nos divers rapports d'analyse, la Cellule Ferroviaire ne dispose pas des chiffres de fréquentation des trains, et ce malgré plusieurs demandes officielles. Or, cet élément est déterminant tant pour l'élaboration que pour l'évaluation d'un Plan de Transport.

L'intégration des trains P dans la trame horaire

Les trains P qui circulent actuellement sur le réseau ont été ajoutés « au coup par coup » afin de renforcer l'offre là où les services cadencés du Plan de Transport de 1998 ne permettaient pas de répondre à la demande. Par conséquent, des sillons disponibles leur ont été attribués sans réelle réflexion sur leur intégration horaire. Plusieurs trains P effectuant le même parcours à divers moments de la journée peuvent ainsi avoir des horaires tout à fait différents ; il est également fréquent que des trains P suivent ou précèdent de quelques minutes à peine un train cadencé effectuant un parcours similaire. Dans ce nouveau Plan de Transport, la SNCB a souhaité réduire le nombre de trains P et, dans la mesure du possible, intégrer les trains P dans la trame horaire de base. En pratique, cela consiste en une « harmonisation » de leurs horaires.

- D'une part, des trains P circulant à différents moments mais effectuant un même itinéraire auront généralement les mêmes horaires de départ et d'arrivée en gares.
- D'autre part, l'espacement entre ces trains et ceux du service cadencé a été rendu plus homogène.

Ex : sur une ligne où circule un train cadencé à fréquence horaire, un train P effectuant le même parcours sera, dans la mesure du possible, inséré avec un espacement de 30' de sorte que les voyageurs auront, aux heures de pointe, un train toutes les demi-heures.

Cette « remise à plat » de l'offre de pointe a conduit la SNCB à supprimer certains trains P directs pour les remplacer par des liaisons avec correspondance. Cela concerne surtout les relations de/vers Bruxelles. En effet, il existe actuellement un certain nombre de trains P de/vers Bruxelles ayant leur terminus dans des gares « secondaires » (et/ou sur des lignes non directement reliées à la capitale). Le Plan de Transport 12/2014 supprime ces relations au profit d'un rabattement vers la gare « principale » la plus proche.

Ex. : les trains P directs Huy – Bruxelles seront supprimés ; les usagers de Huy devront rejoindre Namur où ils trouveront une correspondance avec les trains IC et P de/vers Bruxelles.

Cette intégration des trains P dans la trame horaire a pour avantage de renforcer le principe de cadencement des horaires ce qui les rend plus facilement appropriables par les usagers. Cela contribue également à la mise en place progressive d'un cadencement « en réseau », articulé autour des gares principales qui sont envisagées comme des nœuds de correspondance. En effet, si les trains de pointe sont insérés dans les espaces prévus mais restés libres dans la cadence de base, les correspondances entre les trains de pointe et les trains cadencés seront optimisées.

Rappelons toutefois que les trains P ne font pas partie de l'offre cadencée de base, et sont donc plus « flexibles ». Or, certains tronçons de lignes ou arrêts sont desservis exclusivement par des trains P. La Cellule Ferroviaire souhaite donc insister sur la nécessité de préserver ces dessertes plus précieuses.

Conclusions

Pour la conception de son Plan de Transport 2014, la SNCB a fixé quatre grands principes visant principalement à renforcer la lisibilité des horaires pour les usagers et à améliorer la ponctualité. Cependant, le Cellule Ferroviaire constate :

- Une confusion entre les différents types de trains (IC et L/RER), pouvant être selon les cas rapides, semi-directs ou lents ;
- Une augmentation des temps de parcours sur 25 lignes parmi les 34 que compte la Wallonie, et une augmentation moyenne de 10% du temps de parcours entre Bruxelles et les grandes villes de la Dorsale wallonne ;
- Des horaires cadencés définis sur base de la période horaire et du matériel roulant les plus pénalisants, induisant des temps d'arrêt en gares allongés, en particulier en heures creuses et le weekend ;
- Une amplitude horaire réduite sur la majorité des lignes locales en raison de la volonté de faire correspondre l'offre à la demande tout en maintenant le nombre de trains-km constant ;
- Une fragilité de certaines lignes et/ou haltes uniquement desservis par des trains P puisque ceux-ci ne font pas partie de l'offre cadencée de base.

METHODOLOGIE D'ANALYSE DES MODIFICATION PAR LIGNE

Dès que les nouveaux horaires nous seront officiellement communiqués dans le détail, un second rapport aura pour objet l'analyse détaillée des modifications induites par le nouveau Plan de Transport SNCB pour chacune des lignes du réseau ferroviaire en Wallonie. Pour ce faire, une méthodologie d'analyse a d'ores et déjà été définie.

L'objectif de cette analyse par ligne sera de mettre en évidence les modifications éventuelles concernant :

- le nombre de trains/heure/sens ;
- les temps de parcours ;
- le parcours des différentes relations (origine/destination) ;
- le type de desserte et la politique d'arrêts ;
- les horaires et le cadencement.

Une attention particulière sera portée sur les deux grands axes stratégiques de la Wallonie, à savoir l'axe Bruxelles – Luxembourg (techniquement nommé « Axe 3 ») et la Dorsale wallonne. Les autres lignes sont ensuite étudiées en suivant une répartition « par province » (Brabant wallon ; Namur-Luxembourg ; Liège ; Hainaut).

Seront étudiées tour à tour les services cadencés du lundi au vendredi (hors jours fériés), les trains « P » qui renforcent cette offre de base, puis l'offre cadencée des weekends et jours fériés.

Les services cadencés du lundi au vendredi (hors jours fériés)

Dans un premier temps, l'analyse comparera l'offre cadencée existante avec l'offre cadencée qui sera mise en application en décembre 2014. Il s'agit donc du service des trains voyageurs en semaine et hors heures de pointe. Cette précision a son importance car les horaires repris sur la carte des cadences actuelle ne sont en fait valables qu'en heure creuse. En effet, actuellement, aux heures de pointe, les trains roulent souvent moins vite en raison de la densité accrue du trafic. Afin de respecter l'horaire, les temps d'arrêt en gare doivent être réduits ; or, c'est précisément au cours de ces périodes que les montées/descentes des voyageurs prennent plus de temps. Par conséquent, certains trains sont structurellement en retard en heure de pointe, de sorte qu'ils sont « décadencés ». Aujourd'hui, la SNCB estime que 30% des trains ne sont plus dans la trame horaire cadencée²⁰.

Dans le Plan de Transport 12/2014, tous les horaires ont été réajustés de façon à être fixes tout au long de la journée sans distinction entre les heures creuses et de pointe. Ce principe, selon lequel les

²⁰ Source : Présentation du Plan de Transport 2014 à la Région wallonne – 20/02/2014

trains circulent tout au long de la journée avec le même temps de parcours et les mêmes arrêts intermédiaires, constitue la base d'un « cadencement en réseau ». Cependant, il engendrera dès décembre 2014 l'allongement de la plupart des temps de parcours puisque, comme expliqué ci-avant, c'est le temps de parcours en heure de pointe qui a été défini comme étant la norme.

Un autre objectif de ce nouveau Plan de Transport était de **réajuster l'offre au regard de la demande**, et ce en vue d'optimiser l'utilisation des moyens. Concrètement, cela signifie que la SNCB a souhaité renforcer l'offre sur les axes où la demande est importante²¹, et adapter l'offre là où la demande est plus faible²². C'est pourquoi ce Plan semble délaissé quelque peu les relations locales et les heures creuses pour privilégier avant tout les liaisons avec Bruxelles, principalement aux heures de pointe, qui constituent vraisemblablement les segments les plus rentables.

Enfin, conformément au contrat établi dans le cadre du PPP « Diabolo », la SNCB a dû augmenter le nombre de relation desservant l'aéroport de Zaventem. Le Plan de Transport 2014 a dès lors été conçu de façon à relier plus de villes directement à l'aéroport. En Wallonie, outre Mons (qui est déjà reliée actuellement via le train IR-j), Tournai bénéficiera d'une liaison directe dès décembre 2014, tandis que Charleroi et Namur (ainsi que Dinant) pourront être reliées dès la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat²³, prévue pour décembre 2015. En Flandre, le Plan de Transport 12/2014 offrira de nouvelles liaisons directes depuis Hasselt, Bruges, Ostende et Courtrai.

Les trains P

Dans un second temps, nous nous penchons sur les trains « P », qui viennent en supplément à l'offre cadencée principalement aux heures de pointe, ils correspondent à environ 10% de la production journalière totale.

Au total, le Plan de Transport 2014 prévoit de faire circuler au maximum 470 trains P par jour²⁴. Ce nombre est inférieur au nombre de trains P actuellement en service, à savoir maximum 496 par jour. Cette diminution s'explique en partie par le fait que certains trains de pointe ont été remplacés par des trains cadencés supplémentaires. La modification des horaires des trains cadencés a en outre rendu certains trains P superflus²⁵. A l'inverse, des trains P ont du être ajoutés sur certaines lignes suite à la modification du service cadencé.

²¹ On peut citer à titre d'exemple l'ajout d'une troisième relation IC cadencée entre Namur et Bruxelles, et l'ajout d'une seconde relation IC cadencée sur l'axe Verviers – Bruxelles.

²² On peut citer à titre d'exemple les suppressions de trains en début et fin de journée, ou la desserte des PANGs de la ligne 132 Charleroi – Couvin uniquement aux heures de pointe.

²³ Précisons que ces relations ne circuleront que les jours de semaines.

²⁴ Ce chiffre correspond à l'offre en trains P d'un mercredi ; il est donc gonflé par les trains P « particuliers » du mercredi midi à destination des scolaires. Un jour de semaine « moyen », le nombre de trains P sera de 458 (contre 468 actuellement).

²⁵ Ex. : sur une ligne où l'heure de passage du train cadencé est décalée de xxh45 à xxh30 ; si un train P existait actuellement à 16h25, il sera supprimé car les usagers pourront désormais emprunter le train de 16h30.

La SNCB Mobility distingue **trois catégories** de trains P :

- les trains P « rapides »
- les trains P « omnibus »
- les trains P « particuliers » ne circulant que durant la mi-journée (midi) ou qu'un seul jour/semaine (le plus souvent les mercredis ou les dimanches, en lien avec les flux scolaires).

Une majorité des trains P « rapides » et « omnibus » sont destinés à renforcer quotidiennement l'offre cadencée durant les périodes de pointes matinale et vespérale. Cependant, certains sont également ajoutés chaque jour durant la mi-journée (midi).

D'autre part, parmi ces trains P, certains ont pour but la **desserte de points d'arrêt non couverts par les services cadencés**, c'est-à-dire dans lesquels aucun train de type IC ou L ne s'arrête. En effet, il existe plusieurs lignes sur lesquelles certaines gares ou haltes sont jugées trop peu fréquentées pour bénéficier d'un service régulier. Des trains P viennent alors en renfort de l'offre de base et desservent, très ponctuellement, ces points d'arrêt.

En outre, sont repris parmi les trains P du nouveau Plan de Transport les **trains internationaux circulant entre Bruxelles et Luxembourg** (actuellement appelés « IC + »). Or, ceux-ci ne sont pas spécifiquement des trains circulant aux heures de pointe... Cet amalgame fragilise encore davantage la situation de l'axe Bruxelles – Luxembourg, qui souffre déjà fortement de la piètre qualité de sa desserte internationale.

Cette multiplicité des missions affectées aux trains de pointe est source de confusion pour les usagers. Cette offre taillée sur mesure pour une demande diffuse ou, au contraire, fortement concentrée à certains moments de la journée ou de la semaine, est loin d'être optimale, tant pour les voyageurs que pour l'exploitant.

Les services cadencés des weekends et jours fériés

Enfin, dans un troisième temps, nous comparerons les services cadencés circulant les weekend et jours fériés en situations actuelle et future. Globalement, on verra que les horaires seront adaptés et que la plupart des temps de parcours s'allongeront, conformément aux modifications apportées à l'offre de semaine. En revanche, **l'offre de weekend subira peu de modifications en termes de fréquences** lors de l'application du nouveau Plan de Transport.

Il faut rappeler que certains points d'arrêts ne sont pas du tout desservis en dehors des jours de semaine. C'est le cas actuellement et le Plan de Transport 12/2014 ne modifiera en rien cette situation.

Analyses complémentaires

Après avoir appréhendé les modifications que subira l'offre ferroviaire sur chaque ligne du réseau en Wallonie, nous étudierons plus en détails certaines problématiques particulièrement déterminantes pour la qualité d'une offre de transport. Premièrement, nous porterons notre attention sur les temps de correspondances en gares, élément sur lequel la SNCB annonce une amélioration. Deuxièmement, l'amplitude horaire des relations du nouveau Plan de Transport sera analysée et comparée aux prescrits du Contrat de Gestion en matière d'offre minimale. Troisièmement, nous nous intéresserons au matériel roulant qui sera affecté aux différentes relations selon les périodes.

L'objectif sera d'offrir une vue détaillée des adaptations auxquelles seront confrontés les usagers du rail, et de comprendre ces évolutions au regard des principes de planification et des contraintes de l'opérateur ferroviaire.

CONCLUSION

Au terme de cette première analyse, il apparaît qu'un Plan de Transport est une machine particulièrement complexe. La SNCB la compare à une partition de musique dont tous les instruments doivent s'accorder pour assurer l'harmonie générale.

Par le biais de son nouveau Plan de Transport, La SNCB espère restaurer la confiance des usagers en proposant une offre adaptée à la vraie demande de mobilité, des horaires plus structurés et une fiabilité améliorée...Le Plan de Transport 2014 se veut en effet robuste et réaliste.

Les moyens budgétaires mis à disposition étant inchangés et le réseau ayant par endroits atteint la limite de ses capacités, la SNCB reconnaît néanmoins que les améliorations se feront au prix de temps de parcours allongés, du remplacement de certaines liaisons directes par des relations avec correspondances, et d'amplitudes horaires réduites sur certaines relations.

La Cellule Ferroviaire estime que le Plan de Transport 2014 doit s'inscrire dans une logique prospective plus ambitieuse de développement, tant quantitatif que qualitatif, de l'offre ferroviaire à long-terme. Dans l'attente de la diffusion des nouveaux horaires, la Cellule Ferroviaire ne peut dès lors qu'espérer que ce Plan répondra efficacement aux besoins en mobilité des (potentiels) usagers du rail et qu'il assurera le maintien d'un service public de qualité.

LEXIQUE

Les principaux termes techniques utiles à la compréhension du Plan de Transport de la SNCB sont brièvement définis ci-dessous :

- **Amplitude horaire** : pour une relation donnée, l'amplitude horaire est la durée comprise entre le départ du premier train et le départ du dernier train effectuant ce parcours.
- **Cadencement** : mode d'exploitation d'un réseau de transport en commun qui consiste à organiser la circulation des véhicules de manière répétitive tout au long de la journée ; ex. : dans une gare donnée, les mêmes trains desservant les mêmes arrêts se succéderont à des intervalles de temps réguliers et multiples ou sous-multiples de l'heure. Le cadencement des horaires sert non seulement à faciliter la mémorisation des horaires par les voyageurs, mais aussi à assurer systématiquement des correspondances.
- **Capacité ferroviaire** : peut se définir comme le nombre maximum de trains pouvant circuler dans un intervalle de temps donné, étant donnés les conditions pratiques d'exploitation, la structure de ligne, la structure de l'horaire et la qualité de service.
- **CCU** : le Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB (CCU) a été institué par la loi du 21 mars 1991. Le CCU émet des avis sur toute question relative aux services fournis par l'entreprise ferroviaire. La mission du Comité est officielle; il représente les forces vives du pays. Son rôle est de défendre les intérêts des usagers; il est totalement indépendant du groupe SNCB. Le Comité est constitué de personnes volontairement engagées est expérimentées disposant de solides connaissances en matière de transport public ferroviaire.
- **Contrat de gestion** : Contrat établi entre l'Etat fédéral et les entités du Groupe SNCB et fixant les obligations des différentes parties. Les contrats actuellement en vigueur étaient prévus pour couvrir la période 2008-2012, mais ils ont été prorogés à deux reprises au moyen d'avenants, jusqu'à l'entrée en vigueur des nouveaux contrats (en cours de rédaction au sein du SPF Mobilité&Transports).
- **Détente horaire** : minutes ajoutées à l'horaire théorique pour tenir compte des aléas de circulation.
- **Heure de pointe** : période de la journée pendant laquelle le nombre de voyageurs est le plus important ; on distingue généralement la pointe matinale (très concentrée) et la pointe vespérale (généralement plus diffuse).
- **Heure creuse** : par opposition à l'heure de pointe, on qualifie de « creuse » une période de la journée pendant laquelle le nombre de voyageurs est moins important.

- **IOT (Indicateur d'Opérations Terminées)** : dispositif utilisé pour informer le conducteur d'un train de voyageurs que les opérations à quai sont terminées. En pratique, l'instruction de départ est donnée au conducteur par un feu blanc en rosace (ou en marguerite) qui est activé par l'accompagnateur au moyen d'une clé.
- **Jonction Nord-Midi** : désigne le tronçon de lignes reliant les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, en passant par Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Central et Bruxelles-Chapelle. La jonction comporte six voies réparties en trois pertuis (tunnels) de deux voies. La gare de Bruxelles-Midi compte 22 voies à quai, Bruxelles-Nord en compte 12 et Bruxelles-Central seulement 6, qui plus est, implantées en courbe. Aux heures de pointe, le goulet d'étranglement que constitue cette section implique que le moindre incident a des effets extrêmement importants qui se répercutent sur l'ensemble du réseau.
- **Matériel roulant** : ce terme désigne l'ensemble du matériel moteur et du matériel remorqué.
- **Minutes-travaux ou Tampons-travaux** : minutes ajoutées à l'horaire théorique pour tenir compte de l'impact de travaux sur la circulation des trains ; elles correspondent aux ralentissements nécessaires pour garantir la sécurité des trains et des ouvriers de la voie pendant la durée des chantiers.
- **Park & Ride ou P+R** : parking situé à proximité d'un arrêt de transport public et où les usagers peuvent laisser leur voiture pour poursuivre leur chemin en transport public.
- **Plan d'occupation des voies** : document de planification indiquant pour une gare donnée les occupations successives de chacune des voies au cours du temps.
- **Plan pluriannuel d'investissement (PPI) du Groupe SNCB** : annexe au Contrat de gestion qui reprend l'ensemble des investissements (infrastructure, matériel roulant, gares, ...) théoriquement prévus pour une période donnée. Le dernier PPI en date concerne la période 2013-2025. Il a été approuvé par le Conseil des Ministres le 19 juillet 2013 et prévoit des investissements pour un montant total de 25,986 milliards d'euros₂₀₁₂.
- **Point d'arrêt non gardé (PANG)** : halte ferroviaire ne disposant pas de personnel.
- **Robustesse** : capacité du système ferroviaire à revenir à l'équilibre après une perturbation d'ampleur limitée.
- **Sillon** : correspond à la capacité d'infrastructure nécessaire pour faire circuler un train d'un point à un autre pendant une période de temps donnée. Les sillons sont vendus par les gestionnaires d'infrastructures aux opérateurs ferroviaires.
- **Train-kilomètre** : unité de mesure de la production ferroviaire correspondant au mouvement d'un train sur une distance d'un kilomètre.

- **Vitesse commerciale** : quotient de la distance parcourue divisée par le temps total nécessaire pour la parcourir, y compris les durées d'arrêt.
- **Vitesse de référence** : vitesse maximale autorisée par la signalisation ; elle est définie par le gestionnaire d'infrastructure pour chaque tronçon de ligne en tenant compte des possibilités d'exploitation et/ou des contraintes techniques.
- **Voyageur-kilomètre** : unité de mesure de prestation d'exploitation qui correspond au déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre.