

PPI 2001-2012

PPI 2013-2025

Rapport d'analyse

Cellule Ferroviaire

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL.....	7
PREAMBULE	8
ANALYSE DU PPI 2001-2012	10
1. PPI ET CONSULTATION DES REGIONS?	10
2. ANALYSE DES NEGOCIATIONS DU PPI 2001-2012	12
2.1 Demandes formulées par la Région wallonne	12
2.2 Négociations sur la clef 40/60.....	14
2.3 Les projets hors clef 40/60	15
2.4 Analyse des contrats de préfinancements	17
2.5 Analyse des contrats de cofinancements.....	18
3. AVIS DU CONSEIL D'ETAT.....	19
4. LES ENJEUX	20
5. LES MONTANTS.....	21
6. LES RUBRIQUES.....	22
7. L'APPLICATION DE LA CLEF 40/60.....	23
8. LES PROJETS DU PPI 2001-2012.....	25
9. CONCLUSIONS.....	29
ANALYSE DU PPI 2013-2025	30
1. PREAMBULE.....	30
2. HISTOIRE DU PPI 2013-2025.....	31
3. LES ACCORDS	33
3.1 Accord du gouvernement fédéral du 1 ^{er} décembre 2012.....	33
3.2 Déclaration de politique régionale de 2009.....	33
3.3 Accord du Comité de Concertation du 11 décembre 2005.....	34
3.4 Impacts de l'accord de coopération du 21 octobre 2001	38
4. OBJECTIFS DU PPI	41

5.	LES MONTANTS EN JEU – Comparaison des 2 PPI.....	42
5.1	Analyse des rubriques	42
5.2	L’enveloppe globale	42
5.3	Les enveloppes régionales (vision financière).....	45
5.4	La réserve des 2 milliards	47
6.	LES RUBRIQUES.....	49
6.1	Sécurité.....	51
6.2	Mobilité	53
6.3	Logistique industrielle et administrative.....	77
6.4	Autres	80
7.	DESCRIPTION DES PROJETS WALLONS DANS LE PPI 2013-2025	81
7.1	Sécurisation des accès aux voies.....	81
7.2	Enclos RID à Saint-Ghislain	82
7.3	Maintien de capacité.....	82
7.4	Entretien LGV	82
7.5	RER.....	82
7.6	Axe 3.....	86
7.7	L147 : Fleurus-Auvelais.....	87
7.8	L130 : Namur-Charleroi	88
7.9	Installation de pesées automatiques	89
7.10	Voie de garage de 750m.....	89
7.11	Rationalisation de la gare de Quévy.....	89
7.12	Grill et nouvel atelier de Kinkempois	90
7.13	Atelier d’Arlon	90
7.14	L130A : renforcement.....	90
7.15	Raccordements industriels.....	91
7.16	Les gares	91
8.	ANALYSE DES INVESTISSEMENTS POUR LA SECURITE	95
8.1	Contenu du PPI.....	95

8.2	Recommandations de la Commission Spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen.....	99
8.3	Obligation de la Commission Européenne - Décision du 25/01/12	100
8.4	Conclusions.....	100
9.	ANALYSE DES INVESTISSEMENTS POUR LE MAINTIEN DE CAPACITE	101
9.1	Les constats	101
9.2	L'analyse	104
9.3	Impact pour la Région wallonne ?.....	107
10.	ANALYSE DES INVESTISSEMENTS POUR LES GARES	109
10.1	Rubriques	109
10.2	Méthodologie appliquée pour la sélection des gares	110
10.3	Principales gares du PPI.....	114
10.4	Le top 20 des gares.....	117
10.5	Principales gares par Région	117
10.6	Que fait-on dans les autres gares wallonnes du PPI ?.....	119
10.7	Accessibilité des gares au PMR	120
10.8	Rehaussement des quais.....	122
10.9	Comparaison entre les gares de Charleroi-Sud, Ottignies et Mons.....	123
10.10	Conclusions.....	132
11.	ANALYSE DES INVESTISSEMENTS POUR LE MATERIEL ROULANT.....	135
11.1	Les enjeux.....	135
11.2	La demande	135
11.3	L'offre	138
11.4	Le contenu du PPI.....	142
11.5	Le PPI couvre-t-il les besoins ?	143
11.6	Evolution des investissements dans le temps.....	148
11.7	Conclusions et réflexions.....	149
	PPI - PLAN DE DEVELOPPEMENT.....	151
1.	PREAMBULE.....	151
2.	SIX ENJEUX ESSENTIELS.....	151

2.1	Enjeu 1 – Garantir les fondamentaux.....	151
2.2	Enjeu 2 – Renforcer l’attractivité du service	151
2.3	Enjeu 3 – Accroître la capacité du réseau	152
2.4	Enjeu 4 – Valoriser les gares et les points d’arrêt	152
2.5	Enjeu 5 – Renforcer l’accès au réseau pour les chargeurs.....	153
2.6	Enjeu 6 – Améliorer la gouvernance	153
3.	35 PROJETS CONCRETS	154
OBJETS DES NEGOCIATIONS		156
1.	PREAMBULE.....	156
2.	INVESTISSEMENTS : IDENTIFICATION DES BESOINS	157
2.1	Evolution des besoins dans le temps	157
2.2	Marges de manœuvre	161
2.3	Montants à récupérer : quels sont les besoins ?.....	162
3	REEQUILIBRAGE DES PROJETS	167
4.	LA CLEF 40/60	174
4.1	Les éléments qui en sortent	174
4.2	Les demandes flamandes	174
4.3	Les implications pour la Wallonie.....	175
4.4	Conclusions.....	181
5.	LES FONDAMENTAUX	183
6.	LES FINANCEMENTS ALTERNATIFS	185
7.	L’ENVELOPPE POUR LES PROJETS PRIORITAIRES.....	187
PRIORISATION DES PROJETS.....		188
1.	PREAMBULE.....	188
2.	MENACES PESANT SUR LA WALLONIE	190
3.	PRIORISATION DES PROJETS PAR LA CELLULE FERROVIAIRE	192
3.1	L’Axe 3	192
3.2	RER.....	193
3.3	La Dorsale Wallonne.....	194

3.4	Utilisation de la LGV1	199
3.5	Corridor C	200
3.6	Monceau ou Ronet	201
3.7	REC/REL	203
3.8	Euro-Carex	203
POSITIONNEMENT FUTUR DE LA WALLONIE		205
1.	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	205
2.	ECONOMIE	205
3.	MOBILITE	206
4.	GOUVERNANCE.....	206
5.	MESURES	206
CONCLUSIONS		208
ANNEXE 1		211
ANNEXE 2		212

AVANT-PROPOS DU DIRECTEUR GENERAL

Le présent rapport est le fruit de l'analyse fouillée qui a été faite par la Cellule ferroviaire de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Plan pluriannuel d'investissement 2013-25 de la SNCB

Le rapport s'est voulu le plus exhaustif, quantifié et objectif possible. Il comporte toutefois certains commentaires ou conclusions qui pourraient susciter des remises en question de certains projets dont les décisions ont déjà été prises ou qui apparaissent quasiment inéluctables.

L'Administration ne veut toutefois pas remettre en question des décisions que l'on peut juger être politiques, mais bien apporter aux autorités wallonnes les éléments les plus adéquats possible pour leur permettre de participer à la défense du futur du rail wallon et à la création d'une vision régionale en la matière.

Ce faisant, l'Administration ne fait que remplir son rôle premier de conseil et d'expertise au service de la Wallonie.

Enfin, il s'agit d'un document évolutif. Si la première version constitue l'analyse initiale de la Cellule ferroviaire, telle qu'envoyée à son ministre de tutelle, elle sera enrichie, complétée ou amendée, par les éléments nouveaux dont la Cellule aura pu avoir connaissance. La volonté est ainsi de permettre un positionnement futur adéquat de la Wallonie en matière de mobilité ferroviaire (personnes et marchandises) dans le cadre de la mise en place d'une politique économique durable.

Yvon LOYAERTS

Directeur général

PREAMBULE

L'évaluation du Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) 2013-2025 et le suivi de l'état d'avancement des projets de ce dernier font partie intégrante des tâches confiée par le Gouvernement Wallon à la Cellule Ferroviaire.

Le présent rapport est le fruit d'une analyse approfondie menée en toute objectivité et neutralité, le but étant, d'une part, de comprendre l'état actuel du rail wallon, et d'autre part, de mettre en évidence les points d'attention futurs de la Wallonie en ce qui concerne la politique ferroviaire.

Dans un premier temps, le rapport se penche sur le premier PPI soumis à la consultation des Régions en 2001. Cette analyse préalable permet non seulement de situer le contexte dans lequel s'inscrit le PPI 2013-2025, mais également de comprendre son fondement et les enjeux qui l'entourent.

Dans un second temps, le PPI 2013-2025 est analysé en détails. Après l'étude des investissements par rubrique, une attention particulière est portée à certains éléments fondamentaux. Le rapport présente ainsi les résultats de l'analyse détaillée des implications en termes de :

- Sécurité
- Maintien de capacité
- Gares
- Matériel roulant

Dans un troisième temps, le PPI 2013-2025 est confronté aux conclusions de l'étude sur le potentiel ferroviaire wallon¹ afin de vérifier si les enjeux et les projets-clefs qui avaient été identifiés trouvent dans le PPI une réponse adéquate.

Le rapport aborde ensuite les éléments faisant l'objet des négociations relatives à ce plan d'investissements. Enfin, la Cellule Ferroviaire dresse, sur base des éléments récoltés, une liste des projets qu'elle estime prioritaires pour les usagers du rail.

En complément de son analyse, la Cellule Ferroviaire a souhaité recueillir les avis de différents acteurs régionaux. Cependant, le présent rapport ne contient pas la synthèse de ces consultations car les avis des acteurs consultés sur le PPI n'étaient pas tous disponibles au moment de la finalisation de ce document.

¹ Plan de Développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025, Technum, 2012.

Le Cellule Ferroviaire tient à remercier toutes les personnes qui lui ont fourni des informations ou des données. Celles-ci ont précieusement permis d'étayer les diverses analyses qui ont été menées et ont contribué à la pertinence de ce rapport de synthèse. Etant donné les difficultés parfois rencontrées pour la récolte de données relatives à l'exploitation ou aux investissements ferroviaires, la Cellule Ferroviaire souhaite néanmoins attirer l'attention sur la nécessité de réaliser à l'avenir des enquêtes et des comptages en interne. Elle pourra ainsi travailler en toute indépendance et dans la plus grande transparence.

La Cellule Ferroviaire tient encore à préciser que certaines questions posées au Groupe SNCB n'ont pas encore obtenu de réponse suffisamment détaillée. Le présent rapport est donc à considérer comme un document évolutif, qui sera alimenté au gré des informations complémentaires qui nous seront communiquées. Les versions ultérieures de ce rapport d'analyse seront prochainement mises à disposition via le portail mobilité du SPW.

Pour terminer, la Cellule Ferroviaire souhaite dès à présent mettre en évidence les lacunes du PPI 2013-2025 en termes de stratégie d'avenir. Si l'on peut supposer que les projections de la SNCB ont orienté les investissements destinés au trafic de voyageurs (en dépit du fait que le Plan de Transport ne soit pas encore disponible), on ne perçoit en revanche aucune stratégie sous-jacente pour le trafic de marchandises. Ce manque de vision à long terme soulève de vives inquiétudes quant à l'avenir du fret ferroviaire sur notre territoire. Par ailleurs, il semble évident que les investissements prévus pour le matériel roulant seront insuffisants pour entraîner un transfert modal pourtant nécessaire.

ANALYSE DU PPI 2001-2012

1. PPI ET CONSULTATION DES RÉGIONS?

Le Plan Pluriannuel contient la planification des investissements ferroviaires relatifs à l'acquisition, l'aménagement, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, ainsi que les investissements en matériel roulant. Le premier PPI abordé ci-dessous couvrait 12 ans.

Aucune disposition constitutionnelle ou législative ne transfère aux Régions la matière du transport en commun par chemin de fer. Seul « le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur » a été attribué aux Régions par l'article 6, 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. L'article 92 bis, 1^{er} pose le principe selon lequel les communautés et régions sont habilitées à conclure « des accords de coopération qui portent notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun ».

Les compétences régionales qui peuvent être mises en œuvre par le Plan Pluriannuel sont loin d'être négligeables. En effet, un réseau de chemin de fer performant paraît en tout état de cause nécessaire pour l'exercice efficace de compétences en matière d'expansion économique et d'emploi. Il touche également bien d'autres compétences telles que l'environnement, les travaux publics, la mobilité,...

La consultation des Régions en vue de remettre un avis, suivi de l'accord de coopération, s'est déroulée selon les étapes suivantes :

1. Conseil des Ministres du 11 février 2000
2. Conseil des Ministres du 17 octobre 2000
3. **8 janvier 2001, présentation du PPI 2001-2010 aux Régions**
4. Avis du gouvernement wallon le 27 mars 2001
5. Conseil des Ministres le 30 mars 2001 – acceptation provisoire par le gouvernement fédéral du projet de PPI « maximaliste » càd sur 12 ans (au lieu de 10 ans avant consultation des Régions)
6. **Présentation formelle du PPI aux Régions le 2 mai 2001**
7. PPI modifié acté par le Conseil d'administration de la SNCB le 1^{er} juin 2001
8. Accord du gouvernement fédéral le 6 juin 2001
9. **Avis du gouvernement wallon le 21 juin 2001**
10. Approbation par le gouvernement wallon d'un projet d'accord le 12 juillet 2001
11. Modification du plan le 14 juillet 2001
12. Approbation sur l'accord de coopération le 17 juillet 2001 par le gouvernement flamand
13. Approbation sur l'accord de coopération le 19 juillet 2001 par le gouvernement bruxellois

14. Approbation de l'accord de coopération le 11 octobre 2001 par le gouvernement wallon

15. Accord du ministre du budget le 12 octobre
16. Dépôt au conseil d'Etat le 15 octobre
17. Avis du conseil d'Etat le 24 octobre
18. Projet de décret proposé en séance du 26 octobre au gouvernement wallon
19. Approbation du projet de décret par le parlement en commission de l'aménagement du territoire le 7 novembre 2001

20. Adoption du décret portant assentiment à l'accord de coopération le 22 novembre 2001 par le conseil régional wallon et le gouvernement

Dès 2000, les Régions ont été consultées de manière informelle. La première demande d'avis officiel a été introduite le 8 janvier 2001. L'accord de coopération a été signé le 11 octobre 2001. **Les négociations officielles ont donc duré 9 mois.**

Le chapitre suivant aborde les résultats des négociations qui ont mené à l'accord de coopération d'octobre 2001.

2. ANALYSE DES NEGOCIATIONS DU PPI 2001-2012

Il existe 2 versions du PPI 2001-2012 : avant et après négociation avec les Régions. Seul cette dernière a été publiée au Moniteur mais les tableaux financiers en annexe reprennent les investissements avant négociation. Seuls les montants dans la clef de répartition auraient dû changer mais l'analyse des 2 PPI montre que les chiffres prévus pour certains projets ont été adaptés.

Ce chapitre aborde les demandes formulées en 2001 par la Wallonie, les négociations sur la clef 40/60 et les contrats de préfinancements et cofinancements.

2.1 Demands formulées par la Région wallonne

En mars et juin 2001, le gouvernement wallon a insisté sur 5 axes de développements :

1. Développement accès TGV
2. Relations transfrontalières
3. Accès aux aéroports
4. Accès aux zones d'activités économiques
5. Renforcement de la desserte secondaire

Les priorités portent essentiellement sur une amélioration des performances et capacités sur :

- Les liaisons entre Bruxelles et les principales villes wallonnes, en ce compris le développement du RER
- La dorsale wallonne

Il préconise ainsi :

- La mise à 4 voies de L124 entre Linkebeek et Nivelles
- La mise à 4 voies entre Bruxelles et Ottignies
- Une nouvelle ligne le long de la E411 et de la E42 jusque Gosselies
- L'électrification de la ligne de Montzen
- La mise à trois voies d'Ottignies à Gembloux
- La considération des nuisances
- L'amélioration des goulets d'étranglement sur l'Athus-Meuse
- Le renforcement de l'accueil voyageurs
- Le REL (Réseau Express Liégeois)

La Wallonie souhaitait encore que Liège se situe à 40 minutes de Bruxelles et Mons, Namur et Charleroi à 30 minutes.

Il demande :

- Que les investissements en infrastructure prioritaires puissent être engagés le plus rapidement
- Le respect de la clé 40/60 comme impératif dans l'exécution du plan
- Le contrôle de l'annuité et de l'état d'avancement des projets au sein du Comité intergouvernemental des Transports en commun (CITC)

« Il insiste sur la nécessité de renforcer la collaboration entre l'autorité régionale, le Gouvernement fédéral et la SNCB. Une concertation régulière doit permettre une évaluation annuelle des investissements et de leur état d'avancement. Cette évaluation annuelle ventilera les montants engagés en fonction de la clef de répartition régionale. Les modalités de ces contacts sont à développer au sein du Comité intergouvernemental des Transports en commun. »²

Les discussions ont cependant été âpres vu le manque de moyens financiers à disposition.

Le gouvernement wallon a par ailleurs demandé l'achèvement des travaux et projets en cours suivants (*en italique état d'avancement actualisé*) :

1. Ligne à grande vitesse. *Les lignes sont aujourd'hui achevées.*
2. L'Athus-Meuse et son raccordement à la France. *Des menaces de non-maintien de capacité pèsent actuellement sur cette ligne. L'Athus-Meuse n'est pas raccordé à la France et ce projet n'est pas repris dans le futur PPI.*
3. L'achèvement et la rénovation de la gare de Namur. *La gare est achevée.*
4. L'amélioration des faisceaux de voies en gare de Charleroi-Sud où la vitesse de référence doit être haussée à 80 km/h. *Les vitesses en entrée et sortie de gare sont toujours réduites et plus particulièrement sur la L140 (30 km/h).*
5. La modernisation complète de la ligne Charleroi-Erquelines. *Un projet de renforcement de la L130A était inscrit dans le PPI de 2001 à 2009 (remplacement des tabliers des ponts en vue de rétablir la capacité de portance et diminuer le coût d'entretien). Les travaux sont en cours depuis 2005. Le planning actualisé fin 2011 prévoyait une fin des travaux en 2019. Actuellement, en heures creuses, un train par heure circule sur cette ligne. Une demande a été adressée au TEC pour organiser des bus de substitution toutes les heures de 8h39 à 15h34.*
6. L'achèvement de la modernisation de la ligne Montzen-Aachen. *Le 14 décembre 2008, les travaux d'électrification de la ligne se sont achevés. Néanmoins, vu la déclivité du terrain et les temps de parcours, la Flandre a demandé la réouverture du Rhin d'Acier. Depuis 2007, des trains circulent à nouveau sur cette ligne en Belgique. Le projet de Rhin d'Acier est prévu dans le PPI 2013-2025 pour 2018 mais ce planning ne sera sans doute pas respecté vu la frilosité des partenaires allemands et néerlandais. Ce projet est apparu dans le PPI après le conclave budgétaire de novembre 2012.*

² Gouvernement Wallon – Séance du 21 juin 2001 – notification Plan d'investissement de la SNCB - Décision

Le gouvernement wallon souhaitait encore que l'aéroport de Gosselies soit raccordé au rail via la ligne 124 au Nord de Luttre. La SNCB préconisait par ailleurs une desserte rapide de l'aéroport de Charleroi à partir de la gare de Bruxelles-Luxembourg (raccordement via la ligne 140). Le gouvernement a appuyé cette proposition.

L'avis formulé le 21 juin 2001 par le Gouvernement Wallon pourrait, à quelques nuances près, être repris intégralement aujourd'hui. En effet, les projets « prioritaires » sont encore ceux d'aujourd'hui. Par certains aspects, le gouvernement wallon s'est montré réaliste (ex : accroissement des vitesses de référence vers Bruxelles et entre les villes de la dorsale wallonne), par d'autres, les demandes s'avèrent aujourd'hui utopistes (ex : nouvelle ligne le long de la E411 et E42).

2.2 Négociations sur la clef 40/60

Les négociations ont porté sur la clef 40/60 et son application. L'enveloppe totale du PPI 2001-2012 était de 687,6 milliards de FB₉₉.

- **Avant les négociations**, la clef s'appliquait sur 375 milliards (54%) des 687,6 milliards de FB₉₉, soit 225 milliards pour la Flandre (5,5 milliards d'euros₉₉) et 150 milliards pour la Wallonie (3,7 milliards d'euros₉₉)
- **Après les négociations**, les 375 milliards sont réduits d'un montant de 24,8 milliards pour atteindre 350,2 milliards (**8.681.231.238 euros₉₉**) se répartissant entre la Région flamande, 210,1 milliards (**5.208.242.955 euros₉₉**) et la Région wallonne 140,1 milliards (**3.472.988.282 euros₉₉**).

La Région flamande a sorti 18,2 milliards de FB₉₉ alors que la Région wallonne n'en a sorti que 6,6 milliards. Les négociations ont donc tourné à notre désavantage.

Milliards FB99	TOTAL	Flandre	Wallonie
Montant dans clef 60/40 avant négociation	375		
Projet hors clef	24,8		
Aéroport de BXL national		10	
Lignes 161 et 124		8,2	
Axe 3			6,6
Montant dans clef 60/40 après négociation	350,2		
Montant hors clef	337,4		
TOTAL PPI	687,6	18,2	6,6

73,4% 26,6%

Milliards Euros 99	TOTAL	Flandre	Wallonie
Montant dans clef 60/40 avant négociation	8,457		
Projet hors clef	0,615		
Aéroport de BXL national		0,248	
Lignes 161 et 124		0,203	
Axe 3			0,164
Montant dans clef 60/40 après négociation	8,681		
Montant hors clef	8,364		
TOTAL PPI	17,045	0,451	0,164

73,39% 26,61%

Finalement, selon l'accord de coopération de 2001, les projets suivants sortent de la clef :

- Les projets situés sur le TERRITOIRE de la Région de Bruxelles-Capitale

- le matériel roulant
- les projets d'intérêt régional : les infrastructures d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National pour 10 milliards (257.908.423 euros 2001)
- les projets transrégionaux : les tronçons flamands sur les lignes L124 et L161 pour 8,2 milliards (211.484.907 euros 2001)
- les projets transnationaux et internationaux : l'axe 3 pour 6,6 milliards (170.219.559 euros 2001)

La Région flamande souhaitait encore sortir de la clef pour raison d'« intérêt national » les travaux autour du port d'Anvers et préférait un étalement du plan sur 10 ans au lieu de 12 ans. En effet, ils estimaient que seuls les investissements des 5 premières années étaient garantis.

2.3 Les projets hors clef 40/60

2.3.1 L'aéroport de Bruxelles-National

- L'estimation des montants sortant de la clef pour la Région flamande s'avère largement supérieure au coût réel du projet. En effet, vu que le projet ne coûte pas suffisamment pour atteindre les 10 milliards de FB₉₉ estimés, une partie des redevances payées chaque année par Infrabel sort également de la clef.
- Par ailleurs, l'accord de coopération portait sur les accès à l'aéroport de Bruxelles-National. La Flandre a ainsi fait sortir la liaison jusqu'à Anvers au milieu de l'E19 alors que le PPP ne couvre que la branche sous l'aéroport de Bruxelles-National (tunnel d'accès au Nord)
- La branche en Flandre sur le terre-plein central de la E19 entre Malines-Sud et les portes de Bruxelles (qui est intégralement hors PPP) fait l'objet d'un financement européen lié au réseau TGV
- Le Diabolo ou officiellement « **Bocht Zaventem L25/27 Antwerpen-Brussel** » avait été estimé dans le premier PPI à 14 milliards de FB. Après négociation et le retrait des 10 milliards de FB, le projet est passé à 15 milliards sans que l'intitulé soit modifié mais en incluant 1 milliard d'investissement sur Bruxelles.

	FB99	Euros01
Bocht Zaventem L25/27 Antwerpen-Brussel (1er PPI)	14.000	361,1
Bocht Zaventem L25/27 Antwerpen-Brussel (2ème PPI)	15.000	386,9
Bocht Zaventem L25/27 Antwerpen-Brussel (montant BXL)	1.000	25,8
Bocht Zaventem L25/27 Antwerpen-Brussel (montant sortant de la clef pour la Flandre)	10.000	257,9
Bocht Zaventem L25/27 Antwerpen-Brussel (montant sous clef flamande)	4.000	103,2

2.3.2 L'axe 3

- L'axe 3 a été estimé à 14,229 milliards de FB (sensiblement moins que les 15Mia du Diabolo alors que le projet porte sur 175 km). 6,6 milliards devraient sortir de la clef.

	FB99	Euros01
Axe 3	14.229	367,0
Axe 3 (montant sortant de la clef pour la Wallonie)	6.600	170,2
Axe 3 (montant clef wallonne)	7.629	197

Alors que la clef 40/60 s'applique jusqu'en 2012 (selon l'accord de coopération de 2001), les montants devant sortir de la clef ne sont pas encore apurés. Pour le Diabolo, on parle de 35 ans...

2.3.3 Le RER

- Pour la ligne 124 (Nivelles-BXL), le budget total des investissements s'élevait à 17,200 milliards dont 5,508 milliards (142.055.959 mio d'euros01) en Flandre (32%) et 11,692 milliards (301.546.528 mio d'euros01) en Wallonie (68%). La part flamande a été retirée de la clef. La ligne mesure au total 29 km, dont 7,5 km se situent en Flandre et 13,9 km en Wallonie. Une certaine proportionnalité est donc respectée.
- Pour la ligne 161, les montants des investissements ont changé entre les 2 versions du PPI. En effet, dans la 1^{ère} version du PPI, le projet s'élevait à 20,200 milliards, soit 390,7 millions d'euros01, réparti entre la Wallonie (10.504 soit 270,9 millions d'euros01), la Flandre (4.646 soit 119,8 millions d'euros01) et Bruxelles (5.050 soit 130,2 millions d'euros 01). Finalement, le projet après négociation équivaut à 429 millions d'euros ; 69,3 millions d'euros 01 pour la Flandre et 269,9 pour la Wallonie. Le budget flamand a ainsi fortement diminué. L'ajustement semble correct puisque 4,4 km des voies à réaménager se situent en Flandre et 17,3 km en Wallonie. Les coûts sont donc proportionnels au territoire.

2.4 Analyse des contrats de préfinancements

L'article 14 de l'accord de coopération de 2001 stipule que : « chaque Région peut assurer le préfinancement sans intérêt de projets d'infrastructures présentant un intérêt régional à concurrence d'un montant maximum de 20 milliards en capital (495,787 mio euros) ou de 2,5 milliards (61,973 mio euros) en charges annuelles d'intérêt. L'emprunt est garanti par l'Etat. Les intérêts sont supportés par les Régions. ».

La signature des accords de préfinancement régionaux a eu lieu le 6 décembre 2005. Le montant total des investissements (de 2001 à 2012) s'élève à 574,9 millions d'euros, dont 396,6 millions par préfinancement.

Les 3 projets suivants ont fait l'objet d'un préfinancement :

	Montant total	Contribution régionale	%
Gare de formation de Zeebrugge	102.400.000	13.000.000	13%
Axe 3	289.200.000	47.100.000	16%
Port de Bruxelles	5.000.000	750.000	15%
TOTAL	396.600.000	60.850.000	15%

En comparaison avec les deux autres Régions, la contribution de la Région wallonne est la plus élevée.

La note explicative de l'accord de coopération du 14 juillet 2001 précise que les projets de préfinancement « vise[nt] à anticiper certains travaux dans le respect de la clef 60/40 ». Les contrats de préfinancements et par conséquent les contributions régionales sont donc inclus dans les 574,9 millions d'investissements (687,6 milliards de FB). Les contrats de préfinancement n'augmentent pas les moyens prévus dans le plan d'investissements. »

Les préfinancements se voulaient être un outil pratique destiné à donner une impulsion sans transgresser la sphère des compétences régionales et fédérales puisque les infrastructures restent aux mains d'Infrabel. Cependant, les moyens alloués par la Région pour l'axe 3 n'ont pas accéléré le rythme des travaux.

L'atteinte du quota des 40% dans la clef, les contraintes techniques liées aux chantiers ferroviaires (travail de nuit, pas de fermeture complète d'un tronçon, le manque de concurrence entre entrepreneurs,...), la complexité des montages financiers (SPV) sont quelques raisons expliquant l'échec des préfinancements malgré la disponibilité de l'argent.

Le P&R de Louvain-la-Neuve fait également l'objet d'un préfinancement pour un montant de 9.770.000 euros. Le premier paiement était prévu en 2009. Aujourd'hui, les travaux n'ont toujours pas commencé et le montant des travaux semble revu à la baisse.

Le montant emprunté pour le préfinancement ainsi que les intérêts payés par les Régions sortent de la clef. En revanche, le remboursement annuel de l'emprunt par le SPF apparait dans la clef, or le quota des 40% est rapidement atteint vu les montants en jeu. La Cellule Ferroviaire se pose donc la question de l'intérêt de contracter d'autres préfinancements sans modifications des clauses actuelles.

2.5 Analyse des contrats de cofinancements

L'art 15 de l'accord de coopération de 2001 stipule : « A la demande d'une Région, de GRANDS INVESTISSEMENTS ferroviaires (peuvent être cofinancés) à concurrence de 8 milliards pour la Région flamande et 4 milliards pour la Région wallonne. Ces montants peuvent être augmentés moyennant qualification de ces travaux par le Comité de Concertation comme travaux d'intérêt pour l'économie nationale. Toute forme de cofinancement par les Régions vient en sus du montant de 687,6 milliards, dont il est question».

La Région wallonne a contracté deux cofinancements :

- Gare de Mons (2010)
- Gare de Namur (2012)

Pour la gare de Mons, la Wallonie a déjà déboursé 2.969.127,78 mio sur les 40.471.987,98 mio dus au total. Ce montant n'est actuellement pas indexé. Le projet porte sur la construction d'un quai bus.

Pour la gare de Namur, la Wallonie a payé 1.650.000 euros sur les 39.213.436 euros dus au total (sans prise en compte des coûts d'exploitation de la dalle à savoir 100.000 euros/an pendant 99 ans). Le projet vise à exploiter une partie de la flotte du TEC sur la dalle de la gare.

3. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

L'avis du conseil d'Etat a été sollicité en octobre 2001. Les conclusions sont les suivantes :

- les Régions n'ont pas à approuver ou à modifier le plan d'investissements de la SNCB
- les Régions ne sont pas autorisées à participer au financement de travaux relatifs à de grands investissements ferroviaires mais bien dans des aménagements autour du ferroviaire
- Excès de compétences
- Absence d'habilitation en matière de pré et cofinancement
- Nécessité d'une révision complète de l'accord

4. LES ENJEUX

Le PPI visait à résoudre les problèmes de capacités suivants :

- Zone d'Anvers : L27A saturée, extension des infrastructures sur la rive gauche et droite
- Zone de Zeebrugge : vu la croissance du trafic attendu, extension et modernisation des faisceaux de voies, signalisation et éventuellement triage automatique
- Principaux axes d'acheminement : L50A et 51, L130 (rectification de courbe), L165-166 (travaux sur l'Athus-Meuse), L11 (prolongation vers les P-B), gare de Malines, liaison L35/L36, installation de Monceau,...
- Jonction N-M (déviation vers tunnel Schuman-Josaphat et L26 + déviation des TGV par la L28 et les installations ferroviaires de Schaerbeek)
- Zone de Bruxelles Nord et Schaerbeek
- Lignes axiales autour de Bruxelles (vers Charleroi, Namur et Gand – mise à 4 voies)
- Aéroport de Bruxelles-National : 12 millions de passagers en 2007 ; de 19 à 23 millions attendus à l'horizon 2010
- Ligne nouvelle à 200 km/h le long de l'E42 et la E411

Le PPI n'a pas répondu aux problèmes de capacité puisque seul le projet de l'aéroport de Bruxelles-National est aujourd'hui réalisé. Les problèmes se sont au contraire accrus car le plan n'avait, entre autres, pas prévu la croissance spectaculaire du nombre de voyageurs observée ces 10 dernières années.

5. LES MONTANTS

Le plan portait sur 687,6 milliards de FB₉₉. Exprimé en euros 2001, ce montant correspond à 17,733 milliards. Il est important de constater que 5 milliards (28%) des investissements ne sont pas attachés à un territoire. Seulement 1/4 des investissements revient à la Région wallonne soit 4,5 milliards.

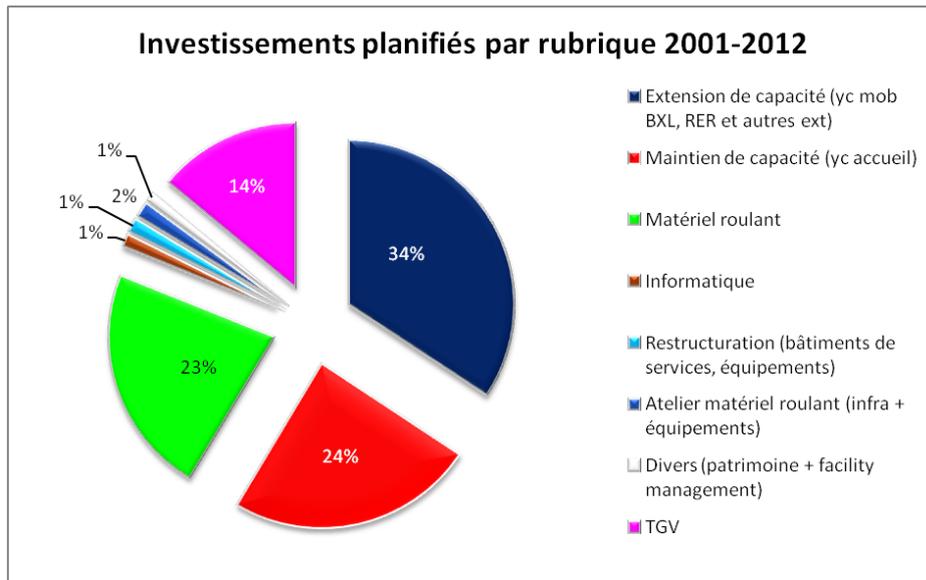
Après négociations et retrait des projets repris dans l'accord de coopération de 2001, le clef s'applique sur 9 milliards d'euros 2011 soit un peu moins de 50% du total des investissements prévus sur 12 ans dont 3,613 mia d'euros 2001 pour la Wallonie.

Moi euros 2001	Vlaanderen	Wallonie	Bruxelles	Autres	TOTAL PLAN
Maintien de capacité	1.758,9	1.653,3	192,6	87,9	3.692,7
Extension de capacité	2.308,8	291,0	5,2	124,3	2.729,3
Matériel roulant				3.996,0	3.996,0
Accueil voyageurs	301,0	179,8	129,4	2,3	612,5
Informatique				214,4	214,4
Restructuration (bâtiments de services, équipements)	38,0	50,7		149,6	238,3
Atelier matériel roulant (infra + équipements)				265,9	265,9
Divers (patrimoine + facility management)				154,7	154,7
TGV	1.639,1	789,6	0,0	48,6	2.477,3
Complément Mobilité BXL	367,9	765,3	441,5	0,0	1.574,7
Extension de capacité compl	132,2	89,9			222,1
RER Bruxelles	431,1	655,9	468,8	0,0	1.555,8
TOTAL	6.977,0	4.475,5	1.237,5	5.043,7	17.733,7
%	39,3	25,2	7,0	28,4	100,0
% Flandre/Wallonie/Bruxelles	55	35	9,8		12.690,0
% Flandre/Wallonie	60,9	39,1			11.452,5
Montant soumis à la clef de répartition 40/60	5.418,7	3.613,3			9.032

PPI 2001-2012: Tableau récapitulatif (euros 2001)

6. LES RUBRIQUES

Les rubriques principales du plan pluriannuel d'investissements de 2001 à 2012 sont présentées dans le graphique ci-dessous. L'extension de capacité, le maintien de capacité et le matériel roulant couvrent 75% des investissements prévus.

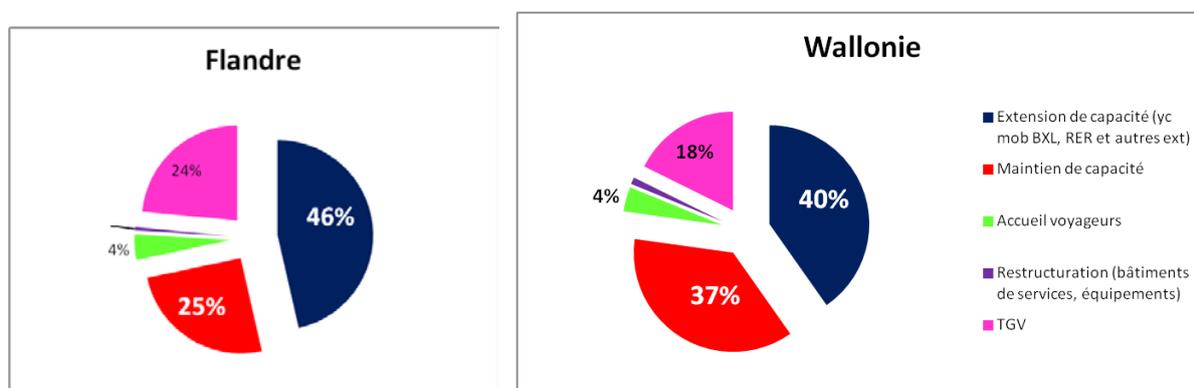


7. L'APPLICATION DE LA CLEF 40/60

La clef 40/60 est respectée au niveau des prévisions. En revanche, les gares flamandes sous la rubrique district centre sortent de la clef car elles sont reprises en territoire bruxellois. La Cellule Ferroviaire a dès lors ajouté 8 millions d'euros 2001 aux investissements en « maintien de capacité des gares » pour la gare de Halle, seule gare identifiable dans le premier PPI !

La SNCB nous garantit cependant que les gares flamandes sous district centre sont bien prises en compte dans la clef 40/60 au niveau des dépenses.

Les tartes ci-dessous présentent la contribution de chaque rubrique dans le budget des Régions.

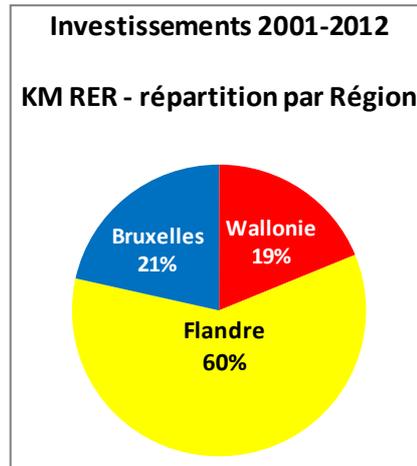
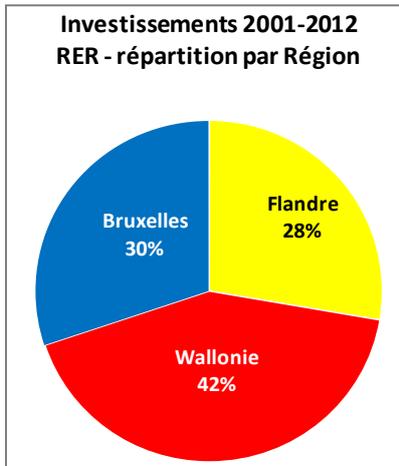


En Flandre, près de la moitié des investissements prévus concernaient de l'extension de capacité et seulement 1/4 du maintien de capacité. En Wallonie, près de 40% sont dévolus tant au maintien de capacité qu'à l'extension de capacité. Il est à noter que la rubrique extension de capacité comporte 3 volets :

- Le RER
- Les compléments sur Bruxelles
- Les projets autres que le RER et les compléments sur Bruxelles

Pour le RER, la contribution flamande s'élève à 28%, la contribution wallonne à 42% et bruxelloise à 30%. Ceci s'explique par le retrait de la clef, d'une part, des tronçons flamands sur les L124 et L161 et, d'autre part, de la L36 incluse dans le projet d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National et le projet de ligne à grande vitesse (sous fond européen). Les lignes vers Geraardsbergen, Dendermonde, Mechelen, Vilvoorde et Leuven de la zone RER n'apparaissent pas pour la Flandre.

Dans « extension de capacité », c'est principalement le RER et les compléments de mobilité pour Bruxelles qui grèvent le budget wallon, or **60% des km RER se trouvent en Flandre et seulement 19% en Wallonie.**



8. LES PROJETS DU PPI 2001-2012

Lors du Comité de Concertation Groupe SNCB – Région Wallonne du 6 juin 2012, la SNCB Holding a expliqué que plus aucun reporting financier officiel n'est fait pour le PPI 2001-2012 en raison de modifications concernant, entre autres, la gestion des bases de données pour le suivi des investissements, les normes comptables et la structure du Groupe. Il est donc malaisé d'analyser l'exécution de ce plan dans son ensemble.

Le Plan d'Investissements 2008-2012 fait en revanche l'objet d'un reporting financier. Le tableau ci-dessous présente l'exécution des principaux projets **wallons** de ce plan **jusqu'en fin 2011**.

		Unité financière: k€ - € constants de l'année 2008		
		PPI 2008-2012		
PROJETS PPI 2008-2012	DESCRIPTION	plan planning des projets	Dépenses 2008 - 2011 + budget 2012	Taux d'exécution
TOTAL RER		689.477	410.644	59,6%
Infra Lignes RER		629.010	361.980	57,5%
RER: L161 Watermael - Louvain-la-Neuve	Mise à 4 voies	268.010	188.179	70,2%
RER : L124 Linkebeek - Nivelles	Mise à 4 voies	180.500	86.900	48,1%
Gares RER		60.467	48.664	80,5%
Gares et points d'arrêt RER L124 (Région Wallonne)		31.413	32.574	103,7%
Gares et points d'arrêt RER L161 (Région Wallonne)		28.955	15.305	52,9%
RER rehaussement quais de gares et points d'arrêt		100	785	785,4%
TOTAL GENERAL		1.990.210	1.719.531	86,4%
Concentration des cabines		277.370	341.720	123,2%
Concentration des cabines de signalisation	Organisation de la régulation locale du trafic dans 31 cabines de signalisation desservies en permanence (et 11 cabines de signalisation à desserte locale pouvant être desservies à distance).	277.370	341.720	123,2%
Extension classique		298.334	220.072	73,8%
L161 L162 axe Bruxelles Luxembourg augmentation vitesse	Importants travaux d'amélioration de l'infrastructure (qualité de la voie, modernisation de la signalisation, réélectrification, renouvellement d'ouvrages d'art, rectification de courbes, rationalisation des grilles des gares de Gembloux, Ciney et Jemelle) afin de porter à 160 km/h la vitesse de la ligne partout où cela est valablement possible entre Bruxelles et Luxembourg.	160.773	108.599	67,5%

L130 Namur Charleroi augmentation vitesse+L147	Modernisation de la L130 + établissement d'une 3ème voie + mise à double voie de la L147	41.200	33.683	81,8%
Monceau-formation freins de voie	Renouvellement des freins de voies pour préserver la sécurité de fonctionnement	25.408	4.616	18,2%
L130A renforcement	Renouvellement des ponts et adaptations pour permettre le passage de convois de 22,5 t/essieu sans limitation de vitesse	17.744	8.730	49,2%
Traversée de Namur	Séparation du trafic voyageurs et marchandises	22.631	16.851	74,5%
Charleroi Sud aménagements	Electrification des voies de faisceau et des installations de voies	4.220	5.787	137,1%
Electrification L24 (Montzen - Frontière allemande)	Electrification en 15,000V du tronçon Montzen - Tunnel de Botzelaer de la L24	3.641	7.253	199,2%
Raccordement ferré de Garocentre	Raccordement ferroviaire du terminal multimodal : renouvellement et allongement voie 23 à La Louvière Industrielle + modernisation du faisceau de la Croyère et raccord sur la L116 vers Manage	5.000	293	5,9%
Gare et liaison aéroport de Gosselies	Raccordement au rail de l'aéroport de Gosselies (projet en cours de développement)		34	
ETCS		44.961	52.647	117,1%
ETCS (& TBL)	Installation du nouveau système européen de signalisation sur toutes les lignes principales du réseau + 1ère phase : équipement du réseau en TBL1+	44.961	52.647	117,1%
Maintien classique général		802.886	757.162	94,3%
Maintien génie civil (divers)		59.665	54.400	91,2%
Maintien signalisation (divers)		15.911	35.244	221,5%
Maintien caténaire (divers)		47.732	41.677	87,3%
Maintien voies (divers)		246.617	223.741	90,7%
Maintien ECFM (divers)		27.844	16.161	58,0%
Batiments de service 'Réseau'		2.129	1.944	91,3%
Securité des tunnels ferroviaires			3.320	
Télécom (incl part Ifnrabel)	Equipements de téléphonie et de transmission de données	175	5.645	3225,8%
MALAGA	"Moyens d'Acquisition Locale, d'Acheminement et Gestion d'Alarmes". Projet visant à assurer la protection de l'infrastructure, du matériel roulant et du patrimoine du Groupe et à renforcer la sécurité.	2.913	1.864	64,0%
Parkings (classiques)		44.024	19.474	44,2%
Parking de Mons		19.612	4.026	20,5%
Parking d'Ans		89	124	139,6%
Parking de Charleroi		2.350	1.168	49,7%
Parking de Namur		350	1.241	354,7%
Parking d'Enghien		5.600	740	13,2%

Parkings (divers)		16.023	12.175	76,0%
Gares (classiques) & accueil général		185.811	137.966	74,3%
Modernisation quais hors RER + rehaussement		35.840	16.528	46,1%
Information voyageurs (téléaffichage + sonorisation)			4.218	
GSM - R (infra)	Mise en place d'un nouveau système de télécommunication "GSM for Railway"	8.921	9.686	108,6%
PIDAAS (displays) - STA	Système d'annonce "Passengers Information Display and Audio Announcement System"	10.245	5.554	54,2%
Sécurisation accès aux voies			40	
Accueil voyageurs (divers)		17.592	17.264	98,1%
Gare de Namur	Achèvement des travaux à la nouvelle gare en relation avec la valorisation de la dalle ferroviaire	3.850	1.033	26,8%
Gare de Mons	Réaménagement profond du site de la gare (passerelle piétons /cyclistes vers le site des Grands Prés avec accès aux quais; aménagement d'un parking; rénovation des quais et du bâtiment voyageurs)	26.020	24.786	95,3%
Gare de Charleroi-Sud	Poursuite des travaux de rénovation de la gare (modernisation du secteur des concessions et de l'accès intérieur vers le CSV côté Bxl; construction des ascenseurs dans le CSV côté Poste et modernisation des quais; création de places de parking supplémentaires)	14.965	14.354	95,9%
Gare de Tournai	Remaniement de la gare (guichets, locaux de service, commerces et bureau TEC) + accessibilité PMR	1.390	1.936	139,3%
Gare de Liège-Palais	Construction d'une nouvelle gare au-dessus des voies en intégration avec les travaux d'extension du Palais de Justice	5.303	355	6,7%
Gare de Gembloux	Construction d'une passerelle la reliant à la Chaussée de Wavre (avec escaliers, escalators et ascenseurs)	7.293	8.418	115,4%
Gare de Mouscron		960		0,0%
Gare de Liège-Guillemins	Achèvement des travaux de la nouvelle gare	82.774	82.512	99,7%
LGV		23.705	43.492	183,5%
P1 (LGV Frontière française - Lembeek)			23	
P4 (LGV Hélécline - Ans)			1.028	
P5 (LGV Liège Guillemains - Frontière allemande)		23.705	42.441	179,0%
Maintien LGV			1.052	
Ateliers MR & Infrabel		223.086	157.824	70,7%
Ateliers Infra Bascoup		4.808	10.043	208,9%
AC Salzinnes		27.189	22.310	82,1%
AT Charleroi		19.693	22.062	112,0%
AT Kinkempois		28.816	16.359	56,8%

AT Stockem		3.553	4.222	118,8%
Nouvel AT Angleur		54.050	13.192	24,4%
AC Cuesmes		8.748	7.549	86,3%
CHW Monceau		270	396	146,6%
CHW Kinkempois		263	6	2,4%
Nouvel atelier Arlon			952	
Bâtiments de service		17.495	32.675	186,8%
Bâtiments de service Infrastructure		2.087	10.047	481,4%
Parkings (divers) - District Sud-Ouest			41	
Parking de Namur			- 3	
Parking de Charleroi			105	
Bâtiments de service Holding		13.321	12.437	93,4%
CLI		20.073	35.454	176,6%
CLI	Regroupement de personnel et d'outillages modernes dans un certain nombre de centres logistiques	20.073	35.454	176,6%
Moyens de production & Serv. Gén.		750	1.161	154,8%
Réseau divers			652	
Budget Directeur de Districts		750	509	67,9%
TOTAL SPV		415.635	185.537	44,6%
Axe 3	Importants travaux d'amélioration de l'infrastructure (qualité de la voie, modernisation de la signalisation, réélectrification, renouvellement d'ouvrages d'art, rectification de courbes, rationalisation des grilles des gares de Gembloux, Ciney et Jemelle) afin de porter à 160 km/h la vitesse de la ligne partout où cela est valablement possible entre Bruxelles et Luxembourg.	201.989	169.068	83,7%
Gosselies	Raccordement au rail de l'aéroport de Gosselies (projet en cours de développement)	151.886		0,0%
LLN	Réalisation d'un P+R de 2,500 places à l'extrémité du quai actuel de la gare	61.760	16.469	26,7%

9. CONCLUSIONS

- Les négociations ont joué en notre défaveur ;
 - La Flandre a fait sortir 18,2 mia de FB et la Wallonie, seulement 6,6 mia ;
 - Le projet du Diabolo a été surestimé
 - d'autres projets que ceux repris strictement sous le PPP sont sortis de la clef
 - les redevances PPP sortiront encore de la clef pendant 35 ans alors que l'accord de coopération s'achevait en 2012
 - La Wallonie paye également pour ce projet via le prélèvement de 0,5% du chiffre d'affaire de la SNCB-Mobility pour le service intérieur
 - Le projet de l'axe 3 a été sous-estimé puisque ce montant ne couvre pas 20% du coût total !
- La majorité des investissements en Wallonie est en maintenance alors qu'en Flandre, c'est en extension de capacité
- La moitié du budget wallon en extension de capacité est grevé par le RER alors que la Wallonie compte 82,3 km, la Flandre 262,5 km et Bruxelles 94,2 km
- Les projets prioritaires en 2001 sont encore les projets prioritaires en 2012 soit par ce qu'ils n'ont pas été exécutés, soit parce qu'ils ne sont pas achevés.
- Les demandes wallonnes en 2001 n'ont pas été respectées. Liège devait se situer à 40 minutes de Bruxelles et Mons, Namur et Charleroi à 30 min.

Les temps de parcours actuels sont les suivants :

DE	TEMPS DE PARCOURS (min)		KM	TARIF A/R €	VERS
	Demandé en 2001	2012			
Liège Guillemins	40	46	72,5	28,20	BXL Nord
Charleroi-Sud	30	46	60	18	BXL Midi
Mons	30	41	64	18	BXL Midi
Namur	30	46	62	17	BXL LXB

Un train par heure utilise la LGV2 pour réaliser Liège à Bruxelles sans faire arrêt à Leuven.

ANALYSE DU PPI 2013-2025

1. PREAMBULE

L'analyse du PPI 2013-2025 peut être réalisée de diverses manières. La Cellule Ferroviaire a préféré considérer ce document comme une histoire s'alimentant au gré des informations récoltées.

Cette analyse aborde ainsi la conception du PPI, l'impact des différents accords gouvernementaux, les enjeux et les chiffres mais vise, avant tout, à identifier si ce PPI répond aux besoins en termes de sécurité, d'entretien du réseau, de gares et de matériel roulant. En effet, ce plan met-il l'utilisateur au cœur de ses préoccupations ? Les investissements sont-ils suffisants ? En d'autres termes, ce rapport dresse un portrait de l'avenir du rail dans 13 ans en mettant en avant les dysfonctionnements et les solutions que la Wallonie pourrait y apporter.

Dès à présent, il est important de comprendre les enjeux et les choix qui devront être faits. Cependant :

- la Wallonie doit remettre un avis sur ce plan sans connaître le Plan de Transport envisagé : avant de définir les infrastructures nécessaires, il est important de connaître l'offre reposant sur la demande en transport ;
- La Wallonie doit émettre un avis sans pouvoir évaluer le PPI 2001-2012 et le respect de la clef 40/60 : les fiches d'investissement reçues annuellement du fédéral ne donnent qu'un bref descriptif de l'état d'avancement des projets sans indication des montants réellement engagés et ordonnancés³ ;
- La Wallonie n'a aucune connaissance réelle des projets en cours sur son territoire (excepté lors des demandes de permis) ;
- La Wallonie devra encore engager 115.546.296 €₂₀₁₂ pour les préfinancements (axe 3 et P&R de Louvain-la-Neuve) et les cofinancements (gare de Mons et gare de Namur) en cours (sans prise en compte des indexations).

³ En juillet 2013, la Cellule Ferroviaire ne dispose pas encore des fiches d'investissements pour les projets de 2012

2. HISTOIRE DU PPI 2013-2025

L'histoire du PPI est la suivante :

- Crise politique de juin 2010 à novembre 2011
- Mi-2010, démarrage des travaux préparatoires d'élaboration du PPI
- 21 mars 2012 : fixation notamment du cadre financier par le Ministre Magnette
- 27 avril 2012 : remise de la proposition de plan par le groupe au Ministre Magnette (clef 40/60 appliquée globalement mais pas par année)
- Juin 2012 : présentation du plan devant le conseil des ministres
- 18 octobre 2012 : le Ministre Magnette demande une nouvelle proposition au Groupe en fixant les moyens année par année
- 30 novembre 2012 : nouvelle proposition transmise au Ministre respectant annuellement la clef
- Novembre 2012 : conclave budgétaire demandant une **économie de 50 mio pour l'année 2013**
- Décembre 2012 : prolongation d'un an du contrat de gestion
- **14 janvier 2013 : réception officielle du PPI par le Ministre Henry**
- **17 janvier 2013 : présentation du plan aux 3 Régions et début des négociations**
- 4 février 2013 : présentation du PPI par les 3 CEO du groupe SNCB devant le parlement bruxellois
- **7 février 2013 : 2^{ème} réunion de négociations en présence des 3 Régions**
- 5 mars 2013 : présentation du PPI par les 3 CEO du groupe SNCB devant le parlement wallon
- 7 mars 2013 : présentation du PPI par les 3 CEO du groupe SNCB devant le parlement flamand
- **21 mars 2013 : 1^{ère} réunion bipartite de négociation Wallonie-cabinet Labille**
- 31 mars 2013 : conclave budgétaire réduisant la dotation de fonctionnement (et non l'enveloppe des investissements du PPI) de 30 mio
- Mars-juin 2013 : négociations entre le cabinet Labille et la Région bruxelloise
- Mars-juin 2013 : échange d'informations entre la Flandre et le cabinet Labille sur le coût des 52 projets proposés par la Région flamande
- 3 juin 2013 : consultation de Logistics in Wallonia et de l'Union Wallonne des Entreprises sur le PPI (version 2.0.2) par la Cellule Ferroviaire (CF)
- 10 juin 2013 : consultation de l'ACTP, IEW, Navetteurs.be et de l'UVCW sur le PPI (version 2.0.2) par la CF
- 14 juin 2013 : consultation du Conseil Economique et Social Wallon sur le PPI (version 2.0.2) par la CF
- **17 juin 2013 : 2^{ème} réunion bipartite de négociation entre le cabinet Labille et la Wallonie**
- 24 juin 2013 : consultation de la DGO1 et DGO4 sur le PPI (version 2.0.2) par la CF
- 4 juillet 2013 : discussions prévues au gouvernement wallon

Il est en outre demandé :

- Une économie de 5 millions pour chaque société du groupe à réaliser sur ses dotations d'exploitation
- Un effort de 10 millions pour l'ensemble des 3 sociétés mais résultant d'une économie de contrat d'électricité avec Electrabel

La Cellule Ferroviaire a eu l'occasion de disposer de trois versions différentes du PPI 2013-2025 à savoir celle :

- Consolidée avant l'approbation par le cabinet Magnette, c'est-à-dire la version couvrant l'ensemble des besoins sans restriction budgétaire – 42,8 mia
- Remaniée après l'approbation par le cabinet Magnette incluant la réduction des investissements avant le conclave budgétaire et reposant sur une application annuelle de la clef et non sur les 13 ans - 25,2 mia
- Consolidée et approuvée par le CA du groupe après le conclave budgétaire -25,987 mia

C'est sur cette dernière version officielle (version 2.0.2) que les Régions sont invitées à se prononcer. Il s'agit donc d'une version non définitive puisque 50 mio doivent être soustraits du budget prévu en 2013. Dans le PPI, la clef est appliquée annuellement mais il est important de mentionner qu'après le conclave, le gouvernement fédéral a notifié au groupe une volonté d'appliquer la clef de manière plus flexible, à savoir sur 5 ans.

Selon les informations recueillies, la Wallonie n'aurait, contrairement au passé, aucun intérêt à appliquer la clef sur plusieurs années. La Flandre dispose dorénavant de suffisamment de projets pour couvrir les investissements qui leur sont attribués dans les 60% de la clef.

La Cellule Ferroviaire souhaite attirer l'attention sur la diffusion des différentes versions. En effet, ce n'est que par des biais officieux et détournés y compris grâce aux collègues de l'administration flamande, qu'elle a pu disposer des différentes versions du PPI. En outre, l'administration wallonne n'a pas reçu officiellement le PPI alors qu'elle est censée assister le gouvernement dans l'analyse du plan. De manière générale, la Cellule Ferroviaire appelle dès lors à une mobilisation wallonne plus forte par rapport au groupe SNCB.

3. LES ACCORDS

3.1 Accord du gouvernement fédéral du 1^{er} décembre 2012

L'accord de gouvernement fédéral du 1^{er} décembre 2012 (2011-2014) donne plus de poids aux Régions au niveau de la politique ferroviaire, de trois manières :

1. Représentation des Régions dans les CA des entités du groupe SNCB
2. Création d'une structure commune aux Régions et à l'Etat fédéral au sein de la SNCB pour gérer ensemble l'exploitation du RER
3. Financement alternatif des Régions : « un financement additionnel pour l'aménagement, l'adaptation ou la modernisation des lignes de chemin de fer. Ce financement des Régions devra respecter une proportionnalité par rapport au financement fédéral. Cette proportionnalité sera fixée par un accord de coopération obligatoire entre le fédéral et la ou les Régions concernées ; lequel conditionnera donc le financement additionnel régional. »

L'accord de gouvernement du 1^{er} décembre 2011 a encore reconduit le principe d'application d'une clef de répartition régionale 40/60 pour les 13 ans à venir.

3.2 Déclaration de politique régionale de 2009

La DPR comporte un ambitieux volet relatif à la politique ferroviaire que la Wallonie veut défendre ou mettre en œuvre. Dès l'introduction, il y est mentionné que « la Wallonie doit avoir comme objectif minimal de doubler à terme les quantités de voyageurs et de marchandises à transporter par le rail sur son territoire. »

Il y est, entre autres, précisé que « le Gouvernement défendra les projets suivants :

- mettre les principales villes wallonnes à 30 minutes entre elles et à 40 minutes de Bruxelles, tendre vers une fréquence de train toutes les 30 minutes et améliorer la ponctualité ;
- supprimer les goulots d'étranglement (notamment sur l'axe Athus-Meuse et la dorsale wallonne) ;
- assurer le suivi des travaux de modernisation et l'extension des capacités de l'axe Bruxelles-Luxembourg et demander l'utilisation de trains pendulaires sur son tracé ;
- améliorer la dorsale wallonne actuelle et envisager l'utilisation de trains pendulaires ;
- étudier la valorisation de la ligne à grande vitesse entre Tournai et Bruxelles pour le trafic intérieur ;
- finaliser le RER et prendre, dans ce cadre, des mesures spécifiques visant à garantir la densification des noyaux urbains existants ;
- augmenter la capacité de l'infrastructure ferroviaire au-delà de Louvain-la-Neuve vers Gembloux et au-delà de Nivelles vers Luttre ;

- améliorer les dessertes urbaines SNCB par des services de type RER autour de Liège (REL), voire Charleroi (REC) et Namur (REN). Il s'agit ici de compléter le réseau urbain TEC par une desserte ferrée plus fine de ces agglomérations ;
- rénover plusieurs gares importantes de Wallonie en fonction notamment des critères d'efficacité rationalité/coût ;
- construire une nouvelle gare SNCB, selon 2 options à étudier, souterraine ou en surface, à l'aéroport de Charleroi ;
- s'opposer aux fermetures d'arrêts et envisager des réouvertures de lignes et d'arrêts, dont la ligne Manage-Nivelles-Ottignies, en ce compris les lignes transfrontalières 163 ;
- améliorer la desserte ferroviaire des terminaux, des ports, des sites d'activité et des carrières, dont la réalisation du raccordement ferré de la plateforme multimodale Garocentre à La Louvière. Les sites accessibles par le rail ou raccordables au rail, seront privilégiés dans le cadre des politiques d'affectation du sol et de développement économique. Des partenariats sont à envisager avec les transporteurs et les industriels ;
- encourager le recours aux trains légers, dans le cadre des compétences de la SNCB ;
- mettre en circulation de nouvelles voitures à double étage ;
- inviter la SNCB à être partenaire des mesures « pics de pollution » ;
- augmenter la fréquence des trajets transfrontaliers et à travers la frontière linguistique pour encourager la mobilité des travailleurs ;
- assurer une tarification transfrontalière équivalente à la tarification en trafic intérieur. »

3.3 Accord du Comité de Concertation du 11 décembre 2005

L'accord a porté sur le financement des 6 projets suivants :

1. Le Liefkenshoek
2. Les installations ferroviaires pour le port de Zeebrugge
3. Les installations ferroviaires pour le port de Bruxelles
4. Le P&R de Louvain-la-Neuve
5. L'amélioration de la liaison Bruxelles-Luxembourg (travaux localisés)
6. La gare de Gosselies

L'objectif est de réaliser plus rapidement les projets par rapport à ce que la dotation fédérale classique permet. Les Régions se sont engagées à concurrence de 120 mio pour la Flandre, 80,1 mio pour la Wallonie et 0,75 mio pour la Région bruxelloise. Ces montants, exprimés en euros 2005, sont affectés à la couverture des charges de financement (intérêt sur l'emprunt contracté par la Holding).

Quant au groupe SNCB et au gouvernement fédéral, ils se sont engagés à financer les 6 projets pour un montant total de **1.228,7 mio d'euros 2005** soit 737,2 mio en Flandre et 491,5 mio en Wallonie.

Les montants respectent la clef 40/60.

Dans le cas des préfinancements, le montage financier prend la forme de SPV (Special Purpose Vehicle). Il est important de noter que si le projet dépasse le montant estimé, aucun nouvel emprunt ne pourra être effectué ; les dépenses supplémentaires seront à charge de la dotation fédérale classique.

Au niveau de la clef, ce n'est qu'à partir du moment où l'emprunt commence à être remboursé ou que la redevance à la structure PPP est payée que ces montants sont à charge du fédéral et qu'ils entrent dans la clef. Le montant emprunté est donc hors clef contrairement aux remboursements effectués.

Il était prévu que tous les préfinancements soient amortis en 2019 or le projet de raccordement à l'aéroport de Gosselies et le projet de P&R à Louvain-la-Neuve n'ont pas encore démarré.

Le Liefkenshoek

Ce projet prend la forme d'un PPP dont les investissements totaux sont établis à 684,2 mio. Cependant, il est décidé d'extraire les travaux ferroviaires (signalisation, caténaires, voies,...) évalués à 49,4 mio. Le montant du PPP proprement dit s'élève ainsi à 634,8 mio. La rémunération à charge de la dotation fédérale était évaluée à 46 mio/an.

La participation de la Région flamande n'est pas considérée comme un intérêt sur un prêt mais comme une contribution directe. Il est également suggéré que la Flandre paye directement à la structure PPP et le plus tôt possible. Cette contribution est estimée à 107 mio au total au cours de la période 2007 à 2009. La Flandre a terminé de payer. Le projet devrait s'achever, tel que prévu, le 31 août 2014.

Zeebrugge

Le projet est estimé à 102,4 mio (montant soumis à indexation). La contribution de la Région flamande dans les charges financières s'élève à 13 mio. Il reste aujourd'hui 220.000 euros ²⁰¹² à payer par la Flandre en 2013.

Selon la convention⁴ de préfinancement du 5 décembre 2006, les travaux devaient commencer dans le courant de l'année 2007 pour se terminer en 2015. Le premier paiement (30/09/2007) était conditionné au démarrage des travaux.

La fin du projet est envisagée pour 2022.

⁴ Contract betreffende de prefinanciering van de te realiseren spoorweginfrastructuur in de haven van Zeebrugge

Port de Bruxelles

Le projet est estimé à 5 mio. La Région bruxelloise devait intervenir pour un montant de 750.000 euros.

Axe 3

Le projet est évalué à 458,7 mio duquel on retire la partie sortant de la clef selon l'accord de coopération de 2001 à savoir 177,1 mio euros 2005 et auquel il faut encore retirer un montant de 7,5 mio, qui serait déjà sorti de la clef avant la conclusion de l'accord de 2005. Le préfinancement à charge de la Holding s'élève ainsi à 289,2 mio. La contribution de la Région wallonne est estimée à 47,1 millions d'euros. Ce montant est effectivement repris dans la convention de préfinancement de l'axe 3 de 2006.

Cet accord comporte une **erreur importante**. 6,6 mia de FB convertis en euros 2005 font 190,497 mio euros 2005 selon la SNCB Holding⁵ et non 177,1 mio. La différence est donc importante et impacte le montant alloué à la Wallonie dans le cadre du préfinancement. En effet, ce dernier aurait dû s'élever à 260,7 mio⁶ au lieu de 289,2 mio, **soit une perte pour les autres projets wallons sujets aux préfinancements de 28,50 mio en euros 2005** (soit 38,17 mio euros 2012).

Il y est également précisé que 7,5 mio seraient déjà sorti de la clef pour l'axe 3 or le tableau récapitulatif des montants délocalisés par an transmis par Infrabel montre que seul 2,6 mio euros 2004 seraient sortis.

Il existe donc des erreurs manifestes dans cet accord.

P&R de Louvain-la-Neuve

En 2005, l'aménagement d'un parking à proximité immédiate de la gare était estimé à maximum 60 millions. La Wallonie était invitée à participer pour un montant de 12,6 mio.

Lors de la signature de la convention de préfinancement en 2008, le projet a été évalué à 38,4 mio (au lieu des 60 mio) soit 46,295 mio euros 2008 et la participation wallonne s'élevait à 9,770 mio euros 2008.

⁵ La Holding considère que les montants indiqués dans l'accord de coopération porte sur des FB de 1999. Il indexe donc les montants en 2000 et 2001 pour ensuite obtenir des euros 2001. En revanche, Infrabel considère que les montants sont en FB 2001.

From year	2001	2002	2003	2004	2005
2001	100%	102,79972%	105,99123%	109,39502%	111,91272%

⁶ 458,7 – 190,497 - 7,5

Finalement, le projet est aujourd'hui évalué à 25 mio dans le PPI 2013-2025 ce qui remet en question la contribution wallonne qui devrait finalement être réduite à 5,25 mio d'euros 2012 soit 21% du coût des travaux.

Les travaux n'ont pas encore démarré vu le recours des riverains devant le conseil d'Etat. Par ailleurs, le contrat mentionne que « L'attention de la Région Wallonne est également attirée sur l'article 20 de ce contrat précisant que, si l'ensemble des permis nécessaires à la réalisation du Projet n'a pas été délivré au plus tard le 30 juin 2011, ce contrat sera résilié de plein droit. ».

En théorie, le montant peut être mobilisé pour d'autres projets.

Gare de Gosselies

Le projet porte sur le désenclavement de l'aéroport et des zones industrielles attenantes. Il prévoit une solution minimale à savoir une gare en cul-de-sac à deux voies à quai et un raccordement à la 140 avec une courbe vers Charleroi (4 km) et une courbe vers Ottignies/Bruxelles (6 km).

Le coût d'investissement est évalué à 142,3 mio € 2005 soit 190,603 mio € 2012. La contribution de la Région wallonne s'élèverait à 20,4 millions euros 2005 soit 27,325 mio euros 2012.

Il est important de noter que le raccordement à la 140 vers Ottignies/Bruxelles est aujourd'hui hypothéqué. En effet, l'exploitation du RER en gare d'Ottignies (suppression de la possibilité de cisaillement) ne permettra plus de liaison directe en l'aéroport et le quartier européen (Bruxelles-Luxembourg). Une rupture de charge sera obligatoire en gare d'Ottignies.

Conclusions

En guise de conclusions, la Wallonie disposerait suite à cet accord d'un préfinancement s'élevant à 491,5 mio euros 2005. Aujourd'hui, seul le préfinancement de l'axe 3 a été utilisé à savoir 289,2 mio euros 2005. Il resterait donc un préfinancement s'élevant à 202,3 mio en euros 2005 soit 270,97 mio en euros 2012. Pour rappel, ce montant sort de la clef et permet ainsi d'effectuer des travaux dès les premières années du plan sans grever directement le SPF (endettement de la Holding).

Projets préfinancements	Mio euros 2005		Mio euros 2012	
	Coût	Part régionale	Coût	Part régionale
Liefkenshoek	634,8	107	850,280	143,321
Zeebrugge	102,4	13	137,159	17,413
Port de Bruxelles	5	0,75	6,697	1,005
Axe 3	289,2	47,1	387,367	63,088
P&R de LLN	60	12,6	80,367	16,877
Raccordement aéroport Gosselies	142,3	20,4	190,603	27,325
TOTAL	1233,7	200,85	1.652,473	269,028

Indice de conversion = 1,339445

3.4 Impacts de l'accord de coopération du 21 octobre 2001

L'accord de coopération a été décrit dans le premier chapitre de ce rapport. Ce volet analyse donc uniquement son impact dans le cadre du PPI 2013-2025.

Historiquement, toutes les formes alternatives de financement doivent être reprises dans le PPI 2013-2025, qu'elles soient intégrées dans le budget total ou en sus du montant total du PPI.

Il s'agit des préfinancements, des co-financements et des PPP.

Le tableau ci-dessous présente les montants sortis annuellement de la clef pour le Diabolo (PPP), le RER et l'axe 3 (préfinancement). Seuls les montants en euros courants ont été remis à la Cellule Ferroviaire.

année	Deloc Flandre				Déloc Wallonie	
	projets interrégionaux (RER)		Diabolo		Modernisation axe 3	
	mio € courant	mio €2012	mio € courant	mio €2012	mio € courant	mio €2012
2004	3,9	5,4			2,6	3,6
2005	3,9	5,2				
2006	7,3	9,3	8,2	10,3		
2007	9,1	11,0	4,7	5,8		
2008	11,5	12,8	31,7	35,3	8,3	9,2
2009	21,2	21,6	32,4	32,9	11,6	11,7
2010	17,4	17,7	61,4	62,3	17,2	17,5
2011	28,7	29,9	59,4	62,0	27,8	29,1
2012 (reforecast)	37,7	37,7	-4,6	-4,6	21,5	21,5
TOTAL	140,7	150,5	193,3	204,0	89,1	92,7
Accord de coopération	211,5	317,02	257,9	386,61	170,2	255,16
Reste pour 2013-2015		166,5		182,6		162,5
PPI 2013-2025 v2.0.2		29,12		50,6		448
2013 (budget)	30,1	30,1	6,3	6,3	24,0	24,0

Les chiffres du tableau ci-dessus ont été remis par le groupe SNCB à la demande de la Cellule Ferroviaire. Or il apparaît que selon l'accord du Comité de Concertation de 2005 : « dans les années écoulées, des investissements – toujours en prix 2005 – de 7,5 millions € pour Bruxelles-Luxembourg et de 3,1 millions € pour Diabolo ont été imputés sur cette partie délocalisée ». Ces montants n'apparaissent pas dans les tableaux remis.

Combien doit encore sortir de la clef ?

1. Le DIABOLO : 182,6 millions

Or ce projet est terminé (inauguration en juin 2012). Ce projet a déjà permis de sortir de la clef la liaison jusqu'à Anvers au milieu de l'E19 et une partie des redevances payées chaque année par Infrabel, alors que :

- le PPP ne couvre que la branche sous l'aéroport de Bruxelles-National
- l'accord de coopération porte uniquement sur les infrastructures d'accès

Les redevances d'infrastructure de 2013 à 2025 s'élève 120,1 millions dont 50,6 millions seraient localisables⁷. Le solde de 69,6 millions sortirait de la clef. Le montant des 182,6 millions d'euros à sortir de la clef flamande est loin d'être atteint et continuera dès lors à sortir de la clef après 2025. A l'origine, il était prévu que les montants sortent de la clef jusqu'en 2011.⁸ La dotation fédérale, quant à elle, était prévue jusque 2030.

Au départ, il n'était pas envisagé de sortir les redevances d'infrastructure de la clef mais l'accord de 2005 a inscrit ce principe dans le cadre du PPP du Liefkenshoek tunnel.

2. Le RER : 166,5 millions

Actuellement (juin 2013), malgré deux demandes officielles adressées tant à Infrabel qu'au cabinet Labille, la Cellule Ferroviaire ne dispose pas encore du coût des tronçons flamands sous les lignes 124 et 161 car Infrabel les a regroupés sous le budget de Bruxelles (puisqu'également non localisable).

⁷ Cfr. PPI V.2.O.2 – II – p.93

⁸ Voir accord du Comité de Concertation de 2005

3. L'AXE 3 : 162,5 millions

Ce montant ne couvre pas l'entièreté des investissements s'élevant à 525 mio (hors pendulaire).

Conclusions

349 millions d'euros 2012 doivent encore sortir de la clef pour la Flandre alors que le Diabolo est achevé et que les travaux sur le tronçon flamand de la ligne 161 sont quasi terminés. Pour la Wallonie, seulement 162,5 millions doivent sortir de la clef alors que l'axe 3 est encore évalué à 525 millions d'euros 2012 (sans compter les travaux de rectification de courbes pour le pendulaire). La Flandre a ainsi largement profité d'une surestimation des projets sortant de la clef alors que l'axe 3 a été sous-évalué. Ce projet n'aurait jamais dû faire l'objet d'un préfinancement (47.070.000 millions). L'accord de coopération aurait dû être interprété de façon à faire sortir entièrement l'axe 3 de la clef.

Dans le cadre des négociations, la Région wallonne a tout intérêt à exiger la sortie de la clef du projet de modernisation de l'axe 3 dans son entièreté (axe international – projet Euro Cap Rail), suite à l'accord de coopération de 2001 et demander la clôture du Diabolo vu que les infrastructures d'accès à l'aéroport sont terminées.

4. OBJECTIFS DU PPI

Selon le PPI, les objectifs fixés sont les suivants :

1. La sécurité (depuis l'accident de Buizingen)
2. La ponctualité pour le voyageur
3. La régularité et la fiabilité pour l'industriel

La première version du PPI (42,8 mia) partait de la demande en transport pour définir les investissements en infrastructures nécessaires. Cependant, les restrictions budgétaires et la définition des montants sur une base annuelle ont eu pour effet d'inverser la logique de cette méthodologie. En effet, la version actuelle se base sur l'infrastructure pour ensuite définir l'offre de transport. Cela est d'autant plus inquiétant puisque les investissements portent majoritairement sur l'achèvement des projets en cours ; **ce n'est que vers 2022 qu'apparaissent des nouveaux projets dans le plan.**

L'usager et ses besoins ne sont donc plus le point de départ du PPI.

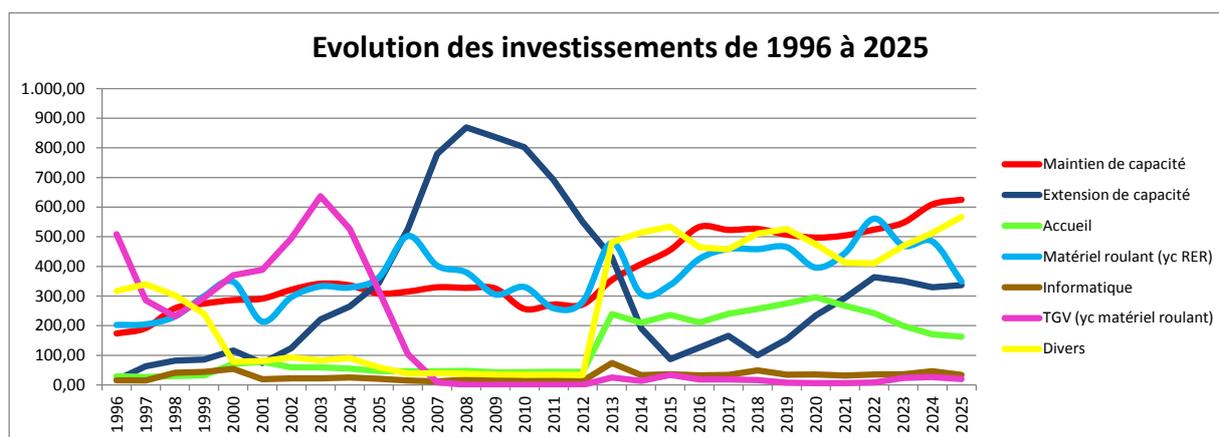
Bien que ni le Plan de Transport, ni le contrat de gestion ne fassent l'objet de ce rapport, il est illogique d'être invité à remettre un avis sur l'infrastructure et le matériel roulant sans connaître l'offre, c'est-à-dire le nombre de trains qui circuleront sur le réseau.

Tel qu'analysé dans ce rapport, le PPI vise à développer une stratégie répondant aux besoins des voyageurs dans l'enveloppe budgétaire allouée. En revanche, **rien n'est mentionné pour le fret.** Quelles sont les perspectives d'évolution ? Quelle est la vision d'Infrabel en la matière ? Comment souhaite-t-elle encourager le transport de marchandises par rail ? Comment le Groupe va-t-il opérer pour répondre à l'objectif de 30% de report modal de la route vers le fer/fluvial exigé par la Commission Européenne d'ici 2030 ?

5. LES MONTANTS EN JEU – Comparaison des 2 PPI

5.1 Analyse des rubriques

Les chiffres sont tirés des différents plans d'investissements. La cellule ferroviaire les a regroupés par rubrique. Bien qu'il s'agisse de chiffres prévisionnels, il reflète les besoins exprimés en 1995, 2000 et 2012. Sous « divers » a été classé ce qu'il n'était pas possible d'identifier sous les rubriques reprises.



Du graphique ci-dessus, il apparaît :

- « Maintien de capacité » : de 1996 à 2012, les investissements ont été stables. A partir de 2013, d'importants moyens y sont consacrés.
- « Extension de capacité » : des investissements élevés dans les années 2006 à 2012 étaient prévus pour le RER. Aujourd'hui, suite aux moyens financiers limités, cette rubrique tend vers 0 et augmentera à nouveau en fin de plan pour la mise en exploitation du RER.
- « Accueil » : de 1996 à 2012, peu d'investissements ont été consacrés à l'accueil voyageurs. On constate à partir de 2013, des moyens plus importants et stables dans le temps
- « matériel roulant » : une légère hausse des investissements prévus est identifiable pour les années à venir
- « Informatique » : comparé au passé, les prévisions montrent des moyens doublés ;
- « TGV » : De gros investissements ont été consacrés au début des années 2000. Aujourd'hui, le réseau est complet et demande peu d'investissements.

5.2 L'enveloppe globale

Les investissements prévus dans le PPI 2001 à 2012 s'élevaient à 17,733 milliards d'euros 2001 soit 26,581 milliards d'euros 2012. Le PPI, dans sa dernière version, s'élève à 25,986 milliards mais

comprend une enveloppe « A déterminer – réserves » de 1,966 milliards dans la rubrique « Autres » dont 500 millions en cofinancement.

Les PPI 2001-2012 et 2013-2025 comprennent des financements alternatifs à savoir les financements européens, les fonds propres des trois entités du groupe, les montants apportés par les Régions dans le cadre des préfinancements,.... **En revanche, selon l'accord de coopération d'octobre 2001, les cofinancements ne sont pas compris dans les montants globaux des PPI mais viennent en supplément. Ils ne sont d'ailleurs pas soumis à la clef 40/60 contrairement à la partie localisée des préfinancements (les montants payés par les Régions sortent de la clef).** En 2001, le cofinancement s'élevait à 12 milliards de FB (soit 310 millions d'euros 2001). Ce montant n'est donc pas compris dans les 17,733 milliards d'euros.

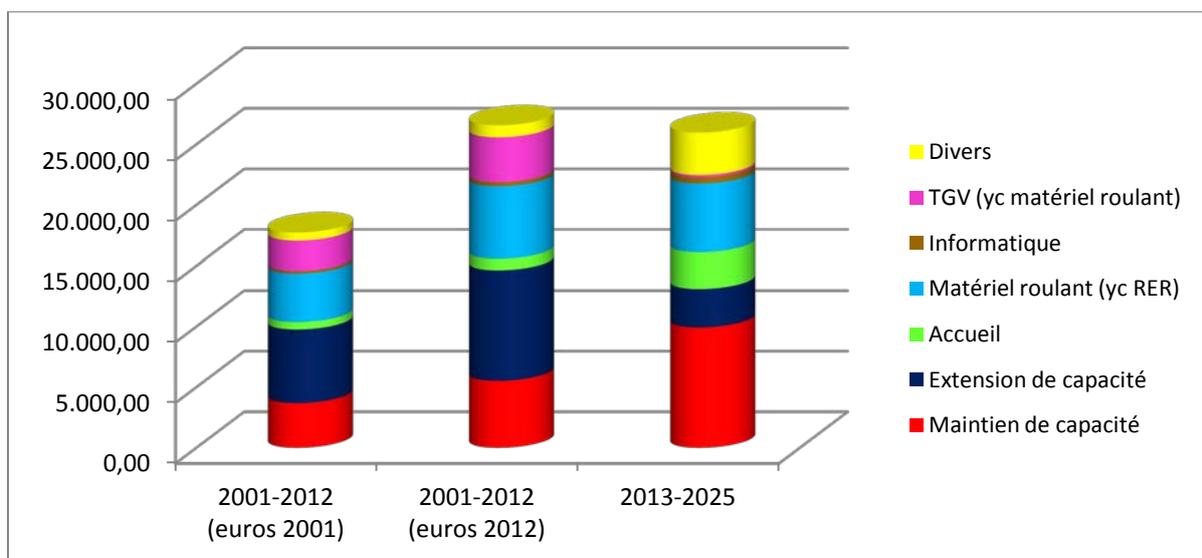
Cela signifie que, pour garantir la pertinence de la comparaison avec le précédent PPI, 500 millions doivent être sortis du plan 2013-2025. Il s'élèverait alors à 25,486 milliards.

Le PPI 2001-2012 prévoyait des investissements sur 12 ans soit 2,215 milliards/an.

Le PPI 2013-2025 prévoit des investissements sur 13 ans soit 1,960 milliards/an.

La cellule ferroviaire a délibérément jaugé les investissements du précédent PPI et non l'addition des contrats de gestion (tenant compte des éventuelles diminutions de la dotation fédérale et compensations en fonds propres au cours des 12 ans passés) afin d'obtenir la même base de comparaison. En effet, aujourd'hui tout comme en 2001, rien ne garantit les dotations fédérales prévues dans le plan d'investissements.

Les moyens alloués pour les 13 prochaines années sont donc inférieurs à ceux qui étaient prévus en 2001.



Il apparait clairement une forte diminution pour les extensions de capacité et une augmentation des budgets en maintien de capacité et en accueil en gare.

PPI (Mio euros)	2001-2012 (euros 2001)	2001-2012 (euros 2012)	2013-2025
Maintien de capacité	3.691,90	5.534,20	6.612,00
Extension de capacité	6.081,80	9.116,68	3.165,00
Accueil	612,60	918,29	3.006,00
Matériel roulant (yc RER)	3.996,00	5.990,04	5.638,00
Informatique	214,60	321,69	510,00
TGV (yc matériel roulant)	2.477,20	3.713,35	224,00
Divers	658,80	987,55	6.332,00
TOTAL	17.732,90	26.581,79	25.487,00

Cette lecture est cependant à nuancer. En effet, en 2001, il existait un solde à financer de 2,513 mia c'est-à-dire que les sources de financement pour ce montant étaient inconnues. Le PPI 2001-2012 s'élevait dès lors à 15,220 mia. En retirant ce solde, les montants annuels sont de l'ordre de 1,9 mia par an, soit un montant équivalent à celui du PPI actuel.

Il est important de noter que le groupe SNCB estime que les moyens financiers actuels sont supérieurs à ceux de 2001 car ils ne tiennent compte que des dotations fédérales proprement-dites (SPF). Les divers fonds (TGV, RER,...) ne sont pas pris en compte alors qu'ils sont eux aussi alimentés par le fédéral.

La Cellule Ferroviaire estime par conséquent que les moyens financiers des 2 PPI sont comparables.

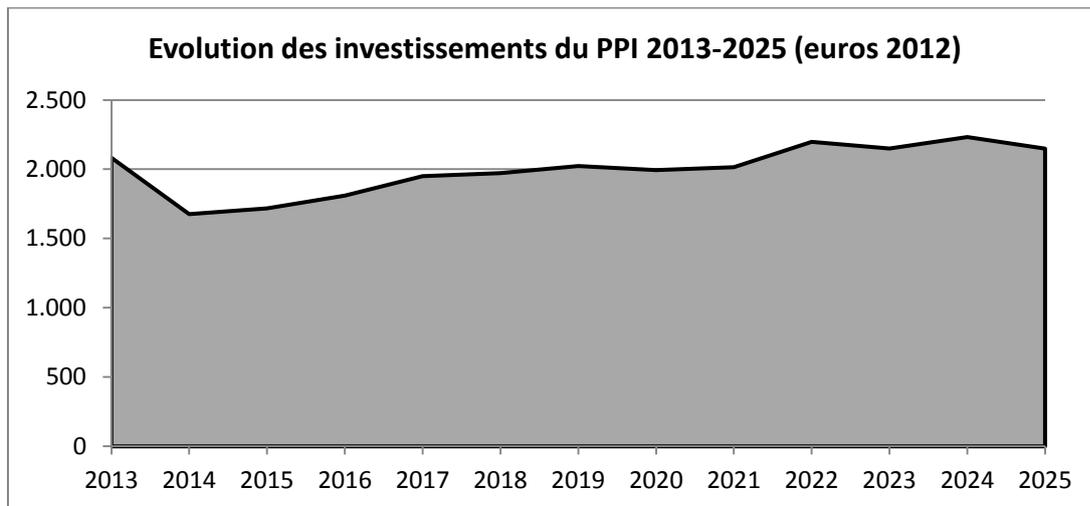
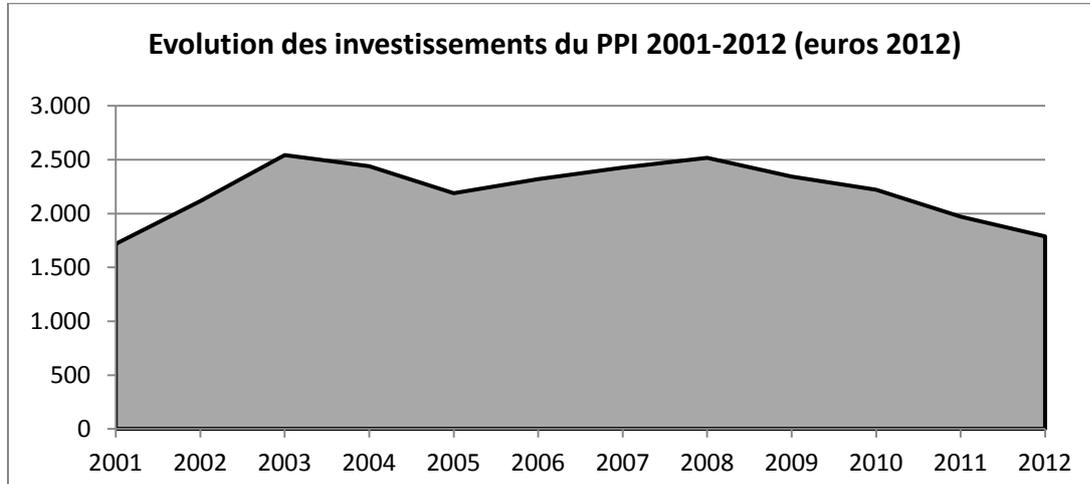
Il faut cependant souligner que l'enveloppe du PPI 2001-2012 a été insuffisante pour prendre en charge un certain nombre de projets, qui par conséquent ont été reportés et se retrouvent à nouveau dans le PPI 2013-2025. Par ailleurs, de nouveaux besoins sont apparus auxquels le PPI doit, à présent, répondre (croissance exponentielle du nombre de voyageurs, sécurité, ...).

Marc Descheemaeker, lors de la séance en Commission Mobilité du parlement wallon du 5 mars 2013, a mis en garde en indiquant que chaque train supplémentaire augmente le déficit d'exploitation de la SNCB. **Dans le PPI, il est également précisé que le déficit lié à l'offre RER supplémentaire s'élève à 761,42 mio⁹ de 2013 à 2025. Ce déficit n'est actuellement pas couvert par les dotations du SPF.**

La comparaison de l'évolution des investissements dans le temps est également intéressante. Il apparait que, dans le PPI 2001-2012, les investissements diminuent en fin de plan. Dans le PPI 2013-

⁹ Cfr. PPI V.2.0.2 – III - p. 24

2025, au contraire, les investissements sont restreints les premières années et augmentent en fin de plan. Or, aucune garantie dans le temps n'est donnée quant aux investissements.



5.3 Les enveloppes régionales (vision financière)

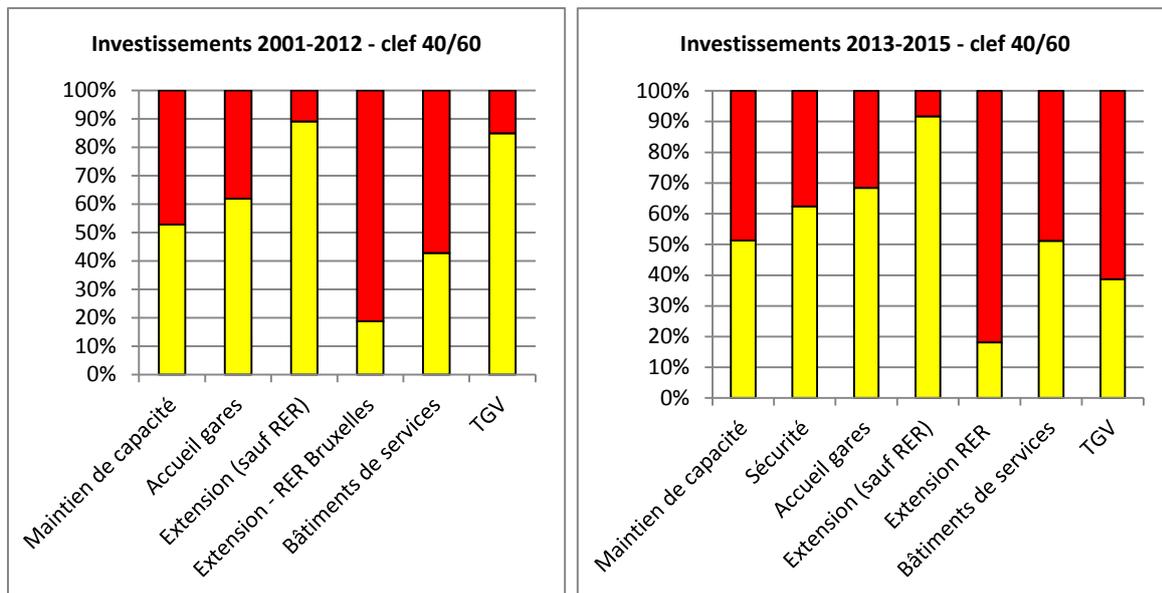
Le calcul de la clef s'applique sur la vision financière du PPI et non sur la vision physique. Sans entrer dans le détail, ce sont principalement les préfinancements et les PPP qui font la différence entre les montants localisables en Flandre et en Wallonie sous la vision physique. Ainsi pour la Flandre, il s'agit des projets Liefkenshoek, Diabolo et Zeebrugge et pour la Wallonie, l'axe 3 et le P&R de LLN qui diminuent l'enveloppe financière.

La comparaison des enveloppes régionales sous la clef 40/60 est donc issue de la vision financière.

Dans le PPI 2001-2012, l’enveloppe sur laquelle s’appliquait la clef 40/60 s’élevait à 9,032 mia euros 2001 (13,539 mia euros 2012) sur les 17,733 mia, soit 51%. Dans le PPI actuel, cette enveloppe s’élève à 13,305 mia soit 51%. **Les enveloppes sont donc équivalentes.**

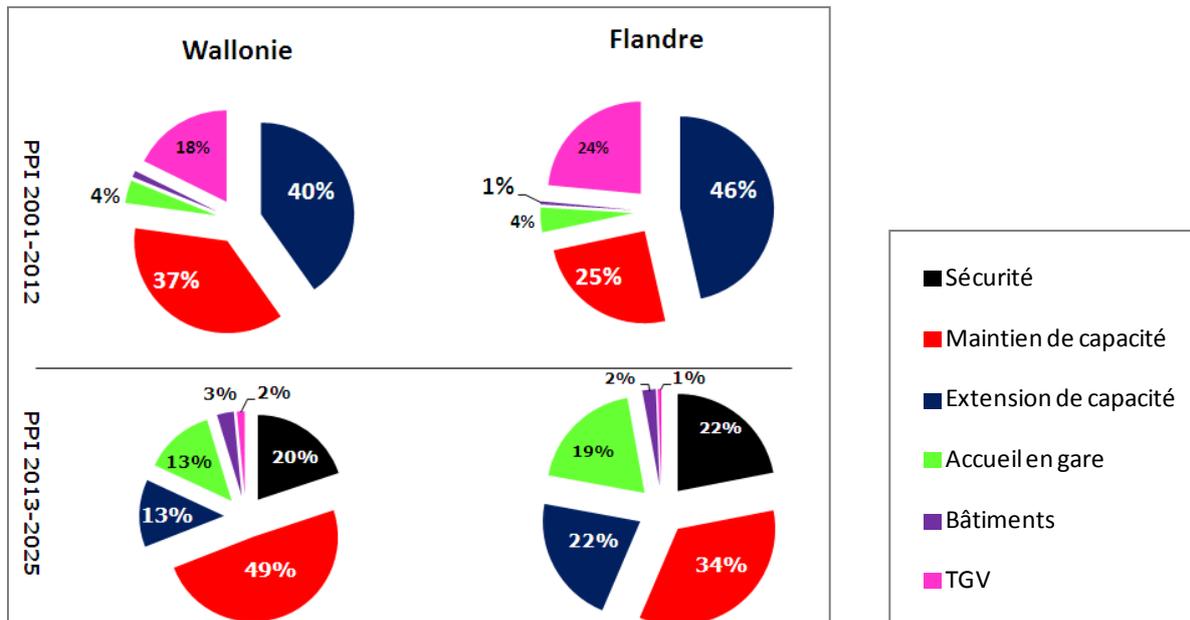
Les graphiques ci-dessous montrent la contribution de chaque Région par rubrique en 2001 et en 2013. Il apparait les variations suivantes:

- Des investissements entre Région quasi à l’identique pour le maintien de capacité, l’extension de capacité hors RER et l’extension de capacité pour le projet RER alors que les rattrapages en maintien de capacité sont plus importants en Wallonie qu’en Flandre (voir chapitre sur les besoins en maintien de capacité), que la Wallonie avait peu de projets d’extension et que le RER est majoritairement en Flandre en termes de km de voie ;
- Des investissements plus importants en Région wallonne par rapport à la Flandre pour le TGV et les bâtiments de services ;
- Des investissements moins importants en Wallonie qu’en Flandre pour les gares ;
- L’apparition de la rubrique sécurité respectant les 60/40 de la clef



Les tartes ci-dessous présentent la contribution de chaque rubrique dans le budget des deux Régions. Il y apparait :

- Une forte diminution des budgets en extension de capacité pour la Wallonie et une légère diminution des budgets pour la Flandre alors que ces investissements représentaient la plus grosse part en 2001 ;
- Une augmentation dans le maintien de capacité tant pour la Flandre que la Wallonie ;
- Une augmentation du budget pour les gares et de manière plus importante en Flandre ;
- Une quasi disparition de la rubrique TGV.



Il est encore important de noter que près de 50% des investissements sont consacrés au maintien de capacité pour la Wallonie. Cette constatation est cependant à nuancer étant donné que la rubrique « maintien de capacité » comporte le projet de l'axe 3.

5.4 La réserve des 2 milliards

Sur l'enveloppe globale du PPI 2013-2025, 24 mia sont prévus pour des projets et 1,966 milliards pour des projets non encore définis.

« Afin de laisser cette voie réellement ouverte, le cadre financier global dans lequel s'inscrit le plan a réservé des montants que le fédéral pourra affecter :

- comme part fédérale pour les cofinancements avec les Régions ;

- pour le désengorgement de Bruxelles ;
- pour des projets prioritaires en Flandre et en Wallonie. »¹⁰

Sachant qu'un budget de 500 millions est réservé pour les cofinancements, **il reste ainsi 1,466 milliards à répartir entre Bruxelles, la Flandre et la Wallonie.**

« Une partie significative des ressources envisagées est déjà engagée ou, s'agissant d'investissements pour la sécurité, à considérer comme une priorité absolue. Cette situation a pour conséquence que la porte n'est effectivement pas grande ouverte à l'introduction dans le plan de nombreux nouveaux projets. Cependant un montant de ~ **1.500 M€2012**, réservé dans l'enveloppe fédérale, doit encore être attribué à des projets, en tenant compte des priorités des différentes Régions. »¹¹

Lors de la première réunion de négociations sur le PPI, le cabinet du ministre de tutelle a précisé l'usage de cette enveloppe. Elle est prioritairement réservée à la résolution des problèmes de la jonction Nord-Midi ce qui implique que la Région bruxelloise est invitée à se prononcer en premier.

Le projet actuellement mis sur la table repose sur une meilleure utilisation des pertuis de la jonction pour passer de 90 à 96 sillons. Ce projet est évalué à 700 millions. Il n'empêche que la Région bruxelloise pourrait choisir d'autres options telles que le projet de jonction en grande profondeur (estimé entre 3,5 et 6 mia) ou l'utilisation des 700 millions pour lever les contraintes (bottlenecks) sur les lignes 26 et 28 contournant la jonction.

Selon le cas de figure, la Région wallonne obtiendrait ainsi entre 0 et 306 millions¹² pour définir ses priorités.

La Cellule Ferroviaire souhaite encore attirer l'attention sur le fait qu'il n'est nulle part précisé dans l'accord de gouvernement si cette réserve entrera dans la clef de répartition 60/40. Les cofinancements régionaux devraient en sortir (cfr accord de coopération de 2001) contrairement à l'enveloppe restante faisant entièrement partie du PPI. Dans le texte introductif du PPI, il est cependant précisé que cette enveloppe est soumise à la clef 40/60.

A côté de cette enveloppe de près de 2 milliards, existe également une enveloppe de 600 mio non encore répartie intégralement entre les Régions et destinée à des projets dans le cadre du plan de transport au-delà de 2025.

¹⁰ Proposition de Plan d'Investissement 2013-2025, p39

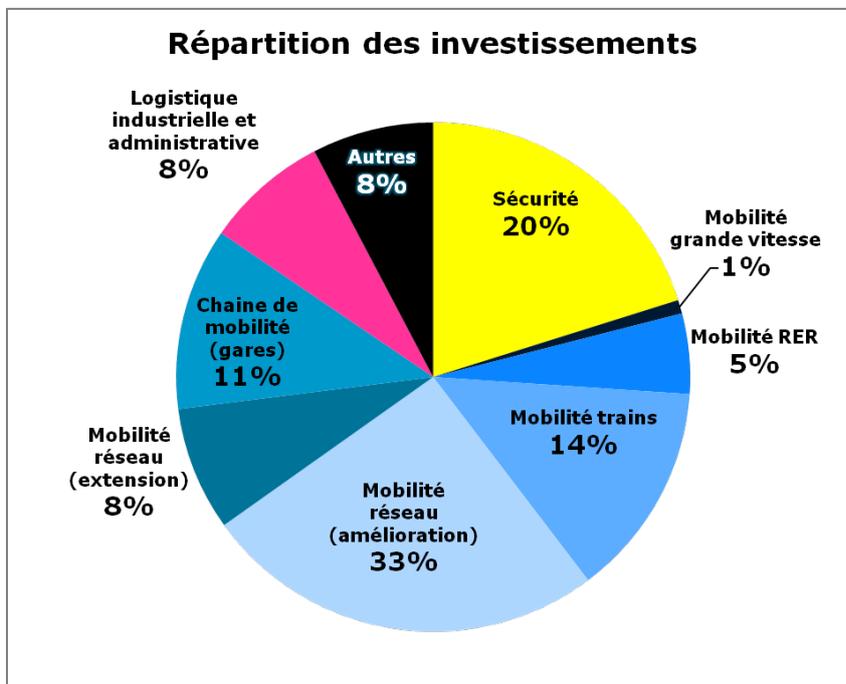
¹¹ Proposition de Plan d'Investissement 2013-2025, p59

¹² $1,466 \text{ mia} - 700 \text{ mio} = 766 \times 40\% = 306,4 \text{ mio}$

6. LES RUBRIQUES

La Cellule Ferroviaire présente dans ce chapitre les rubriques officielles du PPI 2013-2025 ainsi que les investissements dans les projets-clefs. Chaque rubrique est présentée de manière à identifier les investissements par Région. Il est important de constater qu'on ne parle plus de maintien de capacité et d'extension de capacité, mais bien de sécurité, mobilité, logistique et autres.

64% des investissements sont consacrés à la mobilité (couleur bleue). Viennent ensuite la sécurité (couleur jaune) pour 20% et, à égalité avec 8%, la logistique industrielle (couleur fushia) et autres (couleur noire). Le détail de la rubrique mobilité indique encore que c'est l'amélioration du réseau qui absorbe la majorité des investissements du plan à savoir 33%.

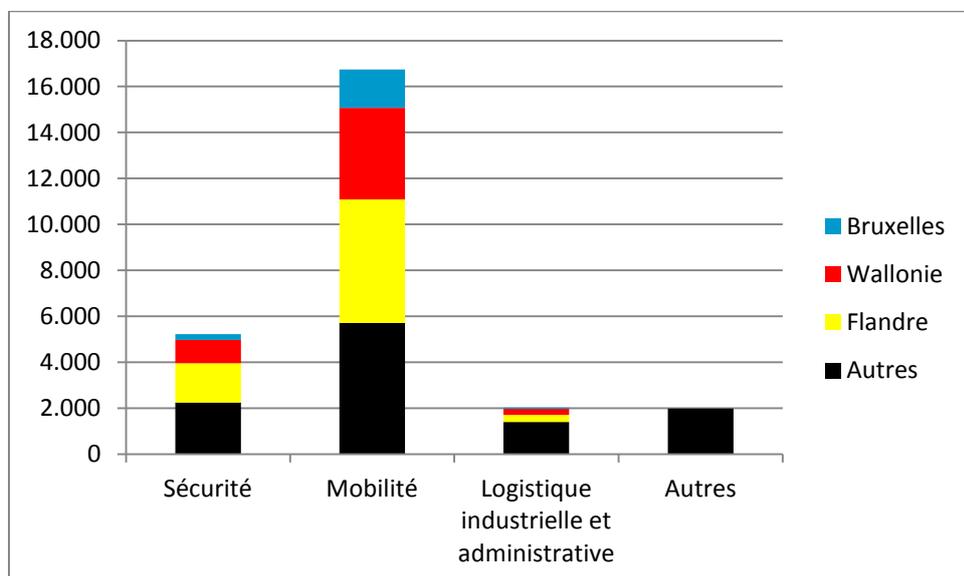


Le tableau ci-après reprend les investissements du PPI 2013-2025 sous les rubriques officielles. Tous les montants sont exprimés en euros 2012 et montrent la vision physique des investissements. 19% du total des investissements sont consacrés à la Région wallonne.

Dès à présent, il est important de souligner la complexité de l'affectation des investissements dans les différentes rubriques. En effet, le matériel roulant se trouve réparti sous trois rubriques différentes ; la rubrique RER reprend seulement certaines gares RER sous l'intitulé des lignes ; et ce ne sont que quelques exemples.

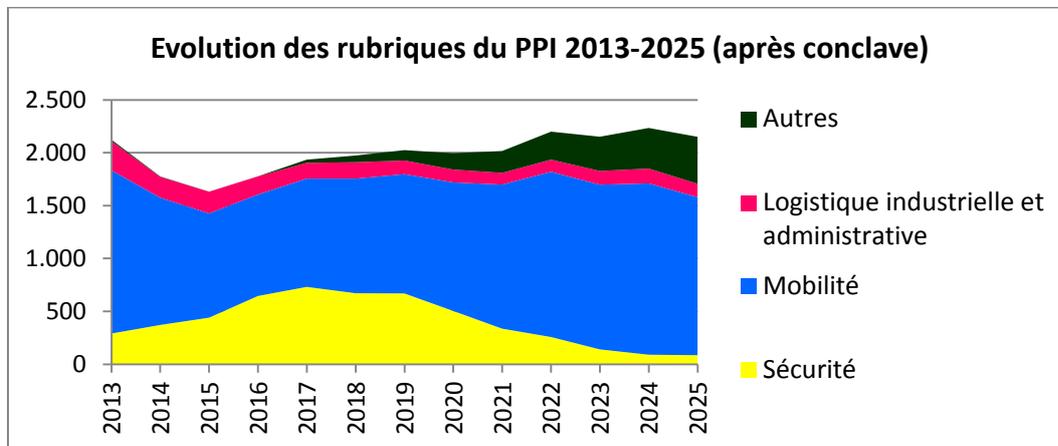
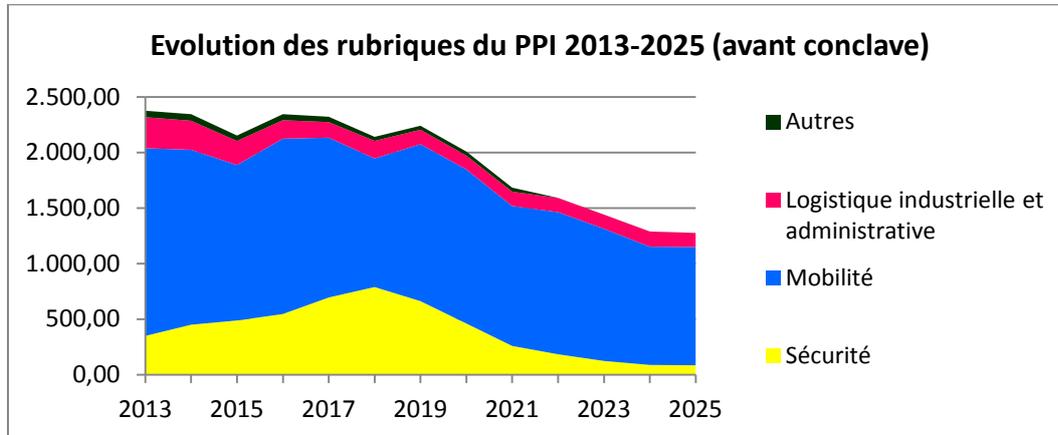
La Cellule Ferroviaire a par ailleurs analysé de manière plus approfondie la sécurité, le maintien de capacité, le matériel roulant et les gares.

	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles	TOTAL
Sécurité	2.143	1.750	1.056	279	5.228
Mobilité	5.874	5.376	3.788	1.708	16.745
Mobilité grande vitesse	54	50	80	41	224
Mobilité RER	227	120	543	431	1.321
Mobilité classique	5.593	5.206	3.165	1.236	15.200
Logistique industrielle et administrative	1.560	177	168	117	2.022
Autres	1.973		1	16	1.990
TOTAL	11.550	7.303	5.012	2.120	25.987
TOTAL %	44%	28%	19%	8%	100
Répartition en % FL/WL		59%	41%		100



L'évolution dans le temps des rubriques est représenté ci-dessous. La Cellule Ferroviaire a comparé le PPI avant et après le conclave budgétaire de novembre 2012. La comparaison des deux graphiques met en avant le lissage des courbes avec l'apparition d'un creux en 2014 et 2015. Les investissements prévus dans la rubrique « autres » ont été déplacés en fin de PPI. **L'enveloppe « réserve » n'est donc aucunement garantie dans le temps.**

PPI (Moi euros)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2013-2025	2013-2025
														Après conclave	Avant conclave
Sécurité	290	371	440	645	731	671	669	503	336	257	140	90	85	5.228	5.180
Mobilité	1.544	1.204	986	960	1.024	1.084	1.128	1.216	1.363	1.563	1.558	1.620	1.495	16.745	17.490
Logistique industrielle et administrative	276	196	205,00	171	149	155	129	121	110	114	129	140	126	2.021	2.118
Autres	13	4	1	1	30	63	98	155	207	265	324	384	444	1.990	416
TOTAL	2.123	1.775	1.632	1.777	1.934	1.973	2.024	1.995	2.016	2.199	2.151	2.234	2.150	25.984	25.206



Dans les paragraphes suivants, chaque rubrique est abordée en détail. Une description technique des projets est donnée au point 7.

6.1 Sécurité

La sécurité comprend les rubriques suivantes :

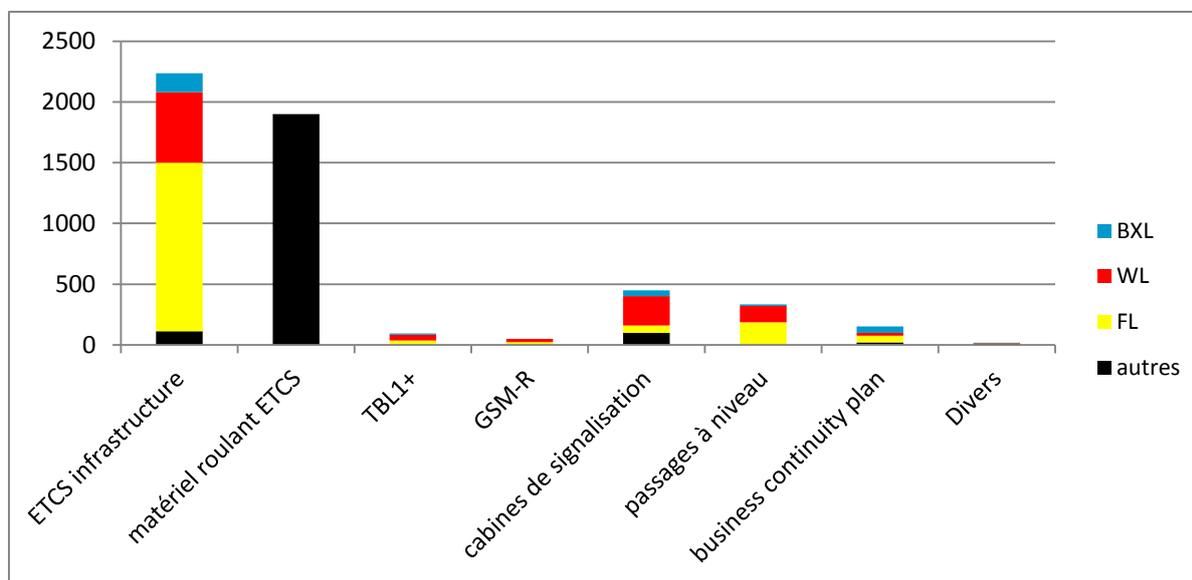
- Masterplan ETCS
 - Les infrastructures ETCS
 - Le matériel roulant ETCS
 - Adaptation du matériel roulant
 - Remplacement de matériel roulant
- Autres
 - TBL1+
 - GSM-R
 - Cabines de signalisation

- Passage à niveau
- Business Continuity plan
- Divers

Il s'agit donc d'une rubrique que l'on pourrait qualifier de « fourre-tout » mais qui permet de s'assurer des investissements. En effet, le gouvernement fédéral a décidé que les restrictions budgétaires ne devaient pas impactés le volet sécurité du plan.

Le tableau et le graphique ci-dessous montrent également d'importantes différences entre la Flandre et la Wallonie au niveau de l'implémentation de l'ETCS.

SECURITE	autres	FL	WL	BXL	TOTAL
ETCS infrastructure	111,9	1388	581,9	154,1	2235,9
matériel roulant ETCS	1899				1899
TBL1+	0,8	34,7	47,5	11,4	94,4
GSM-R		24	24		48
cabines de signalisation	99,8	59,9	242	46,9	448,6
passages à niveau	0	185,2	135,8	12,4	333,4
business continuity plan	19,5	57,1	23,2	53,2	153
Divers	11,4	1,3	1,3	1,2	15,2
TOTAL	2142,4	1750,2	1055,7	279,2	5227,5



Ce volet est développé en détail dans le chapitre « analyse des investissements pour la sécurité ».

6.2 Mobilité

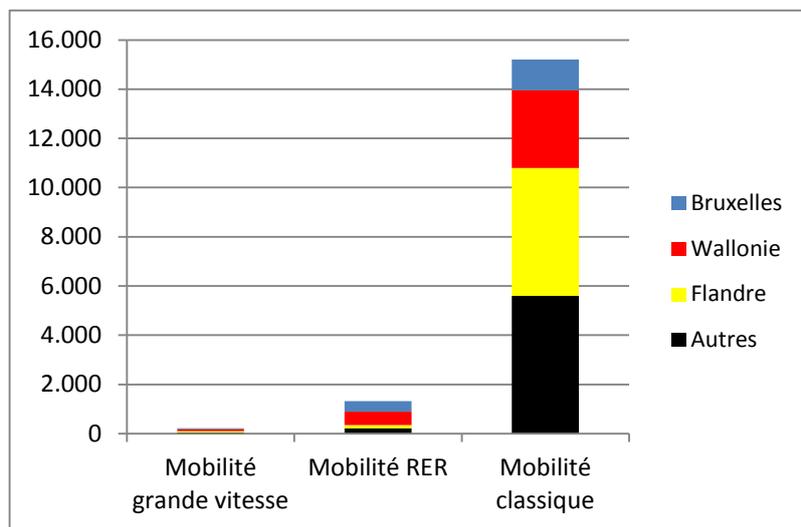
Tel qu'expliqué précédemment, cette rubrique dispose du budget le plus élevé du PPI à savoir près de 17 milliards d'euros.

Le volet « mobilité » comporte :

- La grande vitesse
- Le RER
- Le classique

La répartition entre Régions respecte la clef 60/40. En revanche, les budgets RER apparaissent à nouveau « non conformes » à la réalité du terrain puisque la grande majorité des investissements est encore en Wallonie (conséquence de l'accord de coopération de 2001).

	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles	TOTAL
Mobilité grande vitesse	54	50	80	41	224
Mobilité RER	227	120	543	431	1.321
Mobilité classique	5.593	5.206	3.165	1.236	15.202
TOTAL	5.874	5.376	3.788	1.708	16.747
TOTAL % répartition FL/WL		59%	41%		100



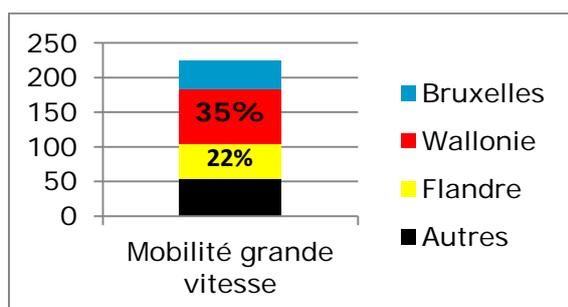
La grande vitesse, le RER et la mobilité classique sont abordés en détails ci-après.

6.2.1 La grande vitesse

C'est principalement dans les années 80 et 90 que les gros travaux d'infrastructures ont été réalisés. La financière « TGV » a été créée pour le financement des services « commerciaux » en opposition aux services « publics ». **En effet, seules les dotations fédérales par essence de mission de service public entrent dans la clef.** Ainsi, dans le précédent PPI, sur 2,477 milliards consacrés au financement des LGV, seulement 679 millions entraient dans la clef. Aujourd'hui, les lignes à grandes vitesses sont achevées. Les lignes à grande vitesse entre Leuven et Bruxelles ainsi qu'entre Bruxelles et Anvers sont partiellement utilisées pour du service intérieur et donc à charge de la Région flamande à savoir 50% pour la ligne vers Leuven et 70% pour la ligne vers Anvers. La question qui se pose en revanche concerne leur financement par le fédéral étant donné la libéralisation du service international et leur faible utilisation pour du service intérieur. Une autre question primordiale pour la Wallonie repose dorénavant sur les coûts d'entretien de ces lignes à grande vitesse.

Au total, 224 millions d'euros y seront consacrés. Le détail est repris dans le tableau ci-dessous.

MOBILITE - GRANDE VITESSE	autres	FL	WL	BXL	TOTAL
Renouvellement / amélioration	34,3	21,7	78,6		134,6
Infrastructure		21,7	78,6	0	100,3
Matériel roulant	34,3				34,3
Adaptation de la capacité	19,6	28,5	1	40,6	89,7
Infrastructure	19,6	28,5	1	40,6	89,7
TOTAL	53,9	50,2	79,6	40,6	224,3



Le maintien de capacité des lignes à grande vitesse puise la moitié du budget (100 mio €) et ne sort pas de la clef 40/60 car le précédent accord portait uniquement sur la construction de nouvelles lignes. L'aspect international de ces lignes ne se limite toutefois pas à la construction des lignes mais se rapporte également à leur entretien. En outre, la Wallonie a tout intérêt à faire sortir à l'avenir l'entretien des LGV car le nombre de km de LGV en Wallonie est plus important qu'en Flandre, à savoir respectivement, 159 km et 107 km.

Une partie importante du budget (89,8 mio €) est également utilisée pour l'acquisition de 3 automotrices, vitesse 250 km/h, pour la liaison Bruxelles-Anvers-Pays-Bas¹³. Ce matériel roulant est acquis sur fonds propres comme le financement prévu pour le TGV et le Thalys (34,4 mio €).

La clef 60/40 ne s'appliquerait que sur les adaptations de capacité. Uniquement la LGV Vilvoorde-Anvers et la bifurcation de la LGV dans le quadrilatère Nord de Bruxelles disposent de budgets relativement conséquents. Ces budgets sont prévus dans les premières années du plan.

Le fond TGV s'élève à 48,3 mio et est presque épuré. Aucun financement européen n'apparaît pour les LGV.

6.2.2 Le RER

En 1999, la Commission Interministérielle des Communications et de l'Infrastructure (CICI) s'est prononcée en faveur du RER dans une zone de 30 km autour de Bruxelles. Elle prévoyait la mise à 4 voies des lignes 124 et 161 entre Bruxelles et respectivement Nivelles et Ottignies. Le 30 mars 2001, le Gouvernement fédéral a décidé que le RER ferait l'objet d'un accord spécifique entre les Régions. Cette décision a abouti à la signature de l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les 3 Régions le 11 octobre 2001 et la signature de la convention RER le 4 avril 2003.

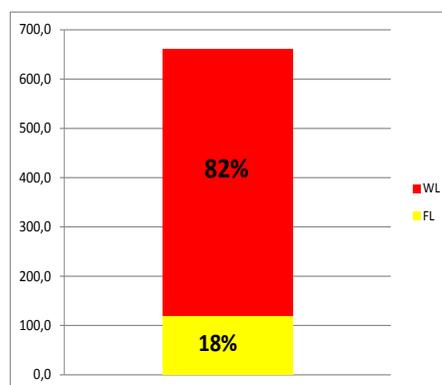
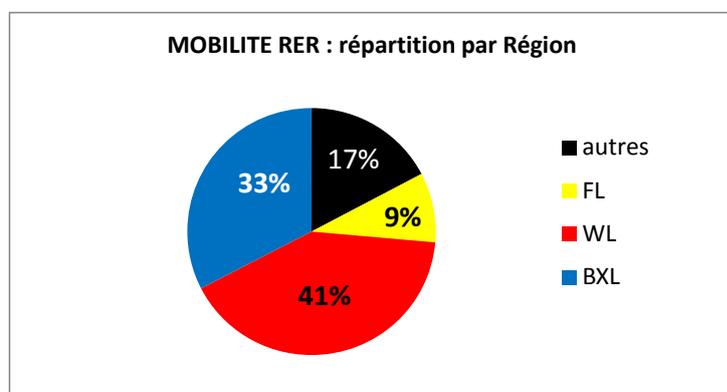
La convention RER a été approuvée par le gouvernement wallon le 27 mai 2004 et prévoyait :

- La mise en service complète du RER en 2012
- Mise en place du comité RER le 28/04/2006
- Les travaux de mise à 4 voies sur la L161 devaient débuter le 1^{er} août 2006 et ceux de la 124, fin 2006, début 2007

Dans le PPI 2013-2025, le budget total du RER s'élève à 1,321 mia soit 5% du budget total mais seuls les budgets d'Infrabel (lignes, points d'arrêts et quais) et une partie des budgets Holding sont couverts. On trouve par ailleurs des gares RER sous « chaîne de mobilité » pour un montant approximatif de 137 millions en Wallonie et 393 millions en Flandre. Le budget total avoisinerait ainsi les 2 milliards.

¹³ Les problèmes techniques rencontrés avec le Fyra et les recours judiciaires auront certainement un impact sur les investissements et leur planification.

MOBILITE RER	autres	FL	WL	BXL	TOTAL
Matériel roulant	198,0				198
Infrastructure	30,4	120,2	542,0	430,6	1123,2
L50a - 4 voies		90,5		39,1	129,6
L124 Uccle Nivelles	10,9	27,2	327,0	152,9	518
L161 Watermael-LLN	19,5	2,5	215,0	126,0	363
Liaison ferroviaire Watermael-Josaphat				108,3	108,3
Gares RER L36				4,3	4,3
TOTAL	228,4	120,2	542,0	430,6	1321,2



C'est à nouveau la Wallonie qui supporte la plus large part des investissements liés au RER (41% contre 17% pour Bruxelles et 9% pour la Flandre !). Sous la colonne « autres » se trouvent les montants « délocalisés » en Flandre suite à l'accord de coopération de 2001 à savoir 30,4 mio qui sortiraient encore de la clef. Cependant, ces montants ne couvrent que l'année 2013. En effet, les montants délocalisés en Flandre pour les autres années sont englobés dans les 152,9 mio et 126 mio repris sous « Bruxelles ». Malgré les demandes, la Cellule Ferroviaire n'a pas encore reçu le coût exact des travaux sur les tronçons flamands des lignes 124 et 161.

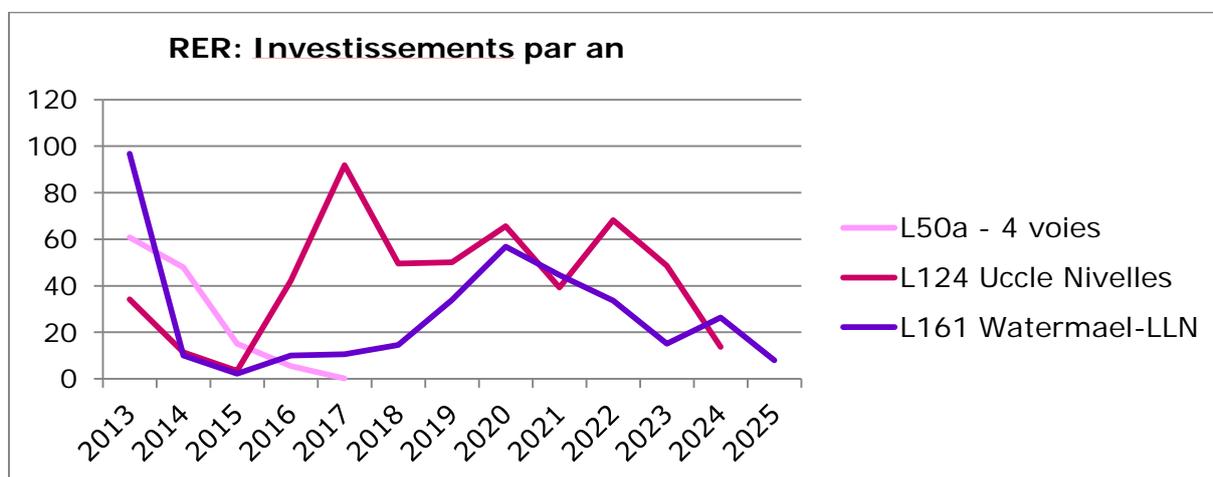
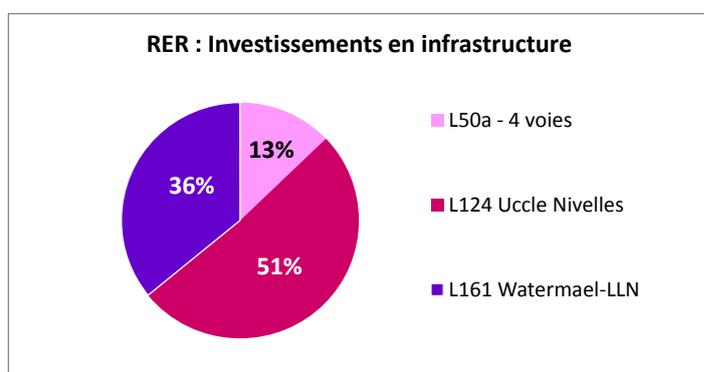
Depuis son lancement, ce projet grève lourdement le budget en extension de capacité de la Wallonie ; pourtant, 76% des km RER se trouvent en Flandre (262,5 km) et seulement 24% en Wallonie (82,3 km).

Dans le cadre des investissements de 2001-2012, un budget total de 1,5 mia€₂₀₀₁ était destiné au projet RER. Ce montant était réparti à 42% sur le budget de la Wallonie, à 30% sur celui de Bruxelles, et à 28% sur le budget de la Flandre. En Wallonie, ce projet a pris énormément de retard. Les taux d'exécution s'élèvent à 32% pour la ligne 124 (Uccle-Nivelles) et 60% pour la ligne 161 (Watermael-Louvain-la-Neuve) alors que les travaux sur la ligne 26 (Bruxelles-Leuven) sont entièrement achevés

ainsi que les 4 voies sur la ligne 94 (Bruxelles-Halle). Quant à la ligne 50A (Bruxelles-Gand), elle devrait s'achever en 2017.

En Wallonie, la ligne 124 (Bruxelles-Nivelles) et la ligne 161 (Bruxelles-Ottignies) sont dorénavant prévues respectivement pour décembre 2024 et décembre 2025.

Les figures ci-dessous présentent les investissements prévus par ligne ainsi que leur répartition dans le temps.



Actuellement, le PPI ne priorise pas l'une des deux lignes.

Concernant la mise à quatre voies de la L124, il faut souligner que la Wallonie ne dispose actuellement d'aucune garantie quant à la réalisation des travaux étant donné les refus récurrents de permis de la Région flamande. Récemment, la dixième Chambre néerlandophone du Conseil d'Etat a d'ailleurs annulé le permis de bâtir délivré par la Région bruxelloise sur les communes

flamandes de Linkebeek et Rhodes-St-Genèse, invoquant un vice de forme dans le cadre de la procédure de modification du plan de secteur. Infrabel estime que cela entrainera un retard pouvant aller jusqu'à 3 ans.

Le CEMM du 8 mai 2012 insistait pourtant pour que « l'offre RER complète soit réalisée le plus rapidement possible et intégrée dans le Plan d'investissement 2013-2025 (...) ». **Suite au conclave budgétaire**, on constate cependant que **ce projet a été postposé**. La fin des travaux était initialement prévue en 2022 pour les deux lignes wallonnes, avec des investissements majoritairement concentrés de 2013 à 2016. Selon le plan actuel en revanche, les investissements s'étaleront jusqu'en 2025 ; **les budgets sont très réduits les premières années et, la majorité des investissements est prévue à partir de 2019**. Par contre, les budgets alloués à la L50A et à la liaison Watermael-Josaphat n'ont pas été affectés. Ces travaux devraient être achevés d'ici 2016-2017.

Notons encore que les investissements sur la L124 sont plus conséquents que sur la L161 (518 mio contre 363 mio).

La Wallonie a ainsi tout intérêt à demander :

- **la priorisation de l'achèvement de la ligne 161 par rapport à la ligne 124**
- **la sortie du RER de la clef vu les intérêt transrégionaux et les retards engendrés par les recours en Flandre impactant l'achèvement des lignes en Wallonie.**

Il faut également préciser que la Wallonie ne dispose pas du plan opérationnel RER qui devait être remis aux Régions en juin 2012 selon les accords du CEMM. Les indications du PPI par rapport à la mise en exploitation du RER mettent en avant le non respect de l'étude de l'art 13. En effet, seulement 13,9 mio trains/km sont planifiés pour 2025 contre 22,8 mio trains/km prévus dans l'étude de l'art 13. Cela signifie qu'entre aujourd'hui et 2025, les usagers ne verront aucune amélioration en termes d'infrastructure (et donc de robustesse) mais également en termes de matériel roulant puisque la jonction N-M dans son état actuel ne permet pas l'ajout de trains supplémentaires et que les premiers trains à double étage supplémentaires ne devraient être commandés qu'en 2016. Or aux heures de pointes, les trains sont déjà au maximum de leur capacité.

Il est donc essentiel que la Wallonie demande à commander le matériel roulant à double étage le plus rapidement possible et son utilisation immédiate sur les lignes L161 et 124.

Dans le PPI, aucun subside européen n'apparaît pour le RER. En effet, seulement ceux dont le groupe SNCB sont certains, sont indiqués. En revanche, dans le cadre de l'appel à projet de la Commission

européenne pour la période d'éligibilité 2013 à 2015¹⁴, il apparaît qu'une demande de subsides a été introduite par Infrabel pour la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et Louvain-la-Neuve pour un coût de 259.581.686,58 euros dont 20% serait financé à savoir 51.916.339,32 euros. Dans la description du projet, Infrabel fait référence au projet Eurocaprail mais cite tous les points d'arrêts et gares qui doivent être développés. Pour ce dernier argument, la Commission européenne a refusé le projet. Le budget estimé est par ailleurs étrange puisque pour la même période, ce projet est estimé à 109 millions dans le PPI. Pour rappel, le coût total de 2013 à 2025 est estimé à 363 mio.

Infrabel a également demandé des subsides pour le projet du tunnel Watermael-Josaphat en tant que « bottleneck » du réseau. Ce projet est admis et devrait recevoir 33,994 mio d'euros.

6.2.3 La mobilité classique

La mobilité classique est la rubrique bénéficiant des investissements les plus importants à savoir 15,200 mia € soit 58% du budget total.

Cette rubrique se décline en trois sous-rubriques :

1. Trains
2. Réseau
3. Chaîne de mobilité

Le tableau ci-dessous reprend les montants par sous-rubrique.

MOBILITE - CLASSIQUE	autres	FL	WL	BXL	TOTAL
Trains	3.540	0			3.540
Renouvellement/amélioration	1.543				1.543
Adaptation de la capacité	1.997				1.997
Réseau	1.597	3.669	2.478	910	8.654
Renouvellement/amélioration	918	2.752	2.333	608	6.611
Adaptation de la capacité	678	918	145	301	2.042
Chaîne de mobilité	456	1.536	687	327	3.006
Renouvellement/amélioration	329	867	385	149	1.730
Adaptation de la capacité	125	670	303	178	1.276
TOTAL	5.593	5.206	3.165	1.236	15.200
TOTAL %		34%	21%	8%	
TOTAL % FL/WL		62%	38%		

¹⁴ TEN-T 2012 Multi-Annual Call, Proposal for an Implementing Decision on the selection of projects, July 2013

Chaque sous-rubrique est étudiée en détail ci-dessous.

6.2.3.1 **TRAINS**

Pour rappel, le matériel roulant sort de la clef 40/60 et n'impacte donc pas le budget dédié aux investissements en Wallonie. La Wallonie a ainsi tout intérêt à s'assurer que le matériel roulant circule en suffisance sur le réseau. Aujourd'hui, la SNCB ne dispose plus de réserve de capacité. Il n'est donc plus possible de remplacer les trains sujets à des avaries.

Tout le matériel roulant n'est pas repris sous cet intitulé mais il constitue la majorité du budget. Celui-ci s'élève à 3,540 mia et se subdivise en renouvellement/amélioration (1,543 mia) et adaptation de la capacité (1,997 mia). Cependant, la distinction entre ces deux rubriques est peu claire. En effet en renouvellement, on trouve également de l'acquisition de matériel roulant.

Le contenu du budget « renouvellement » (1,543 mia d'euros) est le suivant:

- Acquisition de 230 AM (pour l'achat des 230 automotrices, le budget avant conclave s'élevait à 312 millions d'euros et passe à 85 millions d'euros alors que le nombre d'automotrices reste inchangé !);
- Acquisition de 450 voitures
- Modernisation des AM série 03
- Modernisation des AM série 08
- Modernisation des voitures M5
- Transformation des voitures i6 et i10 pour 200km/h
- Acquisition de 60 locomotives type 18
- Acquisition de 170 locomotives de manœuvre type 77
- ...

Les investissements sous « adaptation de la capacité » sont les suivants :

- Acquisition de 210 AM Desiro (en sus des 95 prévues pour le RER) dont 95 bicourant et 115 classique
- Acquisition de 50 rames light trains
- Acquisition de 151 AM (extension de capacité à 53.000 places)
- Acquisition de 72 voitures M6

Sous « trains », il est intéressant de trouver la rénovation de matériel pour atteindre une vitesse de 200 km/h qui serait disponible dès 2013 pour un budget de 100.000 euros. Ce matériel pourrait être utilisé en service intérieur sur les lignes à grande vitesse. Le projet d'utiliser la LGV1 entre Ath et Bruxelles se basait sur du matériel classique à 160 km/h qui posait problème en termes d'affectation des sillons. Ce matériel roulant offre ainsi de nouvelles perspectives à la Wallonie.

La Wallonie devra également être attentive à la commande prévue pour l'achat de 50 light trains et à son utilisation. En effet, un budget de 310 mio € est prévu mais en fin de plan (2022 à 2025). Il s'agit d'une solution pour les lignes peu fréquentées du réseau. Leur localisation exacte dépend du plan de transport.

Enfin, il est encore intéressant de trouver un budget de 1,057 mia pour augmenter la capacité de 53.000 places de 2018 à 2025.

De manière générale, il est constaté que les budgets prévus en matériel roulant sont en fin de plan excepté la commande des Desiro en cours de livraison.

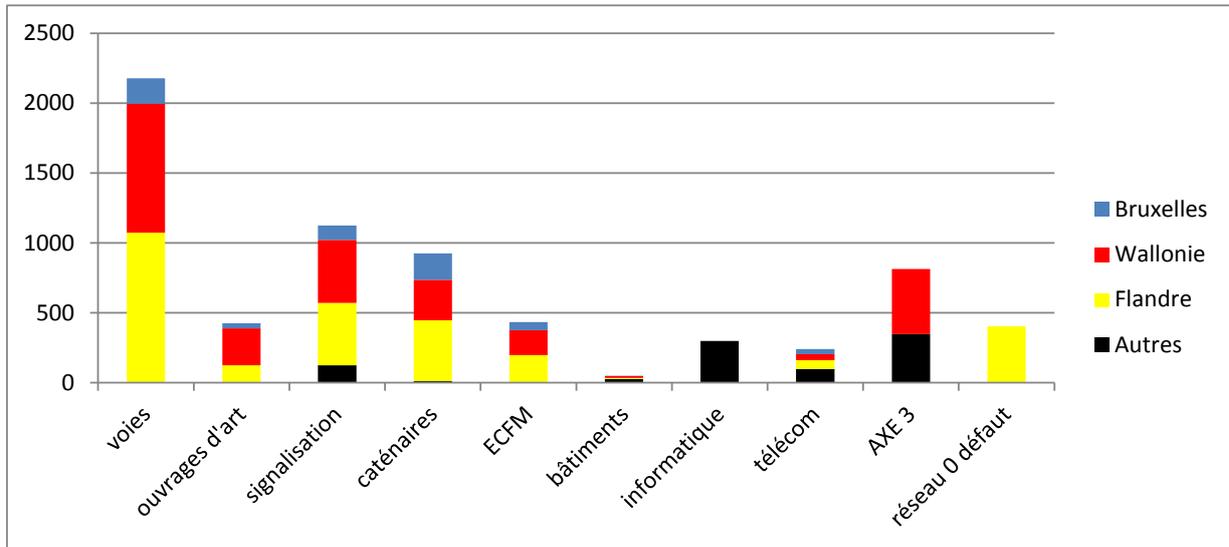
Ce volet a fait l'objet d'une analyse spécifique (voir chapitre 11).

6.2.3.2 RESEAU

Le réseau comprend du renouvellement et de l'adaptation de capacité. Le montant de cette sous-rubrique s'élève à 8,654 mia € soit 33% du budget total.

76% de ce budget est consacré au renouvellement. Toutes les spécialités sont reprises dans le tableau ci-dessous.

	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles	TOTAL
voies	2	1071	921	183	2.177
ouvrages d'art		126	263	37	426
signalisation	125	446	451	103	1.125
caténaires	10	436	291	187	924
ECFM	2	196	179	58	435
bâtiments	27	9	12	3	51
informatique	300				300
télécom	101	63	41	38	243
AXE 3			525*		525
Réseau 0 défaut		405			405
TOTAL	575	2.752	2.682	608	6.611



Vision physique des investissements

VOIE

Un programme de rationalisation des appareils de voies a été lancé par Infrabel pour supprimer (et donc ne plus entretenir) ceux qui ne sont pas nécessaires (suppression de 30% des aiguillages). La Cellule Ferroviaire estime qu'il faut être particulièrement attentif à ce programme afin de préserver le potentiel de développement en lien avec les besoins des entreprises wallonnes. Les passages à niveau sont renouvelés à raison de 64 à 90 par an. Les revêtements en bois sont remplacés par du béton d'une longévité supérieure à 10-15 ans.

OUVRAGE D'ART

Infrabel dispose d'une base de données dans laquelle sont répertoriés les 11.953 ouvrages d'art. L'OCDE préconise un niveau de dépenses équivalent à 1% de la valeur totale des infrastructures pour une durée de vie de 100 ans soit 68 mio d'euros/an. Pour diverses raisons, le montant repris dans le PPI s'élève à 34,3 mio/an.

SIGNALISATION

Le principal projet est la concentration des postes de signalisation qui consiste à passer de 368 salles de commandes actuellement, à 31 en 2014 et seulement 10 en 2020. La priorité sera donnée aux postes d'Aywaille, Yvoir, Tielt et Ninove.

CATENAIRE

L'âge et l'intensité d'utilisation de la caténaire dicte son remplacement. Le budget prévoit :

- La réélectrification des caténaires âgées de 70 ans et plus sur une distance de 660 km de voie

- Le renouvellement lourd des caténares âgées de plus de 45 ans sur une distance de 2.214 km de voie
- Le renouvellement léger des caténares âgées de 3 à 45 ans sur une distance de 2.274 km

ECFM

L'objet de l'ECFM est de garantir la disponibilité en alimentation électrique afin d'assurer la régularité du trafic ferroviaire.

TELECOM

La principale composante est la fibre optique.

AXE 3

L'axe 3 est repris sous ce volet. Il présente l'avantage de centraliser toutes les spécialités sous un même projet mais fausse le montant total en maintien de capacité puisque la rectification des 7 courbes restantes sur l'axe devrait être considérée comme de l'extension ou adaptation de la capacité. Le montant des investissements physiques pour ce projet s'élève à 525 mio. Cependant, la vision financière c'est-à-dire le montant entrant réellement dans la clef 40/60 s'élève à 459,8 mio, à savoir :

525 mio

- 162,5 mio devant encore être délocalisés selon l'accord de coopération de 2001 ;
- 11,5 mio de financement européen
- 174 pour l'emprunt de la SPV

= 176 mio

+ 284 mio remboursement du SPF pour l'emprunt contracté dans le cadre de la SPV

= 459,8 mio.

Ce projet initialement prévu pour 2018 a été reporté à 2021.

Il est important de noter que dans le dernier call de la Commission européenne, la demande de subsides pour le projet Eurocaprail a été refusée vu l'état fort avancé du projet. Infrabel a introduit (sans les autres pays participants) le projet pour un montant de 32.255.511,32 euros avec un financement à 20% soit 6.451.102,26 euros. Ce montant est ridiculement bas par rapport au montant indiqué dans le PPI. Il faut espérer que le projet soit réintroduit dans la programmation pluriannuelle 2014-2020 en mettant en avant que 7 courbes doivent encore être rectifiées.

La demande des Luxembourgeois pour la construction de la nouvelle section permettant un lien direct entre la gare du Luxembourg et la gare de Bettembourg (ainsi que sa transformation) est en revanche acceptée avec un financement européen à 50% soit 4,812 mio de subsides.

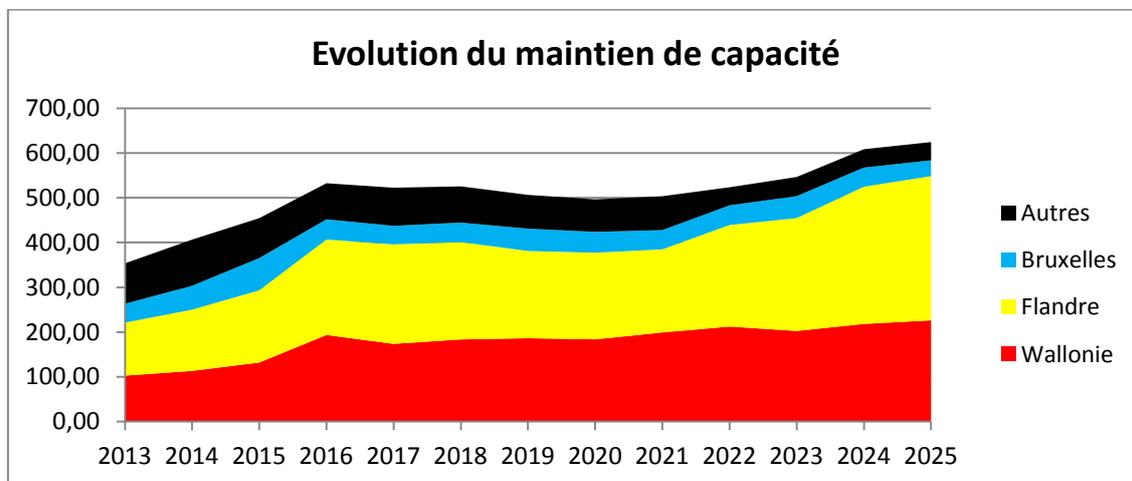
RESEAU 0 DEFAUT

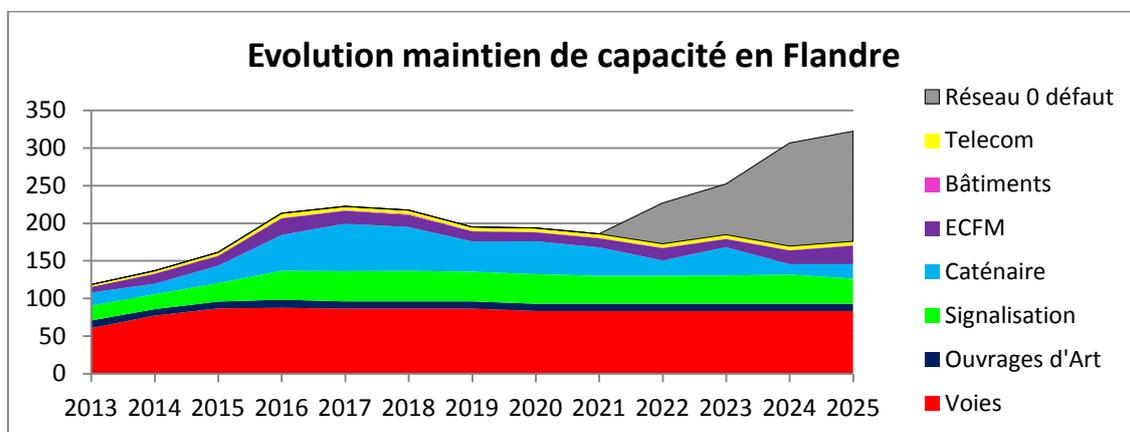
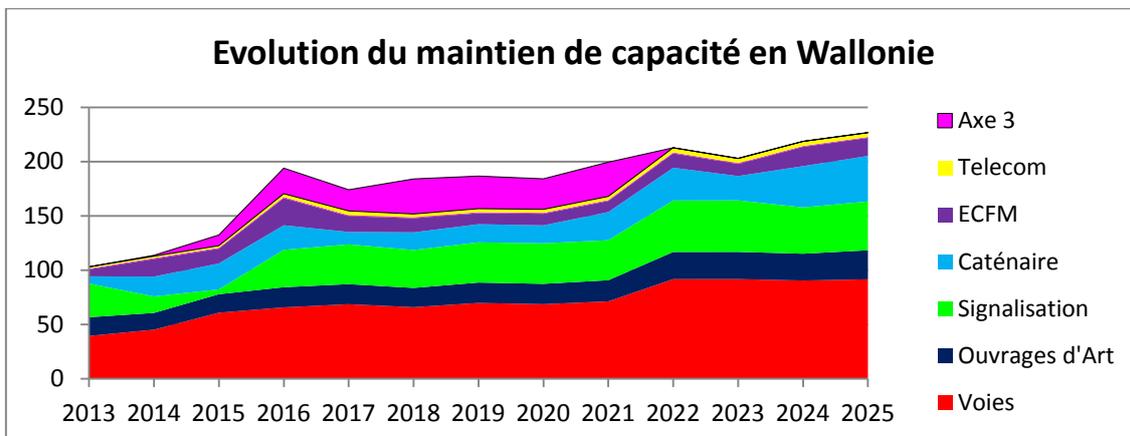
Un élément fort inquiétant est la présence d'un budget de 405 mio exclusivement consacré à la Flandre pour atteindre un réseau 0 défaut. Sans ce montant, la répartition entre la Flandre et la Wallonie était de 50/50 au lieu de 40/60.

Evolution des budgets en renouvellement du réseau

Les budgets sont répartis sur les 13 ans et sont plus importants en fin de plan sauf pour les voies et les caténares.

Les budgets les plus conséquents pour la Wallonie sont consacrés aux voies, puis ensuite à la signalisation et aux caténares. Il est également à noter que le budget pour les ouvrages d'arts est plus du double de celui de la Flandre.





De la comparaison entre la Wallonie et le Flandre, il apparait que :

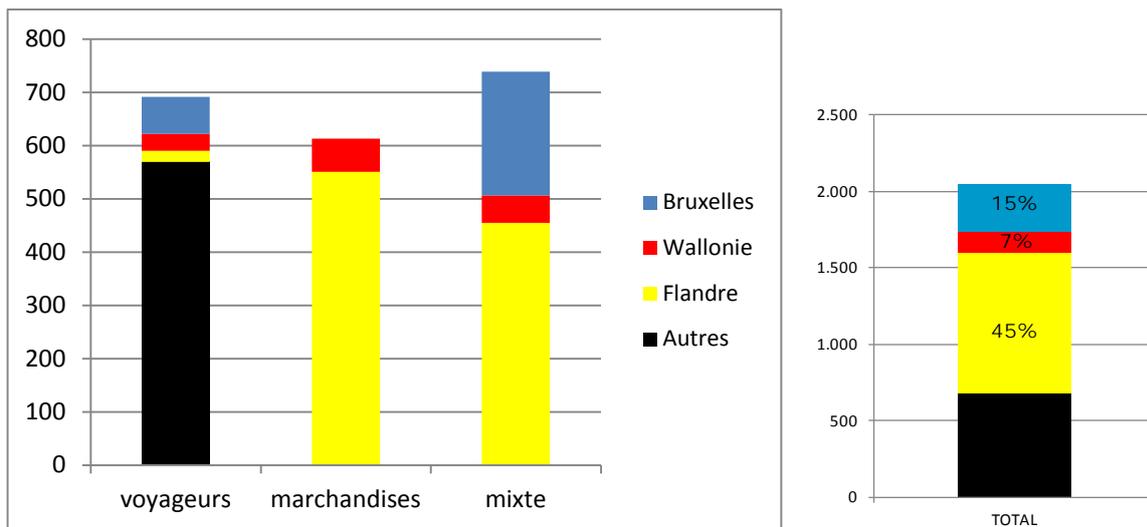
- Les deux régions manquent de moyens jusqu'en 2015 ;
- En 2016, les investissements augmentent et se maintiennent à un niveau élevé en Flandre, tandis qu'en Wallonie, ils diminuent directement après le pic de 2016 ;
- En Flandre, c'est le budget 0 défaut qui augmente fortement les investissements en fin de plan.
- La rubrique « voies » en Flandre est linéaire et montre ainsi la « routine » des investissements pour les grands entretiens des voies

Une analyse des conséquences de la faiblesse des investissements est fournie au point 9.

26% des investissements sont consacrés aux adaptations de capacité.

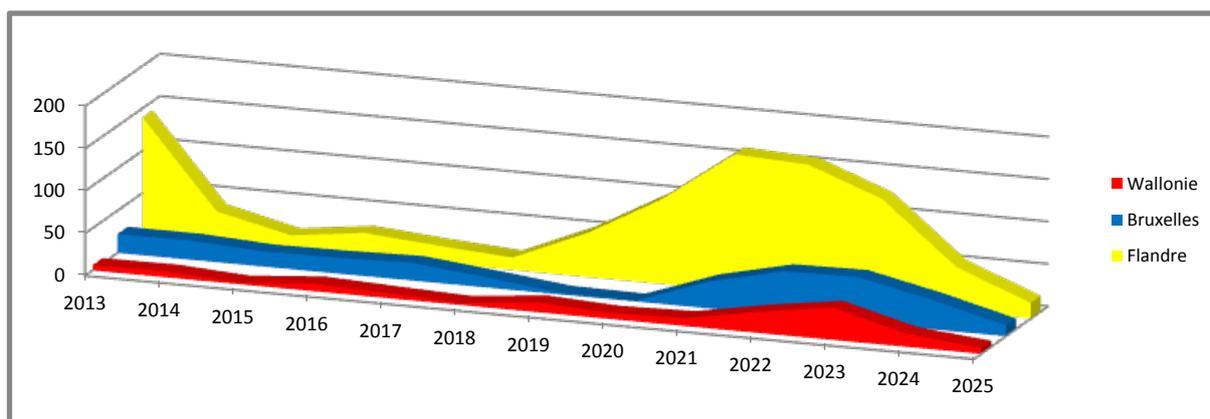
Ce volet se subdivise entre « voyageurs », « marchandises » et « mixte ».

	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles	TOTAL
voyageurs	569	21,3	31,3	69,7	691
marchandises		550,4	62,3	0	613
mixte	0	455	51,5	232	738
TOTAL	678	918	145	301	2.042



Il apparait clairement que la Wallonie dispose de très peu d'investissements dans cette rubrique (13%) contrairement à la Flandre (87%).

Le graphique ci-dessous montre que les investissements sont majoritairement en fin de plan et sont donc nullement garantis dans le temps.



Evolution des investissements pour les adaptations de capacité

L'enveloppe « VOYAGEURS » d'un montant de 691 mio comprend entre autres :

- L'achèvement du projet Diabolo
- La vidange des WC
- La suppression des traversées voyageurs
- Le plan de transport 2025+

Un budget de 600 millions a été ajouté après le conclave budgétaire pour le plan de transport au-delà de 2025. Ce dernier n'est pas encore entièrement réparti entre les Régions. Seuls quelques projets indispensables qui n'ont pas pu être affectés sous les autres rubriques du PPI sont repris sous ce projet par Région tant pour la Flandre que pour la Wallonie. Sur les 600 mio, il reste ainsi 568 mio non dédiés à des projets. Ce budget est actuellement repris sous « autres » et sort donc actuellement de la clef. Il s'étend de 2022 à 2025 et n'est donc nullement garanti. L'intitulé est « extensions de capacité pour le plan de transport 2025 ». **La Wallonie devra s'assurer de l'usage de ce budget en espérant qu'il ne soit pas entièrement dédié à augmenter la capacité de la jonction N-M.**

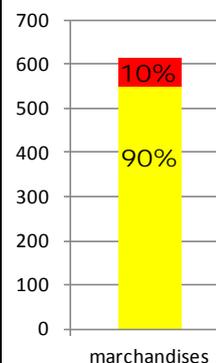
Le budget pour la suppression des traversées dans les gares est plus important en Wallonie qu'en Flandre à savoir respectivement 9,1 mio et 1,8 mio. La suppression d'une traversée à niveau implique le plus souvent la construction d'un ouvrage d'art.

Finalement, la Wallonie dispose de 3 projets « voyageurs » pour un montant de 31,3 mio sur un total de 691 mio à savoir :

- Vidange WC
- Suppression de traversées voyageurs
- Extension de capacité pour le plan de transport 2025+

Le tableau ci-dessous reprend l'entièreté des projets sous « MARCHANDISES ».

Volet marchandises	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles
Liefskenhoek		86,6		
augmentation capacité L27A		161		
L51, L51A, L51C construction 3ème voie		82,9		
Rhin d'acier		15,9		
longueur 750m		13,6	13,6	
installation de pesée automatique		5,6	3,8	
grill de Kinkempois			15,1	
Obesco - rac Holcim			1,8	
L132 voie d'évitement + L150 Carmeuse			4,5	
Pont d'Anvers		57,7		
Masterplan Zeebrugge		113		
Port de Zeebruges		10,4		
Port de Gand		3,7		
L147 Auvelais-Fleurus - mise à double voie			23,5	
TOTAL Réseau - Adaptation de la capacité - marchand	0	550,4	62,3	0



Dans le tableau ci-dessus, 113 millions est le montant physique du projet « Masterplan de Zeebrugge » mais seulement 3,7 mio sont physiquement à charge de la Région flamande. En effet, le Masterplan de Zeebrugge fait l'objet d'un financement par SPV. Dans la vision financière, 92 mio sont à charge de la Flandre et entre dans la clef 60/40.

Le montant total de cette rubrique s'élève à 613 mio. Il est surprenant et inquiétant de voir que 90% des investissements sont consacrés à la Flandre et seulement 10% à la Wallonie sans compter que la majorité des investissements sont en fin de plan.

Pour la Wallonie, on trouve 6 projets pour un montant de 62 mio alors que la Flandre dispose de 550 mio à savoir un budget couvrant tous les ports, la 3^{ème} voie vers Gand et le Rhin d'Acier. Ce projet a été introduit après le conclave budgétaire (alors que la Wallonie augmentait les moyens pour la gare de Mons et Charleroi) pour un montant de 15,9 mio.

Infrabel a également demandé des subsides européens dans le nouvel appel à projet pour la réélectrification de la ligne Mol-Herentals dans le cadre du Rhin d'Acier. Ce projet a été refusé par la Commission vu, d'une part, la faible dimension européenne des travaux et, d'autre part, le maigre impact au niveau transfrontalier tant que ce projet n'est pas une priorité pour les Etats Membres voisins.

Sur les 613 mio, seulement 62,2 mio seront investis en Wallonie dans les 6 projets suivant :

- Installation de pesées automatiques = 3,8 mio (2014 à 2018)
- Voie d'évitement de 750 m = 13,6 mio (2019 à 2025)
- Grill de Kinkempois = 15 mio (pour 2016 à 2022)
- Rac Holcim = 1,8 mio (pour 2015 à 2017)
- L150 Carmeuse – L132 voie d'évitement = 4,5 mio (pour 2016 à 2018)
- L147 – Auvelais-Fleurus – mise à double voie = 23,5 mio (de 2022 à 2025)

Ce tableau est d'autant plus interpellant qu'il signifie que la Wallonie n'a plus aucun poids. Seul Kinkempois est prévu alors que la SNCB vient de déférer et vendre une partie de ses terrains. Aucun investissement n'est prévu sur Monceau ce qui sous-entend que le groupe soutient la politique menée par B-Logistics de concentration des moyens sur Anvers. Le deuxième accès au port d'Anvers n'est cependant pas repris dans le PPI. Le montant est estimé à 4,2 mia ce qui est complètement disproportionné par rapport à l'enveloppe pour les financements alternatifs s'élevant à 500 mio.

En revanche, il est intéressant de trouver un budget pour la construction de voie d'évitement de 750m. La Wallonie aurait tout à gagner à ce que ce budget soit utilisé sur l'Athus-Meuse.

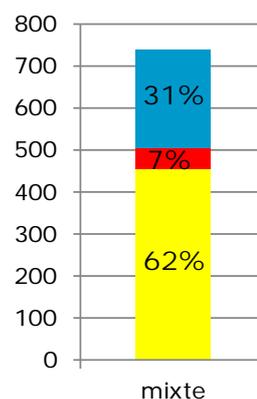
Actuellement, ce budget est envisagé de 2018 à 2025 et, selon la réponse d'Infrabel, dépend des demandes des entreprises.

Il faut encore noter qu'aucun budget n'est prévu pour le bruit ferroviaire alors que l'étude qui sera prochainement lancée par la Wallonie mettra en avant un certain nombre de mesures.

Vu le contexte budgétaire, il faut également se poser la question des raccordements privés qui font l'objet de rationalisation de la part d'Infrabel. L'étude du Ministre Marcourt sur le fret ferroviaire apportera certainement des éléments de réponse. La Cellule Ferroviaire mènera également sa propre étude des marchés afin d'identifier les besoins des entreprises en la matière.

Enfin, le dernier volet couvre les projets sous l'intitulé « MIXTE ».

Volet mixte	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles
L25: by-pass Malines		68,7		
Otterbeek		58,3		
mixte capacité BXL Midi				83,6
capacité BXL Nord-Schaerbeek				141
L50a Gand-Bruges: 3eme et 4eme voie		269		
extension diverses + ICAT MAX		1,6	1,5	0,5
diverses zones		33,4	33,4	6,7
rationalisation gare de Quévy			10	
L25: adaptation tracé Duffel		2,5		
bifurcation Ledeborg, Melle		21,9		
L130 Namur-Charleroi augmentation vitesse			6,2	
L130a renforcement			0,4	
TOTAL Réseau - Adaptation de la capacité - mixte	0	455	51,5	232



Le budget consacré à la Wallonie s'élève à 51 mio contre 455 mio pour la Flandre. Ce tableau est donc tout aussi interpellant que le précédent. Le projet d'augmentation de capacité entre Namur et Charleroi est en cours et faisait déjà partie du PPI précédent. Il est étonnant de trouver un budget pour la L130a alors que la SNCB Mobility a demandé au TEC de reprendre une partie de cette ligne !

Il est à noter qu'un budget de 84 millions est également prévu dans cette rubrique pour l'augmentation de capacité de la gare du Midi et 141 mio pour Bruxelles-Nord. Cela laisse supposer

que ces extensions ne sont pas incluses dans le budget de 700 mio qui serait consacré prioritairement à la Région de Bruxelles-Capitale.

Ces projets ne sont prévus qu'en 2025 or il s'agit de solutions (même si elles sont légères) en faveur de la circulation des trains vers Bruxelles. La Wallonie devra être particulièrement attentive au projet du quadrilatère Nord qui permet de dévier (par un saut-de-mouton) les trains de Namur dans le pertuis le moins saturé de la jonction. Par ailleurs, la note explicative de juillet 2001 de l'accord de coopération mentionnait déjà à l'article 10.1 « inscription prioritaire dans le plan d'investissement de l'insertion de la ligne 161 dans le pertuis Est de la Jonction Nord-Midi. »

Sous le volet « mixte », des investissements sont prévus en Wallonie pour un montant de 51,5 mio sur un total s'élevant à 738 mio. Le PPI comprend les 5 projets suivant :

- Extensions diverses = 33,4 mio (de 2019-2025)
- Rationalisation gare de Quévy = 10 mio (de 2016-2021)
- *L130 augmentation de vitesse Namur-Charleroi = 6 mio (pour 2014 – devait être terminé en 2011 selon 1^{er} PPI)*
- L130A renforcement = 0,4 mio (pour 2013)
- ICAT MAX – Plan de transport = 1,5 mio (pour 2013)

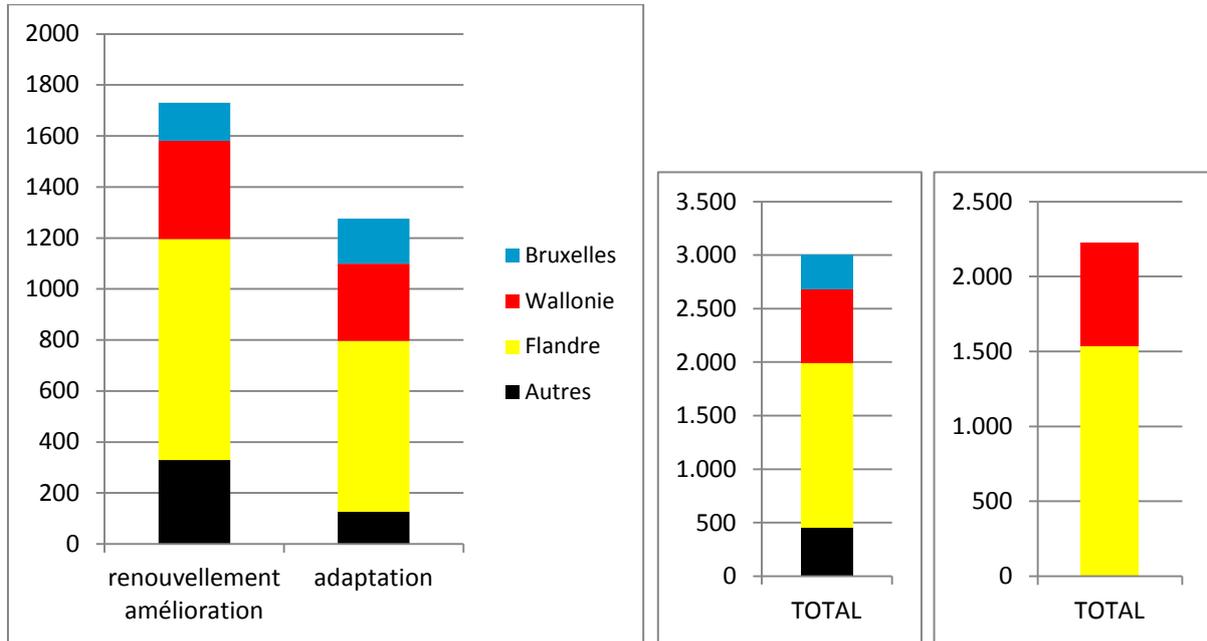
Après avoir analysé les rubriques « trains » et « réseau », le dernier volet de la rubrique « mobilité classique » est abordé à savoir : chaîne de mobilité.

6.2.3.3 CHAINE DE MOBILITE

3 milliards sont consacrés à la chaîne de mobilité dans le PPI. Cette sous-rubrique équivaut à l'accueil en gare dans le précédent PPI. Elle se subdivise en renouvellement (58%) et adaptation (42%).

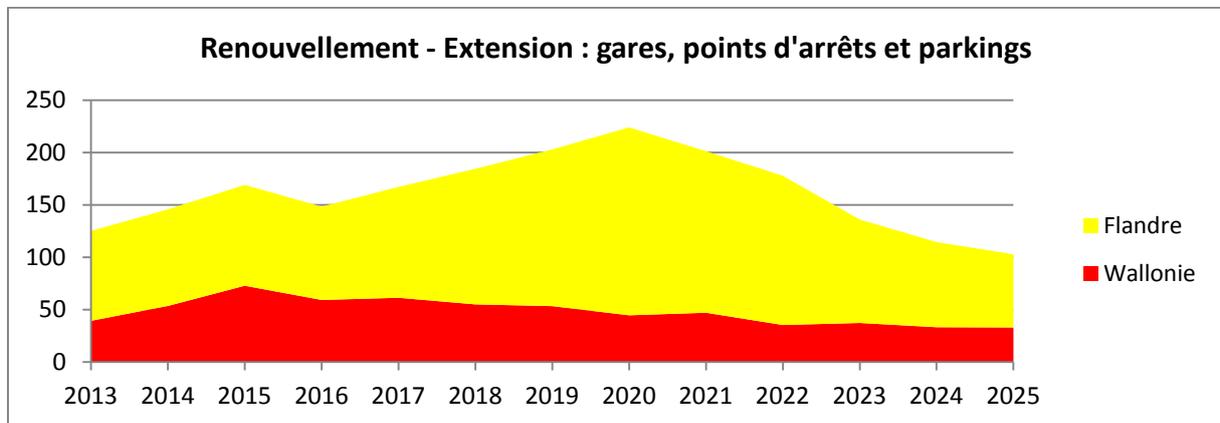
Sous renouvellement, se trouvent principalement les projets de rénovation de gares ou parkings. Les projets d'extension de gares ou de parkings sont quant à eux répertoriés sous adaptation.

Mobilité classique - chaîne de mobilité	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles	TOTAL
renouvellement amélioration	329	867	385	149	1.730
adaptation	126	670	303	177	1.276
TOTAL	455	1.537	688	326	3.006
TOTAL %	15%	51%	23%	11%	
TOTAL % WL/FL		69%	31%		



Il apparait directement que la répartition des investissements pour les gares entre la Flandre et la Wallonie est largement en faveur de cette première.

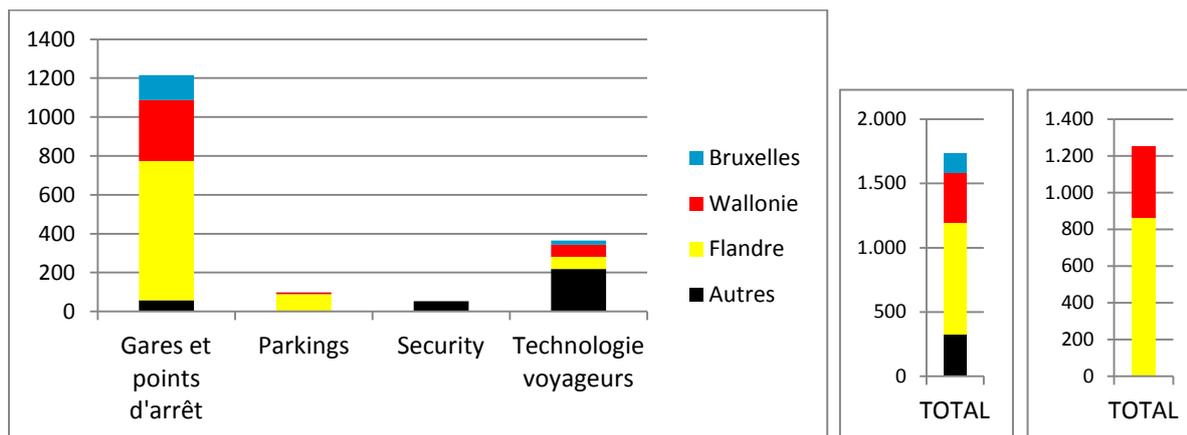
Le graphique ci-dessous présente les investissements pour les gares/points d'arrêts et leurs parkings dans le temps.



Les investissements en Wallonie sont stables avec une légère hausse en 2015. En revanche, en Flandre, les investissements connaissent une augmentation quasi linéaire jusque 2020 pour redescendre en fin de plan.

La rubrique RENOUVELLEMENT/AMELIORATION se subdivise en :

- Gare et points d'arrêt : 1,215 mia
- Parkings : 98 mio
- Security : 52,4 mio
- Technologie voyageurs : 365 mio

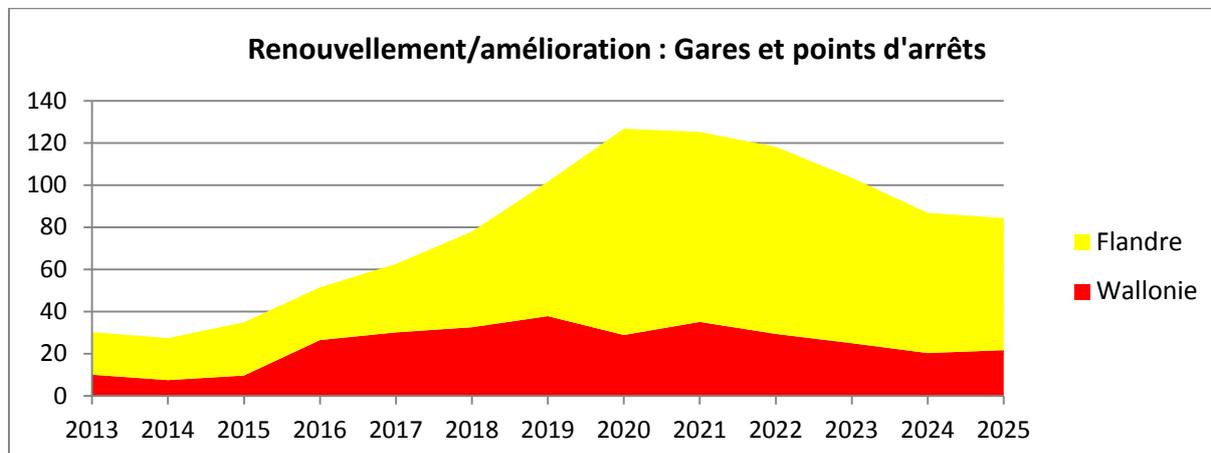


Ces graphiques mettent à nouveau en évidence une disproportion dans les investissements entre les Régions. Il est par contre intéressant de voir dans le tableau ci-dessous que les équipements en nouvelle technologie pour les gares et points d'arrêts sont répartis à 50% entre les deux Régions.

renouvellement amélioration	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles	TOTAL
Gares et points d'arrêt	58	716	314	127	1.215
Parkings		89	8,1	0,9	98
Security	52,4				52
Technologie voyageurs	219	61,9	62,1	21,7	365
TOTAL	329	867	384	150	1.730

Dans l'enveloppe des 365 mio, il existe un projet « Equipements gares et PANGS » pour un montant de 96,9 mio dont 38,8 mio dans la clef wallonne. Il s'agit de tous les équipements qui transmettent de l'information en temps réel sur le trafic des trains (écrans, sono). Sur le pays, le programme comprend 2.190 écrans, le remplacement de 364 afficheurs de crise et l'installation de 8 bornes interactives dans 2 gares. Les gares qui disposeront d'écrans en 2013 et 2014 sont reprises dans l'annexe 1.

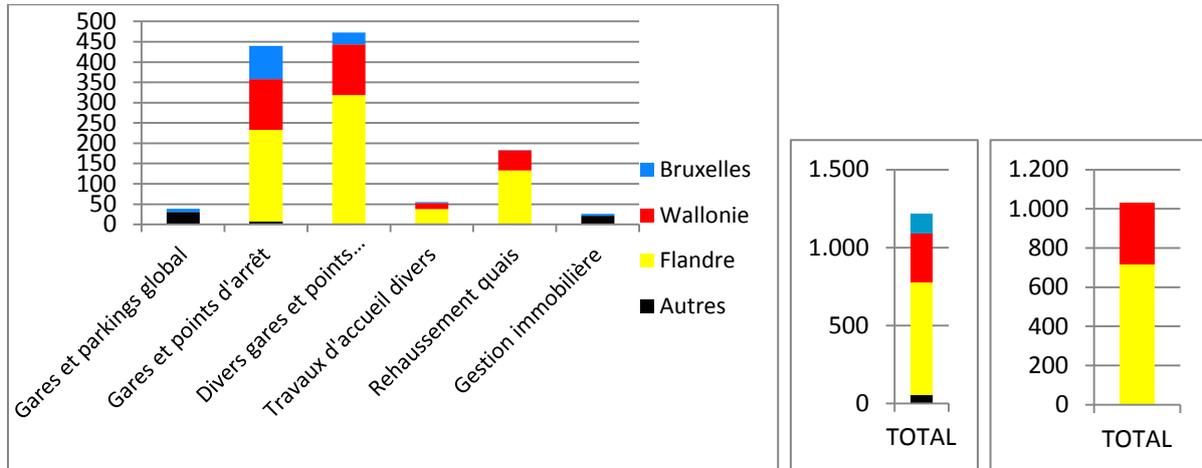
La répartition dans le temps des investissements montrent une relative stabilité pour la Wallonie et une forte augmentation de ceux-ci à partir de 2020 en Flandre.



Il est encore intéressant de détailler l'enveloppe « gares et points d'arrêts » s'élevant à 1,215 mia.

Renouvellement amélioration	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles	TOTAL
Gares et parkings global	31,2			7,8	39
Gares et points d'arrêt	7	226,1	125,2	81,6	440
Divers gares et points d'arrêts	0,1	318,5	124,8	29,4	473
Travaux d'accueil divers		38,2	14,5	2,2	55
Rehaussement quais		133	49,6	0,3	183
Gestion immobilière	21,2			5,2	26
TOTAL	59	716	314	127	1.215

Sous « gares et points d'arrêt » se trouvent tous les projets de « grandes » gares alors que les petites gares sont classées sous district et donc sous l'intitulé « Divers gares et points d'arrêt ».



Les budgets sous « gares » ou « divers gares » sont équivalents en Wallonie mais les montants investis pour les gares en Flandre sont 2 fois plus importants.

Sous « gares et points d'arrêts », sont reprises 16 gares en Wallonie soit une moyenne de 30,5 millions par gare et 20 gares en Flandre soit une moyenne de 46 millions par gare. Sous « divers gares et points d'arrêts », sont comptabilisées 35 gares en Wallonie (alors que le montant est quasi identique à celui pour les grandes gares) soit en moyenne 3,6 millions par gare et 43 gares en Flandre soit 7,4 millions par gare.

Cela signifie qu'en Wallonie, l'enveloppe totale dédiée à la rénovation des gares, grandes et petites, est équivalente au budget prévu en Flandre pour les grandes gares uniquement.

Un tableau récapitulatif des gares et points d'arrêt est repris dans l'analyse des investissements pour les gares. En Wallonie, ce sont 55 gares ou parkings de gare qui devraient être rénovés dans le cadre de ce PPI. En Flandre, il s'agit de 64 gares et à Bruxelles, 8 gares sont identifiables dans le PPI.

Le rehaussement de quais est également problématique pour la Wallonie. Une analyse détaillée est fournie dans le chapitre consacré aux investissements par gare.

Qu'en est-il des investissements en « EXTENSION » ?

Le budget total en extension s'élève à 1,276 mia et se répartit comme suit :

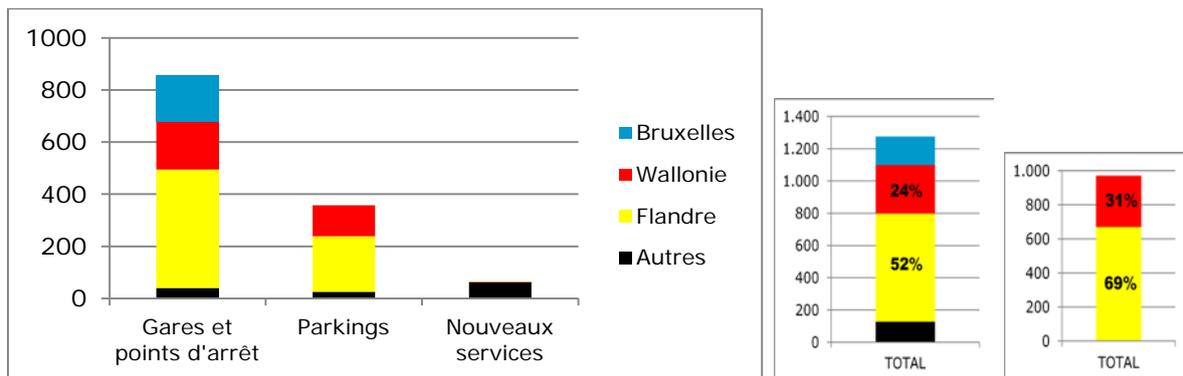
- Gares et points d'arrêt : 855 mio
- Parkings : 358 mio
- Nouveaux services : 63 mio

Adaptation	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles	TOTAL
Gares et points d'arrêt	40	455	183	177	855
Parkings	25	214	119		358
Nouveaux services	62,3	0,5	0,4		63
TOTAL	127	670	302	177	1.276

37 mio pour la gare de Mons et 3 mio pour la Flandre

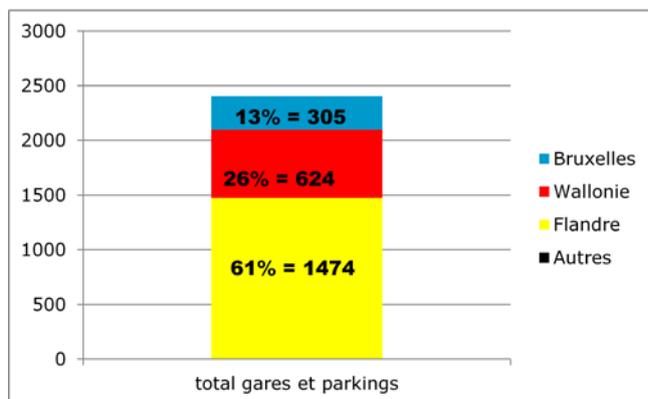
=SPV P&R de LLN

Le graphique ci-dessous montre à nouveau des budgets disproportionnés entre la Flandre (69%) et la Wallonie (31%).

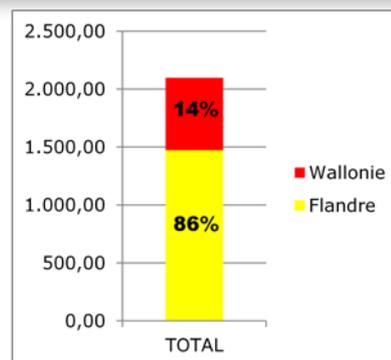


En résumé, le budget total pour les gares et parkings s'élève à 2,526 mia dont 2,403 mia pour les trois Régions. La différence de budget est exclusivement liée à l'utilisation de fonds propres par le groupe SNCB. La Cellule Ferroviaire s'est donc intéressée au budget finalement à charge des Régions. Il est représenté dans les tableaux et les graphiques ci-dessous.

AMELIORATION + EXTENSION	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles	TOTAL
total gares et parkings		1.474,07	624,00	304,9	2.403
TOTAL	0	1.474	624	305	2.403



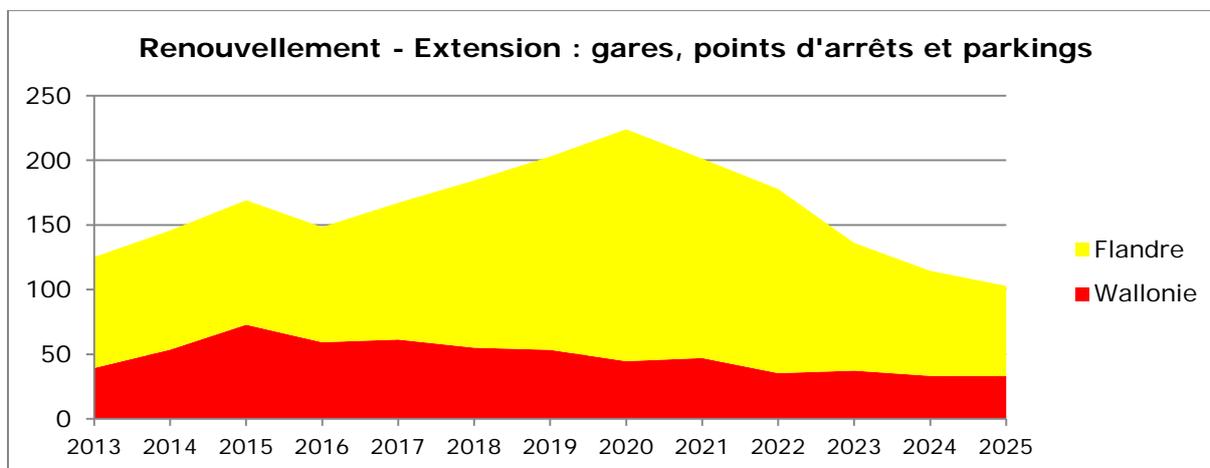
- OR:**
- 263 gares en Wallonie
 - 256 gares en Flandre
 - 29 gares à Bruxelles



Il ressort de l'analyse que la Wallonie pour ses 263 gares obtient 624 mio soit 26% du budget total ce qui fait en moyenne 2,3 mio par gare. La Flandre a plus du double de la Wallonie pour 256 gares soit en moyenne 5,8 mio par gare. Bruxelles, pour ses 29 gares, obtient 305 mio soit en moyenne 10,5 mio par gare.

La Wallonie est ainsi le parent pauvre ; ces investissements doivent néanmoins être relativisés en termes de fréquentation des gares (voir chapitre relatif à l'analyse des gares).

La répartition des investissements pour la Flandre et la Wallonie est représentée dans la figure ci-dessous.



6.3 Logistique industrielle et administrative

Les investissements prévus pour les ateliers et équipements de maintenance et de contrôle représentent la moitié de cette rubrique (1,1 mia sur 2 mia). Ils concernent entre autres les divers ateliers (traction, équipements et infrastructure) et les CLI (centres de logistique industrielle).

Logistique industrielle et administrative	Autres	Flandre	Wallonie	Bruxelles	TOTAL
Atelier et équipements de maintenance	968	36,5	69,9	32,3	1.107
Bâtiments de services et de bureaux	20	130	91	83,6	325
Charroi automobile	33,8				34
Informatique et télécommunication	510				510
Divers	28,8	10,7	7,2	0,6	47
TOTAL	1.561	177	168	117	2.022

Un budget de 175 millions est dédié aux ateliers centraux de Malines, Salzennes, Gentbrugge et Cuesmes. Un budget de 208 millions est également prévu pour les ateliers de traction. Les ateliers centraux et les ateliers de traction appartenant à la SNCB, ils sortent actuellement de la clef 40/60. Cependant, la Région flamande souhaite que l'ensemble des ateliers SNCB entrent dans la clef (voir chapitre « objets des négociations »).

La Cellule Ferroviaire dispose actuellement des montants suivants :

- Salzennes = 60,3 mio
- Cuesmes = 18 mio
- Kinkempois = 63,2 mio
- Arlon = 17,3 mio

Les ateliers de traction sont au nombre de 9 à savoir :

1. Anvers : entretien des locomotives marchandises
2. Merelbeke - Melle : voir ci-dessous
3. Ostende :
4. Hasselt :
5. Forest : entretien TGV
6. Schaerbeek :
7. Kinkempois : voir ci-dessous
8. Charleroi :
9. Arlon : voir ci-dessous

Le budget de 208 mio pour les ateliers de traction ne concerne pas les ateliers de Melle, Arlon et Kinkempois puisque qu'un budget propre apparait pour chacun d'eux. En revanche, rien n'est précisé quant à l'utilisation des 208 mio prévus pour l'ensemble des ateliers de traction. Charleroi est-il inclus dans le budget ?

Dans la **gare de formation de Melle (126 mio de 2013 à 2017)**, un nouvel atelier polyvalent est envisagé et est amené à remplacer les ateliers de Gentbrugge et Merelbeke. Le collège des bourgmestres et échevins s'est actuellement prononcé contre le permis de bâtir et d'environnement suite à 375 plaintes reçues des habitants. Selon eux, l'étude d'incidences ne met pas suffisamment en avant les risques de nuisances (bruit, pollution,...). Le projet consiste en la construction de deux bâtiments principaux: l'atelier de traction et l'atelier 'matériel tracté' (AMT) sur un terrain d'environ 30 ha. Le hall du nouvel atelier de traction disposera de 4 voies directes. Cela signifie que les rames pourront y entrer d'un côté et en ressortir de l'autre au terme de leur entretien. C'est l'un des principaux atouts de ce projet car aujourd'hui cette possibilité n'existe pas lors des manœuvres. **L'objectif est d'entretenir les trains RER.** Le site disposera encore de 2 bâtiments techniques contenant des installations de nettoyage et un entrepôt pour le stockage de matières dangereuses. Au total, l'emploi de 490 personnes est prévu sur le site. La construction des bâtiments est prévue pour mi-2013 pour une mise en activité fin 2015.

L'atelier de traction de Kinkempois (63,2 mio de 2013 à 2017) doit être complètement rénové. Ces installations sont aujourd'hui obsolètes. L'objectif est entre autres d'accueillir les nouvelles **compositions M6** d'une longueur de 170 m. 279 locomotives (sur 1356) sont actuellement entretenues sur le site. Le nouvel atelier comptera 17 voies intérieures, dont 5 de type "passante" (en plus de la voie pour tour en fosse et de la voie du car-wash). L'atelier de près de 24.000 m² englobera un bâtiment existant qui n'est plus opérationnel aujourd'hui et qui va être transformé et rénové. L'aménagement des abords prévoit de nouvelles voiries d'accès, zones de stockage, zone de manœuvre, piste pour les pompiers tout autour de l'atelier. Le parking existant sur le site est maintenu. La demande de permis unique a été introduite fin 2010. Le permis unique a été octroyé par le Service Public de Wallonie mi-2011 et l'étude de projet est en cours. Les travaux ont débuté en 2012 et devraient durer environ 2 ans. Près de 500 personnes y travaillent. Notons que le budget prévu pour l'atelier de Kinkempois est passé de 48 millions avant conclave à 63,2 millions. Il s'agit d'un atelier SNCB qui n'est dès lors pas pris en compte dans la clef. Des données récoltées auprès des entreprises wallonnes, le déferrement du site de Kinkempois conduit aujourd'hui à des problèmes de capacité. 5 millions de tonnes ont été traitées sur ce site en 2012.

Le **nouvel atelier d'Arlon (17,8 mio de 2013 à 2014)** est amené à remplacer l'atelier de Stockem, trop vétuste, éloigné et coûteux pour être rénové. Ce nouveau site se trouvera à 600m de la gare d'Arlon à l'endroit où stationne actuellement le matériel roulant. Le projet consiste en la construction d'un atelier de maintenance de 120m² comprenant 3 voies passantes et un faisceau de garage de 4 voies.

Le hall technique sera conçu pour l'entretien des **automotrices Desiro bi-tension**, pour le petit entretien et les réparations sur tout type de matériel.

Pour les ateliers d'Infrabel, 3 sont actuellement budgétisés sur les 4 et viennent à charge du budget des Régions à savoir : Bascoup (38,3 mio), Roeselare et Wondelgem (2,8 mio). Aucun investissement n'est prévu à Etterbeek.

Au total, 61 millions sont alloués à **l'atelier de Bascoup** ; s'agissant d'un atelier Infrabel, 38,3 mio d'investissements sont imputés sur la clef wallonne, alors que cet atelier fournit les éléments d'infrastructure pour l'ensemble de la Belgique. 250 personnes y travaillent et 290 y seront employées à terme.

L'atelier de Roeselaere produit les éléments en béton pour les rails, des câbles et des blocs préfabriqués pour les quais alors que celui de Wondelgem est spécialisé dans les éléments en bois (ea traverses). Seulement 2,9 mio sont prévus pour ces deux ateliers.

Un nouveau car-wash sera installé à Châtelet et l'ancien poste d'entretien à Ottignies sera détruit dans le cadre des travaux du RER. Le nouveau poste servira à l'entretien des nouvelles rames RER.

Cette rubrique comprend encore des investissements pour les bâtiments de services et bureaux pour un montant total de 325 mio dont 91 mio pour la Wallonie. Des moyens sont ainsi consacrés à :

- Arlon = 2 mio
- Libramont = 1,3 mio
- Liège-Guillemins = 2,2 mio
- Namur = 0,6 mio
- Charleroi-Sud = 0,3 mio
- Mons = 11,8 mio
- Braine-le-Comte = 0,4 mio

En Wallonie, les investissements « ateliers et équipements de maintenance » comprenant principalement les ateliers d'Infrabel et les CLI, sont plus du double de ceux prévus en Flandre (69,9 mio contre 36,5). La Wallonie a donc tout intérêt à demander à sortir ces ateliers de la clef parallèlement à la demande de la Flandre d'intégrer les ateliers SNCB dans la clef.

Il est également important que la Wallonie connaisse le programme d'entretien du matériel roulant par atelier afin de s'assurer de l'emploi. En effet, où va être entretenu le futur matériel roulant ?

6.4 Autres

Cette rubrique peut paraître anodine mais couvre un important budget en « réserve ».

AUTRES	autres	FL	WL	BXL	TOTAL
Patrimoine historique	24,1				24,1
Réserves > à déterminer	1966				1966
TOTAL	1990,1	0	0	0	1990,1

Sous patrimoine historique, on trouve, entre autres, le futur musée du chemin de fer.

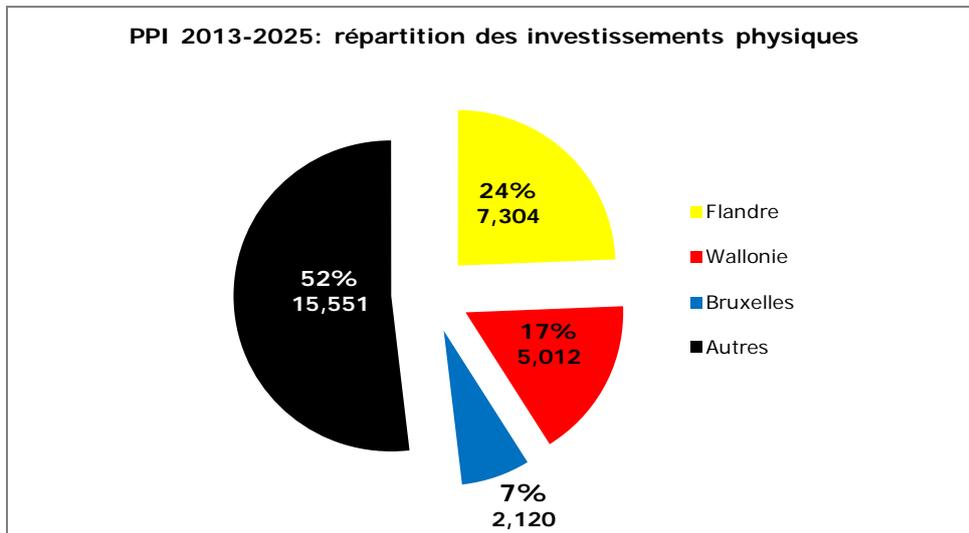
Aucun détail n'est fourni dans le PPI sur le budget « Réserves – à déterminer » établi à 1966 mio (de 2017 à 2025). La première hypothèse discutée est la suivante :

- Cofinancement = 500 mio
- Projets prioritaires = 1490 mio
 1. **Choix à effectuer par BXL – proposition par SNCB = Jonction N-M (actuellement évalué à 700 mio pour passer de 90 à 96 sillons/j)**
 2. **Choix à effectuer par la Flandre et la Wallonie = budget restant = 790 mio**
 - ⇒ 474 mio pour la Flandre et 316 mio pour la Wallonie

Il se peut également que la Wallonie n'obtienne aucun budget de réserve si Bruxelles envisage de réaliser une version plus onéreuse de la jonction.

7. DESCRIPTION DES PROJETS WALLONS DANS LE PPI 2013-2025

Pour rappel, les investissements physiques en Wallonie s'élevaient à 5,012 mia sur l'enveloppe des 26 mia.



Les principaux projets sont détaillés techniquement ci-dessous. Le volet financier est abordé sous les rubriques du PPI.

7.1 Sécurisation des accès aux voies

Dans 14 gares wallonnes, les voyageurs ne peuvent accéder aux quais que par une traversée des voies surveillée par du personnel Infrabel. Le but est de supprimer ces traversées en construisant un couloir sous voies ou une passerelle. Les précisions suivantes ont été obtenues d'Infrabel :

« La suppression d'une traversée à niveau implique le plus souvent la construction d'un ouvrage d'art. Ces aménagements sont prévus dans les gares suivantes: Walcourt, Yvoir, Virton, Mariembourg, Trois-Ponts, Gouvy, Athus, Lobbes, Rivage, Melreux-Hotton, Quévy, Dinant, Lessines, Herstal. La construction d'un Couloir Sous Voie ou d'une passerelle est estimée le plus souvent à un montant de 500.000 à 1,5 million € en fonction des équipements à prévoir. Le nombre de voies à traverser et les exigences notamment en ce qui concerne les personnes à mobilité réduite ont une influence sur les équipements à réaliser. Le budget d'investissement est plus élevé si le nombre de voies à traverser dépasse 2 voies et en cas de construction de plans inclinés de faible pente et surtout de placement d'ascenseurs. Les plannings de réalisation suivent ceux des gros travaux d'entretien des lignes elles-mêmes. Donc les échéanciers de fin de travaux sur les lignes donnent également ceux des gares. »

7.2 **Enclos RID à Saint-Ghislain**

Le transport de matières dangereuses par chemin de fer est régi par une réglementation internationale, dénommée RID. Afin de se conformer à cette réglementation, des enclos pour le stationnement de trains de marchandises dangereuses doivent être aménagés à proximité des sites Seveso du pays. Il s'agit en Wallonie de la sécurisation de la gare de marchandises de Saint-Ghislain, à savoir la pose d'une clôture et d'un chemin d'accès pour les services de secours.

7.3 **Maintien de capacité**

Des précisions ont été demandées par la CF en ce qui concerne les tronçons de lignes et les ouvrages d'art concernés en Wallonie pour les composants voies, signalisation, caténares et ECFM. La réponse d'Infrabel est la suivante :

« Le maintien de capacité met en œuvre un nombre très important de composants. Un reporting très détaillé sur tous ces composants n'apporterait pas d'information exploitable. Les fiches collectives adressées au SPF fournissent une description des travaux de maintien du réseau, par zone, ligne et spécialité. »

Le PPI ne contient aucun renseignement sur la localisation des travaux qui seront exécutés. Les fiches disponibles auprès de l'administration fédérale fournissent également trop peu d'informations.

7.4 **Entretien LGV**

Une réponse identique à celle concernant le maintien de capacité a été reçue d'Infrabel alors que la Wallonie dispose de 3 lignes à grande vitesse.

7.5 **RER**

Lors de ses récentes présentations dans le cadre des négociations du PPI 2013-2025, la SNCB a insisté sur le fait que le RER est un concept qui est déjà partiellement mis en œuvre. La mise à fruit des travaux d'infrastructure permettra de renforcer graduellement l'offre actuelle, mais sans changements fondamentaux pour les usagers. La SNCB précise également que « l'augmentation de l'offre RER n'est pas la conséquence uniquement de la mise en service de la nouvelle infrastructure, mais surtout d'une augmentation de l'amplitude et d'une augmentation de la fréquence le week-end et les jours fériés. »¹⁵

Le schéma ci-dessous illustre la desserte actuelle de la zone RER telle que la SNCB Mobility la conçoit. Il représente uniquement l'offre cadencée en heure creuse des trains considérés comme « omnirail »

¹⁵ PPI V2.0.2 – III – p.23

(càd faisant arrêt dans quasiment toutes les gares et points d'arrêt). Cette offre libellée « RER » correspond à la situation actuelle et restera, selon la SNCB, inchangée à l'horizon 12/2013. Elle est renforcée par :

- Des trains P en heures de pointe ;
- Quelques trains semi-directs, non considérés comme des omnirails¹⁶ ;
- L'offre IC-IR.

qui n'apparaissent pas sur la carte de la page suivante.

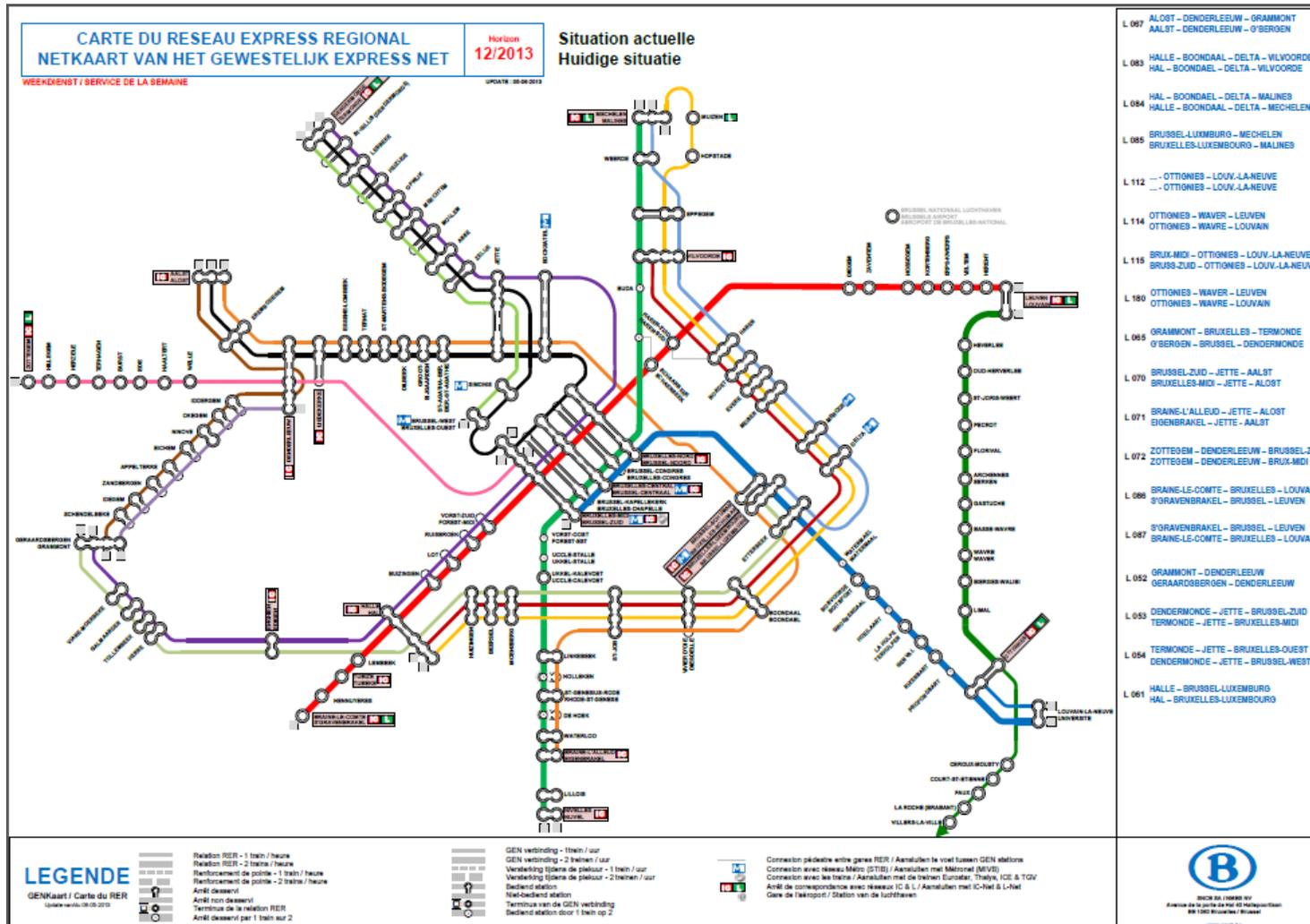
Ce schéma représente donc l'offre actuelle des omnirail. Ce schéma ne figure pas dans le PPI mais permet de comprendre l'approche de la SNCB en la matière.

Le planning actuel d'achèvement des travaux d'infrastructure pour le déploiement du RER est le suivant :

- 2015 : l'achèvement du tunnel Schuman-Josaphat;
- 2016 : la mise à 4 voies de la ligne 50A ;
- 2025 : la mise à 4 voies des lignes 161 et 124 ;

Par conséquent, les objectifs prévus dans l'étude RER du SPF Mobilité en 2009 (art. 13) pour les étapes 2015 (objectif 13,6 mio trains-km) et 2020 (objectif 22,8 mio trains-km) ne seront pas respectés car non réalisables sur le plan technique. Aucune explication n'est fournie dans le PPI.

¹⁶ A titre d'exemple, le train IR LLN – Bruxelles – Binche a été considéré comme un omnirail sur la partie LLN – Bruxelles (L161), mais comme un semi-direct sur la partie Bruxelles – Binche ; il n'est donc que partiellement représenté sur ce schéma. D'autres semi-directs circulant entre Bruxelles et Leuven ont également été omis sur le schéma.



Le tableau ci-dessous résume les objectifs (exprimés en mio trains-km) de l'étude SPF de 2009 (art. 13) et le planning concret actuellement proposé par la SNCB dans le PPI V2.0.2 (ne tenant pas compte du report annoncé du nouveau Plan de Transport) :

Mio trains-km	12/2013	12/2014	12/2015	12/2016	12/2018	12/2025
Étude SPF art.13	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	22,8
Planning SNCB	8,9	8,9	12,3	12,5	12,5	13,9

Source : PPI 2013-2025 V2.0.2 – III – p.22

Dans ce tableau, la production RER consécutive à l'application du nouveau plan de transport (initialement prévu pour décembre 2013) s'élève à 8,9 mio trains-km/an.

La desserte RER envisagée à cette échéance est résumée dans le tableau suivant :

Plan de transport de décembre 2013 renforcé	RER base	RER pointe ¹⁵
L25 Mechelen-JNM	2	3
L36 Leuven-JNM	2	2
L161 LLN-Ottignies-JNM (ou Schaerbeek)	2	4
L124 Nivelles-JNM	2	2
L124-L26-L161-L50	1	2
L96 Braine-le-Comte-JNM	2	3
L123-L94 Geraardsbergen Enghien - JNM	1	2
L50A Aalst-JNM	1	3
L50 Aalst-(Ouest)-JNM	2	4
L60 Dendermonde-(Ouest)-JNM	2	4
L26 Halle-Mechelen	3	3
L89 Zottegem-Denderleeuw	2	4
L90 Geraardsbergen-Denderleeuw	2	4
L139 Leuven-Ottignies	2	4
L140 Ottignies-Fleurus	1	2
L36c Diabolo	2	2

Source : PPI 2013-2025 V2.0.2 – III – p.23

Cependant, il faut noter que l'offre détaillée ici ne correspond pas à un total de 8,9 mio trains-km/an tel que mentionné précédemment, mais bien à 12,3 mio trains-km/an. Il s'agit en effet d'une « offre RER possiblement renforcée » qui nécessitera des « moyens supplémentaires qui compensent le déficit d'exploitation estimé », tel que précisé à la page 24 du PPI V2.0.2 – III. Le déficit prévu lié à l'offre RER est détaillé dans le tableau ci-dessous, auquel il faut ajouter les pertes d'exploitation pour le RER en 2013, estimées à environ 13 mio € :

Dotation supplémentaire nécessaire	12/2013	12/2014	12/2015	12/2016	12/2018	12/2025
Déficit lié à l'offre RER supplémentaire	0	0	54,12	57,6	57,6	79,5
Déficit lié à l'offre RER supplémentaire - Option offre élargie à partir de 12/2013	54,7	54,7				

Pour rappel, les budgets d'exploitation sont fixés par les contrats de gestion, et non par le PPI. La Wallonie n'ayant actuellement aucun droit de regard ni sur les Plans de Transport, ni sur les Contrats de gestion du Groupe SNCB, il sera malaisé de s'assurer que ce scénario sera effectivement appliqué.

Il est important de préciser que selon le schéma d'exploitation futur du RER présenté mais non remis:

- L'offre RER s'ajoute à l'offre IC-Ir pour former une offre intégrée
- L'offre RER de base emprunte la JNM, tandis que les renforts en HP sont déviés par les lignes 26 ou 28 ou s'arrête en gare du Midi.

En ce qui concerne la Wallonie, et selon le PPI, les étapes intermédiaires de déploiement de l'offre RER n'apporteront aucun changement par rapport à la situation actuelle. Ce n'est qu'après la mise en exploitation des 4 voies sur les lignes 124 et 161 que les améliorations suivantes sont envisagées « sous réserve de confirmation par Infrabel » :

- ajout en heures de pointe de deux relations Leuven – Schuman – Ottignies - Louvain la Neuve, par la ligne 26, reprenant les deux relations LLN-Ottignies-Schaerbeek ;
- ajout de deux relations en heures de pointe, et d'une en heures creuses, entre Nivelles et Bruxelles-Ouest sur la ligne 28 ;
- ajout de deux relations (semi-directes) en heures de pointe, et d'une en heures creuses, sur Aalst – Jette – Schuman – Ottignies - LLN mettant à profit la mise à double voie de la traversée du quadrilatère nord (L161/1)¹⁷.

7.6 Axe 3

Le tableau ci-dessous reprend la description et l'état d'avancement du projet :

Travaux prévus dans les fiches du SPFMT ¹⁸	Travaux exécutés de 2007 à 2012
Modernisation de 50 OA	40 OA modernisés
Suppression de 24 PN	12 PN supprimés
Modernisation de 175km de voies	64 km de voies modernisés
Rectification de 9 courbes	3 courbes rectifiées

¹⁷ PPI V2.0.2 – III – p.24

¹⁸ Ces fiches sont disponibles sur le site Internet du SPFMT.

Réélectrification complète de la ligne et le basculement du plan de tension de la caténaire du 3kV vers le 25kV entre le sud de Namur et la frontière	2 tronçons réélectrifiés
---	--------------------------

En ce qui concerne les perspectives d'achèvement des travaux, le PPI précise que « Au stade actuel, l'horizon de fin des travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg est reporté à 2021 ».

En conséquence, la Wallonie devrait décider de suspendre les paiements relatifs au préfinancement de ce projet. Les deux annuités restantes (respectivement 9,37 mio€ et 9,79 mio€) seraient liées à l'achèvement des travaux.

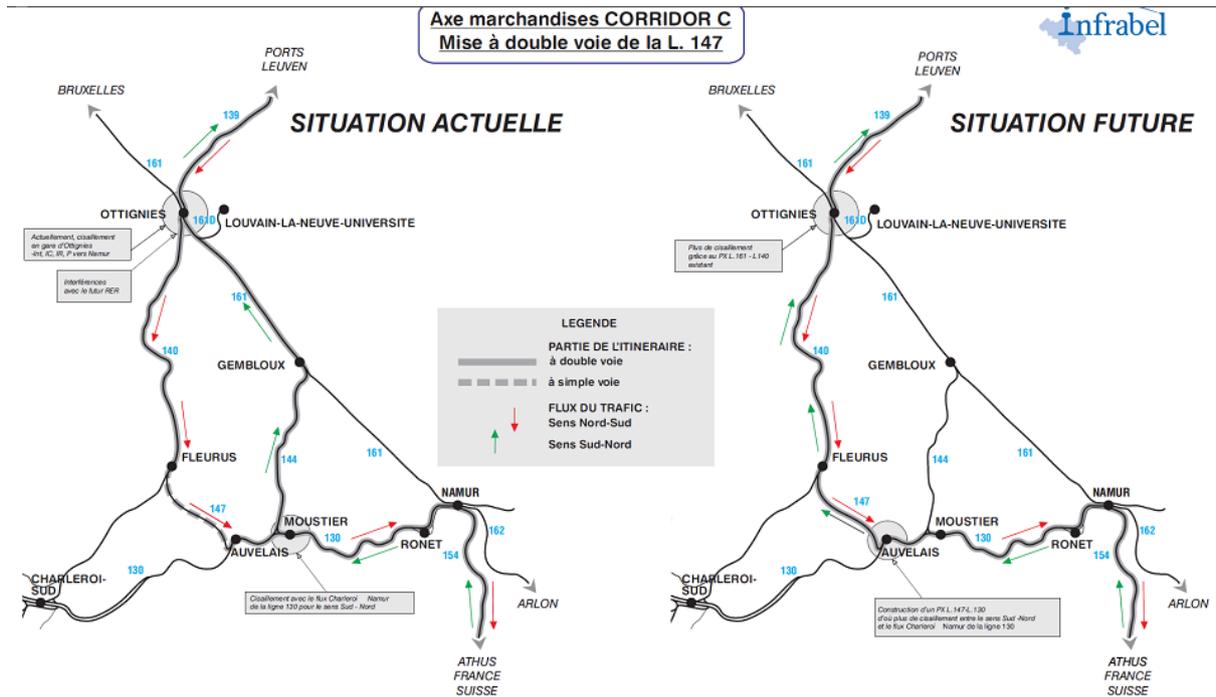
7.7 **L147 : Fleurus-Auvelais**

La L147 Fleurus – Auvelais a été remise en service au début des années 2000, à simple voie, même si le Permis d'Urbanisme s'y rapportant autorise la mise en place d'une double voie. **Pour 2025**, la L147 sera mise à double voie sur toute sa longueur, de façon à autoriser la circulation, dans de bonnes conditions, des convois fret, dans les deux sens par cet itinéraire qui sera à ce moment privilégié. En effet, actuellement, les trains de marchandises descendent d'Ottignies vers l'Athus-Meuse via la L140 Ottignies-Fleurus et la L147, mais remontent via la L144 puis la L161 de Gembloux vers Ottignies.

Ce projet offre l'avantage de libérer de la capacité entre Ottignies et Gembloux mais augmentera le trafic marchandises sur la L140. Ne risque-t-il pas aussi de conduire à la fermeture de la ligne L144 (Gembloux-Chapelle-Dieu, Mazy-Jemeppe-sur-Sambre)¹⁹ dans le cadre de la politique de rationalisation des lignes menées par Infrabel?

Le schéma ci-dessous présente le projet.

¹⁹ En 2009, cette ligne comptait 3.180 sillons marchandises et 3.054 sillons voyageurs. En termes de fréquentation, la gare de Mazy comptait 73 montées et 35 à Chapelle-Dieu pour la même année. Pour rappel, une des raisons ayant conduit à la suppression des 193 trains en décembre 2012 étaient le faible nombre de passagers (moins de 40 personnes).



Complémentaire, il est prévu de créer un ouvrage d'art entre les L130 et L147 à Auvélais, de façon à ce que les convois de fret circulent sans cisaillement entre Leuven et Ronet.

Ce projet était déjà repris dans le PPI 2001-2012 (avec une mise à fruit initialement prévue en 2013 !), mais n'a pas été réalisé. Il fait partie d'un programme commun avec l'augmentation de vitesse sur la L130.

7.8 L130 : Namur-Charleroi

Ce projet figurait déjà dans le PPI 2001-2012. Les travaux ont débuté en 2008.

La modernisation complète de la L130 Charleroi – Namur y compris la L130A dans la traversée de Ronet, est très avancée et sera complètement achevée en décembre 2014. Elle comporte :

- la modernisation de l'infrastructure de façon à augmenter la vitesse de référence pour passer de 100km/h à 120km/h
- le renouvellement de quelques ouvrages d'art, tenant compte de la mise ultérieure à 3 voies de la L130.

7.9 Installation de pesées automatiques

Il s'agit d'installer des systèmes permettant la pesée sans interrompre la circulation des convois. Concernant la localisation envisagée de ces installations, la CF a reçu la réponse suivante : « *Les contraintes techniques liées à l'installation des systèmes à pesée dynamique ne seront connues qu'une fois le type de matériel choisi. Actuellement nous sommes en phase d'acquisition des 2 premiers prototypes. Le positionnement précis n'est donc pas encore connu, seules les zones d'installations sont désignées. Dans le cas du contrôle des trains voyageurs l'idée est d'avoir un seul système par relation. Dans le cas du contrôle des trains marchandises, les systèmes de pesée sont positionnés aux entrées des zones industrielles ou aux points frontières.* »

Les lignes suivantes sont concernées :

- Ligne 24 entre Montzen et la frontière Allemande ;
- Ligne 165 entre Virton et la frontière Française ;
- Ligne 40 entre Liège et Visé ;
- Ligne 117 entre Manage et Luttre ;
- Ligne 124 à hauteur de Marchiennes-Au-Pont ;
- Ligne 34 entre Liers et Liège ;
- Ligne 161 entre Watermael et Genval (il est possible qu'il se trouve en Région Bruxelles-Capitale).

7.10 Voie de garage de 750m

L'objectif est la mise au standard européen afin de permettre les circulations de convois longs sur les corridors fret. La question de la localisation de ces investissements a été posée par la CF. La réponse d'Infrabel est la suivante : « *Le budget de 27,1 mio € est destiné à porter à 750m la longueur utile d'un certain nombre de voies d'évitement pour les trains de marchandises. Même s'il existe déjà un ensemble d'hypothèses, la liste des voies à allonger sera déterminée en fonction des demandes en constante évolution des entreprises ferroviaires en termes de volume de trafic, de pérennité des flux et d'itinéraires préférentiels.* ».

7.11 Rationalisation de la gare de Quévy

D'après Infrabel, ce programme vise à simplifier la structure actuelle du site de Quévy. Il s'agit principalement de travaux d'accueil (allongement et rehaussement des quais à 55cm + déplacement des quais pour éviter les traversées à niveau pour les voyageurs), ainsi que la suppression des installations de caténaire bicourant. Il est dès lors surprenant que ce projet soit repris sous la rubrique « Adaptation de la capacité – Réseau » sans compter que le rehaussement de quais fait partie d'un programme séparé lié aux gares.

7.12 Grill et nouvel atelier de Kinkempois

La SNCB a récemment revendu 10 hectares de terrain à la société Portier. Le site est en cours de rationalisation mais également de modernisation. Un nouvel atelier de traction sera construit et mis en service en 2014. L'atelier actuel n'est plus adapté à une organisation moderne et flexible de la maintenance. L'objectif est également d'accueillir les nouvelles compositions HLE27-4M6-M6 pilote (longueur 170m). Les installations actuelles de Kinkempois ne le permettent pas.

Un réaménagement du site est prévu. Il comprendra 18 voies dont 11 passantes. Une station d'approvisionnement gasoil pour les locomotives sera installée.

L'atelier sera accessible depuis Liège et Seraing.

Tel qu'indiqué précédemment, ce site a fait l'objet d'une rationalisation au niveau des voies. Les industriels utilisant le site se plaignent aujourd'hui du manque de capacité.

7.13 Atelier d'Arlon

Un nouvel atelier sera construit à 600m de la gare d'Arlon car l'atelier de Stockem est aujourd'hui trop grand, trop éloigné d'Arlon (manœuvre supplémentaire), de conception dépassée pour l'entretien des nouvelles automotrices.

L'entretien des nouvelles rames Desiro bi-courant sera effectué dans ce nouvel atelier.

Il comprendra 3 voies passantes et un faisceau de garage de 4 voies.

7.14 L130A : renforcement

Pour rappel, en 2001, le Gouvernement wallon avait demandé la modernisation complète de la ligne 130A reliant Charleroi à Erquelinnes. Un projet de renforcement de la L130A était ainsi inscrit dans le PPI précédent. Il consiste à remplacer les tabliers de 14 ponts, parmi les 15 que compte cette ligne. Les tabliers métalliques existants étaient en effet vétustes et présentaient des nombreuses défauts. Leur remplacement par des tabliers avec poutres en béton précontraint ou avec poutres mixtes présollicitées a deux objectifs : d'une part, rétablir la capacité de portance des ouvrages et donc de lever les ralentissements actuellement en vigueur sur certains de ceux-ci ; et d'autre part, diminuer le coût d'entretien, tant des ouvrages que des voies au droit de ceux-ci. Les travaux sont en cours depuis 2005. Ils sont répartis en 5 phases correspondant à 5 zones géographiques. Les phases 1 à 3 sont terminées, la phase 4 devait s'achever en décembre 2012, et la phase 5 devait débuter en 2013. Le planning actualisé fin 2011 prévoyait une fin des travaux en 2019²⁰. Or, dans le PPI 2013-2025, ce projet n'apparaît que pour un montant de 0,4 mio, dont 0,1

²⁰ Fiche de program « L130A: Renforcement » - Numéro du projet : I-02.02.029 - Version 2012

mio prévu en 2013 et 0,3 mio prévu en 2025 ! Il semble donc qu'Infrabel ait renoncé à renouveler les 5 ponts restants, ce qui sera certainement très dommageable pour l'exploitation de cette ligne. On sait par ailleurs qu'une demande a été adressée au TEC pour organiser des bus de substitution toutes les heures de 8h39 à 15h34 sur ce parcours. Le risque d'une suppression du trafic voyageurs est donc prégnant.

7.15 Raccordements industriels

Deux projets de raccordements industriels sont repris dans le PPI 2013-2025 pour la Wallonie.

Le premier concerne le projet Obesco₂ d'Holcim. Ce projet repose sur l'ouverture d'une nouvelle carrière de calcaire sur les terrains situés sur la Rive Gauche de l'Escaut, sur les communes d'Antoing et de Tournai, afin d'alimenter l'usine d'Obourg²¹. L'acheminement de la matière entre les deux sites se ferait par voie ferrée, et nécessite dès lors un raccordement de la nouvelle carrière à Antoing. 1,8 mio sont prévus de 2015 à 2017.

Le second raccordement concerne le projet Carmeuse de développement d'une nouvelle carrière entre Hemptinne et Saint-Aubin sur le territoire de Florennes. Le transport des pierres vers le site de production de chaux d'Aisemont est prévu par la voie ferrée²². Dans le PPI 2013-2025, ce projet intitulé « L150 Carmeuse » est couplé au projet « L132 : voie d'évitement à Rossignol », pour un budget total de 4,5 mio. Il semble toutefois concerner deux lignes distinctes... La L132 relie Charleroi à Couvin et est encore exploitée aujourd'hui (bien que non-électrifiée) ; la L150, quant à elle, reliait autrefois Tamines à Jemelle, via Dinant. Depuis la fin des années 80, seul le court tronçon entre Aisemont et Tamines est encore utilisé par Carmeuse en exploitation simplifiée. Depuis 2008, un RAVeL parcourt cette ligne entre Aisemont et Anhée. Sur le tronçon allant de Warnant à Maredsous, il longe la voie ferrée, où une exploitation touristique par les Draisines de la Mollignée persiste.

7.16 Les gares

Toutes les gares du PPI (excepté Charleroi, Ottignies et Mons qui sont évoquées en détails dans le volet consacré aux gares) sont décrites ci-dessous selon les informations récoltées dans le PPI et auprès du groupe SNCB. Le tableau reprend les montants prévus, les délais, la description du projet, le nombre de montées en gare par jour en 2010 (si non disponible, chiffre de 2009), ainsi que les indices REVALOR et le baromètre qualité lorsque disponible. Lorsque l'indice REVALOR est inférieur à 7, il est indiqué en rouge. La méthodologie du choix des gares est décrite dans le chapitre 10.

²¹ www.obesco2.be

²² www.carmeuse-hemptinne.be

Gares	Nb voy/j (2010)	Indice revalor	Indice qualité	Description	Délai
Andenne (0,5 mio)	1.499	9,3			2024-2025
Angleur (0,3 mio)	524	7,9			2022
Ans (0,5 mio)	1.054	7,0			2024-2025
Ath (16,2 mio)	4.473	7,8	6,63	Rénovation du bâtiment de gare, construction de 270 places de parkings supplémentaires	2013-2021
Arlon (5,9 mio)	2.812	8,6		Rénovation bâtiment de gare + bâtiment de bureau, 30 emplacements deux-roues supplémentaires	2013-2022
Auvelais (0,401 mio)	667	6,5			2023-2025
Braine-l'Alleud (0,2 mio)**	4.918	8	6,31	Construction d'un nouveau bâtiment de gare, d'un parking souterrain de 445 pl, nouvelle gare de bus et K&R	2025
Braine-le-Comte (26,5 mio)	4.385	6,6	6,05	Rénovation du bâtiment de gare et construction de 450 nouveaux emplacements de parking impliquant la dépollution du site	
Ciney (4 mio)	2.063	9,0		Rénovation bâtiment gare + accès PMR	2022-2025
Châtelet (0,944 mio)	902	6,3		Rénovation du bâtiment voyageurs	2016-2017
Dinant (1 mio)	1.480	9,4		Rénovation bâtiment de gare	2024-2025
Enghien (9,9 mio)	2.842	9,5		Agrandissement du parking à 540 véhicules au lieu de 232 et construction d'un nouveau couloir sous voie	2013-2025
Eupen (0,3 mio)	430	7,6			2022
Flémalle-Haute (0,3 mio)	545	5,7			2021
Gembloux (5 mio)	6.156	9,7	7,67	Réalisation d'un deuxième accès parking-quais	2013-2025
Hennuyères (0,250 mio)	209*				2013
Huy (7,355 mio)	2.717	7,4		Construction parking 400 pl, rénovation bâtiment de gare	2013-2023
Jemelle (0,5 mio)	764	9		Gare accessible aux PMR	2016-2017
Jurbise (1,315 mio)	1.007	6,0		Rénovation du bâtiment voyageurs	2023-2025
La Louvière-Centre (1,415 mio)	1.350	6,6		Réaménagement complet de la gare et son plateau suite à la fermeture de Bosch et le déménagement des agents d'Infrabel	2013-2014
La Louvière-Sud (5,8 mio)	2.565	8,3		Masterplan en cours	2023-2025

Lessines (0,905 mio)	813	9,1		Création couloir sous-voie et parking	2013-2016
Leuze (0,05 mio)	1.749	8,4			2013
Libramont (2,5 mio)	2.323	8,1		Rénovation du bâtiment de gare avec accès direct aux couloirs sous-voies, rénovation du parking pour capacité 350 pl, construction d'un nouveau bâtiment de service.	2013-2025
Liège-Guillemins (2,5 mio)	16.381	9,7	8,13	Finalisation des aménagements aux abords de la gare	2013-2017
Liège-Palais (6,3 mio)	3.278	7,1		Construction d'un nouveau bâtiment gare	2013-2016
Liers (0,01 mio)	234				2013
LLN (11,5 mio + 25,5 SPV + 9,770 RW)	6.220	6,9	6,17	Parking 2.500 pl + relocalisation de la gare et prolongation des quais	2019-2025
Luttre (5,865 mio)	2.035	7,0		Extension du parking de +/- 600 places	2017-2025
Maffle (0,05 mio)	165*				2013
Marbehan (0,435 mio)	822	7,9			2024-2025
Marchienne-au-Pont (5,2 mio)	1.111	7,7		Modernisation des quais, couloir sous voie et renouvellement des auvents	2022-2024
Marloie (0,5 mio)	1.225	7,3		Rendre gare accessible aux PMR	2023-2025
Mont-Saint-Guibert (0,5 mio)	433	4,9			2022
Mouscron (1,245 mio)	1.977	8,3		Rénovation légère du bâtiment	2017-2025
Namur (9,7 mio) + RW	19.010	9,8	7,75	Gare bus au-dessus de la gare, création K&R et construction parkings de 477 pl	2013-2021
Nivelles (0 mio car inclus sous RER)	5.108	9,1	6,77	Nouveau bâtiment voyageurs, 2 nouveaux parkings, extension de la gare de bus, nouveaux accès aux quais et aménagement des abords quasi terminés	2013
Quiévrain (0,995 mio)	614	7,5		Création d'un parking	2013-2025
Pepinster (1,5 mio)	950	6,0		Amélioration parking et remise à niveau gare	2022-2023
Rivage (0,2 mio)	249	5,8			2025
Saint-Ghislain (1,880 mio)	2.258	9,0		Rénovation intérieur gare et accessibilité PRM	2023-2025
Soignies (1,369 mio)	2.637	9,2		Rénovation bâtiment t construction nouvel accès parking	2023-2025
Tournai (12,8 mio)	5.868	8,8	6,74	Modernisation de la gare et augmentation du nombre de places de parking portées à 772.	2013-2022



Wallonie

Service public
de Wallonie

Verviers-Central (9,226 mio)	4.118	7,6	6,55	Extension parkings (400 pl), rénovation bâtiment de gare et abords	2013-2020
Virton (0,6 mio)	410	6,6			2019-2020
Visé (5 mio)	760	7,5		Extension de parking (300 pl) et aménagement abords	2016-2022
Walcourt (0,1 mio)	408	7,4			2013
Waremme (1,383 mio)	2.507	6,6		Rénovation bâtiment de gare et construction d'un nouveau parking	2023-2025
Wavre (2,980 mio)	1.398	6,5		Rénovation bâtiment de gare et construction d'un nouveau parking	2022-2025
Welkenraedt (1 mio)	1.301	8,5		Construction d'un nouveau bâtiment de gare	2023-2025

*en 2009

** Selon SNCB Holding car pas de montant indiqué dans le PPI



8. ANALYSE DES INVESTISSEMENTS POUR LA SECURITE

Ce volet part du contenu du PPI pour vérifier si les projets repris confortent les recommandations de la Commission Buizingen et les décisions de la Commission Européenne.

8.1 Contenu du PPI

La sécurité comprend les projets suivants :

- Masterplan ETCS
 - Les infrastructures ETCS
 - Le matériel roulant ETCS
 - Adaptation du matériel roulant
 - Remplacement de matériel roulant
- Autres
 - TBL1+
 - GSM-R
 - Cabines de signalisation
 - Passage à niveau
 - Business Continuity plan
 - Divers

Cette rubrique représente 20% des investissements totaux et connaît une concentration importante des moyens entre 2016 et 2019.

Sur les 5,228 mia d'investissements dans la sécurité, il est prévu 4,135 milliards pour le Masterplan ETCS soit 79% du total dédié à la sécurité et 16% de l'ensemble du plan.

Les investissements totaux se répartissent à 62% pour la Flandre et 38% pour la Wallonie. Cependant, le plan d'infrastructure ETCS équivalant à 2,236 mia est largement en faveur de la Flandre (70% contre 30% pour la Wallonie).

Il est important de noter que la Flandre souhaite faire sortir de la clef 40/60 l'ETCS en invoquant la raison de son implémentation homogène sur l'ensemble du territoire. Vu les montants impliqués (1,388 mia pour la Flandre contre seulement 581,9 mio pour la Wallonie), la Wallonie serait grande perdante.

Infrabel explique ces différences d'investissements par le fait que, dans le Masterplan ETCS, il est prévu de finaliser l'équipement en ETCS niveau 1 Full Supervision (FS) des lignes pour lesquelles les travaux sont déjà lancés, d'équiper en ETCS niveau 2 FS les lignes les plus utilisées du réseau et d'ETCS Limited Supervision (LS) les autres lignes. Le coût d'un équipement en ETCS niveau 2 FS est nettement supérieur au coût d'un équipement en ETCS LS. Or, les lignes les plus utilisées du réseau

se situent majoritairement en Flandre. Cela explique que le coût de l'équipement en ETCS du réseau flamand soit supérieur au coût de l'équipement du réseau wallon.

8.1.1 Infrastructure ETCS

Au niveau de l'infrastructure ETCS, le programme prévoit la finalisation de l'installation en TBL1+ et ensuite l'implémentation de l'ETCS sur l'ensemble du réseau pour 2022. Contrairement au TBL1+, l'ETCS permet un contrôle continu de la vitesse. En revanche, le TBL1+ offre la possibilité d'arrêter complètement les trains après le franchissement d'un signal rouge.

Le TBL1+ est un produit exclusivement national qui devra être converti en ETCS, produit européen. Les coûts engendrés sont importants puisque les « upgrade » se font tant au niveau du matériel embarqué que sur le réseau. Les automotrices Desiro sont ainsi équipées de la version 1 de l'ETCS alors qu'il existe déjà une version 2. L'upgrading de ce matériel vers la version 2 est prévu d'ici 2015²³. Dans les fiches (p. 12), la SNCB a également envisagé un budget pour passer de la version 2 à la version 3.x.y (version non encore développée).

A titre de comparaison, équiper un train en TBL1+ coûte +/- 10.000 euros/train alors que l'ETCS coûte +/- 250.000 euros/train. L'équipement au sol par ligne pour une longueur moyenne coûte +/- 1 mio.

La version 1 de l'ETCS implique une transmission par balise avec implémentation +/- tous les km. Dans la version 2, le matériel roulant communique avec le sol par communication radio en permanence. Cette version implique donc l'installation d'antenne GSM-R sur tout le réseau (quasi terminé).

Les lignes suivantes seront équipées de la version 2 :

- L162 Libramont – Arlon – frontière 2017
- SE L125 Namur – Liège 2018
- SE L162 Jemelle – Libramont N2 2018
- SE L37 Chênée – Hammerbrucke N2 2018
- SE L162 Namur – Jemelle N2 2019
- SE L34 Glons – Liège N2 2019
- SE L24 Corridor A: Glons – Montzen –grens N2 2020
- SO L124 Bruxelles-Midi – Nivelles – Monceau N2 2018
- SO L96/L96N Halle – Mons N2 2021
- SO L97 Mons – St-Ghislain N2 2022

En 2022, tout le réseau sera équipé en ETCS. Selon le planning reçu d'Infrabel, seul les lignes suivantes ne sont pas mentionnées :

²³ Cfr ; PPI V.2.02 – III, p.12

- L116 La Louvière-Manage
- L132 (non électrifiée)
- L165 Libramont-Bertrix

La Belgique sera ainsi le premier pays en Europe à avoir l'entièreté de son réseau couvert en ETCS.

Dans le cadre des TEN-T et du nouvel appel à projets pour 2013 (période d'éligibilité jusque 2015), la Commission mettrait à disposition des subsides pour un montant indicatif de 100 millions pour l'ERTMS. Les coûts sont éligibles jusqu'à 50%. L'ERTMS se compose de l'ETCS et du GSM-R, projet estimé 446,2 mio dans le PPI de 2013 à 2015 dont 17,3 mio pour des fonds européens. On peut supposer que le nouveau programme pluriannuel couvrira la période de 2014 à 2020 et permettra encore d'introduire des projets.

Dans la proposition de la Commission européenne des projets soumis à décision²⁴, Il apparaît qu'Infrabel a demandé des subsides européens pour les projets suivants dans le cadre de l'ERTMS:

- Equipement en ETCS1 de la LGV2,
- Upgrade de la LGV3 et LGV4 en ETCS2 v2.3.0d
- Equipement en ETCS1 v2.3.0d de la ligne 10 (Port d'Anvers)
- Equipement en ETCS 1 v2.3.0d de la ligne 36C/2 (aéroport de Bruxelles-National)
- Equipement du matériel roulant I11 et M6 (ce dernier projet a été refusé par la Commission européenne. Aucun subside européen n'apparaît dans le PPI pour le matériel roulant)

Ni la LGV1, ni aucune ligne wallonne ne font donc l'objet d'un financement européen. Or ce dernier sort de la clef.

Au total, sur les 446,2 mio, Infrabel a demandé des subsides s'élevant à 11.977.290 euros pour un coût estimé à 23.954.580 euros. Pourquoi finalement introduire une demande de subsides portant sur un montant inférieur ? Le PPI précise pourtant que seulement les investissements certains sont pris en compte.

8.1.2 Le matériel roulant

Il s'agit de la transformation du matériel roulant pour l'ETCS mais également l'acquisition de 95 automotrices électriques série 08 « RER » (16,4 millions), 80 AM, 170 locomotives et 49 postes de conduite. Le plan comprend également un budget de 200.000 euros pour ETCS/ERTMS sur Thalys sur fonds propres.

²⁴ TEN-T 2012 Multi-Annual Call, Proposal for an Implementing Decision on the selection of projects – juillet 2013

8.1.3 La concentration des postes de signalisation

La rubrique « autre » comprend notamment le fond de sécurité qui servirait au TBL1+ et à la concentration des postes de signalisation. Ce dernier projet s'élève à 449 millions dont 206 millions sont dédiés à la zone de Liège. La concentration des cabines est prévue dans les premières années du plan. L'objectif est de passer de 366 cabines (en 2005) à 10 cabines en 2022 à savoir Charleroi, Mons, Namur, Liège, Hasselt, Bruges, Gand et Anvers (2 cabines). En Wallonie, il restera 4 cabines de signalisation. La rationalisation des différentes technologies permettra des économies d'échelle importantes. Ce programme est également indispensable pour le déploiement de l'ETCS et offrira une meilleure gestion du trafic.

8.1.3 La suppression des passages à niveau

Un budget important est également consacré aux « passages à niveau ». Le contrat de gestion 2008-2012 d'Infrabel prévoyait l'établissement d'un plan « Passages à niveau 2008-2015 ». Il vise à « réduire de 25% par rapport à 2007 le nombre annuel d'accidents aux passages à niveau et le nombre de personnes contusionnées, blessées et décédées lors d'accidents aux passages à niveau situés sur des voies gérées par Infrabel et en dehors des zones portuaires » et s'inscrit dans une vision à plus long-terme. Ce plan devait aussi prévoir un projet-pilote pour l'installation de poteaux-radars dotés de caméras électroniques aux passages à niveau dont on sait que la signalisation est fréquemment négligée par les usagers de la route.

Ce projet apparaît dans le PPI pour un montant de 334 millions (20,6 millions avant conclave budgétaire). Infrabel envisage de poursuivre sa politique d'investissement en faveur de la sécurisation et de la suppression des passages à niveau, à raison d'un rythme des travaux impliquant respectivement la suppression de +/- 18 passages à niveau par an soit une quarantaine entre 2013 et 2018 et près de 200 de 2019 à 2025. Entre 2008 et 2012, 78 passages à niveau ont été supprimés soit $\pm 15/\text{an}$.

La question peut ainsi être posée de la nécessité d'accélérer la suppression des passages à niveau alors que les moyens pour l'entretien du réseau sont limités.

La CF a demandé la liste des passages à niveau qui doivent être remplacés sur les 13 ans du plan.

La réponse est la suivante :

« La liste des passages à niveau à supprimer d'ici 2025 n'est à ce jour pas finalisée : pour les projets au-delà de 2013, les pourparlers avec les acteurs concernés (communes, Région, usagers...) ne sont pas achevés, ou ne sont pas même entamés. Pour 2013, les projets sont fort avancés et notre ambition est de supprimer les 9 passages à niveau (PN) suivants :

- PN 7 (Rue du Saclet, Estaimpuis) sur la ligne 75A : réhabilitation d'un sentier ;

- PN 67 (Chemin de Fer à Beclers, Tournai) et PN 75 (impasse aboutissant sur le Grand Chemin à Havinnes, Tournai) sur la ligne 94 : fermeture (PN 67) + aménagement d'une route (PN 75) ;
- PN 54 sur la ligne 161 (Rue de la Clapette à Bovesse, La Bruyère) : aménagement d'une route ;
- PN 94 (Rue Quartier de Ribaucourt à Haversin, Ciney) et PN 95 (Rue des Ecoles à Haversin, Ciney) sur la ligne 162 : construction d'un couloir sous voies (PN 94) + construction d'un passage sous les voies (PN 95) ;
- PN 106 (impasse aboutissant sur la Rue de Lesterny à Forrieres, Nassogne) sur la ligne 162 : construction d'un couloir sous voies ;
- PN 120 Rue Pont-de-Libin à Hatrival, Saint-Hubert) sur la ligne 162 : construction d'un pont ;
- PN 133 (Rue sans nom à Bernimont, Légglise) sur la ligne 162 : construction d'un passage sous les voies. »

Sur les 9 suppressions de PN prévues en 2013, 6 seront imputées sur le budget de l'axe 3.

Il reste donc un budget de 1 mio d'euros pour supprimer 3 PN en Wallonie en 2013.

8.1.4 Le business continuity plan

Le business continuity plan comprend la sécurité dans les tunnels ferroviaires dont 46,2 millions seront consacrés à la jonction Nord-Midi et 24,4 millions au tunnel Kennedy à Anvers. Il est intéressant d'y trouver le projet « **enclos RID** » qui répond aux besoins de sécurisation de site pour de nombreuses entreprises. Le budget est peu important et réparti à 50% entre la Flandre et la Wallonie mais a le mérite d'exister et d'être repris sous le volet « sécurité ». Pour la Région wallonne, ce budget est utilisé pour la sécurisation du site de Saint-Ghislain (décrit précédemment).

8.1.4 Divers

Sous « divers » se trouve, entre autres un budget de 11,5 millions pour la modification des procédures de départ des trains.

8.2 Recommandations de la Commission Spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen

« Le plan d'investissements 2013-2025 doit prévoir les moyens nécessaires pour que les objectifs en matière de déploiement du TBL1+ et de l'ETCS puissent être atteints et ce, dans les délais prévus. » (art 1.15 p 309 Rapport de la Chambre du 3/02/2011)

« La réglementation européenne ne peut pas faire obstacle à une augmentation du niveau de sécurité dans l'attente d'un système de sécurité interopérable. »

Commission Buizingen	PPI
Mise en exploitation complète du TBL1+ en 2015 (87% du réseau fin 2012) Équipement du matériel roulant en TBL1+ à 100% fin 2013	Mise en exploitation du TBL1+ terminée à 99,9% en 2015 ²⁵ mais budget le plus élevé en Wallonie en 2016 (comparé aux années précédentes) Pas d'info par rapport au matériel roulant
Implémentation de l'ETCS pour l'infrastructure en 2020 et celui du matériel roulant en 2023	Entièreté du réseau couvert en ETCS en 2022 et équipement du parc de matériel roulant SNCB en ETCS version 2.3.0d pour 2023
Toutes les motrices actuellement équipées en ETCS 1 doivent passer à l'ETCS 2	Les M6 et les Desiro sont déjà passés à la version 2
La concentration des cabines de signalisation doit être poursuivie de manière à permettre le déploiement rapide de l'ETCS2	Prévu en 2015

8.3 Obligation de la Commission Européenne - Décision du 25/01/12

Selon la Commission européenne, le corridor C doit être équipé en ERTMS au plus tard en 2015 sauf la L162 prévue pour 2020. Le planning d'Infrabel respecte ces délais. Le Luxembourg et la France doivent donc également implémenter l'ERTMS pour cette date.

La Commission européenne oblige également à une compatibilité des versions.

8.4 Conclusions

- Rythme d'implémentation intense imposé par la Commission Buizingen mais décalage de 2 ans par rapport au planning (2022 dans PPI au lieu de 2020)
- Le budget se justifie donc mais :
 - L'entièreté du pays couvert en ETCS en 2022 signifie que la Belgique sera le 1^{er} pays d'Europe qui aura l'ETCS (faudra-t-il dès lors faire face à des maladies de jeunesse ?)
 - La SNCB a prévu un budget pour passer de la version 2 à la version 3 mais le coût est encore inconnu puisque non développée actuellement
 - Implique qu'en 2022, tous les opérateurs souhaitant circuler sur notre réseau devront avoir leur matériel roulant équipés de l'ETCS niveau 1 (quid du coût pour les entreprises privées et opérateurs transfrontaliers?)
 - Il faut s'attendre à des difficultés pour respecter le rythme de suppression des passages à niveau à raison de 18 par an

²⁵ P14 du PPI

9. ANALYSE DES INVESTISSEMENTS POUR LE MAINTIEN DE CAPACITE

L'analyse du maintien de capacité part d'un certain nombre de constats avant d'étudier en profondeur les investissements et leur impact pour la Wallonie.

9.1 Les constats

9.1.1 Le maintien de capacité : définition

Le maintien de capacité est un fondamental. La maintenance doit être faite au moment opportun pour éviter une diminution de la sécurité et des performances du réseau. Elle est la base du PPI et vise à maintenir le réseau dans un état parfait de fonctionnement. En effet, un réseau mal entretenu a un impact sur l'offre (la capacité, la ponctualité des trains,...) mais également sur la sécurité-même du réseau.

Pour rappel, cette rubrique n'existe plus en soi. La Cellule Ferroviaire a dès lors réalisé l'exercice d'identifier les projets pouvant être regroupés sous le maintien de capacité.

Le maintien de capacité comprend les investissements en renouvellement et les grands entretiens. Le PPI comprend ainsi les investissements pour le maintien de capacité **mais pas l'entretien courant** du réseau à savoir l'exploitation. Idéalement, afin de garantir un réseau en bon état de fonctionnement, le ratio entre le maintien et l'exploitation doit être de 50/50. Ainsi si l'enveloppe dédiée au maintien de capacité s'élève pour les 13 ans à 6,611 mia, l'enveloppe totale pour l'entretien de l'entièreté du réseau devrait s'élever à 13,222 mia. La Cellule Ferroviaire ne dispose pas encore des chiffres d'exploitation couverts par la dotation fédérale dans le cadre des contrats de gestion.

La frontière est mince entre « maintien de capacité » et « extension de capacité ». L'axe 3 est actuellement repris entièrement sous maintien alors que 7 courbes doivent encore être rectifiées.

La frontière est mince entre « maintien de capacité » et « sécurité ». La concentration des postes de signalisation se trouve tant sous la rubrique « sécurité » que « maintien de capacité ».

9.1.2 Le contenu du PPI

Un autre constat met en avant la différence entre les investissements inscrits dans la partie II du PPI et la partie III du PPI. En effet, les fiches en annexe (partie III) indiquent les besoins annuels par an par composante du maintien de capacité à savoir :

Maintenance de capacité (Belgique)	Partie II		Partie III		Différence 13 ans
	13-25	/an	13-25	/an	
voies	2.177	167,5	2.306	177,4	129
ouvrages d'art	426	32,7	446	34,3	20
signalisation	1.125	86,5	1.166	89,7	41
caténaires	924	71,1	924	71,1	0
ECFM	435	33,5	438	33,7	3
télécom	242	18,6	242	18,6	0
TOTAL	5.329	410	5.523	425	193

Une différence de 193 mio apparaît entre le PPI et son annexe ; la différence est plus particulièrement marquée au niveau des voies.

9.1.3 Le rapport EPFL

En 2010, Infrabel a commandé un audit de son réseau auprès de l'EPFL pour objectiver et valider les options prises en matière de budgétisation des composantes du réseau. Les conclusions mettent en avant **un réseau relativement bien entretenu jusque fin 2009 mais qui a subi d'importants retards suite aux restrictions budgétaires de 2010 à 2011.**

Ces retards sont estimés à 655 mio pour l'ensemble de la Belgique:

- 1) Remplacement des voies : 220 à 250 millions €2010 soit entre 223 et 254 millions d'euros 2012
- 2) Appareils de voies principales : 190 à 230 millions €2010 soit entre 192 et 233 millions €2012
- 3) Poste de signalisation : aucun budget de rattrapage n'est indiqué mais le bureau d'étude met Infrabel en garde sur les investissements importants qui sont nécessaires vu que la majorité des cabines arrivent en fin de vie technique. Le budget sera cependant réduit étant donné le projet de concentration des postes.
- 4) Caténaires : 200 millions d'euros 2010 soit 203 millions d'euros 2012

Les variations budgétaires observées par le passé ont conduit à la désorganisation des politiques de maintenance, la désorganisation de la logistique des chantiers ainsi que celle de la planification des plages de travaux et de l'exploitation. Il s'agit d'un portrait dressé par l'EPFL. Les moyens précédemment investis n'étaient pas suffisants pour couvrir le réseau. L'entretien s'est dégradé engendrant des problèmes techniques sur le réseau et des problèmes quotidiens pour les usagers.

9.1.4 Le réseau et la classification des lignes

Le réseau comprend 9.002 km de voies qui se répartissent de la manière suivante :

km de voies	Flandre		Wallonie		Bruxelles		TOTAL	
	km	%	km	%	km	%	km	%
Voies principales	3.148	49%	3.006	47%	292	5%	6.446	72%
Voies secondaires	1.484	58%	858	34%	214	8%	2.556	28%
TOTAL	4.632	51%	3.864	43%	506	6%	9.002	100%

Source : Infrabel

La Wallonie et la Flandre ont un réseau équivalent en termes de longueur de voies principales. En revanche, la Wallonie dispose d'un réseau de voies secondaires nettement moins important que la Flandre.

Afin de rationaliser les investissements, Infrabel s'attèle à réaliser un exercice de catégorisation des lignes en A, B, C et D. Sous D se trouve toutes les voies « non principales ». Sachant que la Wallonie dispose de 858 km de voies non principales, cette catégorisation est inquiétante mais la définition de « principale » peut diverger.

Les voies principales sont ainsi classifiées selon :

- 1) Le trafic mesuré
- 2) L'appartenance à un axe d'intérêt transeuropéen
- 3) La criticité des lignes
- 4) L'évolution prévue du nombre de sillons

Le trafic mesuré permet de donner une idée de l'usure du réseau. Il comprend ainsi le nombre de sillons annuels et la catégorisation dans les classes UIC. Certaines lignes peuvent cependant être « surclassées » sur base des autres critères.

Ainsi, les lignes C qui se trouveraient dans un corridor européen passeraient dans la catégorie B.

La criticité du réseau indique les lignes dont les tronçons sont élémentaires en cas d'incidents. Ces lignes passeraient également de C à B.

Enfin le 4^{ème} critère tient compte des besoins de capacité à l'horizon 2030 sur base des projections du Bureau du Plan.

Finalement, les voies principales sont catégorisées sous A, B et C

- A = 20.000 sillons par voie par an, ± 1.187 km de voies selon les 4 points expliqués précédemment
- B = 10.000 sillons par voie par an, ± 634 km (ea le complexe de Monceau)
- C = toutes les autres lignes

Tant au parlement fédéral qu'au parlement wallon, Luc Lallemand (Infrabel) a mis en garde sur le manque de moyens pour les lignes les moins utilisées en Wallonie de 2013 à 2021.

9.2 L'analyse

Les moyens financiers mis à disposition sont-ils suffisants pour couvrir les besoins annuellement et sur les 13 années à venir ? Ces moyens sont-ils également suffisants pour palier aux besoins urgents ?

Il est hélas fort difficile de répondre à ces questions pour diverses raisons :

- Les charges d'exploitations pour les 13 ans à venir ne sont pas encore connues et donc rien ne garantit que le ratio 50/50 sera respecté
- Ce que couvre exactement le maintien de capacité est sujet à divergence (ex : Axe 3, concentration des postes de signalisation,...)
- Quant à la méthodologie, soit on effectue une comparaison européenne, soit on repart des chiffres de l'audit réalisé par Infrabel

Le point de départ de l'analyse repose cependant sur les retards identifiés par l'EPFL et non pris en compte dans le scénario conclave actuellement d'application dans le PPI, dont les coûts sont estimés à 655 mio.

MAINTIEN DE CAPACITE	Estimation coût rattrapages
Rattrapage voies	239.000.000
Rattrapage appareil de voies	213.000.000
Rattrapage poste de signalisation	?
Rattrapage caténaires	203.000.000
TOTAL Maintien	655.000.000

Idéalement ces retards doivent être rattrapés le plus rapidement possible afin de ne pas entraîner des effets boules de neige. Selon l'EPFL, « *Si une réduction du niveau d'investissements persistait sur*

une longue période, elle conduirait inévitablement à une dangereuse dérive de la maintenabilité du réseau de l'infrastructure et l'apparition de phénomènes d'obsolescence de pans entiers du réseau ».

La comparaison européenne donne des coûts de maintien de capacité (renouvellement compris) communément évalués à 100.000 euros/an/km de voies principales et secondaires.

La Belgique compte 9.002 km x 13 ans x 100.000 € = 11.702.600.000 euros

Pour garantir le maintien de capacité pour les 13 prochaines années, 11,703 milliards devraient être disponibles (sans compter les 655 mio de rattrapages et l'entretien courant). Nous sommes dès lors loin des 6,611 mia actuellement prévus dans le PPI mais tel qu'expliqué, il est difficile d'identifier exactement quel projet doit être pris en compte dans le calcul du maintien et quelles seront les charges d'exploitation qui couvriront les entretiens journaliers.

La Cellule Ferroviaire préfère dès lors reprendre les conclusions de l'audit réalisé par l'EPFL²⁶. L'étude met en avant un certain nombre de rattrapages nécessaires qui seraient uniquement couverts par le scénario « ambitious » d'Infrabel. Ce scénario impliquerait des dépenses pour le maintien de capacité (renouvellement compris) pour les voies, la signalisation, les caténaires, l'ECFM et les ouvrages d'art s'élevant à 478,2 mio €₂₀₁₀/an²⁷, soit **485,4 mio €₂₀₁₂/an** à savoir 6,310 mia sur 13 ans or actuellement le budget pour l'ensemble de ces postes s'élève à 5,088 mia. Il manquerait ainsi 1,221 mia.

La répartition par Région est actuellement la suivante :

MAINTIEN DE CAPACITE	autres	FL	WL	BXL	TOTAL
Maintien de voies	3	1071	921	183	2178
Maintien ouvrages d'art		126,1	263	36,6	425,7
Maintien signalisation	124,8	446,5	450,6	103,1	1125
Caténaires	11,1	435,6	290,7	187	924,4
ECFM	2,6	195,6	178,8	58,1	435,1
TOTAL	141,5	2274,8	2104,1	567,8	5088,2

Ce propos doit cependant à nouveau être nuancé puisque deux postes ne sont pas pris en compte dans ces calculs à savoir l'axe 3 pour 525 mio et le réseau 0 défaut s'élevant à 405 mio.

Le budget total, en termes d'investissements, pour le maintien de capacité est ainsi dans le bon ordre de grandeur et permet de rattraper les retards pour l'ensemble de la Belgique à condition que ce même budget soit disponible pour l'exploitation.

²⁶ Audit confié à l'EPFL-LITEP, rapport du 25/08/2011

²⁷ Synthèse des travaux du groupe d'experts, Groupe EPFL-LITEP, juillet 2011, p6

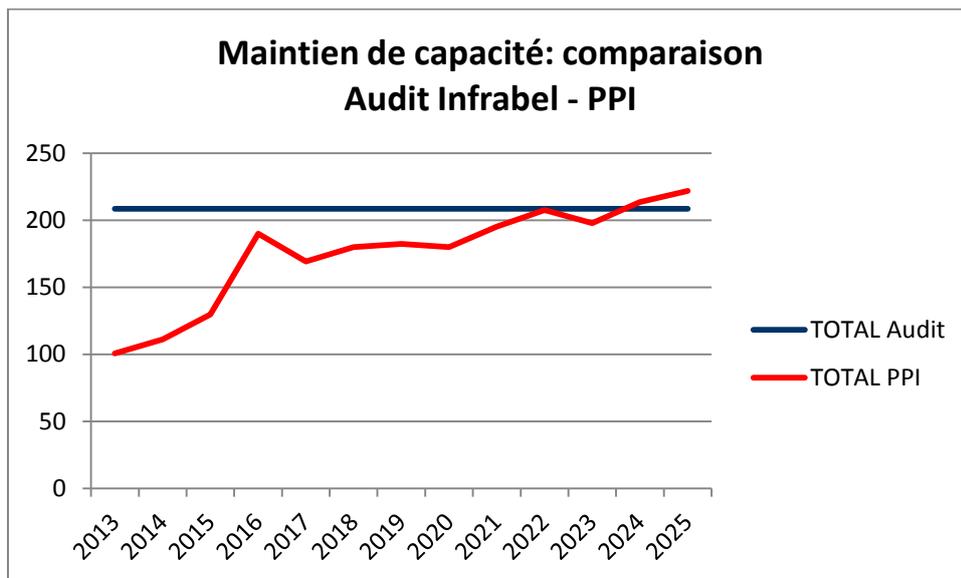
Pour la Wallonie, l'analyse donne les mêmes résultats :

$$2.104 + 525 = 2.629 \text{ mio contre } 6,310 \times 43\% (\text{km voies}) = 2.713 \text{ moi}$$

L'important n'est donc pas d'appréhender les investissements totaux pour la Belgique et la Wallonie mais leur étalement dans le temps.

Le graphique ci-dessous montre en effet que jusqu'en 2022, les investissements sont inférieurs aux besoins identifiés dans l'audit du réseau réalisé par l'EPFL.

Les 485,4 mio/an équivalent à 209 mio/an pour la Wallonie (43% des voies).



L'analyse confirme donc les propos tenus par Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel, au parlement fédéral et wallon à savoir : « Manque de moyens pour les lignes les moins utilisées en Wallonie de 2013 à 2021 » **soit pendant 9 ans.**

La version du PPI 2013-2025 à 42,8 mia qui correspondait aux besoins (indépendamment de la clef), témoigne encore du manque de moyens en Wallonie. En effet, il existe une différence de **579 mio** entre les deux plans !

9.3 Impact pour la Région wallonne ?

Le groupe SNCB devrait être amené à calculer l'impact des sous-investissements prévus pour les 10 prochaines années et l'impact budgétaire pour l'après PPI. La Wallonie doit ainsi être prudente car le message lancé par Infrabel implique dès aujourd'hui une volonté de rationaliser le service public voire de supprimer un certain nombre de lignes.

A l'heure actuelle, il est difficile d'évaluer l'impact pour la Région wallonne des sous-investissements récurrents. Les premières lignes qui seront touchées par la rationalisation sont les lignes les moins utilisées, au détriment de zones déjà moins bien desservies par les transports en commun. La SNCB Mobility a déjà supprimé 79 trains en Wallonie le 10/12/2012, a demandé aux TEC d'évaluer financièrement la reprise d'un certain nombre de tronçons de lignes et Infrabel a classifié ses lignes sous A, B, C et D. La Wallonie ne dispose pas encore du Plan de Transport 2013 qui sera mis en application en décembre 2014 et montrera clairement l'offre de transport sur toutes les lignes du réseau. **Comme indiqué dans le préambule, il est impératif de connaître le Plan de Transport pour pouvoir analyser correctement les propositions du PPI (à quoi bon moderniser une ligne si aucun train ne circule).**

Pour rappel, un budget particulier « réseau 0 défaut » s'élevant à 405 millions d'euros est consacré exclusivement à la Flandre. Tel qu'indiqué dans le PPI p25 « au-delà du scénario BASIC, le mécanisme de rattrapage de financement permet de porter, à partir de 2022, un certain nombre de lignes, en Flandre, à un niveau de qualité correspondant à l'idéal zéro défaut, tel que défini dans le projet initial du plan pluriannuel d'investissement d'Infrabel ».

Des choix seront demandés à la Wallonie. Connaissant les prévisions du Bureau du Plan, à savoir l'augmentation du nombre de déplacement tous modes et une croissance non négligeable de la part modale du train, il serait plus que contre-productif d'aller supprimer des lignes d'un réseau structurant l'ensemble de la Wallonie.

La Cellule Ferroviaire souhaite encore attirer l'attention sur le réseau d'alimentation électrique. En effet, avec l'arrivée du nouveau matériel roulant, qui est beaucoup plus performant que l'ancien matériel, la consommation va augmenter ainsi que la charge du réseau d'alimentation. Il est ainsi important lors du renouvellement des caténaires de les adapter à du 25 kV.

La Région wallonne doit obtenir des garanties quant à l'entretien de l'ensemble de ces lignes. Tel que démontré, cela impliquerait une augmentation du budget les 9 premières années. Tout appelle donc à faire sortir le maintien de capacité de la clef 40/60 afin qu'Infrabel puisse répondre dès aujourd'hui aux besoins du réseau. Il faut donc demander à Infrabel de réévaluer les besoins afin que la Wallonie puisse également en 2025 bénéficier d'un réseau zéro défaut et faire sortir ce nouveau montant de la clef. **Plus de 500 mio d'euros devrait être ainsi mis à la disposition de la Wallonie les 9 première années.**



Il est à noter que l'enveloppe des 2 milliards dans laquelle la Région wallonne sera amenée à puiser, n'est disponible qu'en fin de plan et n'apporte donc pas de solution directe au problème. Le principal investissement dont dispose la Wallonie en début de plan est la gare de Mons.

La Cellule Ferroviaire souhaite encore attirer l'attention sur le fait que la Flandre demande à faire entrer dans la clef de répartition 40/60 les charges d'exploitation. Cela signifierait que les entretiens courants seraient plafonnés annuellement à 40% en Wallonie. La Wallonie doit bien entendu s'opposer à cette volonté qui marquerait le déclin complet du réseau wallon et faire comprendre à la Flandre que les trains sortant du port d'Anvers passe nécessairement par la Wallonie pour rejoindre n'importe quel pays frontalier (excepté les Pays-Bas).



10. ANALYSE DES INVESTISSEMENTS POUR LES GARES

Cette rubrique analyse en profondeur toutes les gares reprises dans le PPI, la méthodologie appliquée par la SNCB pour la sélection des gares, les besoins en la matière et termine sur une comparaison entre les gares de Charleroi, Ottignies et Mons.

Une grande partie de l'analyse repose sur le nombre de montées enregistrées par le groupe SNCB malgré les mises en garde de ce dernier sur l'interprétation des données. En effet, il préconise d'utiliser la base de données « abonnement » pour vérifier l'exactitude. La Cellule Ferroviaire a demandé à plusieurs reprises à recevoir ces données mais s'est vue confrontée à un refus catégorique. Les seules données à disposition sont donc les montées en gare de 2009 ainsi celles de 2010 pour quelques gares.

La Cellule Ferroviaire insiste ainsi pour que la Wallonie se dote des outils nécessaires pour réaliser ses analyses en toute indépendance.

10.1 Rubriques

Les gares se répartissent dans le PPI sous les trois rubriques suivantes :

- RER
- Classique/Chaîne de mobilité/Renouvellement/Amélioration
- Classique/Chaîne de Mobilité/Adaptation de la capacité

Actuellement, les gares sont réparties entre la SNCB, Infrabel et la SNCB-Holding. Les grandes gares sont généralement gérées par la Holding (sauf les quais appartenant à Infrabel) et les petites, à savoir les points d'arrêts, par Infrabel.

La rubrique RER comprend les points d'arrêts d'Infrabel et une partie du budget de la SNCB-Holding. Les gares RER de la Holding apparaissent majoritairement sous les deux autres rubriques.

La plupart des gares se trouvent sous « renouvellement/amélioration » ce qui laisse penser que ces gares existent et ne nécessitent pas la construction de nouveaux bâtiments (Charleroi, Ath,...). Quatre gares (Mons, Ottignies, Liège-Palais et Liège-Guillemins) se trouvent sous « adaptation de la capacité ».

A l'intérieur des rubriques « Renouvellement/amélioration » et « Adaptation de la capacité », une nouvelle subdivision apparaît entre « gare » et « parking ».

10.2 Méthodologie appliquée pour la sélection des gares

La méthodologie de la SNCB-Holding pour la priorisation des investissements par gare repose sur deux éléments « principaux » : le nombre de montées par semaine et la qualité des gares.

La Cellule Ferroviaire a analysé les deux aspects.

10.2.1 Montées en gare

La Cellule Ferroviaire a classé les gares selon les catégories définies par la SNCB-Holding, sur base des dernières statistiques à disposition pour les montées en gare par semaine, à savoir l'année 2009.

A >70.000	OTTIGNIES, NAMUR, LIEGE-GUILLEMINIS
B >20.000	CHARLEROI-SUD, MONS, TOURNAI, LOUVAIN-LA-NEUVE-UNIVERSITE, GEMBLoux, BRAINE-l'ALLEUD, ATH, BRAINE-LE-COMTE, NIVELLES
C 5.000 – 20.000	VERVIERS-CENTRAL, LIEGE-PALAIS, TUBIZE, LA LOUVIERE-SUD, ARLON, EDINGEN, CINEY, HUY, SOIGNES, LIBRAMONT, WAREMME, TAMINES, SAINT-GHISLAIN, MOESKROEN, LUTTRE, WATERLOO, LEUZE, GENVAL, RIXENSART, DINANT, LIEGE-JONFOSSE, LA HULPE, WAVRE, ANDENNE, LA LOUVIERE CENTRE, WELKENRAEDT, MARLOIE, MARCHIENNE-AU-PONT, JAMBES, CHATELET, ANS, PEPINSTER, JURBISE
D <5.000	SILLY, JEMELLE, LESSINES, MARBEHAN, PERUWELZ, VISE, AUVELAIS, QUAREGNON, BINCHE, BERTRIX, HERSEAUX, ECAUSSINNES, YVOIR, ANGLEUR, FRAMERIES, BLATON, QUIEVRAIN, JEMAPPES, FLEURUS, MONT-SAINT-GUIBERT, JEMEPPE-SUR-SAMBRE, GODINNE, FROYENNES, FLEMALLE-HAUTE, SPA, VIRTON, CHASTRE, BOUSSU, PHILIPPEVILLE, COURT-SAINT-ETIENNE, LILLOIS, MANAGE, HERSTAL, COMINES, BASSE-WAVRE, LUSTIN, WALCOURT, LIMAL, MARCHE-EN-FAMENNE, SPA-GERONSTERE, COUVIN, NESSONVAUX, ERQUELINNES, MORLANWELZ, THUIN, BARVAUX, ACREN, MOUSTIER, BRESSOUX, AMAY, MELREUX-HOTTON, FRANCHIMONT, LOBBES, VILLERS-LA-VILLE, ANTOING, PONT-DE-SERAING, CHATEAU-DE-SEILLES, BOMAL, HAMOIR, MARIEMBOURG, AYWAILLE, RHISNES, BLANMONT, BERZEE, LIERS, GENLY, BEAURAING, MILMORT, DOLHAIN-GILEPPE, BRUGELETTE, ENGIS, COURCELLES-MOTTE, HENNUYERES, THEUX, THULIN, VIELSALM, NEUFCHATEAU, SAINT-DENIS-BOVESSE, TILLY, CEROUX-MOUSTY, LONZEE, REMICOURT, VERVIERS-PALAIS, BRACQUEGNIES, FLOREFFE, JAMBES-EST, BEUZET, COURRIERE, GOUVY, FLORENVILLE, HAININ, GODARVILLE, PROFONDSART, LENS, MARCHE-LEZ-ECAUSSINNES, FORCHIES, HOURAING, POULSEUR, ASSESSE, MAFFLE, ESNEUX, NANINNE, LEVAL, NAMECHE, BIERGES-WALIBI, HAUTE-FLONE, NATOYE, LIGNY, PIETON, RIVAGE, ROUX, FARCIENNES, TROIS-PONTS, AMPSIN, FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER, FRAIPONT, EUPEN, CARNIERES, GOUY-LEZ-PIETON, LA ROCHE, PECROT, FAUX, GASTUCHE, GRAIDE, ERNAGE, GEDINNE, JUSLENVILLE, FRANIERE, SART-BERNARD, ATHUS, STATTE, OBAIX-BUZET, TROOZ, PONT-A-CELLES, ARCHENNES, QUEVY, TILFF, THIEU, HAVERVIN, COMBLAIN-LA-TOUR, PAPIGNIES, NIMY, CHENEE, REBAIX, HABAY, FONTAINE-VALMONT, HAVRE, PEPINSTER-CITE, SOLRE-SUR-SAMBRE, JEMEPPE-

	SUR-MEUSE, BIERSET-AWANS, GLONS, NEUFVILLES, GRUPONT, FLORIVAL, PALISEUL, LABUISSIERE, HOUYET, CAMBRON-CASTEAU, CHARLEROI-OUEST, MOMALLE, FLEMALLE-GRANDE, HALANZY, LANDELIES, MESSANCY, SCLAIGNEAUX, ERBISOEUL, MEVERGNIES-ATTRE, FAMILLEUREUX, AYE, ERQUELINNES-VILLAGE, MAZY, FORRIERES, LE CAMPINAIRE, MASNUY-SAINT-PIERRE, YVES-GOMEZEE, MERY, BAS-OHA, LEMAN, SY, AUBANGE, AISEAU, HARCHIES, LODELINSART, VOROUX, MARCHE-LES-DAMES, VILLE-POMMEROEUL, POIX-SAINT-HUBERT, ANSEREMME, VIVILLE, DAVE-SAINT-MARTIN, LEIGNON, HAM-SUR-HEURE, COUR-SUR-HEURE, HONY, OBOURG, CHAPOIS, RONET, CARLSBOURG, CHAPELLE-DIEU, JAMIOULX, SCLESSIN, CALLENELLE, COO, FLAWINNE, MARCHIENNE-ZONE, GHLIN, MAUBRAY, PRY, BEIGNEE, BLERET, HAM-SUR-SAMBRE, COUILLET, FLOREE, STOCKEM, GENDRON-CELLES, HOURPES, HERGENRATH
--	---

Le nombre de gares en fonction des catégories est indiqué pour chaque Région dans le tableau ci-dessous (données de 2009, montées par semaine).

	WALLONIE			FLANDRE			BRUXELLES			TOTAL			
	Nb gares	Nb montées	%	Nb gares	Nb montées	%	Nb gares	Nb montées	%	Nb gares	%	Nb montées	%
A	3	275.440	24	5	706.870	36	3	795.225	81	11	2	1.777.535	44
B	9	294.110	26	17	534.695	31	3	91.460	9	29	5	920.265	23
C	33	324.560	29	37	349.940	18	6	48.385	5	76	14	722.885	18
D	218	232.195	21	197	346.310	15	19	43.790	5	434	79	622.295	15
Total	263	1.126.305	100	256	1.937.815	100	31	978.860	100	550	100	4.042.980	100

Récapitulatif du nombre de montées par semaine en fonction des catégories de gares définies par le groupe SNCB

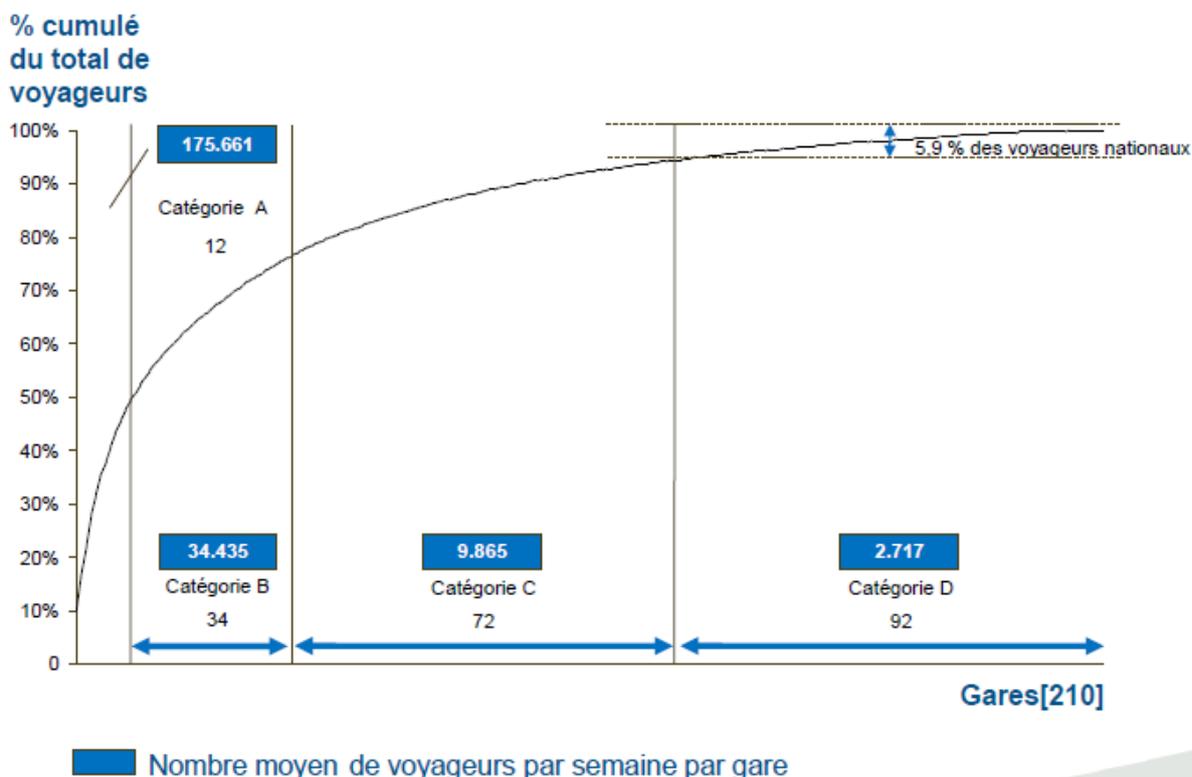
Ce tableau appelle les réflexions suivantes :

- Les catégories A, B et C soit 116 gares (21% du total des gares) regroupent 85% des montées ;
- Les 434 gares restantes (catégorie D) représentent 15% des montées en gare ;
- En Wallonie, la majorité des montées sont regroupées dans la catégorie C (33 gares représentent 29% des montées) ;
- Ottignies, Namur et Liège représentent à elles-seules près d'1/4 des montées ;
- **La Wallonie dispose davantage de petites gares que les 2 autres Régions et elles sont en moyenne davantage utilisées (21% des montées contre seulement 15% en Flandre et 5% à Bruxelles) ;**
- **Vu la répartition relativement uniforme entre les 4 catégories, les investissements en Wallonie ne peuvent certainement pas se limiter aux grandes gares (situation complètement différente à Bruxelles et en Flandre) ;**
- A Bruxelles, 81% des montées se concentrent dans les gares Centrale, Midi et Nord (seulement 24% en Wallonie) ;

- A Bruxelles, 60% des gares sont très faiblement utilisées (les 19 petites gares ne représentent que 5% des montées) ;
- En Flandre, les catégories A et B regroupent 67% des montées (seulement 50% en Wallonie).

Le graphique ci-dessous, présenté au parlement fédéral, donne dès lors une image tronquée de la situation plus particulièrement pour la Wallonie. En effet, les 118 gares des catégories A, B et C représenteraient 94% des montées en gare or en Wallonie, ces catégories valent seulement 79%.

En fait l'exercice réalisé par la SNCB-Holding n'inclut pas toutes les gares. Dans la catégorie D, ils ont créé des sous-catégories. Les 92 gares mentionnées dans le graphe représentent la catégorie D1, à savoir les gares dont les montées par semaine oscillent entre 2.500 et 5.000²⁸. En 2009, il y avait 81 gares dans cette catégorie qui se répartissaient de la manière suivante entre les Régions : 52 en Flandre, seulement 20 en Wallonie et 9 à Bruxelles.



Source : présentation SNCB-Holding parlement fédéral – image tronquée

²⁸ La date de référence du graphique n'est pas indiquée mais on peut supposer que le nombre de montées prise en compte est postérieur à 2009.

Cela signifie que 198 gares wallonnes²⁹, représentant au total 167.840 montées par semaine soit 15% des montées en gare, sont d'office exclues de la méthodologie de la SNCB Holding pour définir les investissements nécessaires. Ces 198 gares représentent 75% des gares wallonnes. En Flandre, les 145 gares « exclues » représentent 55% des gares.

10.2.2 Qualité des infrastructures

Cet exercice de classification est cependant inutile s'il ne tient pas compte de l'état des infrastructures des gares. C'est pourquoi la Holding utilise ensuite le baromètre de qualité des gares et les normes REVALOR. Ces critères ont chacun une influence de 50%. En revanche, le poids de la qualité par rapport au nombre de montées en gare n'est nullement précisé.

Les normes REVALOR reposent sur un certain nombre de critères liés à la qualité du:

- Bâtiment de gare (sanitaire, guichet, façades,...) pour 40%
- Parking voiture pour 15%
- Parking deux-roues pour 15%
- Environnement de gare pour 30%

Quant au baromètre, il repose sur la satisfaction des usagers pour les aspects suivants :

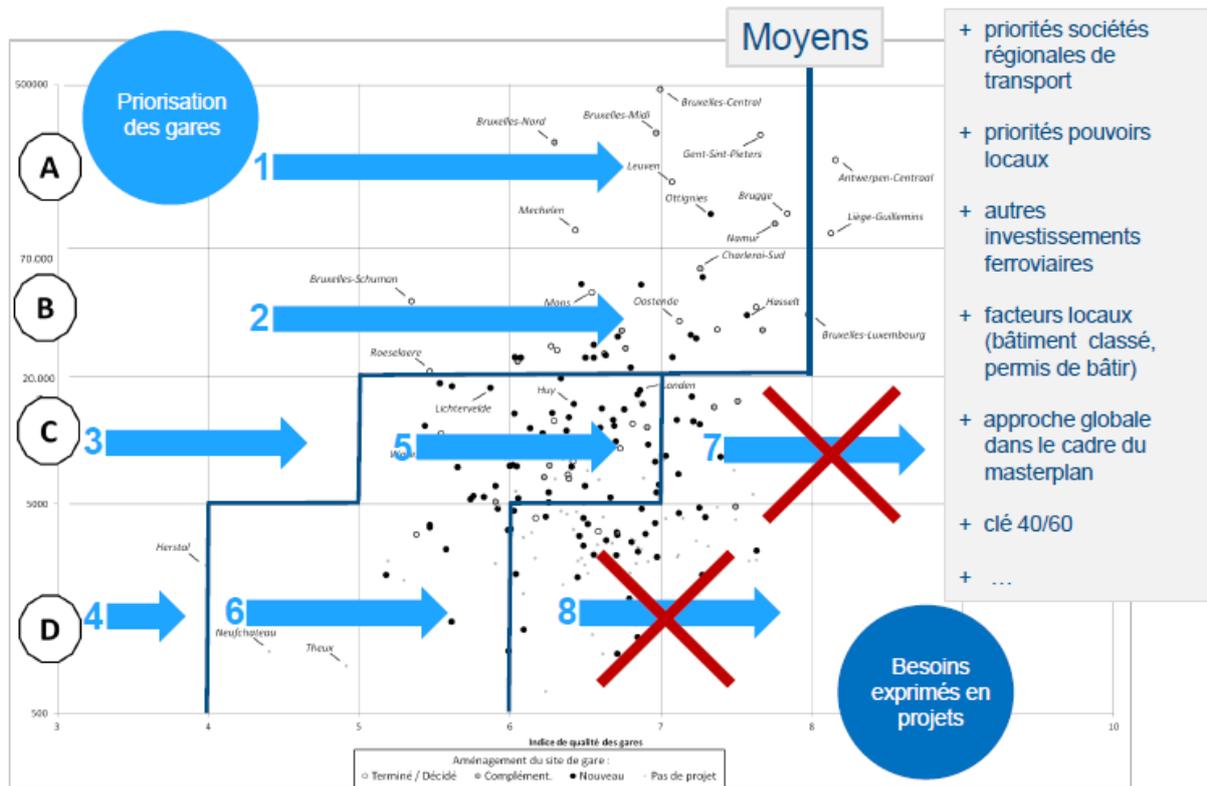
- Personnel SNCB dans les trains
- Personnel SNCB dans les gares
- Achat du titre de transport
- Accueil et services dans les gares
- Confort des trains
- Information dans les gares
- Propreté des gares
- Propreté des trains
- Prix
- Information dans les trains
- Ponctualité des trains
- Fréquence des trains

Les quais ne sont donc pas pris en compte, ni dans le calcul des normes REVALOR, ni dans le calcul du baromètre de qualité or les quais sont par excellence les lieux d'attente, montées et descentes des trains. En Wallonie, la majorité des quais sont bas. Il est donc regrettable que l'évaluation et la priorisation des projets ne repose pas sur cet élément. Le rehaussement des quais fait cependant partie d'un programme séparé (voir description ci-après).

²⁹ 263-3-9-33-20 = 198 gares

Cet exercice de priorisation a le mérite d'exister mais il doit encore tenir compte d'autres aléas tels que les moyens financiers disponibles, la clef 40/60, les permis, les choix politiques,...

Cette priorisation est présentée dans le schéma ci-dessous tiré de la présentation de la SNCB-Holding au parlement fédéral.



Finalement, se pose encore la question du choix des gares qui se retrouvent dans le PPI. Vu l'importance des petites gares en Wallonie, la Cellule Ferroviaire a confié à l'asbl Navetteurs.be par subsidiation le soin de comparer les points d'arrêts et mettre en avant ceux qui devraient prioritairement faire l'objet d'une rénovation.

10.3 Principales gares du PPI

Les gares dont les budgets apparaissent directement dans les tableaux financiers de l'annexe 2 du PPI sont reprises ci-dessous. Elles sont au nombre de 43 et se répartissent entre la SNCB et la SNCB-Holding. Les investissements sont présentés par gare dans le tableau ci-dessous indépendamment

des rubriques « renouvellement » ou « adaptation ». Tous les chiffres sont exprimés en millions d'euros 2012. Le nombre de montées est donné par gare et par Région.

	GARES		PARKINGS		TOTAL	Nb montées 2009/jour	Total par Région
	renouv	adapt	renouv	adapt			
Bxl-Central - H	0,6				0,6	72772	
BXL-Congrès - H	2,9				2,9	1187	
Bxl-Luxembourg - H	0,1				0,1	5160	
BXL-Nord - H	65				65	41169	
BXL-Midi - H	0,5	170,5			171	45104	
Etterbeek - H	11,1	7,3			18,4	5091	
Jette - B	1,4				1,4	2548	173.031
Divers centre	29,9		0,9		30,8		
Hal - B	6,3			5,5	11,8	5057	
Anvers-Berchem - H	15			10	25	9594	
Anvers-Central - H	0,3	0,9			1,2	31118	
Hasselt - H	8,6	26,2	0,4	7	42,2	5865	
Leuven - H	6,7	1,6		35,6	43,9	28435	
Malines - H	0	109		48,8	157,8	20202	
Vilvorde - H	18,3			13,8	32,1	5644	
Aarschot - B	3,4			6,6	10	4735	
Diest - B	2,6		0,5	22,6	25,7	2477	
Divers NE	140		0,4	20,3	160,7	/	
Alost - H	3,8	1,3	0,2	10,5	15,8	7639	
Bruges - H	18,5				18,5	17094	
Denderleeuw - H	24,9		15,1		40	9309	
Termonde - H	19,8		20,2		40	5799	
Gand-Dampoort - H	20				20	5363	
Gand-Saint-Pierre - H	2,4	226			228,4	44525	
Courtrai - H	31,4	40,6			72	10796	
Ostende - H	18,9	35,3		12,1	66,3	5338	
Saint-Nicolas - H	3,7		1,3		5	6642	
Zottegem - H	26,4		16,5		42,9	5446	
Roulers - B	0,3	8,5		8	16,8	3819	
Divers NO	179	8,3	34,4	12,9	234,6	/	234.897
Arlon - H	2,9		1		3,9	2848	
Gembloux - H				5	5	6216	
Libramont - H	1,3			1,2	2,5	2442	
Liège-Guillemins - H		3			3	15153	
Liège-Palais - H	2,5	3,8			6,3	3372	
Namur - H	4,2		0,6	4,9	9,7	17773	
Ottignies - H	0,1	63,4			63,5	22162	
LLN - B	11,5			25,1	36,6	6321	

Divers SE	62,1		3,6	12,8	78,5	/
Ath – H	6,2			10	16,2	4693
Braine-l'Alleud - H	0,2				0,2	5695
Charleroi-Sud - H	80	0,1	0		80,1	11218
Mons - H	0	150	0,1	42,9	193	8556
Nivelles - H	0				0	4586
Tournai - H	6		0,2	6,6	12,8	6884
Enghien - B	5,8		0	4,1	9,9	2748
Braine-le-Comte - B	4,6		1,3	20,6	26,5	4653
Divers SO	62,7		1,4	11,4	75,5	/
TOTAL	912	856	98	358	2.224	533.248

Les chiffres en couleur indiquent les montants qui ont été adaptés après le conclave budgétaire. Le rouge signifie une diminution des investissements et le vert, une augmentation de ceux-ci.

Il est également intéressant de confronter les investissements au nombre de montées en gare un jour de semaine, bien que l'exercice ne peut se limiter à ce critère (tel que démontré ci-avant). En effet, au total, en 2009, les montées s'élevaient à 808.596 par jour et se répartissaient de la manière suivante:

	TOTAL MONTEES 2009/J		43 GARES DU PPI		
	Nb	%	Nb montées	%	Nb gares
FLANDRE	387.563	48	234.897	61	20
WALLONIE	225.261	28	125.320	55	16
BRUXELLES	195.772	24	173.031	88	7
TOTAL	808.596	100	533.248	66	43

Tableau récapitulatif : représentation des 43 gares en termes de montées/jour

Au total, la Wallonie compte 28% des montées.

Les investissements prévus dans les 16 gares wallonnes susmentionnées couvrent 55% des montées alors que les 20 gares flamandes représentent 61% des montées et les 7 gares bruxelloises 88% des montées. Cette situation s'explique entre autres par le fait que la Wallonie a décidé d'investir massivement dans 2 gares : Mons et Charleroi-Sud (voir explications ci-après).

10.4 Le top 20 des gares

Le tableau ci-dessous reprend le top 20 des gares belges en termes financiers.

	GARES		PARKINGS		TOTAL
	renouv	adapt	renouv	adapt	
Divers NO	179	8,3	34,4	12,9	234,6
Gand-Saint-Pierre	2,4	226			228,4
Mons	0	150	0,1	42,9	193
BXL-Midi	0,5	170,5			171
Divers NE	140		0,4	20,3	160,7
Malines	0	109		48,8	157,8
Charleroi-Sud	80	0,1	0		80,1
Divers SE	62,1		3,6	12,8	78,5
Divers SO	62,7		1,4	11,4	75,5
Courtrai	31,4	40,6			72
Ostende	18,9	35,3		12,1	66,3
BXL-Nord	65				65
Ottignies	0,1	63,4			63,5
Leuven	6,7	1,6		35,6	43,9
Zottegem	26,4		16,5		42,9
Hasselt	8,6	26,2	0,4	7	42,2
Denderleeuw	24,9		15,1		40
Termonde	19,8		20,2		40
LLN	11,5			25,1	36,6
Vilvorde	18,3			13,8	32,1

La gare de Mons est en deuxième position après la gare de Gand Saint-Pierre et devance la gare du Midi à Bruxelles.

La gare de Charleroi arrive en 5^{ème} position juste après la gare de Malines.

Quant à la gare d'Ottignies, elle se place en 9^{ème} position après les gares de Bruxelles-Nord, Ostende et Courtrai.

10.5 Principales gares par Région

Les gares bruxelloises avant et après conclave sont présentées dans les tableaux ci-dessous. Les investissements se concentrent sur Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord.

	GARES		PARKINGS		TOTAL		GARES		PARKINGS		TOTAL
	renouv	adapt	renouv	adapt			renouv	adapt	renouv	adapt	
Bxl-Central	0,6				0,6	Bxl-Central	0,6				0,6
BXL-Congrès	2,9				2,9	BXL-Congrès	2,9				2,9
Bxl-Luxembourg	0,1				0,1	Bxl-Luxembourg	0,1				0,1
BXL-Nord	87				87	BXL-Nord	65				65
BXL-Midi	0,5	168			168,5	BXL-Midi	0,5	170,5			171
Etterbeek	11	7			18	Etterbeek	11,1	7,3			18,4
Jette	1				1	Jette	1,4				1,4
Divers centre	2		0,8		2,8	Divers centre	29,9		0,9		30,8
TOTAL	105,1	175	0,8	0	280,9	TOTAL	111,5	177,8	0,9	0	290,2

Les 16 gares wallonnes sont présentées ci-dessous avant et après conclave.

	GARES		PARKINGS		TOTAL		GARES		PARKINGS		TOTAL
	renouv	adapt	renouv	adapt			renouv	adapt	renouv	adapt	
Arlon	2,9		1		3,9	Arlon	2,9		1		3,9
Gembloux					0	Gembloux				5	5
Libramont	1,2				1,2	Libramont	1,3			1,2	2,5
Liège-Guillemins		3			3	Liège-Guillemins		3			3
Liège-Palais	2,5	4			6,5	Liège-Palais	2,5	3,8			6,3
Namur	4		0,6	5	9,6	Namur	4,2		0,6	4,9	9,7
Ottignies	0,1	111			111,1	Ottignies	0,1	63,4			63,5
LLN	12			25	37	LLN	11,5			25,1	36,6
Divers SE	15		4	10	29	Divers SE	62,1		3,6	12,8	78,5
Ath	6			10	16	Ath	6,2			10	16,2
Braine-l'Alleud	0,2				0,2	Braine-l'Alleud	0,2				0,2
Charleroi-Sud	43	0,1	2,8		45,9	Charleroi-Sud	80	0,1	0		80,1
Mons	0	150	0,1	40	190,1	Mons	0	150	0,1	42,9	193
Nivelles	0				0	Nivelles	0				0
Tournai	6		0,2	7	13,2	Tournai	6		0,2	6,6	12,8
Enghien	6		0,3	4	10,3	Enghien	5,8		0	4,1	9,9
Braine-le-Comte	5		2,8	28	35,8	Braine-le-Comte	4,6		1,3	20,6	26,5
Divers SO	25		2,4	12	39,4	Divers SO	62,7		1,4	11,4	75,5
TOTAL	129	268	14	141	552	TOTAL	250	220	8	145	623

Les principales modifications sont reprises dans le tableau ci-dessous (millions d'euros 2012):

	Avant conclave	Après conclave
Ottignies	111,1	63,5
Charleroi-Sud	45,9	80,1
Mons	190,1	193
Enghien	10,3	9,9
Braine-le-Comte	35,8	26,5
TOTAL	393,2	373

Malgré les restrictions budgétaires (réduction de 20 millions pour ce volet), les gares de Mons et Charleroi-Sud ont vu leurs investissements augmenter ; principalement au détriment de la gare d'Ottignies.

Il est à noter que la gare de Mons bénéficie d'un co-financement de la part de la Région wallonne s'élevant à 40.471.987,98 euros. La Région wallonne paye depuis le 30/06/2010. Elle bénéficie encore d'un budget de 11,8 pour les bureaux et autres services en gare (tel que présenté ci-avant dans le volet consacré à la logistique industrielle).

Les gares flamandes avant et après conclave sont présentées ci-dessous.

	GARES		PARKINGS		TOTAL
	renouv	adapt	renouv	adapt	
Hal	6			6	12
Anvers-Berchem	19			8	27
Anvers-Central	0,3	0,4			0,7
Hasselt	9	26	0,4	7	42,4
Leuven	7	1,6		36	44,6
Malines	0	109		46	155
Vilvorde	18			14	32
Aarschot	3			7	10
Diest	3		0,5	23	26,5
Divers NE	128		0,4	20	148,4
Alost	4	1,3	0,2	10	15,5
Bruges	19				19
Denderleeuw	25		15		40
Termonde	20		20		40
Gand-Dampoort	20				20
Gand-Saint-Pierre	2	226			228
Courtrai	31	41			72
Ostende	19	35		12	66
Saint-Nicolas	4		1		5
Zottegem	7		17		24
Roulers	20	9			29
Divers NO	134	8	35	8	185
TOTAL	498,3	457,3	89,5	197	1242

	GARES		PARKINGS		TOTAL
	renouv	adapt	renouv	adapt	
Hal	6,3			5,5	11,8
Anvers-Berchem	15			10	25
Anvers-Central	0,3	0,9			1,2
Hasselt	8,6	26,2	0,4	7	42,2
Leuven	6,7	1,6		35,6	43,9
Malines	0	109		48,8	157,8
Vilvorde	18,3			13,8	32,1
Aarschot	3,4			6,6	10
Diest	2,6		0,5	22,6	25,7
Divers NE	140		0,4	20,3	160,7
Alost	3,8	1,3	0,2	10,5	15,8
Bruges	18,5				18,5
Denderleeuw	24,9		15,1		40
Termonde	19,8		20,2		40
Gand-Dampoort	20				20
Gand-Saint-Pierre	2,4	226			228,4
Courtrai	31,4	40,6			72
Ostende	18,9	35,3		12,1	66,3
Saint-Nicolas	3,7		1,3		5
Zottegem	26,4		16,5		42,9
Roulers	0,3	8,5		8	16,8
Divers NO	179	8,3	34,4	12,9	234,6
TOTAL	550	458	89	214	1.311

La Flandre obtient une augmentation des investissements mais principalement pour les plus petites gares qui sont reprises sous les divers NO et NE.

10.6 Que fait-on dans les autres gares wallonnes du PPI ?

Il s'agit des gares reprises sous les districts SE et SO pour un montant total de 154 mio. Ces 39 gares représentent 233.555 montées/semaine (sans prise en compte de Charleroi-Sud qui apparaît à

nouveau sous district) soit 21% des montées totales. Ces gares n'apparaissent pas dans les tableaux financiers du PPI mais dans la partie III : fiches.

Andenne	Jemelle	Pepinster
Angleur	Jurbise	Quiévrain
Ans	La Louvière-Centre	Rivage
Auvelais	La Louvière-Sud	Saint-Ghislain
Charleroi-Sud	Lessines	Soignies
Châtelet	Leuze	Verviers-Central
Ciney	Liers	Virton
Dinant	Luttre	Visé
Eupen	Maffle	Walcourt
Flémalle-Haute	Marbehan	Waremme
Haine-Saint-Pierre	Marchienne-au-Pont	Wavre
Hennuyères	Marloie	Welkenraedt
Huy	Mont-Saint-Guibert	
	Mouscron	

Les travaux prévus ont été décrits dans le chapitre 7 consacrés aux projets wallons.

10.7 Accessibilité des gares au PMR

Les 3 sociétés du groupe sont compétentes en la matière et ont un objectif commun : l'accueil des PMR. Les obligations des 3 sociétés sont reprises dans les contrats de gestion. La SNCB est responsable pour l'assistance en gare, l'aide lors de l'embarquement et le débarquement des trains et pour le matériel roulant adapté.

Les responsabilités et obligations d'Infrabel et de la SNCB-Holding sont reprises dans le tableau ci-dessous.

SNCB Holding	Obligations	Fin 2011	Gares en cours
Accessibilité bâtiments de gares, aux parkings et les cheminements internes et aux abords des gares (5 critères)	2012 : 52 2018 : 50 avec accès quais/passage sous voies 2018 : 100 hors accès quais/passage sous voies	25 dont 5 gares en Wallonie : Louvain-la-Neuve (2008), Namur (2008), Gembloux (2009), Liège-Guillemins (2009), Verviers-Central (2009)	29 dont 10 en Wallonie à savoir : Ath, Braine-le-Comte, Charleroi-Sud, Enghien, Ottignies*, Welkenraedt, Andenne, Bertrix, Dinant, Eupen
INFRABEL	Obligations	2012	Gares
Quais accessibles par ascenseur	2012 : 38 2018 : 50 2028 : 100	37	WL : 8 FL : 23 BXL : 6
quais à hauteur	2008 : 115	115	WL : 58

standard	2018 : 275		FL : 109 BXL : 34
Dalles d'avertissement			

Une gare est considérée comme accessible aux PMR si elle répond aux 5 critères suivants, lorsque ceux-ci sont d'application³⁰ :

1. un accès au hall de gare et aux guichets depuis la voirie publique ;
2. un accès entre le hall de gare et les quais ;
3. des lignes de guidage (dalles podotactiles) ;
4. un sanitaire adapté ;
5. des places de parking réservées

La gare d'Ottignies est toujours citée comme une gare PMR or elle n'est nullement accessible en chaise roulante. Le critère 2 n'est pas rempli.

Dans le cadre du PPI, le groupe SNCB s'engage à rendre tous les bâtiments de gare accessibles aux PMR en 2028.

En 2018, étape intermédiaire, les 30 bâtiments suivants devraient être accessibles : Arlon, Beauraing, Châtelet, Ciney, Fleurus, Huy, Jemelle, La Louvière-Sud, Lessines, Leuze, Luttre, Liège Palais, Libramont, Marbehan, Melreux-Hotton, Marchienne-au-Pont, Mons, Mouscron, Ottignies, Quiévrain, Péruwelz, Rivage, Saint-Ghislain, Tamines, Tournai, Tubize, Vielsalm, Virton, Visé et Waremme.

Ces 44 gares comptent 72% des montées.³¹ Il est étrange qu'aucun budget n'apparaisse pour les gares de Beauraing, Bertrix, Fleurus, Melreux-Hotton, Péruwelz, Tamines, Tubize et Vielsam dans le PPI.

Pour 2018, 30 bâtiments seraient rendus accessibles aux PMR et pour 2028, cela signifierait que 57³² gares devraient encore faire l'objet d'investissements. En effet, la Cellule Ferroviaire suppose que les 176 points d'arrêt non gardés (et donc sans guichet) ne sont pas compris dans la définition de « bâtiments accessibles aux PMR » (sur un total de 263 gares). Sur les 87 autres gares, il en restera donc 52 à adapter.

³⁰ Si un ou plusieurs de ces critères ne sont pas d'application, la gare est considérée accessible dès qu'elle répond aux autres critères (ex. : si une gare ne dispose pas de sanitaires, le critère n° 4 n'est pas d'application ; par conséquent, la gare sera déclarée accessible dès lors qu'elle remplit les 4 autres conditions).

³¹ 162.309 montées dans les 45 gares/225.261 montées totales pour la Wallonie

³² 263-176-30 = 57

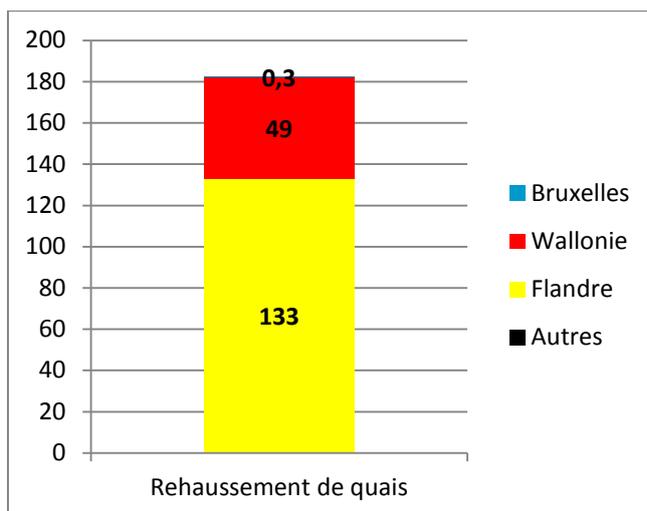
10.8 Rehaussement des quais

En 2011, le programme de rehaussement des quais prévoyait 348 quais à rehausser sur les 548 gares belges à savoir :

- Wallonie : 203 sur 263 (soit 77% des quais)
- Flandre : 134 sur 256 (soit 52% des quais)
- Bruxelles : 11 sur 29 (soit 38% des quais)

Fin 2012, 51 gares wallonnes étaient équipées de quais haut ou mi-haut. 55 et 76 cm sont considérés comme des hauteurs standards. Le budget du PPI doit donc couvrir les investissements pour 212 gares en Wallonie³³.

De 2013 à 2025, les investissements suivants sont prévus dans les trois Régions pour le rehaussement des quais. **73% des investissements vont en Flandre et seulement 27% en Wallonie. Il existe donc une incohérence totale au niveau des besoins et de la répartition des investissements.**



Le nom des gares dont les quais doivent être rehaussés en Wallonie, en Flandre et à Bruxelles a été demandé. La réponse d’Infrabel est vague : *Sur la période 2008-2018, l’objectif initial d’Infrabel était de rehausser les quais dans 160 gares et points d’arrêt (sur tout le pays), dans un contexte financier et de priorités d’investissement qui n’est désormais plus du tout le même. Le rapport annuel 2012 a été envoyé au Ministre de tutelle. Dans le projet de PPI 2013-2025, le but est de poursuivre au mieux cette politique de rehaussement des quais. Les choix concrets restent à déterminer.* »

³³ Ce nombre est relatif étant donné la complexité de répartition des investissements. En effet, le rehaussement des quais pour l’axe 3 se trouve sous l’intitulé axe 3 et le rehaussement des quais dans les gares et points d’arrêt RER est repris sous le budget des lignes RER. Ce détail n’est pas précisé dans le PPI.

10.9 Comparaison entre les gares de Charleroi-Sud, Ottignies et Mons

10.9.1 CHARLEROI-SUD

De 2005 à 2011, la gare et son parvis ont été complètement rénovés mais le couloir sous-voie est trop exigü. La gare de Charleroi-Sud est implantée dans un centre urbain dense. Elle bénéficie d'un réseau en transport public performant (métro-bus-train). Le réseau du métro s'étend actuellement sur 44,7 km et est développé en intermodalité avec la voiture (P&R aux arrêts de métro). Côté Sud, elle dispose d'un parking gratuit mais avec un stationnement chaotique et intempestif nuisible à l'environnement de la gare. La SNCB-Holding souhaite rendre les parkings payants ce qui permettrait de diminuer la pression automobile autour de la gare et remettre le piéton au cœur de la ville. Une augmentation du trafic automobile dans un centre-ville dense ne peut être que nuisible à l'environnement de la gare.

Une étude « Masterplan » est en cours pour la gare. Les 80 millions prévus pour la gare de Charleroi-Sud dans le PPI ne couvrent qu'une partie du projet de Masterplan.

La description dans le PPI du projet de la gare est vague (page 189, partie III).

Les objectifs sont les suivants :

« l'intégration et l'optimisation des besoins liés aux activités ferroviaires (accessibilité, parkings, bureaux, ...) ; le développement cohérent de l'intermodalité et des modes doux ; la redynamisation du quartier de la gare et de ses environs ; le renforcement de la transversalité du site de la gare ; la densification de l'urbanisation aux alentours de la gare ; l'intégration de besoins en commerces, bureaux, écoles, »

Quelques détails sont ensuite donnés concernant le parking: « N.B. : l'étude de faisabilité en cours devra confirmer les options annoncées ci-après. Réalisation de parkings de grandes capacités facilement accessible depuis le ring. La capacité totale souhaitée est de 2100 places (voyageurs et personnels). Ces places seront situées côté gare ainsi que du côté Villette après démolition du BUD actuel ; Amélioration de la transversalité de la gare en créant entre autre une galerie sous voies ; Amélioration des abords de la gare ; Amélioration des accès piétons, routiers et cycliste de et vers la gare ; Installation de bornes pour voitures électriques.

Pour les bureaux : « L'objectif est de rassembler le personnel et améliorer le lieu de travail. »

Pour la gare: « Finalisation des aménagements actuellement en cours ; amélioration des couloirs-sous-voies point de vue intégration de ceux-ci dans le tissu urbain avoisinant ; crèche. »

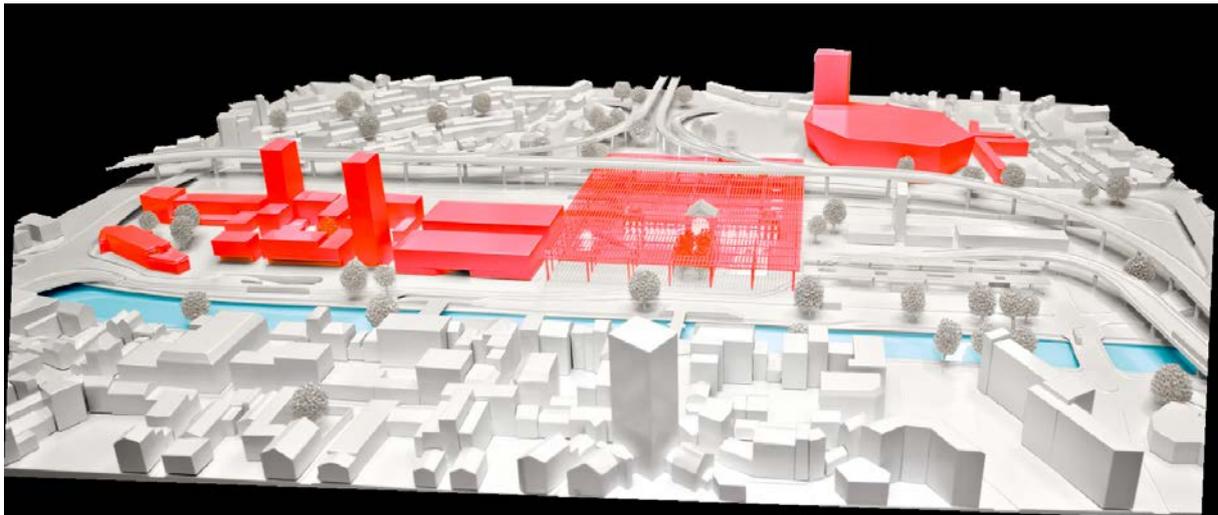
Voici la description du projet disponible sur le site de Eurogare « La gare affirme son rôle de porte d'entrée dans la ville et de lien entre les quartiers qui la bordent. Afin d'assurer une réelle perméabilité entre ceux-ci, une large galerie sous voies rythmée par la présence de commerces et débouchant sur des espaces publics attractifs et conviviaux va être réalisée. Pôle intermodal à l'accessibilité renforcée, le site va être réorganisé pour plus de cohérence et de lisibilité et son

urbanisation densifiée. Quelque 150 000 m² de bâtiments à construire accueilleront des logements, des bureaux, des commerces, des services et des équipements. ».

Projet



Photos Eurogare



Photos Eurogare

Gare actuelle





10.9.2 OTTIGNIES

Ottignies est la gare la plus fréquentée de Wallonie. Il ne s'agit pas d'un simple point de correspondance entre Louvain-la-Neuve, Charleroi et Wavre mais d'une gare de rabattement des usagers vers Bruxelles. En effet, en termes de temps de parcours, il est plus intéressant de se rendre en train qu'en voiture dans le quartier européen. La croissance de la fréquentation y est spectaculaire (14.130 montées en 2001 contre 22.162 montées en 2009). La gare dispose d'une gare de bus en dents de scie et d'un grand parking vélo. Contrairement à la gare de Charleroi-Sud, la gare d'Ottignies n'est pas équipée pour les personnes à mobilité réduite.

Le bâtiment de la gare a été inauguré en 2009 (et a été récemment réaménagé), mais il s'avère bien trop petit par rapport à la fréquentation de celle-ci. Le hall de gare est exigu, le couloir sous voie est trop étroit et les quais ne sont pas suffisamment larges pour accueillir les 44.324 usagers journaliers. Les quais sont bas et le devers important, ce qui nuit à l'évacuation rapide des trains. La gare se situant au milieu des voies, 3 voies sont en cul-de-sac. La gare sépare ainsi clairement les voies vers Bruxelles/LLN/Namur, des voies vers Wavre/Charleroi. Cette situation pénalisante a rapidement conduit à la saturation de la gare. Elle dispose de 11 voies à quai. Dans le cadre du projet RER, il est prévu d'agrandir la gare et de transformer un quai cul-de-sac en quai passant en créant des nouvelles voies rapides pour les IC/IR (mise à 4 voies de la L161) à l'intérieur. Les omnibus feront usage des deux voies extérieures. Etant donné qu'il s'agit principalement d'une gare de correspondance, les flux piétons sont concentrés, aspect qui devra être pris en compte dans l'étude du Masterplan qui est en cours.

Le Plan de Transport de la SNCB devrait prévoir une connexion directe entre la gare d'Ottignies et l'aéroport de Bruxelles-National. En cas de raccordement ferroviaire à l'aéroport de Gosselies, la gare se situerait au milieu des deux aéroports. En revanche, l'exploitation de la gare conduira automatiquement à une rupture de charge entre les trains venant de Charleroi et ceux vers Bruxelles. La gare est également un point de passage important du trafic marchandises venant du port d'Anvers et descendant par l'Athus-Meuse.





10.9.3 MONS

L'extérieur de la gare de Mons fait déjà l'objet d'un vaste chantier. En effet, le bâtiment de gare date de 1952 et a été abattu pour reconstruire une nouvelle gare. Un parking souterrain de min 900 places sera construit ainsi qu'un parking deux-roues de 100 à 250 places. Les abords de la gare seront complètement réaménagés.





10.9.4 COMPARAISON

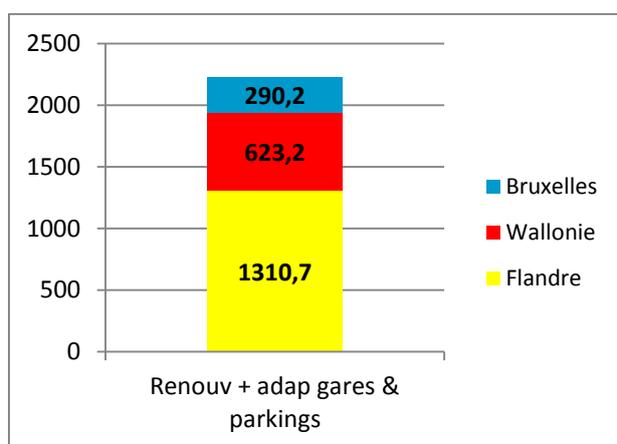
	CHARLEROI-Sud	OTTIGNIES	MONS
Budget prévu PPI 2013-2015 (mio€)	80,1	63,5	204,8 (bâtiment de service compris)
Dernière rénovation du bâtiment de gare	2011 (rénovation complète)	2009	2006 (toiture)
Position dans le top 100 des gares SNCB 2009	12	7	16
Nb de montées (un jour de semaine, 2009)	11,218	22,162	8,856
Evolution des montées 2005-2009	+7,72%	+20,11%	-11,40%
Nb voyageurs/semaine 2009	66.161	120.386	50.989
Nombre de voies à quai	11	11	7
Nombre de lignes en correspondance	6	4	3
Nombre de trains en HP			
7h-9h	31	36	27
16h-18h	36	37	32
Nombre de trains en HC (12h-14h)	25	26	22
Nbre parkings auto	1.193	880	758
Nb parkings vélos	80	250	100
Gare PMR	oui	NON	NON

Source : PPI, SNCB

10.10 Conclusions

Le budget total pour les gares, points d'arrêts et parkings en renouvellement et adaptation de capacité s'élève à 2,224 milliards dont 59% pour la Flandre, 28% pour la Wallonie et 13% pour Bruxelles OR :

- 263 gares en Wallonie soit 48%
- 256 gares en Flandre soit 47%
- 29 gares à Bruxelles soit 5%



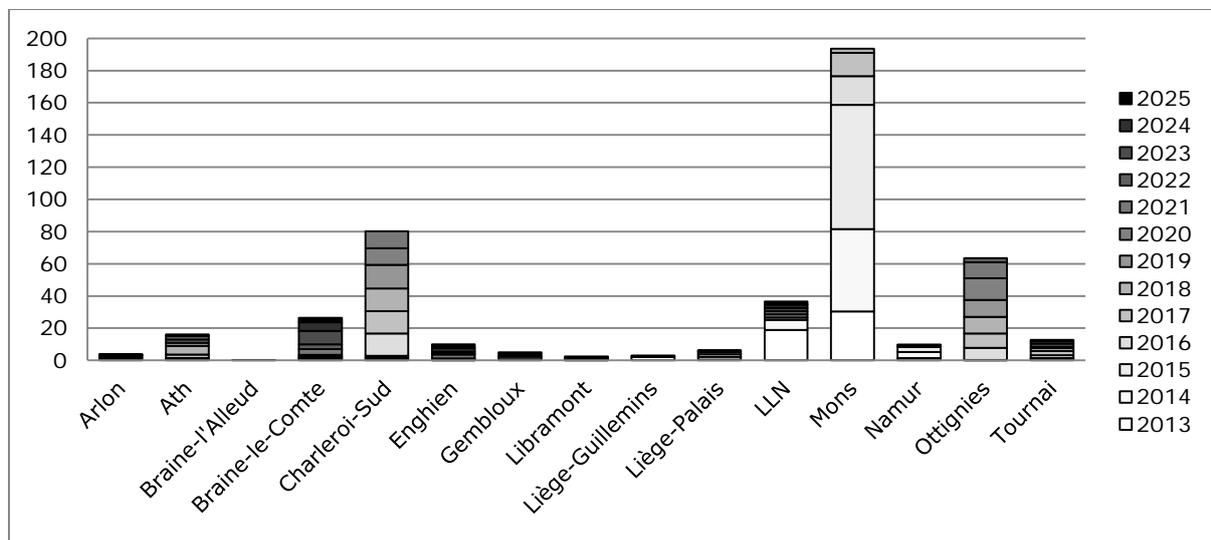
Ce manque d'investissements dans les gares wallonnes pourrait éventuellement s'expliquer par la non nécessité d'y investir, mais il n'en est rien. Au contraire, d'énormes rattrapages sont nécessaires pour rendre les gares wallonnes à nouveau attractives. Le précédent plan d'investissements (2001-2012) montrait déjà un sous-investissement dans les gares wallonnes par rapport aux gares flamandes.

Le sous-investissement dans les gares conduit à une baisse de la fréquentation de celles-ci (manque d'informations, de confort, d'éclairage, de sécurité,...). Couplé à une diminution de l'offre de transport, ces éléments conduisent à la fermeture des gares.

La cellule ferroviaire invite ainsi à une répartition plus équitable des moyens entre la Flandre et la Wallonie mais également à prioriser les moyens wallons sur l'ensemble des gares.

Aujourd'hui, en Wallonie, ce sont principalement trois gares qui absorbent l'entièreté du budget.

Les projets pour le P&R de Louvain-la-Neuve, Mons, Namur et Charleroi-Sud sont prévus les premières années du plan, années pour lesquelles les investissements en maintien de capacité sont nécessaires.



La gare de Mons, Charleroi-Sud et Ottignies se situent dans le top 10 des investissements dans les gares belges alors qu'en termes de fréquentation, elles arrivent en 16^{ème}, 12^{ème} et 7^{ème} position.

	GARES		PARKINGS		TOTAL	Montées en gare 2009	Classement Fréquentation
	renouv	adapt	renouv	adapt			
	2,4	226			228,4	44.525	3
➔ Mons	0	150	0,1	42,9	193	8.556	16
	0,5	170,5			171	45.104	2
	0	109		48,8	157,8	20.202	8
➔ Charleroi-Sud	80	0,1	0		80,1	11.218	12
	31,4	40,6			72	10.796	13
	18,9	35,3		12,1	66,3	5.338	30
	65				65	41.169	4
➔ Ottignies	0,1	63,4			63,5	22.162	7
	6,7	1,6		35,6	43,9	28.435	6

La gare de Mons arrive ainsi en 2^{ème} position juste après la gare de Gand-Saint-Pierre. Le budget consenti pour la gare de Mons s'élève à 204,8 mio (y compris intervention tierce non publique et bâtiments de service). Alors que la Flandre a privilégié les petites gares lors du conclave budgétaire, la Wallonie a augmenté le budget de la gare de Mons et Charleroi.

Il est à noter qu'une enveloppe de 35 millions pour « onthaal – autres » et « réouverture de points d'arrêts » a été supprimée après le conclave budgétaire.

La Wallonie dispose davantage de petites gares (catégorie D) que les deux autres Régions ; elles représentent 21% des montées wallonnes. Les investissements ne peuvent donc se limiter aux

grandes gares. L'exercice de priorisation des gares en fonction du nombre de montées exclut 75% des gares wallonnes soit 15% des montées. Quant au baromètre de qualité, il ne tient pas compte du rehaussement de quais pourtant problématique dans 182 gares wallonnes.

Les 55 gares wallonnes disposant d'investissements représentent ainsi 75% des montées en gare (selon les chiffres de la SNCB de 2009).

Si l'on analyse en fonction du nombre de montées, la masse de investissements prévus correspondent (voir tableau ci-dessous). Les 623 mio consacrés à 55 gares wallonnes représentent 28% des investissements consentis aux gares. La Wallonie dispose de 48% des gares sur son territoire qui correspondent à 28% des montées total pour un jour de semaine en 2009.

Gares	Investissements gares (mio)	Investissements gares (%)	Nb de gares/rg	Nb de montées/rg
Bruxelles	289,6	13%	5%	24%
Wallonie	623,2	28%	48%	28%
Flandre	1311,2	58%	47%	48%

Cependant, d'autres critères doivent être pris en compte dont le nombre de gares disposant d'un quai standard. 58% des gares doivent faire l'objet d'un rehaussement de quais or seulement 50 mio y sont explicitement consacrés.

Quais	Investissements quais (mio)*	Investissements quais (%)*	Nb de quais à rehausser en 2011**	
			Nb	%
Bruxelles	0,3	0%	11	3%
Wallonie	49,6	27%	203	58%
Flandre	133,0	73%	134	39%

La Cellule Ferroviaire terminera ses conclusions sur les modes de financement des gares. En Flandre, il s'agit d'un vrai projet de gare associant le plus souvent la Région flamande, les villes, communes, provinces, le bureau d'étude du groupe SNCB et éventuellement un partenaire privé. En Wallonie, les projets de Masterplan font rarement l'objet d'un financement privé et d'une intervention publique autre que celle de la Région.

Bien que les montants soient peu importants (7 mio), le PPI montrent que des fonds propres (et donc sortant de la clef) sont investis dans les gares de Malines, Alost, Ostende et Roulers. Il s'agit de fond utilisé dans le cadre de concession commerciale. Il n'empêche que la Wallonie ne bénéficie d'aucun fond propre pour les concessions dans ses gares.

11. ANALYSE DES INVESTISSEMENTS POUR LE MATERIEL ROULANT

Cette analyse confronte l'offre et la demande en transport, compare les investissements en 2001 et aujourd'hui et pose finalement la question si le PPI répond aux besoins des usagers en termes de capacité.

11.1 Les enjeux

Le matériel roulant est un fondamental. Garantir sa fiabilité et sa disponibilité constitue un enjeu crucial. Le parc existant est relativement vieux (27 ans en moyenne) et très intensément utilisé. Le manque de matériel de réserve provoque la suppression de trains ou la réduction de leur composition. De plus, les performances et les conditions d'accessibilité du matériel laissent actuellement à désirer et provoquent des retards. Sur certaines liaisons, les trains sont régulièrement saturés ; c'est le cas aux heures de pointe (en particulier dans les trains vers/de Bruxelles), mais aussi les vendredis et dimanches soirs (déplacements massifs d'étudiants vers/ depuis les pôles scolaires). **Des investissements importants sont donc nécessaires afin de proposer une offre qualitativement et quantitativement adaptée à la demande.** Pour rappel, actuellement le matériel roulant n'entre pas dans la clef 40/60.

L'analyse des investissements prévus en matériel roulant est intrinsèquement liée à la question des hypothèses de croissance de fréquentation du rail. Sur ce point cependant, la logique de la SNCB est parfois difficile à appréhender. Dans le PPI 2001-2012, il était clairement stipulé que la croissance du nombre de places assises devait suivre la croissance attendue du nombre de voyageurs. En revanche, dans le PPI 2013-2025, la SNCB semble davantage baser son analyse sur les prévisions en termes de voyageurs-km (reprenant notamment un scénario du Bureau du Plan). Elle prévoit néanmoins une « marge de sécurité » pour pouvoir compenser une croissance plus élevée que prévue. Le détail de ces différentes hypothèses de croissance est donné ci-dessous.

L'analyse porte ainsi sur la demande et l'offre actuelles et futures.

11.2 La demande

La demande est analysée sous 2 angles : les voyageurs-km et le nombre de voyageurs.

11.2.1 Les voyageurs-km

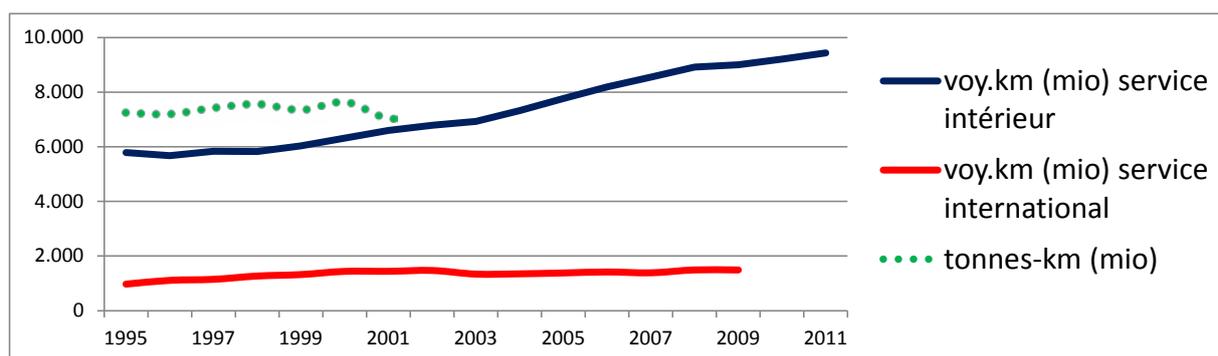
Dans le PPI 2001-2012, les moyens financiers ont été calculés pour tenir compte d'une hausse globale de l'ordre de 30% des voyageurs-km en service intérieur classique à l'horizon 2012. En ce qui concerne le service international, les prévisions de trafic à l'horizon 2010 faisaient état de 16 millions de voyageurs pour l'ensemble des services TGV circulant sur le réseau belge, ce qui représente une croissance de près de 130% par rapport à l'année 1999.

Au niveau des marchandises, des résultats prometteurs étaient attendus pour les produits chimiques, l'agro-alimentaire de pointe, des machines et des voitures. Quant au transport combiné de conteneurs, une expansion très vigoureuse était attendue à l'horizon 2010 (+8,6 mio tonnes, soit +68%).

Aujourd'hui, le Bureau du Plan prévoit une augmentation de la part du marché du rail de 7,3% en 2008 à 8,8% en 2030 ce qui entrainera une augmentation de 45% de la production du groupe SNCB en termes de voyageurs-km. Pour les marchandises, il est question d'une augmentation de 115% des tonnes-km.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution des voy-km en service intérieur, en service international et les tonnes-km marchandises.

Le nombre de voy-km transportés en service intérieur entre 2001 et 2011 a augmenté de 43% (alors qu'une hausse de 30% était prévue). En revanche, le nombre de voyageurs en service international et le nombre de tonnes km transportées n'ont pas augmenté tel que prévu en 2001 à savoir respectivement, 3,5% et -29,1%.



Graphique reconstitué sur base des données du PPI 2001-2012 et des données du SPF

La croissance a été particulièrement soutenue entre 2005 et 2011. Au cours de cette période, le transport intérieur de voyageurs a vu ses voy-km augmenter en moyenne de 4,1% par an³⁴.

11.2.2 Le nombre de voyageurs

De la même façon, la croissance du nombre de voyageurs a été particulièrement soutenue ces dernières années. Le tableau suivant reprend la croissance annuelle entre 2005 et 2011 :

³⁴ La SNCB a cependant corrigé l'augmentation du nombre de voy-km sur base de la croissance du nombre de trains-km à savoir 1% par an en moyenne pendant cette période (la SNCB a mis davantage de trains à disposition pendant cette période). La croissance réelle du transport intérieur de voyageurs est dès lors estimée par la SNCB à 3,1% sur cette période (cfr. PPI V2.0.2 – III – p.218-219)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre de voyageurs trafic intérieur (mio)	172,9	182,8	192,2	201	204,4	215,1	221,3
Croissance annuelle		5,73%	5,14%	4,58%	1,69%	5,23%	2,88%

Cela correspond à une **croissance annuelle moyenne du nombre de voyageurs de 4,2%**. Sur l'ensemble de la période 2000-2011, la croissance du nombre de voyageurs a été d'environ 2,9% par an³⁵.

11.2.3 Les scénarios de la SNCB

Selon la SNCB, cette croissance actuelle et historique au cours de la période 2000-2011 se poursuivra pendant encore 5 ans ou plus à politique et infrastructure inchangées³⁶. Un scénario de croissance fort avait ainsi été défini dans le cadre de l'élaboration de l'étude de long-terme. Il prévoyait une croissance moyenne annuelle de 4,3% des voy-km (soit une augmentation de 81% des voy-km et de 67% des voyageurs à horizon 2025). Le scénario de croissance a toutefois été adapté en raison des restrictions budgétaires, des contraintes d'infrastructure et des prévisions de croissance du trafic intérieur.

Ainsi, **le PPI se base sur le scénario S0 du Bureau du Plan qui prévoit une croissance de 2,05% par an des voy-km³⁷** (vs. 4,1% observé de 2005 à 2009). Sur base de la croissance estimée du trajet moyen par voyageur, **cela correspond à une croissance annuelle du nombre de voyageurs d'environ 1,5%³⁸** (vs. 4,21% observé de 2005 à 2009). Ce pronostic de croissance est donc largement inférieur à la croissance observée ces dernières années. Tel que mentionné dans le PPI V2.0.2 – III – p.219 : « **La SNCB affirme dès lors que, pour limiter la croissance du nombre de voyageurs au 1,5% prévu par le Bureau du Plan, des mesures de ralentissement de la croissance devront éventuellement être prises** » !

« *c'est insuffisant pour entraîner un transfert modal* » M. Descheemaeker (parlement wallon – 5/03/13)

³⁵ PPI V2.0.2 – III – p. 218

³⁶ Ibidem

³⁷ En septembre 2012, le Bureau du Plan a ramené ses prévisions de croissances LT à 1,7% par an en moyenne de 2008 à 2030.

³⁸ Idem

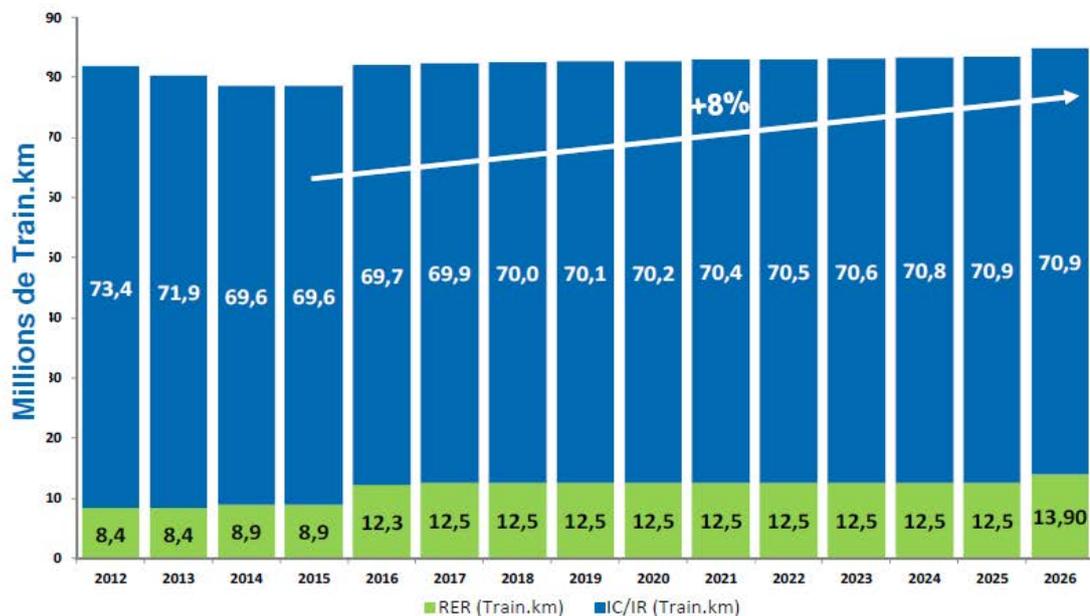
11.3 L'offre

L'offre est étudiée sous l'angle des trains-km mis à disposition et des besoins passés, actuels et futurs en matériel roulant.

11.3.1 Les trains-km

Afin de réaliser un transfert modal et de contribuer à des solutions aux grands problèmes de mobilité, **le scénario de croissance fort de la SNCB Mobility prévoyait une augmentation de 60% des trains-km à l'horizon 2025-2026**. Vu la latitude budgétaire trop restreinte, le déploiement du scénario de croissance est à présent différé jusqu'en 2025-2035. **D'ici 2025, l'offre en trains-km n'augmentera que de 1,96% par rapport à 2012** (si l'on considère 2026, l'augmentation est de 3,7% ; sur la période 2013-2025, l'augmentation est de 3,9% étant donné la baisse des trains-km IC/IR entre 2012 et 2013).

B. Évolution prévue de la production en train.km (en ligne avec le planning pour l'infrastructure)



Source : présentation parlement wallon du 5 mars 2013

Selon ce schéma, l'offre IC/IR diminue au cours de la période 2012-2026 ; cela s'explique entre autres par son intégration dans l'offre RER ! On précisera également que de 2012 à 2026, la faible

croissance de l'offre en train-km sera en partie compensée par la mise en service de davantage de matériel à double étage.

Cependant, lors des négociations, Sabin Scheeren a précisé que ce graphe était erroné. Il n'y aura en effet pas de réduction du nombre de train-km en 2013, 2014 et 2015. L'offre de 2012 se maintiendrait donc jusque 2015.

11.3.2 Les besoins en matériel roulant

Pour étudier les besoins actuels, il est intéressant de se plonger à nouveau dans le PPI précédent.

Les investissements passés

Il faut avant tout préciser que le PPI 2001-2012 postulait une mise en service du RER autour de Bruxelles à l'horizon 2010-2012. Il était ainsi prévu que les trains L et P autour de Bruxelles soient remplacés par des trains RER. Une distinction était donc faite entre, d'une part, les places assises qui continueraient d'être offertes hors RER (estimées à 251.000 places) et, d'autre part, les places assises offertes dans des trains qui à l'avenir seraient absorbés par le RER (estimées à 21.000 places).

Sur le marché intérieur classique, hors RER, le PPI 2001-2012 prévoyait un accroissement de 32% des voyageurs-km à l'horizon 2012. Compte tenu de la tendance à la hausse de la distance moyenne par voyageur, l'accroissement correspondant du nombre de voyageurs a été estimé à 25% à horizon 2010-2012³⁹. Le plan prévoyait donc des acquisitions de matériel roulant correspondant à une croissance de 23% du nombre de places assises hors RER sur la période 2001-2012. Un budget de 1,22 mia €₂₀₀₁ était prévu à cet effet. Le plan d'investissements prévoyait également l'acquisition de matériel dédié au RER pour 270,8 mio €₂₀₀₁ (montant s'ajoutant au 1,22 mia et compris dans le PPI). **Au total, compte tenu de ces investissements (1,22 mia + 270,8 mio), le nombre de places assises devait atteindre près de 322.500 places à l'horizon 2012.** Cependant du matériel RER supplémentaire pour un montant de 523 mio € était encore prévu et devait par ailleurs faire l'objet d'un leasing spécifique dans le cadre de ce projet. Etant donné qu'il s'agit d'un financement non direct du SPF, ce montant n'est pas repris en tant que tel dans le PPI.

Dans les faits, le RER n'a pas encore vu le jour et **le parc de matériel roulant disponible en 2012 correspond à un total de 318.071 places assises⁴⁰. Depuis 2001, le taux de croissance effectif du nombre de places n'a donc été que de 17% environ. Pour rappel, sur la même période, le nombre de voy-km s'est accru de 43%...**

³⁹ PPI 2001-2012 – Annexe 3, p.4

⁴⁰ Chiffres tirés de la présentation de la SNCB au parlement wallon du 5 mars 2013

PPI 2001-2012	2000	Prévisions 2012		Situation effective 2012	
Places assises	#	#	Tx de croissance	#	Tx de croissance
TOTAL	271.924	322.657*	19%*	318.071	17%
Hors RER	250.924	308.257	23%		
A absorber par le RER	21.000	~14.400*			

* compte non tenu du matériel RER supplémentaire devant par ailleurs faire l'objet d'un leasing spécifique

Tous les chiffres du tableau ci-dessus sont tirés du PPI 2001-2012. Le nombre de places assises offertes par l'acquisition de matériel RER à concurrence de 270,8 mio était estimé à 14.000⁴¹. En revanche, la capacité du matériel RER supplémentaire pour un montant de 523 mio € n'était pas précisée. La Cellule Ferroviaire estime dès lors d'une part, que le taux de croissance des voy-km avait été sous-estimé mais d'autre part, constate que le nombre de places assises prévues sur base de ce taux de croissance n'a pas été respecté à savoir seulement 17% d'augmentation du nombre de places assises contre 19% voire 23% prévu.

Le tableau suivant reprend le détail des investissements prévus en acquisition et rénovation de matériel roulant au cours du précédent PPI. On remarquera qu'une partie des acquisitions destinées à couvrir les besoins de base ou complémentaires n'a pas été réalisée. En contrepartie, des compléments de commandes ont été faits pour des voitures double étage et des autorails diesel.

PPI 2001-2012		
Acquisitions et rénovations de matériel roulant	Budget (mio €)	Alternatives mises en place
Rénovations et transformations service intérieur	334	
AM 66-79		
voitures M4		
AM Break		
voitures M5		
Besoins de base	713,8	
210 voitures M6		
45 AM quadruples double étage		maintien en service des 113 AM 62-65 (=> 50 ans)
80 AR-41		
Besoins complémentaires	505,4	
100 voitures M6		
35 AM quadruples double étage		commande de 182 voitures M6 supplémentaires
30 AR		commande de 16 AR-41 supplémentaires
rachat 152 voitures I6-I10 (fin leasing)		
RER	270,8	
30 AM quadruples double étage		néant
Total	1824	

Légende

investissement réalisé ; investissement non réalisé ; travaux en cours

⁴¹ Sur base d'automotrices quadruples à double étage

L'écart entre l'offre et la demande de places assises s'est creusé au cours des 10 dernières années, au détriment du confort des voyageurs et de la qualité du service. Il est donc urgent de prévoir des montants suffisants pour augmenter la capacité du parc de matériel roulant et améliorer ses performances.

Les besoins actuels

Outre les investissements dictés par des considérations techniques ou technologiques, du matériel neuf doit être acquis en vue d'étendre la capacité du parc. Cela permettra de pallier aux insuffisances du passé et de répondre à la hausse de fréquentation attendue.

Premièrement, en matière de modernisation, on estime que 171 automotrices (séries 86 et 96) et 167 voitures (types I6 et I10) atteindront entre 2013 et 2025 (si ce n'est pas déjà le cas) l'âge nécessitant une révision de mi-vie. Les travaux de modernisation en cours doivent en outre se poursuivre ; ils concernent 44 AM-75, 139 AM-80⁴². Au total, l'équivalent de 89.465 places assises devrait faire l'objet d'une modernisation de 2013 à 2025.

Deuxièmement, une partie du parc atteindra d'ici la fin du plan 40 à 50 ans d'âge ; ce matériel devra par conséquent faire l'objet d'un remplacement par du matériel neuf. 371 AM (séries 66 à 80) et 656 voitures (type I6 et M4) sont concernées ; elles représentent l'équivalent de 143.314 places assises. Notons également que le remplacement de matériel ancien constitue une opportunité d'accroître la capacité de transport en passant d'un matériel à simple niveau à du matériel double étage.

Troisièmement, l'acquisition de matériel supplémentaire est nécessaire afin de satisfaire la demande croissante. Le dimensionnement de ces investissements en extension de capacité dépend évidemment du scénario de croissance envisagé. Pour rappel, un **scénario de croissance fort** avait été défini par la SNCB Mobility dans le cadre de l'élaboration de l'étude de long-terme. Il prévoyait une croissance moyenne annuelle de 4,3% des voy-km, soit une croissance d'environ 4% par an du nombre de voyageurs. Ce scénario prévoyait d'offrir d'ici 2025 environ 533.000 places assises, ce qui correspond à un accroissement de près de 215.000 places par rapport à la capacité 2012 (+68%).

Si l'on considère un **scénario de croissance plus modéré**, proche de la moyenne observée au cours de la période 2000-2011, soit une croissance annuelle moyenne d'environ 2,9% du nombre de voyageurs, le nombre de places assises devrait augmenter de 205.000 places d'ici 2025 (+ 65% par rapport à la capacité 2012).

⁴² 130 voitures M5 sont également en cours de modernisation, mais les dernières voitures devaient être livrées fin 2012.

Synthèse des recommandations en matière d'investissements en matériel roulant

	Matériel	Nbre de place
A moderniser (à ~25-30 ans d'âge)	171 AM - 167 voitures + travaux en cours	89.465
A remplacer (à ~45 ans d'âge)	371 AM - 656 voitures	143.314
A acquérir pour répondre à la hausse de fréquentation	si voyageurs : +~3%/an	205.000
	si voyageurs : +~4%/an	215.000

Tel que décrit ci-après, la SNCB a cependant pris un scénario de croissance du nombre de voyageurs de 1,5% !

11.4 Le contenu du PPI

Dans le PPI 2013-2025, les investissements en matériel roulant sont dispersés dans plusieurs sous-rubriques. Dans certains cas, le type de matériel et le nombre d'unité est clairement précisé, mais dans d'autres cas, le libellé reste vague. **Le matériel roulant représente un total d'environ 5,6 mia € d'investissements** (soit environ 22% du budget total).

	Budget (mio €)
SECURITE > Master plan ETCS > Matériel roulant	
Adaptation du matériel	539
Remplacement de matériel	1360
MOBILITE > RER	
Matériel roulant > Acquisition de 95 automotrices électriques série 08 'RER'	198
MOBILITE > Classique > Trains	
Renouvellement/amélioration	
Acquisition 230 AM	85
Acquisition 450 voitures	780
Modernisation du matériel roulant	328
Grandes révisions et adaptations diverses matériel roulant	348
Divers	1,8
Adaptation de la capacité	
210 automotrices Desiro conventionnelles	576
Acquisition de 50 light trains	310
Extension de capacité - 53,000 places assises > Acquisition 151 AM	1110
Divers > Acquisition 72 voitures supplémentaires M6	0,2
TOTAL MATERIEL ROULANT	5636

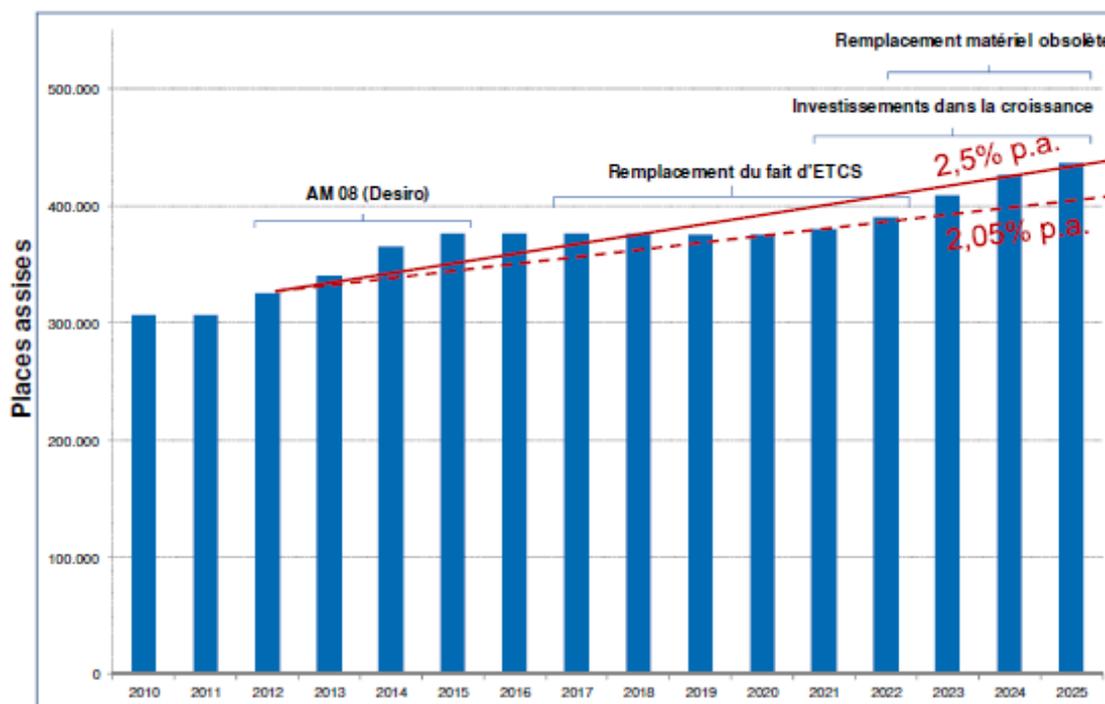
11.5 Le PPI couvre-t-il les besoins ?

En termes de places assises, l'objectif annoncé par la SNCB pour son plan d'investissements 2013-2025 est de « garantir à l'avenir le niveau actuel des places assises par voyageur-km »⁴³. Le PPI repose ainsi sur un scénario de croissance annuelle des voyageurs-km de 2,05% par an. Il prévoit cependant une marge de sécurité d'environ 0,45% afin de pouvoir compenser une croissance du nombre de voyageurs qui serait plus élevée que celle prévue par le Bureau du Plan. **Une augmentation du nombre de places assises d'environ 2,5% par an est donc envisagée. De 318.071 places assises offertes en 2012, on passerait à une capacité de ±438.000 places à l'horizon 2025.** Le détail de cette évolution est donné ci-après.

L'évolution globale et annuelle du nombre de places est illustrée dans le graphe suivant. Il fait apparaître les quatre éléments qui influenceront la capacité du parc, à savoir :

- AM08 (Desiro)
- Remplacement dans le cadre de l'ETCS
- Investissements dans la croissance
- Remplacement du matériel obsolète

Il est toutefois important de comprendre qu'il s'agit d'une projection théorique basée sur les investissements envisagés et non sur la livraison effective du matériel.



Source : présentation parlement wallon du 5 mars 2013

⁴³ SNCB, Présentation à la Commission Infrastructure de la Chambre par M. Descheemaeker, 05/02/2013

Le contenu du PPI est analysé plus en détails ci-dessous, en distinguant les investissements en acquisition, remplacement et modernisation.

Acquisition

Pour faire face à l'évolution de la demande, le PPI prévoit l'acquisition de différents types de matériel. On retrouve notamment les 305 automotrices Desiro commandées en 2008 ; 95 d'entre-elles sont dédiées au RER et se retrouvent sous 'Mobilité – RER' ; les 210 autres sont reprises sous 'Mobilité classique – Adaptation de la capacité'⁴⁴. La livraison de ce matériel est en cours et se poursuivra en début de plan, mais elle a déjà pris du retard. En effet, la SNCB a suspendu l'acceptation des automotrices de type 'Desiro' fin 2012 en raison de problèmes de qualité. La réception a repris fin mars 2013. La flotte s'élève actuellement à 71 automotrices, dont 45 de type monotension et 26 de type bicourant⁴⁵. En théorie, 126 AM auraient déjà du être livrées en avril 2013 (79 monotension et 47 bicourant)⁴⁶. Etant donné ce retard de plus de 5 mois déjà accumulé, on peut estimer que la livraison se poursuivra jusqu'au dernier trimestre 2015.

Par conséquent, la capacité en places assises augmentera sensiblement de 2012 à 2015 (+15%). Les autres investissements en extension de capacité, en revanche, sont prévus après 2020. Entre temps, de 2016 à 2021, on constate d'ailleurs sur le graphe ci-dessus une légère baisse du nombre de places.

Pour l'augmentation du nombre de places assises, la SNCB tient compte de trois principes ; elle prévoit de :

- augmenter le nombre total de caisses de 873 unités ;
- privilégier les automotrices au matériel tracté ;
- mettre l'accent sur le matériel à double étage⁴⁷.

⁴⁴ Elles se subdivisent en 2 lots : un lot de 95 automotrices classiques bicourant (3kv-25kv) et un lot de 115 automotrices classiques 3kv.

⁴⁵ Source : Th. Ney, porte-parole SNCB, dans l'article de l'Avenir de Luxembourg du 24/04/2013 « Desiro réparées et AR41 sans gasoil ».

⁴⁶ cfr PPI V2.0.2 – III - p.37 : Huidige planning van de levering.

⁴⁷ Source : présentation du PPI au Parlement wallon – 5 mars 2013

Le tableau suivant synthétise les extensions prévues en termes de places assises :

	Matériel	Type	Budget (mio €)	Planning	Places assises
Acquisition	305 AM-08 (Desiro)	95 RER	16,4	2013-2017	85.400
		95 bicourant	174	2013-2015	
		115 classiques	403	2013-2016	
	50 light trains*		310	2022-2025	12.500 ⁴⁸
	151 AM*	triple (double étage)	1.110	2015-2019 et 2021-2025	53.000
TOTAL					150.900

* aucun engagement pris pour l'acquisition de ce matériel

Au total, le PPI prévoit l'acquisition de près de 151.000 places assises supplémentaires d'ici 2025. Cependant, il faut tenir compte du fait que :

- certains matériels trop anciens (AM 62-65) seront radiés d'ici 2016 pour être remplacés par les AM-08 (Desiro) en cours de livraison ; l'augmentation nette de la capacité liée à la commande des Desiro est ainsi estimée à 58.500 places⁴⁹. On peut en déduire que l'équivalent d'environ 26.900 places assises sera supprimé parallèlement à la livraison des Desiro ;
- le remplacement de matériel dans le cadre du Master plan ETCS (voir ci-dessous) entrainera une baisse de la capacité d'environ 4.000 places.

Par conséquent, l'accroissement de la capacité ne sera que de 120.000 places, soit près de 85.000 places de moins que l'estimation faite sur base d'un scénario de croissance tendanciel sur 10 ans, et 95.000 places de moins que ce préconise un scénario de croissance fort. Si la croissance de la demande observée ces 5 dernières années se maintient, il s'agit donc d'une réponse insuffisante par rapport aux besoins fondamentaux des voyageurs.

⁴⁸ Le PPI V.2.0.2 – II (p.49) mentionne un chiffre de 15.000 places assises, mais lors des présentations officielles, la SNCB évoque toujours un total de 65.500 places en extension de capacité, dont 53.000 pour les AM double étage. La Cellule ferroviaire en déduit donc que les 50 light trains correspondent plutôt à 12.500 places.

⁴⁹ Source : présentation SNCB lors de la réunion de négociation bilatérale du 21/03/2013. Voir également PPI V2.0.2 – III - p.36 : « Ondanks de uitfasering van oude motorstellen zal de capaciteit tegen 2016 met ruim 60.000 zitplaatsen toenemen ten opzichte van 2011. »

Synthèse des hypothèses de croissance SNCB Mobility⁵⁰ :

Evolutions prévues 2012-2025	Scénario de croissance LT		Scénario PPI	
	par an	total	par an	total
trains-km	3,68%	60%	0,14%	1,96%
voy-km	4,30%	81%	2,05%	33%
voyageurs	4%	67%	1,50%	21%
places assises	4,05%	68%	2,50%	38%
		+ 215.000 pl.		+ 120.000 pl.

En outre, il est inquiétant de constater qu'**aucun engagement n'a encore été pris** pour l'acquisition des 151 AM et des 50 Light trains, bien qu'un paiement d'avance soit prévu dès 2015 pour les AM. Etant donné le délai considérable qui s'écoule entre la décision d'achat et la livraison finale du nouveau matériel roulant (compte tenu du temps nécessaire aux études techniques, à l'établissement de cahiers spéciaux des charges, au lancement d'adjudications européennes,...), **il est très peu probable que ce matériel supplémentaire soit mis en service avant la fin du plan !**

En ce qui concerne l'acquisition de Light-trains, **la Wallonie devra être attentive à bénéficier d'une part équitable de cet investissement.** En effet, la mise en exploitation de ce matériel roulant plus léger en remplacement du matériel actuel pourrait améliorer la rentabilité de certaines lignes régionales peu fréquentées, via une économie de coûts et une meilleure efficacité (ce type de matériel permet notamment l'exploitation par un seul agent). Cela constitue dès lors une alternative à la réduction éventuelle de l'offre sur ces lignes.

Remplacement

Premièrement, on retrouve sous la rubrique « Mobilité – Renouvellement/amélioration » l'acquisition de **230 automotrices** et de **450 voitures** en remplacement d'anciennes. **Ici également, il est précisé qu'aucun engagement n'a encore été pris pour l'acquisition de ce matériel.** Les fiches d'information précisent que « le remplacement d'une partie des voitures devra déjà commencer avant 2025, vu l'obsolescence des voitures existantes des types I6, I10 et M4 ». L'équivalent de 450 voitures double étage devraient ainsi être fournies de 2022 à 2026, dont 350 avant la fin 2025. En revanche, le montant prévu pour les automotrices ne constitue qu'un « paiement d'avances [...] » en vue de passer en 2025 une commande pour le remplacement d'automotrices (quadruples, break et

⁵⁰ Les chiffres en gras sont tirés directement du PPI ou des présentations officielles du Groupe SNCB ; les autres taux ont été calculés par la Cellule Ferroviaire. Un document reprenant le détail des calculs est joint en annexe à ce rapport.

sprinter) après 2025 »⁵¹. **En d'autres termes, la SNCB prévoit de faire circuler jusqu'en 2025 du matériel qui atteindra alors 40 ans (sprinter), 45 ans (break), ou même 50 ans (quadruples) !**

Deuxièmement, le remplacement de matériel roulant est prévu dans le cadre du Master plan ETCS (volet « Sécurité » du PPI). 49 voitures avec poste de conduite (M4-M5) et **180 AM double**, trop âgées pour être adaptées à l'ETCS, seront ainsi remplacées par **49 voitures avec poste de conduite** neuves et l'équivalent de **80 AM** triple à double étage. Le remplacement de locomotives électriques est également programmé. La mise en service de ce matériel neuf est prévue de 2017 à 2022, **mais là encore, aucun engagement n'a été pris jusqu'à présent pour garantir son acquisition**⁵². Tel qu'expliqué ci-avant, ces remplacements engendreront, au cours de cette période, une réduction de la capacité estimée à 4.000 places assises.

	Matériel neuf	Matériel à remplacer	Budget (mio €)	Planning
Remplacement				
<i>Mobilité - renouvellement/amélioration</i>	230 AM triple double étage*	AM-75 quadruple (44)	85	commande en 2025 pour livraison > 2025
		AM-80 break (140)		
		AM-86 sprinter (51)		
450 voitures double étage*	I6 (78)	780	2020-2026 dont 350 avant fin 2025	
	I10 (89)			
	M4 (578)			
<i>Sécurité - ETCS</i>	155 locomotives électriques*	173 locomotives électriques	658	2015-2022
	80 AM triple double étage*	180 AM double	584	2016-2020
	49 voitures avec poste de conduite*	49 voitures M4-M5	118	2018-2022

* aucun engagement pris pour l'acquisition de ce matériel

N.B. : les chiffres indiqués entre parenthèses précisent le nombre d'unités actuellement en service (source : Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie – TECHNUM, 2012).

Pour rappel, nous avons estimé que 371 automotrices et 656 voitures atteindraient d'ici 2025 l'âge de ~45 ans et devraient donc être remplacées. **Si les investissements prévus en remplacement de matériel semblent bien dimensionnés** (au total, le plan prévoit de remplacer 415 AM et 794 voitures), **ils sont par contre prévus trop tardivement**. En effet, seules 80 AM et environ 400 voitures neuves seront mises en service avant 2025. Le prolongement de l'utilisation de matériel en fin de vie risque de créer de nombreux problèmes (en termes de fiabilité, ponctualité, confort, ...) qui réduiront inmanquablement la qualité du service.

Modernisation

Un programme de modernisation du matériel existant est en cours et se poursuivra dans les prochaines années. Les investissements prévus sont repris dans le tableau ci-dessous :

⁵¹ Notons que ce montant est passé de 162 mio € avant conclave à 85 mio € après conclave, sans que le nombre ait diminué !

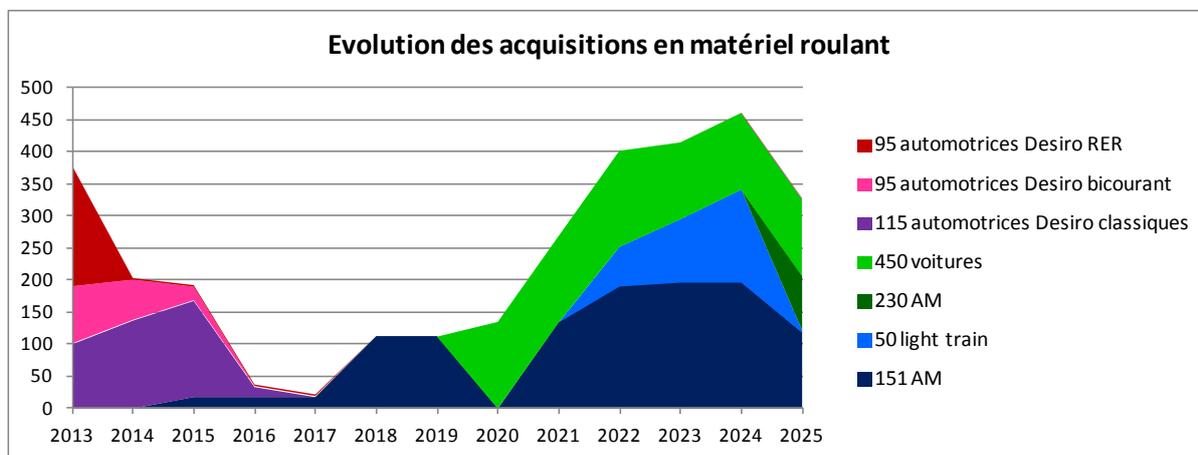
⁵² Cfr. PPI V2.0.2 – III - p.12

	Matériel	Type	Budget (mio €)	Planning
Modernisation (tvx en cours)	139 AM	break (AM-80)	190	2013-2018
	44 AM	quadruple (AM-75)	138	2013-2020
	130 voitures	M5	0,1	2013

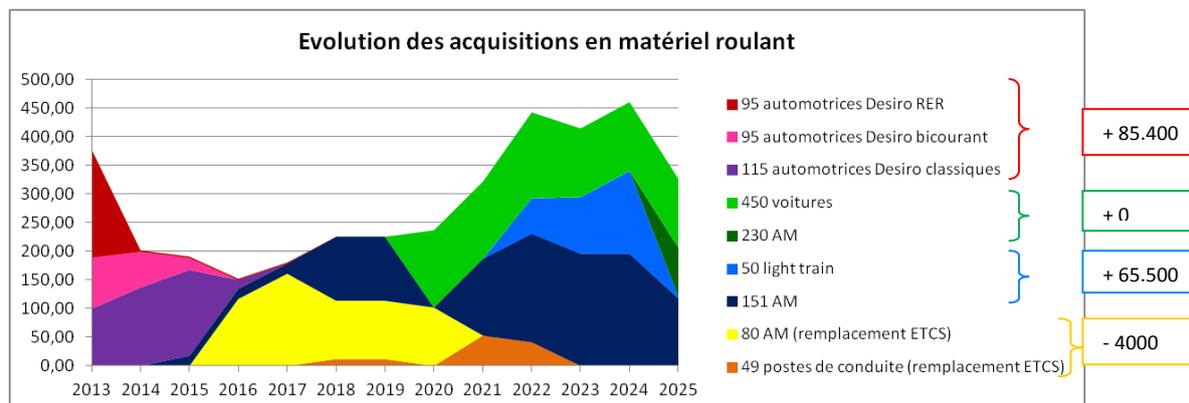
En outre, des opérations de maintenance lourde (à mi-vie) ainsi que diverses adaptations sont prévues pour un montant de 348 mio €. Le type de matériel faisant l'objet de ces opérations n'est pas précisé. Cependant, la transformation des voitures I6 et I10 pour 200km/h sur LGV est prévue pour un montant de 0,1 mio € en 2013. Il faudra veiller à ce que cet investissement bénéficie également à la Wallonie (exploitation de la LGV1 Tournai-Bruxelles).

11.6 Evolution des investissements dans le temps

La Cellule Ferroviaire souhaite insister sur le fait que la répartition dans le temps des investissements en matériel neuf est inquiétante. Hormis les automotrices Desiro, pour lesquelles les investissements sont prévus dans les 3 premières années du plan, **les commandes de matériel roulant sont majoritairement programmées au-delà de 2020... De plus, aucun engagement n'a été pris concernant ces investissements. Rien ne garantit donc que ce matériel sera livré avant la fin du plan.** D'ici là, on peut craindre qu'une grande partie du parc existant aura atteint un âge avancé et montrera des signes de faiblesse. Le graphe ci-dessous illustre cette répartition.



Si l'on ajoute sur ce graphe les investissements programmés en remplacement de matériel dans le cadre du plan ETCS, on obtient la répartition suivante :



11.7 Conclusions et réflexions

Le tableau ci-dessous fournit une **synthèse des taux de croissance** annuel moyen estimés a priori et observés a posteriori⁵³ :

Croissance annuelle moyenne (%)	DEMANDE				OFFRE			
	voy-km		nombre de voy		trains-km		nombre de places assises	
	<i>prévu</i>	<i>observé</i>	<i>prévu</i>	<i>observé</i>	<i>prévu</i>	<i>observé</i>	<i>prévu</i>	<i>observé</i>
2000-2011	2,3	3,7	1,9	2,9	/	0,9	1,7	0,9
2005-2011	2,3	4,1	1,9	4,2	/	1,7	/	/
2013-2025	2,05		1,5		0,3	/	2,1*	

*2,5% depuis 2012

Il apparait clairement des discrédances entre ce qui est estimé (prévu) et ce qui est finalement obtenu (observé).

- Les prévisions de la croissance du nombre de voy-km et du nombre de voyageurs étaient largement inférieures à la réalité ;
- Les investissements en accroissement du nombre de places assises ont cependant été réduits (moins de commande) alors que le taux de croissance de la demande a été nettement supérieur à ce qui avait été estimé ;
- Se pose dès lors la question de savoir comment garantir (voire augmenter) la commande des 120.000 places actuellement prévues sur les 13 ans à venir, calculée sur un taux de croissance

⁵³ Les chiffres en gras sont tirés directement du PPI ou des présentations officielles du Groupe SNCB ; les autres taux ont été calculés par la Cellule Ferroviaire. Un document reprenant le détail des calculs est joint en annexe à ce rapport.

inférieur à la croissance tendancielle, sachant encore que la SNCB ne dispose plus de réserve en matériel roulant en cas d'incident ;

- Se pose encore la question d'assurer une offre suffisante pour permettre un transfert modal de la voiture vers le train.

Selon les perspectives du Bureau du Plan, la population de la Belgique est appelée à augmenter de 15,2% sur la période 2008-2030. Parallèlement, le transport de personnes et de marchandises va poursuivre, voire accélérer, sa croissance. Le Bureau du Plan prévoit en effet une hausse de 22% des voy-km et de 68% des t-km de 2008 à 2030. Si la voiture conservera certainement sa position dominante, l'augmentation de la congestion favorisera le report vers les modes de déplacement non-routiers.⁵⁴ Cependant, pour encourager ce report modal, il est indispensable de prendre rapidement des mesures volontaristes en termes de mobilité. Il est d'autant plus nécessaire d'agir en ce sens que le secteur du transport est devenu le principal contributeur aux émissions nationales de gaz à effet de serre (GES) (22,5% des émissions totales contre 14,3% en 1990, soit une croissance de 30%)⁵⁵.

Face à ces évolutions, il est donc important d'adapter l'offre ferroviaire aux besoins des usagers, actuels et potentiels, si l'on veut faire du train une alternative crédible à la voiture particulière. A cet égard, le matériel roulant est un des éléments fondamentaux sur lesquels il faut agir en priorité. A défaut d'investissements conséquents dans ce domaine, on observera une dégradation de la qualité de service, qui réduira d'autant l'attractivité de ce mode de transport.

Or, en termes de matériel roulant, l'offre qui découle des investissements prévus de 2013 à 2025 est largement insuffisante. Alors que la demande a progressé de manière très soutenue au cours des dix dernières années et est appelée à poursuivre sa croissance, l'offre évolue peu, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif. Les hypothèses qui sous-tendent les investissements du PPI 2013-2025 sont deux fois plus faibles que la croissance tendancielle et les budgets sont prévus beaucoup trop tard.

En l'état, le PPI ne permettra pas de favoriser un report modal massif vers le rail. Par conséquent, la croissance exponentielle des émissions de GES liées au transport risque fort de se poursuivre, et les nuisances liées aux déplacements automobiles ne feront que s'amplifier.

⁵⁴ Bureau Fédéral du Plan, SPF Mobilité et Transports, « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 », Septembre 2012 – Version corrigée en décembre 2012.

⁵⁵ SPF Changements climatiques, « La contribution des principaux secteurs aux émissions totales et leur évolution », www.climatechange.be.

PPI - PLAN DE DEVELOPPEMENT

1. PREAMBULE

Dans les chapitres précédents, la Cellule Ferroviaire a analysé finement le PPI. Avant d'entamer la description détaillée des projets wallons du Plan, il est maintenant utile de rappeler les conclusions de l'étude menée en 2011 sur le potentiel ferroviaire wallon. Celle-ci a identifié six enjeux essentiels qui constituent les priorités à adopter pour le rail en Wallonie ; cette vision intégrée du rail a ensuite été déclinée en 35 projets ferroviaires concrets.

2. SIX ENJEUX ESSENTIELS

2.1 Enjeu 1 - Garantir les fondamentaux

Une dynamique ferroviaire ne peut s'envisager sans un réseau fiable, sécurisé et performant. Il est donc fondamental de consacrer les moyens budgétaires nécessaires pour :

- Rattraper le retard dans le domaine de la **sécurité**
- Garantir la **maintenance** : qui doit être faite au moment opportun, pour éviter une diminution de la sécurité et des performances, mais également une dérive des coûts
- Assurer la **punctualité** sans dégrader l'offre : ceci nécessite une infrastructure et un matériel roulant parfaitement adaptés au schéma d'exploitation
- Améliorer les performances et la capacité du **matériel roulant** : l'âge moyen du matériel roulant de la SNCB étant élevé, il faut prévoir des montants importants pour remplacer les trains les plus vieux et pour absorber la hausse attendue de la fréquentation.
- Investir dans les **équipements** indispensables de production : la croissance du parc de matériel roulant implique une augmentation des besoins en matière d'entretien et de remisage. Il faudra donc moderniser l'existant et investir dans des équipements nouveaux et modernes, pour stocker et entretenir les trains.

Ces fondamentaux doivent être rencontrés sur l'ensemble du territoire de manière homogène, en axant les efforts dans les domaines et dans les endroits où les retards sont les plus criants.

2.2 Enjeu 2 - Renforcer l'attractivité du service

Le principe fondamental consiste à partir des besoins de mobilité de la population et des entreprises pour définir l'offre. La configuration de l'infrastructure et du matériel roulant est ensuite définie en fonction de cet objectif.

En développant le concept de nœuds de correspondance et de cadencement en réseau, le bureau d'étude a défini un **schéma d'exploitation adapté qui réduit les temps de parcours globaux, double les fréquences, optimise les correspondances et envisage la réouverture d'anciennes lignes pour mieux couvrir le territoire.**

Pour les marchandises également, la Wallonie doit encourager une offre de qualité et diversifiée, en agissant aussi bien au niveau des opérateurs que des entreprises, tout en s'intégrant pleinement dans les grands réseaux européens en train de naître.

2.3 Enjeu 3 – Accroître la capacité du réseau

L'objectif est d'améliorer l'offre de transport des voyageurs et des marchandises en agissant sur tous les paramètres possibles. Outre les travaux d'infrastructure, cinq types de réponses peuvent être envisagées :

- L'adaptation du schéma d'exploitation
- L'amélioration du matériel roulant
- L'optimisation de la signalisation et de la vitesse
- L'optimisation des nœuds
- Le dédoublement des voies

Les grands axes de Wallonie ont été examinés au cas par cas pour formuler des recommandations d'améliorations précises et détaillées qui auraient une influence majeure sur la fluidité du trafic.

2.4 Enjeu 4 – Valoriser les gares et les points d'arrêt

Le message de l'étude est d'avoir une politique dynamique, tenant compte de tous les facteurs de fréquentation (localisation, qualité de l'offre, accessibilité, état de la gare, alternative des TEC) et des enjeux globaux de mobilité et d'aménagement du territoire. **La priorité est évidemment de réhabiliter les gares et points d'arrêt existants.** Mais en fonction de l'évolution des territoires et, en particulier, des noyaux d'habitat, il s'agit aussi d'envisager sans tabou l'ouverture de nouvelles gares, ou le déplacement de celles qui auraient un faible potentiel. La croissance attendue de la population va en effet générer de nouveaux besoins qui devraient être localisés autour des gares pour multiplier les chances d'un report modal de la voiture vers le train. D'où l'importance de faire des grandes gares wallonnes de véritables plateformes intermodales.

Les grandes gares de marchandises ont également un besoin indispensable de modernisation. C'est le cas de Monceau et Kinkempois, ainsi que d'autres gares de marchandises wallonnes de moindre importance.

2.5 Enjeu 5 – Renforcer l'accès au réseau pour les chargeurs

Aujourd'hui, globalement, les entreprises ne sont pas satisfaites du transport ferroviaire. Mais la Région wallonne dispose de moyens importants pour encourager le secteur avec :

- des plateformes dynamiques ;
- la création de Railports, qui sont des installations publiques de chargement, de dimension régionale ou plus locale selon les besoins ;
- le déploiement de nouveaux raccordements, et surtout
- la recherche d'une articulation forte entre le réseau ferroviaire et les zones d'activités économiques. On a en Wallonie, un potentiel important de friches industrielles et de terrains industriels ou appartenant au Groupe SNCB qui sont déjà raccordés au réseau ferroviaire ou facilement raccordables ; il est donc essentiel d'exploiter ce potentiel et de valoriser ces terrains.

2.6 Enjeu 6 – Améliorer la gouvernance

Tout d'abord, l'organisation actuelle du Groupe SNCB complique énormément la coordination générale du système de transport, et mérite donc une adaptation. Un projet de réforme est d'ailleurs à l'étude et devrait aboutir prochainement.

Ensuite, il est important de se mobiliser pour faciliter l'exécution pratique des investissements :

- la pertinence de la **clé 40-60**, qui dicte la répartition des investissements entre la Wallonie et la Flandre, est discutable... mais sans remettre en cause le principe, il faut souligner que son application sur base annuelle provoque des difficultés majeures. Une application sur base pluriannuelle, avec un certain nombre de balises, permettrait de gagner en souplesse.
- il est nécessaire d'adopter une **politique de transport** globale volontariste, et de trouver un bon équilibre de mesures incitatives ou coercitives encourageant l'usage de chaque mode là où il est le plus pertinent pour la société.

Enfin, dans le domaine des marchandises en particulier, la Région wallonne pourrait accroître son rôle en matière d'expertise, de conseil et de diffusion des bonnes pratiques.

3. 35 PROJETS CONCRETS

Sur la base de cette vision claire et à long-terme des objectifs de desserte l'étude a formulé des propositions concrètes, budgétisées et argumentées. La liste des **35 projets** d'infrastructure retenus est reprise en annexe. Ils représentent ensemble un budget total d'investissement d'environ **2 milliards d'euros**. Les montants par projet sont très variables et s'échelonnent de 6 à 600 millions d'€, mais la majorité d'entre eux nécessite un investissement inférieur à 100 millions d'€.

A la lecture du plan d'investissements, on constate que **très peu de projets identifiés par l'étude sont repris dans le PPI 2013-2025 du groupe SNCB**. En effet, hormis les travaux d'augmentation de capacité entre Fleurus, Auvélais et Namur (mise à double voie de la L.147), l'adaptation du grill de Kinkempois et quelques adaptations mineures sur la ligne 132 en vue du raccordement de la future carrière Carmeuse, aucun des projets ne se retrouve dans le plan d'investissements.

Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie : 35 projets		PPI 2013-2025		
Intitulé du projet	Budget [M€]	Projets repris	Budget prévu	Planning
Mise à 160 km/h de l'itinéraire Mouscron - Tournai - Bruxelles.	67			
Valorisation de la ligne à grande vitesse pour les liaisons Mouscron - Tournai - Bruxelles.	33			
Modernisation et augmentation de la capacité de la L.96 Mons - Bruxelles.	150			
Application du principe des nœuds de correspondance entre La Louvière et Bruxelles.	59			
Application du principe des nœuds de correspondance entre Charleroi et Bruxelles.	16			
Augmentation de la capacité des L.161-L.161A dans la zone d'Ottignies - Louvain-la-Neuve.	14			
Augmentation de la capacité de la L.161 entre Ottignies et Gembloux.	63			
Application du principe des nœuds de correspondance sur la Dorsale wallonne.	72			
Augmentation de capacité entre Fleurus, Auvelais et Namur (section commune corridor C - Dorsale wallonne). Version de base.	42	x	23,5	2022-2025
Augmentation de capacité entre Fleurus, Auvelais et Namur (section commune corridor C - Dorsale wallonne). Version maximaliste.	179			
Raccordement de l'aéroport de Gosselies.	600			
Adaptations spécifiques aux trains pendulaires sur la L.162.	25			
Trains pendulaires et gain de temps supplémentaires sur la L.162.	145			
Optimisation de l'axe de l'Athus-Meuse, version de base.	40			
Optimisation de l'axe de l'Athus-Meuse, version maximaliste.	114			
Finalisation de la modernisation de la L.42.	6			
Augmentation de la capacité de la L.43.	10			
Modernisation et augmentation de la capacité de la L.132.	12	x	4,5	2016-2022
Modernisation et augmentation de capacité de la L.139.	15			
Réseau Express Liégeois, version de base.	19			
Réseau Express Liégeois, version maximaliste.	100			
Remise en service de la L.45 de Trois-Ponts à Malmedy.	27			
Remise en service de la L.48-49 entre Eupen et la frontière allemande (liaison Eupen - Aachen).	14			
Remise en service L.86 entre Blaton et Renaix.	66			
Remise en service de la L.115 entre Braine-l'Alleud et Tubize.	32			
Remise en service L.123 entre Enghien et Braine-le-Comte.	46			
Remise en service de la L.97 entre Quiévrain et la frontière française (liaison Mons - Valenciennes)	6			
Remise en service de la L.141 entre Nivelles et Court-St-Etienne (liaison Nivelles – Ottignies – Basse Wavre) et terminus RER à Nivelles-sud.	53			
Réouverture de la L.141 entre Manage et Nivelles.	52			
Réouverture de la L.154 entre Dinant et Givet.	40			
Réouverture de la L.163 entre Libramont et Bastogne.	56			
Réouverture de la L.164 entre Bastogne et la frontière luxembourgeoise (liaison Bastogne – Wiltz).	18			
Modernisation des grandes gares de triage.	75	x	15,7	2016-2022
Corridor européen de fret est-ouest.	10			
Connexion du futur terminal Liège-Carex et adaptations éventuelles des LGV belges existantes pour permettre la circulation nocturne des rames TGV fret	10,25 à 20,25			
BUDGET TOTAL	2276		43,7	

OBJETS DES NEGOCIATIONS

1. PREAMBULE

Lors des présentations devant les parlements régionaux, les CEO du groupe ont fait appel à un débat sur le PPI à savoir l'enveloppe des 24 milliards. Le cabinet du ministre de tutelle, quant à lui, attend des Régions qu'elles priorisent les projets (dans l'enveloppe consacrée aux projets prioritaires) et qu'elles discutent et évaluent l'enveloppe globale des 2 milliards.

La question qui se pose finalement est celle des marges de manœuvre. Sur l'enveloppe des 5 milliards wallons⁵⁶, peut-on rééquilibrer voir supprimer des projets ? Quels sont finalement nos besoins ?

Les chapitres suivants abordent, d'une part, nos besoins dans le temps et, d'autre part, identifie en termes financiers les manques.

En dehors du plan de transport, qui est la priorité numéro 1 pour la Cellule Ferroviaire, il apparaît, suite à l'analyse fine des différentes rubriques et des besoins, que les négociations devront porter sur :

- L'application de la clef 40/60 – que peut-on sortir de la clef ? ; peut/doit-on l'appliquer sur une plus longue période ?
- Les fondamentaux : les budgets prévus pour le maintien de capacité, le matériel roulant et l'accueil en gare sont-ils suffisants pour répondre aux besoins actuels, aux rattrapages nécessaires et aux problèmes ponctuels journaliers ?
- Les financements alternatifs : à quoi devront servir les 500 mio prévus par le fédéral pour les trois Régions ?
- L'enveloppe réservée aux projets que la Wallonie estime prioritaires

⁵⁶ Voir chapitre 7 « Description des projets wallons dans le PPI 2013-2025

2. INVESTISSEMENTS : IDENTIFICATION DES BESOINS

L'analyse menée permet d'identifier les années de « vaches maigres » et d'évaluer les compensations financières nécessaires.

Pour rappel, les différentes analyses ont montré que les premières années du PPI sont cruciales pour la Wallonie pour les raisons suivantes :

- La Flandre a encore de nombreux projets en cours (ex : RER) qui lui permettrait d'atteindre les 60% de la clef, d'autant plus que les montants par an ont été réduits;
- La Wallonie doit rattraper les sous-investissements en maintien de capacité des années précédentes sans quoi l'impact financier sera d'autant plus lourd et les risques de fermeture de lignes d'autant plus grands ;
- La Wallonie doit accélérer le planning des travaux pour le RER (prévu pour 2019 dans la version basic) ;
- La Wallonie doit accélérer le planning des travaux pour l'axe 3 (prévu pour 2018 dans la version basic)
- Les investissements sont davantage garantis que ceux en fin de plan.

2.1 Evolution des besoins dans le temps

L'évolution des investissements dans le temps est basée sur la vision physique des projets indépendamment du contributeur (SPF, EU, autres tiers). L'objectif est de considérer le coût réel des projets (sans intervention tierce).

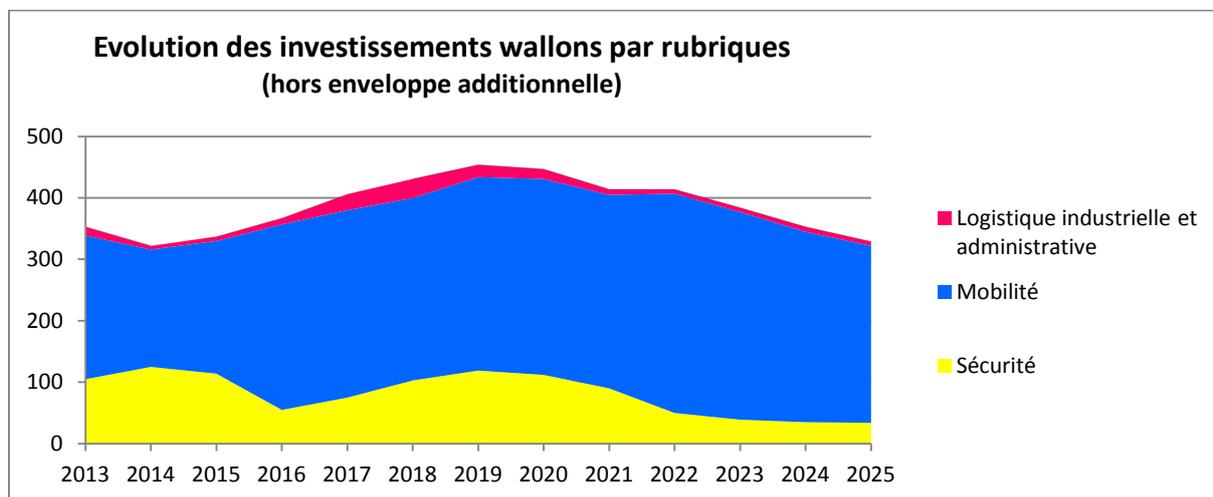
Il existe ainsi 3 enveloppes distinctes :

- investissements physiques coûtant localisés en Wallonie s'élèvent à 5,729 (prend toutes les interventions en compte)
- investissements physiques localisés en Wallonie s'élèvent à 5,012 mia (comprend les réductions suite à l'accord de coopération de 2001 mais pas les interventions tierces)
- investissements financiers en Wallonie (pour le calcul de la clef) équivaut à 5,319 mia

Trois projets influencent ces montants : Axe 3 (partie non localisable, contrat de préfinancement et fond européen), la gare de Mons (intervention de divers tiers) et le P&R de Louvain-La-Neuve (contrat de préfinancement).

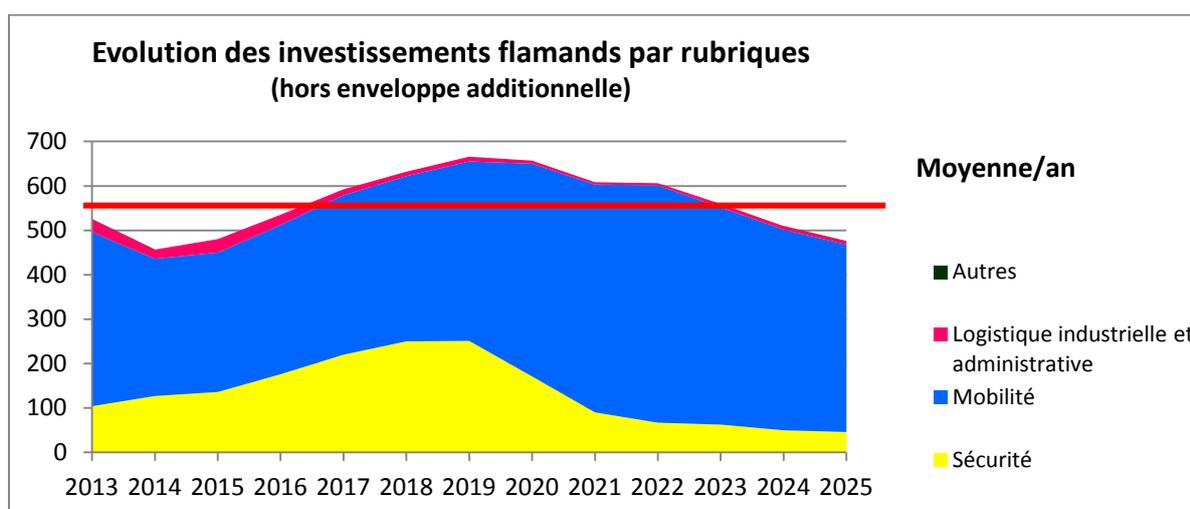
La Cellule Ferroviaire a ainsi réalisé 2 exercices ; le premier reposant sur le budget des 5,012 mia et le second sur les 5,729 mia.

Le graphique ci-dessous repose sur l’enveloppe des 5,012 mia et ne comprend pas l’enveloppe additionnelle (« Autres ») puisqu’actuellement non localisable (l’enveloppe mise à disposition doit encore être répartie entre les 3 Régions).



Il apparait directement que les investissements sont majoritairement en milieu de plan (2017-2022). Au total, les investissements physiques s’élèvent à 5,012 mia soit une moyenne annuelle de 385 mio. **Il manque ainsi 161 mio en début de plan (2013 à 2017) pour obtenir un lissage des investissements.**

En Flandre, la situation est identique. La courbe globale suit la même tendance qu’en Wallonie à l’exception du volet « sécurité » qui connaît une croissance continue jusqu’en 2019 (contrairement à la Wallonie).



Au total, la Flandre dispose d'investissements physiques s'élevant à 7,303 mia (tiers non compris) soit une moyenne annuelle de 561 mio. Il manquerait ainsi 247 millions de 2013 à 2016 pour obtenir un lissage des investissements.

PPI (Mio euros)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2013-2025 Après conclave
Sécurité	104	127	136	176	220	250	251	171	90	67	63	50	46	1.750
Mobilité	392	309	314	336	359	372	404	479	513	534	489	452	422	5.375
Logistique industrielle et administrative	29	21	30,20	23	13	10	11	7	5	5	8	8	8	178
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	525	457	480	535	592	632	666	657	608	606	559	510	476	7.303

Investissements physiques flamands (hors contribution tierce)

La grande différence avec la Flandre ne repose donc pas sur la courbe des investissements mais sur le nombre de projets qui sont reportés. En Flandre, les projets en cours n'ont subi aucun report (ex : RER, Masterplan Zeebrugge, Liefkenshoek et L25 Duffel) ; certains projets sont même avancés (Diabolo, L25 Mol-Herentals-électrification, réouverture de la gare d'Hamont).

Dénomination du programme	Target scénario «BASIC»	Target scénario «CONCLAVE»
RER L161 mise à 4 voies	Dec-2019	Dec-2025
RER L124 mise à 4 voies	Dec-2020	Dec-2025
RER L50A mise à 4 voies	Dec-2016	Dec-2016
RER Schuman Josaphat	Dec-2015	Dec-2015
Modernisation Axe 3	Dec-2018	Dec-2021
Electrification Axe 3	Dec-2018	Dec-2021
LiefkenshoekRailLink	Aug-2014	Aug-2014
L27A - Y Oude Landen	Dec-2017	Dec-2025
L27 A - Y Krijgsbaan	Dec-2018	Dec-2025
Bypass Mechelen	Dec-2016	Dec-2017 + certification
Complex Otterbeek	Dec-2023	Dec-2024
Mobilité BXL Midi (fluidification)	Dec-2020	Dec-2025
Mobilité BXL Nord (fluidification)	Dec-2023	Dec-2025
Diabolo Courbes L26 - L25N	Feb-2015	Dec-2014
Diabolo Courbes L25 - L25N	Dec-2016	Dec-2018
L50A Gent-Brugge 3e+4e spoor	Dec-2019	Dec-2025
L51 3e spoor	Dec-2018	Dec-2024
Masterplan Zeebrugge (prefin.)	Jun-2017	Jun-2017
L25 Duffel tracé	Dec-2013	Dec-2013
L15 Mol - Herentals électrification	Dec-2020	Dec-2014 + certificering
Heropening Hamont	Dec-2013	Dec-2013
Vernieuwing L 130	Dec-2014	Dec-2017
L147 2e spoor	Dec-2024	Dec-2024
L130A versterking	Stopzetting in 2013	Stopzetting in 2013
Merelbeke (Y Ledeborg+Schellebelle)	Dec-2016	Dec-2021

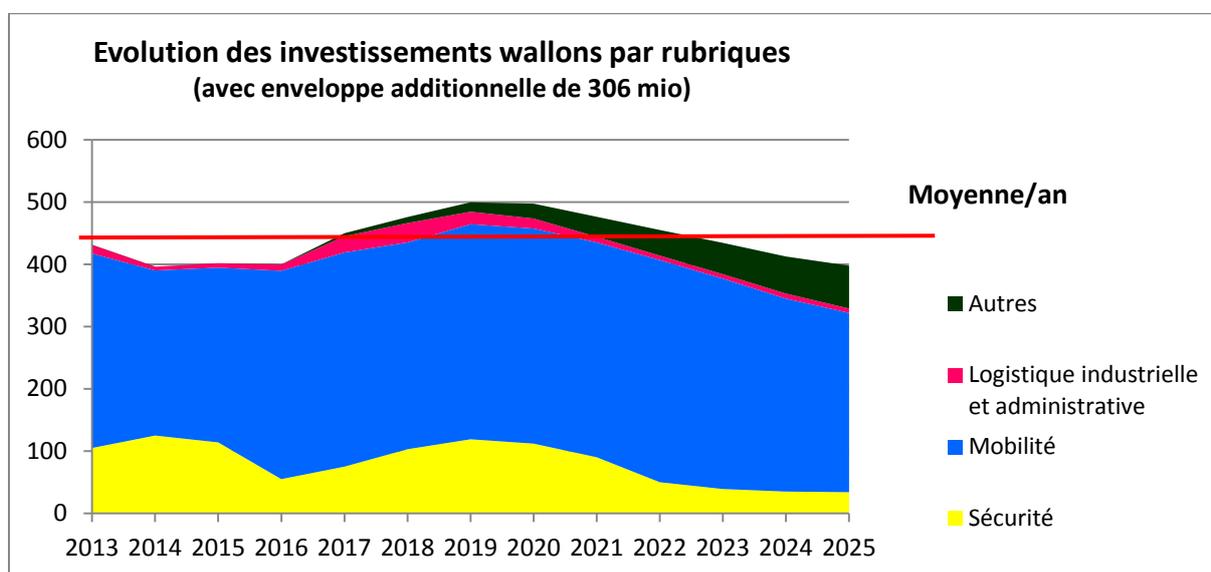
Présentation Infrabel parlement fédéral

Le second exercice repose sur le montant de 5,729 mia. Le tableau ci-dessous reprend les montants par rubrique pour la Wallonie en partant de l'hypothèse que dans l'enveloppe des 1,966 mia, 306 mio reviendraient à la Wallonie. Ce montant a été réparti proportionnellement en fonction des investissements consentis par le SPF chaque année de 2017 à 2025. Les montants augmentent progressivement jusqu'en fin de plan.

Pour rappel, seuls les investissements en début de plan sont réellement garantis à ce jour. Dans le cadre du PPI 2001-2012, les dotations fédérales ont été réduites au cours du temps.

PPI (Mio euros) - Wallonie	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
Sécurité	105	125	114	55	75	103	119	112	90	50	39	35	34	1.056
Mobilité	312	265	281	335	344	332	346	346	345	357	338	310	288	4.199
Logistique industrielle et administrative	14	6	7,00	10	26	31	20	16	9	7	7	8	7	168
Autres	0	0	0	0	5	10	15	24	32	41	50	60	69	307
TOTAL	431	396	402	400	450	476	500	498	476	455	435	413	398	5.729

Cette enveloppe de 306 mio compense le manque d'investissements en fin de plan mais n'apporte nullement une solution en début de plan. L'enveloppe globale s'élève cette fois-ci à 5,729 mia, la moyenne annuelle équivaut à 441 mio. **Il manque dès lors 133 mio de 2013 à 2016 pour obtenir un lissage des investissements.**



Pour l'année 2013, suite au conclave budgétaire de novembre 2012, 50 millions doivent être soustraits du PPI. Le dernier conclave budgétaire (mars 2013) a encore réduit la contribution du SPF de 30 millions. Cette restriction devrait s'appliquer sur la dotation d'exploitation et non sur celle des

investissements. Pour rappel, les 50 millions n'ont pas été déduits du PPI soumis à la consultation des Régions.

Il sera par conséquent difficile d'augmenter les investissements du SPF. Trois solutions sont dès lors envisageables :

- une contribution directe/indirecte de la Région wallonne
- sortir des projets de la clef 40
- redistribuer les enveloppes des 3 sociétés du groupe pour faire correspondre les investissements aux besoins

La Cellule Ferroviaire a dès lors mené une analyse visant à identifier les projets en début de plan qui pourraient éventuellement être postposés afin d'une part, d'accélérer les travaux du RER et de l'axe 3, et d'autre part de rattraper les sous-investissements dans le maintien de capacité.

2.2 Marges de manœuvre

Avant de s'intéresser aux projets des premières années du PPI, il est intéressant de manière globale de connaître finalement la somme qui est en jeu.

Selon la Cellule Ferroviaire, les projets suivants devraient être maintenus dans le PPI :

- le volet « sécurité » pour 1,056 mia
- le RER : 658 mio (115 mio pour les gares et 543 mio pour l'infrastructure)
- l'axe 3 : 176 mio (localisable selon la vision physique à 5,012 mia)
- l'augmentation de la vitesse de référence entre Namur et Charleroi : 6,2 mio
- la maintenance du réseau (les entretiens courants ne sont pas compris) : 2,237 mia (y compris pour le gros entretien des lignes à grande vitesse)

Au total, cette enveloppe s'élève ainsi à 4,133 mia.

Sur les 5,012 milliards d'euros correspondants aux investissements physiques prévus en Région wallonne, il reste des projets pour un montant de 879 millions qui pourraient éventuellement être rééquilibrés par la Région wallonne.⁵⁷

Il ne s'agit que d'un premier exercice pour montrer à quel point les marges de manœuvre à l'intérieur du PPI sont, globalement, extrêmement limitées.

⁵⁷ Pour information, dans le calcul sur base de la vision financière, à savoir les montants des investissements entrants dans la clef 40/60, l'enveloppe régionale équivaut à 5,319 mia. Le montant pour l'axe 3 s'élevant à 460 millions, il reste 903 mio à éventuellement mieux répartir entre les différents projets.

2.3 Montants à récupérer : quels sont les besoins ?

Des montants doivent être libérés pour hâter la réalisation de deux projets (le RER et l'axe 3) et augmenter le budget en maintien de capacité afin d'assurer un entretien homogène du réseau et rattraper les sous-investissements du passé. Quelle somme doit être libérée ?

2.3.1 RER

Dans la première version du PPI à 42,8 mia (qui reposait sur une application de la clef 40/60 sur les 13 ans et non annuellement), le RER s'élevait à 1,138 mia et les lignes 124 et 161 étaient achevées en 2021 et 2022. La version actuelle du PPI compte 1,321 mia, soit 183 mio de plus, or les 2 lignes sont maintenant reportées à 2025 !

Lors de la séance du parlement fédéral, Infrabel a présenté une comparaison entre le scénario conclave (finalement retenu) et le scénario basic. Il y apparaît clairement un report du RER alors que les budgets sont plus élevés dans le scénario conclave.

INFRABEL
Right On Track
4. Scénario CONCLAVE,
the current financial possibilities

Contenu

4.9. Axe Capacity : impact sur la date finale (I)

Dénomination du programme	Target scénario «BASIC»	Target scénario «CONCLAVE»
RER L161 mise à 4 voies	Dec-2019	Dec-2025
RER L124 mise à 4 voies	Dec-2020	Dec-2025
RER L50A mise à 4 voies	Dec-2016	Dec-2016
RER Schuman Josaphat	Dec-2015	Dec-2015
Modernisation Axe 3	Dec-2018	Dec-2021
Electrification Axe 3	Dec-2018	Dec-2021
LiefkenshoekRailLink	Aug-2014	Aug-2014
L27A - Y Oude Landen	Dec-2017	Dec-2025
L27 A - Y Krijgsbaan	Dec-2018	Dec-2025
Bypass Mechelen	Dec-2016	Dec-2017 + certification
Complex Otterbeek	Dec-2023	Dec-2024
Mobilité BXL Midi (fluidification)	Dec-2020	Dec-2025
Mobilité BXL Nord (fluidification)	Dec-2023	Dec-2025
Diabolo Courbes L26 - L25N	Feb-2015	Dec-2014
Diabolo Courbes L25 - L25N	Dec-2016	Dec-2018

Extrait de la présentation d'Infrabel au parlement fédéral

Le tableau ci-dessous compare les 4 différentes versions du PPI et les impacts en termes budgétaires et de planning (chiffres en mio €).

	Version 43 mia	PPI 25,2 mia	PPI basic*	PPI ACTUEL
RER TOTAL	1138	1278	1053	1321
L161	360	362	330,9	363
L124	518	518	481,7	518
Achèvement	2022	2022	2019	2025

*uniquement chiffres d'Infrabel

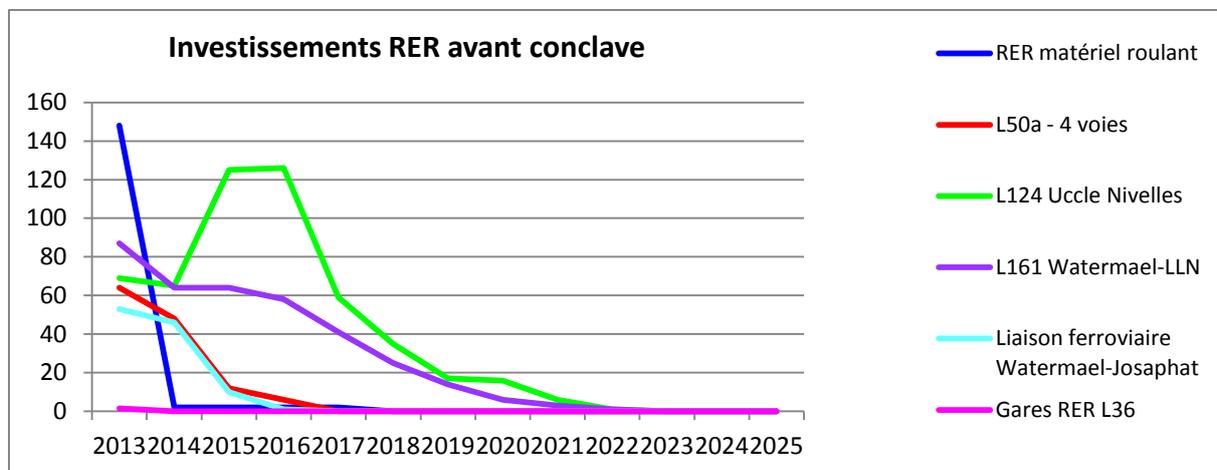
La version du PPI à 25,2 mia reposait déjà sur une clef 40/60 appliquée annuellement.

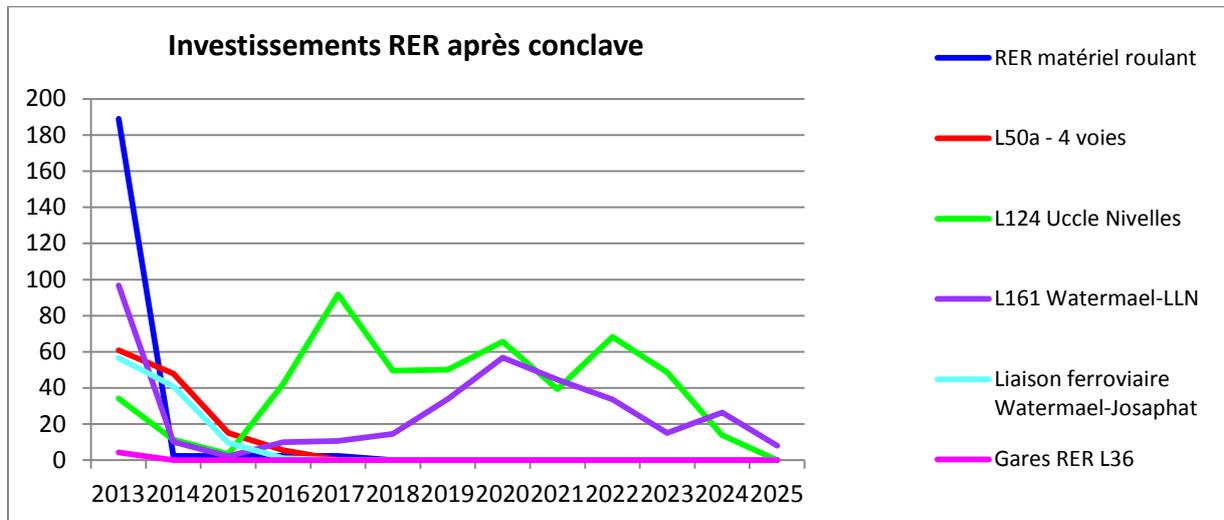
La part de l'infrastructure (sans les parkings et gares RER d'Infrabel) dans les 360 mio évalués dans la version à 42,8 mia s'élève à 331 mio pour la ligne 161 et 482 mio pour la ligne 124 soit plus de 90% du total.

Pour la ligne 161, environs 80 % des travaux de génie civil sont terminés.

Il semble ainsi que ce ne soit ni un problème financier, ni un problème de clef, ni un problème technique, mais réellement un problème de priorité au sein même de l'enveloppe annuelle et fermée d'Infrabel.

Les investissements avant et après le conclave budgétaire sont présentés ci-dessous.





Les montants sont quasi nuls pour les lignes 124 et 161 en 2014 et 2015. C'est donc réellement sur les 1^{ères} années du plan qu'il faut agir.

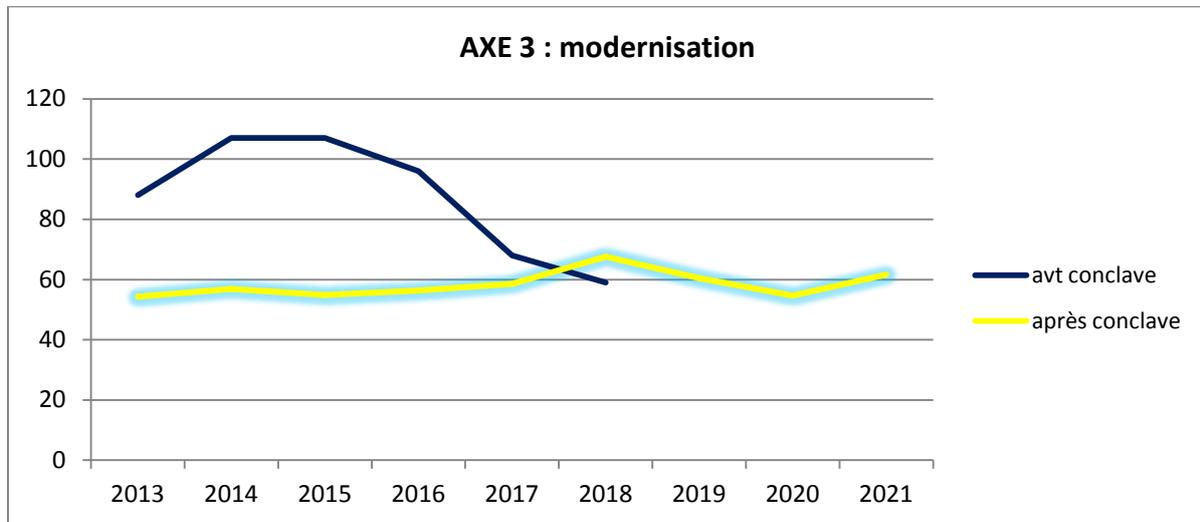
La Cellule Ferroviaire a demandé quel serait l'impact d'une éventuelle priorisation de la L161 par rapport à la L124 et de fournir un nouveau planning d'avancement.

Infrabel a répondu : « Après simulations par Infrabel, il apparaît que la mise en service de la L161 pourrait être avancée d'un an par rapport à l'objectif de décembre 2025 fixé dans le scénario CONCLAVE. Pour mémoire, le scénario BASIC (établi fin 2011) prévoyait une mise en service à l'horizon de décembre 2019. »

La Cellule Ferroviaire a demandé les détails du calcul réalisé mais est toujours en attente d'une réponse. Comment se fait-il en effet que l'utilisation d'une grosse partie des investissements sur la L124 s'élevant à 518 mio ne permette d'avancer le planning que de 1 an ? Pour rappel, 363 mio sont consacrés à la L161.

2.3.2 AXE 3

En mai 2012, la Wallonie a officiellement été informée du report des travaux de l'axe 3 de 2018 à 2021. Les raisons sont diverses : budgétaire (restriction – voire également slide extrait de la présentation d'Infrabel ci-dessus), technique (difficulté de travailler par tronçon et de trouver des entrepreneurs) et de planification (dès le départ le planning des travaux était intenable), sans compter l'application de la clef 40/60.



Ce graphique montre à nouveau que c’est le lissage des investissements année par année qui a conduit au report de ce projet (les moyens financiers sur l’ensemble étant resté quasi à l’identique). C’est donc l’enveloppe insuffisante d’Infrabel et la détermination des priorités au sein du groupe SNCB qui ont conduit au report du projet.

	Version 43 mia	PPI 25,2 mia	PPI basic	PPI ACTUEL
Axe 3	525	525	525	525
Achèvement	2018	2018	2018	2021

En pratique, 176,8 mio ont été reportés de 2019 à 2021.

Contrairement au cas du RER, Infrabel (juin 2013) affirme qu’une augmentation des investissements ne permettrait plus de rattraper les retards car pendant les années d’incertitudes budgétaires (2011-2012), les travaux sur l’axe 3 ont été freinés. Il n’est dès lors plus possible de ramener l’échéance à 2018 même avec l’apport d’un nouveau financement.

2.3.2 Maintien de capacité

L’analyse fine du maintien de capacité montre que globalement les investissements sont satisfaisants sur l’ensemble des 13 ans mais sont largement insuffisants les premières années du plan ce qui a été confirmé par Luc Lallemand à la séance du parlement wallon.



Wallonie



De 2013 à 2016, il manquerait ainsi 303,41 mio pour rattraper les sous-investissements du passé et assurer un entretien homogène du réseau pour la Wallonie et près de 600 mio les 9 premières années du Plan.



3 REEQUILIBRAGE DES PROJETS

Il est certain que les restrictions budgétaires ont joué en défaveur de l'axe 3, du RER et du maintien de capacité mais tel qu'indiqué ci-dessus, c'est principalement l'enveloppe annuelle d'Infrabel qui est insuffisante face aux priorités qui ont été retenues par le ministre de tutelle et la clef 40/60.

Pour effectuer l'exercice de rééquilibrage des projets, à savoir identifier les projets éventuels à supprimer, reporter ou maintenir, la Cellule Ferroviaire a listé tous les projets pertinents de 2013 à 2016 dans la version physique des investissements s'élevant à 5,729 mia.

PROJETS PERTINENTS	2013	2014	2015	2016	TOTAL
SECURITE	102,6	119,2	107,4	48,6	377,8
1. Masterplan ETCS	24,6	7	26,6	32,3	90,5
2. TBL1+	8,5	11,2	11,9	15,8	47,4
3. Concentration des postes de signalisation	69,5	101	68,9	0,5	239,9
MOBILITE	301,05	258,5	273,6	320,15	1153,3
4. RER L124	20,8	7,6	2,4	26,7	57,5
5. RER L161	59,2	6,3	1,4	5,7	72,6
6. Maintien de capacité (TGV compris)	104,1	114,5	125,5	173,9	518
7. Axe 3	54,3	56,9	54,9	56,3	222,4
8. Suppression traversées voyageurs	0	4,6	0,1	0	4,7
9. Grill de Kinkempois	0	0	0	2,3	2,3
10. L132: voie d'évitement + Carmeuse	0	0	0	1,5	1,5
11. Rationalisation gare de Quevy	0	0	0	2,7	2,7
12. Gare d'Arlon	0,8	1,2	0,9		2,9
13. Gare de Namur	1,6	3,8	3	1,2	9,6
14. Gare de Charleroi-Sud	1	1	1,3	13,8	17,1
15. Gare de Liège-Guillemins	3,4	0,8			4,2
16. Gare de Liège-Palais	0,45	0,5	1,8	1,5	4,25
17. Gare d'Ottignies	0,2	0	0,2	7,5	7,9
18. Gare de Mons	31	51	77,3	18,6	177,9
19. Gare de Verviers-Central	0,7	1,5	0	0	2,2
20. Gare de Huy	0	0,9	1	0,4	2,3
21. Gare de Tournai	0,7	0,5	0,3	1,75	3,25
22. Gare de Luttre	0	0,1	0,5	3	3,6
23. Gare de LLN P&R	18,8	6,3	0	0	25,1
24. Travaux d'accueil divers sur Liège	1,9	0	0,5	1,3	3,7
25. Rehaussement de quais	0,9	0	1,3	0,8	3
26. Passengers Info Display and Audio announcement syst	1,2	1	1,2	1,2	4,6
LOGISTIQUE INDUSTRIELLE ET ADMINISTRATIVE	12,1	5,5	6	7,5	31,1
27. Atelier de Bascoup	0,2	1	1,5	4,4	7,1
28. CLI zone de Liège	2,2	1,1	2,5	1,5	7,3
29. CLI zone de Charleroi	3,8	1			4,8
30. Bâtiment de service Infrabel - zone Liège	4,7	1,5	0,7	0,7	7,6
31. Bâtiment de service Infrabel - zone Charleroi	1,2	0,9	1,3	0,9	4,3
TOTAL projets	415,75	383,2	387	376,25	1562,2
TOTAL Wallonie	431	396	402	400	1629

Les critères de sélection des projets sont variables à savoir :

- s'agit-il de budget engagé ?
- les travaux ont-ils démarré ?
- existe-t-il une contribution de la Wallonie ?
- s'agit-il d'un projet ferroviaire indispensable aux usagers ?

Ces critères auraient été tout autres dans un contexte budgétaire plus large.

Les projets qui pourraient, selon la Cellule Ferroviaire, être reportés sont repris dans le tableau suivant. Le projet devant être réévalué est indiqué en rouge.

PROJETS POSTPOSES	2013	2014	2015	2016	TOTAL
8. Suppression traversées voyageurs	0	4,6	0,1	0	4,7
11. Rationalisation gare de Quevy	0	0	0	2,7	2,7
13. Gare de Namur	1,6	1,5	1,4	0	4,5
14. Gare de Charleroi-Sud	1	1	1,3	13,8	17,1
15. Gare de Liège-Guillemins	1,6	0,8			2,4
18. Gare de Mons	21	51	77,3	18,6	167,9
19. Gare de Verviers-Central	0,7	1,5	0	0	2,2
20. Gare de Huy	0	0,9	1	0,4	2,3
21. Gare de Tournai	0,7	0,5	0,3	1,75	3,25
22. Gare de Luttre	0	0,1	0,5	3	3,6
23. Gare de LLN P&R	18,8	6,3			25,1
26. Passengers Info Display and Audio announcement syst	1,2	1	1,2	1,2	4,6
TOTAL récupérable	46,6	69,2	83,1	41,45	240,35

Les raisons ayant dicté la suppression ou, au contraire, le maintien des projets sont détaillées ci-dessous.

Suppression des traversées voyageurs

Il s'agit d'un projet important tant en termes de sécurité que de confort des usagers. Cependant, vu les enjeux, la Cellule Ferroviaire estime que ce projet peut être reporté. La CF a demandé à Infrabel quelles gares étaient concernées. Il s'agit des gares de Walcourt, Yvoir, Virton, Mariembourg, Trois-Ponts, Gouvy, Athus, Lobbes, Rivage, Melreux-Hotton, Quévy, Dinant, Lessines, Herstal. La traversée est actuellement assurée par un agent sur place.

Rationalisation de la gare de Quévy

L'accueil en gare de Quévy a un coût qui peut certainement être postposé. Cette gare comptait en moyenne, 124 montées par jour en 2009. 10 millions semble également excessif pour le projet en tant que tel à savoir le rehaussement et l'allongement des quais ainsi que la suppression des caténaires bicourant. Sans compter que la CF se pose encore la question quant à l'affectation de ce projet sous « extension de capacité » avec un intitulé tel que « rationalisation ».

Gare de Namur

Le projet se compose de plusieurs parties dont la construction de la dalle de bus au-dessus de la gare (4,7 mio de 2013-2016) et d'un nouveau parking (4,9 mio de 2013-2016).

L'adaptation de la gare (dalle pour les bus) étant financée par la Région wallonne (SRWT), la Cellule Ferroviaire estime qu'il n'a pas lieu de postposer les budgets. En revanche, le projet rencontrant de nombreuses réticences de la part des riverains, le planning proposé (2013-2017) ne semble pas tenable. La Cellule Ferroviaire estime ainsi que le budget de la première année, à savoir 0,6 mio, peut d'office être récupéré. La contribution directe de la Région Wallonne en 2013 d'un montant de 1,650 millions couvrira les études menées par la SNCB-Holding. Le montant total dédié au parking, à savoir 4,9 mio, peut en revanche être postposé (voire supprimer intégralement; l'objectif étant de ne plus développer de volumineux parkings de gare dans les centres-villes denses et aisément accessibles en transport public).

Gare de Charleroi-Sud

Tel que décrit précédemment la gare vient d'être complètement rénovée or 80.098.000 euros seront encore prévus pour cette gare. Les investissements prévus dans le cadre du PPI portent exclusivement sur la construction d'un tunnel sous-voie, le bâtiment de service, la construction d'un parking, les abords de la gare et son intégration urbanistique. Il ne s'agit pas de travaux ferroviaires (sauf 66.000 euros d'Infrabel). La Cellule Ferroviaire ne remet pas en question le projet en tant que tel qui permettra certainement de valoriser la ville mais bien l'utilisation du budget ferroviaire pour un projet urbanistique. La question de l'augmentation du nombre d'emplacements de stationnement à la gare, qui est située dans un centre-ville dense et actuellement ingérable entre autres vu le principe du « tout à la voiture » devra être apprécié dans le cadre d'une vision globale (actualisation du PCM en cours). Dans ce contexte, ces 80 millions (ou une partie) pourraient donc être réinjectés pour répondre aux besoins actuels et futurs en matière ferroviaire.

Gare de Liège-Guillemins

4,2 mio sont prévus pour la gare de Liège-Guillemins. Cependant, ce montant se décompose de la manière suivante :

- 1,242 mio en 2013, travaux d'Infrabel dans le cadre de la ligne TGV ; ce montant sort donc de la clef wallonne
- 220.000 euros pour le bâtiment de service
- 3 mio pour des adaptations de la gare en 2013 et 2014

La Cellule Ferroviaire estime dès lors que seul ce dernier montant pourrait être postposé.

Gare d'Ottignies

Il s'agit de la première gare wallonne. Aujourd'hui, les couloirs sous-voies et les accès aux quais sont trop exigus pour assurer le passage fluide et sécurisé des piétons. Cette gare n'est pas non plus une gare PMR (aucun accès PMR entre le hall de gare et les quais). Selon le planning financier du PPI, les travaux de la gare s'achèverait en 2022 or l'offre ferroviaire ne serait disponible qu'en 2025. Etant donné les problèmes de capacité de cette gare et la non-accessibilité aux personnes à mobilité réduite, la Cellule Ferroviaire ne préconise pas de postposer les budgets consentis (7,5 mio en 2016).

Gare de Mons

Cette gare coûte au groupe SNCB 205,216 mio et à la Région Wallonne, 40.471.987,98 euros. Dans ce budget, 11,750 mio sont consacrés au bâtiment de service (bureaux à la gare) dont 1,556 mio de 2013 à 2016.

Le projet « gare » de 2013 à 2016 s'élève à 176,444 millions. La contribution wallonne pour cette même période s'élève à 11.765.603,20 euros. Vu les restrictions budgétaires et le manque d'investissements pour les fondamentaux, la question se pose sur l'opportunité de l'ampleur de ce projet. La gare devait faire l'objet d'une rénovation mais l'usager cherche avant tout une gare fonctionnelle disposant d'accès aisé aux quais, de bancs, de quais couverts, d'un abri et d'informations. La gare provisoire a été mise en place au mois de mars 2013. Il est dès lors difficile de stopper le projet mais rien n'empêche de le retarder. Si la volonté est effectivement d'obtenir la finalisation des travaux pour 2015 (prévue pour 2018 dans le PPI), cela signifie que les investissements sont actuellement insuffisants et se verront encore augmenter à l'avenir (au détriment d'autres projets). En revanche, s'il l'on tient compte du planning du PPI, rien n'empêche de postposer ce projet aux années plus clémentes à savoir de 2017 à 2023.

La Cellule Ferroviaire propose donc de réaliser uniquement les travaux nécessaires au confort des usagers et de diminuer fortement les budgets de 2013 à 2016. Seul 10 mio seraient ainsi maintenus mais cet exercice devrait être réalisé par la SNCB Holding et implique des choix politiques forts.

Gare de Verviers-Central

La Commune de Verviers accorde beaucoup d'importance aux modes alternatifs à la voiture. Cette gare est un modèle d'intermodalité qui fonctionne. Selon le PPI, le budget prévoit l'extension du parking (400 pl) et la rénovation du bâtiment de gare et de ses abords pour un budget total de 9 mio de 2013 à 2019. En revanche, le projet tiré du Plan de transport de faire passer des trains à double

étage dans la gare de Verviers n'est nullement mentionné. L'impact de ce projet est-il dès lors pris en compte ? La Cellule Ferroviaire attend la liste des ouvrages d'arts qui seront modifiés par Infrabel pour répondre à cette question. En tout état de cause, il ne sert à rien de repenser aujourd'hui l'aménagement du parking actuel de la gare puisque le déplacement de la gare de bus ainsi que le projet d'agrandissement du tunnel ferroviaire l'impactera. La Cellule Ferroviaire ne dispose donc pas d'assez d'éléments mais il semble que le budget indiqué soit faible pour réaliser ces travaux d'envergure dans un bâtiment classé. La Cellule Ferroviaire propose ainsi d'utiliser les 1,5 mio prévus en 2013 et 2014 à d'autres fins et de postposer ce projet.

Gare de Huy

Le budget total de la gare de Huy s'élève à 7,3 mio répartis sur 7 ans. Les gros investissements ne sont prévus qu'en fin de plan. Le projet consiste en la construction d'un parking de 400 pl et la rénovation du bâtiment de gare. Le parking comprenant +/- 200 places est au maximum de sa capacité. La couverture des quais est percée et doit absolument être rénovée. Cependant, le budget prévu de 2013 à 2016 s'élevant à 2,3 mio ne prévoit pas une nouvelle couverture des quais. Les investissements pour le parking sont indiqués comme non engagés dans le PPI. Vu l'ordre des priorités, la Cellule Ferroviaire propose de postposer ce budget.

Gare de Tournai

Le projet vise à améliorer l'accueil voyageurs, agrandir le parking et moderniser les quais pour un montant de 12,7 mio de 2013 à 2022. De 2013 à 2016, 3,25 mio sont prévus. Ce budget se décompose de la manière suivante :

- Extension parking : 2,6 mio
- Bâtiment de gare : 0,7 mio

Les montants sont engagés mais les travaux n'ont pas encore commencé. La gare est fonctionnelle mais le parking est aujourd'hui saturé. La Cellule Ferroviaire propose de postposer le projet.

Gare de Luttre

Le projet de la gare de Luttre consiste en l'agrandissement du parking actuellement saturé. Selon le PPI, l'étude est en cours mais les investissements ne sont pas encore engagés.

Gare de LLN – P&R

Tout d’abord, ce projet se heurte à des problèmes de permis. Celui-ci a été octroyé par la Région wallonne en juillet 2012, mais deux recours ont été introduits devant le conseil d’Etat qui n’a pas encore statué à ce jour. Les travaux ne démarreront dès lors pas cette année. Cela étant dit, le principal argument pour le report de ce projet est lié à l’offre RER. En effet, pourquoi construire 2500 places (et construire les routes d’accès nécessaires estimées à 7 mio à charge de la Région wallonne) en 2014 si l’offre ferroviaire n’augmentera qu’en 2026 ? En outre, les usagers se rendent principalement à pied à la gare et le parking sous Louvain-la-Neuve dispose encore de suffisamment de places pour répondre à la croissance tendancielle de la gare. Il n’y a dès lors actuellement aucune raison de construire ce parking.

Par ailleurs, la convention est obsolète : « L’attention de la Région Wallonne est également attirée sur l’article 20 de ce contrat précisant que, si l’ensemble des permis nécessaires à la réalisation du Projet n’a pas été délivré au plus tard le 30 juin 2011, ce contrat sera résilié de plein droit et le Projet abandonné. »

Enfin, le coût des travaux était estimé à 46.295.000 EUR₂₀₀₈ (hors TVA). Dans le cadre du contrat de préfinancement, la Région wallonne était invitée à payer les intérêts sur l’emprunt, estimés à 9.770.000. Or aujourd’hui, ce projet n’est plus évalué qu’à 25,1 millions. Le montant à charge de la Région Wallonne ne devrait-il pas être recalculé au prorata de l’emprunt ?

Le préfinancement prévu pourrait être réutilisé pour d’autres projets. En effet, l’emprunt dans le cadre de ce préfinancement n’influençant pas la clef 40/60, 60 mio (montant de l’accord de 2005) pourraient être réinjectés pour les premières années du plan.

La Région wallonne a donc tout intérêt à reporter ce projet.

PIDDAS

Ce projet est un luxe comparé aux enjeux.

Conclusions

De manière générale, il est aussi risible de voir que des investissements pour l'installation de bornes pour voitures électriques sont prévus et engagés pour les gares de Charleroi-Sud et Tournai alors qu'il manque de moyens financiers pour les fondamentaux et des projets-clef⁵⁸.

Finalement, cet exercice permet de récupérer 240 millions quasi exclusivement sur le budget de la SNCB-Holding. Ce montant s'avère cependant insuffisant pour répondre ne serait-ce qu'aux besoins en maintien de capacité. Si la Région Wallonne débloque un budget dans le cadre d'un cofinancement, elle devra exiger qu'il soit utilisé en début de plan. Les 500 mio du fédéral sont actuellement envisagés en fin de plan.

La Cellule Ferroviaire n'a pas remis en question le poste « sécurité » or des montants importants apparaissent pour la concentration des cabines de signalisation. Si les réticences des syndicats sont grandes, ce projet risque de rencontrer des retards.

Il en va de même de la logistique industrielle. L'atelier de Bascoup ne doit certainement pas être remis en question mais qu'en est-il des bâtiments de service d'Infrabel ? La CF ne dispose actuellement pas de suffisamment d'informations pour juger des possibilités.

⁵⁸ Selon Louis Maraitre, porte-parole de la SNCB-Holding, « d'ici fin 2014, les 34 plus grandes gares belges compteront un total de 204 bornes, soit six par gare, pour un budget de 1,224 millions d'euros, comme fixé dans le plan de 2010. » RTBF, 2 juillet 2013

4. LA CLEF 40/60

4.1 Les éléments qui en sortent

Les projets suivants sortent de la clef :

- Les projets sur le territoire de Bruxelles-Capitale
- Les projets d'intérêt régional à savoir les infrastructures d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National
- Les projets transrégionaux à savoir les tronçons flamands sur les lignes L124 et L161
- Les projets transnationaux et internationaux à savoir l'axe 3 (en partie)
- Le matériel roulant
- Les ateliers SNCB
- L'informatique
- Les charges d'exploitation
- Les investissements de nature commerciale (fonds propres)
- Les subsides européens
- Le financement direct des travaux dans le cadre des SPV (= emprunt)
- Les intérêts payés par les Région dans le cadre des SPV
- La construction des LGV pour un service international (la CF ne dispose pas encore de cet accord)

4.2 Les demandes flamandes

Dans sa « Vlaamse Spoorstrategie⁵⁹ », la Région flamande précise que la clef 40/60 reste sa référence mais demande :

- une clarification des critères utilisés pour définir la clef 40/60
- une application correcte de celle-ci
- que l'attribution des dotations d'investissement (localisation/délocalisation) s'effectue de manière plus transparente et repose sur une meilleure motivation (localisées et non localisées)
- que les investissements prévus dans la Région de Bruxelles-Capitale soient fixés en concertation avec elle (car ces investissements sont importants)
- que les projets dans le cadre du plan de transport 2025-2030 et donc l'affectation de l'enveloppe de réserve de 600 mio soient fixés en concertation avec les Régions
- l'application de la clef 40/60 sur ce montant des 600 mio

⁵⁹ Vlaamse Spoorstrategie – definitieve conceptnota » Versie 8 februari 2013

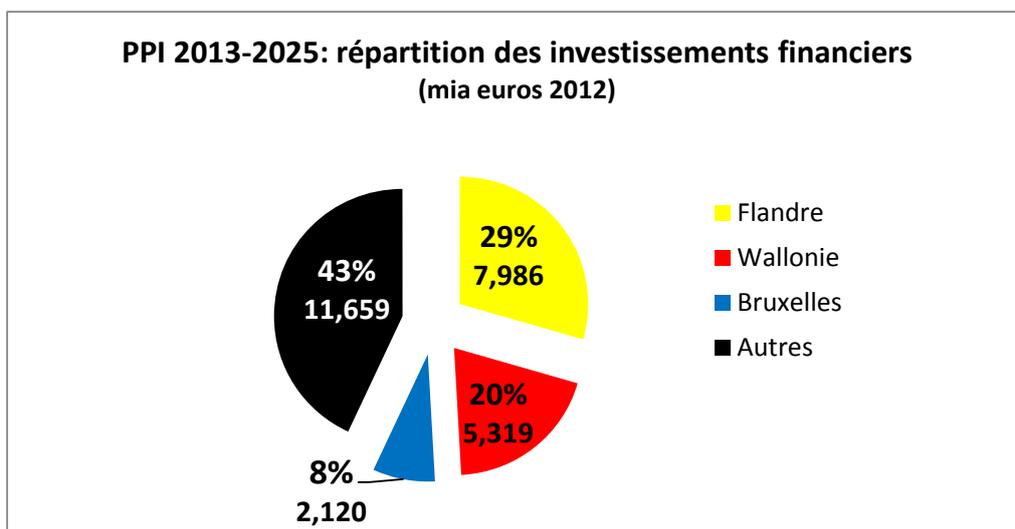
- à ce que les ateliers soient localisables et entrent dans la clef (vu que les investissements dans les ateliers pour l'entretien et la rénovation du matériel roulant ne sont, en pratique, pas prévus en fonction du matériel qui roule et que ces investissements ne peuvent être considérés comme « matériel roulant ».
- à ce que les investissements dans le système de sécurité ETCS sortent de la clef puisque qu'ils sont exécutés sur l'entièreté du réseau
- le maintien de l'application annuelle de la clef sans exception
- plus de transparence dans l'utilisation des dotations d'exploitation et donc évaluer s'il ne serait pas nécessaire d'y appliquer également la clef 40/60

Il souhaite encore que les principes suivants soient intégrés dans **le nouvel Accord de Coopération** entre les autorités fédérales et les régions, ainsi que dans les **contrats de gestion** des entités du Groupe SNCB :

- une collaboration en vue de développer l'offre de transport (multimodale)
- l'organisation d'une **concertation politique et administrative permanente** en vue d'assurer le suivi du Plan pluriannuel d'Investissement et de ses adaptations éventuelles, de définir les critères d'application de la clé de répartition 60/40...
- la mise à la **disposition des Régions des données et des plans nécessaires** à la réalisation de leur politique de mobilité.

4.3 Les implications pour la Wallonie

La clef est calculée sur base de la vision financière des investissements.



Sur les 26 mia, 20% des investissements soit 5,319 mia sont localisables en Wallonie.

Parmi les éléments sortant de la clef, ce sont principalement les projets suivants qui impactent la vision physique et financière des investissements :

Pour la Wallonie :

- Préfinancement SPV P&R LLN: 25,1 mio vision physique
Dans clef: 23,4 mio remboursement SPF pour SPV
- Préfinancement SPV Axe 3: 525,372 mio vision physique
Dans clef: 525,372 – 11,517 (financement européen) – 174,346 (emprunt SPV) – 163,811 (délocalisation selon accord de 2001) = 176,698 + 283,8 (remboursement SPF pour SPV) = 458,498 mio

Pour la Flandre

- PPP Liefkenshoek = 86,6 (localisable SPF) + 538,8 (dotation SPF pour PPP) = 625,4 mio
- PPP Diabolo = 1,2 (localisable SPF) + 50,6 (redevances PPP) = 51,8 mio
- Préfinancement SPV Zeebrugge: 113 mio vision physique
Dans clef: 113 – 109 (emprunt SPV) = 4 + 92 (remboursement SPF pour SPV) = 96 mio

Le tableau ci-dessous reprend les investissements par rubrique.

Clef 40/60	Flandre	Wallonie	TOTAL	Flandre	Wallonie
Sécurité	1.750	1.056	2.806	62%	38%
Mobilité	6.058	4.095	10.152	60%	40%
Mobilité grande vitesse	50	80	130	39%	61%
Mobilité RER	120	543	663	18%	82%
Mobilité classique	5.887	3.472	9.360	63%	37%
Logistique industrielle et administrative	177	168	345	51%	49%
Autres	0	1	1	0%	100%
TOTAL	7.985	5.320	13.304	60%	40%

De manière générale, la clef est appliquée pour les grandes rubriques.

Qu'en est-il des projets à l'intérieur de chaque rubrique ? Seuls les projets-clefs ont été identifiés.

4.3.1 La sécurité

Clef 40/60	Flandre	Wallonie	TOTAL	Flandre	Wallonie
Sécurité	1.750	1.056	2.806	62%	38%
Infrastructure ETCS	1.388	582	1.970	70%	30%
TBL1+	35	48	82	42%	58%
GSM-R	24	24	48	50%	50%
Cabine de signalisation	60	242	302	20%	80%
Passages à niveau	185	136	321	58%	42%
BCP - sécurité dans les tunnels	24	3	28	88%	12%
Plan de prévention	1	1	3	50%	50%

La Wallonie a tout intérêt à ne rien sortir de la clef concernant la sécurité. En effet, le budget total est supérieur en Flandre et principalement absorbé par un seul projet, l'implémentation de l'ETCS sur le réseau. Les montants des projets en faveur de la Wallonie (indiqué en vert) ne compensent nullement ce projet. Le budget ETCS risque également d'augmenter vu le rythme d'implémentation intense et les éventuelles maladies de jeunesse. La Belgique sera le premier pays à disposer d'un réseau entièrement couvert.

4.3.2 La mobilité

Cette rubrique se compose des lignes à grandes vitesses, du RER et de la mobilité classique. Pour rappel, seul les principaux projets sont repris.

Mobilité	6.058	4.095	10.152	60%	40%
MOBILITE GRANDE VITESSE	50	80	130	39%	61%
Entretien	22	79	100	22%	78%
Extension	29	1	30	97%	3%
MOBILITE RER	120	543	663	18%	82%
L50 A BXL-Denderleeuw	91	0	91	100%	0%
L124: Uccle-Nivelles	27	327	354	8%	92%
L161: Watermael-LLN	3	215	218	1%	99%
MOBILITE CLASSIQUE	5.887	3.472	9.360	63%	37%
Entretien réseau (voies, OA, signalisation, caténaire, ECFM, telecom)	2.338	2.147	4.485	52%	48%
Entretien réseau (bâtiments techniques Infrabel)	9	12	21	44%	56%
Réseau 0 défaut	405	0	405	100%	0%
l'axe 3	0	458	458	0%	100%
Ijzeren rhijn	16	0	16	100%	0%
L51 Brugge 3de spoor	83	0	83	100%	0%
Haven van Antwerpen: linkerover	41	0	41	100%	0%
Haven van Antwerpen: rechterover	17	0	17	100%	0%
Haven Zeebrugge	10	0	10	100%	0%
Haven van Gent	4	0	4	100%	0%
L50A Gent-Brugge	269	0	269	100%	0%
L147 -Auvelais-Fleurus	0	24	24	0%	100%
Gares renouvellement + parkings	805	322	1.127	71%	29%
Technologie voyageurs	62	62	124	50%	50%
Gares extension de capacité + parkings	669	303	972	69%	31%

4.3.2.1 Les LGV

La Wallonie a intérêt à faire sortir de la clef les lignes à grande vitesse. En effet, les lignes sont construites (contrairement à la Flandre) et grèvent dorénavant la Wallonie car l'entretien de ces lignes entre dans la clef. Or la Wallonie dispose de 159 km de LGV contre 138 km en Flandre (y compris les tronçons frontière bruxelloise-Halle, Leuven, Mechelen) soit réciproquement, 53% et 47%.

La CF ne disposant pas de l'accord « TGV », il ne lui est pas possible d'évaluer la possibilité de faire sortir le maintien de capacité dans le cadre de cette convention.

Le budget indiqué en Flandre n'est qu'une partie des extensions prévues à savoir celles liées à l'utilisation des lignes pour du service intérieur.

Dans le cadre du projet LiègeCarex, des panneaux antibruit pour la circulation du matériel roulant sur les lignes à grande vitesse la nuit devront être installés. Ce projet n'est actuellement pas repris dans le PPI mais la Wallonie a tout intérêt à l'inscrire vu que ces investissements sortiraient de la clef 40/60 (extension des LGV).

4.3.2.2 Le RER

Ce budget RER comprend l'infrastructure, les gares Infrabel ainsi qu'une partie des gares Holding.

Vu le montant des investissements, la sortie de la clef du RER serait favorable à la Wallonie. En comparaison aux investissements sur les 3 lignes RER en Flandre, le budget réservé à la Wallonie reste important (543 contre 120 mio en Flandre). **La Wallonie devra en revanche être attentive à ce que la Flandre ne demande pas à sortir l'entièreté des gares RER de la clef.** En effet, la CF estime que +/- 393 mio sont prévus pour les gares RER en Flandre (budget repris sous mobilité classique-gares) contre seulement 137 mio en Wallonie.

Les montants repris pour la Flandre pour les lignes 124 et 161 représentent uniquement les travaux en gares. Le groupe SNCB fait sortir de la clef uniquement les travaux qui se rattachent à l'infrastructure des lignes.

La Wallonie devra donc s'inspirer de l'accord de coopération de 2001 en demandant à retirer uniquement les lignes RER et veiller à faire sortir uniquement les budgets repris sous RER soit 543 mio pour la Wallonie et 120 mio pour la Flandre

4.3.2.3 La Mobilité classique

La mobilité classique se subdivise entre réseau (renouvellement et extension) et chaîne de mobilité.

Le *maintien de capacité* est un fondamental qui vu l'état du réseau wallon et ses caractéristiques (longueur, OA, déclivité,...) dépasse les 40% d'investissements de la clef. Les rattrapages identifiés et les sous-investissements des premières années du plan conduiront inexorablement à la détérioration du réseau wallon et à la fermeture éventuelle d'un certain nombre de lignes.

La Wallonie a donc tout intérêt à demander à sortir l'entretien du réseau de la clef à savoir 2,617 mia pour la Wallonie et 2,753 mia pour la Flandre ce qui comprend l'axe 3 et le projet 0 défaut en Flandre.

MOBILITE CLASSIQUE	5.887	3.472	9.360	63%	37%
Entretien réseau (voies, OA, signalisation, caténaire, ECFM, telecom)	2.338	2.147	4.485	52%	48%
Entretien réseau (bâtiments techniques Infrabel)	9	12	21	44%	56%
Réseau 0 défaut	405	0	405	100%	0%
l'axe 3	0	458	458	0%	100%
TOTAL Entretien réseau	2.753	2.617	5.369	51%	49%

Le principal argument est celui de l'homogénéité du réseau vu que les trains circulent sur l'ensemble du territoire ce qui revient à reprendre l'argument de la Flandre par rapport à l'ETCS.

La principale différence est le temps. La Flandre profitera immédiatement d'une sortie des investissements alors que la Wallonie s'inscrit uniquement dans du long terme sauf si Infrabel s'attèle à investir massivement les premières années du plan en Wallonie pour rattraper les retards.

Ce choix déterminera cependant l'état du réseau wallon à l'horizon 2025, et donc les investissements après 2025. Si la compétence ferroviaire reste fédérale, la Wallonie pourrait accepter de faire sortir, en contrepartie, l'ETCS ; en cas de régionalisation en revanche, la Wallonie risque d'être perdante. En effet, cette stratégie ne s'inscrivant que dans le long terme, en cas de régionalisation, l'entretien du réseau serait finalement à charge de la Wallonie.

Si la Wallonie accepte de sortir l'ETCS de la clef en contre-partie du maintien de capacité, elle devra exiger que le maintien du réseau soit immédiat ce qui implique de débloquer des investissements en début de plan.

4.3.3 La logistique industrielle et administrative

Seuls les bâtiments Infrabel apparaissent dans la clef 60/40. Il serait actuellement avantageux pour la Wallonie de faire sortir de la clef ces derniers. L'atelier de Bascoup produit en effet des rails pour l'ensemble du réseau belge et est en plein développement économique.

Logistique industrielle et administrative	177	168	345	51%	49%
Atelier de Bascoup	0	38	38	0%	100%
Atelier de Roeselare et Wondelgem	3	0	3	100%	0%
CLI	33	31	65	52%	48%
bâtiments de service et de bureau	130	91	221	59%	41%

La Flandre souhaite en revanche faire entrer dans la clef les 13 ateliers SNCB (4 centraux et 9 de traction). Les implications sont actuellement difficilement identifiables puisqu'il ne s'agit pas uniquement d'investissements mais également d'emploi et de savoir-faire.

La première démarche doit ainsi consister à connaître le programme du matériel qui sera confié à l'entretien des différents ateliers.

Au niveau des investissements, les montants sont plus importants en Flandre qu'en Wallonie et se déclinent de la manière suivante :

- Ateliers centraux de Malines et Gentbrugge = 96,7 mio
- Ateliers centraux de Salzennes et Cuesmes = 78,3 mio
- Nouvel AT Kinkempois (SNCB) = 63,2 mio
- Nouvel atelier de Melle = 126 mio
- Nouvel atelier d'Arlon = 17,8 mio

- Atelier de Schaerbeek = 31 mio
- Total atelier de traction = 208 mio – montant à répartir entre les ateliers non identifiés dans le PPI à savoir Charleroi, Anvers, Ostende, Hasselt et Forest

Actuellement, les investissements identifiables s'élèvent ainsi à 222,7 en Flandre (58%) et 159,3 en Wallonie (42%).

4.4 Conclusions

Il faudrait sortir les projets qui ont un impact national sur le réseau.

- Le **maintien de capacité** à savoir ce que l'on appelle dorénavant mobilité classique amélioration/renouvellement étant donné le côté pénalisant de la clef pour la Région wallonne. Actuellement, plus d'investissements sont prévus en Flandre. La Flandre y verrait donc son avantage également. L'important sera ensuite de contrer la politique de rationalisation des lignes. Une autre manière de s'assurer de l'ordre des priorités des projets serait de demander une obligation d'audit sur le réseau tous les 3 ans. En échange, la Région wallonne pourrait accepter une application de la clef tous les 3 ans.
- Tout **l'axe 3** en tant qu'axe international soutenu comme projet prioritaire par la Commission européenne.
- **L'Athus-Meuse** : Il s'agit du corridor C ; axe important pour les flamands qui font transiter leurs marchandises (nous subissons donc toutes les nuisances sans contre-partie)
- **Le RER** vu les retards de permis en Flandre et les problèmes de saturation de la jonction N-M, ce projet devrait être considéré d'intérêt transrégional puisque la Wallonie ne sait pas avancer sans Bruxelles et la Flandre
- **Les LGV** (entretien et adaptation) en tant qu'axe international libéralisé et exploité par des opérateurs privés

Les demandes flamandes portent sur un budget de 1,970 mia à faire sortir de la clef et un budget de 590 mio à faire entrer dans la clef.

L'argument en faveur de l'ETCS, à savoir l'exécution du projet sur l'ensemble du territoire, est identique à celui que la Wallonie pourrait avancer pour le maintien de capacité. Le maintien de capacité classique s'élève au total à 5,434 mia (investissements physiques en Wallonie et Flandre) et 100 mio pour l'entretien des lignes à grande vitesse.

Les enveloppes avancées par la Wallonie s'avèreraient ainsi largement supérieures à celles de la Flandre sans compter le RER.

Finalement, excepté le RER, il existe peu de projets pour lesquels la Wallonie dépasse le seuil des 40% et qui représentent un montant suffisamment élevé pour être discuté.

En sortant la sécurité de la clef, la Flandre a un gain immédiat puisque les investissements sont prévus en début de plan. En revanche, si la Wallonie demande en contrepartie à faire sortir le maintien de capacité de la clef, le gain sera uniquement à long terme (sans prise en compte d'une éventuelle régionalisation du ferroviaire). Il faudra dès lors une demande forte auprès d'Infrabel pour réaliser les investissements nécessaires pour l'entretien du réseau wallon en début de plan. Leur enveloppe étant fermée et limitée, ce choix se fera en défaveur d'autres projets.

Finalement, la Wallonie a intérêt à demander à sortir :

- L'entretien du réseau (y compris l'axe 3 et les LGV)
- Le RER

Au total, cette demande revient à retirer 6,032 mia soit 3,160 mia pour la Wallonie et 2,872 pour la Flandre. Au total, la clef s'appliquerait ainsi sur un montant total de 7,272 mia au lieu de 13,304 mia ce qui reviendrait à dire que plus de la moitié des projets seraient hors clef !

Il sera dès lors difficile de convaincre la Flandre de sortir le maintien de capacité et le RER. Le budget en maintien de capacité s'élève à lui-seul à 5,434 mia.

5. LES FONDAMENTAUX

Les négociations devront avant tout viser à répondre aux besoins des usagers. Le nouveau plan d'investissements se veut une réponse à la mobilité croissante des personnes et des marchandises et se veut suffisant pour couvrir les besoins fondamentaux. Des garanties sont nécessaires.

La Région wallonne n'a aucune compétence en matière ferroviaire mais peut intervenir en termes d'intermodalité, d'aménagement du territoire et de financement additionnel.

En maintien de capacité, selon les estimations, près de 600 mio d'euros supplémentaires sont nécessaires pour l'entretien du réseau et les rattrapages du passé.

La Wallonie devrait exiger un réseau 0 défaut tel que promis à la Flandre en 2025. Elle devrait ainsi demander à Infrabel d'estimer les montants exacts des investissements nécessaires sur le réseau wallon sans tenir compte de la clef. Ce montant devrait ensuite être retiré de la clef.

Le Ministre Labille assure que toutes les lignes C seront entretenues. Ces propos devraient être repris dans l'accord de coopération. Cependant, Infrabel cherche actuellement les économies possibles afin de répondre à cette obligation. L'impact ne serait éventuellement plus sur les lignes A, B ou C mais les lignes D.

Le matériel roulant est en suffisance s'il l'on tient compte d'une croissance de 2,05% (tel que prise en compte par la SNCB Mobility) mais insuffisant s'il l'on tient compte d'une croissance tendancielle à 3,8%. Il manque ainsi 90.000 places assises. La Wallonie a tout intérêt à demander davantage de matériel roulant vu qu'il n'entre pas dans la clef. Actuellement, lors de suppression de trains pour raison technique, la SNCB ne dispose pas d'alternative.

L'accueil en gare est un sujet problématique. En effet, la première étape consiste à redistribuer les budgets entre les gares. Vu les moyens financiers à disposition, les budgets prévus pour la gare de Mons et la gare de Charleroi apparaissent excessivement élevés par rapport au budget total consacré à l'ensemble des gares. La Cellule Ferroviaire estime par conséquent que la Wallonie doit rester raisonnable dans ses choix quand ils impliquent le budget ferroviaire. Les gares ne doivent plus être perçues uniquement comme des éléments emblématiques du paysage mais correspondre aux besoins réels des usagers, s'intégrer dans un contexte urbanistique cohérent et faire l'objet d'un financement plus large. Le rail doit cesser d'être purement un enjeu de prestige.

Vu sa rénovation récente, le budget de la gare de Charleroi doit être complètement réévalué. Pour la gare de Mons, la question du coût de la rénovation de cette gare devrait être posée. Les montants ainsi récupérés doivent prioritairement être affectés au maintien de capacité. En effet, seulement 50 millions sont prévus à cet effet alors que 77% des gares wallonnes disposent de quais bas.



Wallonie



Service public
de Wallonie

Les négociations devront dès lors porter sur ce dernier aspect tout en mettant en avant la faiblesse des investissements prévus pour les gares wallonnes par rapport aux gares flamandes (14% contre 86%) alors que la Wallonie possède plus de gares. Cet argument met en avant les effets négatifs de la clef pour la Région wallonne.



DGO 2

DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur – Tél : 081 77 30 93
Fax. : 081 77 38 22 - Mèl : rail-dgo2@spw.wallonie.be

6. LES FINANCEMENTS ALTERNATIFS

Pour rappel, l'accord du gouvernement fédéral de décembre 2012 parlait d' « un financement additionnel pour l'aménagement, l'adaptation ou la modernisation des lignes de chemin de fer. Ce financement des Régions devra respecter une proportionnalité par rapport au financement fédéral. Cette proportionnalité sera fixée par un accord de coopération obligatoire entre le fédéral et la ou les Régions concernées ; lequel conditionnera donc le financement additionnel régional. »

Il existe actuellement trois types de financement alternatifs : les cofinancements, les préfinancements et les PPP.

Les cofinancements sont des budgets que les Régions investissent en complément du projet ferroviaire. Les cofinancements des Régions sortent complètement de la clef.

Les préfinancements couvrent des investissements dont l'emprunt sort de la clef et permet ainsi de gagner du temps par rapport aux remboursements du fédéral qui eux entrent dans la clef. Les préfinancements sont ainsi avantageux.

Quant au PPP, l'emprunt et la contribution directe de la Région sortent également de la clef.

Selon la Cellule Ferroviaire, les financements alternatifs doivent être réservés à des projets bien délimités dans le temps, sur leur contenu et qui ne fassent pas l'objet d'obstacles majeurs. Il faut en effet tirer des leçons du préfinancement de l'axe 3 et se poser la question du caractère réaliste des projets vu les retards (ex : première mise en service de l'axe 3 prévue en 2014 !). Comment peut-on contraindre le groupe à justifier les retards par rapport à la Région wallonne ?

Pour rappel, la Région wallonne ne peut financer des projets ferroviaires en tant que tel. Ainsi, si la gare de Mons fait l'objet d'un contrat de cofinancement, c'est pour le paiement d'un quai de bus attenant à la gare. Ces financements alternatifs ne peuvent donc, en principe, pas être utilisés pour assurer les fondamentaux.

Sur l'enveloppe des 500 millions, les Régions sont ainsi invitées à proposer une enveloppe additionnelle.

La Cellule Ferroviaire estime que la Région wallonne doit investir prioritairement dans la dorsale wallonne. Il s'agit du seul lien est-ouest qui relie toutes les grandes villes wallonnes. A l'avenir, les échanges vont s'intensifier or les temps de parcours s'allongent de plus en plus. Malgré la nécessité d'avoir une vision à long terme pour le ferroviaire, la Cellule Ferroviaire souhaite qu'on réponde d'abord aux problèmes actuels rencontrés sur le rail au lieu de proposer des projets qui risquent d'hypothéquer le rail pour de longues années. De manière plus explicite, le raccordement à l'aéroport de Gosselies est un projet qui ne répond pas aux besoins prégnants du moment mais qu'il faut garder à l'esprit.



Wallonie



Service public
de Wallonie

On peut supposer que la Flandre proposera le deuxième accès au port d'Anvers actuellement non repris dans le PPI. Cependant, ce projet est actuellement évalué à 4,2 milliards. Les parlementaires flamands se demandent également s'ils n'outrepassent pas leur compétences en co ou préfinançant des projets. Il se réfère ainsi à la décision du Conseil d'Etat de 2001.

Pour rappel, la Wallonie doit encore engager 115.546.296 euros 2012 pour les 2 cofinancements (gare de Mons et gare de Namur) et les 2 préfinancements en cours (Axe 3 et P&R de Louvain-la-Neuve). Ce dernier projet n'a pas encore démarré.



7. L'ENVELOPPE POUR LES PROJETS PRIORITAIRES

Pour rappel, une enveloppe de 1,466 mia est disponible en fin de plan pour la définition de projets prioritaires par les Régions. Comment va se répartir cette enveloppe entre les trois Régions? La question n'est pas encore tranchée. Si Bruxelles souhaite la jonction mais dans une version plus onéreuse, il se peut qu'il n'y ait plus rien à partager à 60/40.

Si les fondamentaux ne sont pas garantis, la Région wallonne devra insister pour que cette enveloppe soit exclusivement utilisée pour ces derniers. Si les négociations tournent à notre avantage c'est-à-dire que le maintien de capacité sortirait de la clef, la Cellule Ferroviaire propose :

- l'utilisation de la ligne à grande vitesse 1 pour les relations entre Tournai/Ath et Bruxelles (travaux pour l'augmentation de la vitesse sur l'embranchement)
 - une enveloppe pour la préservation d'outils fret
 - et l'Athus-Meuse comme projets prioritaires.
-

PRIORISATION DES PROJETS

1. PREAMBULE

L'ensemble du réseau souffre du manque de moyens consacrés au chemin de fer. L'offre s'est largement détériorée alors que le nombre d'usagers ne cesse d'augmenter. Ce constat était déjà dressé en 2001. A titre d'exemple, en 2001, le trajet Bruxelles-Namur (ligne actuellement la plus fréquentée) s'effectuait en 38 min⁶⁰. Aujourd'hui, il faut compter 1 heure. Ce sont principalement les déteintes horaires supplémentaires suite à la saturation de la jonction Nord-Midi et aux travaux du RER qui expliquent les allongements de temps de parcours.

De manière générale, la vitesse des trains IC a ainsi connu une baisse de 72,7 à 71,2 km/h, les trains IR de 59,5 à 58,1 km/h, ceux circulant en heure de pointe de 56,4 à 55 km/h entre 2007-2009. Les trains locaux ont enregistré la même tendance (de 50,8 à 48,4 km/h), tout comme les trains CR (de 45,2 à 43,7 km/h)⁶¹.

Il est dès lors crucial de mettre l'usager au cœur de la démarche de priorisation des projets. La Cellule Ferroviaire demande ainsi en priorité la définition d'un plan de transport avant de devoir se prononcer sur les investissements en infrastructures.

En termes d'infrastructure, les projets demandés par la Région Wallonne en 2001 sont encore d'actualité aujourd'hui. C'est pourquoi **la Cellule Ferroviaire demande encore en priorité l'achèvement des projets en cours** (RER, Axe 3, augmentation de la vitesse de référence à 130 km/h entre Namur et Charleroi).

Vu les faibles moyens budgétaires qui seront investis en Wallonie pour développer le rail sur les 13 prochaines années, la Cellule Ferroviaire est interpellée par les moyens consacrés tant à la gare de Mons qu'à la gare de Charleroi. Le projet de la gare de Mons est en cours et absorbe 245 mio pour une gare attirant 8.500 usagers par jour. Quant à la gare de Charleroi-Sud, elle consomme 80 mio. Comparé au 5 milliards dont la Wallonie bénéficie, ces montants peuvent sembler dérisoires ; mais lorsque l'on identifie finalement les projets « wallons », que l'on sait qu'il manque plus de 500 mio pour l'entretien du réseau les 9 premières années et que les projets de Mons et Charleroi-Sud sont précisément prévus les premières années du plan, on comprend l'enjeu. Pour la gare de Charleroi-Sud, un Masterplan est cours d'élaboration. Ce projet devrait donc être revu à son strict minimum à savoir la construction d'un nouveau tunnel sous-voie (66.000 euros prévus par Infrabel).

⁶⁰ Source: „Analyse préliminaire des projets d'augmentation de capacité entre Bruxelles et Ottignies/LLN d'une part, Nivelles d'autre part » 28/01/2001

⁶¹ Question parlementaire posée par David Geerts à Inge Vervotte

A l'avenir, il est important de ne plus utiliser des moyens ferroviaires pour des développements urbanistiques, et ce tant que les fondamentaux (maintien du réseau et matériel roulant) ne seront pas assurés.

La priorisation des projets implique d'identifier les besoins, les marges de manœuvre, les contraintes de la clef 40/60 et celles d'une éventuelle réaffectation de budget. Cet exercice a été réalisé dans le chapitre précédent.

Avant d'identifier les projets prioritaires pour la Cellule Ferroviaire, il est important de lister les menaces qui pèsent sur la Wallonie.

2. MENACES PESANT SUR LA WALLONIE

La Région wallonne doit se donner les moyens d'évaluer les projets SNCB, répondre proactivement aux besoins rencontrés sur le terrain, préparer la libéralisation du transport intérieur de passagers et éventuellement se préparer à la régionalisation du chemin de fer.

Les menaces immédiates sont les suivantes :

- Plan de transport et nouvel exercice de rationalisation du service public ;
- Suppression de 5 tronçons de ligne ;
- Eventuel non-entretien des lignes de catégorie C (soit plus de 175 km de lignes menacés en Wallonie) et D

Mais on assiste également à :

- Une demande qui croît plus rapidement que l'offre
- Une offre inadaptée aux besoins
- Des retards considérables des travaux pour les principaux projets wallons (axe 3 et RER)
- La saturation des lignes et des trains vers Bruxelles en termes de capacité
- L'apparition d'une notion de rentabilité des lignes impliquant un recentrage éventuel de la SNCB sur les lignes uniquement rentables
- Un réseau sur lequel des investissements plus importants sont nécessaires pour rattraper les lacunes du passé malgré l'affectation des moyens principalement en maintien de capacité
- L'application d'une clef 40/60 bloquant les investissements sur le territoire wallon
- Une faiblesse des moyens financiers conduisant à la suppression/rationalisation de certaines lignes, raccordement, gares et trains
- Au repositionnement de l'opérateur historique en faveur des marchés porteurs (train complet et trafic combiné) et à l'abandon du centre de tri de Monceau au profit d'Anvers
- A une politique de rationalisation du réseau qui a déjà conduit au déferrement d'une grande partie du site de Kinkempois
- Une augmentation du coût du transport de marchandises et donc un poids croissant de la logistique dans le prix des matériaux et donc une perte de compétitivité des entreprises
- Une diminution du trafic marchandises et du nombre d'entreprises utilisatrices du rail
- Un service médiocre offert aux entreprises
- Le développement d'un fret à grande vitesse (futur hub belge)
- La rétention d'informations de la part d'un groupe en pleine mutation
- La confirmation d'une seule structure pour la DB et la SNCF
- La préparation du quatrième paquet ferroviaire
- Le manque d'opérateurs et de concurrence entre eux
- La faiblesse de la commission européenne pour imposer des règles et une harmonisation au niveau européen



- La non-valorisation des relations transfrontalières par la SNCB (surcoût tarifaire exorbitant)
- Le manque de débat autour du ferroviaire en Wallonie
- La faible prise en compte du train dans une approche intégrée et durable de la mobilité

La Cellule Ferroviaire souhaite encore mettre en avant le manque complet de vision sur le fret ferroviaire dans le PPI qui risque de conduire à des fermetures de lignes industrielles, de raccordements voire d'outils ferroviaires clefs.



3. PRIORISATION DES PROJETS PAR LA CELLULE FERROVIAIRE

Outre le plan de transport, la Région Wallonne doit avant tout s'assurer que les besoins fondamentaux soient remplis et **demander des garanties** (qui devraient être inscrites dans l'accord de coopération). Actuellement, ce n'est pas le cas.

La Cellule Ferroviaire conseille ainsi :

- D'utiliser l'enveloppe réservée aux projets prioritaires pour les besoins fondamentaux
- Rééquilibrer le budget consacré aux gares, c'est-à-dire diminuer le budget pour la gare de Mons et réévaluer voire supprimer le budget pour la gare de Charleroi-Sud pour le réaffecter
- D'utiliser les éventuels financements alternatifs pour le RER, l'axe 3, la dorsale wallonne et des projets fret

Si des budgets supplémentaires venaient à se libérer, la Cellule Ferroviaire soutient les projets prioritaires suivant :

- L'utilisation de la LGV1
- L'Athus-Meuse
- Monceau ou Ronet
- REC/REL
- Liège-Carex

Ces projets détaillés ci-après ne sont viables qu'à partir du moment où le réseau est entretenu, le matériel roulant disponible et les gares « confortables ».

Pour le fret ferroviaire, il est dès plus inquiétant d'assister entre autres à une rationalisation des raccordements/gares de triage parallèlement à une augmentation des tarifs pratiqués par B-Logistics. Le PPI est exempt de toute stratégie en matière de fret ferroviaire et la Cellule Ferroviaire n'est actuellement pas amène à définir les outils et raccordements qui doivent être sauvegardés en Wallonie (en attente des chiffres récoltés dans le cadre de l'étude en cours sur le trafic diffus). La Wallonie doit dès lors réserver une enveloppe pour le fret. La Cellule Ferroviaire appelle également à plus de transparence quant au coût des sillons pratiqués par Infrabel afin que chaque entreprise puisse aisément établir l'itinéraire le moins onéreux à l'instar de la France qui donne accès au logiciel de calcul des coûts.

3.1 L'Axe 3

L'axe présente de nombreux enjeux pour la Wallonie. Ligne internationale, elle relie Bruxelles au Grand-Duché de Luxembourg et à la Suisse en passant par Strasbourg. Elle alimente également un très large hinterland depuis le brabant wallon jusqu'à la province du Luxembourg. Elle est la ligne la plus longue du réseau wallon (175 km).

La Wallonie a toujours insisté sur l'importance de cette ligne. En 2001, le gouvernement wallon souhaitait des trains à 200 km/h et demandait que le choix d'un pendulaire soit envisagé. Une dernière option consistait en la construction d'une ligne intégralement nouvelle à vitesse élevée (220 km/h). En 2006, le contrat de préfinancement, visant à accélérer les travaux de modernisation de l'axe, est signé. La Région wallonne a déjà déboursé près de 28 millions d'euros. Aujourd'hui, le planning le plus réaliste en fonction des moyens identifiés dans le PPI annonce une fin des travaux en 2021. L'objectif est d'augmenter la vitesse de 130 km/h à 160 km/h partout où cela est techniquement faisable, afin d'obtenir un gain de 12 minutes pour les trains internationaux classiques.

Cependant, seuls 2 trains internationaux par jour circulent encore sur cet axe (suppression en décembre 2011 du train IC Jean Monnet) dont un dessert toutes les gares IC de l'axe et n'est donc pas performant en termes de temps de parcours ! Le seul IC international direct ne part qu'à 13h09 de la gare de Bruxelles-Midi.

La Wallonie doit ainsi revendiquer l'achèvement des travaux de modernisation en priorité mais également, dès maintenant, davantage de trains entre Bruxelles et, entre autres, Strasbourg avec des horaires adaptés aux besoins des usagers.

Un budget de 525 millions d'euros est prévu dans le PPI. Celui-ci inclut l'électrification à 25 kV de la ligne (77,2 millions) mais ne comprend pas les travaux d'adaptation au pendulaire. Ces derniers sont évalués à 21,888 millions d'euros 2011, selon les dernières estimations d'Infrabel. La décision doit être prise par la SNCB Mobility mais, suite au retrait du partenaire suisse, la réalisation de ce projet est fortement hypothéquée. De plus, le matériel roulant nécessaire n'apparaît actuellement pas dans le PPI. Le gain de temps additionnel serait de 8 minutes. Dans ces 525 millions, 11,5 millions seraient sous financement européen. Pour rappel, suite au conclave budgétaire, la fin des travaux a été reportée de 2018 à 2021 et le financement européen a été refusé par la Commission Européenne estimant le projet « trop avancé ».

3.2 **RER**

La Cellule Ferroviaire n'a pas retenu la **jonction Nord-Midi** comme prioritaire pour diverses raisons.

Plusieurs solutions sont/ont été étudiées. La solution la plus performante et la moins nuisible à l'environnement est la grande profondeur mais son coût est actuellement évalué à 3,5 mia. Une solution intermédiaire d'élargissement de la jonction s'avère moins onéreuse mais intensifie encore la fracture actuelle dans la ville. La solution actuellement sur la table des négociations prévoit de passer de 90 à 96 sillons dans la jonction pour un budget de 700 mio.

Ce budget reste excessif. La Cellule Ferroviaire soutient donc l'idée de l'utilisation des lignes 26 et 28 de contournement de la jonction à condition de maintenir au minimum l'offre actuelle dans la jonction en venant de Mons, Tournai, Charleroi, Namur et Liège. Ceci implique que l'offre RER viendra en supplément de l'offre actuelle (remplacement des trains P et L), tel que prévu dans le scénario intermédiaire 2015 dans l'étude de l'art 13, à l'heure de pointe, à savoir :

- 6 relations supplémentaires depuis Ottignies et Louvain-La-Neuve (y compris Rixensart, Genval, La Hulpe) et Nivelles (y compris Braine-Alliance, Braine-L'Alleud, Waterloo)
- 4 relations supplémentaires depuis Profondsart, Enghien, Braine-le-Comte (y compris Hennuyères et Tubize)
- 2 relations supplémentaires depuis Villers-la-Ville (y compris La Roche, Faux, Court-Saint-Etienne et Ceroux-Mousty) et Pécrot (y compris Florival, Archennes, Gastuche, Basse-Wavre, Wavre, Bierges-Walibi et Limal) – Ces gares ne sont pas directement reliées à Bruxelles (rupture de charge à la gare d'Ottignies).

Etant donné la quasi saturation de la jonction Nord-Midi, ces relations supplémentaires seront difficilement absorbables. Si un arbitrage doit être effectué (en opposition avec l'étude de l'art 13), la Wallonie doit au **minimum sauvegarder** son offre actuelle dans la jonction à savoir, à l'heure de pointe, depuis:

- Ottignies : 7 trains/h (dont 3P et 1L)
- Villers-la-Ville : 1 train/h (P)
- Nivelles : 6 trains/h (dont 3P et 1L)
- Braine-le-Comte : 8 trains/h (dont 3P et 2L)
- Enghien : 4 trains/h (dont 1L et 1P)

Il est important de noter que la liaison directe entre Villers-la-Ville (dernière gare RER) et Bruxelles (via la L161) sera dorénavant impossible en raison de l'exploitation IC/IR et RER prévue en gare d'Ottignies. Cette contrainte a également un énorme impact sur la construction éventuelle d'une gare à Gosselies et son raccordement à la 140 puisqu'il ne sera plus possible, sans rupture de charge à Ottignies, de relier directement l'aéroport de Charleroi-Sud au quartier européen (gare de Bruxelles-Luxembourg).

La Cellule Ferroviaire rappelle qu'il est important que la Région Wallonne puisse discuter et marquer son accord sur le futur schéma d'exploitation du RER. Actuellement, seul les opérateurs sont invités.

3.3 **La Dorsale Wallonne**

Les principaux échanges se font entre les villes les plus proches. En effet, rares sont les usagers effectuant quotidiennement le trajet Mons-Liège par exemple. Cet axe doit donc être abordé par section, sans oublier le rôle du Thalys sur la dorsale wallonne et le trafic de marchandises. Un

demande a par ailleurs été introduite pour faire entrer la dorsale dans le core network et ainsi obtenir des subsides européens.

L'étude sur le plan de desserte ferroviaire de 2011 a intégré certaines réflexions issues de la DPR 2009-2014 et a identifié les gains potentiels suivants en termes de temps de parcours sur les différents tronçons de la dorsale wallonne :

	Temps de parcours 2011 ⁶²	Potentiel d'évolution*	Gain potentiel**
Tournai-Mons	23'	Amélioration courbe entrée gare de Mons (actuellement limitée à 40 km/h!)	-1'
Mons-Charleroi	30'	Amélioration tracé zone La Louvière et section Morlanwelz-Piéton (courbes limitées à 90 km/h sur +/- 5km)	-2'
Charleroi-Namur	31'	Récupération tampons-travaux	-3'
		Relèvement à 120 km/h (contre 90-100 actuellement) (en cours)	-3'
Namur-Liège	40'	Relèvement à 140 km/h (contre 120 actuellement) + amélioration points singuliers et vitesse approche gares	-3' à -4'
		Relèvement supplémentaire à 160 km/h	-2' à -3'

*Sous réserve de faisabilité technique

** Estimation à confirmer par des études détaillées

L'étude d'Aménagement sur le REC/REL devrait également apporter des éléments de réponses face aux besoins de deux grandes villes : Charleroi et Liège

Il n'empêche que la Région wallonne devrait charger Infrabel de réaliser une étude technique de cet axe. En effet, en 2000, Charleroi-Sud se situait à 68 min de Liège-Guillemins. Aujourd'hui, l'horaire théorique donne 73 minutes !

Le tableau ci-dessous reprend les temps de parcours actuels entre les différentes villes de la Dorsale wallonne, et les compare aux temps de parcours de 2000 et à ceux que l'on obtient en voiture :

⁶² Meilleurs temps de parcours actuels. Source : Projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025 (Tritel, 2011).

Dorsale wallonne : temps de parcours (min.)					
Arrivée / Départ	Liège	Namur	Charleroi	Mons	Tournai
Liège		38	68	100	125
		40	73	104	133
		41	59	74	98
Namur	38		28	60	85
	40		31	64	91
	41		33	48	72
Charleroi	68	28		30	55
	73	31		31	58
	59	33		34	58
Mons	100	60	30		23
	107	65	32		25
	74	48	34		32
Tournai	125	85	55	23	
	133	91	58	24	
	98	72	58	32	

Légende :

train IC 2000

train IC 2013

voiture

Tous les temps de parcours ont augmenté !

Le tableau suivant illustre les différences entre les vitesses de référence des lignes et les vitesses commerciales actuelles :

Dorsale wallonne : vitesses (km/h)					
	Liège	Namur	Charleroi	Mons	Tournai
Liège		120 88,44			
Namur	120 88,44		100 71,23		
Charleroi		100 71,23		140 82,06	
Mons			140 79,5		160 138,97
Tournai				160 144,76	

Légende

Vitesse de référence

Vitesse commerciale

En termes de ponctualité, on précisera encore que l'IC D parcourant la Dorsale Wallonne présente le taux le plus bas de toutes les grandes relations du réseau belge. Ce taux s'est en outre détérioré de 2012 à 2013 (-8,5%). Charleroi, Namur et Liège présentent des taux de ponctualité à l'arrivée de respectivement, 85,1%, 82,3% et 79%.

Ponctualité de 8 grandes relations

Trains arrivés à l'heure ou avec un retard de moins de 6 minutes

	Avril 2012	Avril 2013
IC A Ostende - Eupen	73,6%	73,9%
IC B Amsterdam - Bruxelles-Midi	95,9%	-%
IC C Anvers - Courtrai	89,7%	83,4 %
IC D Herstal - Tournai	77,7%	71,1%
IC E Knokke/Blankenberge-Hasselt/Tongres	87,3%	81,9%
IC H Mouscron - Schaerbeek	83,8 %	79,2%
IC I Anvers-Central/Bruxelles-Nord - Charleroi-Sud	88,0%	86,5 %
IC J Bruxelles-Midi - Luxembourg	85,1%	76,3%

Extrait du rapport de ponctualité d'avril 2013 d'Infrabel

Chaque tronçon de la Dorsale wallonne est présenté en détails ci-dessous.

Tronçon Liège-Namur (L.125)

Pour réaliser 59 km, le trajet dure 40 minutes (minimum) soit une vitesse de 88 km/h. La vitesse de référence de cette ligne est pourtant de 120 km/h. L'offre de service n'est donc pas attractive. Aux heures de pointe, les trains sur cette ligne sont constamment en retard. Le train en provenance de Liers-Liège arrive à xh46 à Namur où il est jumelé au train en provenance de Dinant pour repartir à xh51 à destination de Bruxelles. Les retards fréquents sur la L.125 se répercutent donc sur le tronçon Namur-Bruxelles.

La Région wallonne doit ainsi demander :

- la rectification de certaines courbes en vue d'augmenter la vitesse commerciale

- un train IC supplémentaire sur l'axe BXL-Namur afin d'individualiser le service Liège-Namur (serait prévu dans le plan de transport)

Tronçon Namur-Charleroi-Sud

La ligne 130 reliant Namur à Charleroi est longue de 36,8 km. Elle comporte de nombreux ouvrages d'art et liaisons à contre-voie qui impliquent des ralentissements. Actuellement, le meilleur temps de parcours est de 31', ce qui correspond à une vitesse commerciale d'à peine 71 km/h ! Pourtant, un projet d'augmentation de vitesse sur cette ligne était déjà inscrit dans le PPI 2001-2012 pour un montant de 64,5 mio €₂₀₀₁ répartis de 2002 à 2011.

Par la suite, pour la période 2008 – 2012, le budget est passé de 29 millions d'€₂₀₀₈ à 41.2 millions d'€₂₀₀₈ en raison de l'ajout du projet mise à double voie de la L147 (y compris la construction d'un PX à Auvelais). Sur cette période, 33,683 millions d'€₂₀₀₈ ont été dépensés pour ce « double projet » (soit un taux d'exécution de 81,8%). Cette augmentation budgétaire s'est toutefois avérée insuffisante pour mener à bien l'ensemble des tâches programmées. Un étalement des dépenses au-delà de 2012 a donc été réalisé.

Dans le PPI 2013-2025, 6,2 millions d'€ sont prévus pour le projet d'augmentation de vitesse sur la L130 en 2013 et 2014. Les investissements de mise à double voie de la L147 sont quant à eux reportés de 2022 à 2025, pour un montant total de 23,5 millions d'€, avec pour conséquence un report de la mise à fruit de cette mise à double voie (objectif = y faire transiter les 2 sens du trafic marchandises sur le Corridor C). Notons également que ce projet était repris parmi les projets prioritaires du Plan de desserte pour un montant de 42 millions d'€, soit 20 millions de plus...

Sur les deux autres sections de la Dorsale wallonne, les contraintes sont moins fortes et l'on dispose de réserves de capacité, y compris aux heures de pointe. Il existe de plus des itinéraires de dédoublement pour les trafics frets. Des améliorations des temps de parcours sont cependant certainement envisageables.

Tronçon Charleroi-Sud-Mons

Les temps de parcours sur ce tronçon ont peu évolué depuis 2000 : il faut compter 31 à 32' (contre 30' en 2000) ; ce qui est déjà plus rapide qu'en voiture. Néanmoins, la vitesse commerciale n'est que de 82km/h alors la vitesse de référence est de 140km/h sur cette ligne.

Tronçon Mons-Tournai

Le même type de constat peut être fait sur ce tronçon. Les temps de parcours ont augmenté d'1 à 2' et sont compétitifs par rapport à la voiture. Cependant la vitesse commerciale est de 142km/h en moyenne, pour une vitesse de référence de 160km/h.

3.4 Utilisation de la LGV1

L'utilisation de la ligne à grand vitesse en service intérieur permet de justifier les dotations fédérales pour cet axe et l'achat de matériel roulant à grande vitesse alors que le marché est libéralisé.

Le raccordement à hauteur de Y. Patard (Ath) existe déjà mais il présente une série d'inconvénients importants au niveau exploitation dans l'hypothèse de services Tournai-Ath(L94)-Bruxelles (L1-L96N) : V90, simple voie, cisaillement de la L94 et surtout de la L1. Factuellement, si cette option permettrait de gagner de l'ordre de 8-9' de temps de parcours supplémentaires, elle consommerait aussi de l'ordre de 1.5 sillons TGV (V300) et réduirait encore davantage la capacité en raison des cisaillements associés, au détriment donc de la capacité et de la robustesse d'exploitation sur la LGV.

Ces inconvénients pourraient être réduits moyennant la construction d'un PX et la construction de nouveaux raccordements à V160 ; cette option engendrerait néanmoins toujours l'équivalent approximatif de 1 sillon supplémentaire équivalent TGV sur la L1⁶³.

Pour ne pas réduire la robustesse d'exploitation de la LGV1, une solution serait d'utiliser un autre type de matériel roulant pouvant monter jusqu'à 190 km/h. **Dans le PPI 2013-2025, la transformation des i6 et i10 est prévue en 2013. La Wallonie doit ainsi s'assurer que ce matériel roulant puisse circuler sur la LGV1. Or, dans la version provisoire des fiches annexées au PPI, on peut lire (p.35) que ce matériel adapté au 200km/h sera homologué pour les LGV 2 et 4.**

S'agissant d'un raccordement à une ligne à grande vitesse, ces investissements pourraient sortir de la clef puisqu'il s'agit d'une extension de capacité pour une ligne à grande vitesse (les LGV2/L36 sont ainsi sorties de la clef).

On précisera encore que la L94 entre Ath et Enghien est "nouvelle" (années 80), de même que la L96 Halle-Bruxelles; elles ont été réalisées au standard de V160, alors que le matériel roulant exploité aujourd'hui est limité à 140km/h. **L'exploitation par du matériel roulant à V160 permettrait déjà de gagner de l'ordre de 2' de temps de parcours.**

Une solution alternative consiste en un raccordement à hauteur de Antoing (L.78).

Il s'agirait dans ce cas de construire un nouveau raccordement (1/4), à double voie et à vitesse 160km/h, sans cisaillement sur la L.1 (ouvrage d'art). Par conséquent, les gares de Leuze, Ath, Silly, et Enghien ne seraient plus desservies et aucun arrêt intermédiaire ne serait possible entre Tournai et Bruxelles (sauf en envisageant de nouvelles gares).

D'un point de vue technique, on peut également préciser que :

⁶³ Source : Infrabel

- le coût de ce 2^{ème} raccordement d'Antoing serait (très) élevé (notamment en raison des expropriations à réaliser) ; par ailleurs, cette option coûterait (au sens propre et figuré) près de 2 sillons équivalents TGV sur la LGV ;
- cette option accroîtrait effectivement la capacité résiduelle de la L94 entre Ath et Halle et de la L96 entre Halle et Ruysbroeck, mais elle ne soulagerait pas pour autant la JNM.

La Cellule Ferroviaire a proposé l'organisation d'un groupe de travail avec la SNCB et Infrabel.

3.5 Corridor C

3.5.1 Fleurus – Auvelais – Namur

Tel que mentionné précédemment, il est prévu de mettre la ligne 147 à double voie et d'y faire transiter dans les deux sens du trafic marchandise circulant entre Ottignies et le Luxembourg et la France. Il faudrait dès lors 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. Cela est prévu au schéma directeur d'Infrabel pour la partie sud du Corridor C. Ces travaux ont été estimés dans l'étude sur le potentiel ferroviaire à 42M€.

A plus long terme, il deviendra indispensable en cas de forte croissance des trafics voyageurs et surtout marchandises de mettre à 3 voies la section Auvelais-Flawinne, ce qui représenterait un investissement de l'ordre de 179M€.

Ce projet était déjà repris dans le PPI 2001-2012. Les montants prévus et effectivement dépensés pour ce projet sont présentés ci-dessous⁶⁴ :

Unité financière: k€ - € constants de l'année 2012

Période 2001 - 2012

	plan	réalisations
L130 - Namur-Charleroi - Augmentation de vitesse	97	45
L147 - Auvelais-Fleurus - Mise à double voie	10	0

Pour rappel, la mise à double voie de la L.147 et l'augmentation de vitesse sur la L.130 sont reprises dans la proposition de PPI 2013-2025 pour des montants de respectivement 23M€ et 6M€ (proposition Basic+).

⁶⁴ Source : présentation du PPI 2001-2012 lors du Comité de concertation RW-Groupe SNCB du 07/06/2012 (D. Leyder)

3.5.2 Athus-Meuse

Sur cet axe, il subsiste trois sections à voie unique qui constituent des contraintes lors de la confection des horaires et pourraient devenir des limitations en cas de hausse du trafic : la L.165/2 à Athus, le viaduc d'Anseremme, et le tunnel d'Houyet. Par ailleurs, la gare d'Athus n'est pas raccordée de manière performante au réseau français (liaison à voie unique) ce qui réduit la flexibilité d'exploitation de l'axe. Enfin, la longueur des trains est limitée en Belgique à 650 m sur ce corridor en raison de la longueur réduite des voies de garage, alors que la norme européenne est désormais de 750 m.

Selon les estimations réalisées dans le cadre du Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025, cet axe pourrait être optimisé pour un montant de 40M€. Cependant, en cas de très fortes augmentations des trafics marchandises sur l'axe du corridor C, des travaux plus ambitieux s'avéreraient nécessaires et se monteraient à 114M€.

Quoi qu'il en soit, il conviendrait au minimum, de réaliser la mise à double voie de la L.165/2 et la liaison Athus-France, ce qui représente un budget de 15M€.

3.6 Monceau ou Ronet

Hormis le réaménagement du grill de Kinkempois, aucun investissement n'est prévu pour les gares de triage en Wallonie. De l'avis général, notre région dispose pourtant de nombreux atouts. Il y a par ailleurs une demande forte des entreprises de préserver et améliorer les infrastructures ferroviaires wallonnes afin notamment de permettre un triage de qualité en Wallonie.

Monceau

Suite aux évolutions dans le secteur, et à la réorganisation de l'opérateur historique B-Logistics, les trafics ont fortement diminué dans la gare de formation de Monceau. Les évolutions en cours sont assez inquiétantes pour la Wallonie puisque B-Logistics concentre ses activités sur Anvers. Monceau conserve bien un statut de gare « principale » internationale jusqu'à présent, mais le rôle effectif qui lui est réservé dans l'organisation est mineur. Sa position n'est pas « protégée » par une exclusivité sur un certain volume de trafic et, de surcroît, ses installations sont obsolètes. Le seul signe encourageant est le développement de B-Logistics dans le nord de la France, en s'appuyant sur Monceau comme base logistique et opérationnelle. A Monceau, les installations de tri par gravité sont toujours en service, mais elles sont anciennes et dangereuses. De plus, les voies y sont trop courtes.

La modernisation de la gare de Monceau faisait partie du Plan d'investissement 2001-2012 (projet 1229). Le projet prévoyait le remplacement des freins de voies existants afin de disposer d'un outil performant pour 2014⁶⁵. Le renouvellement des faisceaux de voies est partiellement réalisé mais le projet est actuellement gelé. Il était également question moderniser et d'automatiser les installations de tri par gravité. Cependant, la question divise Infrabel et B-Logistics. B-Logistics souhaite le renouvellement des installations de tri par gravité, un investissement intégralement à charge d'Infrabel et qui permettrait à B-Logistics une réduction de ses coûts d'exploitation. Infrabel rechigne à réaliser cet investissement, échaudé par la situation économique précaire de B-Logistics. Les volumes actuels de tri à Monceau paraissent cependant bien faibles pour justifier une installation de tri par gravité⁶⁶.

En ce qui concerne le site de Monceau, une étude de rationalisation est actuellement en cours au sein d'Infrabel. Elle analyse l'opportunité de passer à un système de manœuvres ordinaires commandé par le système de signalisation EBP-PLP plutôt que de continuer à travailler avec un système de triage par gravité auquel sont associés des freins de voies automatiques. Si cette option devait être confirmée, cela signifierait l'abandon du projet 1229.

Les entreprises wallonnes sont pourtant d'avis que Monceau doit rester actif en tant que hub sécurisé (pour le transport de matières dangereuses) ainsi qu'en tant que gare de triage en Wallonie. Ce site constitue à leurs yeux un capital important dans le schéma ferroviaire wallon. Il faut cependant mentionner l'instabilité sociale qui caractérise ce site.

Ronet

A l'origine, les trains provenant des différents terminaux belges étaient regroupés et triés à Schaerbeek, et puis à partir de 2003 dans la gare namuroise de Ronet. Mais B-Logistics a désormais revu son organisation et privilégie l'acheminement de trains complets, pour éviter toute opération coûteuse de tri. Si le tri est indispensable, ce sont les conteneurs plutôt que les wagons qui sont triés. Cela implique de disposer de voies sous portique, ce qui est le cas à Anvers ou Muizen mais pas à Ronet. C'est une des raisons pour laquelle la gare de Ronet a été fermée en juin 2011. Le cas de Ronet est donc particulier puisqu'une partie des faisceaux de voies a été renouvelée récemment par Infrabel, alors que B-Logistics a décidé de supprimer son activité sur ce site. Il appartient donc de valoriser l'infrastructure existante pour y développer de l'activité (via l'accueil d'autres opérateurs, le développement d'un Railport, ou d'autres projets tirant parti du potentiel foncier du site). La gare de Ronet a en effet une situation très attractive, à l'intersection des axes nord-sud et est-ouest. De plus, elle offre la possibilité d'accueillir des trains plus longs (et plus lourds) et l'opportunité d'installer un lieu de repos pour les conducteurs.

⁶⁵ Fiche de program Monceau-formation : freins de voie – Numéro du program : I-02.02.021, Version 2012

⁶⁶ Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie, Technum, 2012.

L'état actuel des réflexions ne nous permet pas de nous prononcer en faveur d'un site. Cette question nécessite en effet une analyse plus approfondie que la Cellule Ferroviaire mènera prochainement.

3.7 **REC/REL**

Lors de la séance en commission de l'aménagement du territoire et de la mobilité du 5 mars au parlement wallon, Marc Descheemaeker a annoncé que :

- la SNCB avait analysé le périmètre de l'étude (scope)
- il existait toujours la possibilité d'élargir le nombre de points d'arrêts en collaboration avec les TEC (un budget « réouverture de point d'arrêt » était prévu avant le conclave budgétaire de novembre)
- 2 trains/h sur chaque ligne à partir de Liège et Charleroi sont envisagés dans le plan de transport
- Mais que chaque train-km supplémentaire augmente le déficit d'exploitation de la SNCB
- un arbitrage doit donc être effectué avec les lignes les moins fréquentées.

Le PPI actuellement ne prévoit aucune réouverture de ligne alors que la 125A à Liège avait été identifiée à haut potentiel dans l'étude « Light rail » de la SNCB qui prévoyait, en 2009, 3.200 voyageurs/jour.

L'étude REC/REL devrait prochainement s'achever. Les résultats seront intégrés dans ce rapport dès disponibilité.

3.8 **Euro-Carex**

Le projet « Euro-Carex » vise à mettre sur pied un service international de TGV-fret entre les principales plateformes de fret aérien du nord de l'Europe, dont celle de Liège. Le principal segment visé est le transport du courrier express. Le projet comprend la création de terminaux air / fer / route juste à côté de grands aéroports cargo situés à proximité de lignes ferroviaires à grande vitesse, le raccordement de ces terminaux et l'achat du matériel roulant nécessaire à l'exploitation du projet au niveau européen.

Ce projet représente un enjeu et une innovation majeure pour le secteur logistique wallon, belge et européen. Il s'agit d'un projet pionnier et s'il démontre toute sa pertinence il permettra le développement de nouveaux segments de marché pour le fret ferroviaire.

Le raccordement du terminal liégeois au réseau ferroviaire est très facile à mettre en œuvre, grâce à la proximité du réseau ferroviaire. Le budget estimé pour la connexion au réseau ferré telle qu'envisagée par Infrabel⁶⁷ est de 0,25 M€.

La circulation nocturne des rames TGV fret sur les lignes à grande vitesse, où actuellement les TGV de passagers ne circulent que de jour, imposera éventuellement de renforcer leurs protections acoustiques. Cet aspect n'a pas encore été étudié par Infrabel ; le budget dépendra des demandes de sillons des opérateurs et des normes de bruit imposées par les Régions ; dans le « Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie » (Technum, 2012), une provision de 10 à 20 M€ était envisagée.

Le terminal liégeois pourra quant à lui s'implanter sur un terrain réservé à cet effet et appartenant à un organisme public (la SOWAER) et sera financé par le demandeur, avec d'éventuelles aides européennes et régionales.

L'achat du matériel roulant et l'exploitation du réseau à l'échelle internationale sont à charge des opérateurs, conformément à la législation européenne et au contexte libéralisé du secteur.

Le projet n'est actuellement pas repris dans le PPI. Luc Lallemand lors de la séance en Commission parlementaire du 5/03/13 affirmait qu'à partir du moment où le choix du matériel roulant est fixé (min 6 ans entre la décision et la livraison du matériel), Infrabel a besoin de 6 mois pour effectuer le raccordement à la L36.

⁶⁷ Connexion au réseau ferroviaire, telle que définie dans l'étude 'Ernst & Young – Tuc Rail' de 2007 commanditée par Liège-Carex, le schéma directeur d'Infrabel et suivant les règles d'Infrabel en matière de raccordement industriel : pose d'un aiguillage sur la L.36A à Bierset, de 2 signaux et de 18 m de voie vers le futur terminal Liège-Carex. Circulation entre Louvain et le terminal Liège-Carex via L.36

POSITIONNEMENT FUTUR DE LA WALLONIE

Sur base des compétences qui lui sont propres, la Cellule Ferroviaire dresse un inventaire de propositions en matière d'aménagement du territoire, d'économie, de mobilité et de gouvernance ainsi qu'une liste de mesures. En effet, le rail bien que compétence fédérale doit être analysé dans un contexte plus large. La Wallonie a également un rôle à jouer pour conserver ce réseau structurant sur son territoire.

1. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

- Dresser un inventaire des plateformes existantes (activités, nombre d'utilisateurs, équipements disponibles, tonnages, développements possibles, évaluation coût-bénéfice,...)
- Dresser un inventaire des zones industrielles et des entreprises raccordées au rail
- Dresser un panorama des atouts wallons et potentialités wallonnes afin d'attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux opérateurs
- Dresser un inventaire des outils wallons qui ne pourraient être démantelés
- Positionner la Wallonie en tant que plateforme européenne à proximité du port d'Anvers proche de la saturation (la version actuelle du PPI ne prévoit pas le deuxième accès au port d'Anvers) et Rotterdam
- Densifier les quartiers de gare
- Viser la mixité des fonctions autour des gares « quartier de vie »

2. ECONOMIE

- Trouver des solutions au trafic diffus =>concentrer les besoins et les moyens =>Regrouper les entreprises par secteur d'activités =>chercher de nouveaux opérateurs => développer de nouveaux services
- Chercher des subsides européens dans le cadre des corridors mais également dans le cadre d'une libre concurrence des marchés
- Vanter les atouts de la Wallonie en termes d'intermodalité
- Consolider l'emploi dans les ateliers SNCB (s'assurer de l'entretien du nouveau matériel roulant en Wallonie) voire sauvegarder les sites délaissés par le groupe pour d'éventuelles réaffectation en collaboration avec le privé

3. MOBILITE

- Identifier le réseau ferroviaire comme un réseau structurant mais ne fonctionnant qu'en complémentarité avec les autres modes
- Le train doit rester le mode de déplacement pour les longues distances en interconnexion avec les autres modes
- Nécessité d'optimiser les nœuds/pôles de correspondances et les lignes de rabattement des TEC vers les gares
- Développer ces nœuds d'intermodalité en favorisant la mobilité douce
- Renforcer les plateformes multimodales et services annexes comme vrai point d'ancrage
- Soutenir le fret express (projet Euro-Carex)

4. GOUVERNANCE

- Trouver des leviers dans toutes les structures liées au rail
- S'approprier la connaissance issue de l'analyse des données du groupe SNCB
- Profiter de la présence de la Commission européenne sur le sol belge pour l'interpeler sur les problèmes d'homologation, de concurrence entre opérateurs ferroviaires, sur l'axe 3, Euro-Carex,...
- Préparer la libéralisation du transport de personnes par rail. La Wallonie devra être impérativement attentive aux conséquences de la mise en application des directives européennes (2018 ?)

5. MESURES

- Réaliser des comptages et enquêtes afin de connaître les atouts et faiblesses de chaque tronçon de ligne en vue de la libéralisation des transports
- Définir un service public minimum pour chaque liaison (ex : liaison IC internationale – min 1/h – vitesse min 160 km/h) pour le transport de marchandises et le transport de personnes afin d'augmenter la qualité de service
- Définir des paquets de lignes rentables et moins rentables afin de sauvegarder le réseau ferré dans son état actuel, la notion-même de service public et attirer divers opérateurs
- Redéfinir une offre de transport complète, intégrée et durable pour l'ensemble du réseau wallon, belge et européen tenant compte des spécificités de chaque mode
- Libérer des moyens pour compenser les faiblesses du réseau et les rationalisations envisagées en tenant compte de l'état de l'infrastructure et des besoins des usagers et utilisateurs du rail. En d'autres termes, sécuriser les fondamentaux (maintien de capacité, accueil en gare, plateforme logistique)
- Ouvrir le débat politique sur l'importance du rail dans la chaîne des déplacements

- Développer la politique des noyaux d'habitat autour des gares
 - Réserver les terrains à proximité de raccordements ferroviaire et des plateformes logistiques aux entreprises utilisatrices de la voie ferrée et définir les fonctions de chaque terrain en vue de regrouper les entreprises produisant les mêmes activités
 - Modifier l'application de la clef 40/60 en en sortant le maintien de capacité
 - Inscrire l'obligation de consultation des Régions dans la constitution de tous projets réalisés par le fédéral sur son territoire
 - Etre capable d'influer sur les contrats de gestion et les plans de transport
 - Nommer un représentant wallon dans la nouvelle structure qui soit amène à défendre les intérêts wallons
-

CONCLUSIONS

En 2001, par peur d'une régionalisation du ferroviaire, le gouvernement wallon n'a pas fait le choix de la répartition des investissements sur le territoire. Les négociations ont tourné en défaveur de la Wallonie. Finalement, la Flandre a fait sortir 18,2 mia de FB et la Wallonie 6,6 mia de FB.

Aujourd'hui encore, la Wallonie doit porter le lourd tribut des accords de 2001. L'avis émis par le gouvernement wallon dans le cadre du précédent PPI peut être aujourd'hui repris quasi à l'identique. A titre d'exemple, les temps de parcours vers Bruxelles devaient être réduits : Liège devait se situer à 40 minutes de Bruxelles et Mons, Namur et Charleroi à 30 min. Or aujourd'hui, Liège, Charleroi et Namur se situe à 46 min et Mons à 41 min.

En 2005, les préfinancements ont encore déséquilibré les investissements. En effet, alors que la Flandre a déjà disposé de ses 737,2 mio (euros 2005) en préfinancement, la Wallonie n'en a utilisé que 289,2 mio sur les 491,5 mio (euros 2005) mis à disposition.

En termes de projets, le RER (prévu au départ en 2005) est aujourd'hui reporté à 2025 et ce exclusivement en Wallonie. Quant à l'axe 3 (prévu initialement en 2014), il est dorénavant attendu pour 2021. Le renouvellement des freins de voies pour Monceau envisagé dans le premier PPI n'a pas été réalisé et n'est pas repris dans le PPI 2013-2025.

Le réseau et l'offre de service se sont détériorés alors que la demande a fortement augmenté. Le PPI 2001-2012 prévoyait une augmentation du nombre de voyageurs de 30% or la croissance a été de 43%. Quant au calcul du nombre de places assises (sur base des 30% de croissance attendus), une augmentation annuelle moyenne de 1,7% était envisagée or la croissance observée n'a été que de 0,9% en moyenne. Il ne reste donc plus aucune capacité en matériel roulant.

Face à ces constats, le PPI 2013-2025 apporte-t-ils des solutions ?

En termes d'investissements, l'enveloppe globale du précédent PPI était supérieure mais il existait un solde à financer. Finalement, les investissements sont équivalents mais le PPI 2001-2012 n'a pas su répondre aux besoins en termes de croissance du nombre de voyageurs et n'a pas su faire face aux besoins en sécurité. Force est de constater que les investissements du premier PPI étaient principalement en début et milieu de plan alors que le PPI actuellement conçoit les investissements principalement en fin de plan.

Sur les 26 mia du PPI 2013-2025, 5 mia d'investissements physiques sont au profit de la Wallonie. Sur cette enveloppe, 1 mia est consacré à la sécurité, 2,2 mia au maintien de capacité, près de 700 mio pour le RER et un peu plus de 500 mio pour l'axe 3. Cela signifie qu'il reste à peine plus de 500 mio

pour tous les autres projets wallons. Or il manque plus de 500 mio pour le maintien de capacité et les projets de l'axe 3 et du RER sont reportés de plusieurs années. Même au niveau de l'enveloppe globale, il persiste des lacunes. En effet, au niveau du matériel roulant, il manque 90.000 places assises pour répondre à la croissance tendancielle. Aucun transfert modal ne pourra être absorbé ! Les commandes du nouveau matériel roulant sont principalement en fin de plan. Dans ce cadre, se pose également la question de l'exploitation des lignes moins fréquentées dans un contexte de transport intérieur libéralisé. La SNCB continuera-t-elle à exploiter ces lignes ?

Le PPI comprend 4 grandes rubriques.

La « sécurité », priorité n°1, prévoit des investissements colossaux pour l'implémentation de l'ETCS sur l'ensemble du réseau en 2022. La suppression des passages à niveau est également accélérée.

En « mobilité », l'entretien des lignes à grande vitesse commence à grever le budget consacré à la Wallonie. Les extensions de capacité sont imperceptibles et les projets marchandises quasi absents du plan. Quant aux gares, Mons, Charleroi-Sud et Ottignies englobent plus de la moitié du budget consacré aux gares.

Pour la « logistique industrielle », des investissements sont prévus dans un certain nombre d'ateliers mais une question plus profonde se pose à savoir qui entretiendra les futures commandes de matériel roulant dans un contexte de transport libéralisé.

Enfin, l'enveloppe « autre » devrait être un bol d'air pour la Wallonie. 500 mio sont mis à la disposition des Régions pour d'éventuels financements alternatifs et une enveloppe de l'ordre de 300 mio (dépend des décisions de la Région bruxelloise) serait mise à disposition pour des projets prioritaires wallons. Sans oublier l'enveloppe de l'accord de 2005 sur les préfinancements qui n'a pas été entièrement utilisée.

La Wallonie devra donc exprimer des choix porteurs d'avenir pour le rail et ses usagers.

Ce sont principalement les premières années du plan qu'il manque des investissements avec les effets boules de neige que cela peut entraîner.

Les risques pour la Wallonie sont donc importants.

Pour rappel, la Wallonie n'a de droit de regard ni sur les contrats de gestion qui définissent les charges d'exploitation, ni sur le plan de transport. C'est pourtant ce dernier qui dictera l'offre de trains pour les prochaines années. Même si le transport ferroviaire est une matière fédérale, il n'en reste pas moins que la Région a pleine autorité sur sa politique de mobilité et qu'à ce titre, elle doit être impliquée dans la définition du plan de transport.

La Cellule Ferroviaire souhaite encore attirer l'attention sur les difficultés d'obtention de données pour mener ses analyses en toute indépendance. Elle ne citera que les lignes C dont les éventuelles

fermetures reposent entre autres sur la fréquentation des trains. Malgré les demandes insistantes auprès de la SNCB, ces chiffres ne sont pas diffusés.

La Wallonie doit donc émettre un avis sur un plan qui ne repose ni sur les besoins, ni sur l'offre de transport qui devrait répondre à la demande actuelle et potentielle. Le PPI est également exempt de toute stratégie en matière de fret ferroviaire.

La Cellule Ferroviaire émet ainsi un avis négatif sur le plan qui ne correspond pas aux besoins des Wallons malgré une importante enveloppe de 26 mia.

L'ensemble de ces considérations mettent en avant le rôle accru que la Wallonie doit jouer tant en termes de mobilité, d'intermodalité, d'aménagement du territoire et d'économie.

La Cellule Ferroviaire invite ainsi la Wallonie à se demander si elle est prête à mener une véritable politique ferroviaire sur base des compétences qui lui sont propres.

ANNEXE 1

Les gares suivantes disposeront d'écrans en 2013 et 2014 :

Nom des gares	Ecran de crise	Ecran de type liste	Afficheur quais
Andenne	1	/	/
Ans	2	1	/
Ath		4	
Auvelais	/	1	/
Braine-l'Alleud	/	2	8
Braine-le-Comte		2	
Châtelet	1	1	/
Dinant	1	/	/
Enghien		2	
Flémalle-Haute	2	/	/
Gembloux	/	3	10
Genval	1	/	/
Jemelle	3	/	/
Jurbise	2	2	/
La Hulpe	1	/	/
La Louvière Centre	1	/	/
Leuze	2	/	/
Liège-Guillemins	/	13	/
Liège-Jonfosse	1	1	/
Louvain-La-Neuve	/	6	12
Luttre	2	1	/
Marchienne-au-Pont	1	/	/
Marloie		1	
Mons	/	12	/
Mouscron	2	2	/
Namur		1	
Nivelles	/	4	8
Ottignies	1	7	10
Pepinster	2	/	
Rixensart	1	/	
Saint-Ghislain	2	/	
Soignies	2	/	
Tamines	1	/	
Tournai	/	6	
Tubize		1	
Verviers-Central			2
Waterloo	3	1	
Wavre	2	/	
Welkenraedt	2	1	

ANNEXE 2

Afin de compléter les tableaux de synthèse des taux de croissance concernant l'offre et la demande et des scénarios SNCB, la Cellule Ferroviaire à utiliser la formule du Taux de Croissance Annuel Moyen, à savoir :

$$\text{TCAM} = (\text{taux de croissance global}^{1/n} - 1) \times 100$$

Ces deux tableaux sont repris ci-dessous. Les chiffres en gras sont tirés directement du PPI ou des présentations officielles du Groupe SNCB ; les chiffres surlignés en jaune ont été calculés par la Cellule Ferroviaire sur base des données dont elle dispose. Le détail de chaque calcul est donné ci-après.

Synthèse des taux de croissance

Croissance annuelle moyenne (%)	DEMANDE				OFFRE			
	voy-km		nombre de voy		trains-km		nombre de places assises	
	prévu	observé	prévu	observé	prévu	observé	prévu	observé
2000-2011	2,3	3,7	1,9	2,9	/	0,9	1,7	0,9
2005-2011	2,3	4,1	1,9	4,2	/	1,7	/	/
2013-2025	2,05		1,5		0,3	/	2,1	

DEMANDE

Voy-km

Prévisions :

L'objectif de croissance de 2000 à 2012 était de +32% (cfr. PPI 2001-2012 – Annexe 3, p.1)

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,32)^{1/12} - 1] \times 100 = 2,3\%$$

Par extension, ce même taux de croissance annuel moyen est considéré pour la sous-période 2005-2011.

Le pronostic de croissance sur lequel repose le PPI 2013-2025 est de 2,05% par an (cfr. PPI 2013-2025 V.2.0.2 – III – p.42 et 217)

Observations

2000-2011 : le nombre de voy-km est passé de 6317 en 2000 (cfr. statistiques Bureau du Plan) à 9438 en 2011 (cfr. statistiques SPF-M&T), soit une croissance globale de +49% sur cette période

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,49)^{1/11} - 1] * 100 = 3,7\%$$

2005-2011 : « Entre 2005 et 2011, le transport intérieur de voyageurs a vu ses voyageurs-km augmenter de 4,1% par an en moyenne » (cfr. PPI 2013-2025 V.2.0.2 – III – p.218).

Nombre de voyageurs

Prévisions

2000-2011 : l'objectif de croissance de 2000 à 2012 était de +25% (cfr. PPI 2001-2012 – Annexe 3, p.5)

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,25)^{1/12} - 1] * 100 = 1,9\%$$

Par extension, ce même taux de croissance annuel moyen est considéré pour la sous-période 2005-2011.

Le pronostic de croissance sur lequel repose le PPI 2013-2025 est de 1,5% par an (cfr. PPI 2013-2025 V.2.0.2 – III – pp. 217-218).

Observations

2000-2011 : dans le PPI 2013-2025 V.2.0.2 – III – pp.2017-218, la SNCB explique avoir tenu compte de deux scénarios pour son analyse de la capacité de la Jonction Nord-Midi. Outre le scénario de référence SO du Bureau du Plan qui a été retenu, un « scénario SNCB à politique inchangée », correspondant à une « croissance du nombre de voyageurs de 2,9% par an » a été analysé. La SNCB précise qu'il correspond à « la croissance actuelle et historique au cours de la période 2000-2011 ».

2005-2011 : le nombre de voyageurs est passé de 172,9 mio en 2005 à 221,3 mio en 2011 (cfr. statistiques SPF-M&T), soit une croissance globale de +28% sur cette période

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,28)^{1/6} - 1] * 100 = 4,2\%$$

OFFRE

Trains-km

Prévisions

Aucune prévision en termes d'évolution des trains-km n'était faite dans le PPI 2001-2012.

Le PPI 2013-2025 prévoit une augmentation des trains-km de 80,3 mio en 2013 à 83,4 mio en 2025, soit une croissance globale de +3,86% sur cette période

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,0386)^{1/12} - 1] * 100 = 0,3\%$$

Observations

2000-2011 : le nombre de trains-km est passé de 72,848 mio en 2000 (cfr. PPI 2001-2012) à 80,9 mio en 2011 (cfr. rapport annuel Infrabel 2011), soit une croissance globale de +11,05% sur cette période

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,11)^{1/11} - 1] * 100 = 0,9\%$$

2005-2011 : le nombre de trains-km est passé de 73,289 mio en 2005 (cfr. statistiques Bureau du Plan) à 80,9 mio en 2011 (cfr. rapport annuel Infrabel 2011), soit une croissance globale de +10,38% sur cette période

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,1)^{1/6} - 1] * 100 = 1,7\%$$

Nombre de places assises

Prévisions

L'objectif de croissance de 2000 à 2012 était de +23% (cfr. PPI 2001-2012, p.36)

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,23)^{1/12} - 1] * 100 = 1,74\%$$

Le PPI 2013-2025 prévoit une augmentation du nombre de places assises d'environ 340.000 en 2013 à environ 438.000 places en 2025, soit une croissance globale de +28,8% sur cette période

$$\Rightarrow [(1,288)^{1/12} - 1] * 100 = 2,1\%$$

Observations

2000-2011 : le nombre de places assises est passé de 251.000 en 2000 (cfr. PPI 2001-2012 p.36) à 300.367 en 2011 (cfr. Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie, Technum, 2012), soit une croissance globale de +10,5% sur cette période

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,11)^{1/11} - 1] * 100 = 0,9\%$$

Synthèse des hypothèses de croissance SNCB Mobility

Evolutions prévues 2012-2025	Scénario de croissance LT		Scénario PPI	
	par an	total	par an	total
trains-km	3,68%	60%	0,14%	1,96%
voy-km	4,30%	81%	2,05%	33%
voyageurs	4%	67%	1,50%	21%
places assises	4,05%	68%	2,50%	38%
		+ 215.000 pl.		+ 120.000 pl.

SCENARIO DE CROISSANCE LT

Trains-km

L'objectif de croissance sur la période 2012-2025 est de +60% (cfr. présentation SNCB au Parlement wallon du 5 mars 2013)

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,6)^{1/13} - 1] * 100 = 3,68\%$$

Voy-km

L'objectif de croissance sur la période 2012-2025 est de +81%, ce qui correspond à une croissance annuelle moyenne de +4,3% (cfr. présentation SNCB au Parlement wallon du 5 mars 2013)

Voyageurs

L'objectif de croissance sur la période 2012-2025 est de +67% (cfr. présentation SNCB au Parlement wallon du 5 mars 2013)

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,67)^{1/13} - 1] * 100 = 4\%$$

Places assises

L'objectif ambitieux de la SNCB était d'offrir d'ici 2025 ±163.000 places supplémentaires par rapport au parc attendu en 2016, à savoir environ 370.000 places. Cela signifie que la capacité prévue à horizon 2025 était de ±533.000 places. Le nombre de places actuellement disponibles est de 318.071 (cfr. présentation SNCB au Parlement wallon du 5 mars 2013)

$$\Rightarrow \text{Taux de croissance global} = [(533.000 - 318.071) / 318.071] * 100 = 68\%$$

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,68)^{1/13} - 1] * 100 = 4,05\%$$

SCENARIO PPI

Trains-km

Selon le graphe illustrant l'évolution prévue de la production en trains-km, présenté par la SNCB au Parlement wallon le 5 mars 2013, on passera de 81,8 mio en 2012 à 83,4 mio en 2025

$$\Rightarrow \text{Taux de croissance global} = [(83,4-81,8)/81,8]*100 = 1,96\%$$

$$\Rightarrow \text{TCAM} = [(1,0196)^{1/13}-1]*100 = 0,14\%$$

Voy-km

La proposition de plan pluriannuel d'investissement 2013-2015 se fonde sur une augmentation annuelle du nombre de voyageurs-km de 2,05%. Sur la période 2012-2025 cela correspond à une croissance globale de 33%.

Voyageurs

La proposition de plan pluriannuel d'investissement 2013-2015 se fonde sur une augmentation annuelle du nombre de voyageurs de 1,5%. Sur la période 2012-2025 cela correspond à une croissance globale de 21%.

Places assises

La proposition de plan pluriannuel d'investissement 2013-2015 se fonde sur une augmentation annuelle du nombre de places assises de 2,5%. Sur la période 2012-2025 cela correspond à une croissance globale de 38%.