



Roadshow Plans SNCB & Infrabel 2023-2026 – Luxembourg
Bienvenue

26.04.2023

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%

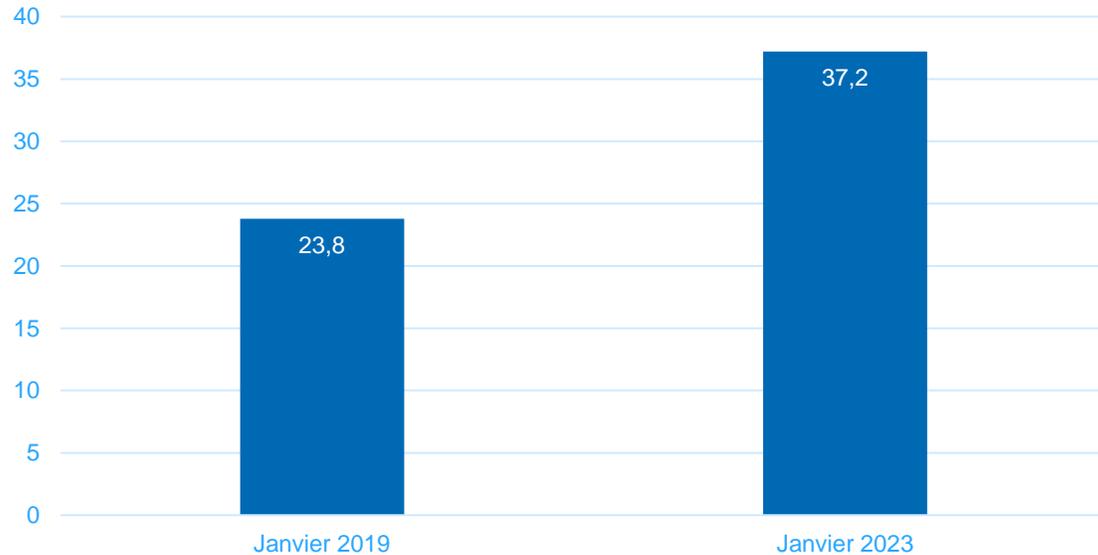
Source : Vias Institute

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

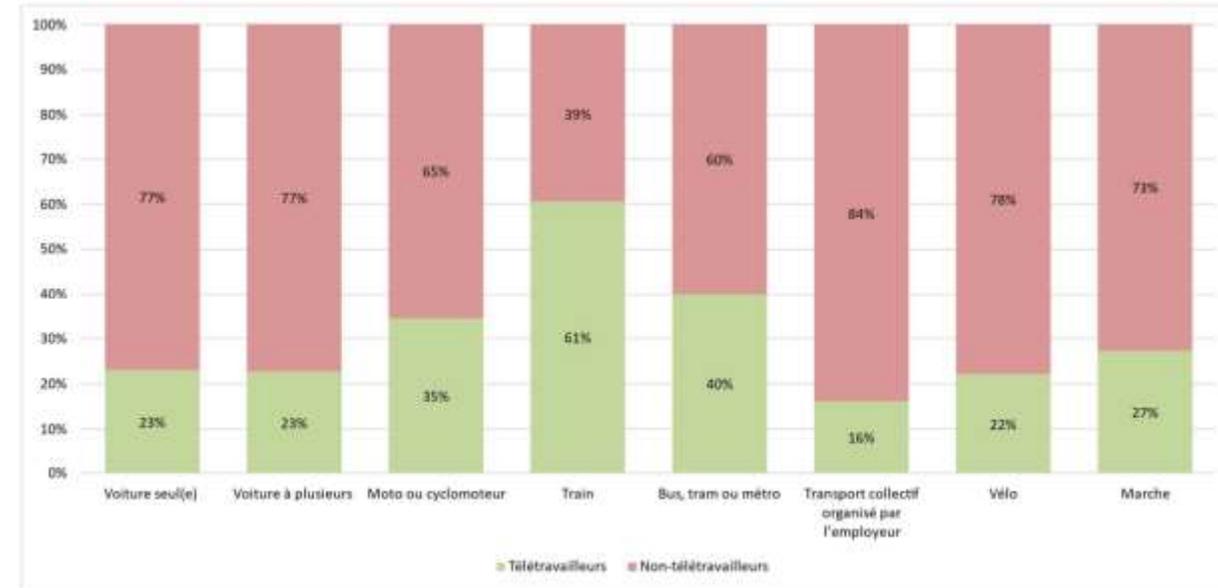


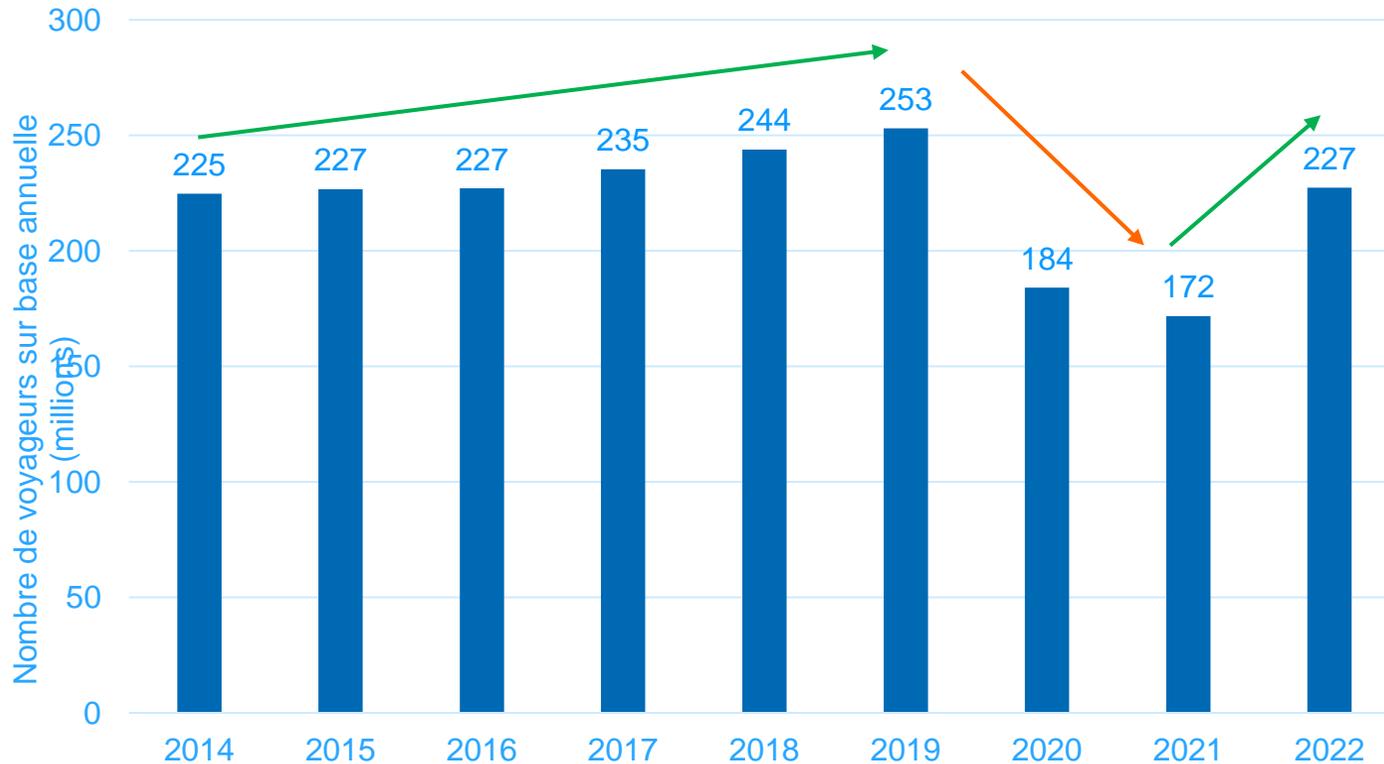
Figure 6 Pourcentage de télétravailleurs versus de non-télétravailleurs pour les principaux modes de transport des trajets domicile-travail

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

- ◆ La relation L11 Namur – Dinant – Bertrix – Libramont circule toutes les heures au lieu de toutes les 2 heures.
- ◆ La relation L13 Libramont – Bertrix – Virton – Arlon circule toutes les heures au lieu de toutes les 2 heures.
- ◆ La relation L13 Libramont – Marbehan – Arlon circule toutes les heures au lieu de toutes les 2 heures.
- La relation IC33 Liège – Aywaille – Trois-Ponts, Vielsalm – Gouvy – Luxembourg circule toutes les heures au lieu de toutes les 2 heures.
- ◆ Les trains L/Rb Arlon – Luxembourg circulent toutes les 30 minutes toute la journée

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

-  La relation L13 Libramont – Virton circule vers Athus et Arlon avec desserte de Halanzy, Aubange, Athus et Messancy
-  Nouveau train P le dimanche soir pour les étudiants entre Arlon – Marbehan – Libramont – Marloie – Marche-en-Famenne et Liège-Saint-Lambert

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.

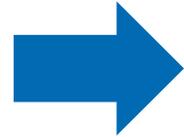


2.4.1 Offre ferroviaire, en semaine



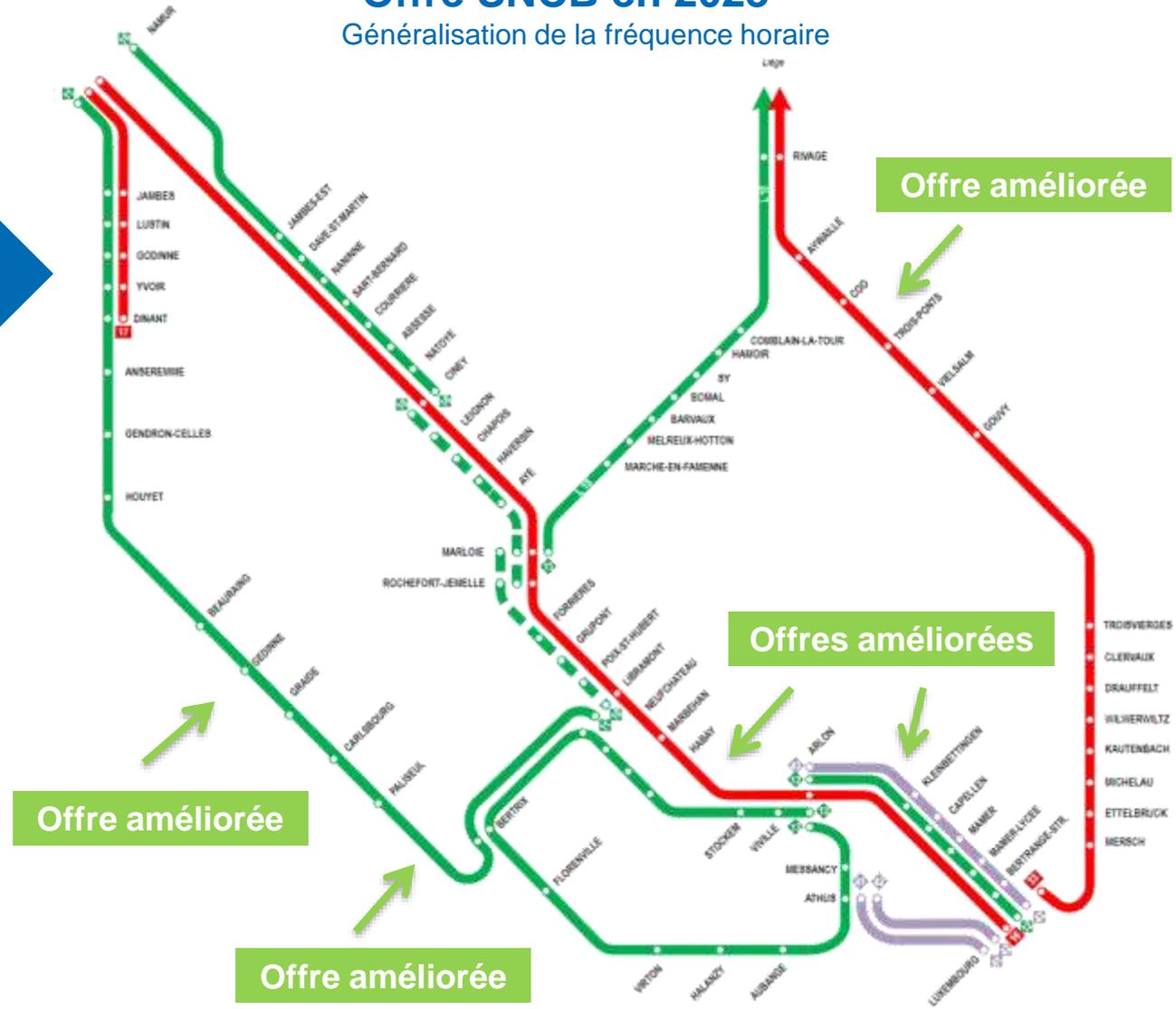
Evolution de l'offre en province du Luxembourg

Offre SNCB en 2016



Offre SNCB en 2023

Généralisation de la fréquence horaire



2.4.2 Adaptations du plan de transport, le week-end



Décembre 2025: offre locale renforcée sur les axes vers Liège - Marloie

Situation actuelle



En 12/2025



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

2.5 Correspondances et intermodalité

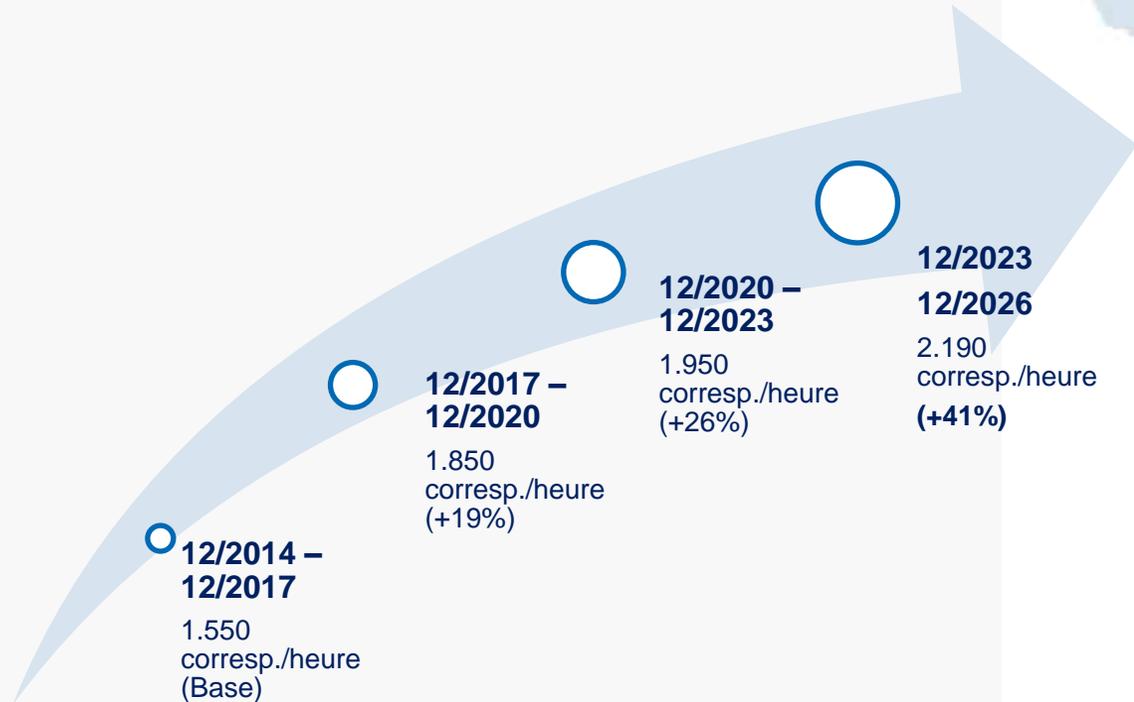
En route.
Vers mieux.



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.



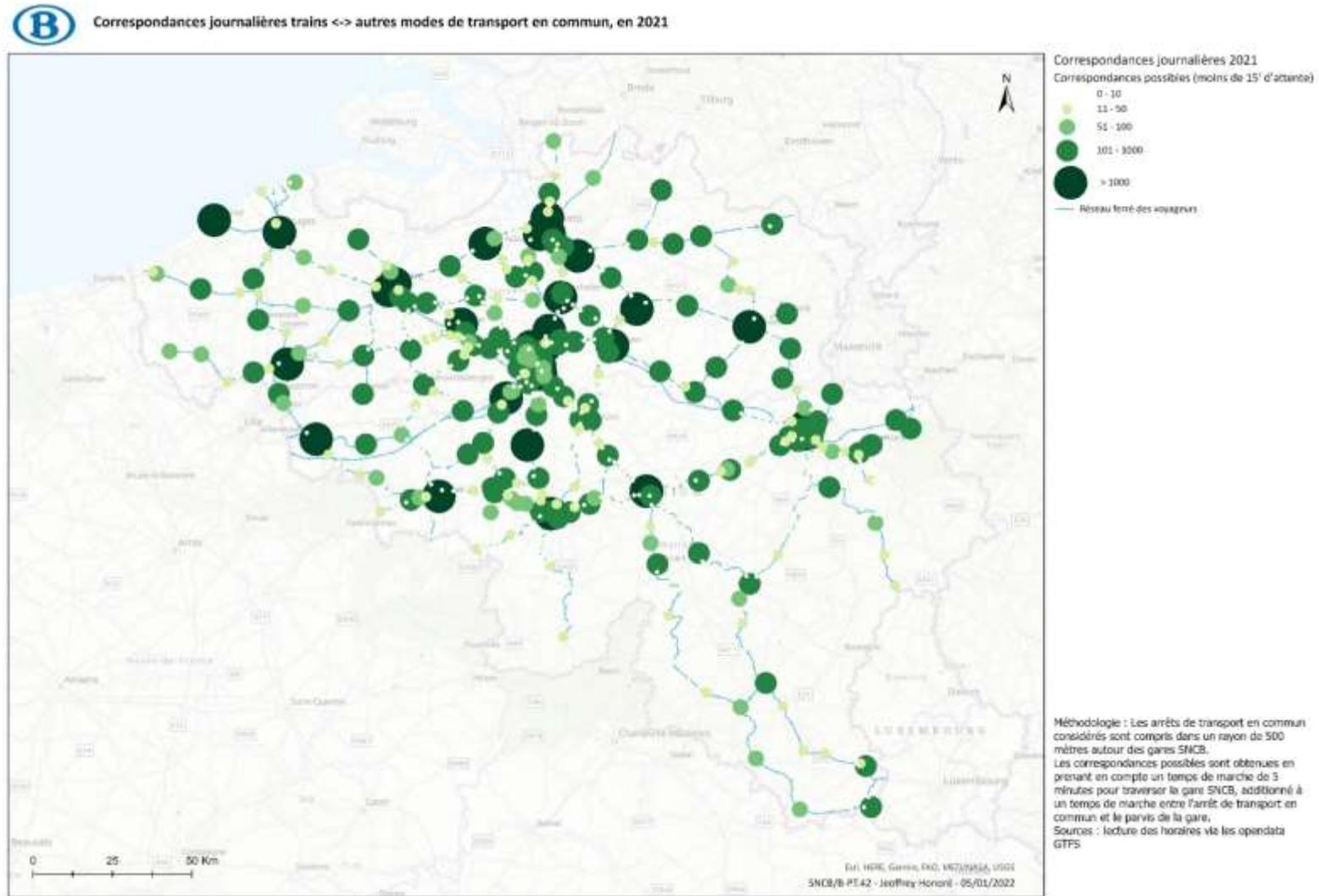
Amélioration de l'intermodalité - Aperçu

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 Luxembourg



14.726

voyageurs montés par jour de
semaine

Arlon	4.354
Libramont	2.586
Marloie	1.850



27

gares



2.496

places de parking SNCB



334

emplacements de vélo



Les gares à la SNCB: accélérateur du Modal Shift

La gare du futur

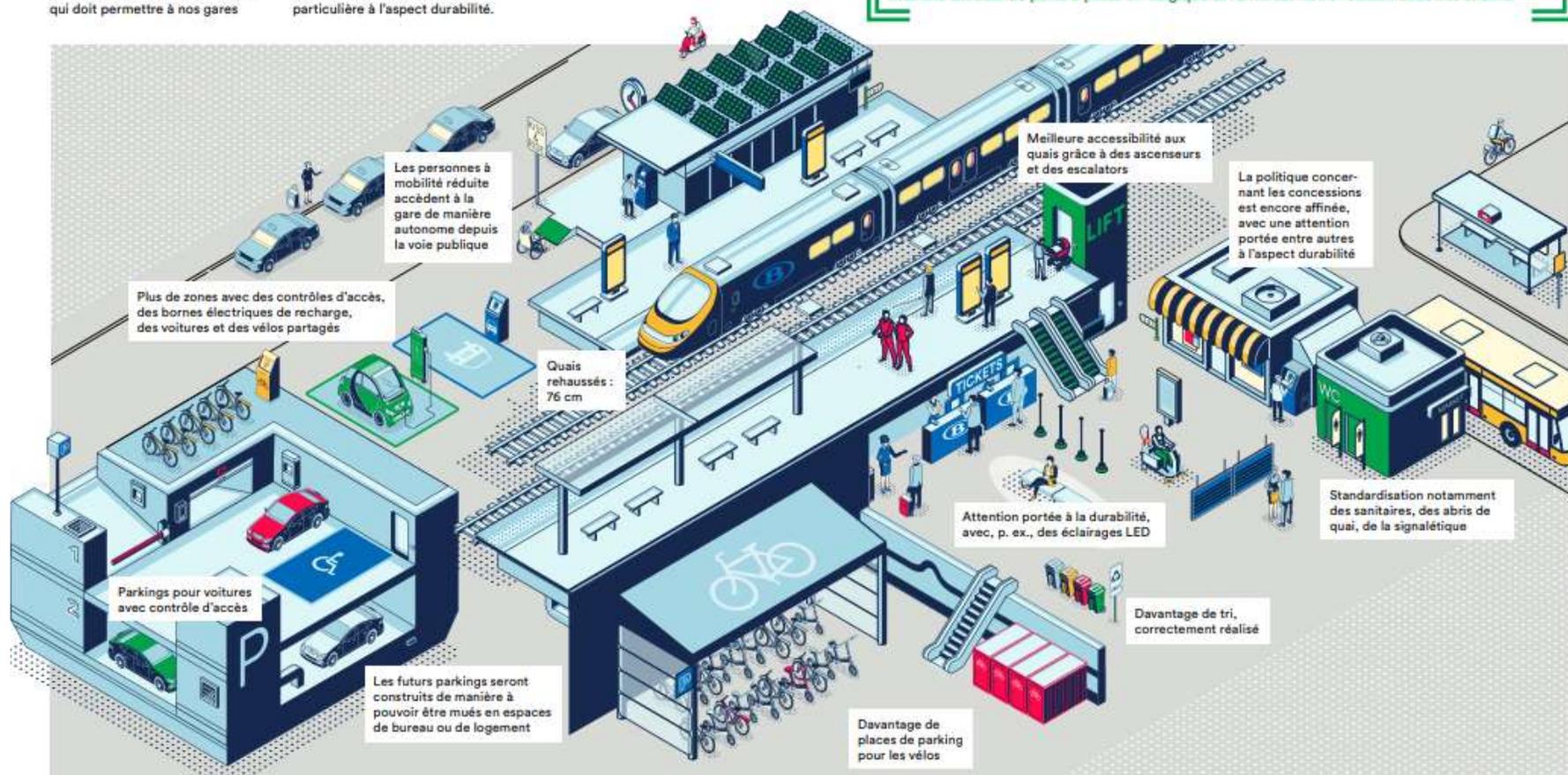
Dans les prochaines années, nos gares devront être encore plus accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Mais l'attention sera aussi portée à l'intermodalité qui doit permettre à nos gares

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, ...)

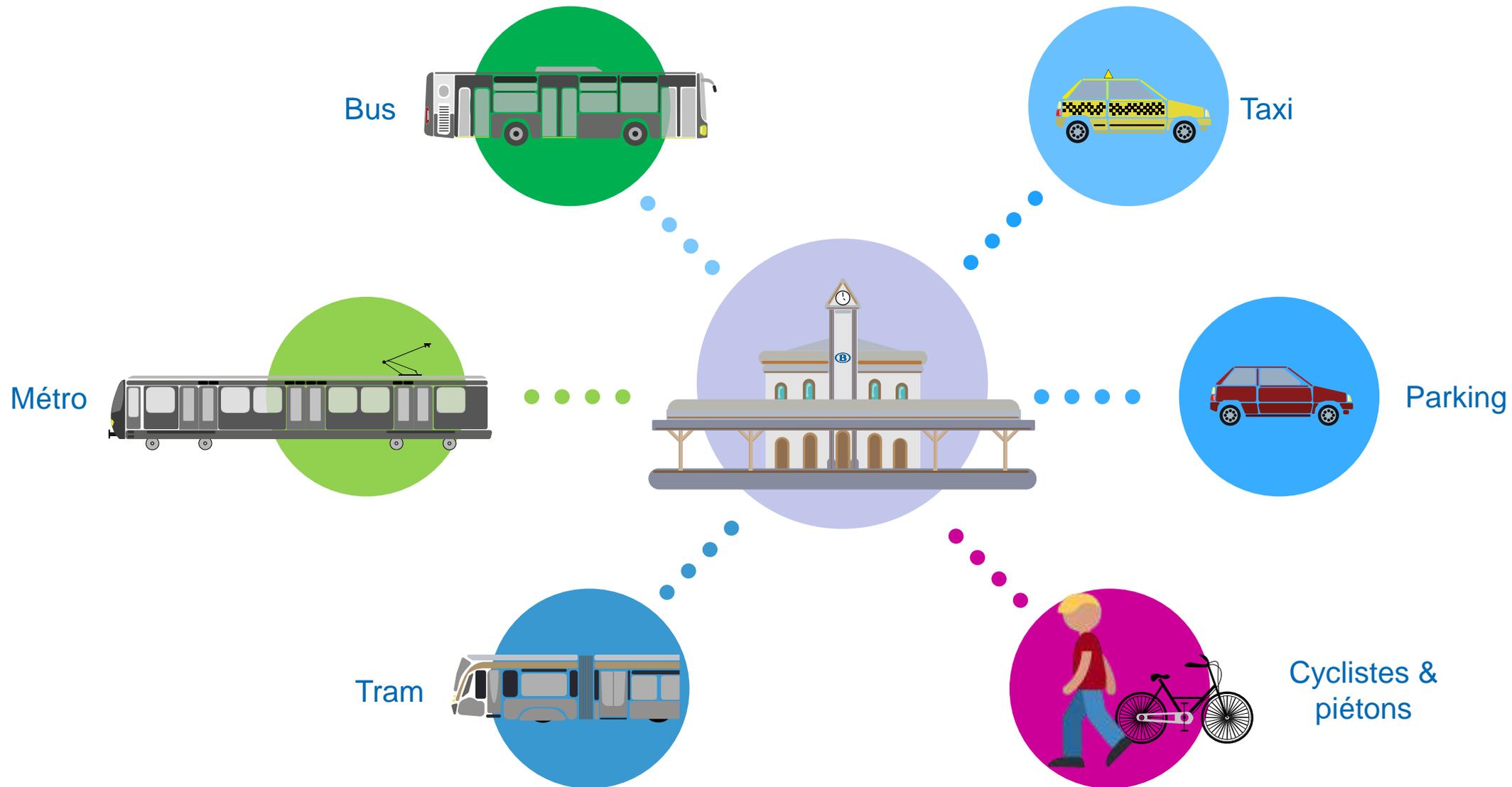


des **places de parkings autos / vélos disponibles là où les voyageurs en ont besoin** (création de nouveaux emplacements mais aussi placement de contrôles d'accès,...)



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

- Athus
- Libramont



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

- Athus
- Grupont
- Marloie
- Poix-Saint-Hubert



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

- Athus
- Forrières (quais)
- Grupont
- Marloie (quais)
- Poix-Saint-Hubert

Athus

Quais et accès

- Rehaussement des quais
- Equipement des quais
- Nouveau couloir sous voies
- Rampe d'accès PMR et ascenseur sur le quai 2/3

Parking

- Rénovation du parking existant
- Parking vélos

Travaux de quais de 2021 à 2024

Travaux de quais en collaboration avec Infrabel



Parkings

- Création parking vélos 2023

Quais

- Rehaussement avec rampe accès PMR, et couverture escalier du CSV
- Quai 1 2022-2023
- Quai 2 2026



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

Luxembourg

26 avril 2023



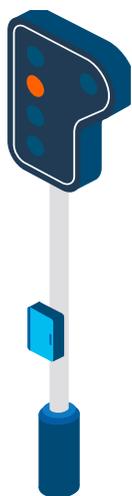
Qui sommes nous ?



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

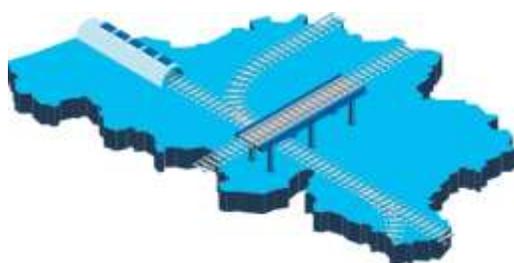


Concrètement, sur le réseau belge ...



13.742
signaux

assurent
l'interface entre la
cabine et le
conducteur



3.619
km de lignes

couvrent environ la totalité
du territoire

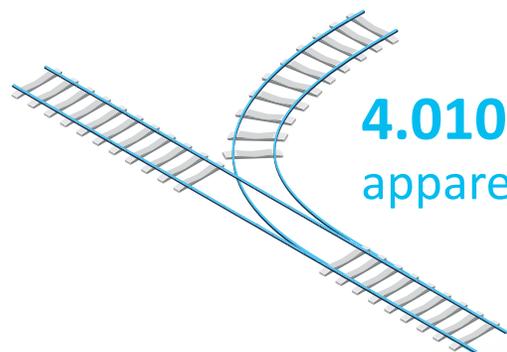


1
Railway
Operations Center

10
cabines
de signalisation

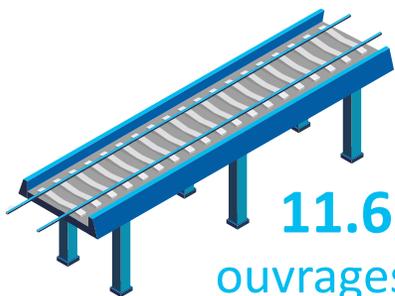


gèrent le trafic en temps réel

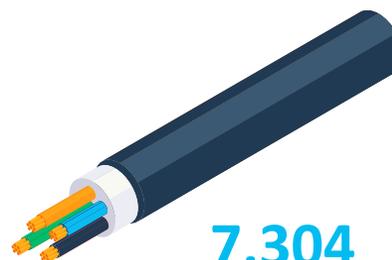


4.010
appareils de voie

(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



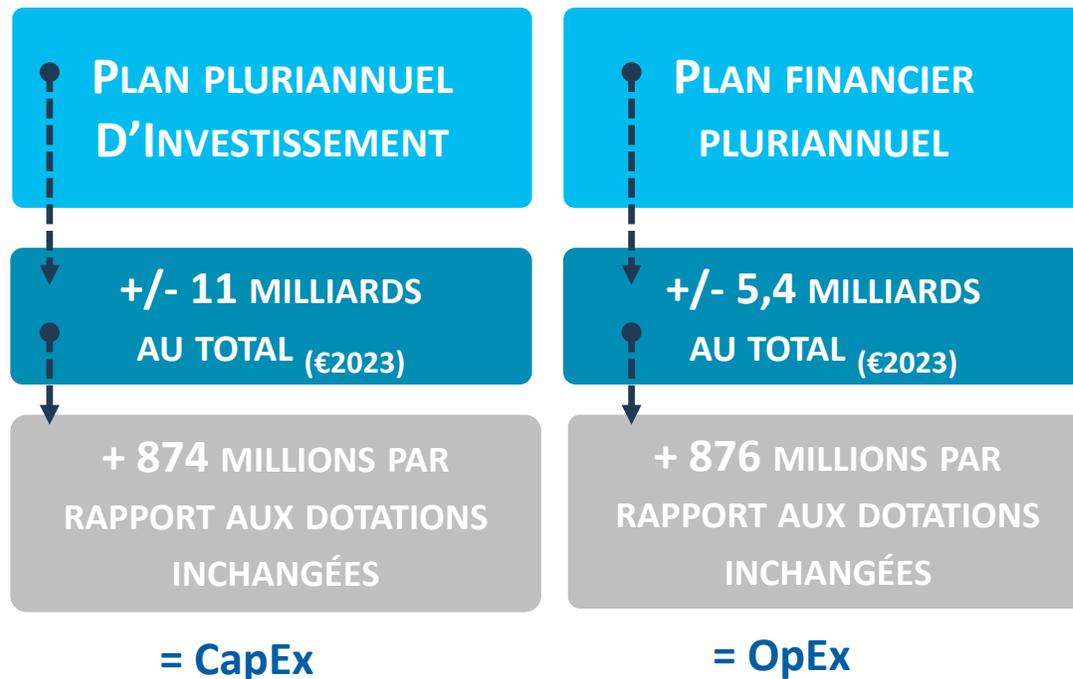
Un vrai modal shift

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)
- **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

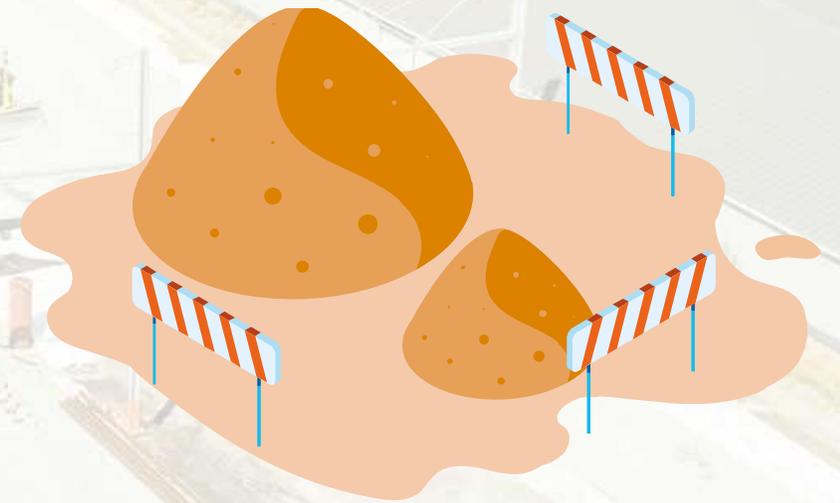
Massification

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



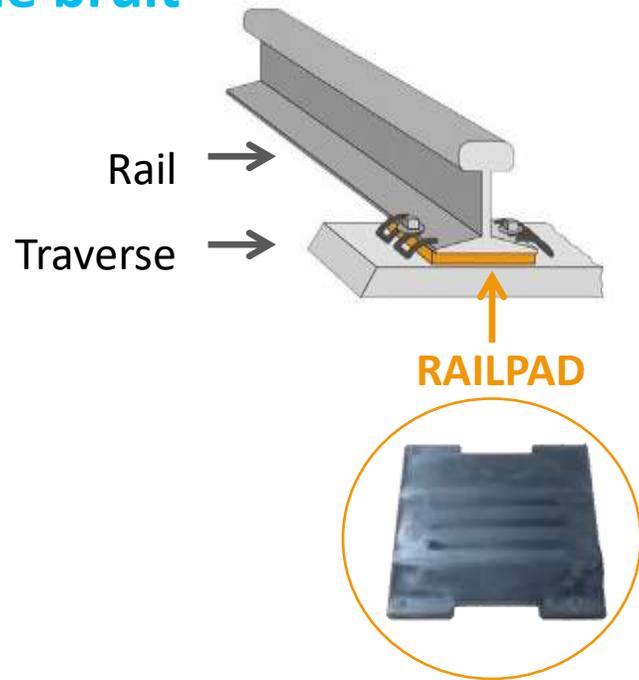
Différentes procédures administratives
(autorisations/permis/...)

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)

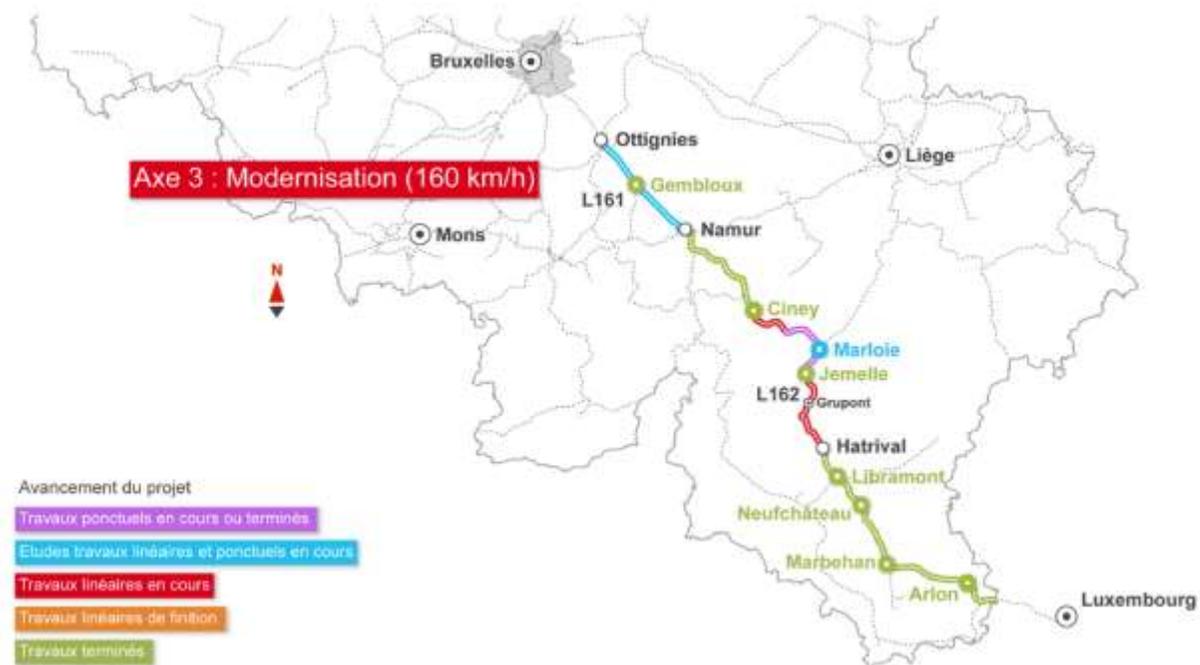


Extensions Luxembourg

Modernisation de l'Axe 3

Contexte :

- L'Axe 3 relie Bruxelles à la frontière du Grand-Duché du Luxembourg et se compose des lignes 161 (Bruxelles-Namur) et 162 (Namur-Frontière GDL).
- C'est un axe international structurant, qui fait partie de la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, considérée comme projet transeuropéen prioritaire par la Commission européenne.
- Problème : il est très sinueux => la vitesse maximale n'y est que de 130 km/h + nombreuses limitations de vitesse.





Extensions Luxembourg

Modernisation de l'Axe 3

Objectifs de la modernisation :

- Supprimer les limitations de vitesse (courbes, appareils de voie, passages à niveau, etc.).
- **Augmenter la vitesse de référence à 160 km/h là.**
- In fine, **renforcer la compétitivité et la rentabilité du rail.**

Planning :

- Le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) comprend le budget nécessaire pour **finaliser les travaux de modernisation de l'Axe 3 d'ici 2031**
- En cas d'introduction fructueuse d'un dossier CEF permettant de dégager des moyens complémentaires, le projet pourra être finalisé d'ici 2029

Extensions Luxembourg

Modernisation de l'Axe 3



Travaux nécessaires :

- Rectification de courbes en vue d'améliorer la vitesse
- Modernisation d'une série de gares; certaines d'entre elles se verront complètement transformées
- Elargissement de l'entrevoie à 2,25 mètres (nécessaire pour permettre une vitesse de référence de 160 km/h)
- Assainissement de la plate-forme des voies
- Stabilisation de talus et de parois rocheuses
- Réélectrification en caténaire 3 kV DC pour la Ligne 161 et en caténaire mixte (3 kV DC / 25 kV AC) pour la Ligne 162
- Aménagement ou remplacement des ouvrages d'art dont le gabarit serait devenu insuffisant
- Modernisation de la signalisation grâce à l'installation de la technologie EBP-PLP
- Suppression d'un grand nombre de passages à niveau

Extensions Luxembourg

Modernisation de l'Axe 3 – focus sur la province de Luxembourg

Ligne 162 (Namur – Frontière luxembourgeoise)

Tronçon Haversin – Marloie

- Travaux de réélectrification, de voie et modernisation du tronçon (novembre 2025 à décembre 2027).
 - Impact : Service à Voie Unique (SAVU) de 2026 à fin 2027.
- Remplacement du pont à Haversin (rue de Barvaux)
 - Impact : 2 Week-ends de coupure totale de ligne (CTL) à programmer en 2026.

Gare de Marloie

- Travaux de réélectrification de la gare (août 2023 à juin 2025).
 - Impact : Restrictions de capacité à partir d'août 2023 jusqu'à juin 2025.

Extensions Luxembourg

Modernisation de l'Axe 3 – focus sur la province de Luxembourg

Ligne 162 (Namur – Frontière luxembourgeoise)

Tronçon Jemelle – Grupont

- Travaux de réélectrification de voie et modernisation du tronçon (novembre 2025 à décembre 2027)
 - Impact : encore à définir

Tronçon Grupont – Hatrival

- Travaux de réélectrification, génie civil linéaire et voie (génie civil, voies, signalisation) (mars 2022 à décembre 2025)
- Rectification des parois rocheuses (mars 2022 à décembre 2025)
- Extension d'ouvrages d'art pour l'augmentation de vitesse (mars 2022 à décembre 2025)
 - Impact : SAVU de 2023 à fin 2025.

Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir 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



L165

Ligne qui relie Libramont à Athus via Bertrix

Composante de « l'Athus-Meuse », important corridor fret

Renouvellement et entretien

Renouvellement d'aiguillages à Libramont

Renouvellement de traverses entre Bertrix et Virton

Traitement de zones boueuses entre Signeulx et Halanzy

3 phases :

- **04-05/2023** : aiguillages
- **06-07/2023** : traverses
- **10/2023** : zones boueuses

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

Phase 1 : CTL de week-end et de nuit, SAVU et ART entre Libramont et Bertrix

Phase 2 : CTL ponctuelles en journée HORS POINTES entre Bertrix et Virton les lundis 12/06, 26/06, 03/07 et 10/07/2023, CTL de week-end, de nuit, SAVU et ART

Phase 3 : CTL de week-end, SAVU et ART entre Virton et Athus



Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L166

Ligne qui relie Dinant à Bertrix

Composante de « l'Athus-Meuse », important corridor fret

Massification + Renouvellement

- Travaux de voie, ouvrages d'art, sécurisation de parois rocheuses, stabilisation de talus et renouvellement de traverses entre Dinant et Bertrix
- Renouvellement de ballast entre Beauraing et Vonêche

2 phases

- 03 à 09/2024 : massification entre Dinant et Bertrix
- 11 à 12/2024 : ballast entre Beauraing et Vonêche

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

Phase 1 : SAVU du 25/03/2024 au 05/07/2024 + SAVU ponctuels + ART + CTL de week-end et de nuit

Phase 2 : SAVU + ART



Poursuite de l'entretien et renouvellement

Entretenir pour assurer le maintien de capacité



L167

Ligne qui relie Athus à la Ligne 162

Fait la jonction entre les L165 et L162



Entretien

Assainissement de la voie



2 phases

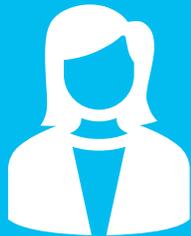
- 10 à 11/2023
- 05 à 06/2024



Coupure totale de ligne (CTL)

Phase 1 : CTL en continu du 23/10/2023 au 05/11/2023

Phase 2 : CTL en continu du 27/05/2024 au 09/06/2024



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.

