

2005

2004

2003

2002

2001

2000

1999

1998

1997

1996



OBJECTIF 2005

**plan décennal
d'investissements**



PLAN D'INVESTISSEMENTS
DE LA SNCB SUR LA PERIODE
1996-2005

PREMIERE PARTIE : PROJETS

INTRODUCTION

1. En 1989, la SNCB a présenté son plan de gestion STAR 21 et exposé ses idées concernant la part future du rail dans le marché des transports.

Le plan de gestion prévoyait, outre la réalisation du projet TGV, une amélioration de l'offre ferroviaire en service intérieur.

Outre les fonds propres à affecter par la SNCB au financement des investissements nécessaires, l'autorité publique a également augmenté son apport financier, via le contrat de gestion conclu, à environ 15 milliards de BEF par an (prix 1991), en vue de l'exécution du plan décennal des investissements sur la période 1991-2000.

Après des années d'investissements limités, l'autorité publique et la SNCB ont ainsi montré leur volonté de réaliser les objectifs prévus par le plan de gestion STAR 21.

2. Malgré l'augmentation des moyens de financement des investissements nécessaires, les moyens disponibles sont restés limités.

Des charges d'investissement qui, pour différentes raisons, se sont avérées supérieures aux estimations initiales, ont empêché l'exécution d'une partie des projets prévus jusqu'à présent. En ce qui concerne plus particulièrement les différents projets relatifs au trafic intérieur, il était en tout cas nécessaire d'opérer un choix parmi les projets à entamer. Des causes tant administratives-techniques que financières-budgétaires ont empêché que les délais prévus soient respectés et expliquent pourquoi la réalisation de projets d'investissements a été rajustée.

Or, à aucun moment ces ajustements n'ont impliqué un abandon, par la SNCB, des objectifs initiaux repris dans le plan STAR 21 et basés sur un investissement moyen hors TGV de 25 milliards BEF par an. Afin d'encourager l'utilisation du train dans son ensemble, ce plan prévoyait entre autres :

- des vitesses élevées et des dessertes fréquentes,
- des gares accueillantes et un matériel confortable;
- des prix adaptés aux circonstances du marché et;
- une indispensable complémentarité entre le train et les autres modes de transport.

Afin d'améliorer l'offre ferroviaire en particulier, ce plan visait entre autres à maintenir et/ou à développer un réseau local, interurbain et international et à poursuivre le développement d'un réseau (suburbain) autour de Bruxelles et éventuellement autour d'autres villes.

3. Dans le présent projet de plan adapté des investissements sur la période 1996-2005, on opte résolument pour le maintien à niveau de la qualité du produit ferroviaire, avec en complément des projets contribuant directement à l'amélioration du confort des utilisateurs et du service qui leur est offert.

En ce qui concerne plus particulièrement le trafic voyageurs intérieur, la SNCB souhaite notamment renouveler et moderniser une part importante du parc existant de matériel roulant.

Les techniques modernes appliquées dans le cadre du trafic à grande vitesse et du trafic international, doivent pouvoir contribuer à l'amélioration du confort du voyageur du réseau intérieur. Pour soutenir sa politique d'acquisition et de modernisation, la SNCB a fixé des normes minimales de confort pour le matériel voyageurs.

La politique d'investissement en matière d'infrastructure doit être alignée mieux encore sur les besoins d'exploitation et viser en permanence à maintenir le réseau en état à cette fin. Les investissements d'extension ne peuvent être programmés et exécutés qu'en tenant compte des réalités de l'économie d'entreprise.

Pour le trafic à grande vitesse, on continue de prévoir les moyens disponibles nécessaires pour réaliser le projet TGV dans son ensemble à l'horizon 2005. Dans le planning adapté, les engagements pris et l'état d'avancement des travaux sont évidemment pris en compte.

Le plan prévoit en outre les moyens nécessaires au fonctionnement interne de la société ferroviaire et à la poursuite de la restructuration entamée, afin d'augmenter ainsi la productivité des moyens mis en oeuvre.

4. Le projet de plan décennal 1996-2005 qui vous est soumis doit également s'inscrire dans un climat délibéré de prudence, car le désir d'investir pour maintenir l'outil, améliorer ses capacités et offrir plus de confort et de qualité de service ne doit se réaliser ni au détriment de la capacité à maîtriser les projets ni au détriment de la mise en place des mesures visant à réaliser l'équilibre global de l'entreprise à l'horizon 2005.

Le projet prend également en considération la capacité contributive de l'Etat aux investissements, déterminée en février 1996.

A cet égard il est indispensable de rappeler le rôle déterminant de l'actionnaire en matière d'investissements au profit du réseau intérieur et en corollaire de souligner le risque d'avoir à reconsidérer le projet dès lors qu'il apparaîtrait que l'Etat ne pourrait souscrire aussi complètement que souhaité par la SNCB à la croissance budgétaire.

Ainsi, il convient d'aborder avec réalisme les modifications profondes et durables de la Société civile et de l'environnement macro économique et de s'y adapter.

Parmi les modifications de la société civile retenons le souci de développer les axes sur lesquels se retrouvent les flux de transport les plus nombreux, l'appréciation des investissements au regard des capacités environnementales. Simultanément la transformation de l'environnement macro économique, et l'augmentation de la concurrence inter et intramodales qui en résulte, pousse de plus en plus à privilégier la composante économique lors du choix des investissements.

Cette recherche de la rentabilité des investissements est devenue, du fait de la transformation du contexte macro économique, une nécessité vitale pour la SNCB et une protection pour l'actionnaire.

En effet, la SNCB se doit de réaliser les investissements là où la demande de mobilité est la plus forte, tant en voyageurs qu'en marchandises.

5. Le projet de plan d'investissements 1996-2005 a été établi sur la base d'un financement triple : SNCB, Etat, Union européenne (ou d'autres tiers).

D'aucuns pourraient considérer que la SNCB, à travers son plan d'investissements, veut mettre en chantier un programme surdimensionné par rapport aux besoins découlant de la simple nécessité mécanique de remplacer ce qui est usé ou de la demande de transport exprimée par la clientèle tant en service voyageurs qu'en service marchandises.

Raisonné de la sorte reviendrait à méconnaître la réalité ferroviaire voulue par les gouvernements des grands Etats circonvoisins, Allemagne, Pays-Bas, France, à travers des programmes d'investissements d'une toute autre ampleur que celle proposée par la SNCB dans un souci d'augmenter la part ferroviaire dans la mobilité. La SNCB est évidemment ouverte à suivre l'exemple de ces pays et prête à développer des nouveaux projets d'investissements dès lors que des possibilités budgétaires lui seraient offertes.

Ce plan d'investissement, fruit d'une large concertation entre les départements de la SNCB, conçu notamment dans un souci d'une maîtrise forte des coûts des divers projets qui le composent, respecte les opportunités budgétaires des uns et des autres, s'inscrit dans la dynamique européenne du renouveau ferroviaire, favorise une croissance équilibrée des potentialités de chaque région et respecte les clés en usage à la SNCB.

Comme par le passé, la SNCB établira annuellement un état d'avancement des travaux d'investissement ainsi qu'une répartition régionale des dépenses y relatives.

Ces informations soumises à l'examen du Conseil d'Administration seront communiquées au Commissaire du Gouvernement et au Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

6. Le Ministre des Transports a demandé l'avis des trois Exécutifs Régionaux sur le volet "Infrastructure - Réseau intérieur" du projet du plan décennal d'investissement de la SNCB en précisant toutefois que les adaptations éventuelles devaient être réalisées sans modification de l'enveloppe totale ni des montants annuels arrêtés.

Après analyse des contenus des avis exprimés par les Exécutifs Régionaux, une série de suggestions de modification du plan, compatibles avec la philosophie générale des investissements et le respect des budgets déterminés, ont été retenues.

Par ailleurs, plusieurs projets d'investissement constituent non seulement un développement du réseau ferroviaire belge mais aussi une amélioration des liaisons internationales tant pour le transport des voyageurs que des marchandises. Les dossiers correspondants doivent être examinés en tenant compte des accords internationaux indispensables à leur mise en oeuvre et les programmes d'investissements doivent dès lors s'inscrire dans les orientations négociées avec les réseaux ferroviaires voisins. Le projet IJzeren Rijn et l'axe Bruxelles - Luxembourg constituent un parfait exemple de ces dossiers à implication européenne.

Ainsi, afin de pouvoir prendre en considération, selon leur évolution, les différents projets ponctuels actuellement en cours d'étude ou de négociation avec les réseaux voisins, une actualisation de la partie du plan correspondant à l'évolution de ces projets n'est pas à exclure à l'issue d'une première période de trois à cinq ans.

7. Il est à noter que la délivrance par les trois Régions des permis de bâtir conditionne le bon déroulement d'un nombre important de projets d'investissement et le respect du plan général.

Les grands travaux d'infrastructure ferroviaire relatifs à l'augmentation de capacité nécessitent généralement des modifications affectant l'aménagement du territoire dans les communes traversées et exercent une influence sur les transports régionaux.

La SNCB coordonnera avec les Exécutifs Régionaux l'exécution de tels projets d'infrastructure programmés en accord avec le Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

***PLAN D'INVESTISSEMENTS
DE LA SNCB SUR LA PERIODE***

1996-2005

***DEUXIEME PARTIE : MONTANTS D'INVESTISSEMENT
& FINANCEMENT***

SOURCE DES MOYENS DE FINANCEMENT NECESSAIRES SUR LA PERIODE 1996-2005.

- 1 Ci-après est repris un aperçu GLOBAL et ANNUEL des montants d'investissement nécessaires pour exécuter les projets prévus dont question dans la première partie, avec indication des sources de ces moyens de financement.

Une distinction est faite entre les moyens provenant de *l'autorité fédérale* (le Ministère des Communications et de l'Infrastructure), de la *SNCB*, de la filiale financière TGV ou éventuellement d'autres tiers.

2. La part supportée par le Ministres des Communications et de l'Infrastructure représente un montant global de 227,6 milliards de BEF réservé d'une part à l'amélioration de l'offre ferroviaire intérieure et d'autre part aux travaux d'infrastructure TGV qui profitent également à l'offre ferroviaire intérieure (infrastructure mixte).

La part apportée par les tiers pour une participation à des projets communs (Electrification de la ligne 42) représente un montant de 0,55 milliards BEF.

La part supportée par la SNCB sur ses fonds propres représente une somme de 15,344 milliards BEF et couvre des travaux d'infrastructure, l'acquisition de matériel roulant et la restructuration.

La part correspond aux travaux d'infrastructure TGV ainsi qu'à l'acquisition du matériel roulant TGV est supportée par la filiale "Financière TGV".

COMMENTAIRES ET DETAIL DES INVESTISSEMENTS PROPOSES SUR LA PERIODE 1996-2005.

1. Le présent document **précise**

- ce qui est imputé aux différentes rubriques, et
- quelles sont les hypothèses de base des prévisions de ce qui pourrait être pris en charge par la SNCB et par d'autres (comme le Ministère des Communications, l'Union Européenne ou des tiers).

2. **Référence A**

Le détail des investissements prévus au niveau de l'infrastructure hors projet TGV, est repris en annexe A.

3. **Référence B**

Ce montant concerne le coût partiel (0,55 milliard de BEF) des travaux d'électrification de la ligne 42 (Rivage - Gouvy) qui seront financés par les CFL (voir point 1.2.2.2.3. de la première partie).

4. **Référence C**

4.1. Ce montant concerne les investissements en matériel roulant à charge du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, complété des sommes pour l'acquisition de nouveau matériel roulant sans recours à des formules de financement alternatif (voir point 1.1.4.2. de la première partie).

4.2. L'annexe B reprend la liste de tous les investissements en matériel roulant.

5. **Référence D**

Ce montant concerne les investissements en matériel roulant financés sur fonds propres (voir annexe C).

6. **Référence E**

Voir annexe D.

Ce montant comporte, pour ce qui concerne l'Infrastructure :

- la maintenance des bâtiments de service (2,56 milliards de BEF);
- la restructuration des ateliers, y compris les équipements et les engins spéciaux (8,8 milliards de BEF).

Pour ce qui concerne M :

- la restructuration des ateliers (8,52 milliards de BEF).

Pour l'Informatique et les autres départements, un montant de 6,06 milliards de BEF est prévu.

7. Référence F

Voir annexe E.

Ce montant couvre le financement des équipements des ateliers M, ainsi que d'équipements informatiques.

8. Référence G

Pour ce qui concerne la problématique de financement du projet TGV, voir point 2.4. de la première partie.

Le planning des travaux est repris en annexe F.

9. Référence H

Ce montant couvre le solde pour le financement de

- 4 rames Eurostar : 0,2 milliards de BEF (en 1996);
- 7 rames PBKA : 4,044 milliards de BEF (en 1996 et 1997).

Le plan d'investissements ne tient pas compte de l'acquisition de matériel supplémentaire.

10. Référence I.

Ce montant couvre la valeur de rachat de matériel roulant aliéné sur base d'opérations de financement alternatif.