

# Inscrire le plan transport dans une vision à long terme

**TreinTramBus, Navetteurs.be,  
Test-Achats, Inter-Environnement Wallonie**

Audition à la Commission Infrastructure de la Chambre  
20 janvier 2016



# PLAN

1. Le rail comme allié
2. L'importance d'une vision stratégique à long terme
3. Quelques jalons pour atteindre cette vision stratégique
4. Conclusion : que peut faire le Parlement fédéral ?

# Le rail comme allié



# LE RAIL COMME ALLIÉ

- **Réponse aux enjeux** fondamentaux :
  - Climatiques et environnementaux (COP21)
  - Bien-être des citoyens (pollution, stress, sécurité routière)
  - Attractivité économique (congestion, accessibilité)
- **Transfert modal** vers modes alternatifs à la route à renforcer dans les différentes régions
- Rail performant = **ossature** indispensable pour développer cette mobilité plus durable
- Elaboration d'une **vision à long terme** (2030-2040) = nécessité pour réaliser des **investissements** pertinents et adapter les prochains **plans de transport** efficacement

# OBJECTIFS DE MOBILITÉ À LONG TERME

Afin de répondre aux enjeux climatiques, des objectifs de mobilité doivent être définis (réduction de la demande de 10% et transfert modal important vers les modes alternatifs)

Répartition de la mobilité des personnes entre modes de transport			
	<i>Parts modales actuelles (2012, pkm)</i>	<i>Perspectives Bureau du Plan horizon 2030 (scénario BAU, pkm)</i>	<i>Objectifs à soutenir pour répondre aux enjeux climatiques</i>
<b>Voiture et moto</b>	81%	83%	45%
<b>Train</b>	8%	8%	25%
<b>Bus, métro, tram</b>	7%	5%	20%
<b>Vélo et marche</b>	4%	4%	10%
<b>Total</b>	100%	100%	100%
		+ augmentation mobilité (+11% par rapport à 2012)	+ réduction demande mobilité (-10% par rapport à 2012)

# L'importance d'une vision stratégique à long terme



# DE L'AMBITION POUR LE RAIL

- Le rail comme ossature d'un plan de mobilité multimodal ambitieux
- Une vision ferroviaire partagée et validée
- Un rail performant =
  - une offre de qualité
  - une politique tarifaire cohérente
  - un schéma d'exploitation attractif

# UNE OFFRE DE QUALITÉ EN 2030

- Fréquence minimale à la demi-heure
- Correspondances assurées entre modes
- Amplitude horaire large :
  - Sur les lignes principales : entre 5h00 et 0h00
  - Sur les lignes « rurales » : entre 6h00 et 23h00
  - S-net : desserte au ¼ d'heure entre 5h00 et 0h00.
  - Offre de nuit sur lignes principales + aéroport
- Ponctualité pondérée > 95%
- Accessibilité intermodale et PMR
- Offre de WE attractive (samedi ≠ dimanche)
- Orientation « chaîne de déplacements »

# UNE POLITIQUE TARIFAIRE COHÉRENTE

## Principes

- Meilleure lisibilité de l'offre tarifaire : simplification des règles afin de d'éviter les discussions.
- Pas d'augmentation tarifaire tant que la qualité de l'offre reste insuffisante.

## Tarifs intérieurs

Au-delà des réductions pour les jeunes, seniors, familles nombreuses et navetteurs :

- Accorder une plus grande attention aux petits groupes (pas nécessairement sur base familiale).
- Formules « fidélité » / Cartes de réduction 50 %.
- Tarifications intégrées, notamment au niveau des grandes agglomérations.
- Automates / Internet / Guichets : toutes les formules doivent être disponibles.
- Réduction tarifaire en heures creuses et le week-end

# UNE POLITIQUE TARIFAIRE COHÉRENTE

## Tarifs transfrontaliers

- Tarifs identiques pour tous les trajets transfrontaliers et le même qu' en trafic intérieur.
- Formules transfrontalières avantageuses disponibles partout (donc également via Internet / Automates).

## Autres recommandations

- Autoriser les interruptions de voyage.
- Revoir le « Tarif à Bord » pour les abonnés.
- Supprimer les interdictions de combiner certains titres de transport.
- Prix en rapport avec le qualité offerte (peu de différence de confort 1ère Cl. dans certains trains).
- Tarifs parkings pour voyageurs occasionnels (également via internet / automates).

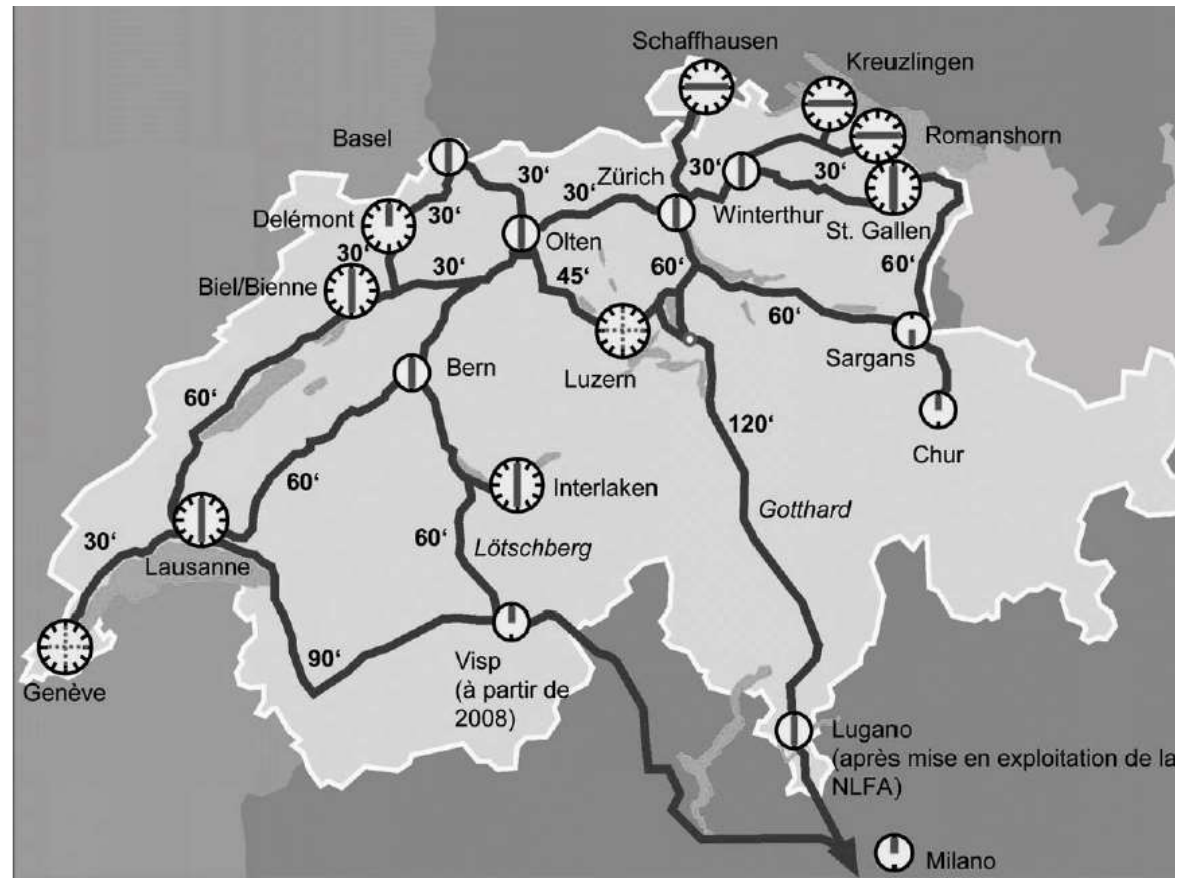
# UN SCHÉMA D'EXPLOITATION ATTRACTIF

- **Plan de transport** = traduction en horaires du schéma d'exploitation
- **Schéma d'exploitation** = organisation de la circulation des trains sur le réseau
- Organiser ce schéma d'exploitation sur le principe du « **cadencement en réseau** »

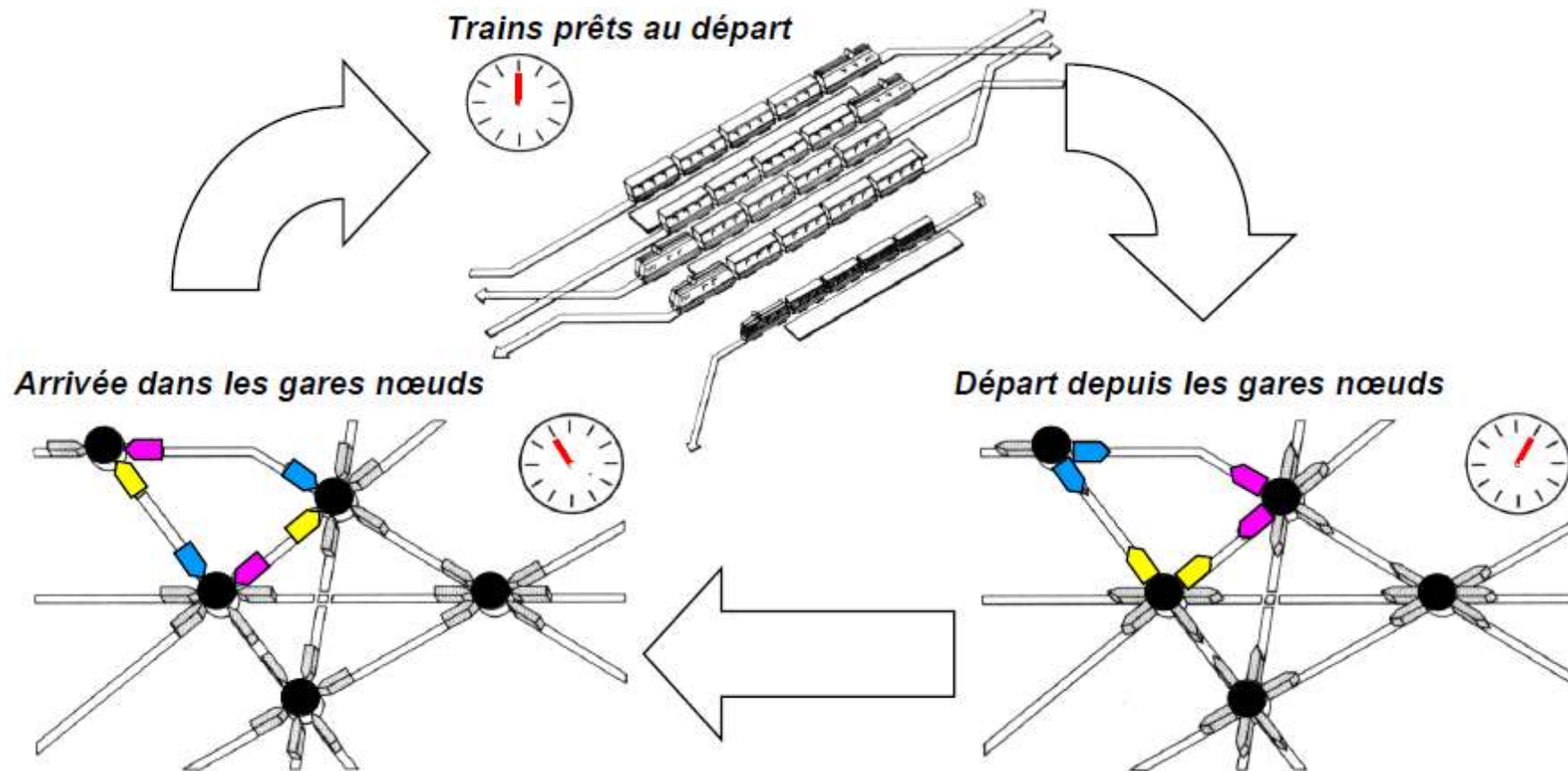
# FOCUS SUR LE CADENCEMENT EN RÉSEAU

## Démarche suisse

1. Définir des nœuds de correspondances ;
2. Obtenir des temps de parcours de 30' – 45' – 60' – 90' – 120' entre les nœuds ;
3. Regrouper les arrivées – départ des trains dans des plages de « rendez-vous » autour des minutes 0'-30' ou 15'-45' dans les nœuds ;
4. Généraliser le système à l'ensemble du pays, et à l'ensemble des moyens de transport.



# GARES = NŒUDS DE CORRESPONDANCES INTERMODAUX



Source : TRITEL, *Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie*, 2012.

# AVANTAGES DU CADENCEMENT EN RÉSEAU

Pour l'utilisateur : amélioration sensible du service

- Fréquences accrues
- Correspondances assurées entre modes

Pour l'économie des transports publics :

- Gains de productivité pour les opérateurs (train, bus, tram)
- Augmentation des recettes par l'amélioration de l'attractivité du service
- Renforcement mutuel via l'effet réseau
- Revalorisation des lignes de desserte locale

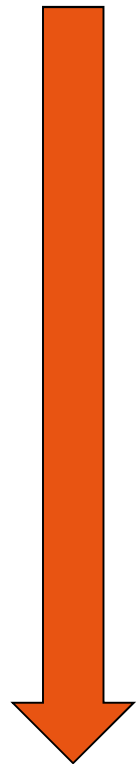
# Quelques jalons pour atteindre cette vision stratégique



# DES JALONS EXTERNES AU MONDE FERROVIAIRE

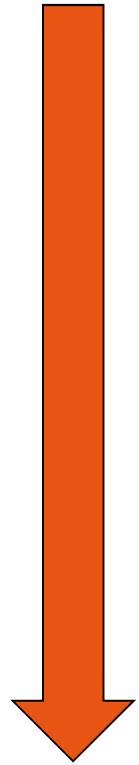
- Gouvernance de la mobilité
- Aménagement du territoire
- Urbanisme (quartiers de gare)
- Fiscalité automobile (TMC, accises, voitures de société)
- Politique de stationnement
- Socialisation aux modes alternatifs

# DES JALONS INTERNES AU MONDE FERROVIAIRE



- Des schémas d'exploitation de plus en plus ambitieux (Plans de transport successifs)
- Des investissements planifiés en conséquence (Plans pluriannuels d'investissements – PPI)
- Une gouvernance cohérente

# DES JALONS INTERNES AU MONDE FERROVIAIRE



- **Des schémas d'exploitation de plus en plus ambitieux (Plans de transport successifs)**
- Des investissements planifiés en conséquence (Plans pluriannuels d'investissements – PPI)
- Une gouvernance cohérente

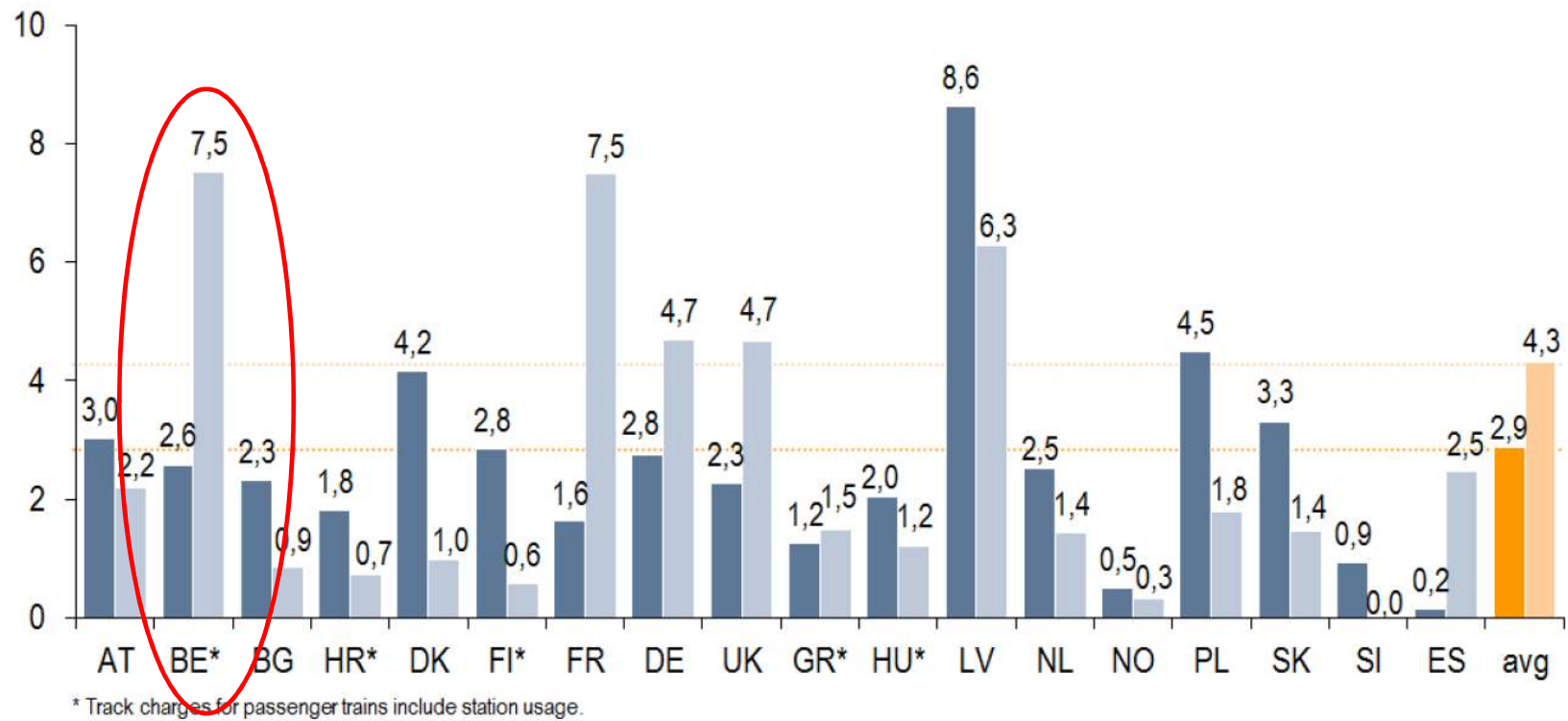
# ÉLÉMENTS INFLUENÇANT LE PLAN DE TRANSPORT

- Définition de l'offre minimale : fréquences, amplitude, etc. (contrat de gestion)
- Dotation d'exploitation
- Redevance d'infrastructure

# MONTANT MOYEN DE LA REDEVANCE D'UTILISATION EN 2013

Euro per train kilometre, 2013<sup>o</sup>

Freight trains Passenger trains



Source : Independent Regulators' Group – Rail, 3rd Annual Market Monitoring Report 2014, 3 avril 2015, p. 21.



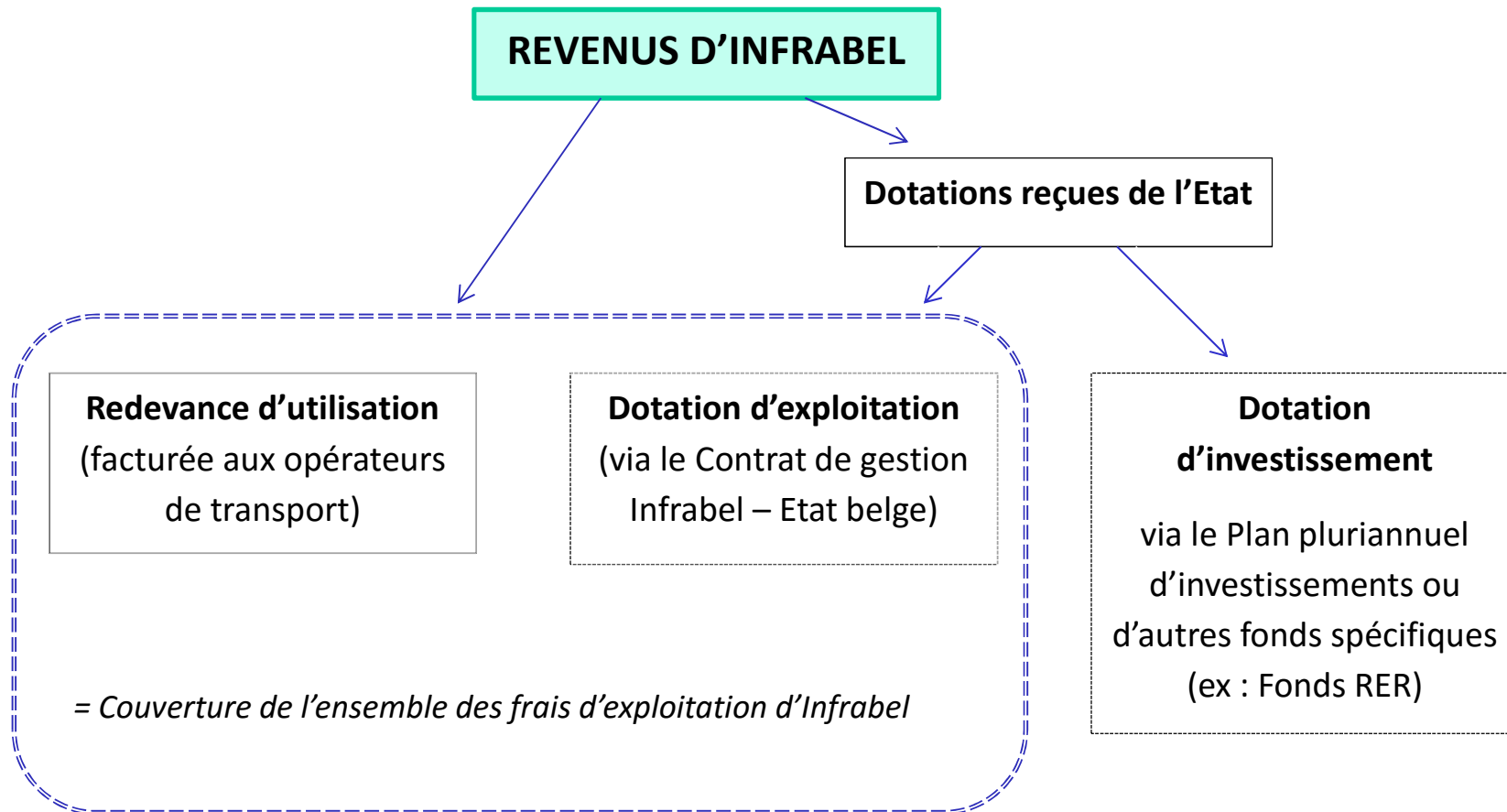
# POIDS REDEVANCE DANS COÛTS D'EXPLOITATION

Tableau 38 Coûts d'exploitation par type de train ; montants en euros par train-km

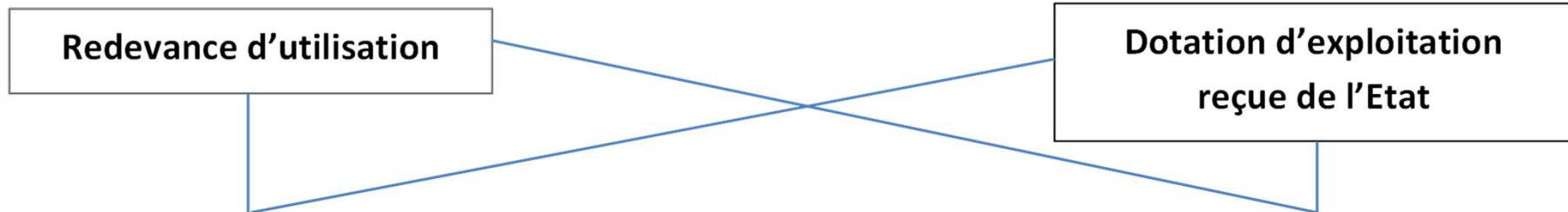
Type de train correspondant au réseau belge	Coût train-km moyen selon benchmarking (en €)	Dont :				
		Achat du matériel roulant (amortissement)	Entretien du matériel roulant	Consommation d'énergie	Redevance à Infrabel <sup>35</sup>	Frais de personnel
IC	+/- 19 €	12 %	23 %	10 %	38 %	17 %
IR	+/- 18 €	09 %	23 %	08 %	40 %	20 %
CR	+/- 23 €	12 %	17 %	06 %	44 %	21 %
P	+/- 25 €	18 %	23 %	08 %	30 %	21 %
L	+/- 16 €	09 %	19 %	06 %	38 %	28 %
Light train <sup>36</sup>	+/- 12 €	09 %	21 %	06 %	42 %	22 %

Source : SPW, *Etude de potentiel et de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans les agglomérations de Liège et Charleroi*, 2013.

# REVENUS D'INFRABEL = SUBTIL ÉQUILIBRE



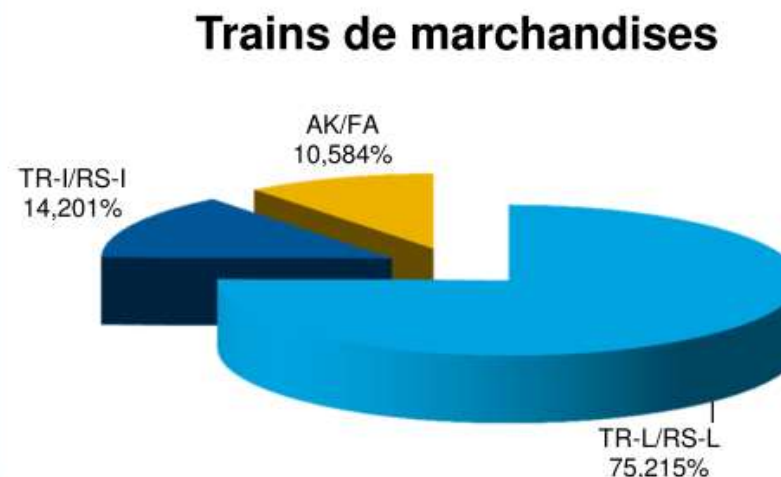
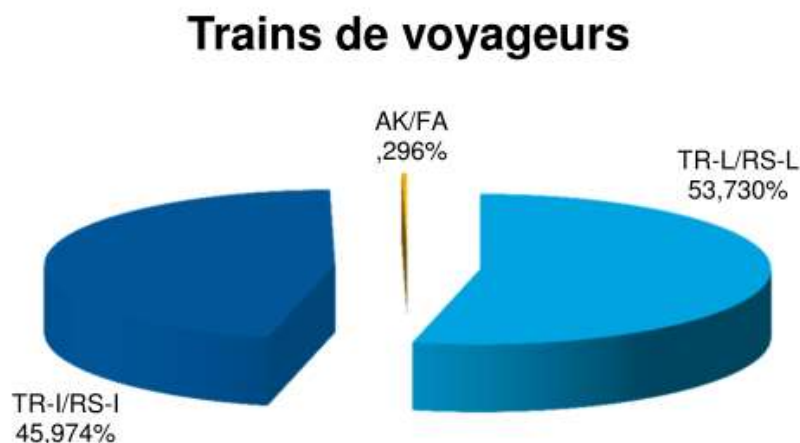
# CONTRAINTE BUDGÉTAIRES FORTES



1. Equilibre financier sur une période de cinq ans
2. Minimum 50% de recettes commerciales d'Infrabel par rapport à l'ensemble des coûts pris en compte dans périmètre SEC 2010. Sinon, consolidation du budget (et de la dette) d'Infrabel dans les comptes de l'Etat.

**Marges de manœuvre?** Actuellement, autour de 51 % des coûts d'Infrabel seraient couverts par des recettes commerciales (= redevances), d'après le GI.

# COMPOSITION DE LA REDEVANCE D'UTILISATION



TR-L/RS-L : redevance sillon-ligne  
 TR-I/RS-I : redevance sillon-installation  
 RR/RM : redevance opérations de manœuvre  
 AK/FA : frais administratifs

Prix moyen actuel en Belgique  
 Trafic voyageur = 7€/tr.km  
 Trafic fret = 2€/tr.km  
 LGV = 11€/tr.km

Ensemble des redevances perçues sur réseau belge (fret et TGV incluses) =

**680 millions € /an** (chiffres 2014, Infrabel)



# REDEVANCE SILLON-LIGNE

$$P * P_t * L * C * C_1 * C_2 * C_e * H * T$$

où P = prix de base = 0,346140 € / km

où P<sub>t</sub> = priorité de circulation

où L = longueur de la section

où C = masse du train

où C<sub>1</sub> = importance opérationnelle de la ligne

où C<sub>2</sub> = équipement technique de la ligne

où C<sub>e</sub> = coefficient d'incidence environnementale (=1)

où H = jour ou heure de circulation

où T = écart relatif entre vitesse commerciale du service et la vitesse standard sur le réseau

# REDEVANCE SILLON-INSTALLATION

$$P_v * C_u * C_i$$

où  $P_v$  = prix de base = 2,186147 € / km

où  $C_u$  = nature de l'arrêt (origine, destination, intermédiaire)

où  $C_i$  = importance opérationnelle et équipement de l'arrêt

# DIRECTIVE 2012/34/EC

- Deux parties à la redevance :
  - **Coûts directs** (obligatoire) : variables selon niveau de trafic (ex : usure des voies, etc.)
    - = une partie des coûts seulement (coûts fixes importants)
  - **Mark-up** (optionnelle) : majoration sur certains segments (ex : LGV)
- Détermination de la nouvelle structure de la redevance d'utilisation permettra de déterminer hauteur nécessaire de la dotation d'exploitation (contrat gestion)

# AGENDA EUROPÉEN

- 12 juin 2015 : CE détermine modalités relatives aux coûts directs
- Juin 2016 : Infrabel soumet sa formule de coûts directs au régulateur + approbation de sa proposition de mark-ups par AR
- Décembre 2017 : publication dans DRR
- Janvier 2019 : mise en œuvre

# ENJEU D'UNE RÉVISION DE LA REDEVANCE D'UTILISATION

Trouver un modèle économique qui favorise l'amélioration de l'offre, les initiatives « commerciales » (au service du client, actuel ou potentiel) et qui ne pénalise pas les lignes de desserte locale (L).

## 3 scénarios envisagés



# SCÉNARIO 1

*= Réduction sensible de la redevance d'utilisation ; Etat subventionne davantage le GI et moins l'opérateur. Inspiration : modèles hollandais ou suisse.  
Favorise l'ouverture du marché et l'initiative commerciale.*

## Avantages

- Soutien au développement de l'offre
- Ecoute accrue des desiderata de la clientèle finale
- Jeu à somme nulle pour l'Etat (transfert)
- Adaptation possible à des objectifs politiques (mark ups)

## Inconvénient

- Intégration dette d'Infrabel dans giron budgétaire de l'Etat

# SCÉNARIO 2

= Diminution hauteur de la redevance sans revoir répartition dotations étatiques entre GI et opérateur

## Avantages

- Pas de consolidation dette d'Infrabel
- Diminution hauteur redevance pour SNCB sans toucher à la hauteur de la dotation étatique pour l'opérateur (marges budgétaires nouvelles)
- Adaptation possible à des objectifs politiques (mark ups)

## Inconvénient

- Marge de manœuvre réduite sur la hauteur de la redevance (cf. seuil des 50% déjà presque atteint)

# SCÉNARIO 3

*= Révision de certains paramètres de la redevance sans toucher ni à la hauteur globale, ni à la distribution des dotations publiques*

## Avantages

- Pas de consolidation dette d'Infrabel
- Adaptation possible à des objectifs politiques (mark ups)

## Inconvénient

- N'aborde qu'une partie de la problématique sans profiter de l'opportunité d'une révision globale du système (qui risque de s'imposer tôt ou tard)

# PLAN DE TRANSPORT 2014

## Défauts fondamentaux du PT 2014 :

- Allongement des temps de parcours (« détente des horaires »)
- Réduction de l'amplitude horaire
- Suppressions des premiers / derniers trains
- Correspondances focalisées de / vers Bruxelles
- Problèmes structurels de ponctualité demeurent
- Fréquences stagnent sur certaines lignes
- Matériel inadapté: Desiro ≠ train IC

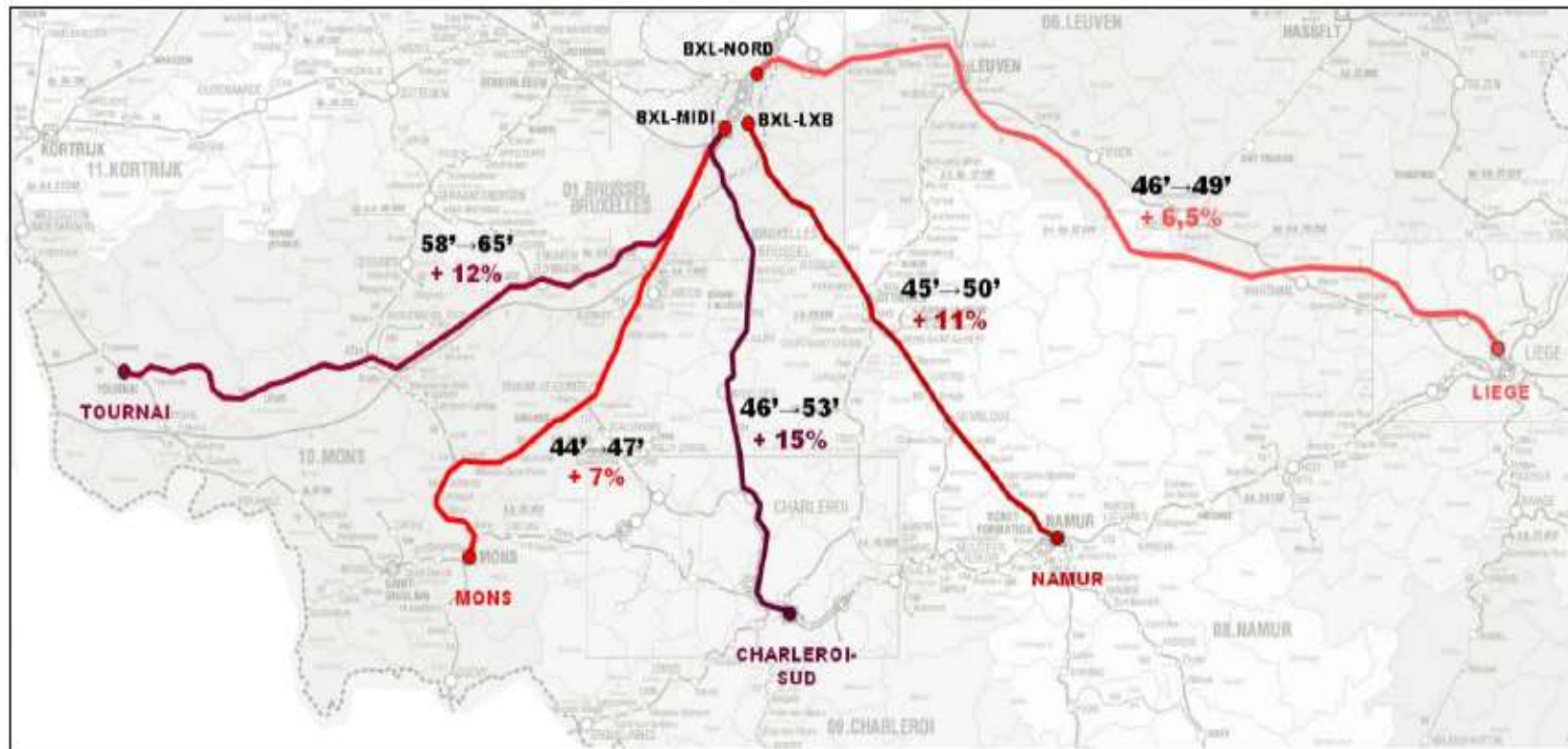
# PLAN DE TRANSPORT 2014

- Augmentation du nombre de trains vers Brussels Airport au détriment d'autres relations
- Manque de normes ambitieuses en matière d'amplitude et de fréquences (dans CG)
- Manque d'attention pour les autres motifs de déplacement que domicile-travail/école
- Problèmes de lisibilité de l'offre (IC-L)
- Pas de réelle concertation, information en aval

Pas de finalisation de travaux d'infrastructure majeurs entre 2014 et 2017 sauf tunnel Schuman-Josaphat

# PLAN DE TRANSPORT 2014

## Allongement des temps de parcours (Wallonie)

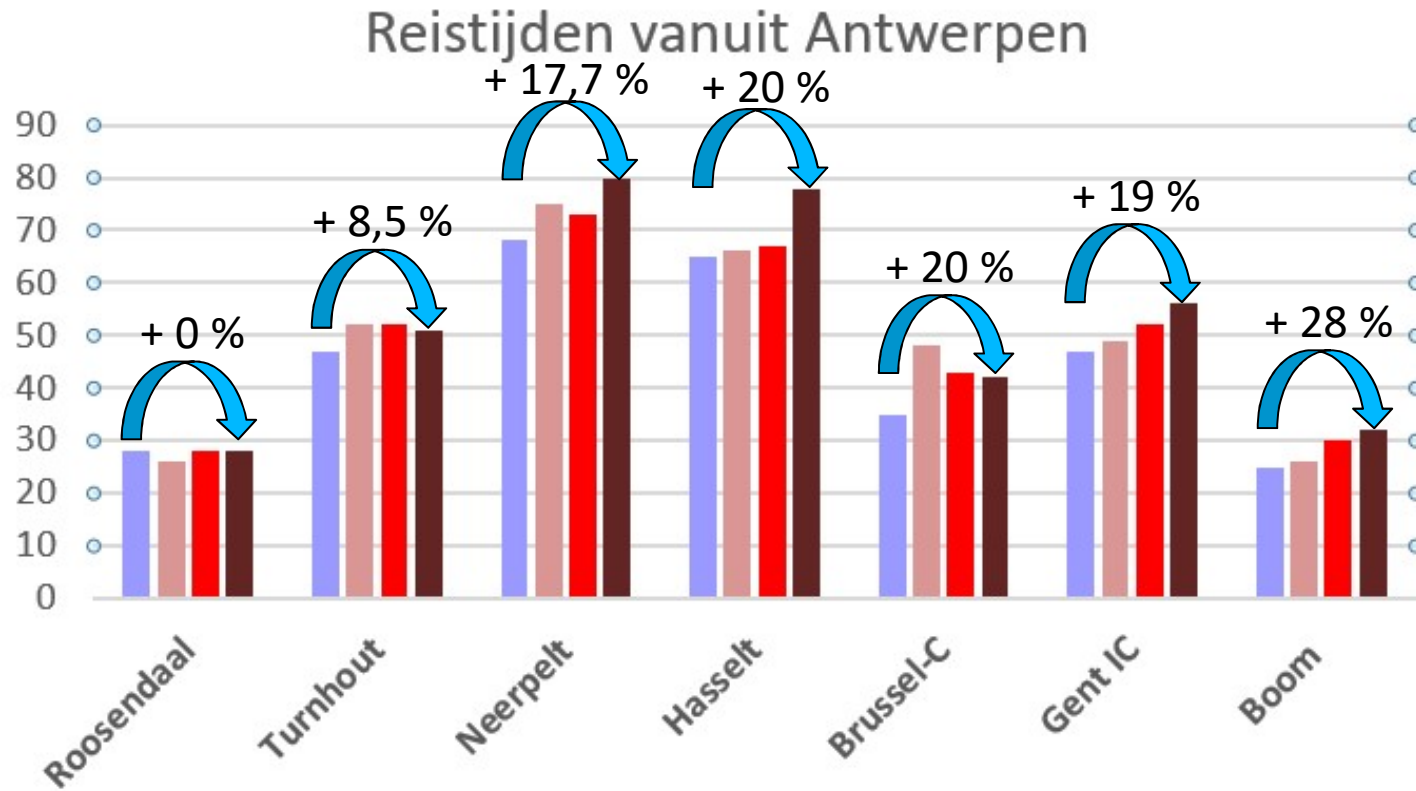


Fond de plan : Infrabel, 2013

Etude Plan de Transport 2014 – Cellule Ferroviaire Wallonne – Sept 2015

# PLAN DE TRANSPORT 2014

## Allongement des temps de parcours (Flandre)



Temps de parcours en minutes

■ 1990 ■ 2000 ■ 2012 ■ 2015



# PLAN DE TRANSPORT 2014

## Réduction de l'amplitude horaire (Wallonie)

Type de desserte	Evolution de l'amplitude horaire en Wallonie				
	Amplitude ↗		Amplitude =	Amplitude ↘	
	# tronçons	Δ moyenne	# tronçons	# tronçons	Δ moyenne
L (hors zone RER)	7	+42'	7	52	- 1h52
L dans zone RER	3	+40'	8	17	- 1h17
IC	16	+41'	17	50	- 1h06
TOTAL	26	+ 41'	32	119	- 1h28
	15%		18%	67%	

Etude Plan de Transport 2014 – Cellule Ferroviaire Wallonne – Sept 2015

Philosophie de Plan de Transport 2014  
« Adapter l'offre à la demande »

# PLAN DE TRANSPORT 2014 vs 2017

## Amplitude | Relations IC

Amplitudes ↗	
Liège - Maastricht	+ 1 train en fin de journée
Namur - Lille Fl.	Prolongation 1er train Namur-Tournai jusque Lille
Braine-l'Alleud - Brux.-Lux.	+ 2 trains par sens
Amplitudes ↘	
Bruxelles - Welkenraedt	- Suppression 1er et dernier train entre Liège et Welkenraedt - Premier train départ Liège - Dernier train limité à Liège
Mouscron - Bruxelles	Suppression des premiers/derniers trains dans chaque sens sur tronçon Mouscron - Tournai et trains limités à Tournai
Binche - Bruxelles	- Suppression du premier train vers Binche - Limitation des deux derniers trains à La Louvière-Sud
Quiévrain - Bruxelles - Liège	Suppression du dernier train dans chaque sens sur tout le parcours
Dinant - Bruxelles	Remplacement des 3 derniers trains par sens par des liaisons avec correspondance à Namur
Namur - Liège	Suppression du premier/dernier train vers Liège
Charleroi - Liège	Suppression des deux derniers trains vers Liège
Charleroi - Mons	Suppression du dernier train vers Mons
Charleroi - Couvin	Suppression du dernier train vers Couvin

Etude Plan de Transport 2014 – Cellule Ferroviaire Wallonne – Sept 2015

# PLAN DE TRANSPORT 2014

Quelle politique en matière d'amplitude sur le réseau S autour de Bruxelles?

	Premières-arrivées-à-Bruxelles		Derniers-départs-de-Bruxelles	
	2014	2015	2014	2015
Antwerpen	05:23	05:51	23:35	23:43
Leuven	05:38	05:25	23:22	22:34
Ottignies	05:41	05:34	22:46	22:52
Nivelles	05:59	05:42	00:01	00:18
Braine-le-Comte	05:54	06:03	22:39	22:26
Geraardsbergen	05:37	05:13	22:23	21:38
Zottegem	05:02	05:40	23:27	23:19
Aalst-(via-Jette)	05:55	06:00	23:07	21:59
Dendermonde	05:31	05:59	23:29	23:21

# PLAN DE TRANSPORT 2014

## Suppression des premiers / derniers trains

En moyenne, l'amplitude a ainsi diminué de près de **2h00**.

Les lignes et tronçons de ligne les plus sévèrement touchés (suppression de 2 à 4 trains par jour) sont les suivants :

- L162 \* Namur – Assesse ; Ciney – Jemelle ; Jemelle – Libramont, Libramont – Arlon
- L165 \* Libramont – Bertrix
- L118 Mons – La Louvière
- L112 La Louvière – Charleroi-Sud
- L161 Namur – Ottignies
- L125 Namur – Huy
- L96 Quévy – Mons
- L116 Braine-le-Comte – Manage

Etude Plan de Transport 2014 – Cellule Ferroviaire Wallonne – Sept 2015

\* Fréquence bi-horaire



# PLAN DE TRANSPORT 2014

## Correspondances focalisées sur Bruxelles

*Exemple de Charleroi-Sud*



- Ottignies-Charleroi (L) vers Mons (L) : 44'
- Ottignies-Charleroi (L) vers Mons (IC) : 2' ou 39'
- Ottignies-Charleroi (L) vers Erquennes (L) : 46'
- Ottignies-Charleroi (L) vers Bruxelles (IC) : 15'
  
- Namur-Charleroi (L) vers Mons (IC) : 32'
- Namur-Charleroi (L) vers Bruxelles (IC) : 12'
  
- Couvin-Charleroi (IC) vers Namur (L) : 32'
- Couvin-Charleroi (IC) vers Mons (IC) : 2' ou 25'
- Couvin-Charleroi (IC) vers Bruxelles (IC) : 17'
  
- Erquennes-Charleroi (L) vers Couvin (IC) : 32'
- Erquennes-Charleroi (L) vers Bruxelles (IC) : 11'
  
- Mons-Charleroi (IC) vers Couvin (IC) : 25'
- Mons-Charleroi (L) vers Erquennes (L) : 48'
- Mons-Charleroi (L) vers Ottignies (L) : 44'
- Mons-Charleroi (L) vers Bruxelles : 17'

Etude Plan de Transport 2014 – Cellule Ferroviaire Wallonne – Sept 2015

# PRINCIPES POUR LE PLAN DE TRANSPORT 2017

- **Résolution des problèmes structurels**
  - Augmenter le nombre de nœuds de correspondance
  - Améliorer vitesse commerciale (tps de parcours global > ligne)
  - Augmenter l'amplitude horaire (CG 2016-2020)
  - Harmoniser et adapter du type de matériel par desserte
  - Offre crédible le WE (min 1 train/h le samedi, confort, TdP)
  - Développer les réseaux S (Anvers, Gand, Liège et Charleroi)
  - Développer l'offre transfrontalière : Roosendaal, Breda, Aachen, Maubeuge, Valenciennes, Lille
  - Meilleure lisibilité de l'offre en réinstaurant la catégorie IR
  - Développer les alternatives pour la JNM (ex. Louvain – Malines – Termonde – Gand, Anvers – Quartier UE via Schuman-Josaphat et l'aéroport)

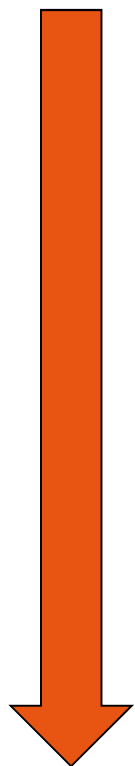
# PRINCIPES POUR LE PLAN DE TRANSPORT 2017

- Résolution des problèmes **spécifiques**
  - Supprimer les « blancs-travaux » (= « trous » dans l'horaire) sur les lignes 2 Louvain-Liège et 4 Anvers – Noorderkempen
  - Trains IC plus rapides: Anvers – Bruxelles (WE), Gand – Courtrai – Lille, Gand – Anvers, Malines – Louvain, Tournai – Liège, Liège – Namur, Bruxelles – Luxembourg
  - Proposer une offre cadencée complète sur L 132 Charleroi-Couvin
  - Rétablir des correspondances correctes à Pepinster
  - Etaler les pointes (06h00 - 09h30 – 15h30-19h30)
  - Rétablir la relation directe Anvers – Lierre (Lier) – Hasselt

# PRINCIPES POUR LE PLAN DE TRANSPORT 2017

- Résolution des problèmes **spécifiques** (suite)
  - Rétablir la relation directe Liège – Aachen
  - Rétablir la relation de base cadencée sur la ligne 90 Alost - Denderleeuw – Grammont
  - Meilleure desserte des gares en périphérie : Gentbrugge, Haasrode, Antwerpen-Zuid (WE), Ceria/Coovi
  - Réintroduction de « vrais » trains IC entre Bruges et Courtrai ainsi que sur la Dorsale wallonne
  - Rétablir une offre cadencée sur L 144 Jemeppe-sur-Sambre – Gembloux en l'optimisant
  - Introduction d'un troisième IC cadencé sur la relation Gand – Courtrai

# DES JALONS INTERNES AU MONDE FERROVIAIRE



- Des schémas d'exploitation de plus en plus ambitieux (Plans de transport successifs)
- **Des investissements planifiés en conséquence (Plans pluriannuels d'investissements – PPI)**
- Une gouvernance cohérente

# PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENTS (PPI 2016-2020)

- PPI valable pour 5 ans (au lieu de 12 ans précédemment)
- Création d'une cellule d'investissements (niveaux stratégique et technique)
- PPI devra être totalement couvert par des financements identifiés (sans recours à l'endettement)
- Quel sera l'impact du plan d'économies ?

# PRIORITÉS POUR LE PPI (2016-2020)

Sur base du schéma d'exploitation à long terme, priorité à :

- Un **maintien de capacité** assuré (v. focus)
- Un **matériel roulant adapté** aux types de desserte envisagés, aux objectifs de temps de parcours (taux d'accélération), incluant des moyens de réserve
- Un **équipement minimal** des gares et PANG et un programme de rehaussement des quais (76 cm), incluant une information en temps réel et des parkings vélo
- La **finalisation des travaux en cours** (RER, Axe 3, rénovation des gares (Vilvorde, Malines, Gand, Tirlemont,,), mise en accessibilité
- Privilégier les projets de **parking** autour des lignes de desserte locale

# FOCUS SUR LE MAINTIEN DE CAPACITÉ

**Maintien de capacité** = remplacement des éléments de l'infrastructure arrivant en fin de vie économique.

≠ **Entretien** = intervention sur des éléments qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie afin de garantir leur niveau de fonctionnalité requis

# VIEILLISSEMENT GÉNÉRALISÉ DES COMPOSANTES DU RÉSEAU

## Exemples des défis sur le plan de la maintenance



**1 km** ligne  
sur **4** est à remplacer



**Câblage** obsolète dans  
différentes salles relais :  
exécution indispensable du  
programme EBP



**225.000** traverses  
à remplacer



**23.000** relais de protection pour  
des signaux à remplacer  
(production arrêtée en 1980)



**1** sous-station de traction  
sur **5** est à renouveler



**80%** de nos ponts en  
maçonnerie datent d'avant la  
1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale



**50%** des passages à niv. à réaménager



**10%** doivent être réélectrifiés

**INFRABEL**  
Right On Track

Source : Infrabel, mai 2015



« Viaduc des Allemands », L24, passage Canal Albert



# IMPACTS

- Manque de robustesse du réseau  
(= capacité à revenir à l'équilibre après une perturbation) et perte de fiabilité
- Problèmes structurels de ponctualité  
1/3 des retards attribués à Infrabel = problèmes à l'infrastructure
- Risques en matière de sécurité
- Hausse des coûts d'entretien
- Pourrissement des lignes « rurales »

# ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS CRÉATION D'UN BESOIN DE RATTRAPAGE

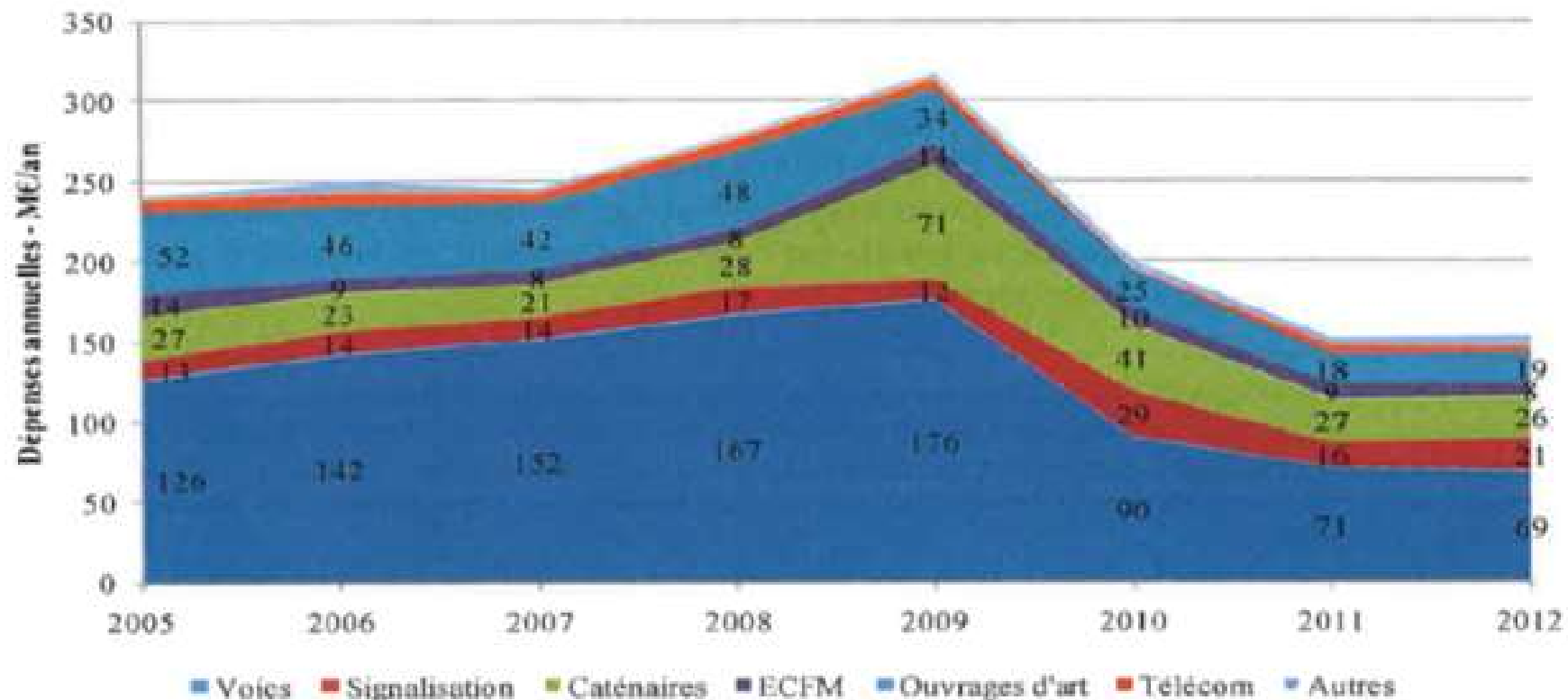
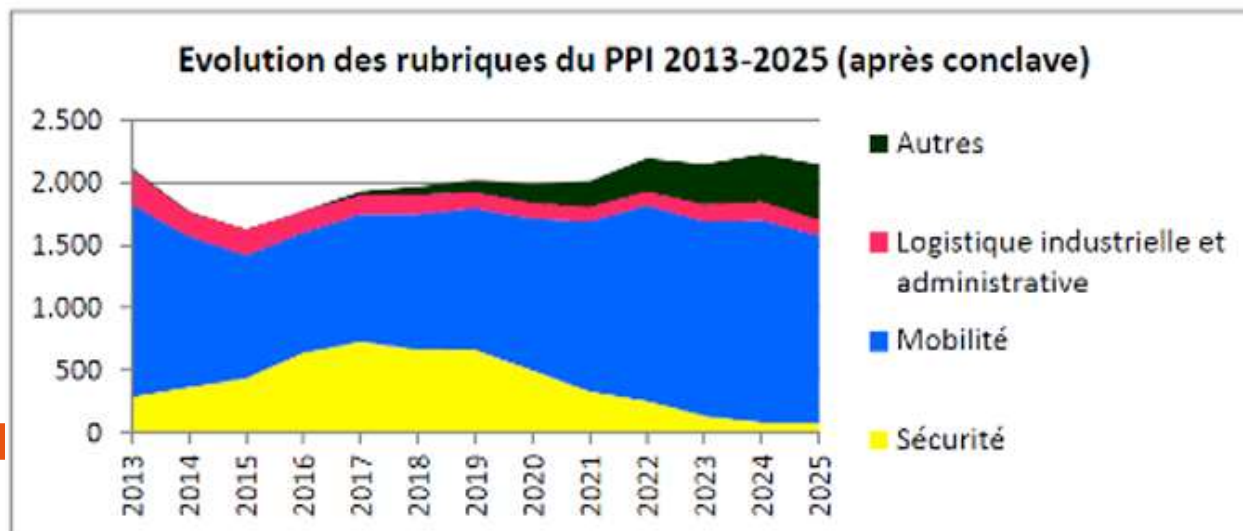
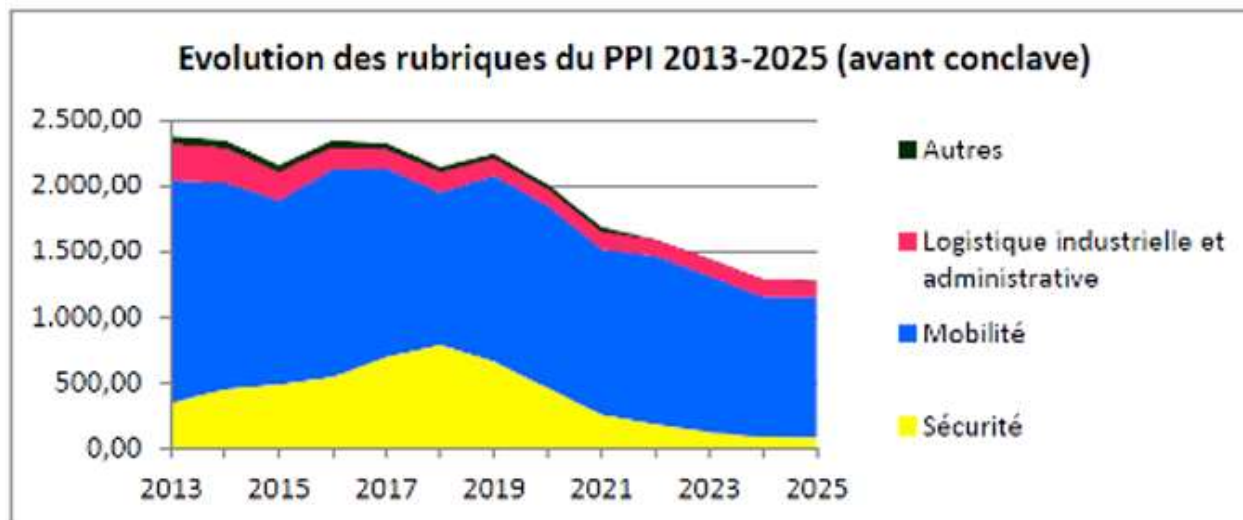


Figure 1: Évolution des investissements en maintien de capacité<sup>12</sup>, de 2005 à 2012, en M€<sub>2010</sub>/an.

Source : EPFL-LITEP, 2011

# PPI 2013-2025

## AVANT ET APRÈS CONCLAVE



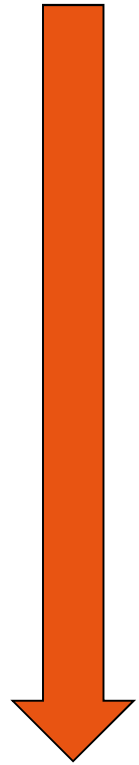
**Calendrier inadapté par rapport aux besoins de rattrapage**

Source : SPW

# RECOMMANDATIONS CONCERNANT LE MAINTIEN DE CAPACITÉ (PPI 2016-2020)

- Définir les besoins d'infrastructure en fonction de la vision à long terme
- Prévoir un budget de 490 M€ / an pour le poste « Maintien de capacité » dans le PPI
- Assurer les rattrapages nécessaires en début de PPI
- Définir les investissements en fonction des besoins réels constatés sur le réseau (audit régulier, maintenance prédictive)

# DES JALONS INTERNES AU MONDE FERROVIAIRE



- Des schémas d'exploitation de plus en plus ambitieux (Plans de transport successifs)
- Des investissements planifiés en conséquence (Plans pluriannuels d'investissements – PPI)
- **Une gouvernance cohérente**

# UNE GOUVERNANCE COHÉRENTE

- Une **organisation du travail** pensée en cohérence avec les objectifs de mobilité et le schéma d'exploitation à long terme :
  - Harmoniser le matériel en circulation par type de ligne
  - Instaurer une polyvalence au niveau des ateliers (entretien, réparations, ...)
  - Roulement du personnel : flexibilité lors des aller/retour sur une même relation
  - Limiter les parcours à vide
  - Réutilisation rapide du matériel / Limitation des temps de stationnement aux terminus

# UNE GOUVERNANCE COHÉRENTE

- Des **normes** techniques, d'organisation et de fonctionnement cohérentes, mises à jour (avec suppression des normes obsolètes), adaptables selon l'évolution des usages et visant le service fonctionnel plutôt que le prestige :
  - Normes techniques :
    - Hauteur des quais stabilisée à 76 cm
    - Commande de matériel roulant (ex : M7) adapté à la hauteur des quais
    - Définition d'un standard de confort minimum dans les gares et PANG
  - Révision et mise en place d'une procédure de départ simplifiée
  - One man car : révision de la réglementation (normes de sécurité, obligation de présence d'un accompagnateur, etc.) et des formations

# UNE GOUVERNANCE COHÉRENTE

- Une **culture ferroviaire** partagée et soutenue par les pouvoirs publics
  - Un débat public sur la vision stratégique à long terme
  - Une concertation accrue sur les décisions stratégiques (Plan Transport 2017, PPI, Contrats de gestion)
  - Une transparence des données et une communication proactive, notamment sur la ponctualité (retards et causes)

Conclusion : l'avenir du rail est  
(aussi) entre vos mains !



# QUE PEUT FAIRE LE PARLEMENT FÉDÉRAL?

- Contrôle de l'action gouvernementale :
  - Analyser compatibilité entre objectifs stratégiques de la Ministre (juillet 2015) et dotations allouées (investissements et exploitation)
  - Demander à la Ministre de fixer la répartition des économies entre Investissements/Exploitation et entre SNCB/Infrabel + rétroplanning pour PPI et Contrats de gestion
- Contrats de gestion :
  - Auditionner la Cour des Comptes (rapport d'évaluation des CG 2008-2012) avant élaboration des nouveaux Contrats de gestion
  - Définir précisément les objectifs de qualité et les indicateurs (KPI) y afférant, dans une orientation « résultats » plutôt que moyens
  - Assurer un suivi bimestriel des objectifs et des indicateurs
  - Repenser les outils qui impactent l'économie globale du système (redevance d'utilisation de l'infrastructure, politique tarifaire)

# QUE PEUT FAIRE LE PARLEMENT FÉDÉRAL?

- Plan de transport :
  - Elargir le débat en inscrivant l'élaboration des plans de transport dans une vision stratégique ferroviaire à long terme, soumise à débat public et basée sur le cadencement en réseau
  - Veiller à la résolution des problèmes structurels et spécifiques mentionnés
- PPI :
  - Veiller à la priorité accordée au maintien de capacité et au matériel roulant adapté
- Veiller à la cohérence des différents documents stratégiques (contrats de gestion, plans de transport et PPI) au niveau des contenus et des calendriers

Merci pour votre attention !

