



Roadshow Plans SNCB & Infrabel 2023-2026 – Liège
Bienvenue

24.04.2023

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%

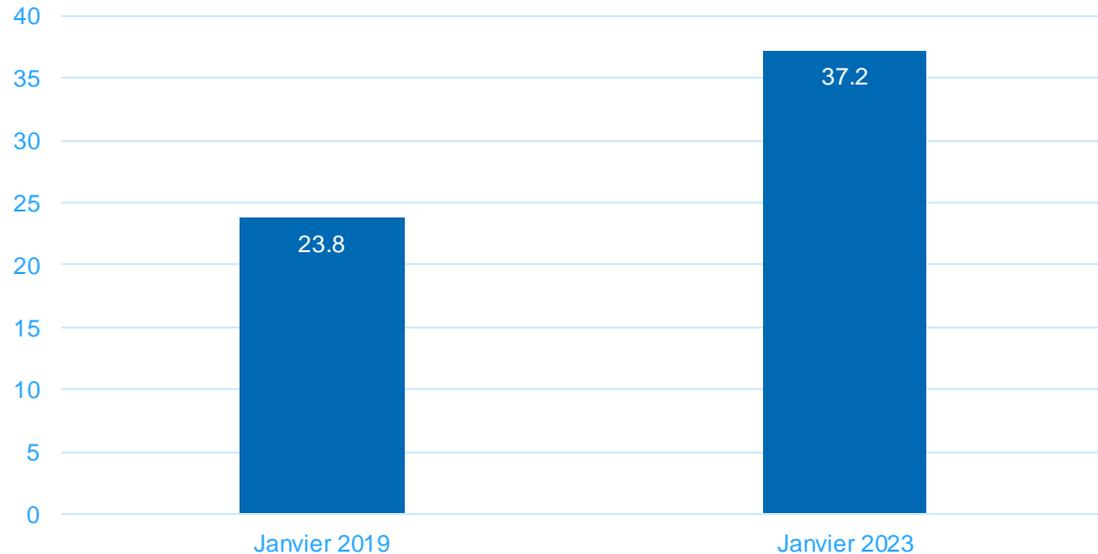
Source : Vias Institute

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

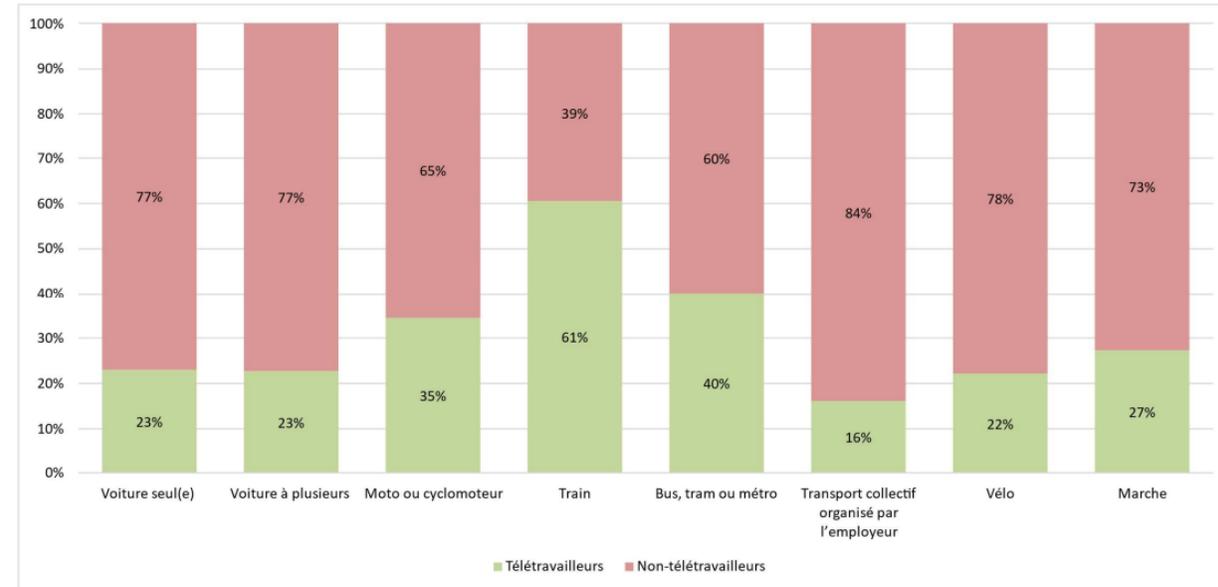


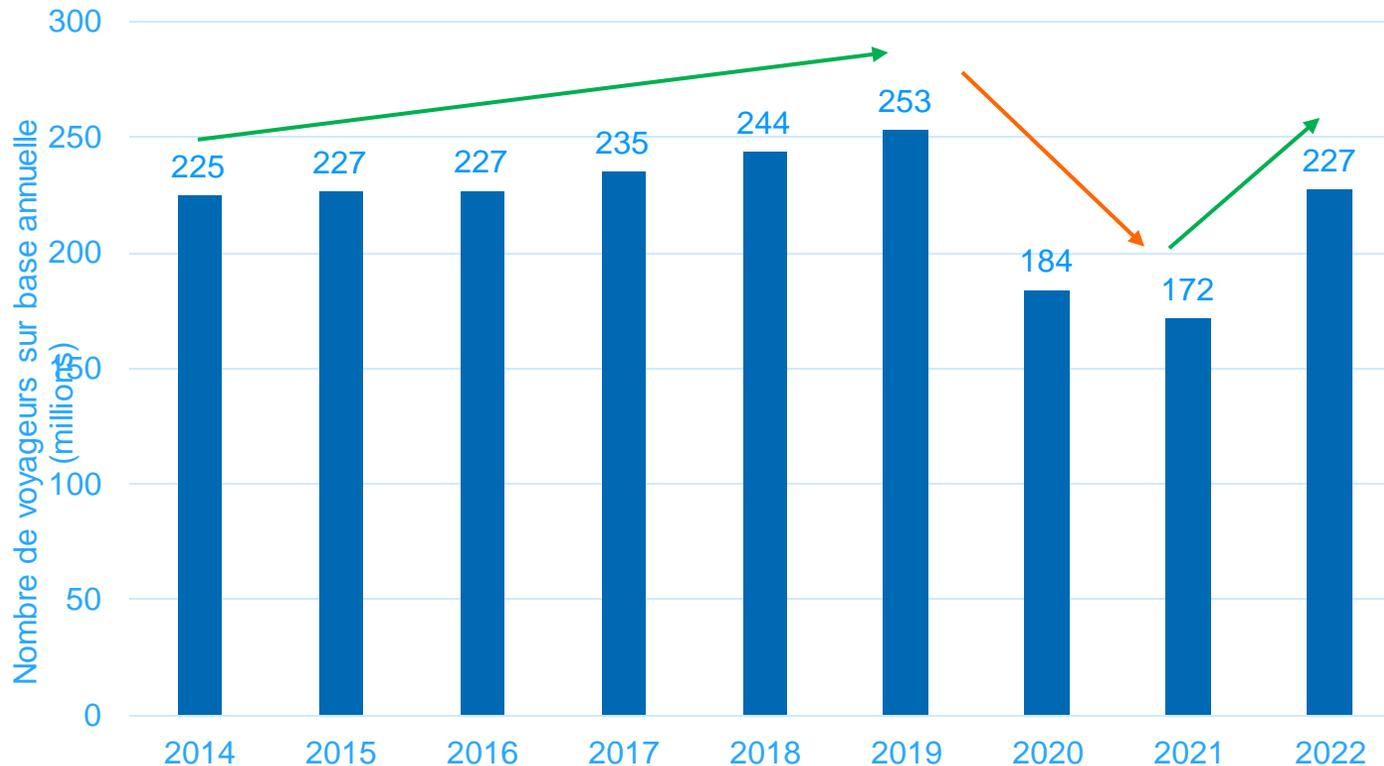
Figure 6 Pourcentage de télétravailleurs versus de non-télétravailleurs pour les principaux modes de transport des trajets domicile-travail

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 ?

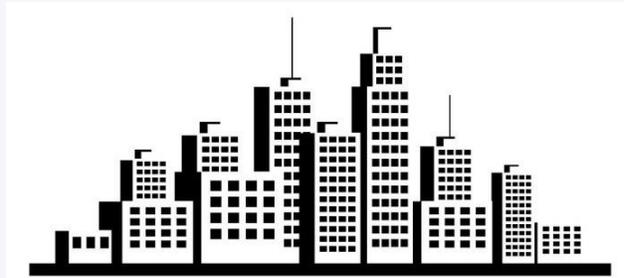


1. Protéger le segment « Domicile-Travail » et augmenter le nombre d'abonnés

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

- § Réouverture de la ligne 125a Flémalle-Haute - Seraing - Liège-Guillemins
 - desserte toutes les heures entre Flémalle-Haute et Liers par le S42
 - desserte toutes les heures entre Flémalle-Haute et Waremme par le S44
 - Réouverture des gares d'Ougrée et Seraing

- § Réouverture de la gare de Chaudfontaine desservie par le S41 Verviers-Central - Liège - St-Lambert
- P Les trains P Waremme – Liège-Guillemins circulent depuis/vers Landen
- IC Desserte toutes les heures au lieu de toutes les deux heures de l'IC33 entre Liège-Guillemins et Luxembourg
- IC IC33 Liège – Gouvy – Luxembourg s'arrête également à Esneux
- IC L'IC12 Courtrai – Gand – Bruxelles – Liège – Welkenraedt s'arrête à Ans
- L L09 Spa-Géronstère – Verviers – Aachen est mis en correspondance à Pepinster sur l'IC12 vers Bruxelles
- L Extension d'amplitudes du L01 Liège-Guillemins – Huy – Namur (en soirée)
- § Extension d'amplitudes des S41 Liège – Verviers et S44 entre Waremme et Liège (en soirée)

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

- § Réouverture de la ligne 125a (Flémalle-Haute - Seraing - Liège-Guillemins)
 - desserte toutes les heures entre Flémalle-Haute et Liers par le S42
 - réouverture des gares d'Ougrée et Seraing

- § Réouverture de la gare de Chaudfontaine desservie par le S41 Verviers-Central - Liège - Herstal
- P Nouveau train P le dimanche soir entre Arlon et Liège-Saint-Lambert pour les étudiants
- § Les gares de Bleret et Voroux sont également desservies le week-end par le S44 Landen – Liège
- IC L'IC33 Liège – Gouvy – Luxembourg s'arrête également à Esneux 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.



Evolution des offres internationales impactant la région liégeoise

Le trafic transfrontalier reliant Liège de/vers les Pays-Bas et l'Allemagne bénéficiera de nouveaux déploiements d'offre.

Concrètement, 2 évolutions majeures sont à souligner:

1. La liaison de Liège à Maastricht aux Pays-Bas et Aix-la-Chapelle en Allemagne sera assurée par le Train des trois pays et desservie par du matériel de la compagnie ferroviaire « Arriva ».
2. La liaison à Aix-la-Chapelle via Verviers avec le prolongement du S41 Liège – Verviers vers Welkenraedt et Aix-la-Chapelle et desservie par du matériel SNCB.



Utilisation de matériel Arriva

2.4.1 Adaptations du plan de transport, en semaine



Décembre 2023: modifications des dessertes S & L autour de Liège

Avec l'arrivée du Train des 3 pays et le prolongement du S41 vers Aix-la-Chapelle, une réorganisation des relations est pertinente

S44 Waremme – Liège – Visé au lieu de S44 Waremme – Liège-Guillemins – Seraing – Flémalle-Haute



S43 Liège-Guillemins – Visé – Maastricht – Aix-la-Chapelle au lieu de S43 Hasselt – Liège-St-Lambert – Liège-Guillemins – Visé – Maastricht. Cette relation correspond au Train des 3 pays.

2 relations S41 par heure:
 - Hasselt – Liège – Verviers-Central
 - Liège-St-Lambert – Verviers – Aix-la-Chapelle au lieu de S41 Liège-St-Lambert – Liège-Guillemins – Verviers-Central

S42 Liers – Liège – Seraing – Flémalle-Haute passera à une fréquence de deux trains par heure. L'actuelle fréquence de 2 trains par heure entre Liège, Seraing et Flémalle est donc maintenue

La relation L09 Spa-Géronstère – Verviers – Aix-la-Chapelle sera limitée au trajet L09 Spa-Géronstère – Verviers-Central



En 12/2025



L01 Namur – Huy – Liège-Guillemins deviendra S45 Namur – Huy – Liège-Guillemins circulerà toutes les demi-heures au lieu de toutes les heures.

Clarification de l'offre IC:

Statte étant mieux desservie avec la relation S45 Namur – Huy – Liège circulant toutes les demi-heures, l'IC18 Bruxelles – Namur – Huy – Liège ne s'y arrêtera plus. Les deux IC circulant entre Namur et Liège auront donc la même politique d'arrêt et desserviront donc les gares d'Andenne, Huy et Flémalle-Haute.



2.4.2 Adaptations du plan de transport, le week-end



Décembre 2023: offre locale modifiée sur les axes vers Aix-La-Chapelle

Situation actuelle

Décembre 2023

 S43 Liège-Guillemins – Visé – Maastricht – Aix-la-Chapelle au lieu de S43 Liège-Guillemins – Visé – Maastricht par le Train des 3 pays.

 S41 Liège-St-Lambert – Verviers – Aix-la-Chapelle au lieu de S41 Herstal – Liège-Guillemins – Verviers-Central comme en semaine

 La relation L09 Spa-Géronstère – Verviers – Aix-la-Chapelle sera limitée au trajet L09 Spa-Géronstère – Verviers-Central



En 12/2025



L01 Namur – Huy – Liège-Guillemins deviendra S45 Namur – Huy – Liège-Guillemins circulera toutes les heures au lieu de toutes les deux heures.

Clarification de l'offre IC:

Tout comme en semaine, les IC25 Mouscron – Tournai – Mons – Charleroi – Namur – Liège - Liers ne s'arrêteront plus à Statte

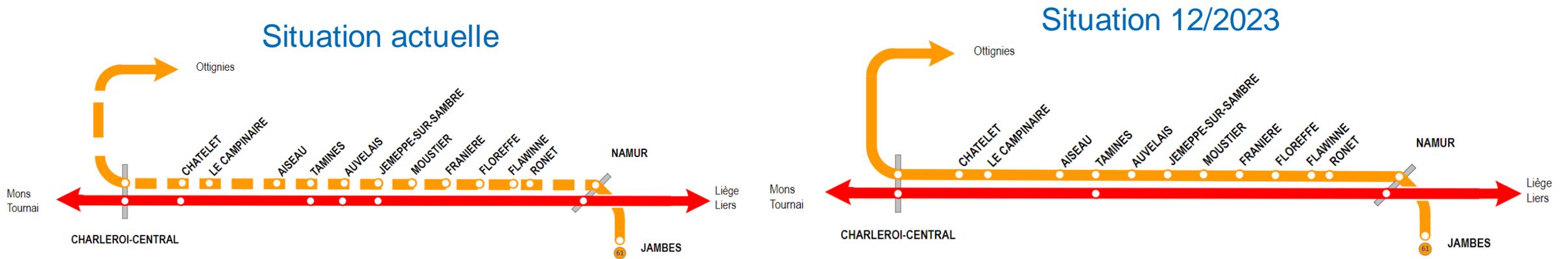


L15 Liège – Esneux – Marloie circule également toutes les heures au lieu de toutes les deux heures

Tous les axes du réseau suburbain de Liège seront donc desservis toutes les heures le week-end dès décembre 2025

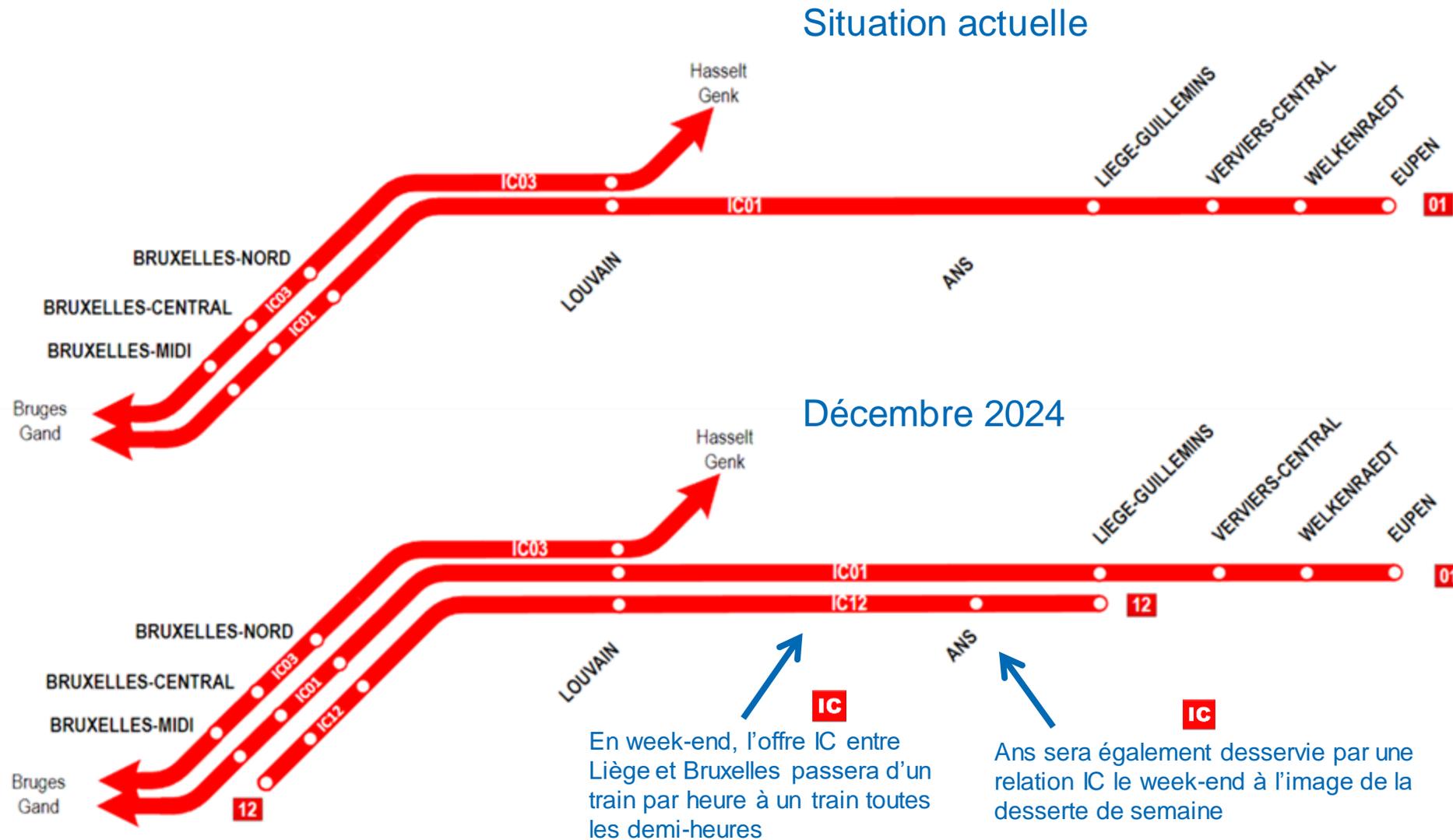
Décembre 2023 : Accélération de l'IC25 Mouscron – Mons – Charleroi – Namur – Liège – Liers

⇒ En plus de la clarification de l'offre à Statte en décembre 2025, l'IC25 Mouscron – Namur – Liège - Liers qui ne desservira plus Châtelet, Auvélais et Jemeppe-sur-Sambre dès décembre 2023



Parcours sur la relation IC25	Aujourd'hui	12/2023	12/2025
Liège-Guillemins – Charleroi-Central	1h26	1h21	1h19
Liège-Guillemins – Mons	2h06	2h01	1h59

Décembre 2024: deuxième relation IC Bruxelles – Liège



2.5 Correspondances et intermodalité

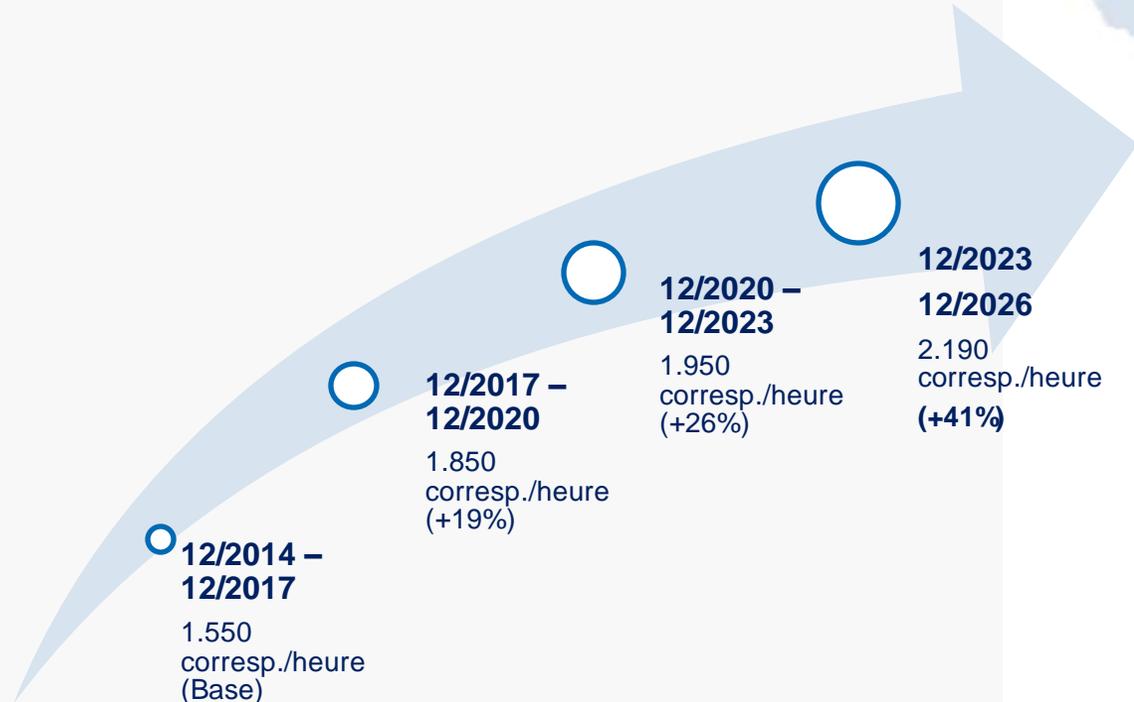
En route.
Vers mieux.



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.

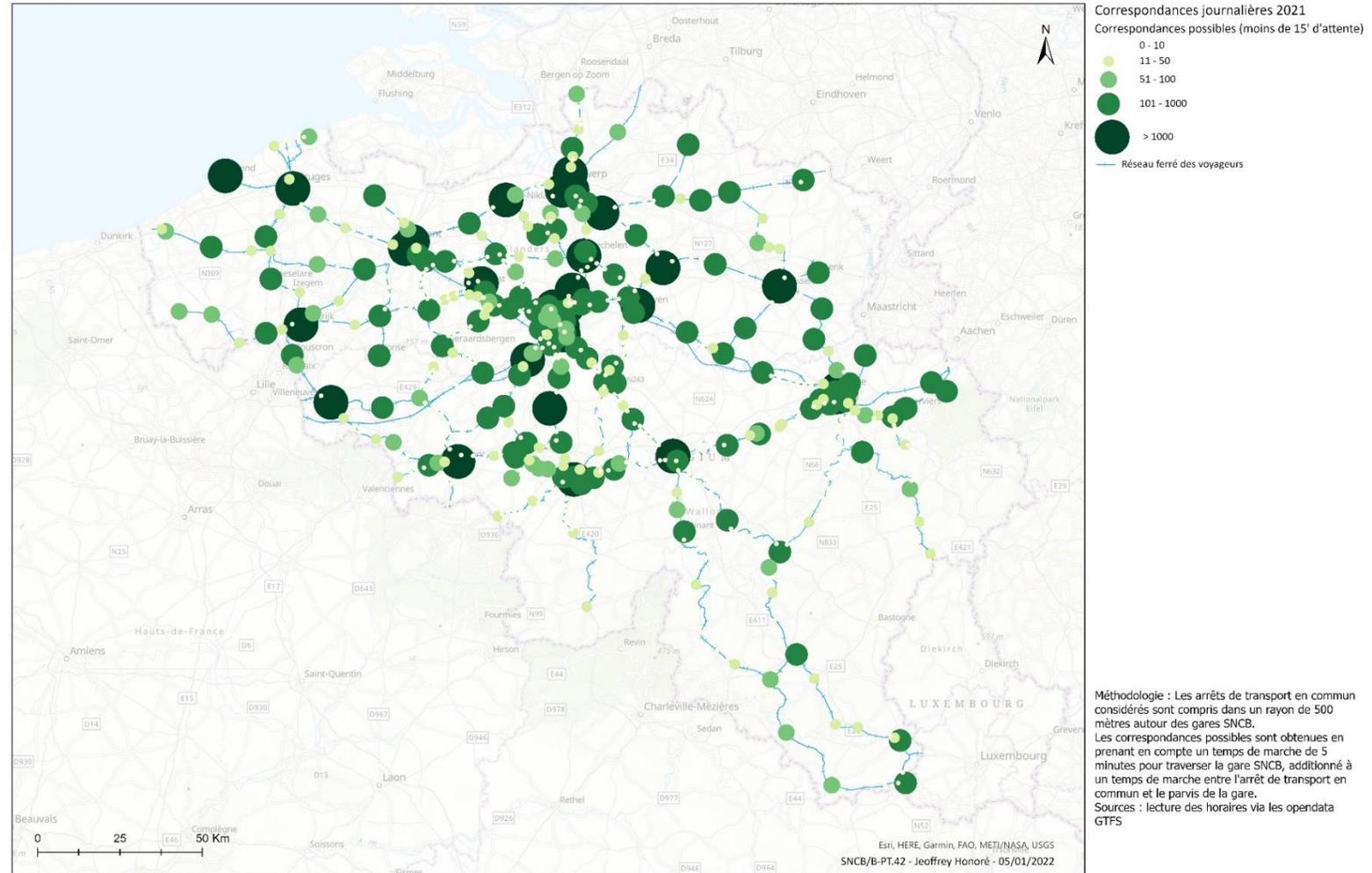
Actuellement, la SNCB dessert quotidiennement 554 gares. Parmi celles-ci, 426 (77%) se situent à moins de 350 m d'un arrêt de bus/tram/métro et 72 (13%) se situent à une distance comprise entre 350m et 500m d'un arrêt de transport en commun.

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.



Correspondances journalières trains <-> autres modes de transport en commun, en 2021



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 Liège



48.246

voyageurs montés par jour de semaine

- Liège-Guillemiins 18.139
- Verviers -Central 4.652
- Liège-St-Lambert 2.314



63

gares



6.226

places de parking SNCB



1.137

emplacements de vélo



Les gares à la SNCB: accélérateur du Modal Shift

La gare du futur

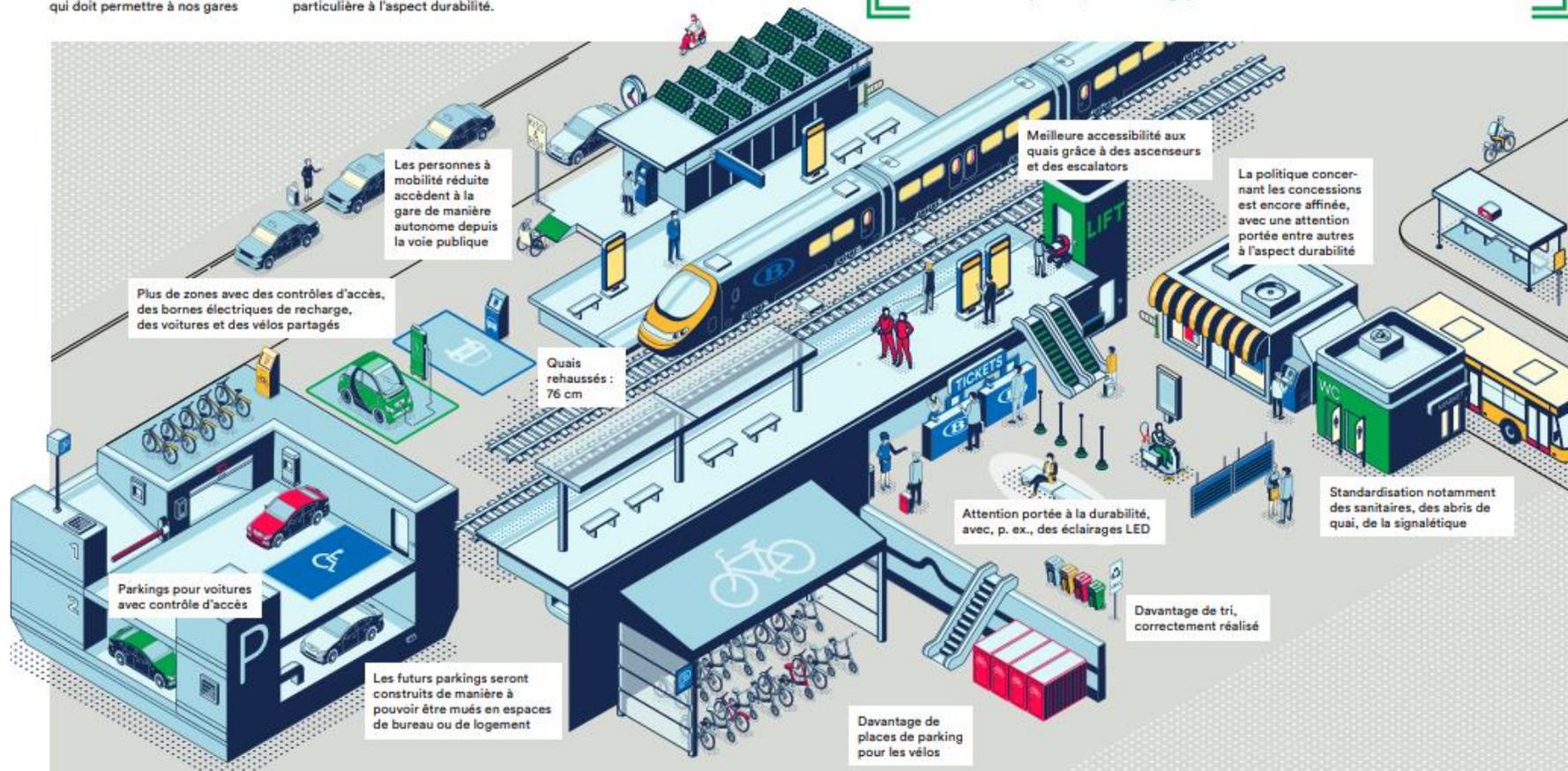
Dans les prochaines années, nos gares devront être encore plus accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Mais l'attention sera aussi portée à l'intermodalité qui doit permettre à nos gares

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, ...)

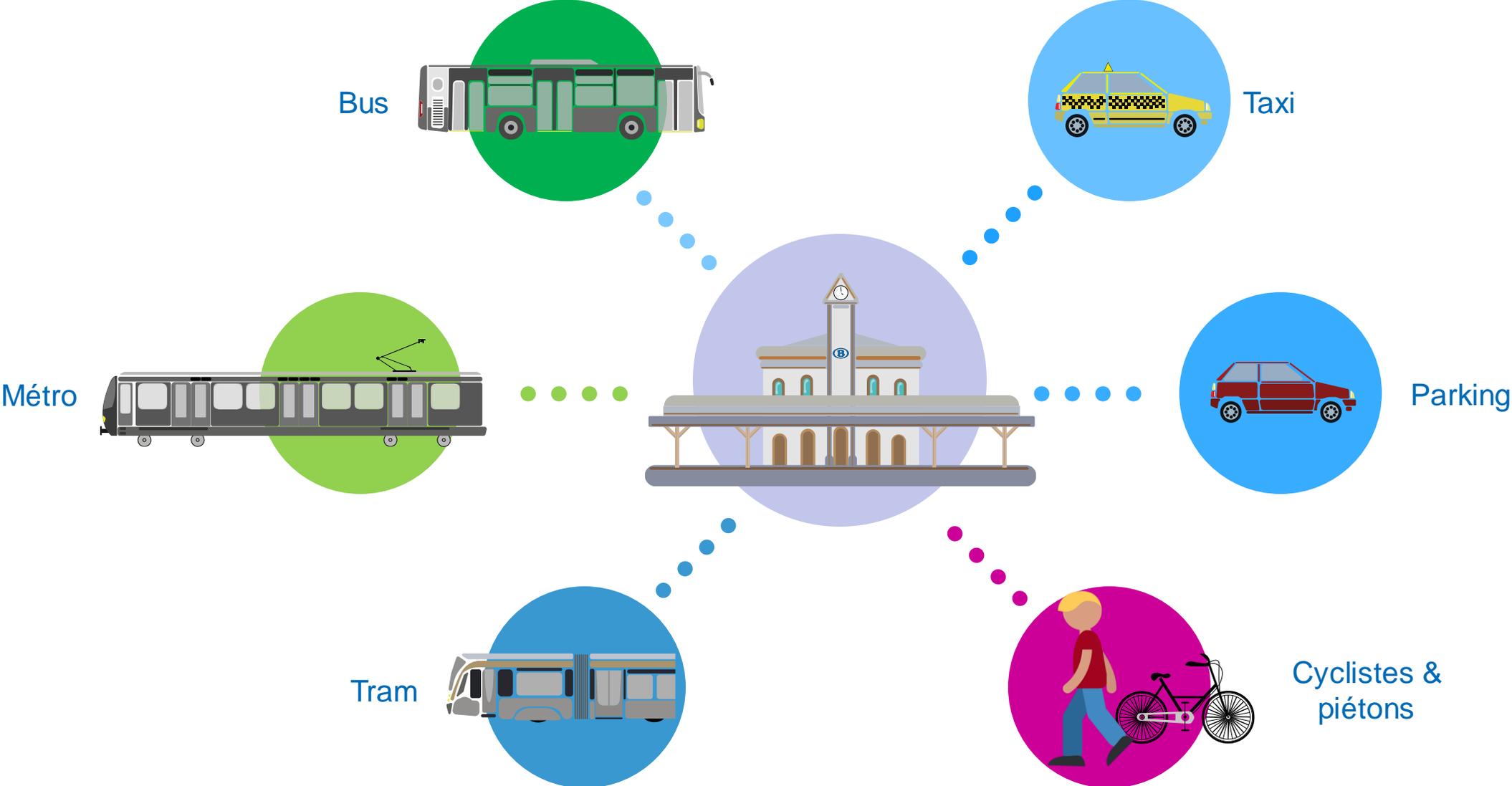


des **places de parkings autos / vélos disponibles là où les voyageurs en ont besoin** (création de nouveaux emplacements mais aussi placement de contrôles d'accès,...)



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 contre 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

- Angleur
- Liège-Guillemins (sécurisation)
- Verviers-Central (accessibilité & K&R)
- Waremme



Intermodalité: parkings vélos

- **Stratégie vélos** de la SNCB:
 - **164.000** emplacements vélos en **2032** contre 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

- Liège-Guillemins
- Liège-Saint-Lambert
- Huy
- Verviers-Central
- Waremme
- Welkenraedt
- Visé

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

- Ans
- Bas-Oha (quais)
- Marche-Les-Dames (quais)
- Château-de-Seilles
- Bierset-Awans (quais)
- Eupen
- Huy
- Liège-Saint-Lambert
- Verviers-Central (ascenseurs)
- Visé
- Waremme

Liège-Saint-Lambert

Rénovation des quais et leurs accès

- Escaliers et escalators vers passerelle Palais de justice et vers BV (Cadran)
- Couverture des quais avec auvents
- Equipement complet des quais



Batiments de gare

- Nouveau bâtiment de gare
- Parkings vélos
- Zone K&R



Permis reçu

Travaux en 2023-2025

Liège-Guillemins

Parkings voitures

- Sécurisation des parkings

Fin des travaux en juin 2023

Aménagement d'une piste cyclo-piétonne

- Entre la gare des Guillemins et l'Avenue de l'Observatoire, côté Cointe (prolongation de la piste de la rue Mandeville via la gare)

Travaux en 2023 et 2024

Finalisation du parking vélos (2023)

- Mise en service du nouveau parking sécurisé F3
- Transformation du parking F1 afin de le rendre entièrement sécurisé.



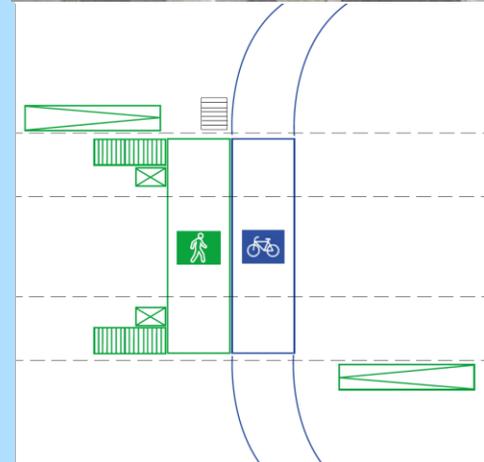
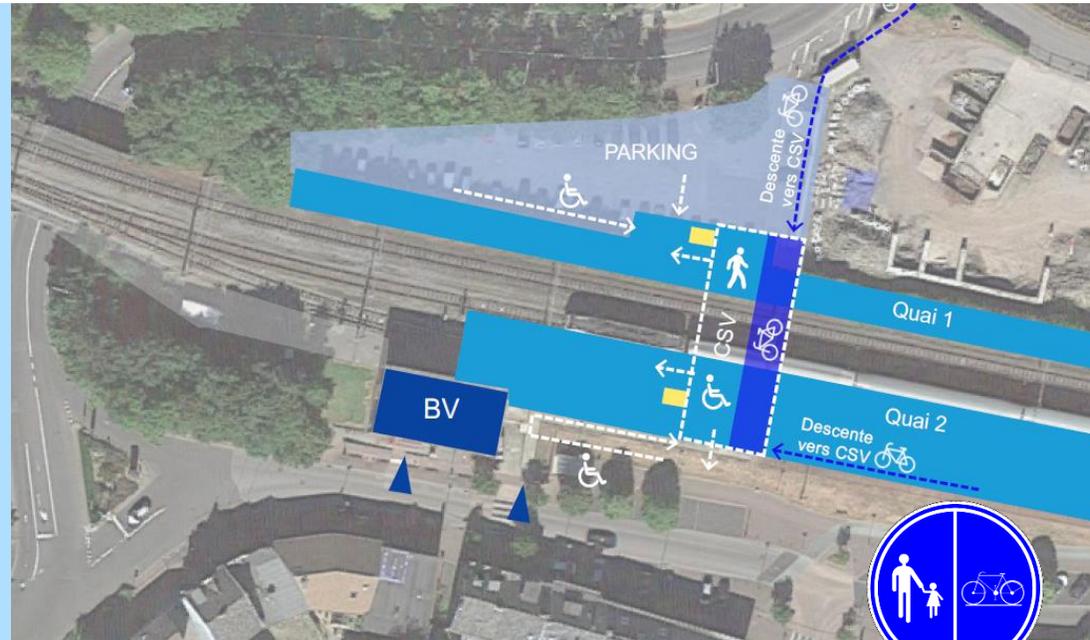
Eupen

Rénovation des quais :

- Création d'un nouveau quai voie 2 (réalisé en 2021)
- Rénovation + rehaussement quai 1
- Création d'un couloir sous voies cyclo-piéton, avec accès PMR

Travaux en 2024-2025

Travaux en collaboration avec Infrabel



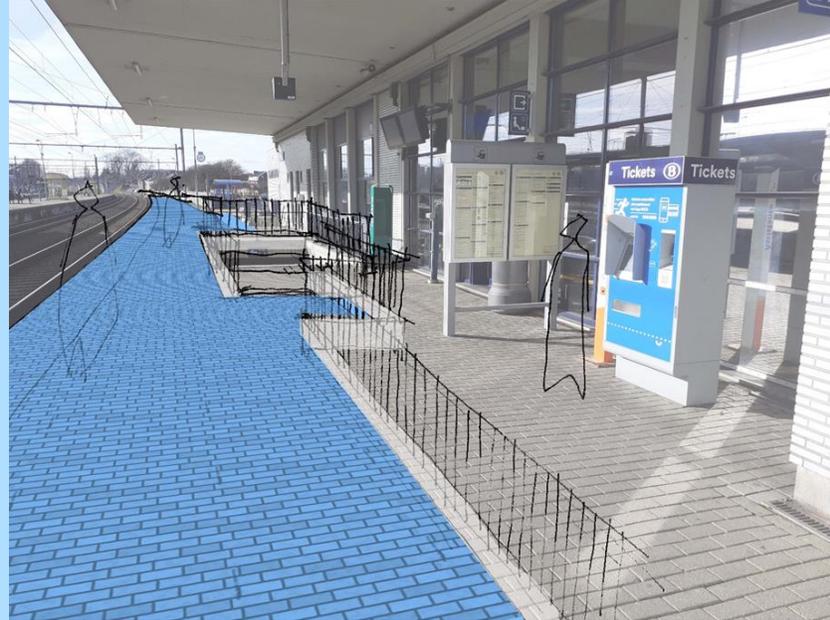
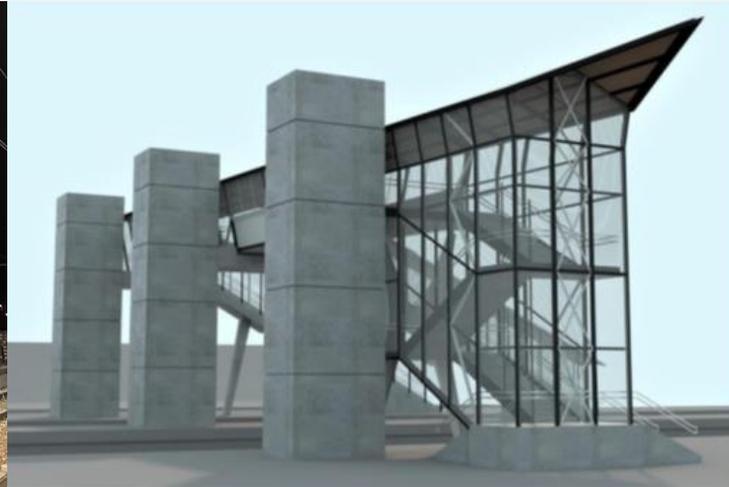
Ans

- **Accessibilité totale :**

- Passerelle PMR
- Pose d'ascenseurs sur les quais
- Nouvelle signalisation dans la gare
- Hausse du quai 1 à 76 cm

Travaux 2022-2024

Travaux en collaboration avec Infrabel



Huy

Rénovation des quais :

- Rehaussement quais 1 et 2/3
- Remplacement des auvents

Fin des travaux en 2023

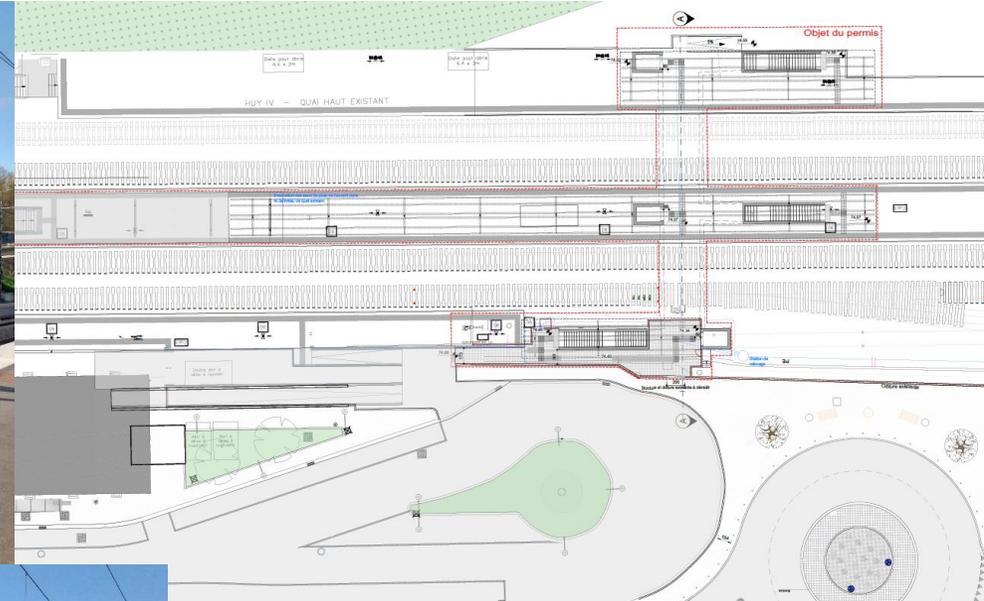
Travaux en collaboration avec Infrabel

Projet d'amélioration de l'accessibilité et de l'intermodalité :

- Création d'un nouveau CSV accessible aux PMR (ascenseurs et escaliers)
- Prolongement des auvents
- Rénovation du CSV existant
- Création d'un parking vélos sécurisé dans le parking voitures.

Travaux en 2024-2026

Travaux en collaboration avec Infrabel



Waremme

Rénovation des quais :

- Rehaussement quais 1 et 2/3
- Remplacement des auvents

Fin des travaux en 2023

Travaux en collaboration avec Infrabel

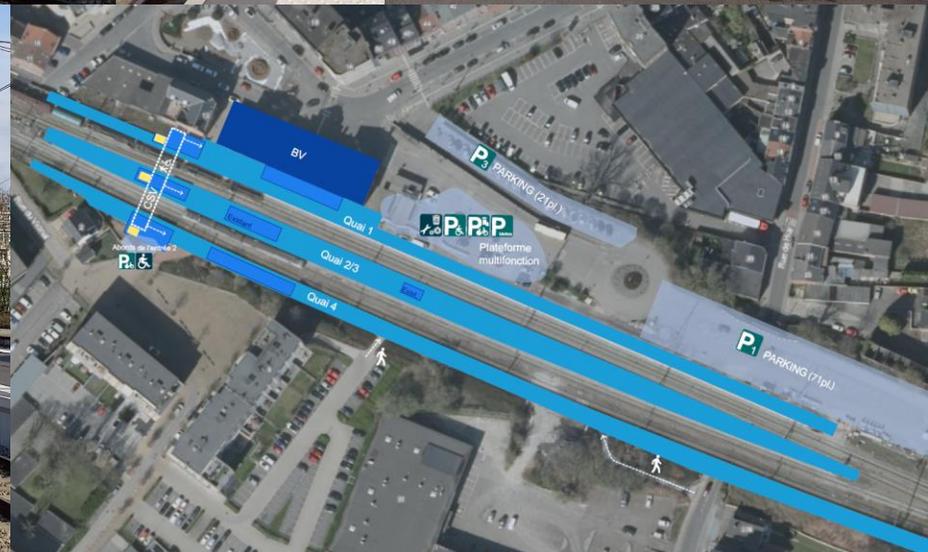
Projet d'amélioration de l'accessibilité et de l'intermodalité :

- Création de gaines d'ascenseurs pour relier les quais et le CSV
- Rehaussement du quai 4

Travaux en 2025 – 2026

Réaménagement du parking P2 en plateforme multifonctions (vélos, parking PMR, local technique..)

Travaux de 2025 à 2028



Verviers

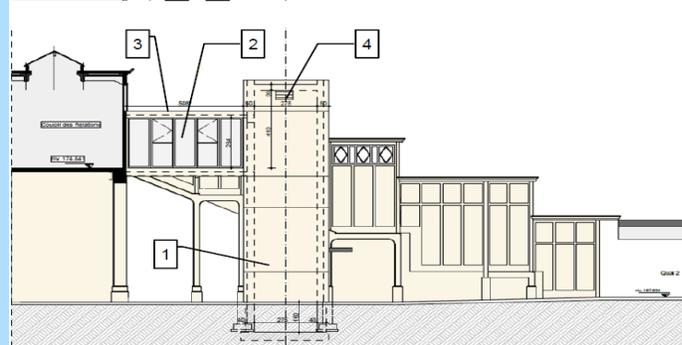
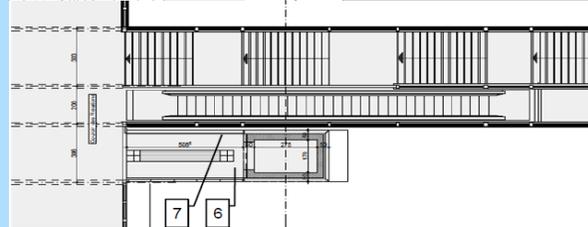
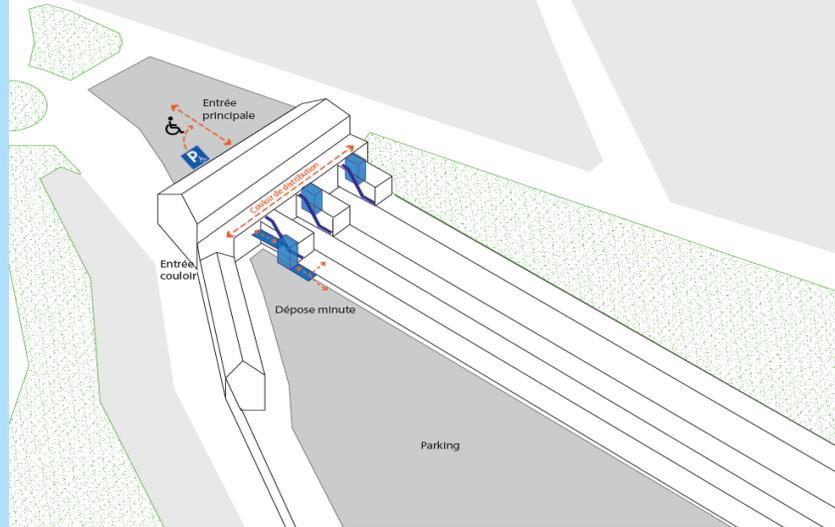
Quais et accès

- Ascenseur au quai 5 pour l'accessibilité PMR totale du site de gare
- Rénovation des ascenseurs et escalators existants

Intermodalité

- Aménagement d'un kiss&ride
- Aménagement d'un parking vélos

Travaux de 2023 à 2025

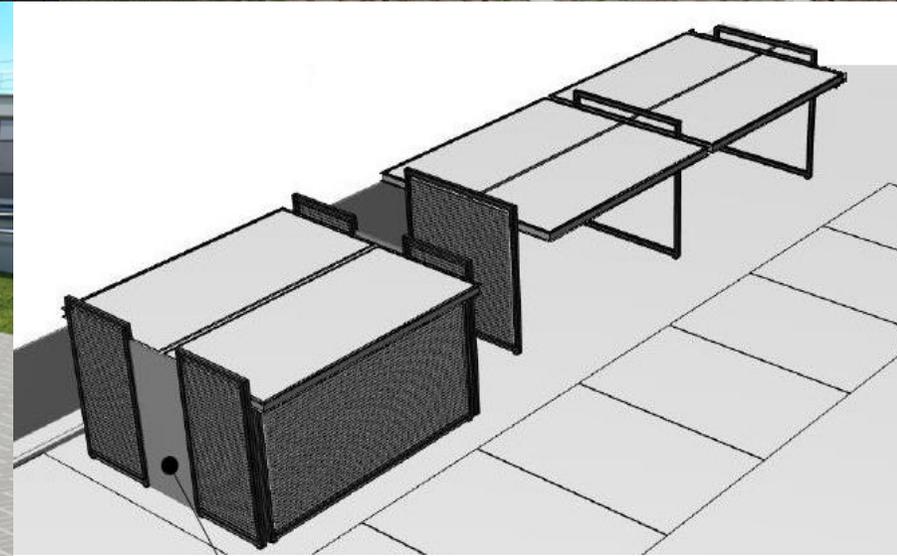


Welkenraedt

Aménagement de nouveaux parkings vélos

- Vélos électriques (sécurisé)
- Motos et vélos cargo (sécurisé)
- Vélos ordinaires

Travaux en 2025



Visé

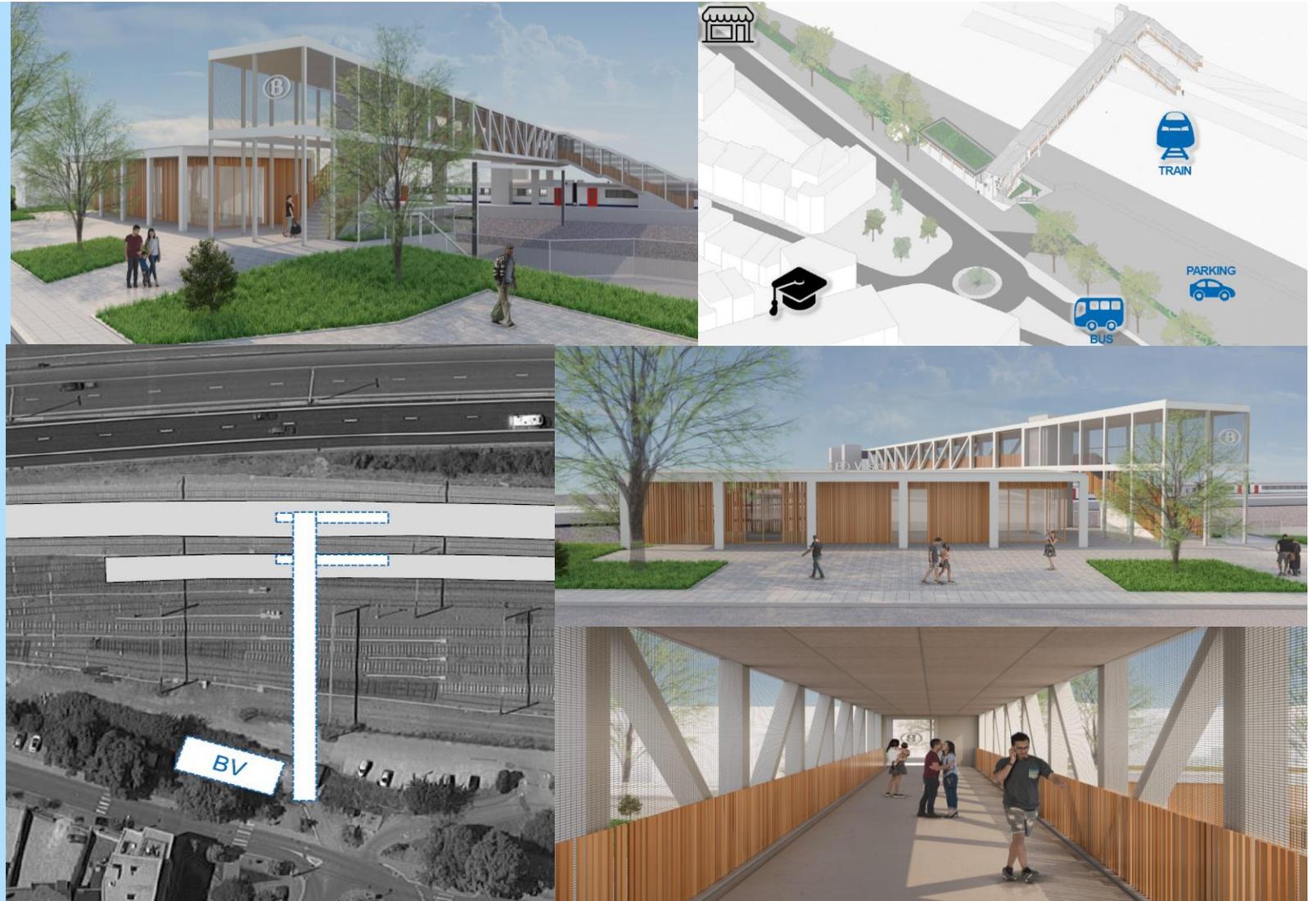
- **Création d'un nouveau bâtiment voyageurs**
- Relocalisation : Avenue du Maréchal Foch comprenant
- Guichet
- Salle d'attente
- Parking vélo sécurisé

Projet d'amélioration de l'accessibilité et de l'intermodalité :

- Ajout d'un 2ème quai
- Création d'une nouvelle passerelle PMR
- Accès via ascenseurs et escaliers

Travaux 2023 - 2025

Travaux en collaboration avec Infrabel



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

Liège

24 avril 2023



Qui sommes nous ?



Nous gérons, entretenons et modernisons l'infrastructure ferroviaire belge.

Nous organisons le trafic ferroviaire sur le réseau belge.

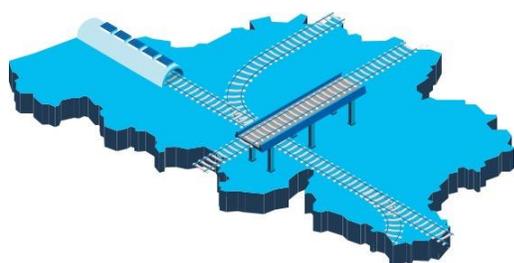


Concrètement, sur le réseau belge ...



13.742
signaux

assurent
l'interface entre la
cabine et le
conducteur



3.619
km de lignes

couvrent environ la totalité
du territoire

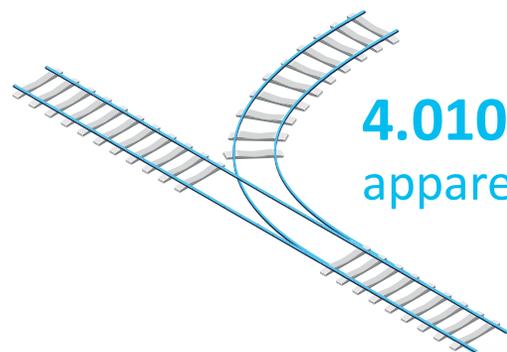


1
Railway
Operations Center

10
cabines
de signalisation

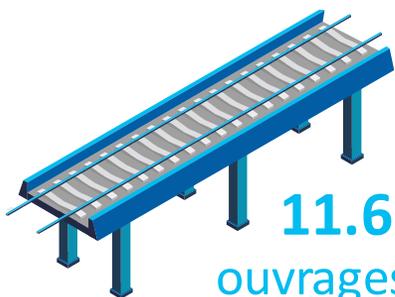


gèrent le trafic en temps réel

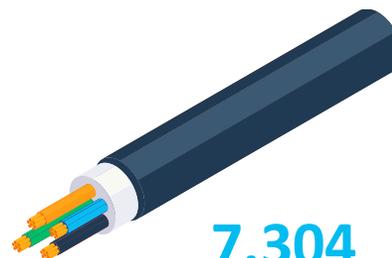


4.010
appareils de voie

(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



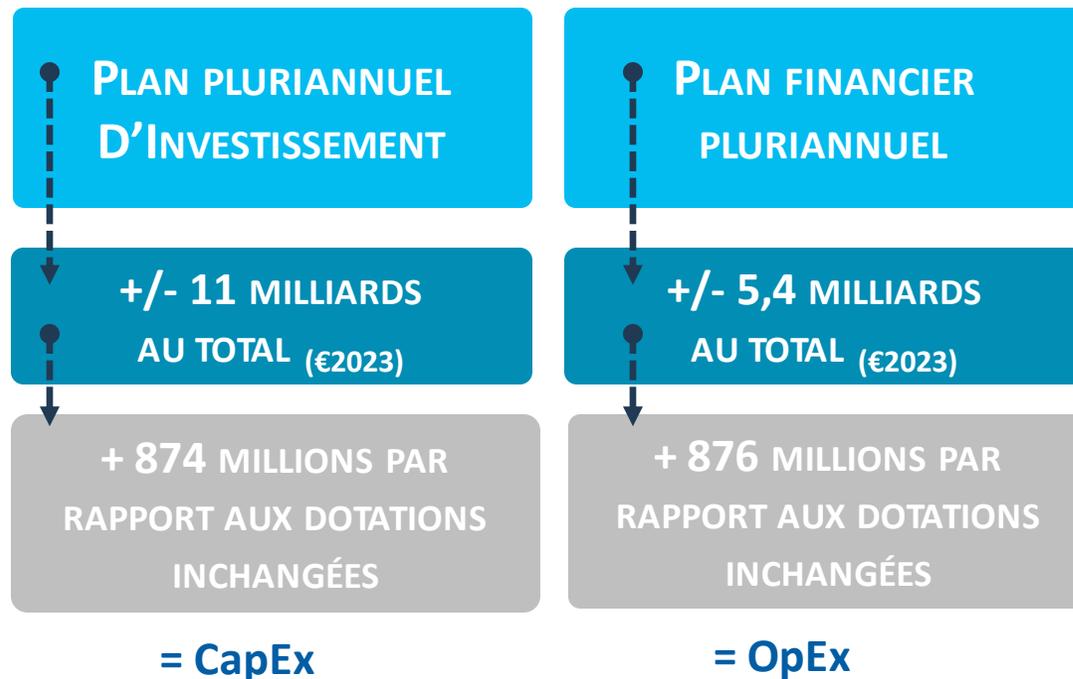
Un vrai modal shift

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

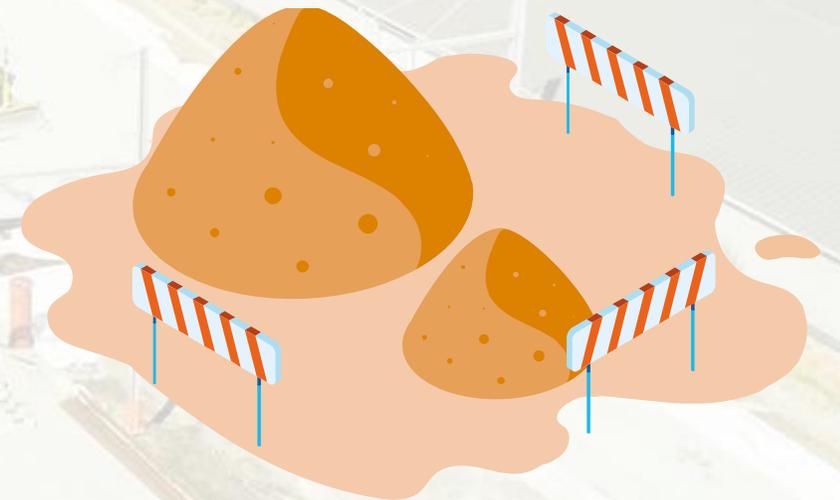
Massification

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**



Communication proactive sur les chantiers

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



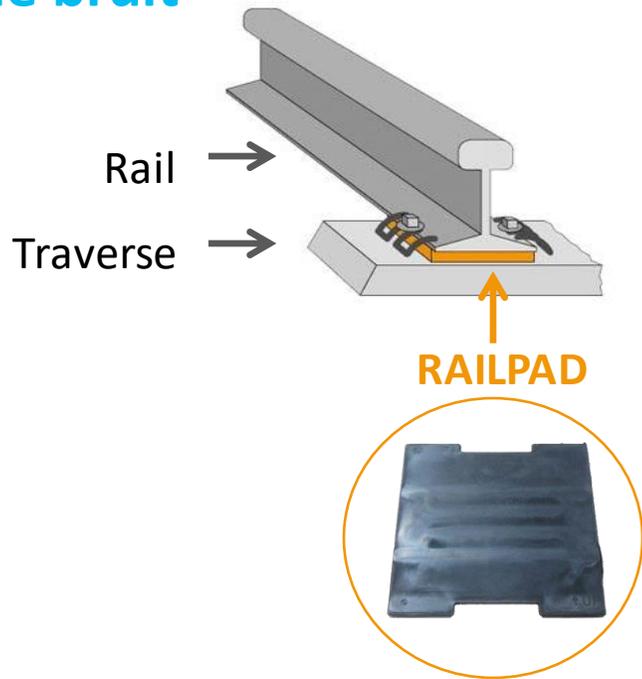
Différentes procédures administratives
(autorisations/permis/...)

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

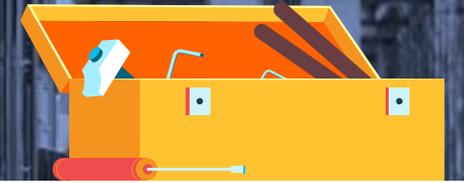


Drônes

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

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L34

Ligne qui relie Liège à Hasselt



Massification

Entretien et renouvellement d'ouvrages d'art et de caténaires, et travaux SNCB Stations à la gare de Liège St-Lambert



07-08/2023



Coupure totale de ligne (CTL)

CTL en continu du 08/07/2023 au 27/08/2023 entre Liège-Guillemins et Liers

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L36

Ligne qui relie Bruxelles à Liège



Massification

Renouvellement d'aiguillages, de voies et entretien de murs de soutènements



2 phases :

- 04-05/2023 : aiguillages et murs de soutènement entre Liège-Guillemins et Ans
- 04-05/2024 : aiguillages et voies entre Voroux et Waremme



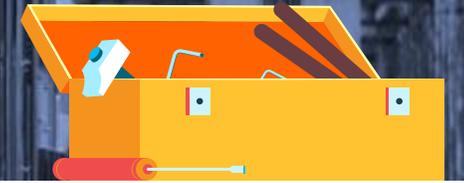
Coupure totale de ligne (CTL)

Phase 1 : CTL de week-end entre Liège-Guillemins et Ans

Phase 2 : CTL de week-end entre Voroux et Waremme

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretien pour assurer le maintien de capacité



L43

Ligne qui relie Liège à Marloie



Entretien et adaptation du tracé pour augmenter la vitesse

Entretien et renouvellement du ballast

3 phases :

- 05/2023 : entre Rivage et Bomal
- 05-06/2023 : entre Esneux et Tilff
- 09-10/2023 : adaptation du tracé entre Rivage et Bomal



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

Phase 1 : SAVU du 10/05/2023 au 17/05/2023 entre Rivage et Bomal + ART jusqu'au 01/06/2023 + CTL de nuit.

Phase 2 : SAVU du 22/05/2023 au 04/06/2023 entre Tilff et Esneux + ART jusqu'au 16/06/2023

Phase 3 : SAVU du 04/09/2023 au 01/10/2023 entre Rivage et Bomal + ART jusqu'au 11/10/2023

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L37

Ligne qui relie Liège à Aix-la-Chapelle



Massification

Entretien et renouvellement d'ouvrages d'art, d'aiguillages, de ballast et de signalisation
Réélectrification



08/2024 à 2026 – 3 phases :

- 08/2024
- 2025
- 2026

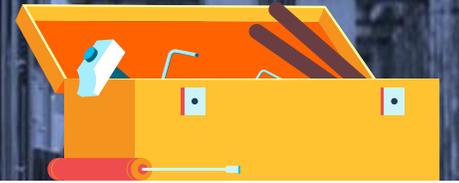


Coupure totale de ligne (CTL)

CTL du 05/08/2024 au 25/08/2024 entre Olne et Pepinster
CTL en 2025 et 2026

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L42

Ligne qui relie Rivage à Trois-Ponts

Ligne qui se prolonge au Grand-Duché du Luxembourg jusqu'à Luxembourg-Ville



Entretien

Entretien et renouvellement de ballast entre Aywaille et Trois-Ponts



08 à 09/2023



Coupure totale de ligne (CTL)

CTL du 21/08/2023 au 02/09/2023 + ART jusqu'au 17/09/2023 entre Aywaille et Trois-Ponts



Sophie Fievez
Local Affairs Officer

Sophie.Fievez@infrabel.be
0473/85.19.14



Aurélie Robert *
Local Affairs Officer

Aurelie.Robert@infrabel.be
0492/74.50.93

* En congé de maternité jusqu'en 09/2023



Geoffrey Joris
Head of Public Affairs

Geoffrey.joris@infrabel.be
0474/67.8194

Q&R

En route.
Vers mieux.

