



Roadshow Plans SNCB & Infrabel 2023-2026 – Brabant-Wallon
Bienvenue

19.04.2023

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.

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**

12 mia €
Compensations
d'exploitation

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%

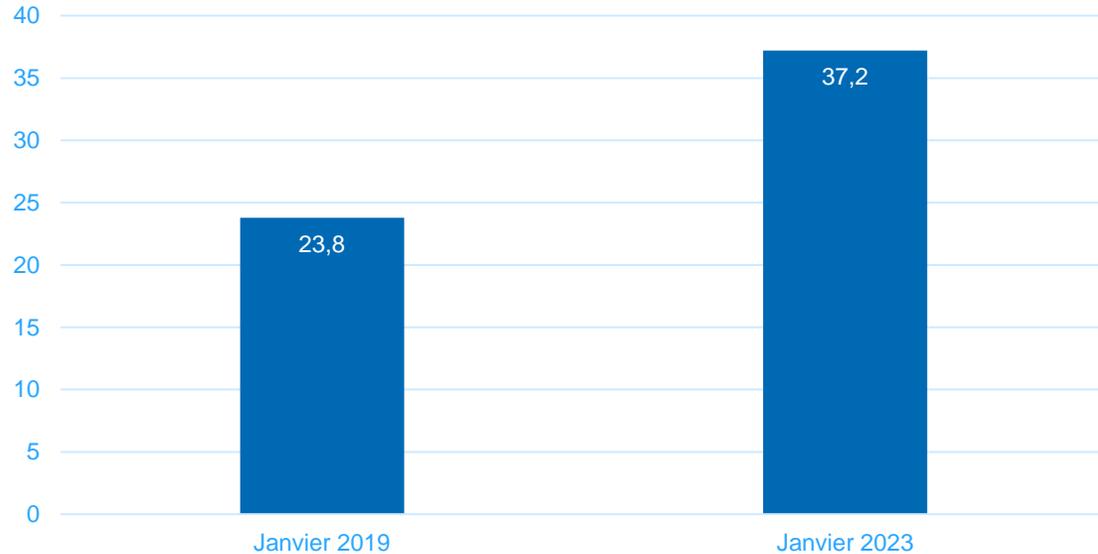
Source : Vias Institute

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

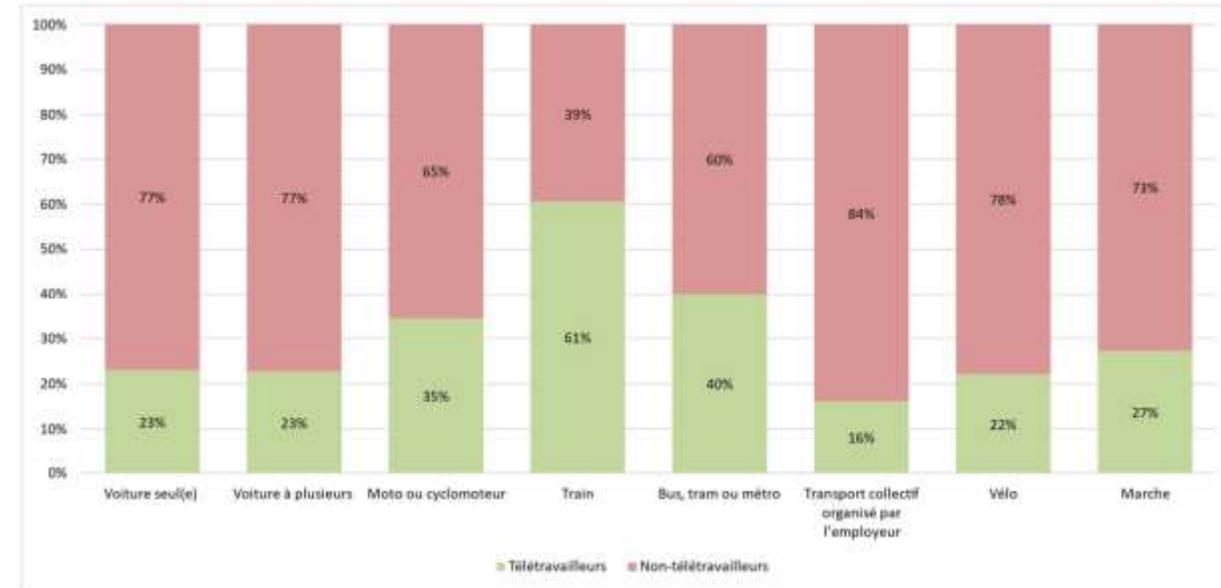


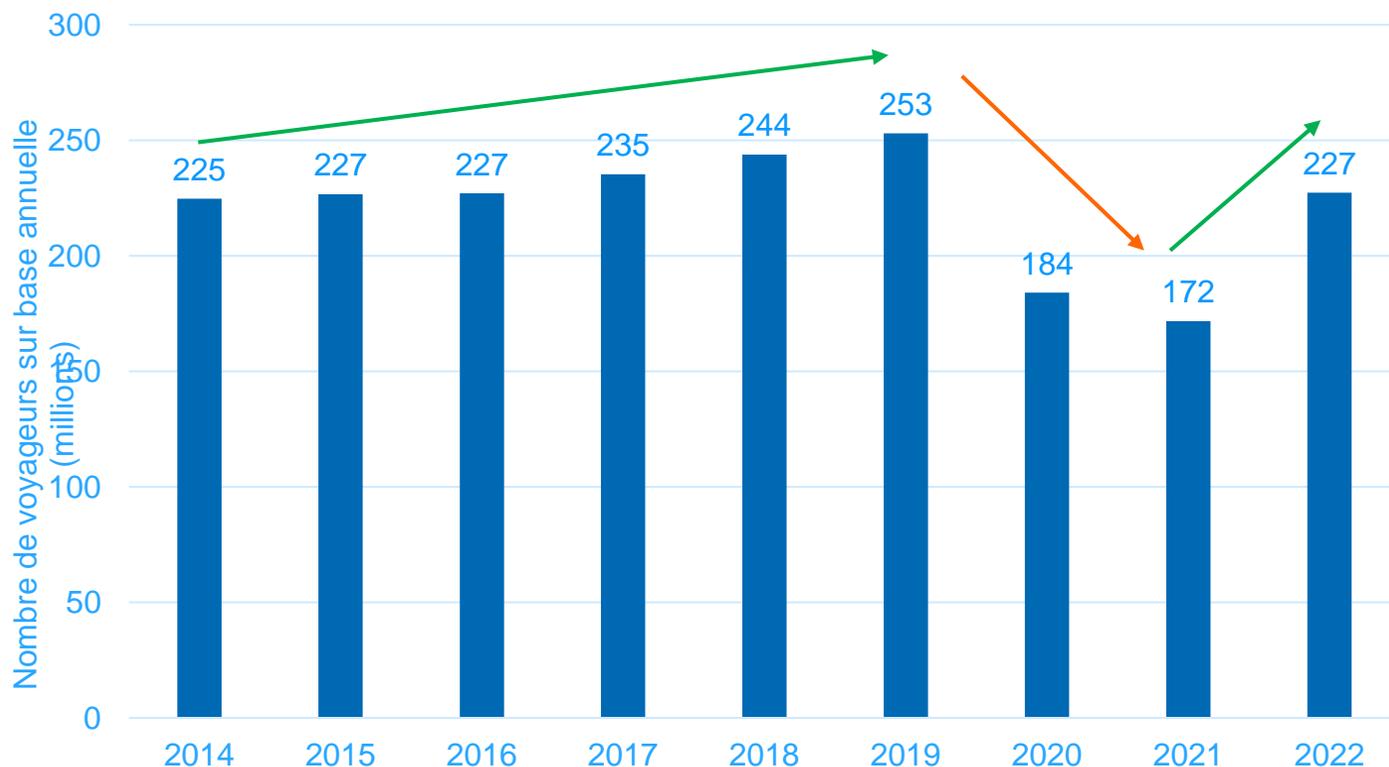
Figure 6 Pourcentage de télétravailleurs versus de non-télétravailleurs pour les principaux modes de transport des trajets domicile-travail

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

- § Prolongement des S8 Bruxelles – Ottignies vers Louvain-la-Neuve en heures de pointe
- § Prolongement des S9 Braine-l'Alleud – Bruxelles-Schuman – Louvain vers Landen d'une part et vers Nivelles d'autre part
- § Prolongement des S61 Jambes – Charleroi – Ottignies vers Wavre
 - Extensions d'amplitude :
 - § S61 Jambes – Charleroi-Central – Ottignies-Wavre
 - ◀ L08 Namur-Ottignies

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

- § Doublement de fréquence du S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Louvain, le samedi
- § Extension d'amplitude en soirée du S2 Braine-le-Comte – Bruxelles – Louvain, le week-end
- § Doublement de fréquence du S1 Nivelles – Bruxelles – Anvers de 1 à 2 trains par heure, le samedi
- P** Ajout de trains P scolaires le dimanche soir au départ de Binche et Mouscron vers Bruxelles / Louvain-La-Neuve
- § Prolongement des S61 Jambes - Charleroi-Central – Ottignies vers Wavre
- § Prolongement des S19 Louvain – Brussels Airport – Bruxelles-Schuman – Braine-l'Alleud vers Nivelles

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

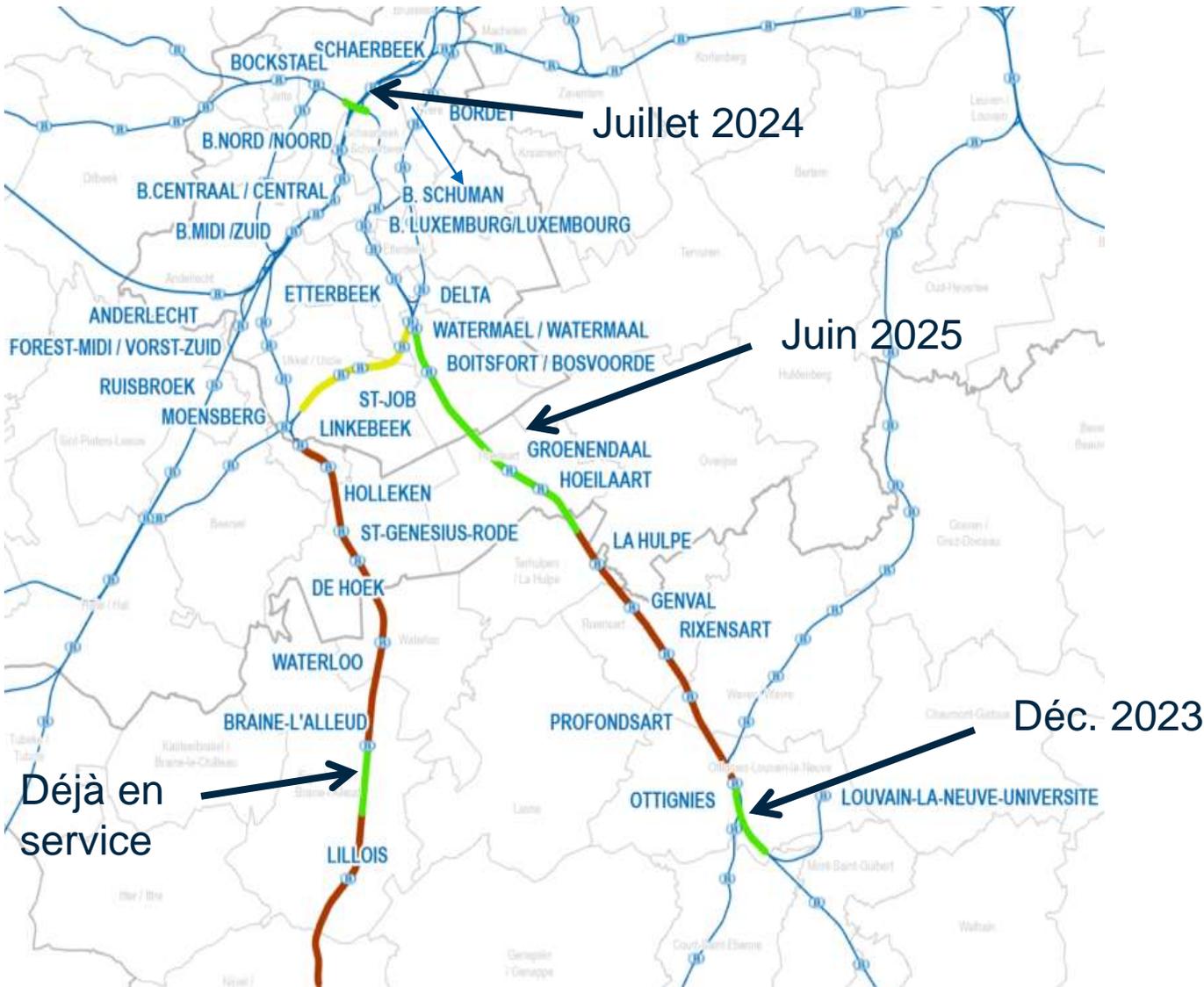
En route.
Vers mieux.



2.4.1 Adaptations du plan de transport, en semaine



Travaux d'infrastructure RER en cours avec impact sur le réseau S



- Nouvelle infrastructure en service durant le plan de transport actuel et futur :
 - Bockstael – Bruxelles-Schuman: 2 voies
 - Watermael – Bakenbos: 4 voies
 - Ottignies – Louvain-la-Neuve : 4 voies
 - Braine-L'Alleud: 4 voies

— Infrastructure en construction

— Limitation prolongée à l'infrastructure en raison de travaux au pont Avenue Carsoel

Ouverture de nouvelles gares

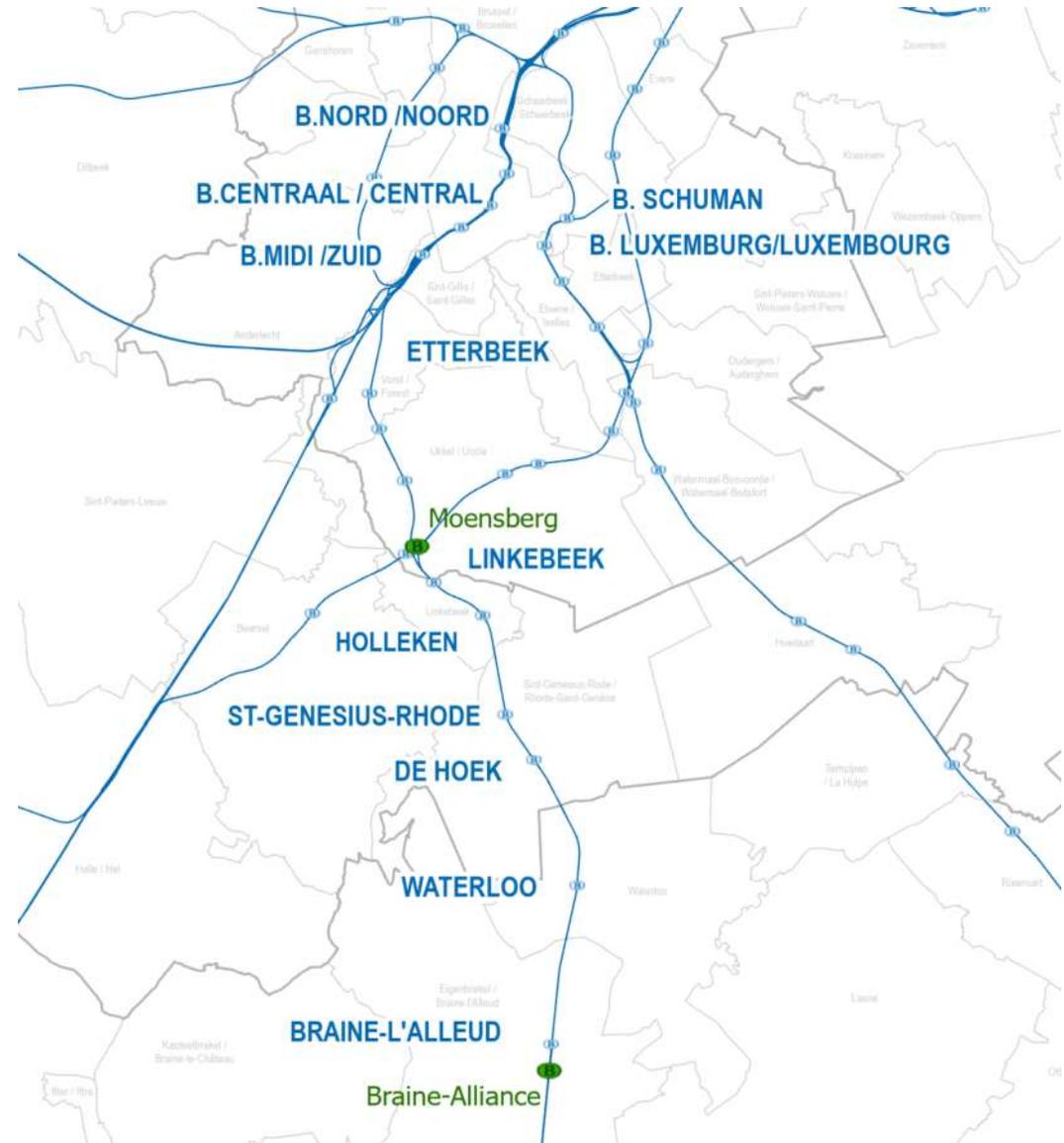
Moensberg

Afin de faciliter les correspondances entre la ligne Hal - Bruxelles et la ligne Nivelles - Bruxelles, la gare de Moensberg sera déplacée à un endroit où les 2 lignes se croisent.

Moensberg sera ainsi également desservie par le train S Nivelles - Bruxelles - Anvers.

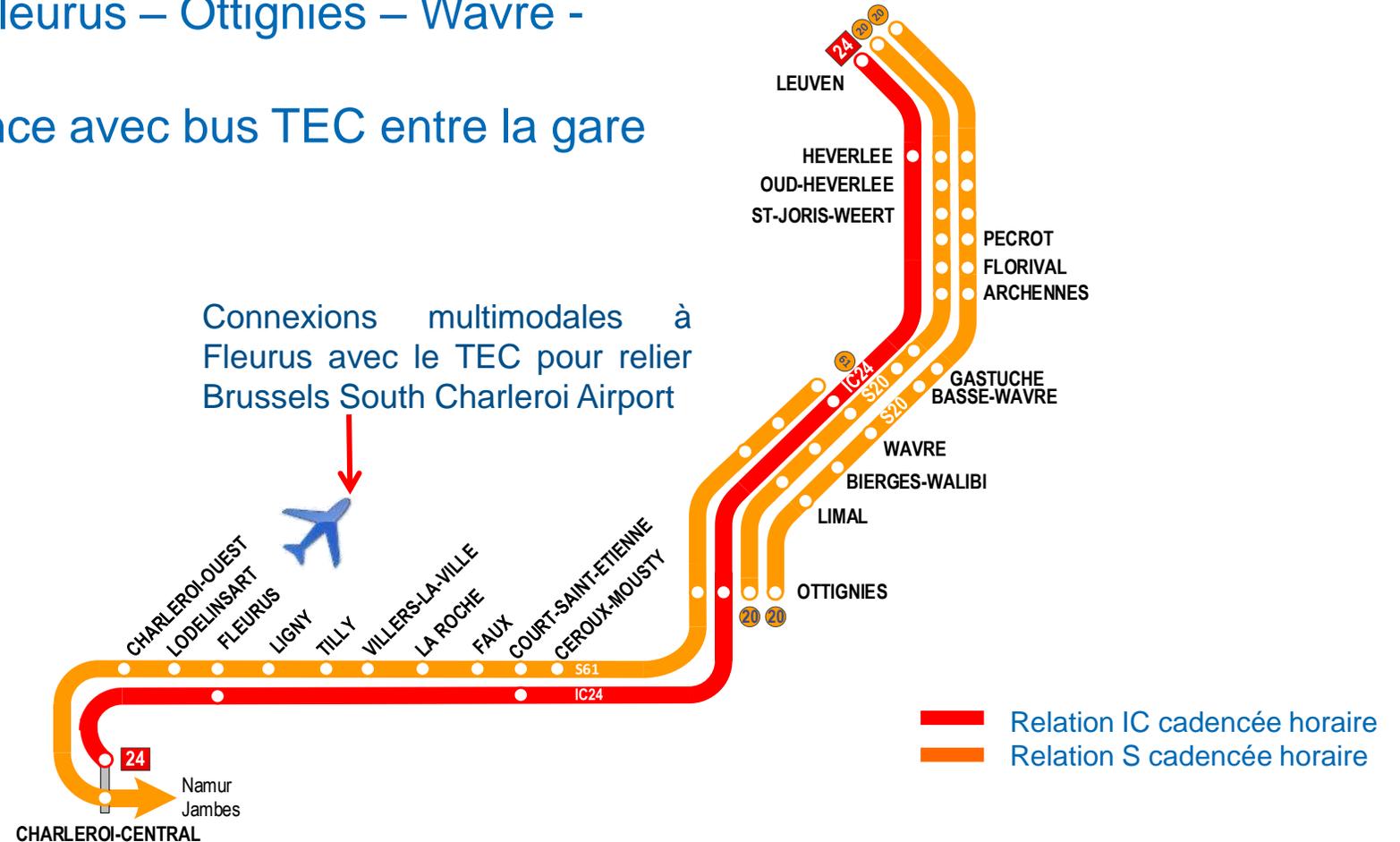
Braine-Alliance

Une nouvelle gare – Braine-Alliance – est prévue entre Braine-L'Alleud et Lillois. Elle sera desservie par les trains S à destination du quartier européen au moment où le tronçon Waterloo - Braine-Alliance sera porté à 4 voies.



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

- Nouvelle relation IC Charleroi – Fleurus – Ottignies – Wavre - Louvain
- Trains à Fleurus en correspondance avec bus TEC 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

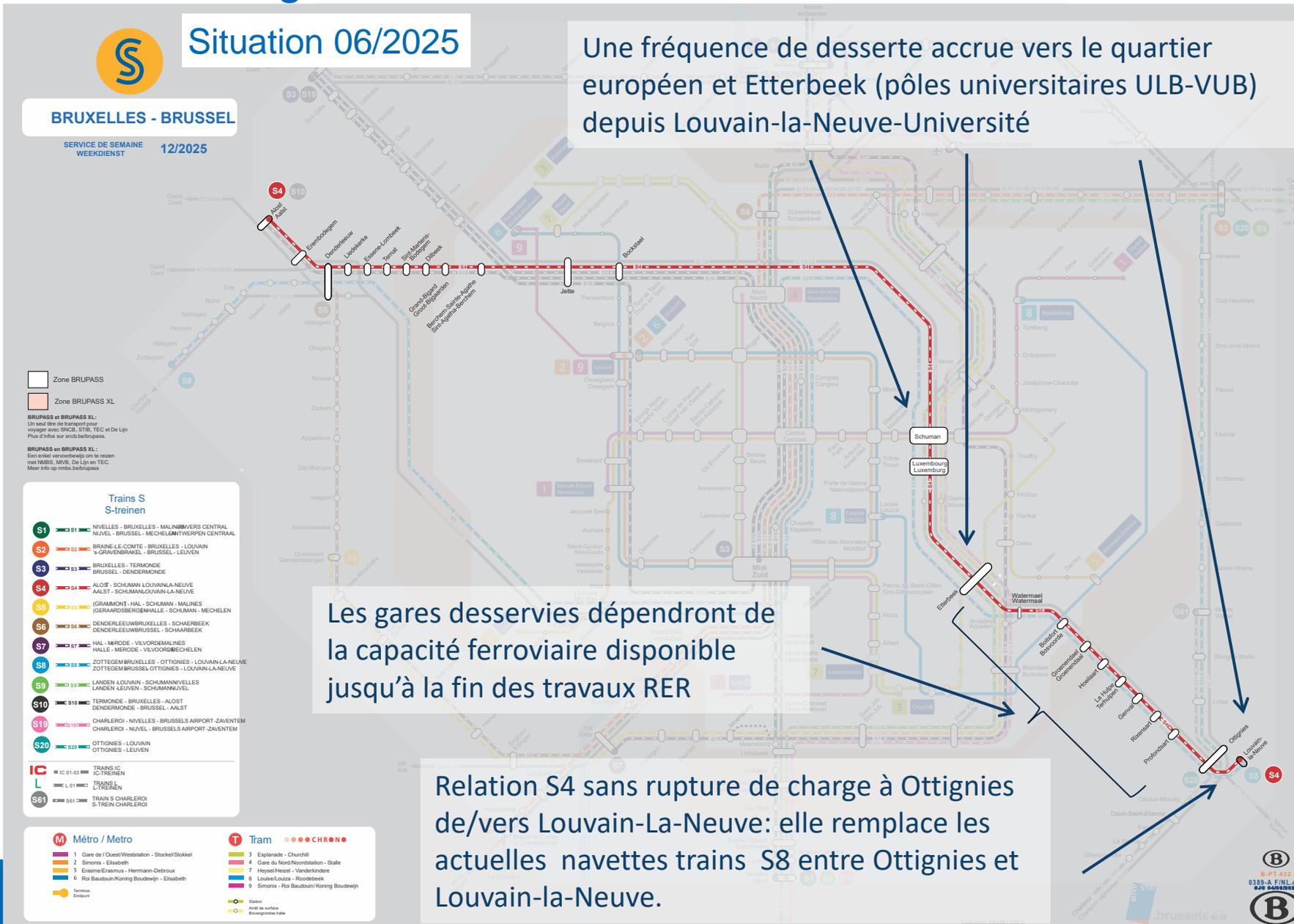


Juin 2025: S4 Louvain-la-Neuve – Ottignies – Bruxelles-Schuman – Jette – Alost

La relation S4 circulera deux fois par heure jusque Ottignies et Louvain-la-Neuve en lieu et place de Malines.

Aujourd'hui: 2 trains S/heure
Horizon 2025: 4 trains/heure

Le schéma de desserte des gares est dépendant de la capacité ferroviaire disponible



Décembre 2024 : Trains supplémentaires plus tard le vendredi soir

Vendredi

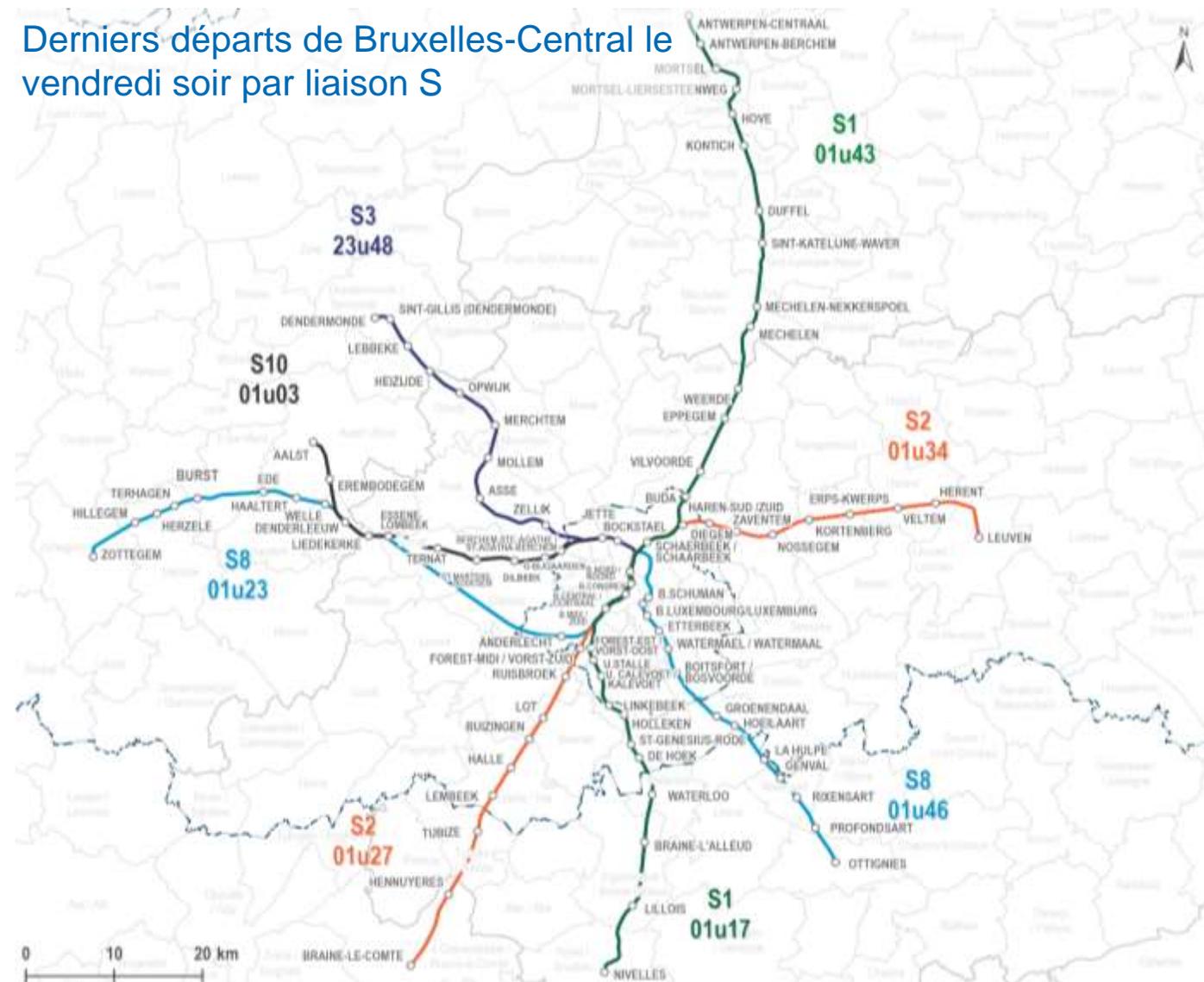
Par la mise en service de 16 trains S plus tard le vendredi soir à partir de Bruxelles-Central à destination de la périphérie autour de Bruxelles, nous metons sur les déplacements de loisirs tard le soir.

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



2.4.2 Adaptations du plan de transport, le week-end



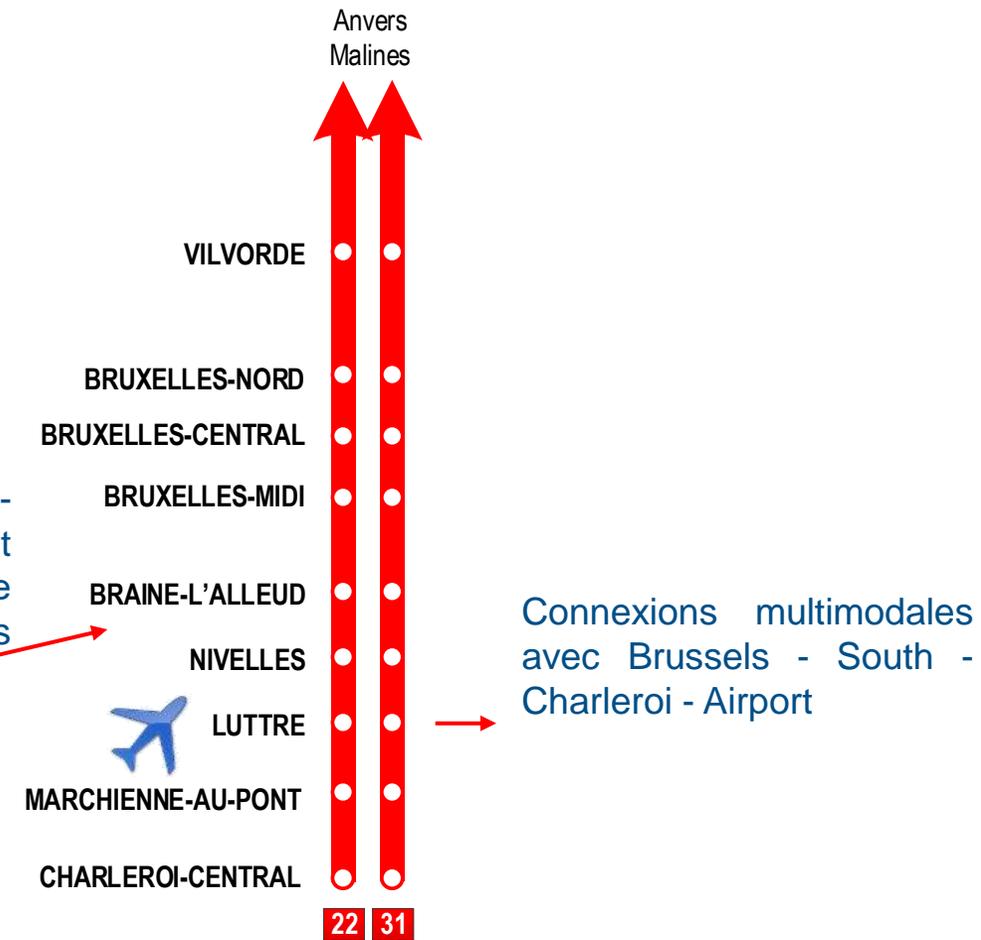
Nouvel IC Charleroi-Bruxelles

Situation actuelle



Situation 12/2024

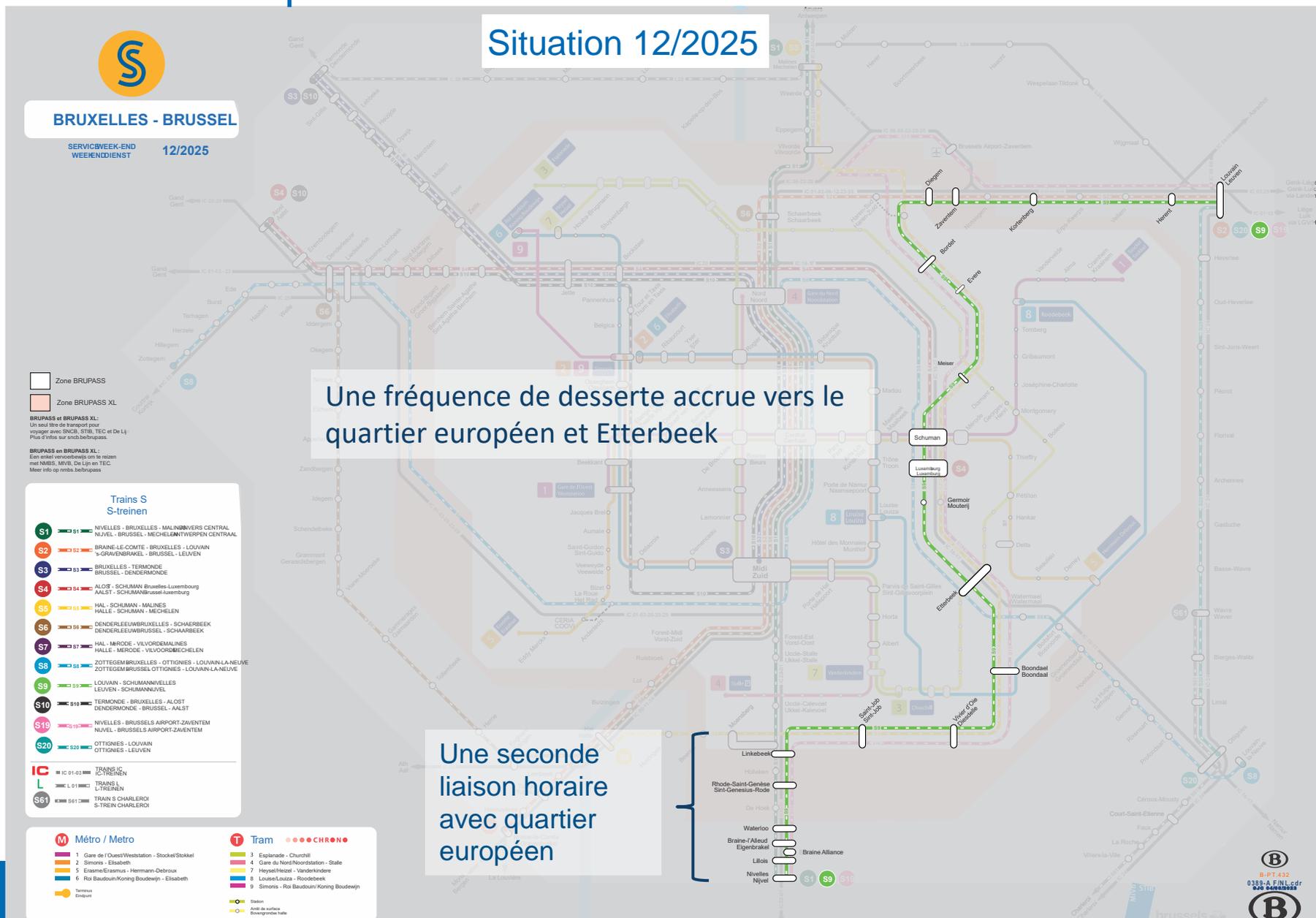
Charleroi-Central, Marchienne-Au-Pont, Luttre, Nivelles et Braine-L'Alleud bénéficient d'une seconde liaison IC vers Bruxelles et Anvers



Décembre 2025: Augmentation de fréquence : S9 Nivelles – Bruxelles-Schuman - Louvain

La relation S9 Nivelles – Schuman – Louvain (Landen) circulera également le samedi à raison d'un train par heure

Cela permet de doubler la fréquence de desserte suburbaine entre Bruxelles (quartier européen) et Braine-l'Alleud - Nivelles



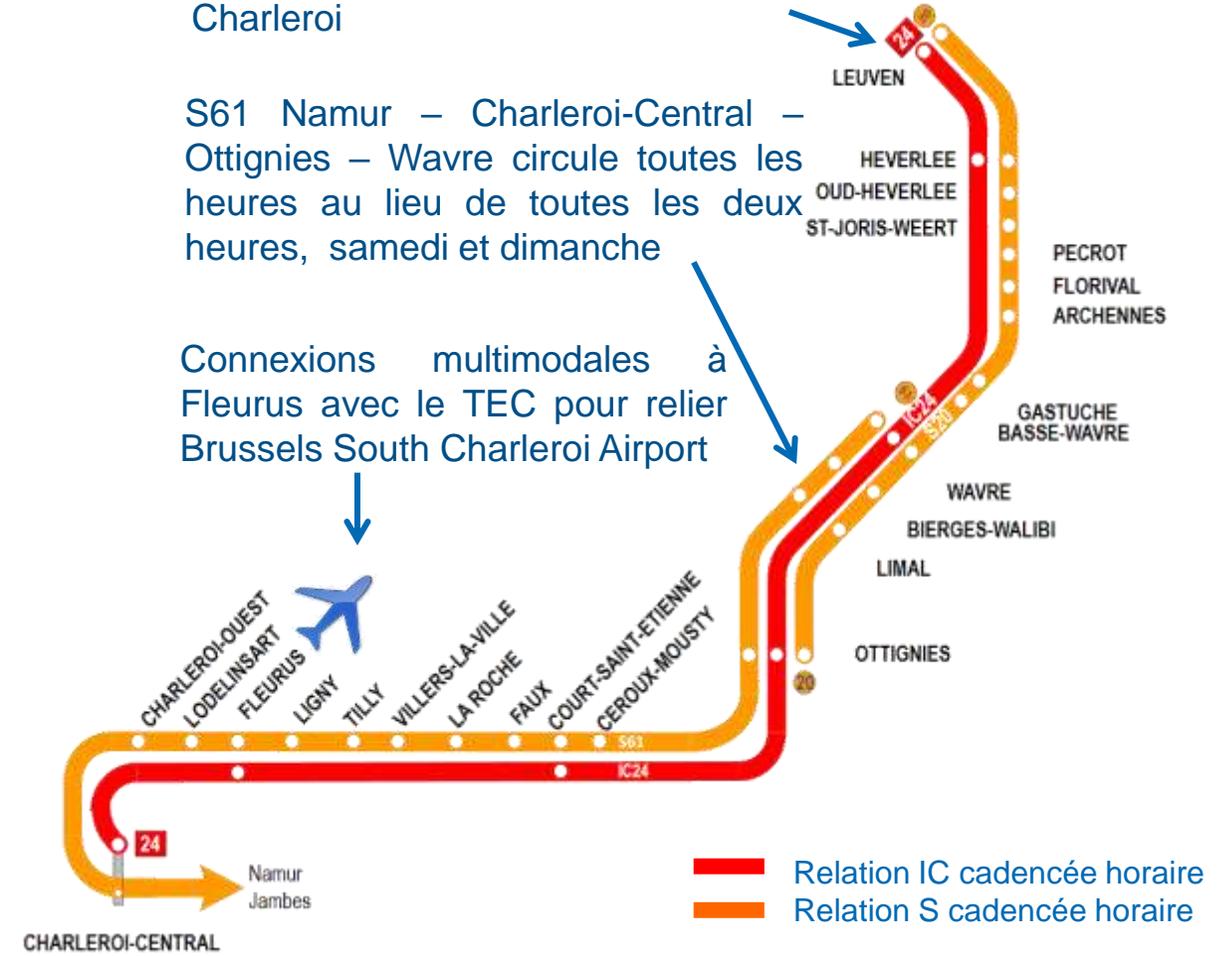
Décembre 2023: augmentation de fréquence du S61 Wavre – Ottignies – Charleroi-Central – Namur - Jambes

Et introduction de l'IC24 Charleroi-Central – Fleurus – Ottignies – Wavre – Louvain

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

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

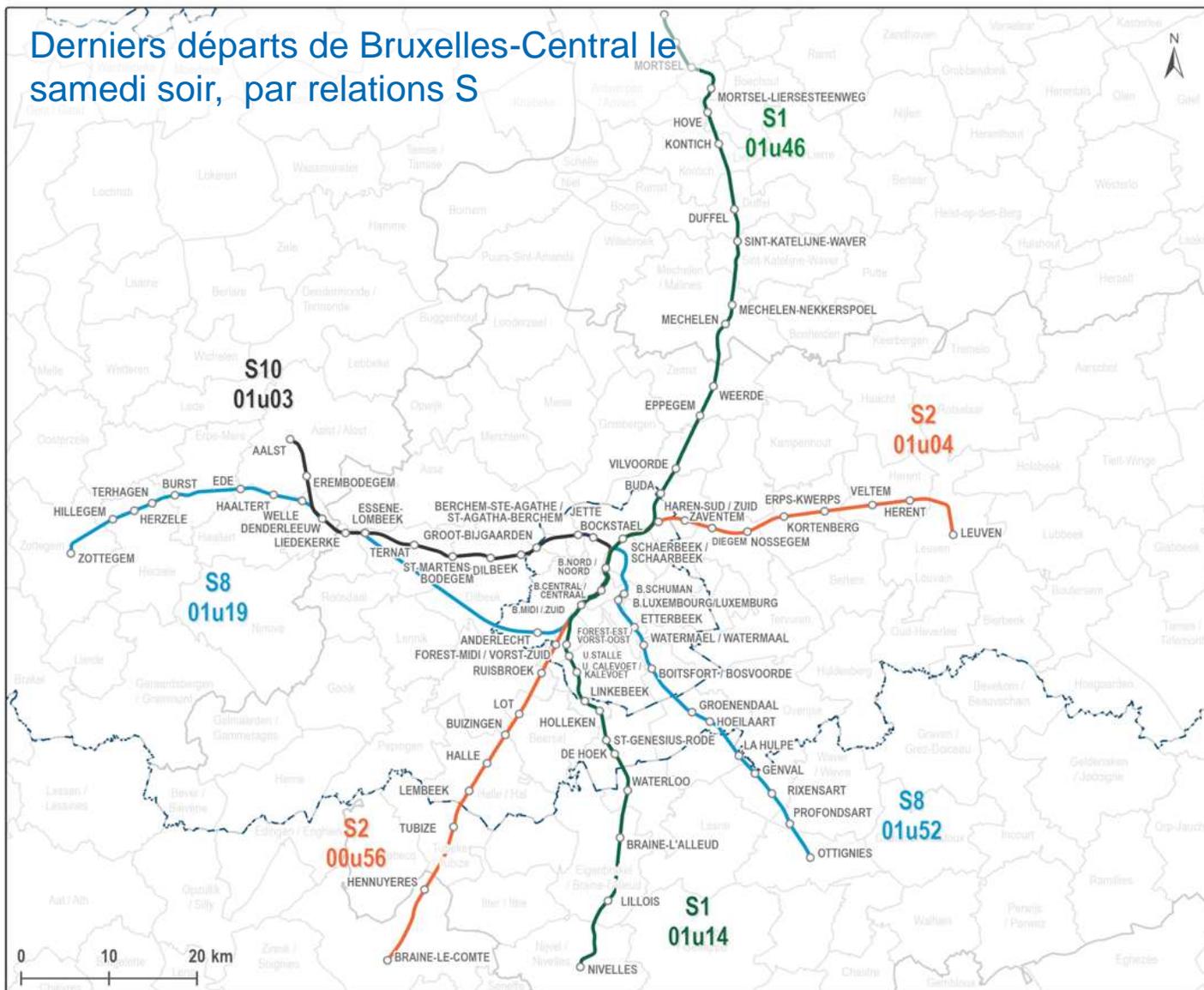
Connexions multimodales à Fleurus avec le TEC pour relier Brussels South Charleroi Airport



Par la mise en service de 15 trains S plus tard le samedi soir à partir de Bruxelles-Central à destination de la périphérie autour de Bruxelles, nous faisons sur les déplacements de loisirs tard le soir.

Notre objectif :

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



2.5 Correspondances et intermodalité

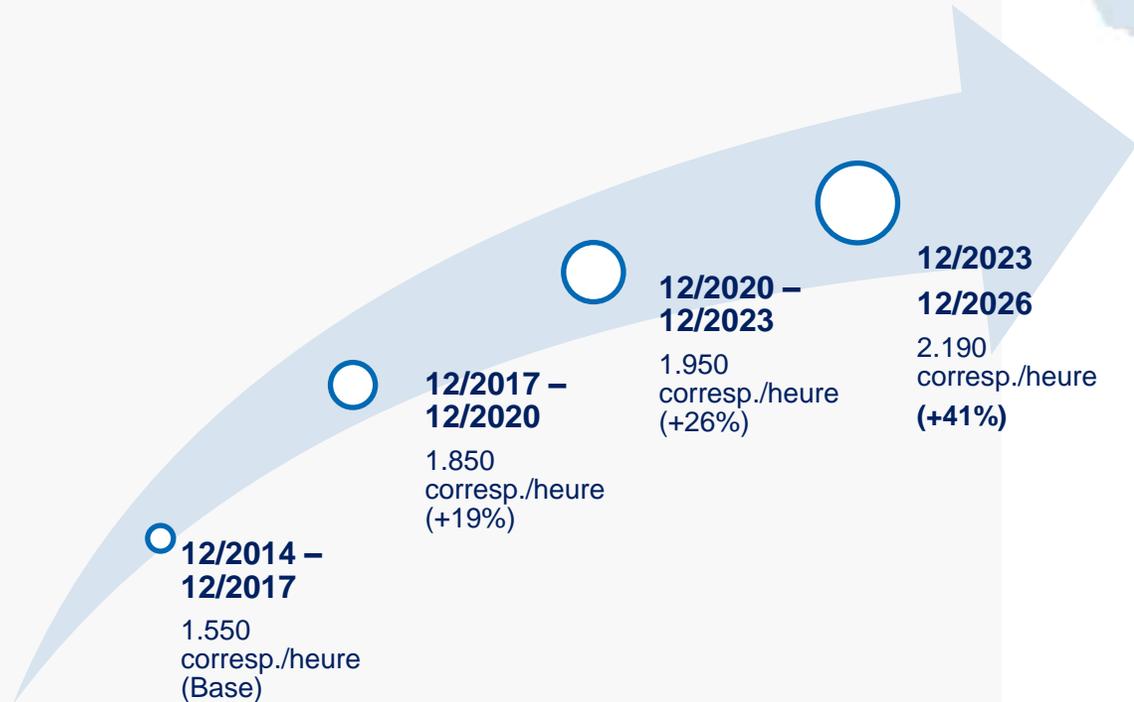
En route.
Vers mieux.



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.



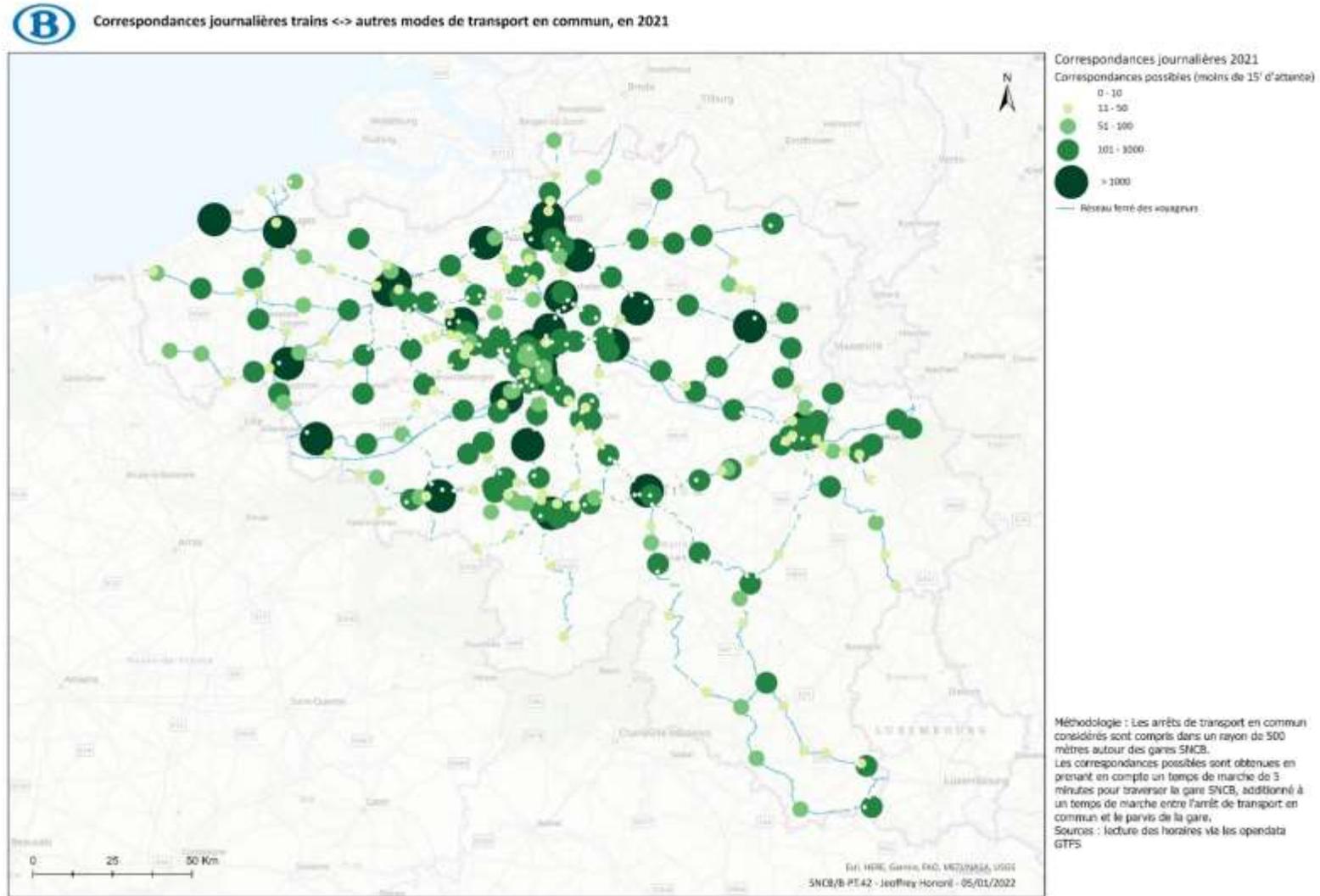
Amélioration de l'intermodalité - Aperçu

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 Brabant-Wallon



50.144

voyageurs montés par jour de semaine

Ottignies	18.377
Louvain-La-Neuve	6.195
Braine-L'Alleud	5.630



28

gares



4.712

places de parking SNCB



1.288

emplacements de vélo



Les gares à la SNCB: accélérateur du Modal Shift

La gare du futur

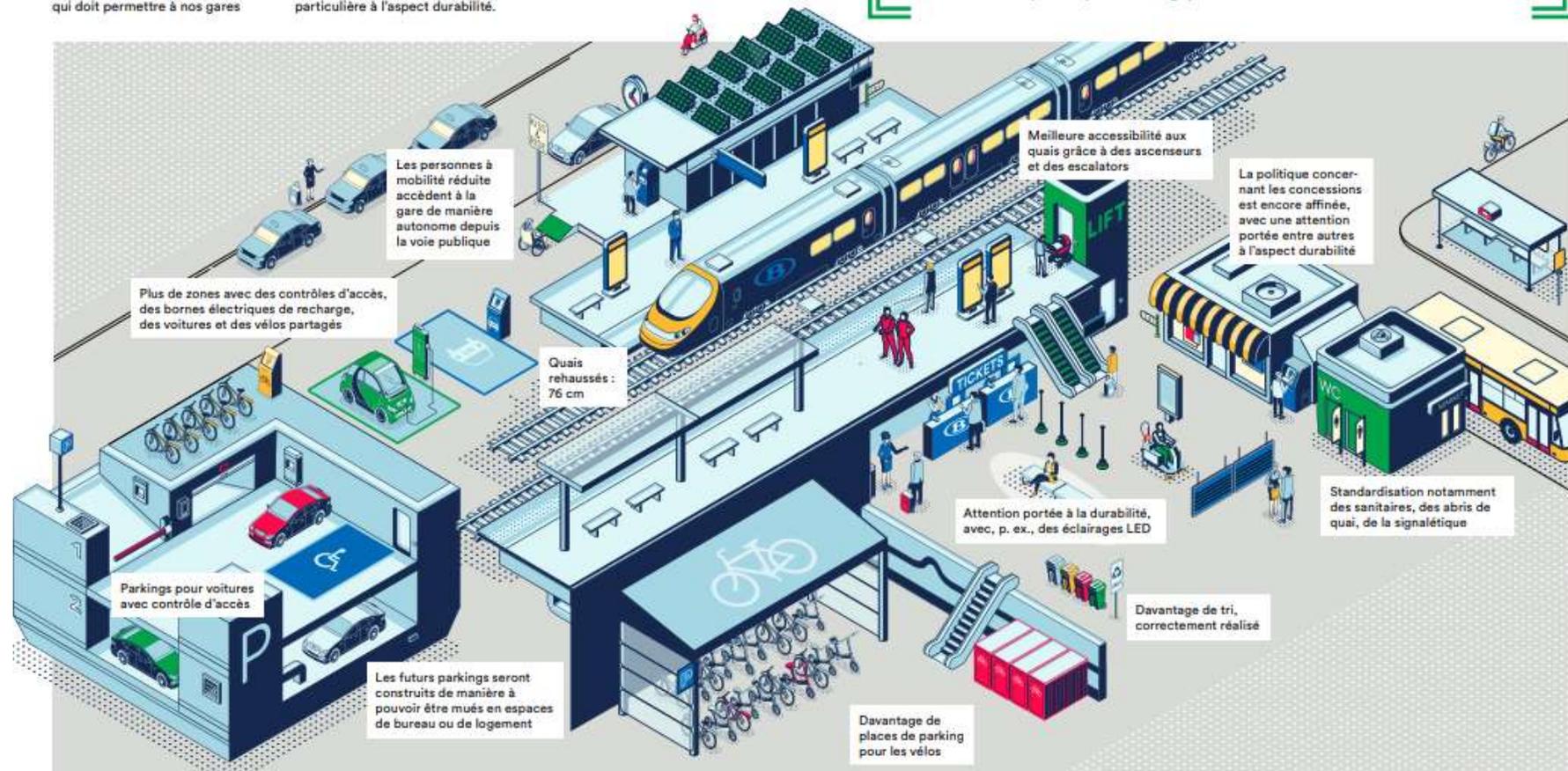
Dans les prochaines années, nos gares devront être encore plus accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Mais l'attention sera aussi portée à l'intermodalité qui doit permettre à nos gares

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, ...)

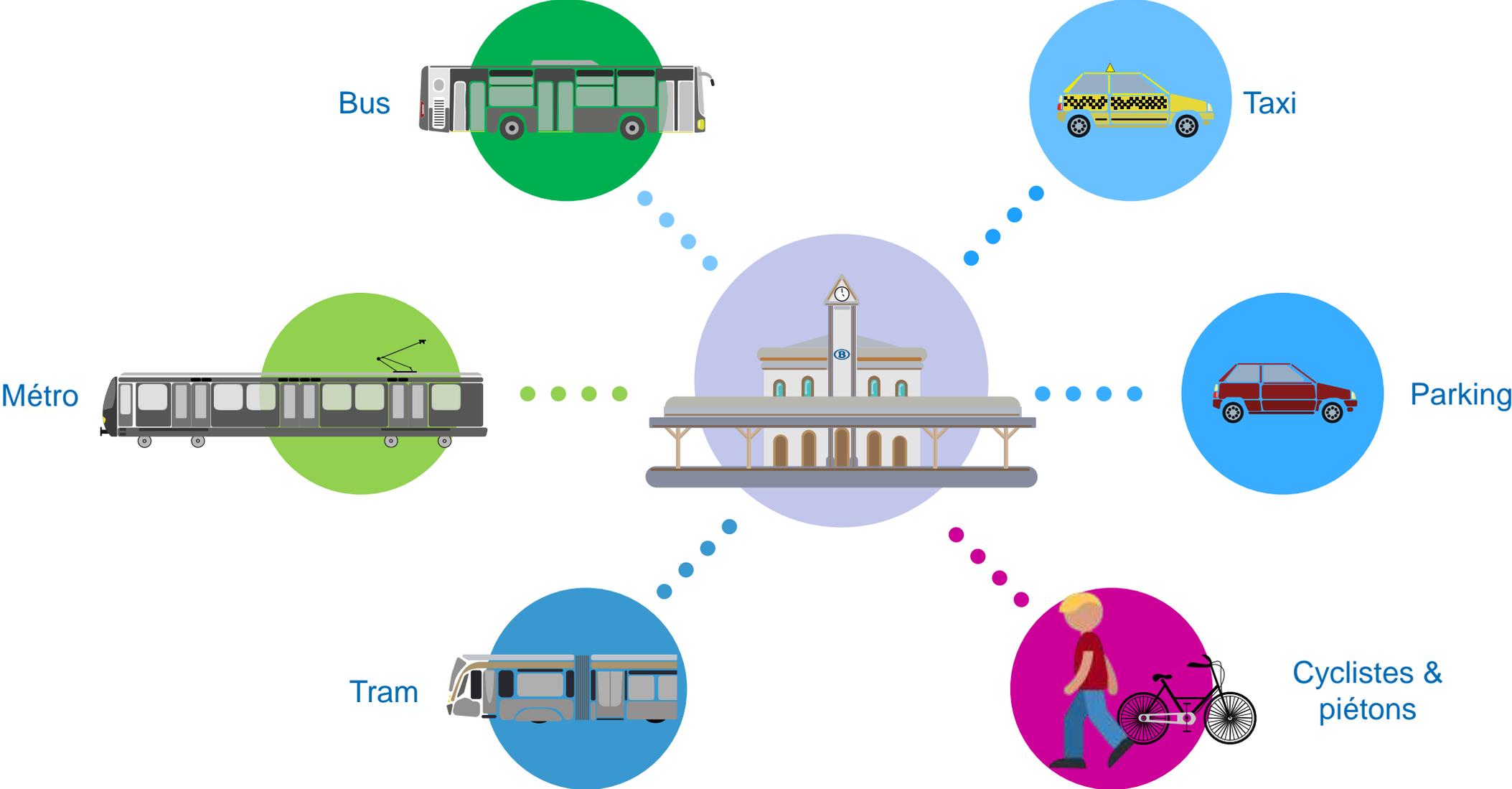


des **places de parkings autos / vélos disponibles là où les voyageurs en ont besoin** (création de nouveaux emplacements mais aussi placement de contrôles d'accès,...)



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
 - Ottignies
 - Braine-Alliance
 - Lillois
 - Tubize (collaboration avec la ville)



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

- Ottignies
- Braine L'Alleud
- Tubize
- La Hulpe
- Braine-Alliance
- Lillois
- Mont-Saint-Guibert
- Wavre

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

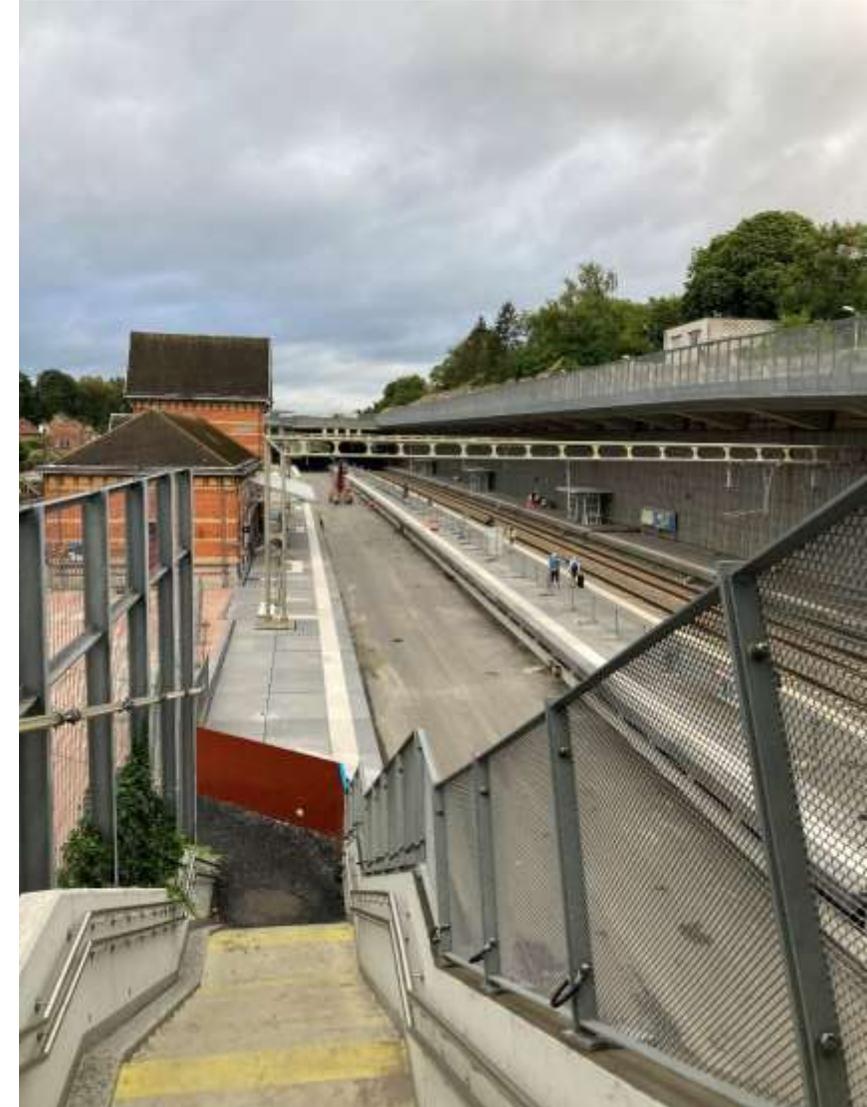
- Ottignies
- Braine-L'Alleud
- Nivelles
- Braine-Alliance
- Rixensart
- Wavre
- Genvai
- La Hulpe
- Waterloo
- Florival (rehaussement quais)
- Lillois
- Profondsart

Travaux 2023-2024

Équipement des quais et abords directs :

- Équipement des quais (abris, sièges, éclairage, caméras, ...)
- Extension du parking vélo (+48 places)
- Rénovation de la marquise à l'identique

Accessibilité PMR – ascenseurs en lien avec le parking voitures



Travaux 2023 – 2024

Finalisation de la nouvelle zone d'accueil aux voyageurs :

- Création d'un auvent (parking vélo et accès aux quais couverts) avec toiture végétalisée et panneaux photovoltaïques
- Nouveau bâtiment voyageurs, avec une salle des pas perdus et une cabine sanitaire autonettoyante.
- Sécurisation du site (caméras)
- Ajout ponctuel de plantations / espace vert
- Equipement des quais (abris, sièges, poubelles, ...)

Accessibilité PMR – ascenseurs réalisés

INFRABEL

- Travaux RER : +2 quais à finaliser



Travaux 2023-2026

Renouvellement des équipements de quais
(éclairage, sièges, poubelles, signalétique, ...)

Aménagement d'un parking vélo

INFRABEL

- Travaux RER : +2 quais à finaliser



Ottignies

Travaux en cours, fin 2031

- **Accessibilité totale:**

- Nouvelle gare délivrant services et commerces et son parvis
- Nouveaux accès Gare
- Nouveaux quais et Passerelles PMR (conjointement avec Infrabel)
- Accès et parkings vélos
- Parkings voitures :
 - Villas 300 places
 - Droits de l'Homme 1.000 places
- Remplacement du passage à niveau par un passage sous voies accessible aux modes doux
- Création d'une place urbaine de liaison

Projet Connexe: Nouvelle gare des bus (TEC) avec 16 arrêts de bus

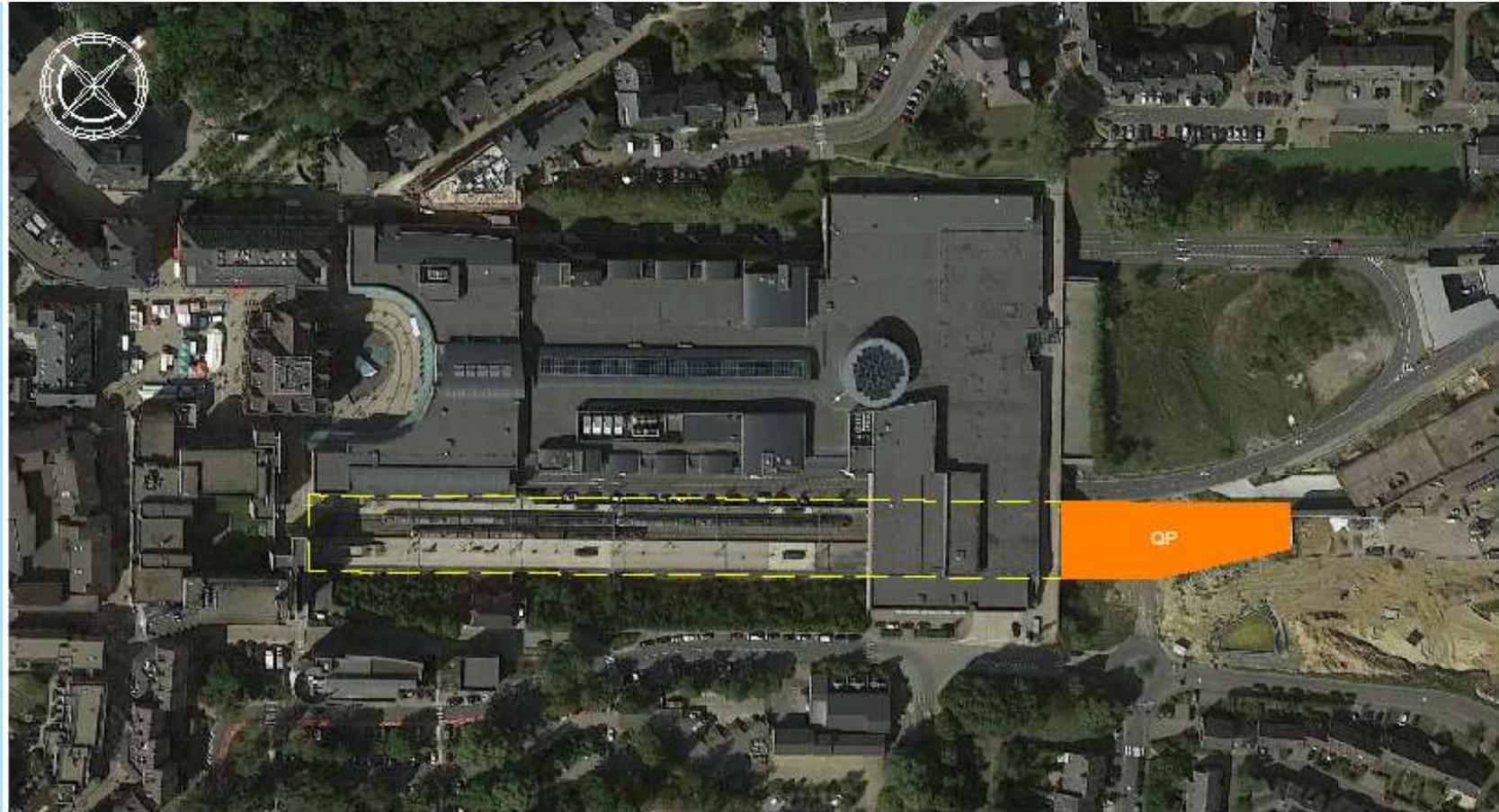


Louvain-la-Neuve

Travaux en cours – finalisation en 2023

Prolongation des quais – renouvellement du revêtement de sol et des équipements des quais :

- Prolongation des quais de 60m vers le parking
- Aménagement cheminement PMR du P+R vers les quais
- Réfection du revêtement des quais
- Equipement des quais



Légende :

-  : Quais à prolonger (QP)
-  : Quais existants(Q)

Tubize

Travaux 2022 - 2025

- **Accessibilité totale:**
 - Rehaussement des quais
 - Rampe d'accès PMR
- Renouvellement des auvents, abris, mobilier et équipements des quais
- Rafranchissement du couloir sous voies
- **Modernisation du parking**
- **Rénovation et extension du parking vélos**

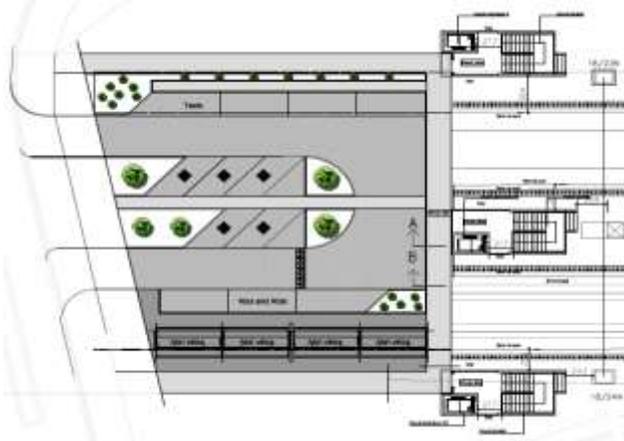


Braine-l'Alleud

Travaux 2023 - 2026

Aménagement des quais

- Construction nouveaux quais RER
- Finitions et équipements du couloir sous voies, des quais et accès aux quais (accès PMR via rampes, ascenseurs et escaliers)
- Aménagements sur la tranchée couverte:
 - parking PMR
 - Kiss & Ride
 - ascenseurs



Nivelles

Travaux 2026 - 2030

- Aménagements des nouveaux quais
- Equipement des quais (abris, sièges, éclairage, caméras, ...)
- Accès aux quais (via ascenseurs)



Waterloo

Travaux 2023 - 2025

- Phase 2 (OUEST) de la construction du nouveau site de gare (quais ouest, rampe, abords directs,...)

12/2025

- Mise en service à 4 voies



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

Brabant-Wallon

19 avril 2023



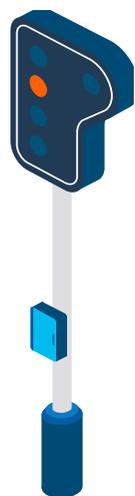
Qui sommes nous ?



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

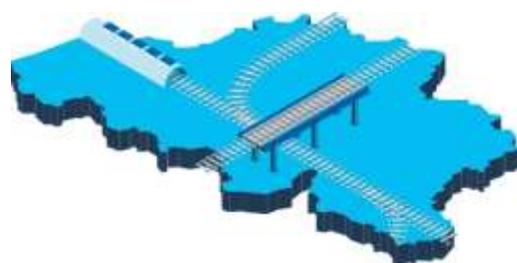


Concrètement, sur le réseau belge ...



13.742
signaux

assurent
l'interface entre la
cabine et le
conducteur



3.619
km de lignes

couvrent environ la totalité
du territoire

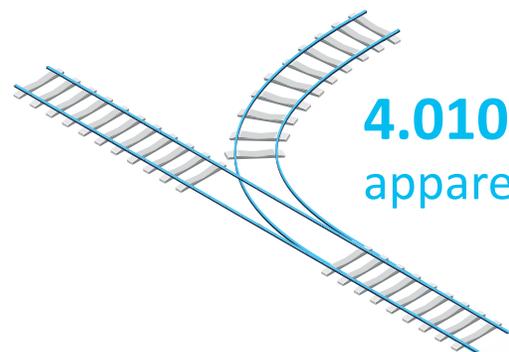


1
Railway
Operations Center

10
cabines
de signalisation

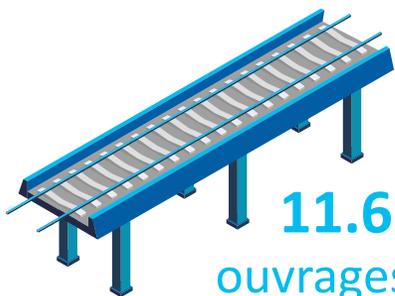


gèrent le trafic en temps réel

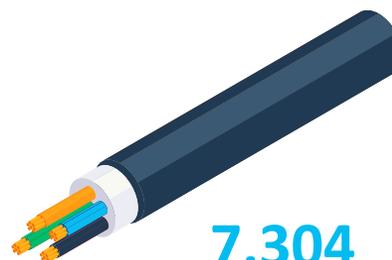


4.010
appareils de voie

(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



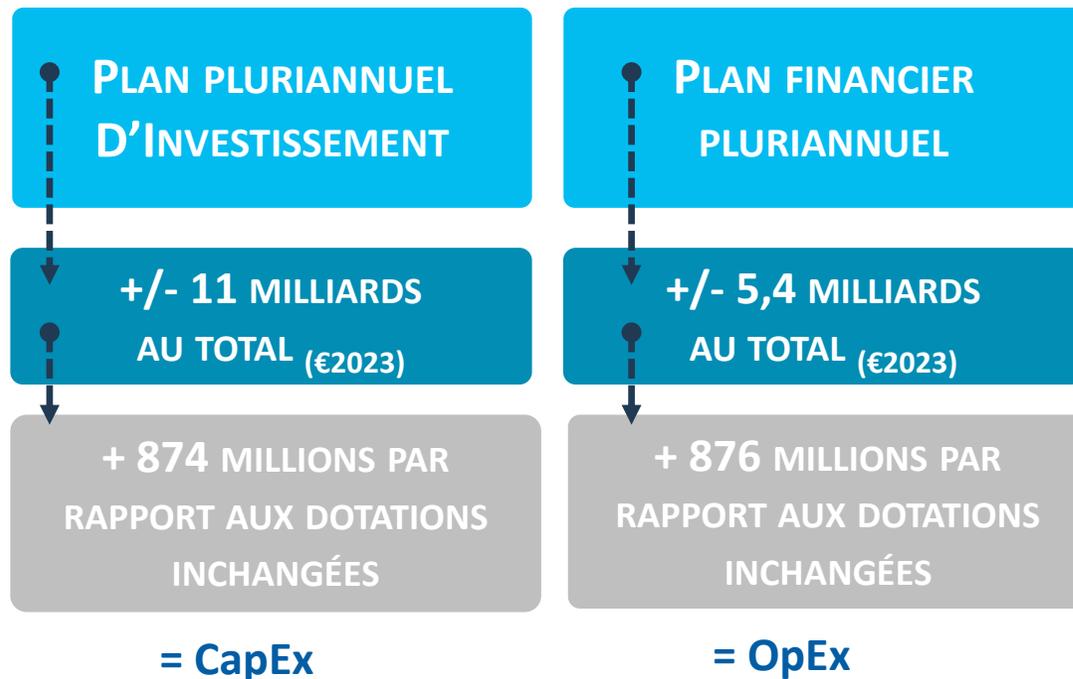
Un vrai modal shift

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

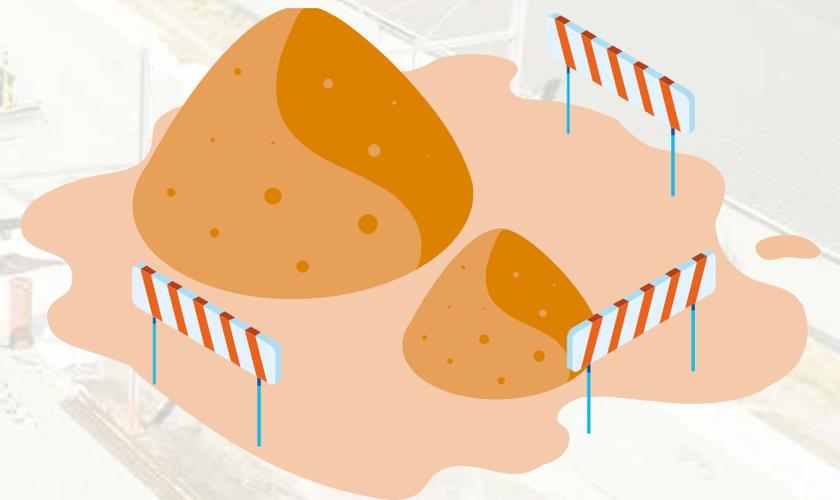
Massification

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



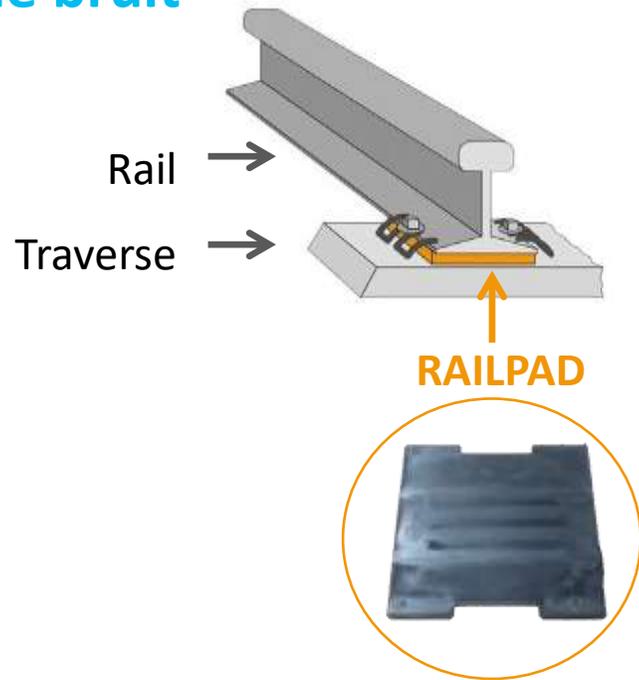
Différentes procédures administratives
(autorisations/permis/...)

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)



Extensions Brabant Wallon

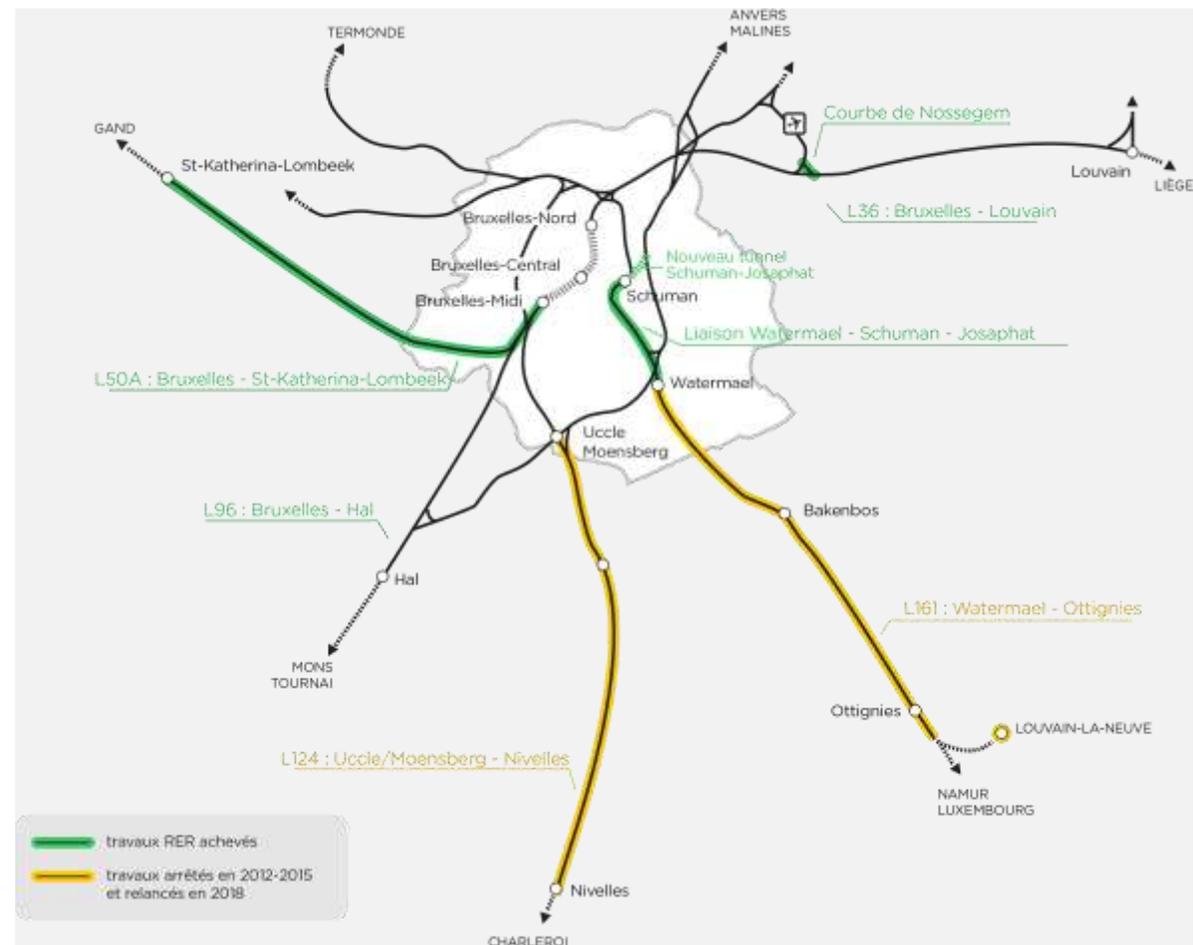
Réseau Express Régional (RER)

Objectifs

- Augmenter le nombre de trains vers/depuis Bruxelles
- Réduire les temps de parcours

Comment ?

- Grâce à des voies supplémentaires sur les grandes lignes ferroviaires autour de Bruxelles.
- Sur les lignes destinées au RER, la capacité est doublée, passant de 2 à 4 voies. Les trains directs sont ainsi totalement séparés des omnibus plus lents.



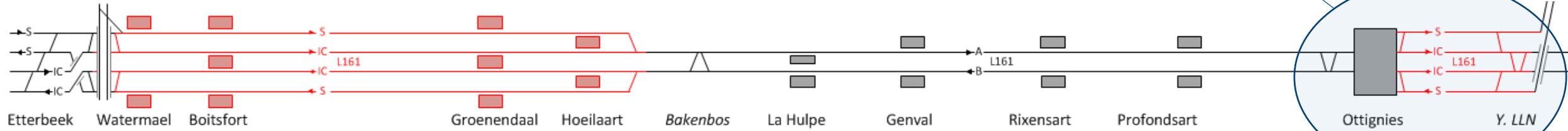


RER : Ligne 161 entre Watermael et Ottignies

Situation de départ :

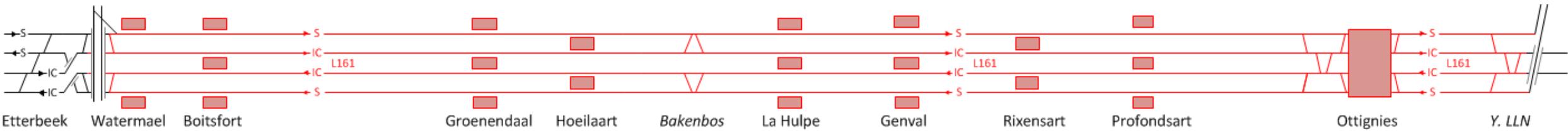


Situation attendue en juin 2025 :



Décembre 2023

Situation attendue en décembre 2026 ou décembre 2027* :



* : selon évolutions dans le cadre du PSPI



RER : Ligne 161 entre Watermael et Ottignies

Ottignies :

- Achèvement et mise en service des 4 voies au sud d'Ottignies fin 2023
- Réalisation des quais N3-N4 et N5-N6, y compris travées de la passerelle nord en gare d'Ottignies
- Travaux de techniques ferroviaires au niveau des voies N2 à N6, pose d'aiguillages dans les grills nord et sud de la gare d'Ottignies
- Achèvement du génie civil en gare de Louvain-la-Neuve, techniques ferroviaires pour prolonger les voies (3 x 60 mètres)

Wavre :

- Travaux de techniques ferroviaires, quais RER n° 1 et 4 de la gare de Profondsart mis en service à Pâques 2024, ensuite réalisation des voies centrales
- Construction du quai central et de ses accès
- Réalisation d'un accès Pompiers (procédure de permis en cours)



RER : Ligne 161 entre Watermael et Ottignies

Rixensart :

- Le génie civil est terminé, les 4 quais des gares de Rixensart et Genval ont été construits
- Techniques ferroviaires en vue de la mise en service des 4 voies.

La Hulpe :

- Techniques ferroviaires, quais RER n° 4 mis en service ce mois-ci, n° 1 mis en service à Pâques 2024, ensuite réalisation des voies centrales
- Construction du quai central.



RER : Ligne 161 entre Watermael et Ottignies

Mode d'exécution et impact :

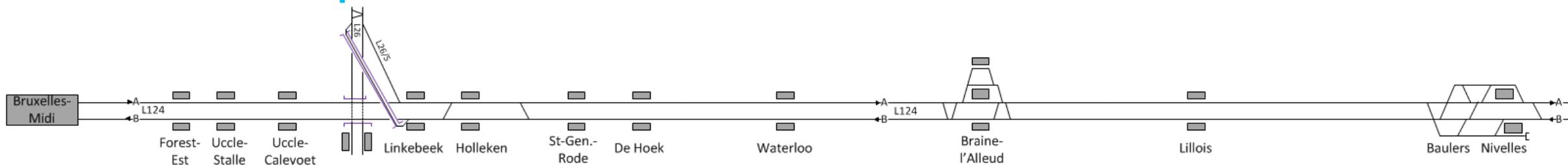
- **Travaux presque 24h/24 (hors congés du bâtiment) :**
 - Jour en semaine : travaux en dehors des voies
 - Nuits en semaine : travaux dans et/ou à proximité des voies
 - Week-ends de Service à Voie Unique (SAVU) ou de Coupure Totale de Ligne (CTL) : travaux dans et/ou à proximité des voies
- **Prochaines semaines de CTL :**
 - du 30/03/2024 au 07/04/2024
 - en 2025 et 2026

Elles permettent de réaliser les opérations impossibles à faire sur un week-end (rectification de courbe, abaissement de voies sur longs tronçons,...)

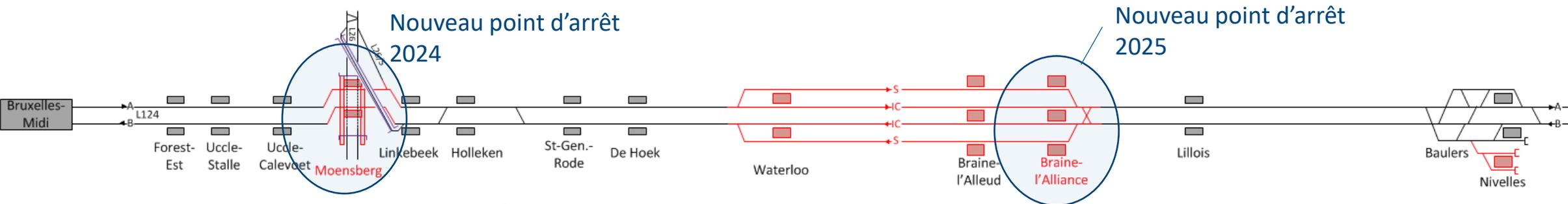


RER : Ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles

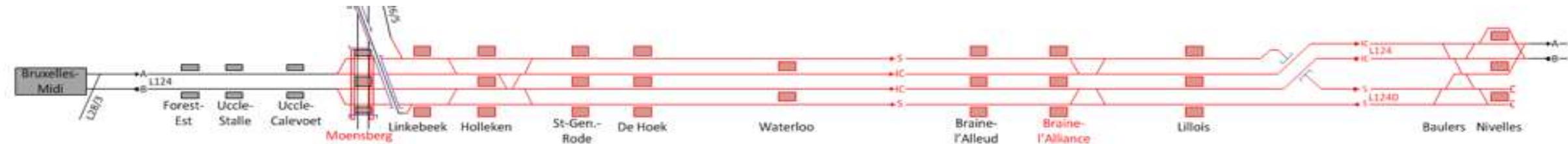
Situation de départ :



Situation attendue en décembre 2029 ou décembre 2032* :



Situation attendue en décembre 2033** :



* : selon évolutions dans le cadre du PSPI ** : selon obtention de permis



RER : Ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles

Nivelles – Braine l'Alleud :

- Mise en service des 4 voies entre la frontière linguistique et la nouvelle halte de Braine-Alliance

Nivelles :

- Travaux de renouvellement du grill Nord de la gare de Nivelles
- Poursuite des travaux de mise à 4 voies (PX, plateformes ferroviaires, ...)
- Démarrage du renouvellement des quais existants de la gare de Nivelles
- Travaux ferroviaires connexes



RER : Ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles

Braine l'Alleud :

- Rénovation de la gare de Braine l'Alleud (3 quais, couloir sous voies) et aménagement des accès
- Finalisation de l'aménagement de la halte de Braine Alliance (accès, parking) et mise en service de cette halte
- Travaux ferroviaires connexes
- Aménagement du rond-point au carrefour de la Grand'Route et de la rue Rivelaïne
- Renouvellement d'ouvrages d'art à Lillois et travaux préparatoires à l'élargissement de plateforme

Waterloo :

- Finalisation des travaux de mise à 4 voies et de l'aménagement de la gare de Waterloo et de ses abords
- Travaux de pose et d'équipement des 3ème et 4ème voies



RER : Ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles

Mode d'exécution et impact :

- **Travaux presque 24h/24 (hors congés du bâtiment) :**
 - Jour en semaine : travaux en dehors des voies
 - Nuits en semaine : travaux dans et/ou à proximité des voies
 - Week-ends de Service à Voie Unique (SAVU) ou de Coupure Totale de Ligne (CTL) : travaux dans et/ou à proximité des voies
- **Prochaines semaines de CTL :**
 - Du 17/08/2024 au 25/08/2024 : CTL continue
 - En 2025 et 2026
 - Elles permettent de réaliser les opérations impossibles à faire sur un week-end (rectification de courbe, abaissement de voies sur longs tronçons,...)

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 + sécurisation de parois rocheuses

Renouvellement de traverses entre Fleurus et Ottignies

Renouvellement des chapes d'étanchéité de 5 ouvrages d'art

Sécurisation de parois rocheuses à Villers-la-Ville et Court-St-Etienne

4 phases

- 04 à 06/2024 : sécurisation de parois rocheuses
- 09-10/2024 : traverses de Tilly à La Roche et ouvrages d'art à Villers-la-Ville et Court-St-Etienne
- 2025 : traverses de La Roche à Cérroux-Mousty et sécurisation de parois rocheuses
- 2026 : traverses de Fleurus à Tilly

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

CTL en continu du 19/10/2024 au 27/10/2024

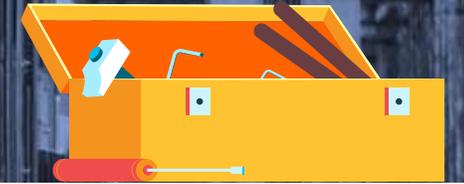
CTL de week-end et de nuit

SAVU par périodes en 2024-2025



Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L139

Ligne qui relie Ottignies à Louvain

Connexion avec la L161 (RER)

Renouvellement

Renouvellement de traverses et ballast entre Gastuche (Grez-Doiceau) et la frontière linguistique

Renouvellement de rails entre Wavre et Ottignies

Renouvellement de 3 passages à niveau, à Wavre et Pécrot

2 phases :

02 à 05 2024 : Renouvellement de ballast + PN à Pécrot et Wavre

2025 : Renouvellement de traverses et de rails

Coupure totale de ligne (CTL) et déviations routières

Phase 1 : CTL de week-end et de nuit + CTL du 10/02/2024 au 18/02/2024 + ART à 40 km/h du 19/02 au 24/02

Phase 2 : CTL en continu





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.

