



Roadshow Plans SNCB & Infrabel 2023-2026 - Hainaut
Bienvenue

17.04.2023

En route. Vers mieux.



Aspects pratiques

- Des **questions durant ce roadshow** ?
 - Vous pouvez les poser à l'issue de la présentation en levant la main digitale avant de prendre la parole
- Encore d'autres **questions au terme du roadshow** ?
 - Contactez Public Affairs SNCB (muriel.cochez@sncb.be) ou Public Affairs Infrabel (sophie.fievez@infrabel.be)
- La présentation est déjà **disponible en ligne**.
- Vous pouvez bien entendu suivre également le roadshow d'une autre province.

ORDRE DU JOUR

1. **Le nouveau contrat de service public**
2. Plan de transport 12/2023-2026
3. Investissements dans les gares
4. Travaux d'Infrabel
5. Q&R



Le nouveau contrat de service public

Le **23 décembre 2022**, le Conseil des ministres a approuvé le **contrat de service public de la SNCB**.

Avec le nouveau contrat de service public et le plan d'entreprise 2023-2032, la SNCB dispose d'un cadre de 10 ans pour :

- **Attirer plus de voyageurs** et répondre à leurs attentes sur le plan de l'évolution de la qualité du service;
- **Satisfaire aux ambitions du gouvernement belge** en termes de mobilité durable dans un contexte de changement climatique;
- **Faire partie des meilleures entreprises ferroviaires** au niveau de la performance, une condition essentielle afin d'être prêt pour la libéralisation de la mission de service public.

Le plan comporte des **trajets et perspectives** en matière d'emploi, de financement, de résultats financiers et d'évolution de la dette **sur 10 ans**.

6 engagements majeurs de la SNCB

1

Procurer un environnement de travail propice et sain à tous les collègues

2

Garantir la sécurité des voyageurs et du personnel

3

Attirer plus de voyageurs et augmenter la part du train en tant que moyen de transport

4

Améliorer en permanence l'expérience de nos voyageurs

5

Faire preuve d'excellence au niveau opérationnel

6

Concrétiser clairement notre responsabilité sociétale

Nos principales ambitions en un coup d'oeil

+ 30%

de voyageurs

+ 10%

de trains
en tr.km, à coûts
constants

91%

Ponctualité
sur les 10 ans

+ 40%

+ 40% de recettes

+ 4,5%

+ 4,5% d'amélioration de
la **productivité** par an, ou
quasi -20% par pax.km à
charge de l'Etat

+ 80%

de gares en
**accessibilité
autonome intégrale**

+ 50%

de **places vélos** à
bord des trains

+ 30%

d'emplacements
de **parkings vélos**

50%

de notre **flotte** de
matériel roulant
renouvelée

- 10%

de la consommation
énergétique de
traction

- 25%

de la consommation
énergétique de nos
bâtiments (par rapport à
2021)

**Nouvelle
gamme
tarifaire**

privilégiant la fréquence,
les jeunes, les seniors,
les BIM et les groupes

Compensation adaptée à l'évolution des besoins de la mission de service public

Moyens dégagés par l'Etat

Compensation des déficits de la mission de service public

- **Compense le déficit d'exploitation** généré par l'exécution de la mission de service public
- **Calculée à l'avance** sur la base des recettes et coûts estimés selon le niveau de service, l'offre et la productivité auxquels la SNCB s'est engagée
- **Diminue au fil des 10 ans** au fur et à mesure que les recettes et les gains de productivité augmentent.

12 mia €
Compensations
d'exploitation

Engagements et risques de la SNCB

- **+ 40% de recettes nécessaires**
- La trajectoire des coûts prévoit des gains de productivité que nous allons devoir absolument atteindre.
- **Evaluation triennale**

9,2 mia €
Compensation
d'investissement

Montant total cumulé sur 10 ans (2023-2032)

ORDRE DU JOUR

1. Le nouveau contrat de service public
2. **Plan de transport 12/2023-2026**
3. Investissements dans les gares
4. Travaux d'Infrabel
5. Q&R



2.1 Un nouveau plan de transport dans un changement de contexte

En route.
Vers mieux.



Evolution de la mobilité belge post Covid

Au sortir de la crise sanitaire de 2020-2022, les parts de marché des différents modes de transport dans la mobilité des Belges ont évolué **au détriment surtout de la voiture, mais également des transports en commun.**

Marche à pied



Part de marché 2019 : 6,1%
Part de marché 2022 : 7,4%

Evolution = + 1,3%

Vélo



Part de marché 2019 : 5,3%
Part de marché 2022 : 8,0%

Evolution = + 2,7%

Voiture



Part de marché 2019 : 72,3%
Part de marché 2022 : 66,9%

Evolution = -5,4%

Transport en commun



Part de marché 2019 : 12,1%
Part de marché 2022 : 10,4%

Evolution = -1,7%

Autres



Part de marché 2019 : 4,1%
Part de marché 2022 : 7,3%

Evolution = +3,2%

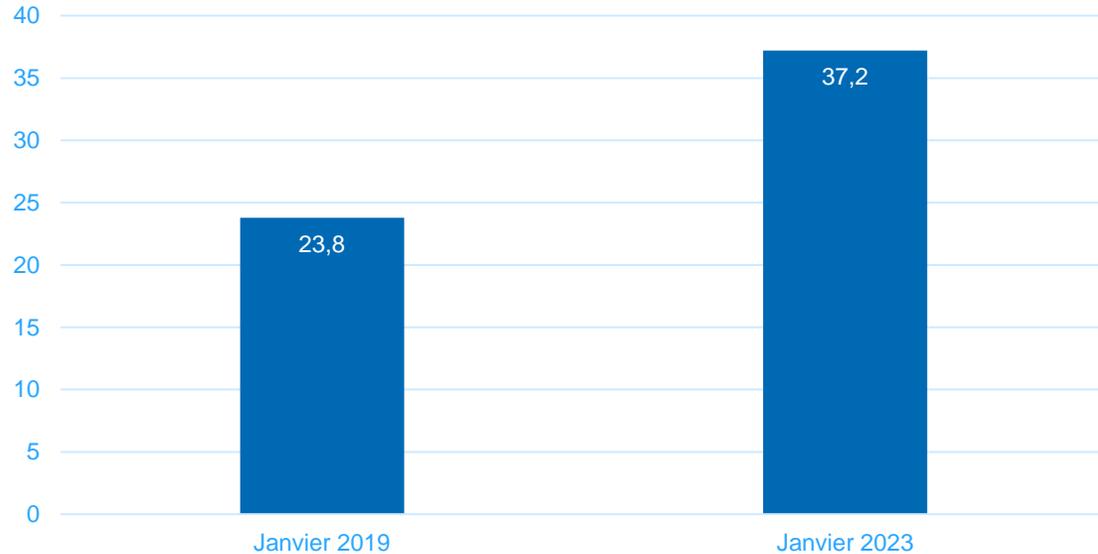
Source : Vias Institute

What is the modal split in Belgium? Dashboard

Modal Split. <https://www.vias-modalsplit.be/en> . Downloaded on 10/01/2023

Évolution du télétravail en Belgique

Pourcentage de la population occupée qui travaille parfois ou régulièrement à domicile



Source : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/datalab/chiffres-mensuels-sur-le-marche-du-travail#figures>

Suite à la crise sanitaire de 2020-2022, la part du **télétravail** a largement progressé en Belgique passant de **23,8%** en janvier **2019** à **37,2%** en janvier **2023**

Part de télétravailleurs par mode de transport

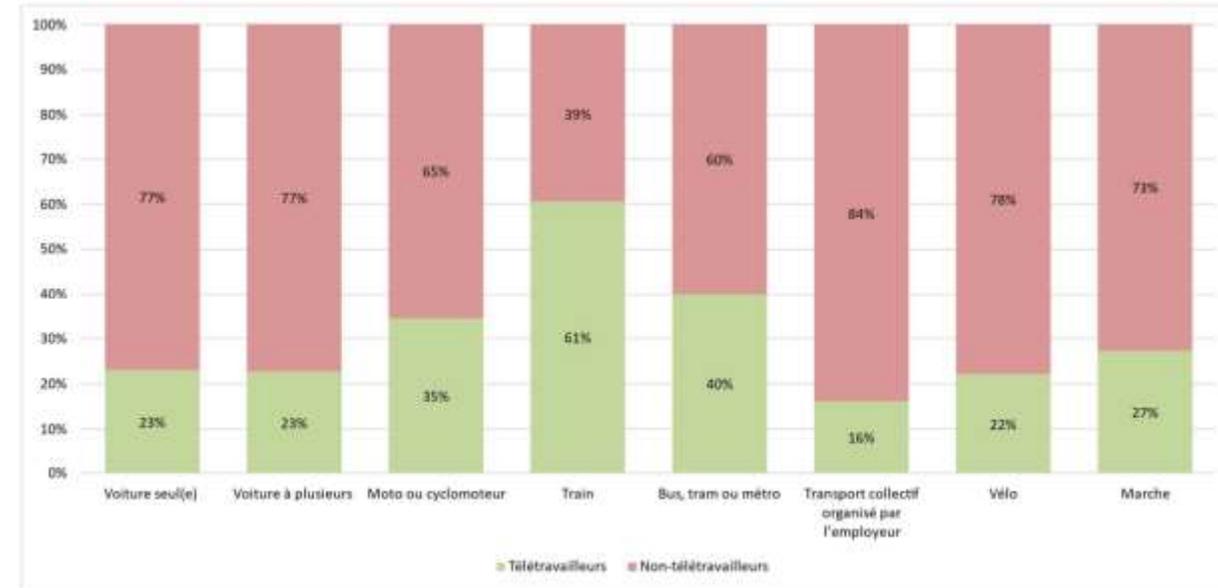


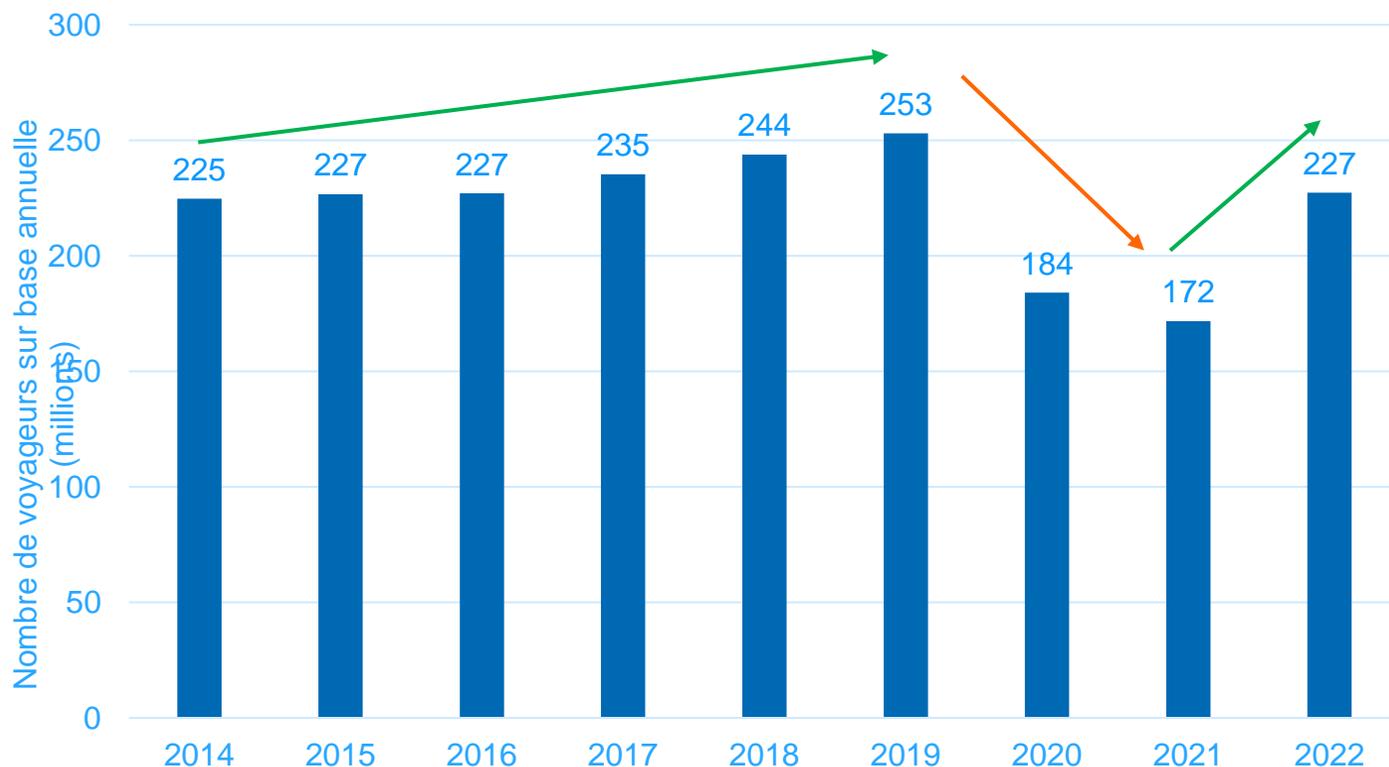
Figure 6 Pourcentage de télétravailleurs versus de non-télétravailleurs pour les principaux modes de transport des trajets domicile-travail

Source : <https://www.teletravailler.be/en-chiffres/enquete-bemob-la-pratique-du-teletravail-en-belgique-en-2022/>

La **proportion de télétravailleurs** est particulièrement élevée pour les travailleurs dont le mode de déplacement principal est le **train**. Cette population compte **61%** de télétravailleurs

La SNCB s'attend à une **perte permanente de 19% du trafic domicile-travail** suite au recours plus fréquent au télétravail

Evolution du nombre de voyageurs nationaux de la SNCB



De 2014 à 2019, le nombre de voyageurs nationaux a augmenté chaque année de 3 à 4%.

Durant la crise du coronavirus en 2020 et 2021, cette tendance s'est largement inversée.

L'an dernier, le nombre de voyageurs a de nouveau augmenté de 32% par rapport à l'année covid 2021. Avec un taux de voyageurs de 90% en 2022 par rapport à 2019, nous n'avons **toujours pas atteint le niveau enregistré avant la pandémie.**

Modification dans l'utilisation du train : plus de voyageurs le week-end

Proportion du nombre de voyageurs
fin 2022 par rapport à fin 2019, en
semaine :

90-92%

Une diminution du nombre de voyageurs, surtout aux heures de pointe. Cette baisse résulte de la part plus importante de télétravailleurs et d'un nombre moyen plus élevé de jours de télétravail par travailleur.

Situation actuelle du nombre d'abonnés domicile-travail : **fin novembre 2022, 15% d'abonnements actifs en moins qu'en 2019.**

Proportion du nombre de voyageurs
fin 2022 par rapport à fin 2019, le
week-end:

80-130%

En général, nous constatons une augmentation du nombre de voyageurs par rapport à 2019. D'importantes fluctuations dans les nombres de voyageurs sont possibles, notamment en raison d'événements, de travaux à l'infrastructure, de la météo, ...

De quelle manière la SNCB souhaite-t-elle répondre à ces changements ?



1. Protéger le segment « Domicile-Travail » et augmenter le nombre d'abonnés

2. Attirer de nouveaux clients « Loisirs et autres motifs de déplacement »



Avec de meilleures fréquences S en semaine et le samedi



En interconnectant mieux et plus fréquemment les grandes villes le week-end



Avec le lancement de Flexabo



En améliorant nos possibilités de voyages vers les deux grands aéroports du pays



En élargissant les amplitudes le vendredi soir et le samedi soir principalement dans les zones suburbaines de Bruxelles et d'Anvers



Avec une offre adaptée vers les destinations touristiques durant les périodes de fortes affluences



Avec des actions marketing



Avec des trains aussi ponctuels qu'en 2015 et 2019

2.2 Extensions d'offre depuis 2017

En route.
Vers mieux.



Les nouveautés dans votre région depuis 2017, en semaine

-  Doublement de fréquence du S61 entre Charleroi-Central, Namur et Jambes à un train par demi-heure
-  Nouvelle relation L19 La Louvière-Sud – Braine-le-Comte toutes les heures
-  Accélération de l'IC25 entre Charleroi-Central et Namur
-  Prolongement de la relation L04 Quévy – Mons – Tournai vers Mouscron, toutes les heures
-  Arrêt toutes les heures à Ham-sur-Heure et Yves-Gomezée de la relation S64 Charleroi-Central-Couvin
-  Accélération de la relation L29 Grammont – Ath – Mons (suppression de l'arrêt prolongé à Jurbise)
-  La relation S63 Charleroi-Central – Erquelinnes est prolongée vers Maubeuge
 - Extensions d'amplitudes:
 -  S5 (Grammont) – Enghien – Bruxelles-Schuman – Malines
 -  S61 Jambes – Charleroi-Central – Ottignies – Wavre
 -  S62 Charleroi-Central – La Louvière – Luttre
 -  S63 Charleroi-Central – Erquelinnes
 -  S64 Charleroi-Central – Couvin
 -  L04 Quévy – Mons – Tournai – Mouscron
 -  L29 Grammont – Ath – Mons

Les nouveautés dans votre région depuis 2017, le week-end

- ◆ Doublement de fréquence de la relation L29 Grammont – Ath – Mons d'un train par deux heures à un train par heure
- § Doublement de fréquence le samedi de la relation S2 Braine-le-Comte – Louvain, d'un train par heure à un train par demi-heure
- § Extension d'amplitude en soirée de la relation S2 Braine-le-Comte – Louvain, le week-end
 - Ajout de trains P scolaires le dimanche soir au départ de Binche et Mouscron vers Bruxelles et Louvain-La-Neuve
- § Prolongement de la relation S61 Jambes – Charleroi-Central – Ottignies vers Wavre
- ◆ Desserte de la ligne Mons – Quévy le week-end à raison d'un train par heure
- ◆ Amélioration de la politique d'arrêt L29: la gare de Mevergnies-Attre est desservie le week-end

2.3 Développement du plan de transport 12/2023-2026

En route.
Vers mieux.



La SNCB connaît les demandes régionales

- L'élaboration de ce plan de transport coïncidait avec **les négociations menées au niveau du contrat de service public**
 - Pendant longtemps, la SNCB n'a eu aucune vue sur les moyens budgétaires.
- **Le temps de préparation a donc également été réduit**, sans la moindre possibilité d'organiser de roadshows afin d'obtenir un input.
- **La SNCB connaît les demandes régionales.**
 - Concertations régulières avec les sociétés de transport public : TEC, STIB, De Lijn
 - Participant permanent aux Vervoerregio's en Flandre, OCBM et PUM en Wallonie.
- Les experts en planification du plan de transport de la SNCB **ont tenu compte de cet input en préparant une liste de 93 projets** qui a servi de base au plan de transport.
- Les projets sélectionnés ont ensuite été évalués sur la base de critères précis.

Critères de sélection des projets



STRATÉGIE



CLIENT/DEMANDE



ASPECT FINANCIER



ASPECT OPÉRATIONNEL

Contrat de service public

Vervoerregio's / OCBM / PUM

Principes du plan

- Distinction IC, S, L
- Cadence
- Symétrie
- Robustesse

Étude des éléments qui déterminent la demande

Demande actuelle
(voyageurs concernés actuellement)

Demande potentielle
(croissance de voyageurs)

Schémas de déplacement

Ce qui est financièrement possible :

- Coût de personnel supplémentaire
- Redevance d'infrastructure
- Coût d'énergie supplémentaire
- Coût d'entretien supplémentaire
- Gain de productivité

Ce qui est techniquement possible :

- Disponibilité de l'infrastructure
- Capacité de l'infrastructure
- Disponibilité du matériel
- Disponibilité du personnel

Le plan de transport 12/2023-2026: éléments majeurs

Le Plan de transport 12/2023 – 2026 est un levier pour :



Dans le respect des obligations du contrat de service public, attirer plus de clients notamment en consolidant le segment « domicile-travail » et en attirant de nouveaux clients « loisirs et autres motifs de déplacement »

Développer l'offre ferroviaire en cohérence avec les besoins de mobilité et dans le respect du plan d'entreprise et des principes de desserte convenus dans le contrat service public

- ✓ En priorisant sur le segment « loisirs et autres motifs de déplacement » le week-end et plus particulièrement le samedi
- ✓ Focus sur les réseaux suburbains avec une fréquence plus élevée et en étendant les amplitudes de desserte le vendredi et le samedi soir
- ✓ En développant les trafics transfrontaliers
- ✓ En tenant compte de l'évolution du réseau
- ✓ En mettant en adéquation l'offre en heure de pointe avec les évolutions de la mobilité

Le plan de transport 12/2023-2026: chiffres-clés



Offre

+7,4 %

Croissance
6,2Mio tkm

+2000 trains

Par semaine, dont 720
pendant le week-end



Desserte arrêts

175 gares

Présentent une fréquence plus
élevée

104 gares

proposent plus de trains en
soirée

2

Nouvelles gares



Matériel

**+ 10 000 places
assises**

dont 80% avec airco

+ 40% de places

pour les vélos



#correspondances

+12 %

2.190 correspondances/heure au
lieu de 1950

90 %

Des gares se situent à moins de
500 mètres d'un arrêt de
bus/tram/métro

Condition indispensable: Attribution de la capacité, disponibilité matériel roulant & disponibilité du personnel

- Le **Conseil des ministres** doit encore approuver le plan de transport.
- Les projets sont sous réserve de l'attribution par Infrabel des **capacités ferroviaires demandées**. Les horaires et itinéraires précis sont encore à l'étude.
- Ce plan de transport est indissociable de la possibilité de **recruter massivement**. Dans ce contexte, plus de 500 conducteurs et accompagnateurs de train doivent être recrutés en 2023.
- Le plan implique aussi le respect total de la part d'Alstom de ses engagements pour le calendrier de **livraison et la qualité du nouveau matériel roulant**.

2.4 Présentation plan de transport 12/2023-2026

En route.
Vers mieux.

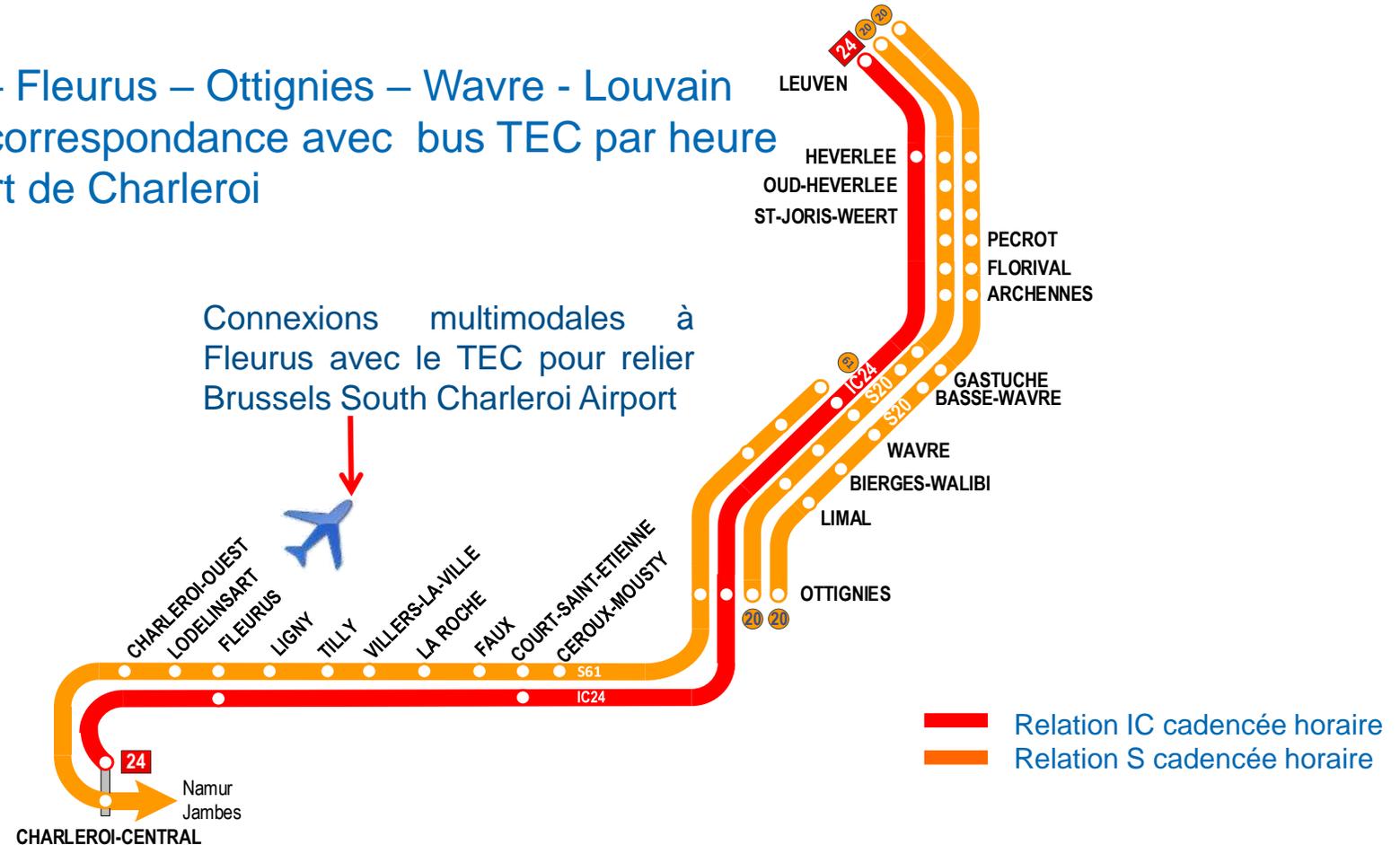


2.4.1 Adaptations du plan de transport, en semaine



Décembre 2023 : IC24 Charleroi-Central – Fleurus – Ottignies - Leuven

- Nouvelle relation IC Charleroi – Fleurus – Ottignies – Wavre - Louvain
- Trains par heure à Fleurus en correspondance avec bus TEC par heure entre la gare SNCB et l'aéroport de Charleroi



Desserte de l'aéroport de Charleroi de/vers Bruxelles-Sud



Rejoindre l'aéroport de Charleroi via des solutions multimodales à Fleurus SNCB, Luttre SNCB et Charleroi-Central SNCB



Décembre 2024 : Trains supplémentaires plus tard le vendredi soir

Vendredi

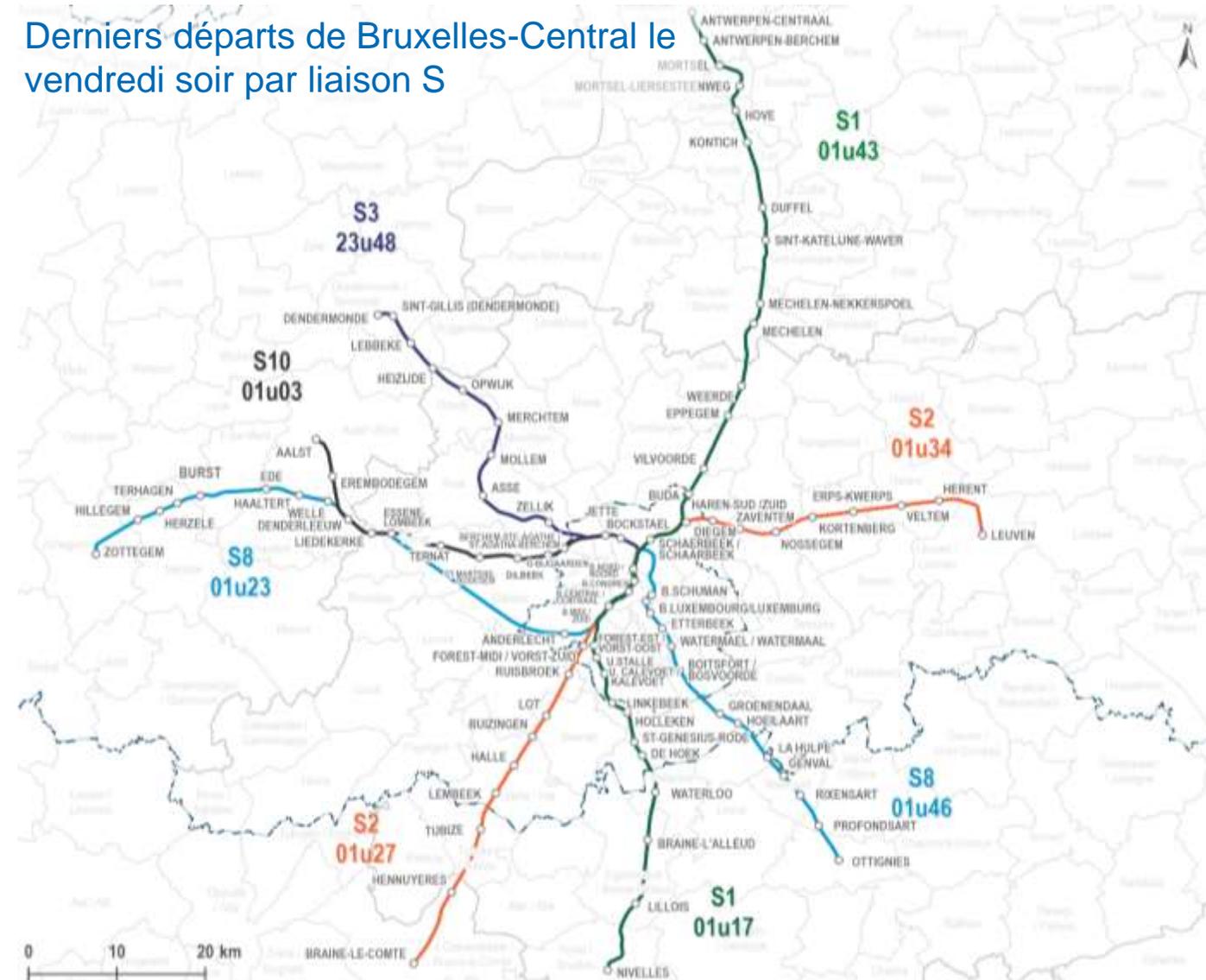
Par la mise en service de 16 trains S plus tard le vendredi soir à partir de Bruxelles-Central à destination de la périphérie autour de Bruxelles, nous metons sur les déplacements de loisirs tard le soir.

Notre objectif :

Au départ de Bruxelles-Central, un départ après 23h est possible chaque soir

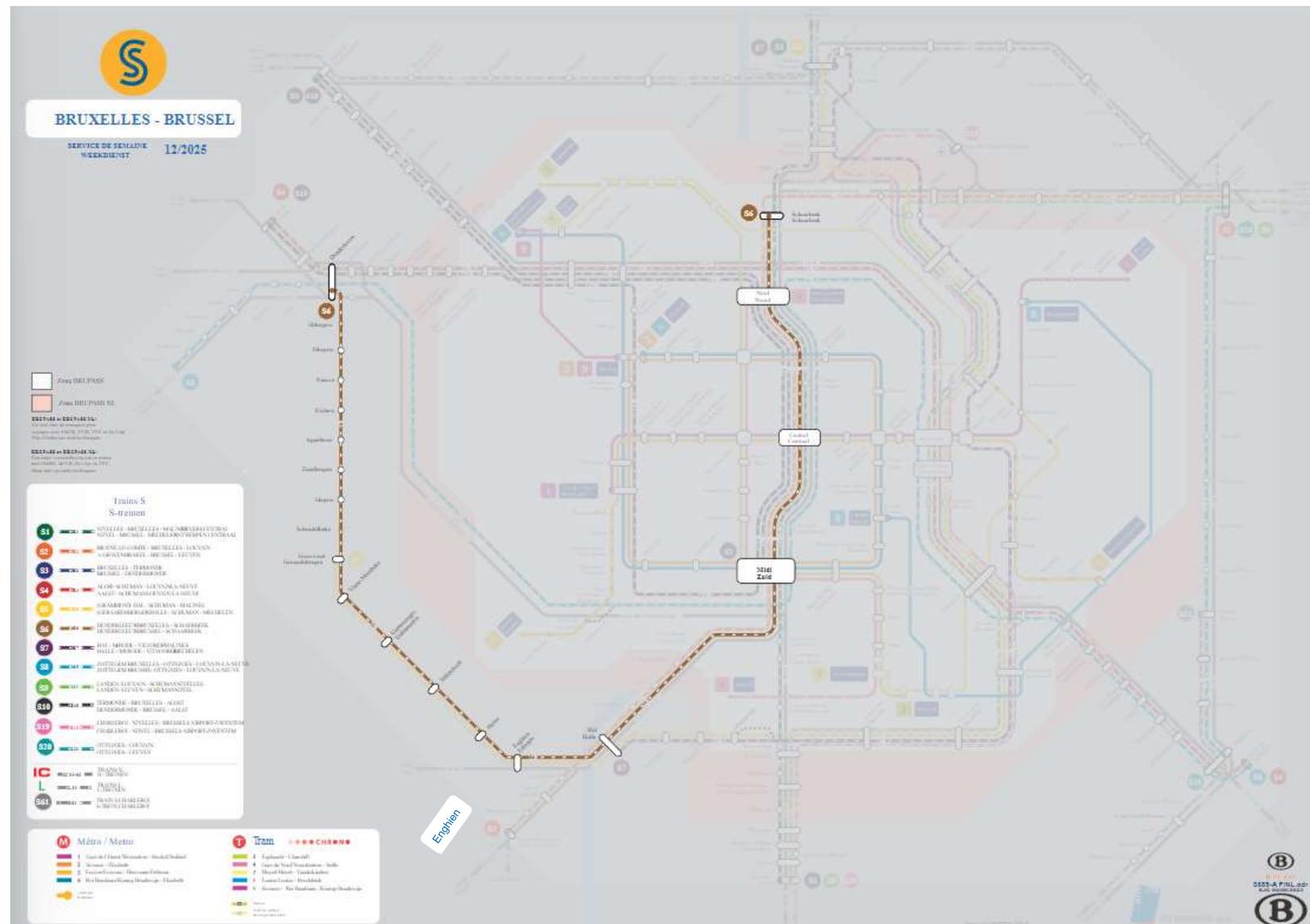
Au départ de Bruxelles-Central, un départ après 01h est possible chaque vendredi soir sur les liaisons les plus fréquentées

Derniers départs de Bruxelles-Central le vendredi soir par liaison S



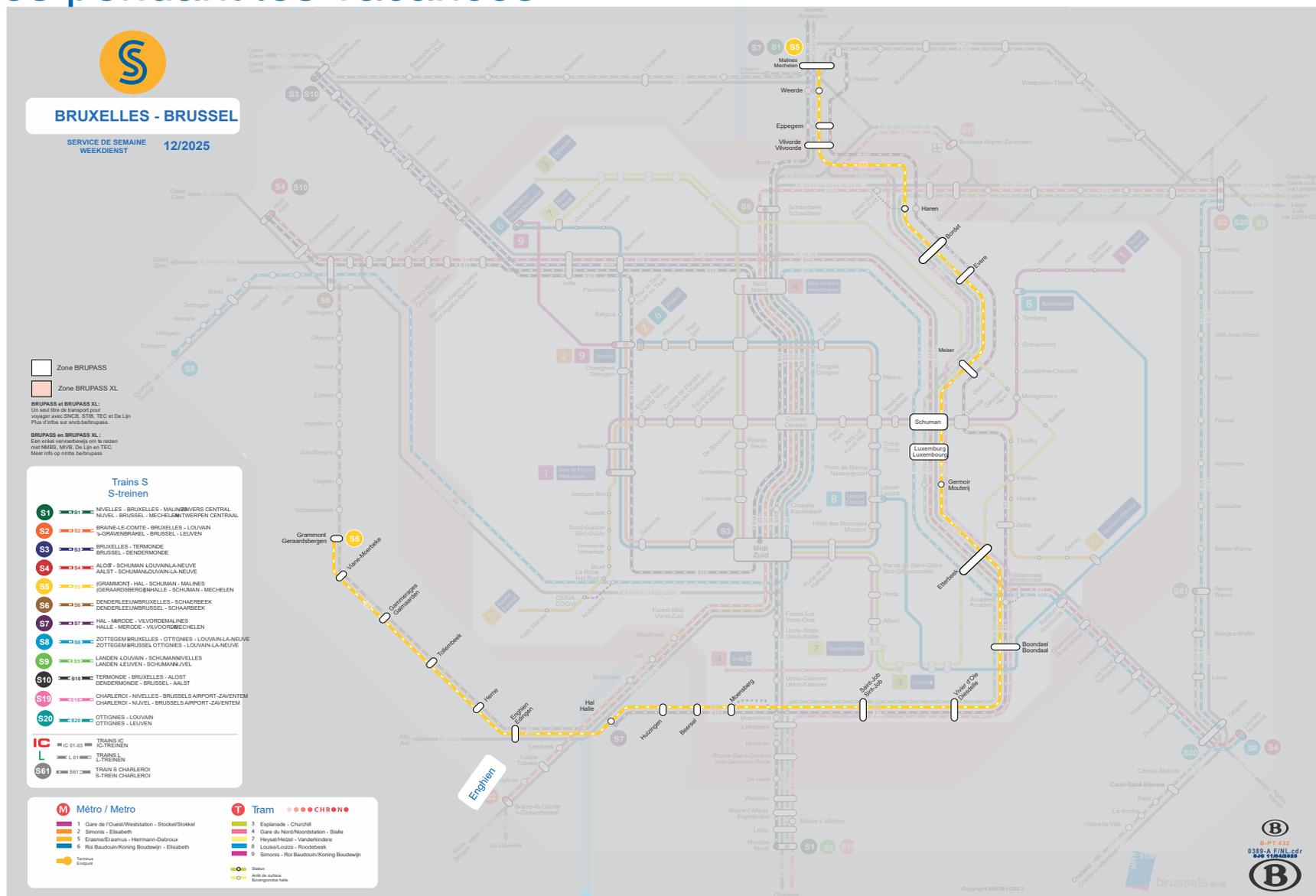
Jun 2025 : Augmentation de la fréquence du S6 entre Enghien et Denderleeuw

La fréquence de la relation S6 Denderleeuw – Hal – Bruxelles – Schaerbeek est renforcée entre Denderleeuw et Enghien avec une offre de 2 trains S par heure en semaine au lieu de un

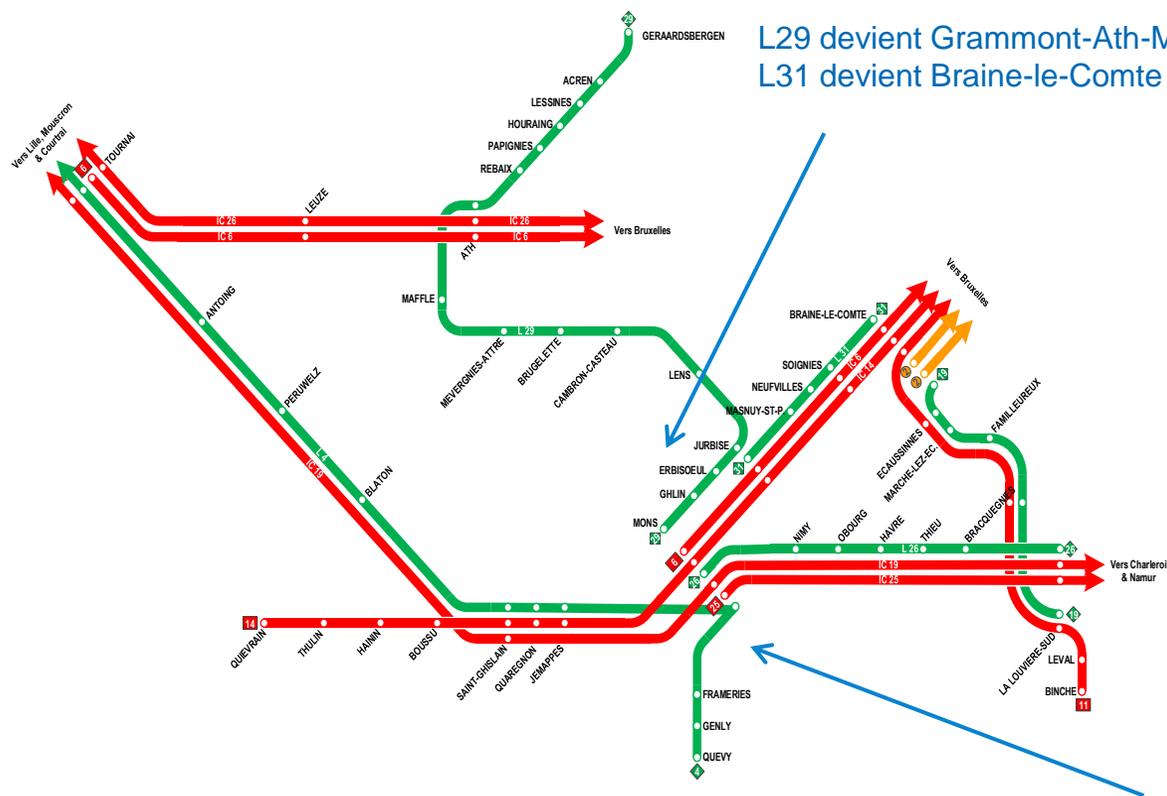


Décembre 2025 : Augmentation de la fréquence du S5 Enghien – Bruxelles-Schuman – Malines pendant les vacances

Pendant les vacances de Pâques, d'été et de Noël, la relation S5 est prolongée vers Enghien et circule à raison de 2 trains par heure au lieu d'un train.



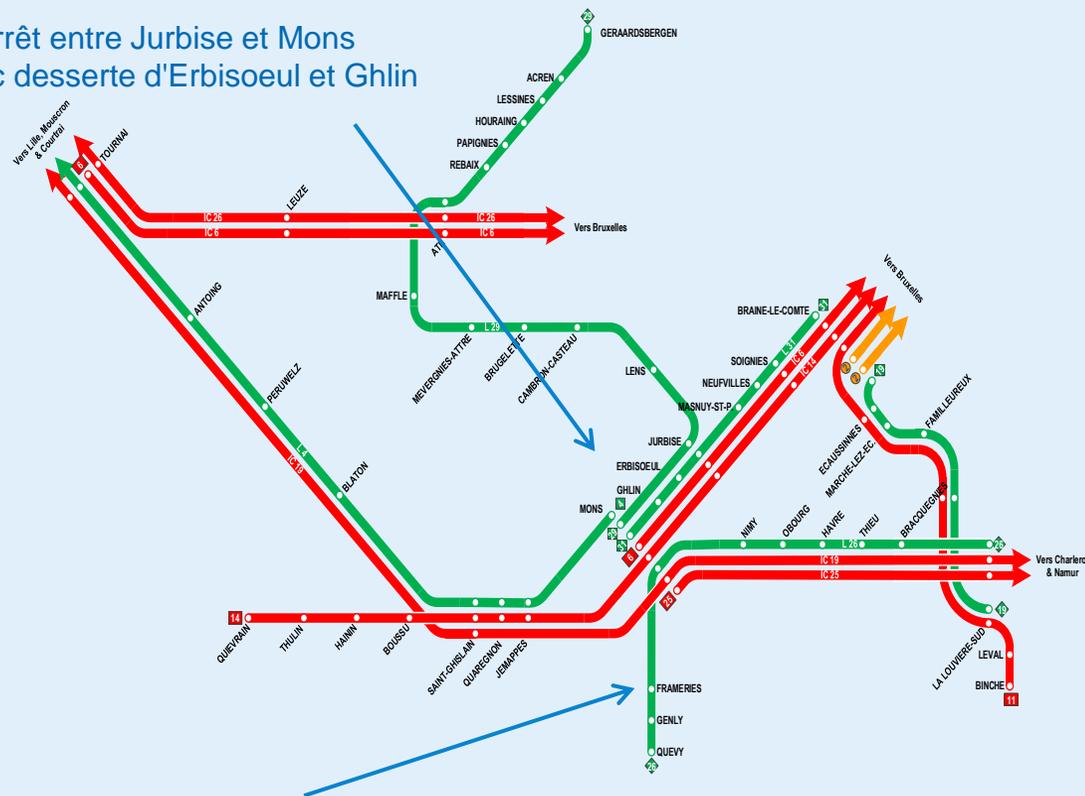
Situation actuelle



L29 devient Grammont-Ath-Mons, sans arrêt entre Jurbise et Mons
L31 devient Braine-le-Comte – Mons avec desserte d'Erbisoeul et Ghlin



En 2025



L04 devient Mouscron-Mons
L26 devient Quévy-Mons-La Louvière Sud

Evolution des trains de renfort de pointe

Remise en service progressive de 4 trains P Châtelet – Charleroi – Bruxelles en 2025 et 2026

Offre cadencée de base :

- 2 trains IC par heure vers la Jonction Nord-Midi (IC05/IC07)
- 1 train S par heure vers le quartier européen et l'aéroport de Bruxelles (S19)

Offre de pointe :

- Durant la période Covid, l'offre de trains P vers Bruxelles a été adaptée pour tenir compte à la fois de la baisse de la demande et de la disponibilité du personnel
- Cette offre va être progressivement rétablie dans le cadre de ce plan de transport. Le rythme du retour de ces trains dépendra à la fois du retour de la clientèle et de la disponibilité des infrastructures (influencée par les travaux "Fonsny" en gare de Bruxelles-Midi)

Trains P rapides	Pointe du matin Charleroi – Nivelles – Bruxelles – Schaerbeek	Pointe du soir Schaerbeek – Bruxelles – Nivelles – Charleroi – Châtelet
Situation avant Covid	4 trains P	4 trains P
Situation actuelle	2 trains P	2 trains P
Situation 2025-2026	Retour progressif vers 4 trains P	Retour progressif vers 4 trains P

Evolution des trains de renfort de pointe

Trains P supprimés sur base de leur fréquentation et de l'existence d'une alternative

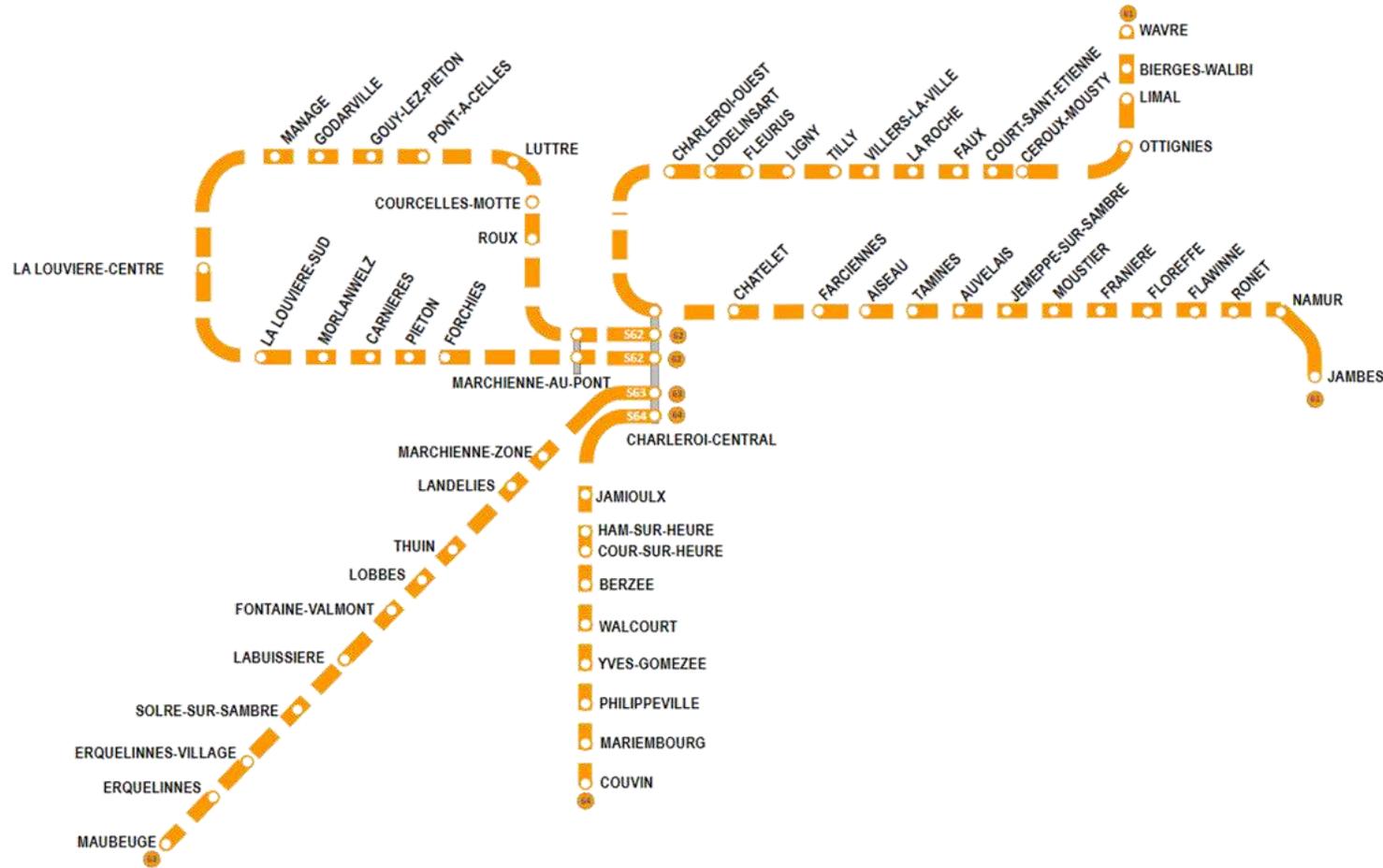
- En semaine, des trains faiblement occupés ou proches d'une autre alternative seront supprimés dès décembre 2023
- Les usagers scolaires ne sont pas concernés.
- Une alternative pour chaque train: les voyageurs peuvent prendre un train 30 minutes plus tôt ou 30 minutes plus tard.

ORIGINE	Heure départ	DESTINATION	Heure d'arrivée
Charleroi-Central	06:00	Luttre	06:20
Luttre	17:41	Charleroi-Central	18:02
Charleroi-Central	17:09	Luttre	17:30
Luttre	18:36	Charleroi-Central	19:03
Charleroi-Central	18:06	Luttre	18:27
Manage	06:43	Quevy	07:38
Luttre	17:40	Manage	17:57
Manage	06:10	Luttre	06:27
Luttre	06:31	Charleroi-Central	06:52
Charleroi-Central	07:01	Luttre	07:21
Couvin	04:52	Charleroi-Central	06:00
Quevy	06:44	Mons	07:09
Tournai	16:28	Mouscron	16:46

2.4.2 Adaptations du plan de transport, le week-end



Situation actuelle



Réseau suburbain de Charleroi, le samedi

En 12/2023

S61 Wavre – Ottignies – Fleurus – Charleroi – Namur – Jambes circule toutes les heures au lieu de toutes les deux heures, samedi et dimanche

En 12/2024

- S62 Charleroi – La Louvière – Charleroi circule toutes les heures au lieu de toutes les deux heures, le samedi



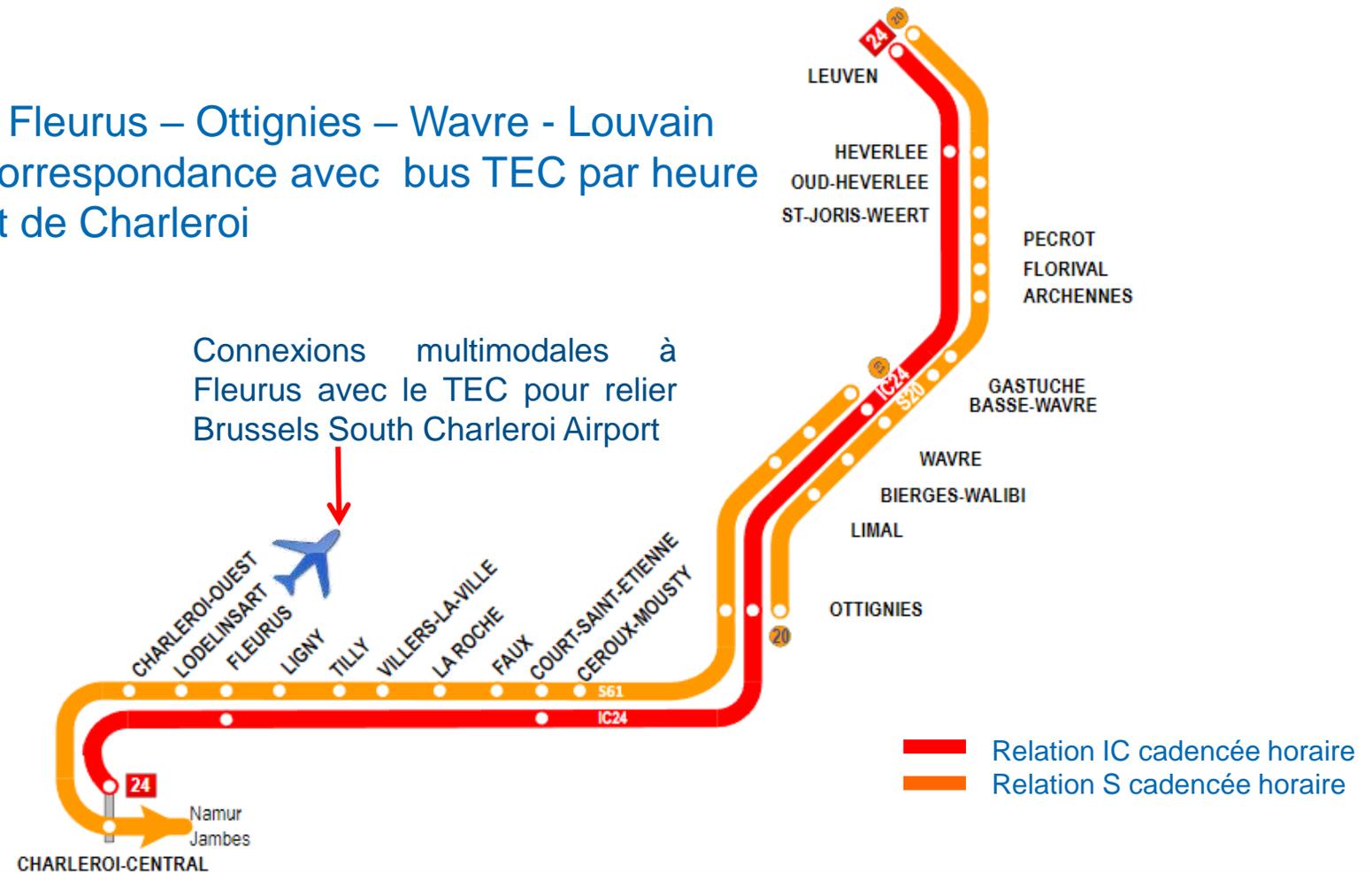
Avec la desserte horaire du S61, les IC25 Mouscron – Mons – Charleroi – Namur - Liège ne feront plus arrêt à Châtelet, Auvélais et Jemeppe-sur-Sambre, comme en semaine.

En12/2024

- S63 Erquennes – Charleroi circule toutes les heures au lieu de toutes les deux heures, le samedi

Décembre 2023 : IC24 Charleroi-Central – Fleurus – Ottignies - Leuven

- Nouvelle relation IC Charleroi – Fleurus – Ottignies – Wavre - Louvain
- Trains par heure à Fleurus en correspondance avec bus TEC par heure entre la gare SNCB et l'aéroport de Charleroi



Décembre 2023 : Accélération de l'IC25 Mons - Charleroi - Namur - Liège - Herstal

Passage à la cadence horaire du S61 Wavre-Ottignies-Charleroi-Namur-Jambes

⇒ Amélioration de la desserte suburbaine entre Charleroi et Namur

⇒ Permet l'accélération de l'IC25 qui ne desservira plus Châtelet, Auvélais et Jemeppe-sur-Sambre dès décembre 2023 et Statte en décembre 2025

Situation actuelle

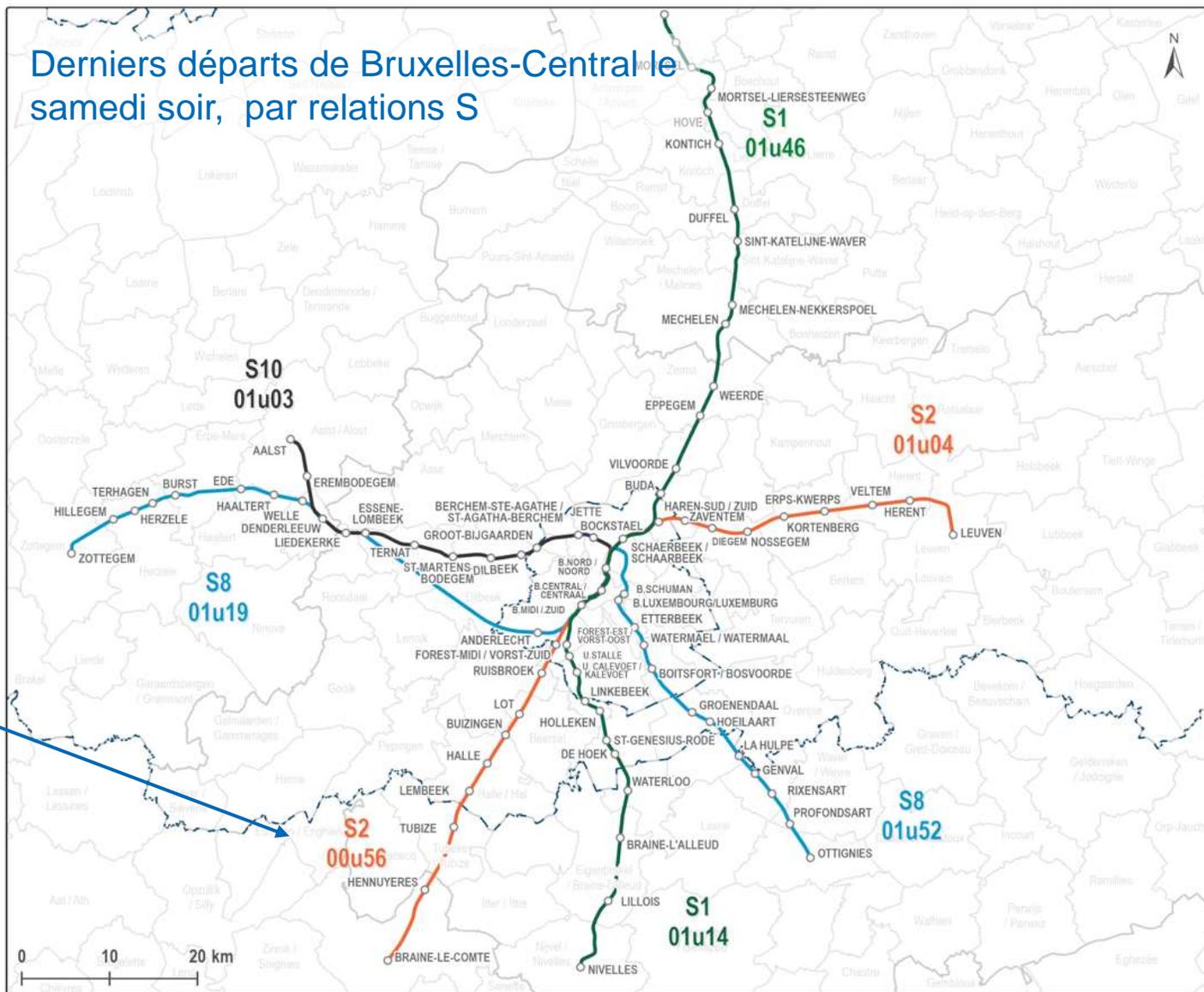


Situation 12/2023



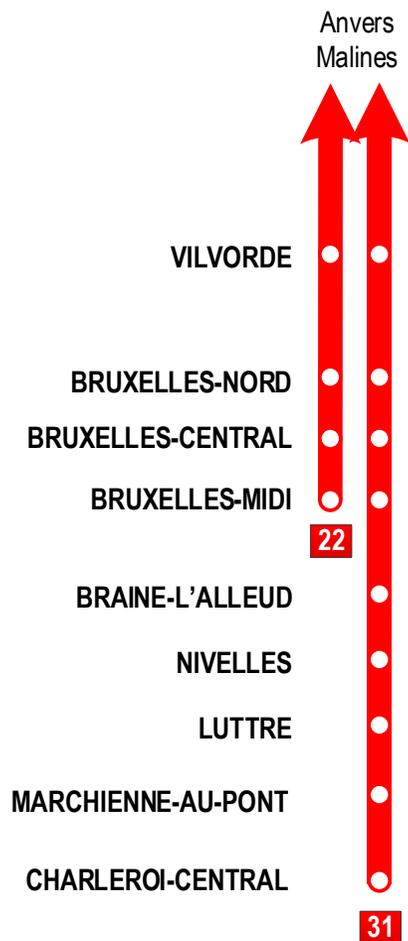
Parcours	Aujourd'hui	12/2023
Charleroi-Central - Namur	36 min.	31 min.
Charleroi-Central - Liège -Guillemins	84 min.	82 min.

Derniers départs de Bruxelles-Central le samedi soir, par relations S



Dernier départ de Bruxelles-Central vers Braine-Le-Comte à 00h56

Situation actuelle



Charleroi-Central, Marchienne-Au-Pont, Luttre, Nivelles en Braine-L'Alleud bénéficient de deux trains IC par heure vers Bruxelles et Anvers

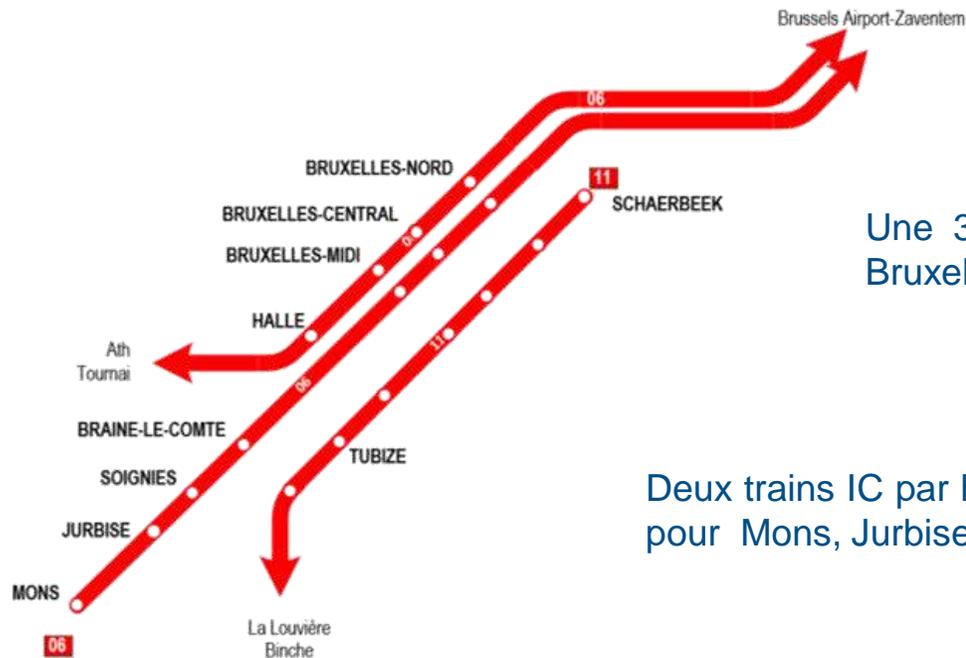
Situation 12/2024



Connexions multimodales (TEC) pour rejoindre Brussels South Charleroi Airport

Décembre 2025 : Nouvel IC Mons – Braine-Le-Comte - Bruxelles

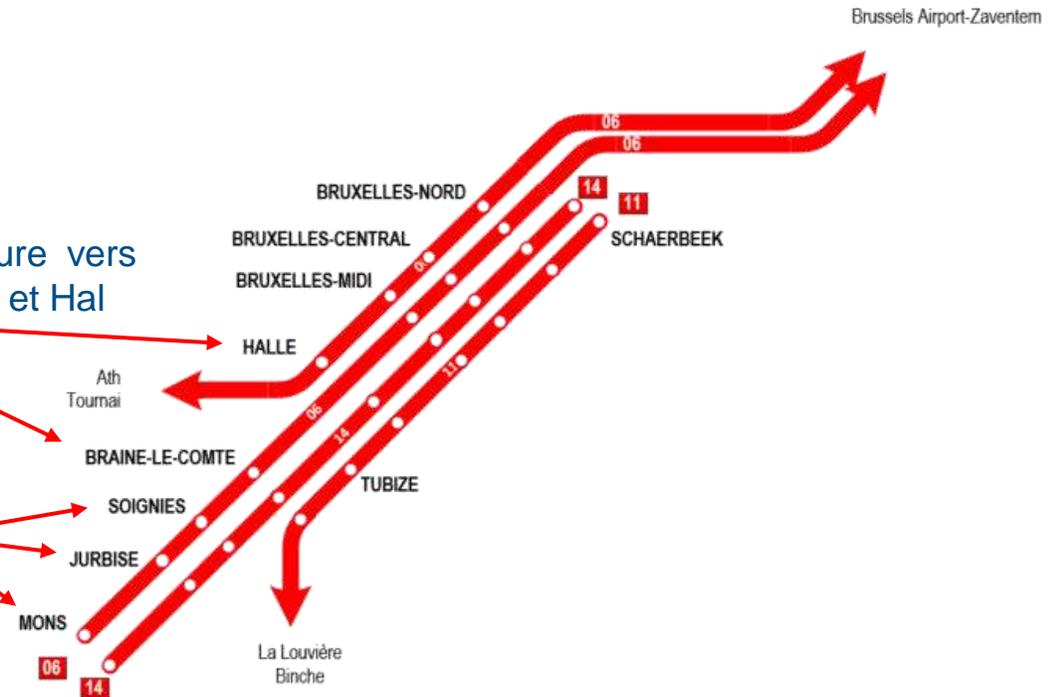
Situation actuelle



Situation 12/2025

Une 3ème relation IC par heure vers Bruxelles pour Braine-le-Comte et Hal

Deux trains IC par heure vers Bruxelles pour Mons, Jurbise, Soignies



2.5 Correspondances et intermodalité

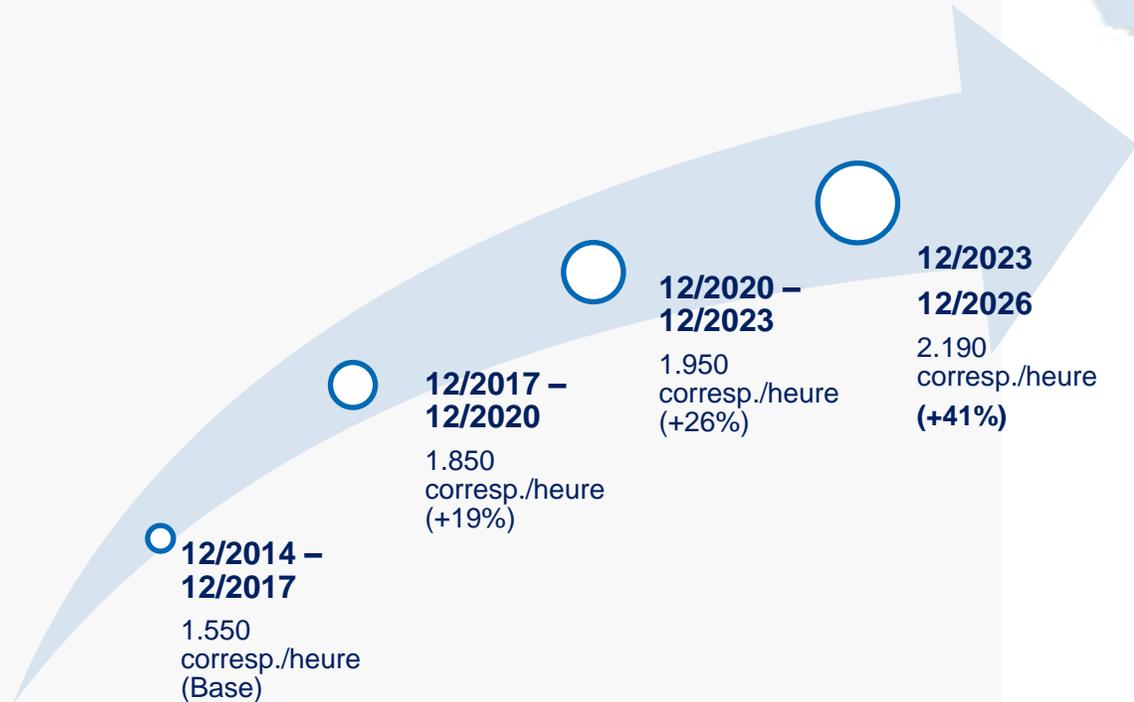
En route.
Vers mieux.



Evolution des correspondances entre trains

A l'occasion de chaque lancement de plan de transport, la SNCB développe ses correspondances au travers de ces 76 nœuds ferroviaires.

Dans le cadre du plan de transport 12/2023 – 2026, les horaires à l'étude proposent 2.190 correspondances par heure, soit 240 de plus que dans le plan précédent.



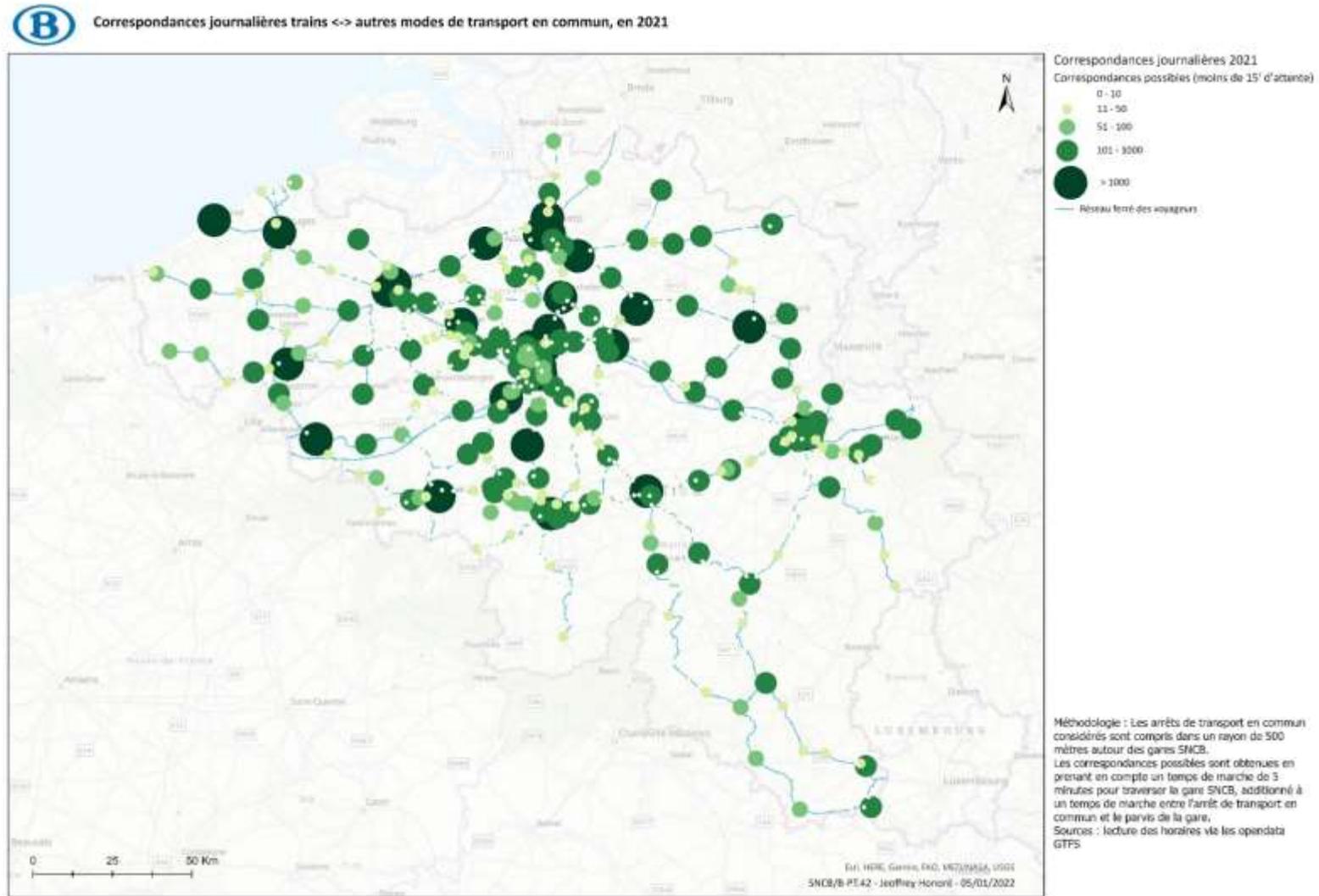
Amélioration de l'intermodalité - Aperçu

L'ambition est d'accroître encore le nombre de connexions possibles entre le réseau SNCB et ceux des opérateurs régionaux. La carte représente le nombre de correspondances qui sont proposées par jour pour chaque gare du pays entre les trains et les bus/trams/métros en 2022.

Actuellement, la SNCB dessert quotidiennement 554 gares. Parmi celles-ci, 426 (77%) se situent à moins de 350 m d'un arrêt de bus/tram/métro et 72 (13%) se situent à une distance comprise entre 350m et 500m d'un arrêt de transport en commun.

Ces 498 gares (90%) sont ainsi alimentées par près de 700 arrêts desservis par le TEC, 600 par De Lijn et un peu moins de 300 par la STIB.

Sur la période du PSO, la SNCB travaillera conjointement avec les autres opérateurs pour développer les nœuds de correspondances intermodaux sur le réseau.



AGENDA

1. Le nouveau Contrat de Service Public
2. Plan de Transport 12/2023-2026
3. Investissements dans les gares
4. Travaux d'Infrabel
5. Q&A



La SNCB en Hainaut



71.858

voyageurs montés par jour de semaine (2022)

Charleroi-Central	9.734
Mons	8.923
Tournai	6.114



93

gares



11.522

places de parking SNCB



2.618

emplacements de vélo



Les gares à la SNCB: accélérateur du Modal Shift

La gare du futur

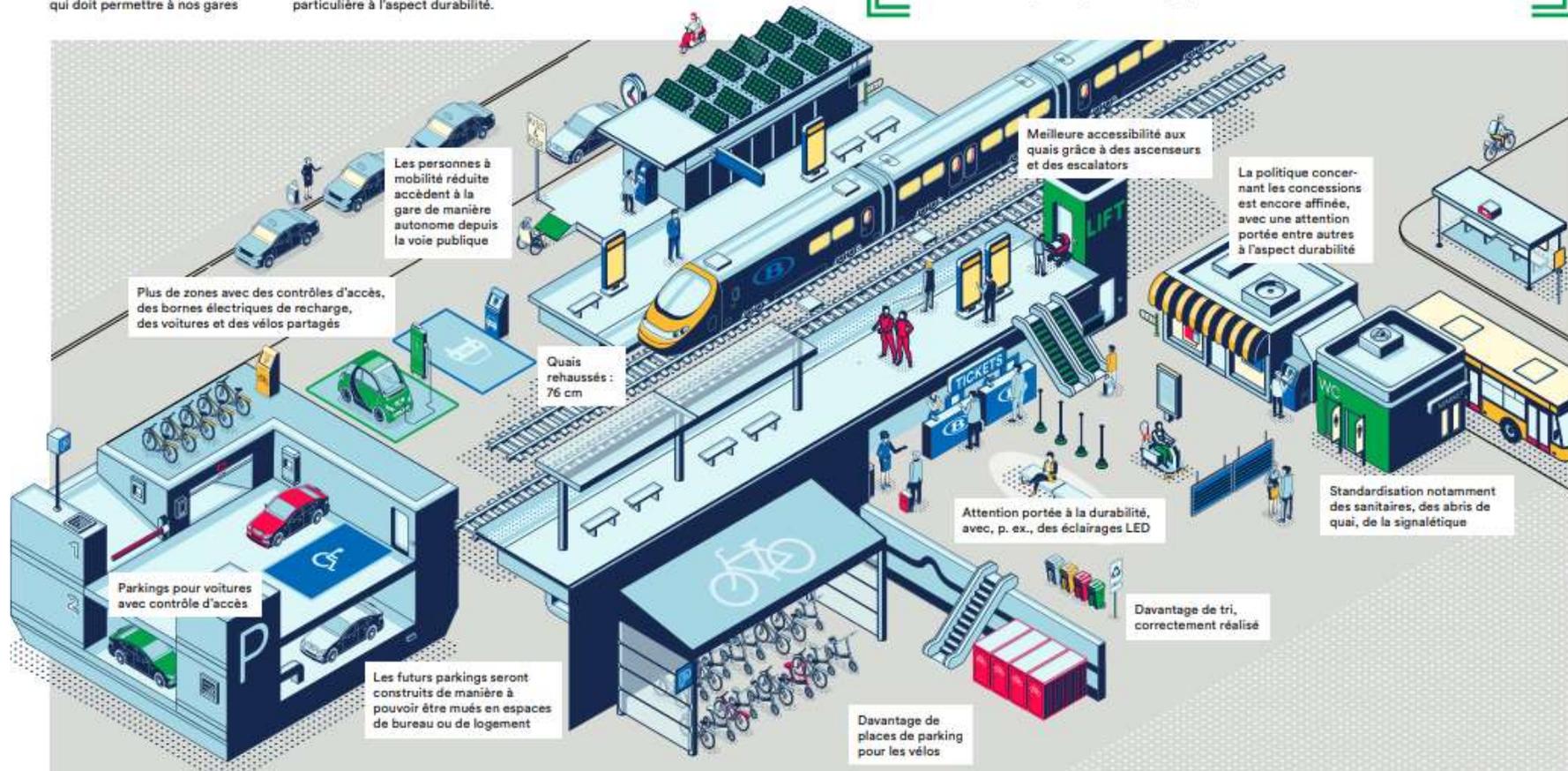
Dans les prochaines années, nos gares devront être encore plus accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Mais l'attention sera aussi portée à l'intermodalité qui doit permettre à nos gares

d'être mieux connectées aux autres modes de transport. Enfin, nos gares sont le plus possible aménagées selon les mêmes standards, avec une attention particulière à l'aspect durabilité.

L'objectif ultime : créer une gare qui répond aux besoins de nos clients. Comment faisons-nous ?

Voie 5 - Bienvenue dans nos gares multimodales

Nous poursuivons le développement de gares accessibles, fonctionnelles et multimodales et d'ailleurs nous l'intensifions, avec une attention particulière à une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, au rehaussement des quais, à de meilleurs équipements de quai, à l'ajout de places de parking vélos avec contrôle d'accès. A côté de cela, nous poursuivons aussi le développement de nos services intermodaux pour devenir le moteur de la mobilité durable de porte à porte en Belgique et renforcer notre relation avec nos clients.



Les gares à la SNCB: accélérateur du Modal Shift

Pour ce faire, la SNCB veut proposer des améliorations significatives des infrastructures et équipements destinés à l'accueil des voyageurs. La sécurité reste également une priorité absolue.

Les investissements sont donc orientés vers le besoin fonctionnel et le confort du client autour de 3 axes :



des **quais plus accessibles**, permettant un accès plus aisé au matériel roulant pour les voyageurs (rehaussement de quais, placement d'ascenseurs et escalators, amélioration accueil PMR et cheminements en autonomie, ...)

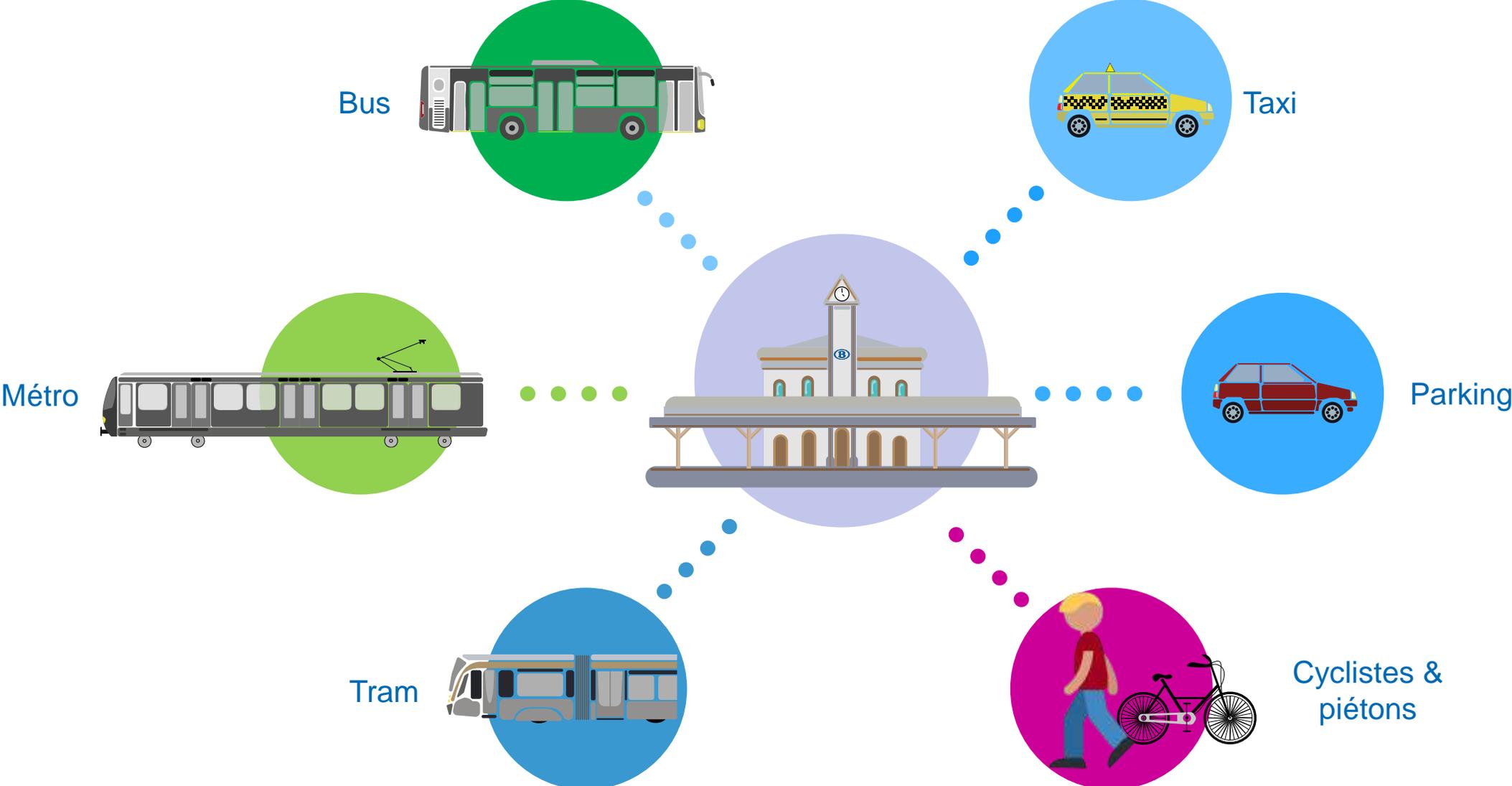


des **places de parkings autos / vélos disponibles là où les voyageurs en ont besoin** (création de nouveaux emplacements mais aussi placement de contrôles d'accès,...)



des **infrastructures de gares fonctionnelles et optimisées** en termes de flexibilité, de durabilité et d'identité (mise en œuvre d'un concept de gare, développement du concept d'équipements standards, amélioration signalétique, ...)

Intermodalité



Intermodalité: parkings

- Stratégie parking basée sur:
 - Extension de la capacité à 80.000 places en 2032 par rapport au 75.000 places fin 2022
 - **Garantie de places disponibles** pour les voyageurs ferroviaires réguliers
 - **Tarifs différenciés** suivant le type de gare et de voyageurs et suivant le marché local
 - Les **recettes** couvrent les coûts d'exploitation;
 - Application du principe **STOP**
 - Extension des **abris à vélos**
 - **Collaboration** avec les villes et les communes



- Projets de parkings de gare 2023-2032
 - Braine-Le-Comte
 - Charleroi-Central
 - Jurbise
 - La Louvière-Sud
 - Marchienne-au-Pont
 - Mons
 - Mouscron
 - Saint-Ghislain
 - Tournai

Intermodalité: parkings vélos

- **Stratégie vélos** de la SNCB:
 - **164.000** emplacements vélos en **2032** par rapport à 124.000 places en 2022
 - **Minimum 6 places** dans chaque gare
 - **Modèle standard d'abris à vélos couverts** à étages:
 - Facile d'entretien
 - Sécurisé et confortable
 - Espace pour des vélos de grande dimension
 - Les gares L et M sont dotées d'un parking vélos **sécurisé** avec contrôle d'accès et caméras de surveillance

→ objectif: un **modal shift clair en faveur du vélo**



Projets d'aménagement de parkings vélos 2023-2032

- Braine-le-Comte
- Charleroi-Central
- Enghien
- Jurbise
- Luttre
- Mons
- Silly
- Tournai

Accessibilité Autonome

4 critères doivent être remplis :

- tous les **quais sont hauts** (76 cm) – norme européenne
- tous les quais sont accessibles via **des rampes ou des ascenseurs**
- tous les quais sont équipés de **lignes de guidage podotactiles**
- il y a au moins un **distributeur de billets** accessible en autonomie.



Gares: accessibilité autonome

Stratégie accessibilité autonome

Objectif

En 2032, 176 gares accessibles sur l'ensemble du réseau où au moins 2/3 du nombre total de voyageurs embarquent (contre 97 gares fin 2022).

Investissements communs Infrabel – SNCB

- Infrabel: gros-œuvre
- SNCB: finitions et équipements

Action complémentaire: screening des gares en matière d'accessibilité

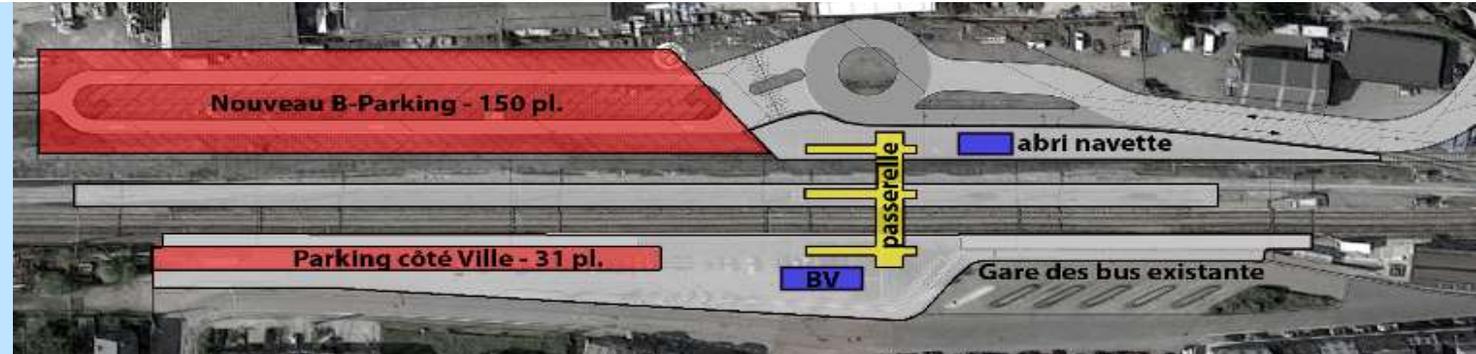
Projets de rénovation de quais et accessibilité en 2023-2032

- Charleroi-Central
- Froyennes
- Lessines
- Luttre
- Mons

Fleurus

Projet mis en service fin 2022

- Rénovation et réhausse des quais existants
- Construction d'un nouveau quai central
- Nouvelle salle d'attente
- Nouveau parkings auto (150plcs)
- Racks à vélos
- Passerelle couverte avec ascenseurs
- Emplacement navette aéroport (BSCA)



Mons

Nouvelle gare multimodale

- Gare passerelle
- Nouveaux quais et accès (ascenseurs et escalators)
- Nouveaux parkings autos (860 pl)
- Nouveaux parkings vélos (350 pl)
- Aménagement des Places Léopold et Congrès

Mise en service fin 2023



Charleroi-Central

Travaux 2023-2026

Accessibilité totale:

- Nouveau couloir sous voies côté Bruxelles comprenant ascenseurs et escalators
- Renouvellement des plafonds des auvents de quais
- Aménagement parking vélos

Également sur le site (2023):

Travaux conjoints PAC / OTW-TEC / Ville:

- Réaménagement de l'esplanade
- Nouvelle gare des bus



Travaux 2023 - 2028

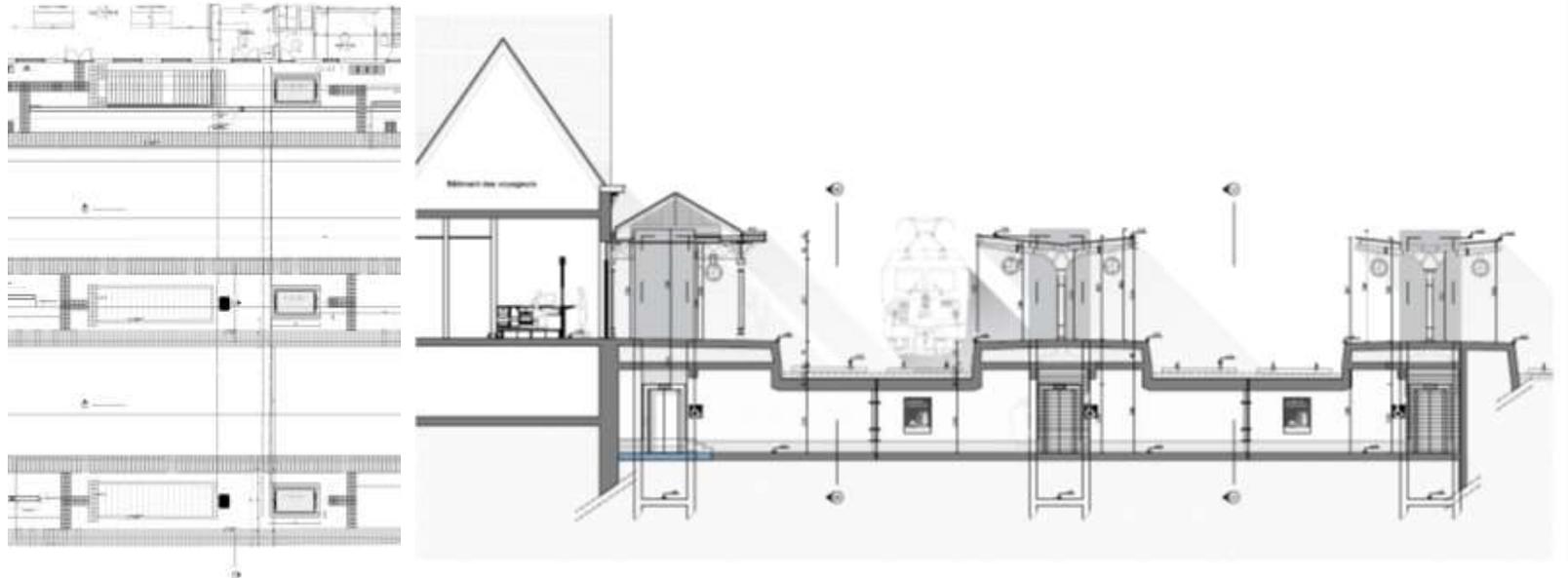
Travaux de rénovation des quais

- Rehaussements des quais
- Equipement des quais en ligne avec les stratégies d'accueil

Travaux d'accessibilité des quais

- Installation des ascenseurs dans le CSV existant

Aménagement d'un parking vélo



AGENDA

1. Le nouveau Contrat de Service Public
2. Plan de Transport 12/2023-2026
3. Investissements dans les gares
4. **Travaux d'Infrabel**
5. Q&A





INFRABEL

Roadshow

Hainaut

17 avril 2023



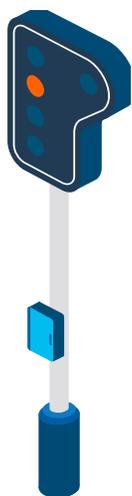
Qui sommes nous ?



Nous gérons, entretenons et modernisons l'infrastructure ferroviaire belge.
Nous organisons le trafic ferroviaire sur le réseau belge.

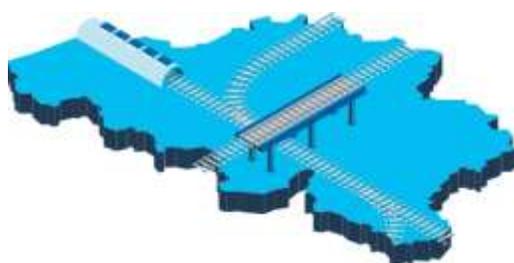


Concrètement, sur le réseau belge ...



13.742
signaux

assurent
l'interface entre la
cabine et le
conducteur



3.619
km de lignes

couvrent environ la totalité
du territoire

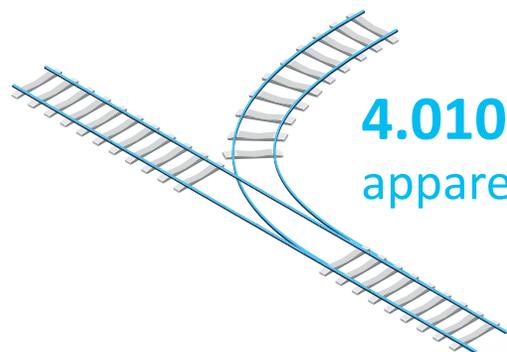


1
Railway
Operations Center

10
cabines
de signalisation

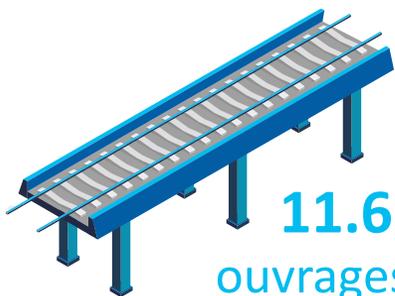


gèrent le trafic en temps réel

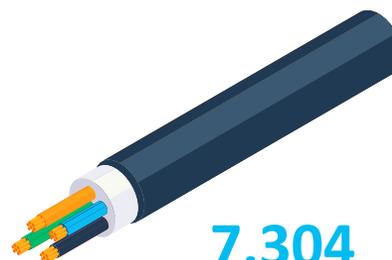


4.010
appareils de voie

(aiguillages en voies
principales) sont activés par
les signaleurs



11.657
ouvrages d'art
(ponts, tunnels,...)



7.304
km de câbles
optiques



4.400
trains (trajets)
en moyenne sont
suivis par jour

Un gouvernement ambitieux

Marchandises



Voyageurs

2030

Doublement du volume
de marchandises
transportées par rail
d'ici 2030

2040

Une part modale
de 20 % d'ici 2040

La part modale du train
passera de 8 à 15 % d'ici à
2040



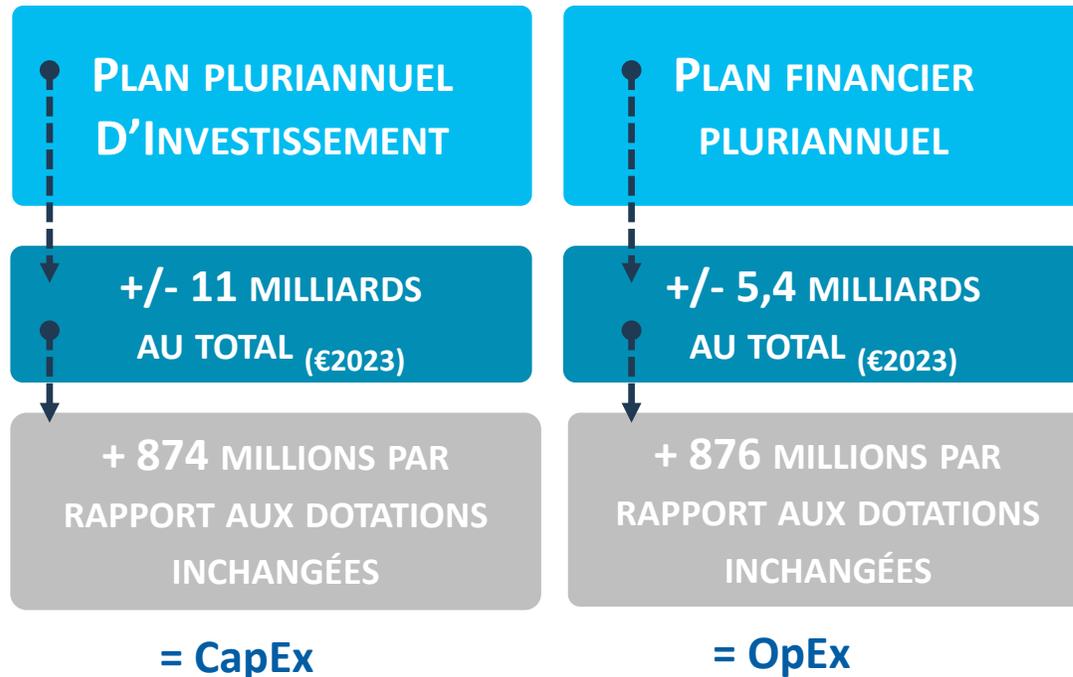
Un vrai modal shift

les chemins de fer, colonne vertébrale d'un système de mobilité plus durable

Pour concrétiser cette ambition: un cadre stable pour tous les acteurs du secteur

CONTRAT DE PERFORMANCE

Deux annexes importantes:



- **1,750 milliard extra** pour l'ensemble de la période 2023-2032 (OpEx et CapEx)
- **Possibilité supplémentaire à étudier: emprunt de 1 milliard € (BEI)**
- **Réinvestissement** dans le rail, principalement à partir de 2025
- Contexte socio-économique et budgétaire, **2023 et 2024 seront des années compliquées**

Let's modal shift together!

La mise en œuvre de ces investissements et de ces ambitions se traduit par des chantiers





Plusieurs catégories de travaux

Infrabel planifie et coordonne les travaux d'entretien, de renouvellement et d'augmentation de la capacité, ainsi que le remplacement des passages à niveau par une alternative appropriée.

Pourquoi ?

Maintenir un réseau ferroviaire sûr, ponctuel et performant

Se préparer à la mobilité de demain

Les choix sont toujours faits sur la base de critères multiples.

Que se passe-t-il si le réseau ferroviaire n'est pas entretenu ?

Usure, problèmes de stabilité

Affaiblissement des composants

Restrictions de vitesse pour la circulation des trains

Final :
interruption de la circulation des trains

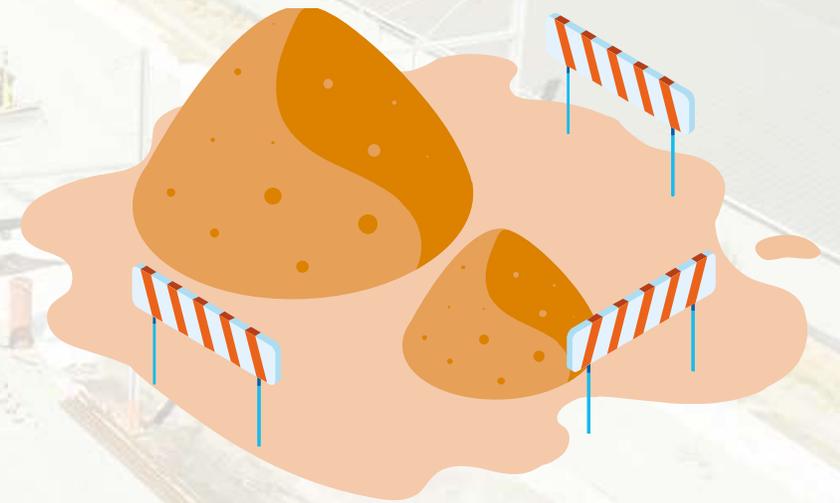
Massification

La massification, c'est quoi ?

En cas de travaux sur une ligne, inutile de multiplier les chantiers.

La massification c'est faire tous les travaux d'un coup !

- Une meilleure coordination
- Des chantiers plus courts
- Moins de coupures de voie
- Une meilleure satisfaction pour tout le monde !



**MINIMISATION DE L'IMPACT DES TRAVAUX SUR LES CLIENTS ET VOYAGEURS
VIA UNE CONCERTATION ET UN SUIVI STRUCTURÉS**

Transparence et collaboration

Communication proactive sur les chantiers

- Dialogue en amont avec les autorités locales et les partenaires concernés (y compris les habitants)
- Messages d'information : un dépliant d'information pour les riverains
- Page du site : informations sur notre site web
- Panneaux sur le site

Communication réactive

Point de contact professionnel pour les résidents locaux : par téléphone, par e-mail, via des formulaires web, ...

Suivi des réseaux sociaux

Suivi des médias sociaux officiels sur lesquels Infrabel fourni les informations correctes et pertinentes.



Suppression d'un PN toujours en concertation avec les autorités locales

Étapes pour la suppression d'un PN



Choix du dialogue
(pas de décisions unilatérale)



Processus itératif, en collaboration avec toutes les parties prenantes



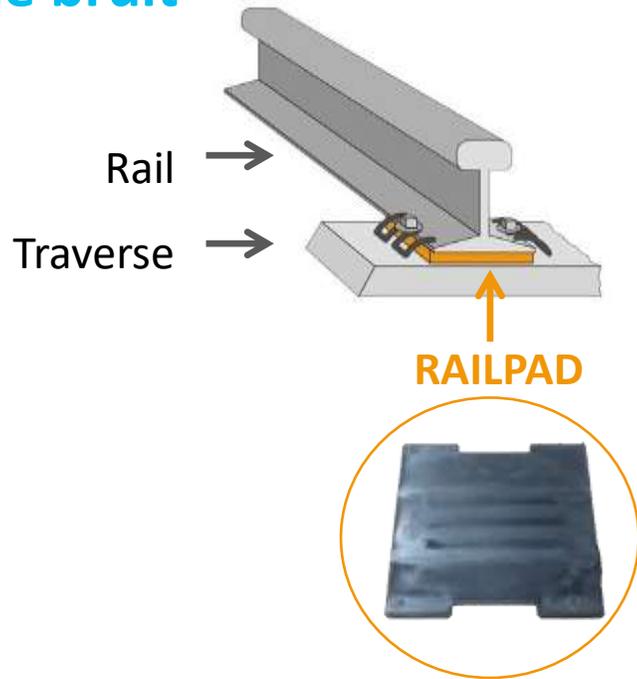
Différentes procédures administratives
(autorisations/permis/...)

En synthèse, différentes étapes sont nécessaires pour chaque projet de suppression:

- Enquête préparatoire, études préliminaires et études de mobilité éventuelles (menées principalement par des bureaux externes)
- Discussion avec les communes (lien avec le plan communal de mobilité et/ou projets existant) + accord et avant-projet
- Information des riverains concernés via **l'organisation avec les autorités locales d'infosessions**, le point contact « riverains » sur notre site, des brochures, ...
- Expropriations (si nécessaire)
- Permis de bâtir
- Établissement du cahier spécial des charges et attribution du marché
- Exécution des travaux

L'innovation et le développement de nouveaux matériaux

Nouveaux railpads pour atténuer le bruit



-3dB → 50% moins de nuisances sonores

Uniquement installés lors de renouvellements de voie

Maintenance prédictive pour mieux cibler les travaux et réduire les nuisances

Efficacité et optimisation de nos processus d'entretien
Diminution du temps d'indisponibilité du réseau



Train de mesure

un passage du train remplace
5h de coupure de ligne pour
contrôles manuels



Railview

Contrôle inventaire
des assets à distance



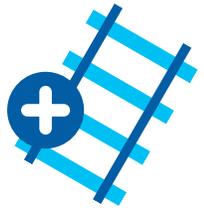
Drônes

Inspection des ponts
et des mâts GSM-R
(Global System for Mobile
communications)



Dans votre province ...





Extensions Hainaut

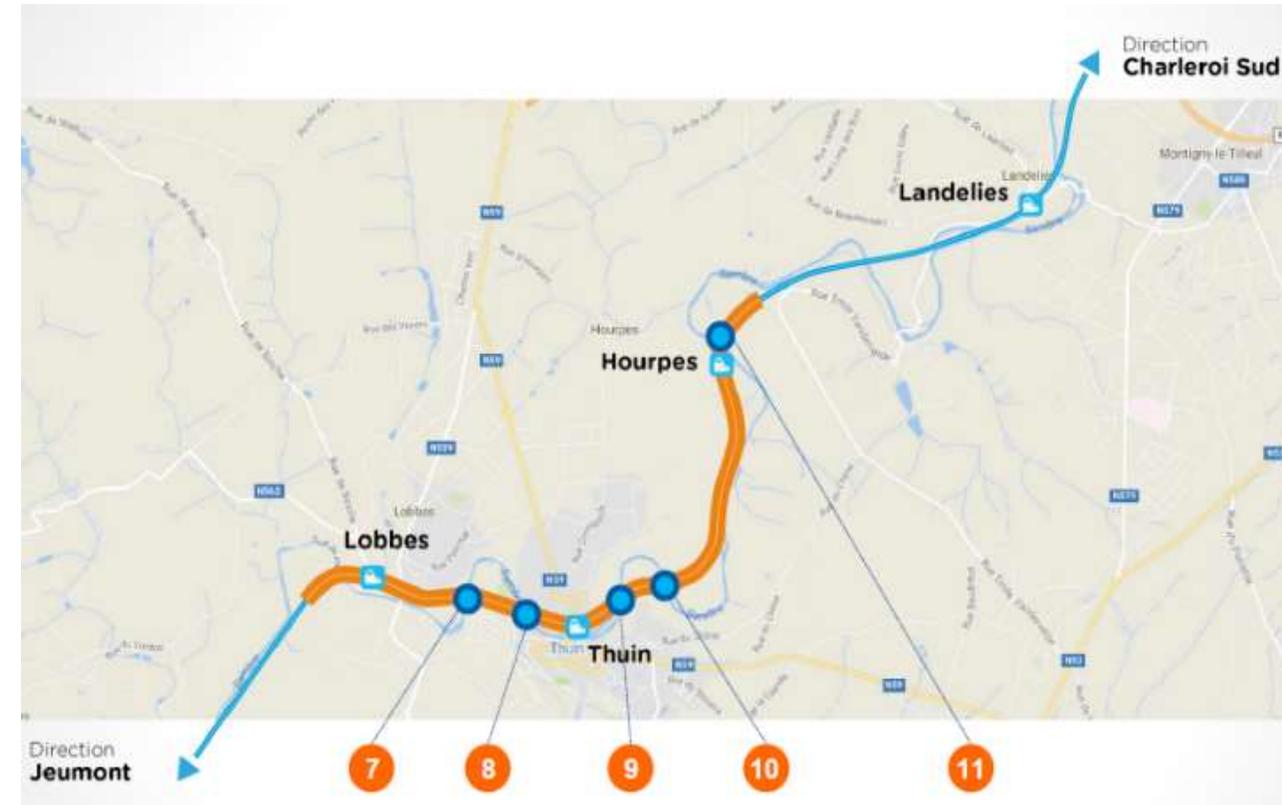
Mise à double voie de la L130A - PROJET

Contexte

- Aujourd'hui : exploitation uniquement possible à simple voie sur le tronçon Hourpes-Lobbes avec clairement un impact sur la capacité offerte par la ligne 130A.
- Utilisation :
 - Marchandises, voyageurs
 - Route de déviation importante pour les trains de marchandises
- Une L130A avec un tronçon à voie unique entre Lobbes et Hourpes comme aujourd'hui ne peut répondre à la demande future → mise à deux voies.

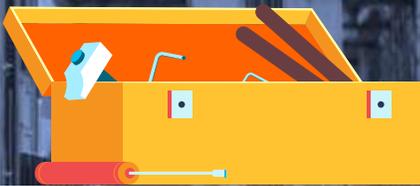
Objectif

- Davantage de capacité
- 2025 – 2029
- Conditions d'exécution : les entreprises ferroviaires (voyageurs et marchandises) acceptent les coupures et de ce fait une offre réduite pendant la durée des travaux
- Délai d'exécution des travaux : 5 ans



Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L1

Ligne à grande vitesse de Hal à la frontière française



Rénovation de la ligne

Renouvellement des rails, traverses et ballast



2024 à 2035

Période 2024-2027 : 4 phases

CTL 15-20 jours chaque année



Coupure totale de ligne (CTL) et impact vitesse

CTL du 11/08/24 au 30/08/24

ART à 170 km/h du 30/08/24 au 06/09/24

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L75
L75A

L75 : Ligne qui relie les villes de Gand, Courtrai, Mouscron
L75A : Ligne qui relie Mouscron et Froyennes (Tournai)



Gare de Mouscron

Renouvellement du pont du Phénix



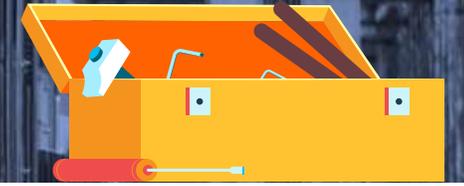
2026 – 2027



Coupure totale de ligne (CTL) et déviations de la circulation routière

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L78

Ligne qui relie Saint-Ghislain et Tournai.

Ligne ferroviaire transversale belge du réseau



Renouvellement d'aiguillages, rails et ballast

Renouvellement d'aiguillages, rails et ballast ainsi qu'entretien des installations



4 phases - 10/2023 à 2025

- 10/2023 – 11/2023 : Tournai, Antoing
- 01/2024 à 03/2024: Antoing, Péruwelz
- 2 autres phases en 2025 : Tournai, Péruwelz, Beloeil, Bernissart

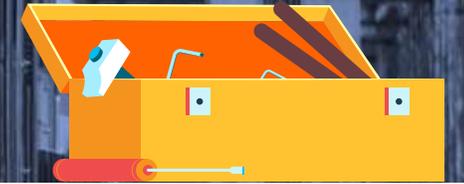


Coupure totale de ligne (CTL) et service à voie unique (SAVU)

- CTL du 28/10/23 au 05/11/23 (vacances scolaires) et 3 semaines de SAVU pour la 1ère phase
- CTL le week-end et plusieurs semaines de SAVU pour les 3 autres phases

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L90c

Ligne qui relie la ville d'Ath à Jurbise

Ligne ferroviaire transversale belge du réseau



Renouvellement et aménagements

Renouvellement d'aiguillages, de passages à niveau, suppression de la voie 3 et de passages à niveau avec mise en œuvre d'alternatives

3 phases - 09/2024 à 2026

- 09/2024 – Brugelette : aiguillages, PN et suppression de la voie 3
- 2025 – Lens : construction d'une voirie, d'un passage inférieur et suppression des passages à niveau n°5 et 7
- 2026 – Ath, Brugelette, Lens, Jurbise : traverses

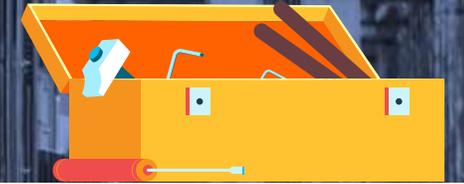


Coupure totale de ligne (CTL) et service à voie unique (SAVU)

- CTL en semaine (hors vacances scolaires) et week-end + SAVU pour la 1^{ère} phase en 09/2024
- CTL le week-end et SAVU pour les autres phases

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L94

Ligne qui relie les villes de Hal et de Tournai

Ligne ferroviaire transversale belge du réseau



Entretien et renouvellement de l'infrastructure



08/2023 – 2026 (discontinu) : entretien entre Hal et Leuze

05/2024 et 2025 : renouvellement à Tournai et faisceau d'Ath

2025 – 2026 : renouvellement d'un pont à Leuze



Coupure totale de ligne (CTL), service à voie unique (SAVU) et déviations routières

- 4-5 week-ends de CTL + 3-4 semaines de SAVU pour les premières phases d'entretien
- CTL de week-end et de nuit pour les renouvellements

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L96

Ligne qui relie la gare de Bruxelles-Midi à Quévy

Rejoint la Ligne d'Hautmont à Feignies (frontière) en France



Renouvellement et Massification

Renouvellement de traverses, d'aiguillages, de rails et de drainage



10/2023 à 2026 (discontinu) : renouvellement
2026 : massification à Jurbise (impacts L96 + L90C)



Coupure totale de ligne (CTL)

Impact de la massification encore à définir

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L112

Ligne qui relie Liège à Tournai via Namur, Charleroi et Mons

Section de la dorsale wallonne



Renouvellement d'aiguillages et entretien d'ouvrages d'art



2 phases - 2024

08/2024 - La Louvière : renouvellement d'aiguillages

Second semestre 2024 - La Louvière, Fontaine-l'Evèque et Monceau (Charleroi):
renouvellement des joints de dilatation de 5 ponts



Coupure totale de ligne (CTL) et déviations routières

CTL de nuit et de week-end + CTL en continu du 10/08/2024 au 25/08/2024 sur la L112 et la L108
Impact sur la circulation routière pour les ponts (deviation ou circulation alternée)

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L116

Ligne qui relie La Louvière-Centre à Mons / Section de la dorsale wallonne entre Tournai, Mons, Charleroi et le sillon Sambre et Meuse jusque Liège



Renouvellement

Renouvellement d'aiguillages



11/2023

La Louvière-Centre

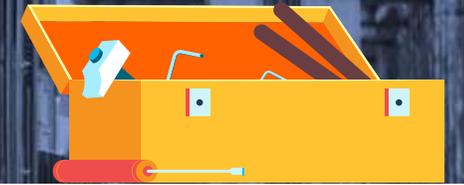


Coupure de ligne totale (CTL)

CTL de week-end et de nuit

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L118

Ligne qui relie La Louvière-Centre à Mons / Section de la dorsale wallonne entre Tournai, Mons, Charleroi et le sillon Sambre et Meuse jusqu'à Liège



Massification

Travaux de voie, ouvrages d'art et signalisation



03 à 05/2024

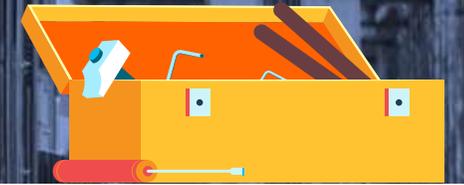


Coupure de ligne totale (CTL)

CTL de nuit et de week-end + CTL de 16 jours en continu du 28/04/2024 au 12/05/2024 (vacances scolaires)

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L124

Ligne qui relie Bruxelles-Midi à Charleroi-Central

Une des principales radiales du réseau



Entretien et renouvellement

Entretien de l'infrastructure et renouvellement d'aiguillages
Massification importante en gare de Luttre



2 phases - 03/2023 à 2027

03/2023 – 2027 : massification gare de Luttre (aiguillages, quais, signalisation, caténaire,...)
2025 – 2026 (discontinu) : renouvellement d'appareils de voie à Charleroi

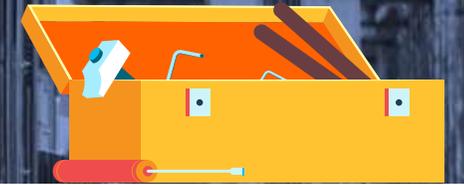


Coupure de ligne totale (CTL)

Luttre : nombreuses CTL
Charleroi : CTL de week-end et de nuit

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L130

Ligne qui relie Charleroi à Namur



Renouvellement

Renouvellement d'aiguillages à Châtelet (faisceau)



4 phases – 09/2023 – 2026 (discontinu)



Coupure totale de ligne (CTL)

CTL de nuit et week-end + 3 semaines de CTL en continu pour chaque phase, avec un impact très réduit pour les voyageurs (faisceau)

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité

L130A

Ligne qui relie Charleroi à Erquelinnes



Renouvellement

Massification (travaux de voies et ouvrages d'art à Lobbes, Thuin et Erquelinnes)
Renouvellement d'aiguillages à la bifurcation La Sambre (Y L132/130A)



06-07/2023

08-09/2024



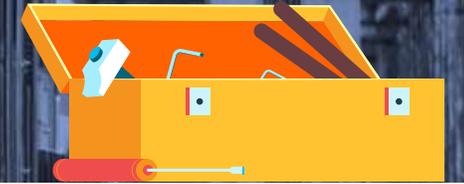
Coupure totale de ligne (CTL)

CTL en continu du 25/06/2023 au 09/07/2023

CTL de nuit et week-end + CTL en continu du 10/08/2024 au 25/08/2024 sur la L130A et du 10/08/2024 au 18/08/2024 sur la L132

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L132

Ligne qui relie Charleroi à Walcourt et Mariembourg

Relie Vireux Molhain (France)



Renouvellement

Renouvellement d'aiguillages et de ballast



1 phase

08/2023 à 09/2023 : Ham-sur-Heure-Nalinnes, Walcourt



Coupure totale de ligne (CTL)

CTL de 2 semaines du 12/08/2023 au 27/08/2023

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L140

Ligne qui relie Ottignies à Marcinelle via Fleurus

Connexion avec la L161 (RER)



Renouvellement

Renouvellement de traverses



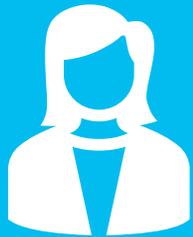
1 phase

2026 : Fleurus



Coupure totale de ligne (CTL)

Encore à définir



Sophie Fievez
Local Affairs Officer

Sophie.Fievez@infrabel.be
0473/85.19.14



Geoffrey Joris
Head of Public Affairs

Geoffrey.joris@infrabel.be
0474/67.8194

Q&R

En route.
Vers mieux.

