



## Proposition de Plan pluriannuel d'investissement du Groupe SNCB (2013-2025)

Avis de la Fédération Inter-Environnement Wallonie – Juin 2013

Priorités à soutenir	Constats posés	Calendrier et budget prévus dans proposition PPI (déc. 2012)	Analyse	Risques identifiés	Revendications à porter auprès du Ministre de tutelle
<b>1. Maintien de capacité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vieillissement généralisé des composantes du réseau → avaries techniques et incidences sur la ponctualité et la sécurité</li> <li>- Hausse des coûts d'entretien</li> <li>- Manque de robustesse du réseau</li> <li>- Retard du chantier prioritaire de l'axe 3</li> </ul>	Mobilité classique : réseau – R/A : <ul style="list-style-type: none"> <li>- budget total de 6.611 M€</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moins de moyens en début du plan (489 M€ en 2014, contre 954 M€ en 2025)</li> <li>- Objectifs trop faibles en matière de ponctualité (2*/5) (scénario conclave)</li> <li>- Budget prévu insuffisant : besoin de « rattrapage » + renouvellement du réseau</li> <li>- Calendrier pas adapté aux besoins : ce poste doit être prioritaire en début de plan pour éviter des coûts supplémentaires (entretien courant et avaries)</li> <li>- Manque de moyens pour les lignes les moins utilisées en Wallonie de 2013 à 2021 (lignes C)<sup>1</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dégradation du service (fiabilité et ponctualité)</li> <li>- Insécurité</li> <li>- Stratégie de pourrissement des lignes régionales (cf. catégorisation) aboutissement à leur fermeture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter de minimum 579M€ ce poste afin de préserver des conditions d'exploitation optimales sur toutes les lignes du réseau (en ce compris les lignes de catégorie C de chacune des régions)</li> <li>- Modifier le calendrier, en assurant les rattrapages nécessaires et urgents dès le début du PPI.</li> <li>- Accélérer la poursuite du chantier de l'axe 3 (fin pour 2018 max)</li> <li>- Sortir le poste « Maintien de capacité » de la clé 60/40 et définir les investissements en renouvellement en fonction des besoins réels constatés sur le réseau (audit indépendant)</li> </ul>

<sup>1</sup> Analyse confirmée par Luc Lallemand lors de l'audition parlementaire des trois CEO's du groupe SNCB, Commission Infrastructure de la Chambre, 6 février 2013, slide 29.



			- Disparité Flandre / Wallonie (« réseau zéro défaut » uniquement envisagé en Flandre = 405 M€)		
<b>2. Sécurité</b>	- Manque de continuité dans la politique menée depuis 1999	Sécurité - Master plan ETCS : 4.135 M€ - Autres : 1.093 M€	- Budget colossal (1/5 de l'enveloppe globale), supérieur aux recommandations de la Commission Buizingen - Plus de moyens en début du plan (290 M€ en 2014 contre 85,2 M€ en 2025). - Traumatisme post-Buizingen - Coûts équipement ETCS élevés	- Ne pas consacrer les moyens nécessaires au maintien de la capacité et au matériel roulant (postes clés pour assurer la sécurité) - Trop miser sur la technique plutôt que sur l'humain - S'engager dans des technologies non encore finalisées (baseline 3 de l'ETCS 1 LS) - Payer le prix des maladies de jeunesse en voulant être le premier de la classe européenne	- Finaliser au plus vite le TBL1+ (tous les signaux de l'infrastructure et le matériel roulant) - Décaler le calendrier (revenir à l'objectif initial d'un réseau équipé ETCS en 2030), mais s'orienter vers les technologies optimales : o Implémenter progressivement l'ETCS1 Full Supervision, avec priorité pour les axes où opérateurs étrangers o Implémenter l'ETCS2 sur les lignes les plus fréquentées (là où des risques plus élevés le justifient) o Ne pas planifier l'implémentation d'un troisième système, qui plus est, non encore disponible : ETCS 1 Limited Supervision (Baseline 3, annoncée pour 2012, toujours pas déterminée) - Maintenir les commandes



					<p>de matériel roulant au standard ETCS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire l'ambition (budget) et le caractère systématique de la politique de suppression des passages à niveau</li> </ul>
<b>3. Matériel roulant</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forte augmentation de fréquentation depuis 1995 (+55%) → manque de places aux heures de pointe</li> <li>- Manque de fiabilité du matériel (âge moyen : 27 ans) : responsable d'1/3 des retards et de la majorité des suppressions de trains</li> <li>- Effets en cascade sur l'ensemble du réseau</li> </ul>	<p>Mobilité classique : trains</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trains – R/A : 1.543 M€</li> <li>- Trains – AC : 1.997 M€</li> <li>- Sécurité – Master plan ETCS – Remplacement de matériel : 1.360 M€</li> <li>- RER – Matériel roulant : 198 M€</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget trop peu ambitieux : maintien du ratio actuellement déficitaire en termes de places assises par voyageur-km</li> <li>- Calendrier : investissements principalement en fin de PPI</li> <li>- Scénario de référence du Bureau du Plan (2,05%/an) inférieur à la hausse de fréquentation constatée depuis 10 ans (4,2%/an)</li> <li>- Report modal massif attendu et souhaité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation de voyageurs supérieure aux estimations</li> <li>- Dégradation du service (confort, sécurité et ponctualité) et de son attractivité, et répercussions sur l'ensemble du réseau</li> <li>- Politique SNCB visant à limiter la croissance du nombre de voyageurs !</li> <li>- Transfert modal rendu impossible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer sensiblement le ratio places assises par voyageur-km</li> <li>- Définir des objectifs de fréquentation ambitieux (cf. politique de report modal)</li> <li>- Assurer, dès le début du PPI, les commandes adéquates : atteindre 215.000 places assises supplémentaires en 2025</li> <li>- Investir dans des moyens de réserve (pannes etc.) pour assurer la robustesse du système</li> </ul>
<b>4. Accueil voyageurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Majorité des gares et PANG non équipés pour PMR</li> <li>- Conditions</li> </ul>	<p>Mobilité classique : chaîne de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chaîne de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concentration des moyens sur 3 projets spécifiques en W : Mons (150 + 42,9 M€), Charleroi-Sud (80 M€) et</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dépérissement du patrimoine ferroviaire et insécurité</li> <li>- Perte d'attractivité des points d'entrée au</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corréler les budgets de rénovation des gares aux montées voyageurs : <ul style="list-style-type: none"> <li>o diminuer le budget de la gare de Mons (8.556</li> </ul> </li> </ul>



	<p>d'accueil déplorable des PANG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Disparité de traitement sur l'ensemble du territoire</li> <li>- Politique d'accessibilité presque exclusivement automobile (parkings)</li> </ul>	<p>mobilité – R/A : 1.730 M€</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chaîne de mobilité – AC : 1.276 M€ (dont total parkings = 456 M€)</li> </ul>	<p>Ottignies (63,4 M€)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enveloppe budgétaire insuffisante pour les autres gares et PANG</li> <li>- Trop peu de projets d'accessibilité multimodale</li> </ul>	<p>réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dévalorisation foncière et urbanistique des quartiers de gare</li> </ul>	<p>montées/jour)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o donner la priorité budgétaire et temporelle à Ottignies (22.162 montées/jour)</li> <li>o réviser les nouveaux budgets prévus pour Charleroi-Sud (11.218 montées/jour), déjà rénovée. Rem : projet non strictement ferroviaire.</li> <li>- Imposer une qualité minimale d'accueil dans tous les points d'accès au réseau (enveloppe globale de rénovation gares et PANG) → évent. via un financement additionnel régional (v. annexe projets prioritaires)</li> <li>- Réorienter une partie des budgets parkings vers une politique d'accessibilité multimodale</li> </ul>
<b>5. RER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retards importants dans la finalisation des chantiers</li> <li>- Absence de schéma d'exploitation du RER</li> </ul>	<p>Mobilité RER</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RER – AC : 1.321 M€</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effets pervers d'une application annuelle de la clé 60/40 sur l'avancement des chantiers</li> <li>- Aucune politique globale d'aménagement des gares et quartiers de gares RER</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chantiers interminables</li> <li>- Exploitation reportée</li> <li>- Étalement urbain par priorité accordée à l'accessibilité automobile des haltes RER</li> <li>- Gaspillage des ressources foncières autour des gares en l'absence de politique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exiger une accélération de la réalisation des chantiers en cours (priorité à la L161) : la dotation SPF doit venir en complément du fonds RER dès le début du plan.</li> <li>- Sortir les budgets RER de la clé 60/40 vu le caractère transrégional du projet (ce qui permettrait de ne pas ralentir les</li> </ul>



				urbanistique ambitieuse	chantiers wallons)
<b>6. Augmentation de capacité et extension du réseau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faible attractivité de la Dorsale wallonne (temps de parcours)</li> <li>- Opportunité d'une politique de redéploiement ferroviaire en Wallonie</li> <li>- Effets en cascade sur le réseau dus aux tronçons à voie unique</li> <li>- Présence de quelques goulots d'étranglement qui réduisent la capacité du réseau</li> </ul>	Mobilité classique : réseau – AC - Réseau – AC : 2.042 M€	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enveloppe globale insuffisante pour envisager des extensions de capacité</li> <li>- Disparité régionale en matière de redéploiement ferroviaire (145 M€ W / 918 M€ FI.)</li> <li>- Aucun projet identifié par TRITEL n'est repris intégralement</li> <li>- Aucun projet de réouverture de lignes et points d'arrêt sur 13 ans !</li> <li>- Manque de précisions sur les « extensions de capacité pour plan de transport 2025/2025+ » (600M€)</li> <li>- Pas de solution envisagée pour résoudre les goulots d'étranglement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Non utilisation de l'outil ferroviaire pour redéploiement économique de la Wallonie</li> <li>- Non réponse à l'augmentation importante de fréquentation actuelle et à venir (voyageurs et marchandises)</li> <li>- Abandon de potentialités de réouvertures de lignes à coût limité (L97, L48-49, L141)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Donner la priorité au renouvellement du réseau (maintien) avant toute extension de capacité</li> <li>- Corréler les extensions de capacité à un Plan Transport ambitieux (cadencement en réseau) et à une augmentation de l'enveloppe budgétaire du PPI</li> <li>- Assurer d'abord les augmentations de capacité possibles sur le réseau (investissements peu coûteux) avant toute création de ligne</li> <li>- En cas de financement additionnel régional, privilégier les projets bénéficiant à une majorité d'usagers wallons (voir annexe : sélection des projets porteurs pour la Wallonie)</li> <li>- Envisager la recherche de financements additionnels extérieurs pour résoudre les goulots d'étranglement (JNM)</li> </ul>



## **Recommandations transversales :**

### **Au niveau du Gouvernement wallon :**

1. Adopter officiellement le Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie (étude TRITEL)
2. Retenir l'objectif prioritaire de doublement des fréquences d'ici à 2025 et de cadencement des trains « en réseau » pour le trafic voyageurs (nœuds de correspondance)
3. Formuler un avis sur l'ensemble de l'enveloppe du PPI (26 milliards €) et pas uniquement sur les projets régionaux

### **Au niveau des demandes à formuler au Gouvernement fédéral :**

4. Modifier le calendrier global du PPI en décalant certains investissements en matière de sécurité au profit d'un maintien de capacité assuré dès le début (et donc moins de dépenses d'entretien et de risques de vétusté) ;
5. Terminer les chantiers en cours (axe 3, RER), avant toute extension de capacité ;
6. Négocier des modalités d'application plus flexibles de la clé 60/40 : application pluriannuelle et sortie de clé pour le maintien de capacité et les chantiers RER ;
7. Réclamer une évaluation du PPI précédent et une présentation du Plan Transport et du schéma d'exploitation RER (avec possibilité de négociation interrégionale).