

# 1991-2000 LE PLAN DECENNAL D'INVESTISSEMENTS DE LA SNCB

L. GILLIEAUX





176,5 milliards de francs vont être investis à la SNCB durant la période 1991 - 2000 pour moderniser l'ensemble du réseau, accroître ses performances et améliorer l'accueil de la clientèle. Quelle est la raison d'être d'un tel volume d'investissements et quels sont les objectifs concrets de ce plan? C'est ce à quoi nous allons tenter de répondre ci-dessous.



## LE PLAN STAR 21 DE LA SNCB

La SNCB a présenté son plan STAR 21 à l'automne 1989. Celui-ci montrait le rôle important que les chemins de fer pouvaient jouer dans l'ensemble des déplacements en Belgique – phénomène global pour lequel on utilise généralement le terme de mobilité – au cours des années 1990-2020 et il décrivait les moyens nécessaires pour que notre entreprise puisse effectivement jouer ce rôle.

Dans notre civilisation confrontée au défi de la mobilité – comment gérer sa croissance permanente sans aggraver les atteintes à l'environnement? – le plan STAR 21 met en lumière les multiples atouts du rail à cet égard : importantes économies d'espace et d'énergie, pollution fort réduite, très haut niveau de sécurité. Dans cette optique, le chemin de fer apparaît alors comme une solution extrêmement intéressante et avantageuse à la question préoccupante de la forte croissance des déplacements dans notre pays tout comme dans l'ensemble de l'Europe d'ailleurs.

Au départ de ce constat, le plan décrit ce qu'il y a lieu de réaliser pour que la SNCB puisse effectivement remplir un rôle accru dans notre vie sociale. Il prévoit ainsi des adaptations dans de nombreux secteurs de l'entreprise : infrastructure (voie et équipements caténaires et de signalisation, installations de gares, bâtiments, ouvrages d'art), matériel de traction et remorqué, organisation du trafic, accueil et service à la clientèle.

Dans le domaine du trafic voyageurs, il envisage plus particulièrement trois objectifs majeurs :

- L'amélioration du matériel et des lignes pour augmenter le confort et la vitesse sur les longues distances;
- L'accroissement de la fréquence des trains sur les courtes distances grâce à une augmentation des capacités;
- L'amélioration de l'accueil des voyageurs en gare et tout au long du voyage.

Dans le secteur des marchandises, à côté du transport massif de produits pondéreux pour lequel le rail reste un mode de transport idéal, le plan propose un accroissement de capacité dans les transports de volumes plus réduits mais sur de plus longues distances, qui vont se développer à l'avenir tout en s'internationalisant. Dans les trois domaines de ce secteur, charges complètes, transport combiné et envois de détail, le plan STAR 21 envisage des réformes d'organisation ainsi qu'un accroissement des performances et de la qualité du service. À côté des augmentations de capacité recommandées, il propose également le choix d'itinéraires spécialisés, qui sont entre autres générateurs d'une meilleure régularité, tant en voyageurs qu'en marchandises.

## DES DECISIONS D'INVESTISSEMENTS

Le plan STAR 21 a fait l'objet d'examen attentifs par les diverses autorités responsables. Il a également été soumis à l'avis des Exécutifs régionaux, puisque ceux-ci interviennent dans la détermination de la politique de mobilité, compte tenu de leurs compétences en matière de routes, voies navigables, ports, transports urbains et régionaux.

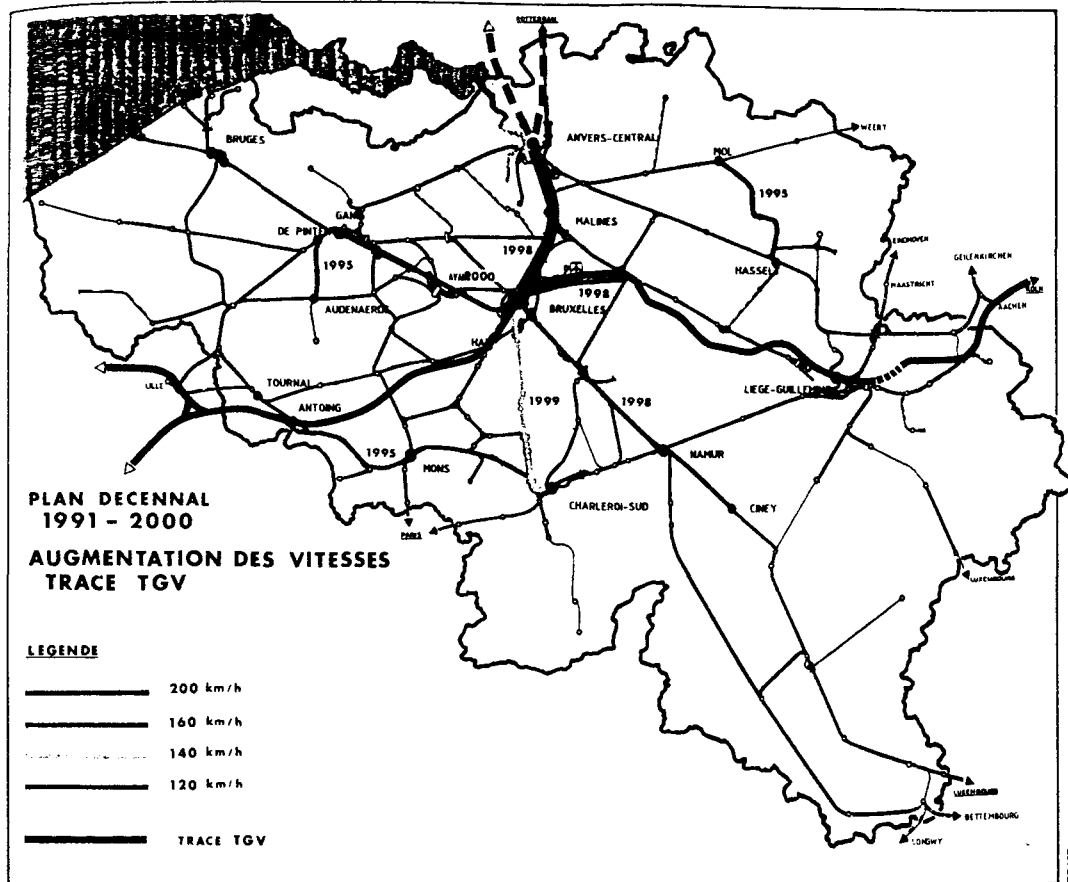
Ces examens ont eu lieu en même temps que celui du dossier TGV, présenté précédemment, afin de situer ce projet international dans le cadre global d'une amélioration de toute la desserte ferroviaire de notre pays, le but étant de l'intégrer de façon optimale dans l'organisation du réseau, pour que le trafic intérieur en retire le maximum d'avantages.

À la suite de ces examens, un ensemble de décisions ont été prises durant l'été 1991, tant pour le projet TGV (voir Le Rail de mars 1992) que pour l'amélioration du réseau intérieur. À ce propos, un plan décennal d'investissements a été décidé, mettant en œuvre les principes exprimés dans le plan STAR 21, en fonction des priorités déterminées par les différentes autorités responsables.

## UN PLAN DECENNAL DE 176,5 MILLIARDS

Dans ce total, réparti selon des montants annuels variant entre 14,8 et 18,2 milliards :

- 110,6 milliards sont affectés à l'infrastructure, dont 6,7 milliards sont



destinés à la modernisation des gares (cette dernière somme pouvant être portée à 7,7 milliards);

- 62,1 milliards servent au matériel roulant;
- 3,8 milliards servent à l'organisation générale de la SNCB.

Rappelons que parallèlement à la réalisation de ce plan, la SNCB financera le projet TGV pour une valeur de 85,8 milliards de francs (70,7 milliards pour l'infrastructure et 15,1 milliards pour l'acquisition des rames à grande vitesse).

## LES SEPT GRANDS OBJECTIFS DU PLAN DECENNAL

### SAUVEGARDE ET MODERNISATION DU RESEAU

De façon à maintenir ou accroître le degré de qualité et de sécurité du réseau existant, le plan prévoit la modernisation de nœuds ferroviaires, de divers axes, d'ouvrages d'art ainsi que la suppression de passages à niveau ou l'augmentation de leur degré de sécurité.

Sont ainsi prévus :

- Des renouvellements ou des modernisations d'installations fixes, de bâtiments techniques, de passages sous voies, etc.

- Des renouvellements ou des améliorations de voies ou de leurs assiettes;
- Des modernisations et des concentrations de cabines de signalisation;
- La modernisation du réseau de télécommunications;
- La construction ou la modernisation de sous-stations de traction ou de postes de sectionnement;
- Des modernisations ou des renouvellements de caténaires.

## ELECTRIFICATIONS, ACCROISSEMENTS DE CAPACITE, LIAISONS NOUVELLES ET AUGMENTATIONS DE VITESSE

### ELECTRIFICATIONS

Celles-ci doivent se poursuivre, avec les réalisations suivantes :

- La ligne 73 : Deinze - Adinkerke - La Panne (à terminer en 1994);
- La ligne 165-166 : Dinant - Bertrix - Athus (1998). Cette électrification - qui est prévue en 25 000 volts alternatif - ira de pair avec une modernisation de l'infrastructure, afin que cette ligne devienne un important axe pour le transport de marchandises entre les ports belges et le grand duché de Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et même le nord de l'Italie;

- La ligne 15 : Herentals – Mol – Neerpeit (1998);
- La section Montzen – frontière allemande de la ligne 24 (reliant Visé à cette frontière), qui achemine le trafic marchandises entre la Belgique et l'Allemagne. Cette électrification est prévue pour 1994;
- Le tronçon Boom – Puurs de la ligne 52 (1994), après que les Travaux publics de la Région flamande aient achevé le pont sur le canal maritime à Boom;
- La ligne 97 : Saint-Ghislain – Quiévrain (1993);
- La ligne 43 : Angleur – Marloie (1993);
- Le tronçon Tournai – Lille de la ligne 94 (1993), en liaison avec le projet TGV;
- La ligne 42 : Rivage – Gouvvy, elle aussi prévue en 25 000 volts alternatif sous réserve d'un financement particulier avec une intervention de la CEE et du grand duché de Luxembourg;
- La ligne Hasselt – Maasmechelen, à condition que le projet de centre éducatif et récréatif ERC prévu dans cette région se réalise.

### **ACCROISSEMENTS DE CAPACITE**

Les accroissements de capacité serviront à améliorer la régularité des trains et permettront de faire face aux augmentations de trafic attendues.

Sont prévues :

- Une troisième voie entre Bruges et Zeebrugge (1996);
- Une troisième et une quatrième voie entre Gand et Bruges (en partie pour l'an 2000);
- Une troisième et une quatrième voie entre Bruxelles – Schuman et Watermael (1996);
- Une troisième voie entre Watermael et Ottignies (à partir de 1996).

En outre la réalisation du projet TGV permettra aussi une extension de capacité sur les axes Lembeek – Bruxelles (profitant ainsi aux trafics classiques Binche – La Louvière – Bruxelles, Saint-Ghislain – Mons – Bruxelles et Mouscron – Tournai – Bruxelles), Louvain – Bruxelles (avec des effets sur les relations de et vers Liège et le Limbourg) ainsi que Anvers – Bruxelles.

### **LIAISONS NOUVELLES**

La construction de certaines courbes de liaison permet de créer des relations nouvelles sans changement de front ou correspondances entre trains différents et offre également des gains de temps appréciables.

Ont été retenues :

- Une courbe de raccord entre les lignes 36 (Bruxelles – Liège) et 35 (Louvain –

Aarschot – Hasselt) permettant un trafic direct aux heures de pointe entre la région de Hasselt – Diest – Aarschot et Bruxelles aux heures de pointe;

- Une courbe de jonction à Antoing entre la ligne 78 (Mons – Tournai) et la ligne nouvelle TGV Lembeek – frontière française, rendant possibles des liaisons TGV directes entre Namur – Charleroi – Mons et Paris;

- Une courbe de jonction supplémentaire entre les lignes 36 et 21 à Landen, permettant des gains de temps sur les différentes relations passant par cette gare;

- La prise de dispositions techniques dans le tunnel ferroviaire sous Anvers – prévu dans le cadre du projet TGV – en vue de rendre possible à l'avenir une liaison souterraine avec la rive gauche de l'Escaut;

- Plus spécifiquement pour le trafic marchandises, une courbe de raccord entre les lignes 147 (fleurus – Tamines) et 130 (Charleroi – Namur), entre Tamines et Auvelais, pour permettre aux trains de marchandises de passer directement d'une ligne à l'autre sans rebroussement en gare de Tamines.

### **AUGMENTATIONS DE VITESSE**

Les augmentations suivantes sont aussi prévues :

- Bruxelles – Namur : de 130 à 160 km/h (1998);
- Namur – Ciney : de 130 à 160 km/h (1996);
- Bruxelles – Charleroi : de 120 à 140 km/h (1999);
- Bruxelles – Bruges : 200 km/h (dont Bruxelles – Gand avant l'an 2000);
- Schaerbeek – Louvain : 200 km/h, en liaison avec le projet TGV;
- Bruxelles – Anvers : 160 km/h, également dans le cadre du projet TGV ;
- Mol – Hasselt : de 90 à 120 km/h (1995);
- De Pinte – Audenaerde : de 80 à 120 km/h (1995);

En outre, la vitesse sera augmentée aux entrées et sorties de certaines gares, comme à Mons et à Saint-Ghislain. Certaines zones locales de ralentissement seront aussi éliminées. De plus, le nœud ferroviaire de Namur fera l'objet d'études en vue d'y améliorer la circulation des trains.

### **PROJET TGV ET ADAPTATION DU RESEAU INTERIEUR**

Comme indiqué ci-dessus, le projet TGV a également été étudié sous l'angle d'une intégration optimale au réseau intérieur,



SONS

afin que celui-ci en retire un maximum d'avantages. Dans cette optique, les travaux suivants, directement liés à ce projet, profiteront aussi au réseau intérieur :

- Mise à 4 voies du tronçon Lembeek – Hal – Bruxelles (au lieu de 3 entre Hal et Bruxelles);
- Pose d'une troisième et d'une quatrième voie (franchissables à 200 km/h) entre Schaerbeek et Louvain;
- Nouvelle électrification et modernisation de la ligne 25 (Schaerbeek – Berchem) avec augmentation de la vitesse à 160 km/h;
- Construction d'une jonction souterraine Nord – Midi à Anvers;
- Pose d'une courbe de raccord à Antoing, entre la ligne nouvelle TGV et la ligne 78;
- Electrification de Tournai – Lille et augmentation de la vitesse, de 40 à 90 km/h, à la bifurcation de Froyennes, où se séparent les lignes vers Mouscron (75A) et Lille (94).

## AMELIORATION DE LA DESSERTE DE BRUXELLES

Les problèmes de circulation routière dans et autour de Bruxelles deviennent plus que préoccupants, spécialement aux heures de pointe et beaucoup de nos concitoyens tout comme nombre de responsables politiques demandent une amélioration sensible de la desserte ferroviaire de la capitale. Afin de rencontrer ces demandes, l'utilisation de la ligne 26 (Hal – Etterbeek – Vilvorde) sera spécialement étudiée et des expériences d'accroissement des fréquences des trafics urbain et suburbain y seront réalisées. Cette étude sera étendue aux lignes 161 (Ottignies – Bruxelles), 124 (Nivelles – Bruxelles), 96 (Braine-le-Comte – Bruxelles), 123 (Grammont – Bruxelles), 50 (Alost – Bruxelles), 60 (Termonde – Bruxelles), 25 (Malines – Bruxelles) et 36 (Louvain – Bruxelles).

En outre, également dans le but de contribuer à résoudre le problème des embouteillages routiers dans l'est de la capitale et son quartier européen, une liaison souterraine est envisagée entre Bruxelles – Schuman et Schaerbeek (quartier Josaphat).

## **ACQUISITION DE MATERIEL ROULANT**

---

Dans le but d'augmenter le confort des voyageurs et d'accroître les performances d'ensemble du matériel utilisé, notre société a programmé les mesures suivantes d'ici l'an 2000 :

- La mise en service des 140 voitures intercalaires commandées pour les automotrices «Break»;
- La mise en service d'une tranche de 17 automotrices doubles de la série 900 pour les services locaux;
- L'acquisition de nouveau matériel pour remplacer les automotrices et voitures mises en service avant 1960 et également en vue de faire face à la croissance de la demande;
- L'amélioration du confort du matériel IC actuel;
- L'achat de nouveau matériel (locomotives et voitures) apte à 200 km/h, pour desservir la relation Verviers – Liège – Bruxelles – Gand – Bruges – Ostende;
- L'acquisition de nouvelles locomotives et de wagons pour le service marchandises.

## **AMELIORATION DE L'INFRASTRUCTURE D'ACCUEIL DES GARES**

---

Les gares constituent le premier point de contact du voyageur avec le chemin de fer. Il importe donc de veiller tout particulièrement à bien l'accueillir, pour que son voyage débute de la manière la plus agréable possible.

A cette fin, un vaste programme de modernisation des gares – voire de leur reconstruction, pour certaines d'entre elles – a été établi sur la base d'un classement des gares en quatre catégories (A, B, C et D). En fonction de l'importance des gares, divers investissements sont prévus, qui abordent de multiples facettes de l'accueil des voyageurs : accès à la gare, information, vente, attente, commerces et services complémentaires, accès aux trains et attente sur les quais, arrivée à la gare de destination et sortie, etc. Une attention spéciale sera consacrée à la propreté des gares de même qu'à leurs accès. Les relations avec les autorités locales seront développées afin de valoriser au mieux le quartier de la gare et d'améliorer les voies d'accès vers celle-ci pour les transports en commun, les piétons, les deux-roues, les voitures particulières. Dans ce contexte, les projets sélectionnés dans le cadre du concours organisé par la Fondation Roi Baudouin «Le chemin de la gare» seront traités activement en étroite collaboration

avec les communes concernées. Ils pourront servir de référence pour des projets d'autres localités désireuses de contribuer de façon marquante à la revalorisation des abords de leur gare et à l'amélioration de son accessibilité.

## **AMELIORATION DES GRANDS AXES DU TRANSPORT MARCHANDISES ET DE SES INSTALLATIONS**

---

Pour que le chemin de fer puisse jouer un rôle important dans la forte croissance attendue du transport international des marchandises, il importe que la qualité de l'offre ferroviaire soit constamment améliorée, spécialement en ce qui concerne les capacités de transport ainsi que les délais et la fiabilité des acheminements. Diverses mesures ont donc été prises en vue d'atteindre ces objectifs.

## **DES AXES PRINCIPAUX BIEN EQUIPES**

Un réseau de base a été défini en vue d'assurer des relations performantes entre les ports, les bassins industriels de l'intérieur du pays et les principaux points frontières, déterminés en accord avec nos réseaux voisins. Ce réseau a été étudié pour éviter les lignes voyageurs importantes, là où c'était possible. Il comporte les axes principaux suivants :

- Zeebrugge – Gand – Malines – Louvain – Aarschot – Hasselt – Visé – Montzen;
- Anvers – Lierre – Aarschot – Hasselt – Visé – Montzen;
- Anvers – Lierre – Aarschot – Louvain – Ottignies – Fleurus – Auvelais – Namur – Dinant – Bertrix – Virton – Athus/Bertrix – Libramont – Stockem;
- Anvers – Lierre – Aarschot – Louvain – Ottignies – Fleurus – Charleroi – Erquelines;
- Erquelines – Charleroi – Namur – Liège – Visé – Montzen.

Les lignes qui composent ces axes seront progressivement équipées en vue de permettre la circulation des trains de marchandises à 120 km/h avec une charge maximale de 22,5 tonnes par essieu. Ces normes impliqueront à divers endroits des renforcements de l'assiette de la voie et de son armement ainsi que des travaux à certains ouvrages d'art : renforcement ou remplacement de tabliers, etc.

De plus, sur certains tronçons, tels Zeebrugge – Bruges – Gand, Anvers – Lierre – Aarschot – Louvain et Fleurus – Auvelais – Ronet (Namur), les capacités existantes seront renforcées en vue de faire face à l'augmentation attendue du trafic.



EDONS

## DES INSTALLATIONS TERMINALES PERFORMANTES

Pour satisfaire les besoins de la clientèle, il ne suffit pas que les marchandises soient transportées dans les délais prévus – de préférence très brefs – entre deux points. Il faut aussi qu'elles soient traitées efficacement et sans retard dans les installations de départ, de transit et d'arrivée.

Dans cette optique, la Société poursuivra la modernisation de ses installations «marchandises» dans les principales zones qui sont à la base du trafic :

- Les installations dans les ports d'Anvers, Zeebrugge et Gand;
- Les lignes des bassins industriels de Liège, Charleroi et La Louvière;
- Les terminaux pour le transport combiné;
- Les gares de formation avec, entre autres, la poursuite de la modernisation de la gare de formation d'Anvers Nord.

## DES WAGONS MODERNES ET BIEN ADAPTES

En même temps que ces divers travaux d'infrastructure, la SNCB poursuivra la modernisation de son parc de matériel à marchandises pour le rendre complètement apte à la circulation à 120 km/h et à 22,5 tonnes à l'essieu. Il en

résultera entre autres une amélioration de la rotation des wagons et de leur rapport charge utile/tare, ce qui permettra de répondre à une augmentation du trafic tout en limitant les acquisitions de matériel neuf. Ces dernières seront axées sur les types de trafic en croissance avec, comme exemple principal, l'acquisition de wagons plats aptes au transport combiné.

## MISE EN ŒUVRE ET EVOLUTION DU PLAN DECENNAL

Ce plan décennal, approuvé par le gouvernement, a fait l'objet d'une convention entre l'Etat et la SNCB. qui reprend les différents investissements prévus, de même que les engagements financiers correspondants.

La première tranche de 5 ans de ce plan décennal sera intégrée dans le contrat de gestion qui va être conclu entre l'Etat et la SNCB, en application de la loi du 27 mars 1991 sur la réforme des entreprises économiques publiques (voir Le Rail de janvier et février 1992).

Par ailleurs, en 1995, un nouveau plan décennal d'investissements 1986 – 2005 sera élaboré. Il inclura une adaptation de la seconde tranche du plan 1991 - 2000, sur la base d'un examen de l'évolution des besoins.

Après une période de restrictions dans les investissements ferroviaires, ce plan très important arrive à un moment où l'on redécouvre les possibilités et capacités du rail face aux défis que pose la croissance de la mobilité en général.

En employant les moyens prévus par ce plan décennal, la SNCB peut maintenant s'équiper en vue de répondre efficacement à la croissance de la demande de transport des personnes et des marchandises. Grâce à cette modernisation mise en œuvre par l'ensemble des cheminots, le chemin de fer va pouvoir confirmer et accroître son rôle de premier plan dans l'organisation générale des transports et le train va ainsi réaffirmer sa fonction de transporteur moderne et efficace, respectueux de notre environnement et de notre vie sociale. □