

LE PLAN DÉCENNAL D'INVESTISSEMENTS DE LA SNCB

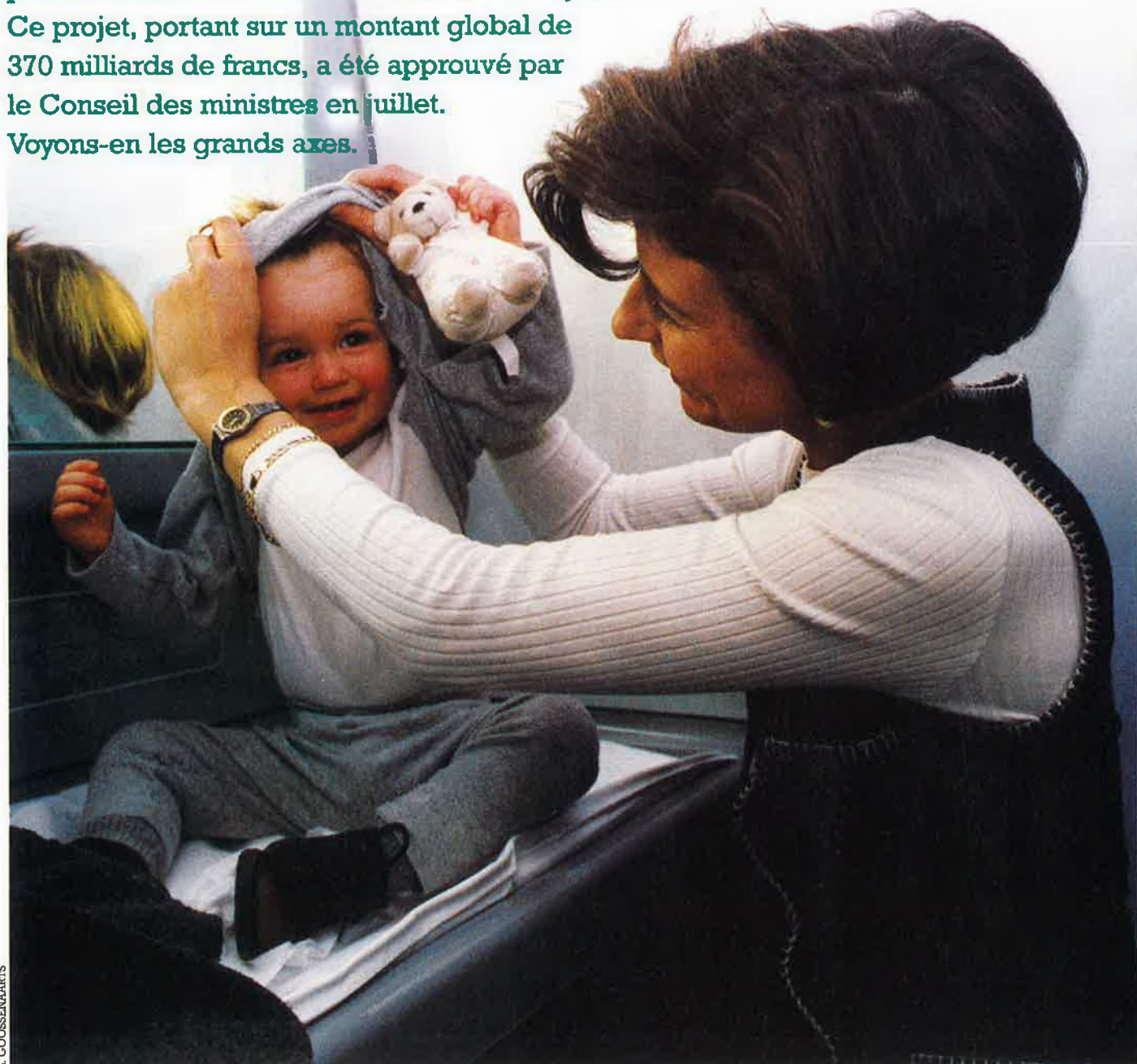
L. GILLIEAUX

POUR LES ANNÉES 1996 À 2005

En février dernier, le Conseil des ministres décidait d'appuyer la réalisation, par la SNCB, d'un très important programme d'investissement pour la période 1996-2005, dans le cadre d'un plan de restructuration visant à l'équilibre du compte d'exploitation de l'entreprise à l'horizon 2005. Sur ces bases, un projet de programme a été décidé par le Conseil d'administration au mois de juin.

Ce projet, portant sur un montant global de 370 milliards de francs, a été approuvé par le Conseil des ministres en juillet.

Voyons-en les grands axes.



CONTEXTE DU PLAN ET OBJECTIFS FONDAMENTAUX

Le plan décennal d'investissements de la SNCB pour la période 1996-2005 s'inscrit clairement dans la ligne du plan STAR 21. Destiné à accroître le rôle du rail dans le marché des transports pour contribuer à résoudre les problèmes de mobilité, ce plan prévoit, outre la réalisation du projet TGV, une amélioration de l'offre en service intérieur.

Dans ce contexte, le plan d'investissements pour la période 1996-2005 opte résolument pour le maintien à niveau de la qualité des prestations ferroviaires et y ajoute des projets qui contribuent directement à l'amélioration du confort des utilisateurs et du service qui leur est offert. Plus particulièrement pour le trafic voyageurs intérieur, la SNCB veut renouveler et moderniser une part importante du parc de matériel existant, en s'inspirant notamment des techniques modernes appliquées dans le trafic à grande vitesse pour améliorer le confort du voyageur. Quant au projet TGV lui-même, il est prévu de l'achever pour 2005.

Dans le même temps, le plan poursuivra la modernisation des infrastructures destinées au trafic marchandises. De plus, il poursuivra la restructuration entamée, afin d'augmenter la productivité des moyens mis en œuvre, en visant à réaliser l'équilibre global de l'entreprise à l'horizon 2005.

À cet égard, les modifications profondes et durables de la vie sociale et de l'environnement économique général seront abordées avec réalisme et la société s'y adaptera. En tenant compte de la demande de mobilité et des capacités du rail en matière d'environnement, la rentabilité des investissements sera recherchée, car c'est une nécessité vitale pour la SNCB dans un contexte de concurrence très vive entre modes de transport et à l'intérieur même du monde ferroviaire.

À ce propos, si le montant des investissements apparaît fort important – 370 milliards sur 10 ans –, il ne faut cependant pas perdre de vue que les États voisins, tels l'Allemagne, la France et les Pays-Bas ont eux aussi engagé des programmes d'investissements ferroviaires encore plus importants. Le rail belge ne peut donc pas rester à la traîne au milieu de ses voisins.

INVESTISSEMENTS EN TRAFIC VOYAGEURS

Les efforts portent tant sur le matériel que sur l'infrastructure, aussi bien les lignes que les gares.

LE MATÉRIEL : DU NEUF ET DU MODERNISÉ

Un important effort est consacré au nécessaire remplacement d'une part importante du matériel acquis durant la période 1954-1967. Parallèlement des opérations de modernisation seront entreprises sur certaines séries de matériel lorsque cette solution est la plus économique.

Les choix à effectuer, tant pour les acquisitions que pour les modernisations, tiennent compte

- ☐ De l'évolution future de la demande de transport;
- ☐ De l'amélioration du confort du matériel voyageurs;
- ☐ Du relèvement de vitesses sur certaines lignes ou sections de lignes;
- ☐ De l'augmentation de la sécurité, de la fiabilité et, donc, de la régularité du matériel à mettre en service;
- ☐ De la nécessité de réduire les charges d'entretien et d'exploitation;
- ☐ De la cohérence générale du financement des investissements prévus.

Compte tenu de ce qui précède, les orientations stratégiques suivantes ont été décidées :

- ☐ Les locomotives diesel de ligne existantes, généralement fort âgées et très coûteuses en entretien, ne seront pas remplacées.

À leur place viendront :

- ☐ 79 autorails diesel modernes qui remplaceront les existants ainsi que les trains actuellement encore tractés par des locomotives diesel;
- ☐ Des locomotives électriques nouvelles qui circuleront sur les lignes déjà électrifiées et celles qui le seront au cours des prochaines années (voir ci-dessous);
- ☐ Des locomotives diesel de manœuvre à bogies, pouvant être accouplées par deux ou par trois pour la traction des trains de marchandises sur des distances limitées, tant dans les bassins industriels que sur les lignes non électrifiées;
- ☐ Le parc de locomotives électriques, s'élevant actuellement à 376 unités, sera progressivement porté à environ 450 locomotives. Les nouvelles locomotives seront d'un type polyvalent, car elles seront aptes à remorquer tant les trains rapides de voyageurs à 200 km/h que les trains de marchandises lourds et ce, aussi bien sous 3 000 volts en continu que sous 25 000 volts en alternatif.

La SNCB veut renouveler et moderniser une part importante du parc de matériel existant.

Le montant des investissements est fort important mais est comparable à ceux de nos pays voisins.

Tous les investissements visent essentiellement la satisfaction des besoins de la clientèle.

L. GOOSSENAERTS



Notons qu'une cinquantaine de locomotives plus anciennes mais en bon état ne seront pas remplacées à partir de 1997 mais feront l'objet d'une révision supplémentaire;

☐ Un matériel à double étage sera retenu pour le renouvellement de nombreuses voitures et d'automotrices existantes. Cependant, 298 automotrices, appartenant aux types 62 à 79, seront modernisées de façon approfondie. Les nouvelles voitures à double étage (il en est prévu 340, du type M6) viendront en remplacement des voitures M2, qui approchent la quarantaine d'années et dont la modernisation serait extrêmement coûteuse.

L'effort portant sur le matériel s'élèvera à un montant de presque 99 milliards sur la période 1996-2005.

MODERNISATION DE L'INFRASTRUCTURE

AXES PRINCIPAUX VOYAGEURS

Les axes principaux sont les suivants :

- ☐ Axe 1 Ostende/Zeebrugge-Bruges-Bruxelles -/Liège-frontière allemande -/Hasselt
- ☐ Axe 2 Frontière néerlandaise-Anvers-Bruxelles-Charleroi

- ☐ Axe 3 Bruxelles-Namur-grand-duché de Luxembourg
- ☐ Axe 4 Mouscron-Courtrai-Gand-Anvers-Hasselt-Montzen
- ☐ Axe 5 Mouscron-Tournai-Mons-La Louvière-Charleroi-Namur-Liège-Visé et antenne Charleroi-Erquelinnes
- ☐ Axe 6 Bruxelles-Mons-frontière française;
- ☐ Axe 7 (Bruxelles)-Hal (limite de district)-Ath-Tournai-frontière française;
- ☐ Axe 8 (Bruxelles)-Denderleeuw-Zottegem-Audenarde-Courtrai -/Poperingue -/Bruges

Ces axes reprennent les lignes ferroviaires les plus importantes pour le trafic voyageurs; ils correspondent de fait à la demande de mobilité la plus forte du réseau.

AXES COMPLÉMENTAIRES

Ce sont toutes les autres lignes ferroviaires non reprises dans les axes principaux voyageurs et marchandises et dans les nœuds ferroviaires (ci-dessous).

LES NOEUDS FERROVIAIRES

Il y en a cinq : Bruxelles (correspondant au district de Bruxelles), Anvers, Gand, Liège et Charleroi.

Ces nœuds correspondent aux gares importantes situées au croisement d'axes, auxquelles s'ajoutent les tronçons communs de lignes urbaines ou suburbaines autour de ces gares.

Objectifs des investissements

Les investissements en infrastructure doivent tous répondre à une double nécessité. Ils visent tout d'abord le renouvellement et la modernisation du réseau, pour l'améliorer et l'adapter en fonction des nouvelles technologies, en vue de continuer à répondre aux normes de confort et de sécurité. Ce sont les investissements de maintien en état. À côté de ceux-ci interviennent aussi des investissements d'extension de capacité. Tous ces investissements sont fondamentalement orientés vers la satisfaction des besoins de la clientèle.

MAINTIEN EN ÉTAT ET MODERNISATION

Ces investissements porteront principalement sur les travaux suivants :

- ☐ Le renouvellement et l'amélioration de la voie : assainissement, renouvellement de rails et de traverses, augmentation de capacité portante de la voie;
- ☐ Le renouvellement et l'amélioration d'ouvrages d'art et de bâtiments techniques;
- ☐ La concentration des cabines de signalisation;
- ☐ L'adaptation des circuits de voie à la circulation du nouveau matériel de traction à moteurs triphasés (nouvelles locomotives rapides, nouvelles automotrices et TGV);
- ☐ La construction ou modernisation de sous-stations de traction et de postes de sectionnement;
- ☐ La modernisation de caténaires et d'installations de chauffage, d'éclairage et de force motrice;
- ☐ L'équipement des lignes les plus importantes d'un système TBL (signalisation par «transmission balise locomotive») de deuxième ou de troisième génération;
- ☐ L'augmentation de la sécurité aux passages à niveau.

De plus, une priorité sera donnée à l'élimination, sur de nombreux tronçons, de situations limitant la vitesse (qui existent généralement à l'entrée et à la sortie des gares), afin de réduire davantage les temps de parcours.

L'électrification du réseau sera également poursuivie avec, comme projets essentiels en trafic voyageurs, les lignes 52 entre Boom et Puurs et 42, de Rivage à Gouvry.

(L'électrification de l'axe Athus-Meuse est aussi prévue, mais au bénéfice du trafic marchandises).

Lorsque tous ces travaux seront achevés (y compris l'axe Athus-Meuse et ses antennes), 75% du réseau seront électrifiés.

EXTENSION DE CAPACITÉ

Pour améliorer la régularité des trains en général et pour permettre un trafic plus intensif, nombre de travaux d'accroissement de la capacité (entre autres via la signalisation) seront mis en œuvre.

Par ailleurs, des projets visent aussi à améliorer le trafic urbain et suburbain dans plusieurs des agglomérations.

Pour ce qui concerne plus particulièrement Bruxelles, les projets suivants figurent dès à présent au plan décennal d'investissements :

- ☐ L'établissement de deux voies supplémentaires entre Lembeek (Hal) et Bruxelles d'une part, et entre Bruxelles et Louvain d'autre part. Ces aménagements se réaliseront en même temps que les travaux TGV sur ces sections de lignes;
- ☐ L'aménagement à Bruxelles Nord d'une nouvelle courbe d'amorce de la ligne 161 Namur-Bruxelles;
- ☐ La mise à double voie de la liaison est-ouest entre les lignes 161 et 50 (Bruxelles-Jette-Denderleeuw-Alost-Gand) sous le quadrilatère de Bruxelles-Nord;
- ☐ L'extension à 4 voies des 2 ou 3 voies existantes du tronçon Schuman-Watermael de la ligne 161, pour mieux faire face à l'accroissement du trafic en provenance de cette ligne ainsi que des lignes 96 (Mons-Bruxelles) et 124 (Charleroi-Bruxelles), trafic convergeant vers la 161 à Etterbeek via la ligne 26 «sud» (Hal-Etterbeek);
- ☐ L'aménagement d'une zone de correspondance entre les lignes 36 (Liège-Louvain-Bruxelles) et 26 «nord» (Etterbeek-Vilvorde), au croisement/ bifurcation entre ces deux lignes.

Tous ces investissements font partie des travaux prévus pour le projet RER, auquel la SNCB souhaite participer lorsque les accords de décision politique, de collaboration entre sociétés de transport et de répartition des charges d'investissements comme d'exploitation (qui ne pourront entraver le trafic IC/IR) pourront être conclus. À ce propos, la SNCB demande que ces accords s'accompagnent de mesures de dissuasion du trafic automobile dans la région bruxelloise.

Par ailleurs, la ligne 36 c (Bruxelles-Aéroport national) verra son tracé modifié entre Zaventem et l'aéroport,

La SNCB entend participer au projet RER et souhaite qu'accompagnent celui-ci des mesures de dissuasion du trafic automobile dans la région bruxelloise.

pour pénétrer dans une nouvelle gare située sous l'aéroport, perpendiculairement à l'actuelle. Les quais de cette nouvelle gare, plus longs, permettront l'arrivée de différents trains IC. En outre, à Landen, la bifurcation vers Hasselt sera mise à double voie, ce qui permettra une amélioration des liaisons ferroviaires avec le Limbourg.

Les gares

Les gares et leurs abords sont, pour nos clients, les portes d'accès au train. Elles sont donc, en quelque sorte, la vitrine des chemins de fer. C'est pourquoi le programme de rénovation annoncé dans le plan général STAR 21 et entamé dans le précédent plan d'investissements sera poursuivi. Compte tenu des éventuels changements des conditions d'exploitation des gares, les efforts d'accueil porteront sur trois aspects particulièrement importants : l'information, le confort et la sécurité.

De plus, la SNCB souhaite que son programme de rénovation se réalise en collaboration avec d'autres partenaires, tant publics que privés, spécialement pour les abords des gares.

Dans cette optique, le plan général d'amélioration de l'infrastructure d'accueil des gares privilégiera les éléments suivants :

- ☐ La remise en état des bâtiments;
- ☐ L'amélioration de l'accessibilité des lieux;
- ☐ La mise en place de panneaux d'information, d'un balisage et de pictogrammes facilement identifiables;
- ☐ La généralisation des installations de sonorisation, en ce compris les points d'arrêt non gardés;
- ☐ L'amélioration du confort sur les quais (mise en place d'abris et de sièges).

En outre, un programme complémentaire permet de prévoir des opérations plus importantes pour certaines gares, comme l'aménagement du bâtiment, voire une nouvelle construction; l'installation de tableaux d'annonce des trains (télépancartage); l'implantation d'aires de parking et/ou d'abris à vélos.

Le projet TGV

Sa réalisation complète, de frontière à frontière, est également intégrée dans le plan décennal, de telle sorte que les investissements et l'exploitation des relations à grande vitesse soient effectifs pour 2005. Nous y reviendrons prochainement.

INVESTISSEMENTS EN TRAFIC MARCHANDISES

Compte tenu des courants de transport, la SNCB doit pouvoir disposer d'un réseau de base bien équipé. Celui-ci doit lui permettre d'assurer d'une part, la liaison entre les ports belges et les principaux points-frontière et, d'autre part, entre ces ports et les bassins industriels importants du pays.

Ce réseau de base comporte au minimum les principaux axes marchandises suivants :

- ☐ (Anvers-Lierre)-Aerschot-Hasselt-Visé-Montzen;
- ☐ (Zeebrugge-Gand-Malines-Louvain)-Aerschot-Hasselt-Visé-Montzen;
- ☐ Anvers-Lierre-Louvain-Ottignies-Fleurus-Charleroi (Erquelinnes);
- ☐ (Anvers)-Fleurus-Namur-Dinant-Bertrix-Athus;
- ☐ Erquelinnes-Charleroi-Namur-Liège-Visé (Montzen).

Les exigences techniques d'une voie principalement destinée au transport des marchandises diffèrent de celles d'une voie réservée au trafic voyageurs. Ceci ainsi que la concentration croissante du trafic marchandises sur des itinéraires également empruntés par les trains de voyageurs mettent en évidence la nécessité de pouvoir disposer, dans la mesure du possible, d'un réseau marchandises distinct.

Dans cette optique, nombre d'investissements de capacité au profit du trafic voyageurs contribuent indirectement à la création de ce réseau de base réservé au trafic marchandises.

INVESTISSEMENTS EN EXTENSION DE CAPACITÉ

Les travaux d'établissement suivants seront entamés pour améliorer l'acheminement du trafic marchandises

- ☐ D'une troisième et quatrième voie entre Gand et Bruges;
- ☐ D'une troisième voie entre Bruges et la bifurcation Dudzele sur la ligne vers Zeebrugge;
- ☐ D'un deuxième accès au port d'Anvers, via un des tracés qui ont été soumis à une étude préalable d'incidence.

De plus, les travaux de modernisation et d'électrification de l'axe Athus-Meuse (Dinant-Bertrix-Virton-Athus) et de ses antennes (Bertrix-Libramont et Athus-Autelbas, vers Arlon) seront poursuivis. Cet axe constitue en effet un chaînon important d'un axe nord-sud par lequel les ports belges sont reliés à une partie importante de leur hinterland. De plus, ces travaux permettent de libérer la ligne Namur-Luxembourg de l'essentiel des trains de marchandises qui y circulent et d'en faire ainsi un axe voyageurs à part entière.

Les investissements de capacité au profit du trafic voyageurs contribuent indirectement à la création d'un réseau de base distinct pour le trafic marchandises.

Parallèlement, la ligne 147 (Fleurus-Tamines) sera remise en service à simple voie et électrifiée avec, à Tamines, l'établissement d'un raccordement direct entre cette ligne et la ligne 130 (Charleroi-Namur), dans cette dernière direction. Cette remise en service reconstitue un autre chaînon de l'axe nord-sud et permet la valorisation complète des travaux d'aménagement dans le grill de la gare de Namur.

INVESTISSEMENTS DE MODERNISATION

Les travaux suivants seront entrepris :

- Adaptation progressive des voies à la vitesse de 120 km/h et à l'utilisation de wagons de 22,5 tonnes de charge par essieu;
- Adaptation de la signalisation, compte tenu des nouvelles vitesses et des capacités de freinage des wagons;
- Extension et standardisation du gabarit destiné au trafic combiné;
- Achèvement de l'électrification de certaines parties du réseau de base, entre autres à Zeebrugge et à Anvers.

Des travaux de modernisation des installations terminales du trafic marchandises seront entrepris à certains endroits dans les zones portuaires. De plus, cette modernisation comportera, dans les trois Régions du pays, la construction de terminaux de transport combiné et l'aménagement de plates-formes ferroviaires multifonctionnelles. Outre le transport proprement dit, ces installations permettent d'offrir les services logistiques indispensables que demandent les expéditeurs de fret : stockage, pesage, nettoyage...

Par ailleurs, le développement de la gare de formation d'Anvers-Nord sera poursuivi, pour faire face à l'accroissement prévu du trafic. Des faisceaux de voies permettant le triage et le freinage automatique des wagons seront établis. En outre, divers bâtiments de service seront construits. De même, à Zeebrugge, on réalisera le raccordement de l'avant-port ouest, compte tenu de l'extension prévue de la gare marchandises pour améliorer ses capacités de triage.

INVESTISSEMENTS POUR LES ATELIERS ET L'INFORMATIQUE

Le plan décennal concerne également les installations des départements du Matériel et de l'Infrastructure dont les ateliers feront l'objet de plusieurs modernisations. En outre, des investissements sont prévus pour les équipements informatiques.

ATELIERS M

Sans être exhaustif, on peut citer parmi les principaux projets : la construction de nouveaux ateliers de traction à Anvers et Charleroi; la construction d'ateliers de wagons à Monceau (Charleroi), le début de la construction de celui de Kinkempois (Liège) et la modernisation de celui d'Anvers-Nord; la construction ou l'aménagement de postes d'entretien couverts à Courtrai, Anvers, Schaerbeek, Liers (Liège) et Châtelet; diverses modernisations dans les différents ateliers centraux, etc.

ATELIERS INFRASTRUCTURE

Les investissements prévus dans ce secteur comportent notamment le renouvellement d'engins lourds de la voie; l'installation de centrales de production d'électricité visant à écrêter les pointes de consommation et réduire ainsi nos factures influencées par ces pointes; la poursuite de la fusion des répartiteurs ES et de la modernisation du centre de production de l'Infrastructure (CPI) à Schaerbeek; la création de centres logistiques Infrastructure (CLI) en divers endroits du réseau; l'installation d'organes de gestion centraux pour le réseau de télécommunications...

L'INFORMATIQUE

Plusieurs projets entamés ou nouveaux figurent dans le plan d'investissements, parmi lesquels SABIN, pour la billetterie aux guichets des gares; VERA, qui concerne l'installation de distributeurs automatiques de billets dans les gares; ARTEMIS, pour le suivi et le contrôle centralisé des trains; des projets informatiques pour la maintenance de l'infrastructure, d'autres pour des travaux d'entretien dans les ateliers de traction; l'extension du réseau de télécommunications NADIA, etc.

Au-delà de tous ces projets, le plan prévoit aussi les moyens nécessaires au fonctionnement interne de l'entreprise et à la poursuite de la restructuration entamée, afin d'augmenter la productivité des moyens mis en œuvre. Au total, ce seront 370 milliards de francs qui seront investis de 1996 à 2005. Soulignons à cet égard que, sur ce total, les investissements TGV s'élèvent à 79 milliards, ce qui est nettement moins que ce qui est prévu pour le réseau intérieur, à savoir, 291 milliards. Tout n'est cependant pas pour autant tout à fait résolu pour l'avenir de notre entreprise. Des projets sont encore en attente et certains d'entre eux pourraient même être accélérés, en fonction des adaptations du plan au cours des prochaines années. De plus, il appartient aux cheminots de s'engager à fond pour faire en sorte que ces investissements soient utilisés de la façon la plus performante possible au profit de la clientèle, tant voyageurs que marchandises. Mais, avec les moyens qui sont maintenant mis à leur disposition, ils reçoivent une aide très importante dans leurs efforts. □