

| C'EST A DIRE | ٤٠٤ |

# LE TEMPS DU TRAIN

91 92 93 94 95 96 97 98 99 200





**P**our qu'il réponde, dans les 20 prochaines années, aux besoins d'une mobilité accrue mais respectueuse de la qualité de la vie, le réseau ferroviaire belge doit être profondément modernisé.

Le plan STAR 21 élaboré en 1989 énonce des projets dans ce sens. Un premier plan décennal d'investissements, conçu un an plus tard, sélectionne les priorités à poursuivre d'ici la fin du siècle. Ces deux documents ont été soumis à l'avis des Exécutifs Régionaux. Ceux-ci s'étant exprimés, le Gouvernement a pris en juillet 1991 une décision qui fixe l'effort global à 176,5 milliards pour la période 1991/2000 et précise, en les chiffrant, les travaux à réaliser sur l'ensemble du réseau.

L'Etat contribuera à concurrence de 144 milliards en 10 ans. L'entreprise ferroviaire engagera pour sa part 32,5 milliards, prélevés sur ses fonds propres ou, pour une part mineure, apportés par des tiers. Elle investira en outre 85,5 milliards dans le projet TGV.

Les objectifs de ce plan sont de quatre ordres. Moderniser l'infrastructure (voies, signalisation, bâtiments) pour accroître la capacité du réseau, permettre une augmentation des vitesses et améliorer la performance des trains de voyageurs comme de marchandises. Acquérir du matériel roulant qui réponde bien aux exigences de confort des voyageurs et au souci de rentabilité des expéditeurs de fret. Revaloriser les gares, pour rendre plus attrayants à tous points de vue ces lieux de passage logique de la clientèle des transports en commun. Enfin, adapter le fonctionnement interne de l'entreprise pour lui donner une capacité de travail bien de notre époque.

La modernisation du réseau intérieur ira, comme le gouvernement s'y était engagé, de pair avec l'établissement du réseau de trains à grande vitesse. La SNCB doit être ainsi mieux armée pour faire face aux défis nés de l'ouverture du marché communautaire, de la croissance des échanges avec les autres pays d'Europe, et de la véritable explosion de la mobilité qui s'en suivra.

La décision du Gouvernement, coulée dans une convention entre l'Etat et la SNCB, témoigne de la volonté présente à tous les niveaux de doter le rail belge des moyens indispensables pour remplir pleinement le rôle que le futur contrat de gestion lui assignera.



Etienne Schouppe  
Administrateur-délégué  
de la SNCB



Michel Damar  
Président du Conseil  
d'administration de la SNCB



Jean-Luc Dehaene  
Vice-premier ministre et  
Ministre des Communications

## Objectif 2000

La vie moderne comprend une importante facette "mobilité". Jamais jusqu'ici les gens ne s'étaient déplacés aussi massivement sur des distances plus ou moins longues. Avec les conséquences que l'on sait.

L'environnement est soumis à une pression insoutenable. Le coût économique et social du transport devient prohibitif. Cette évolution regrettable engendre des réactions vives dans tous les milieux. A contrario, elle ouvre de nouvelles perspectives pour le train.

Examiner le rôle que le train peut jouer dans notre vie présente et future, envisager qu'il regagne de l'importance pour nos contemporains et tracer des projets d'avenir: c'est la démarche menée par la SNCB en 1989 à la base de son plan d'avenir STAR 21.

Et nous voilà en 1991. Ces idées, ces perspectives forment maintenant l'ossature d'un projet concret: le plan décennal d'investissements. Un objectif se dessine en filigrane: accroître la fréquentation du train. Des lignes directrices apparaissent noir sur blanc: un plan financier réparti sur dix ans pour rénover et moderniser l'infrastructure et les bâtiments, renouveler et améliorer le matériel roulant, développer un service de trains attrayant.

Ce plan décennal est la première étape d'un processus qui vise à un meilleur transport ferroviaire et, plus largement, à un système global de transport plus vivable. Il n'est pas figé dans le temps: dès 1995, un plan décennal actualisé sera élaboré. Il couvrira, en les adaptant si une évolution des besoins est déjà sensible, les cinq dernières tranches du plan actuel et les premières années du 21ème siècle. Car la modernisation entamée se poursuivra au-delà de l'an 2000, pour réaliser le programme de concrétisation de STAR 21 en vingt à vingt-cinq ans.

proviennent pour une part importante de l'activité du transport. Ces substances, dégagées en grandes quantités par les moteurs à explosion, sont responsables des pluies acides, du smog et de l'effet de serre qui menacent notre milieu naturel. Le transport est en outre bruyant, mangeur d'espace, grand consommateur de nos précieux combustibles fossiles et producteur de déchets.

### Le transport coûte trop

Les économistes ont mis en évidence le coût socio-économique énorme du transport routier. Les accidents sont en premier lieu à l'origine de drames humains; ils engendrent aussi des dépenses considérables en termes de prestations de police, d'affaires judiciaires, d'interventions médicales, d'indemnités et pensions pour handicap permanent et de frais d'assurances. Si le coût de la pollution - et particulièrement la part du transport dans ce coût - est difficile à estimer, les experts et les décideurs s'accordent toutefois pour dire qu'il faut réduire drastiquement les effets agressifs du transport sur l'environnement. En plus, le transport a des répercussions sur la balance énergétique et sur le traitement des déchets.

## **Des intentions aux actes**

Le plan d'avenir STAR 21 (dont il est question dans notre brochure "Une voie d'avenir") a donné sa base au plan décennal d'investissements. STAR 21 part d'une analyse réaliste fondée sur l'expérience et l'estimation des besoins à terme. Ses conclusions touchent les aspects écologique, économique et social. Globalement, STAR 21 part d'un constat: notre mobilité a du plomb dans l'aile.

## **Les handicaps du transport**

Et pas que du plomb. Le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et le monoxyde de carbone (CO) dispersés dans l'air





### Le transport est un problème de société

Les citoyens connaissent trop bien les conséquences de nos déplacements massifs : rues engorgées, parkings saturés, circulation lente et formation de longues files le matin et le soir, bruit, dégradation de l'air par les gaz d'échappement. A ce décor sombre se superposent les nombreux accidents et les victimes - morts et blessés graves - qu'ils font jour après jour, en ville (où les piétons sont particulièrement touchés) comme sur les grandes routes.

### **Le train renverse la vapeur**

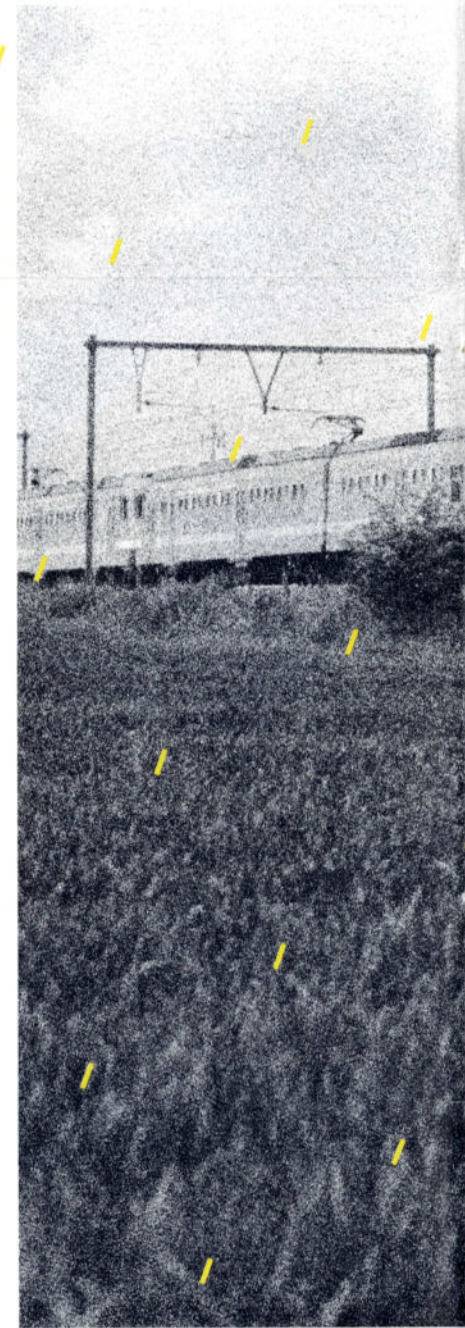
Se déplacer sans nuire à la qualité de la vie, nous le pourrons peut-être, un jour lointain. Entre-temps, il est urgent de le faire en favorisant les moyens de transport les moins "agressifs". La société contemporaine a le choix. Elle sait que le train renverse la vapeur. Il est moins polluant que l'auto et le camion, il consomme moins d'énergie et il occupe, pour une capacité égale, moins de surface que les autres modes de transport. Le raisonnement attribue logiquement au train un rôle de mode de déplacement idéalement adapté à l'époque. Un rôle qui contribue à l'équilibre du système global des transports. STAR 21 conclut dans ce sens.

### **Agir**

STAR 21 formule des propositions concrètes pour rencontrer les besoins fondamentaux. Toutes concordent à rendre la mobilité en train plus attrayante. Mais les intentions ne suffisent pas. Encore faut-il agir.

En transport de personnes, le train doit au moins suivre la croissance de la mobilité, et autant que possible gagner de nouvelles parts de marché. Alternative aux bouchons des heures de pointe et au stress

de la circulation très dense, il doit apporter cet élément d'équilibre et de sécurité dont l'organisation des déplacements a un urgent besoin. Transporteur de marchandises, il doit également consolider et renforcer sa présence sur le marché, au bénéfice d'une plus grande fluidité du transport routier et de la poursuite d'une rentabilité élevée dans les entreprises organisées selon la philosophie d'une programmation serrée et d'une limitation très stricte du stockage en aval comme en amont. Traduction concrète des propositions de STAR 21, le plan décennal d'investissements vise à moderniser l'outil ferroviaire, pour que les offres faites à la clientèle répondent étroitement aux besoins et que le rail soit davantage présent dans les habitudes de vie et l'organisation économique. En d'autres mots, pour entrer de nouveau dans "le temps du train".





## Un transport taillé sur mesure

Depuis qu'elle existe, l'automobile réalise un vieux rêve: celui d'une liberté illimitée dans le temps et l'espace. Le monde contemporain a été aménagé pour elle. Elle a acquis une personnalité mythique, qui valorise son propriétaire, son conducteur. Son essor incroyablement rapide au cours des dernières décennies a profondément ancré dans les mentalités l'idée d'une totale autonomie en favorisant l'individualisation des déplacements.

Le chemin de fer a connu une évolution différente. Né dans les mines, pour le déplacement de lourdes charges, il a ouvert pour les voyages des perspectives qu'il n'a cessé d'élargir pendant plus d'un siècle. Système exclusif, lié à son infrastructure, il ne pouvait pas, logiquement, supporter la comparaison avec l'auto en termes de liberté et d'individualité.

### Transport rationnel

Le choix d'un mode de transport se fait dans un contexte psychologique qui - pour les raisons citées - ne favorise pas le train. C'est le

duel entre choix rationnel et choix émotionnel.

On optera pour le train parce qu'il offre, pendant qu'il roule, la possibilité de travailler, de se détendre, de manger, de dormir. Parce qu'il évite les problèmes de parking. Ou parce qu'il est plus rapide, voire meilleur marché. On peut aussi lui donner la préférence par choix écologique. Mais à la base, on prend le train parce qu'il répond à un besoin de déplacement.

### Offre adaptée au marché

Le choix rationnel est donc conditionné par un préalable. Et la décision tient à de nombreux facteurs: la durée totale du déplacement, la recherche d'une grande sécurité, l'impact sur le budget personnel, l'accessibilité du point de destination...

Les caractéristiques du système ferroviaire rendent le train intéressant pour des voyages à moyenne ou longue distance ou des déplacements fréquents à courte distance. Le plan décennal tient compte de ces données. Il prévoit des trajets plus rapides entre les grandes villes, et une fréquence de service accrue dans le trafic suburbain des grandes agglomérations. Il s'efforce de réaliser, quand la chose est nécessaire, une séparation nette entre liaisons pour

voyageurs et itinéraires pour marchandises, afin de valoriser les atouts spécifiques de chaque organisation.

Modélisée sur les besoins exprimés par les voyageurs, pour leurs déplacements de travail, de loisir et de tourisme, et par les expéditeurs de marchandises, qu'ils remettent au transport des charges très massives ou des quantités plus fractionnées, l'offre ferroviaire s'appuiera sur les progrès réalisés dans l'ensemble de la technique. Les investissements prévus par le plan décennal vont dans ce sens. Ils rendront possible l'augmentation de la vitesse et de la capacité sur les grandes lignes. Ils vont améliorer encore le confort et la sécurité du matériel roulant. Ils vont rénover l'accueil et la convivialité aux points d'entrée et de sortie du réseau, les gares. Ils mettront en place un outil informatique plus élaboré, précieux tant pour les relations avec la clientèle que pour la gestion interne du système. Soit par des améliorations spécifiques, soit par l'effet des efforts consacrés aux grands axes, ils profiteront aussi aux axes secondaires.

Tous ces progrès, cumulés à une coordination suivie avec les autres modes de transport public, un accueil redynamisé, des gares renouvelées et une offre bien adaptée à l'attente des clients accroîtront la compétitivité du train et renforceront sa position dans le concert des modes de transport.



## LE TEMPS DES VOYAGEURS

Les voyageurs expriment des besoins "pointus" qu'il importe de rencontrer valablement pour consolider et développer la part que le rail détient dans le marché des transports.

Du chemin de fer, ils attendent rapidité, fréquence et fiabilité. Ils ajoutent à cela des exigences de confort et d'accueil. Ils souhaitent passer rapidement d'un mode de transport à l'autre et en particulier trouver à proximité des gares des surfaces suffisantes pour y ranger leur véhicule personnel.

La séparation nette - lorsqu'elle est possible - du trafic des voyageurs et de celui des marchandises permet déjà d'accélérer l'un et l'autre, en édulcorant la gêne réciproque. Mais cette mesure organisation-

nelle ne suffit pas - et de loin. En termes d'investissements, la réponse aux besoins suppose la poursuite des électrifications, la pose de voies supplémentaires, l'achat de matériel roulant nouveau et la mise en service d'équipements divers profitables notamment à la sécurité, à l'information et à l'accueil.

### Gagner du temps

Pour que la durée totale d'un déplacement soit réduite - ce qui rend le transport ferroviaire plus attractif - il faut agir simultanément sur la vitesse de circulation, la fréquence du service, l'optimisation des temps de correspondance, la

coordination avec les transports complémentaires et la facilité d'accès au système.

### Rouler plus vite

La vitesse de pointe sera relevée sur un certain nombre de lignes ou parties de lignes très fréquentées. On la portera à:

- 200 à 220 km/h entre Bruxelles et Gand (travaux de 1995 à 2000 et prolongation jusque Bruges au cours de la décennie suivante);
- 160 km/h entre Bruxelles et Namur (1994/1998), Namur et Ciney (1993/1996), Charleroi et Antoing (1994/1995), Schaerbeek et Berchem-Anvers (1991/1998), Bruges et Ostende (1999 et au-delà);
- 140 km/h entre Bruxelles et Charleroi (1994/1999);
- 120 km/h entre De Pinte et Audenarde (1991/1995), Mol et Hasselt (1991/1995);
- 90 km/h sur le raccordement vers Lille au départ de Tournai (1991/1992).

Les travaux consisteront principalement à renouveler complètement la voie et son assiette (y compris les rayons de courbure et le dévers pour une circulation plus rapide) et à adapter la signalisation (en ligne et aux passages à niveau) aux exigences d'une vitesse accrue dans un cadre de sécurité optimale.

### Augmenter la capacité

Pouvoir faire passer davantage de trains en respectant les normes de sécurité est aussi une mesure fa-

vorable à l'accélération du trafic. Une partie de ces travaux va de pair avec l'établissement du réseau de trains à grande vitesse. A divers endroits, une ou deux voies supplémentaires seront donc posées afin que le tronçon adapté puisse absorber - plus vite - un trafic plus dense. Ce sera le cas:

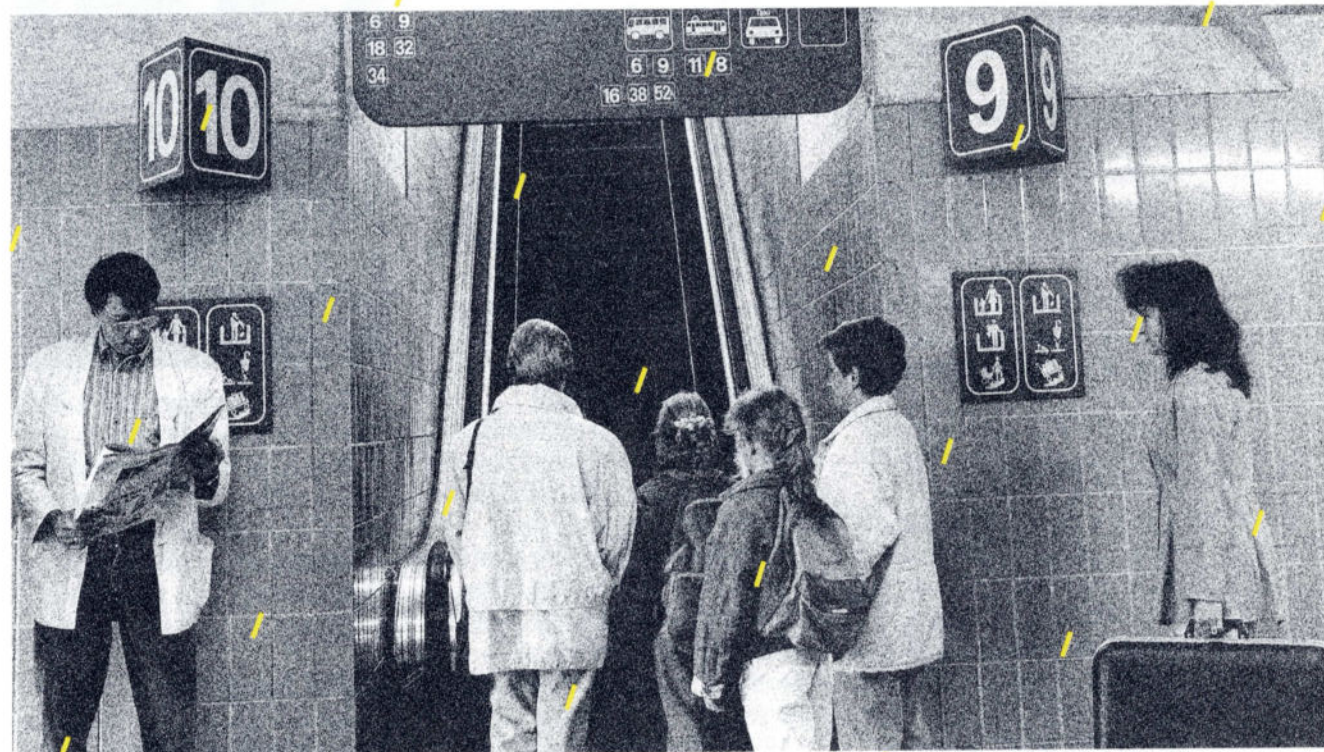
- entre Bruxelles et Lembeek pour les liaisons avec Tournai, Mons et Binche en plus du passage des TGV en site classique (travaux de 1991 à 1998);
- entre Bruxelles et Ottignies (1996/2000), zone d'engorgement du trafic avec Namur et l'Ardenne;
- entre Schaerbeek et Louvain pour accélérer les liaisons de Bruxelles avec Louvain, Liège et le Limbourg, tout en permettant le passage du TGV (1991/1998);
- entre Landen et Alken pour la desserte d'Hasselt et l'accélération de celle de Liège (1994/1996);
- à la gare d'Anvers-Central, par la construction d'un tunnel qui doublera presque sa capacité et accélérera la liaison avec le nord (mise en service en 1998);
- ainsi qu'à un certain nombre de bifurcations et entrées de gares: Lombeek (1998/2000), Jette (2000 et au-delà), Gand-Saint-Pierre (1991/1993) et Landen (1994/1996).

Ces aménagements profiteront bien sûr aux lignes principales sur lesquelles ils seront réalisés. Ils auront également des effets bénéfiques pour les lignes secon-

dares, soit que leur trafic emprunte aussi des tronçons des principales, soit que le service puisse y être amélioré dans l'optique d'une réduction du temps de parcours total.

### Faire sauter les bouchons

Certaines configurations de voies,



à l'entrée et/ou la sortie des gares - particulièrement celles des grandes agglomérations - comme à des croisements importants, obligent à ralentir les mouvements. Ces "bouchons" doivent sauter pour que la vitesse moyenne augmente en même temps que la vitesse en

ligne. L'infrastructure de ces points névralgiques sera améliorée ou renouvelée sur toutes les lignes en tenant compte de leur fréquentation.

### Créer de nouveaux "raccords"

Des "raccords" nouveaux (quelques kilomètres de voies) entre des lignes existantes viendront compléter le réseau. Ce sera le cas, par exemple, à Antoing, où la dorsale wallonne deviendra ainsi accessible de la ligne à grande vitesse. Dans d'autres cas, comme à Louvain pour le passage entre les lignes 35 et 36, l'établissement du raccord permettra d'éviter un rebroussement en gare (et le temps qu'il prend) pour les trains qui passent d'une ligne à l'autre.

### Mieux desservir Bruxelles

Centre de gravité du trafic ferroviaire belge - parce que grand fournisseur d'emploi tertiaire et scène d'une vie internationale intense - Bruxelles mérite une attention particulière. Les files qui s'allongent quotidiennement aux heures de pointe sur les grandes voies de pénétration et la saturation du tissu urbain pendant la journée indiquent la pertinence d'un projet qui renforcerait et assouplirait la desserte de la capitale pour encourager davantage les habitants de la périphérie à laisser leur voiture au garage ou dans un parking de "persuasion". Une "task force" a été mise en place pour

étudier les moyens nécessaires et l'impact financier d'un tel projet. Elle réalisera une expérience pilote sur la ligne 26, qui dessert, de Hal à Vilvorde, quantité de gares en correspondance avec les transports urbains et régionaux. En même temps, plusieurs autres axes de pénétration - en provenance d'Ottignies, Nivelles, Braine-le-Comte, Alost, Termonde, Malines, Louvain et Grammont - seront également étudiés. Une desserte nouvelle pourrait être instaurée à terme sur certains de ces axes, en bonne correspondance avec la desserte urbaine, pour mieux répondre aux besoins de la clientèle qui réside dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour de la capitale.

### Le cas de Zaventem

L'aéroport national est depuis longtemps relié au centre de Bruxelles par une navette cadencée, liaison spécifique, à l'heure actuelle complétée par la prolongation des trains Saint-Ghislain - Bruxelles, de manière à offrir un départ toutes les 20 minutes. Une desserte mieux adaptée aux besoins des utilisateurs sera réalisée avant 1995. En première phase, une nouvelle gare terminale sera construite (mieux intégrée dans le complexe aéroportuaire) et le tracé du raccord avec la ligne de Bruxelles amélioré. Cet investissement va de pair avec le développement de l'aéroport, auquel il apportera une valeur supplémentaire. Après



2000, d'autres raccords nouveaux pourraient être aménagés de telle sorte qu'à terme, l'accessibilité de l'aéroport par train soit très sensiblement améliorée, au bénéfice de la complémentarité transport ferroviaire/transport aérien intercontinental.

### Le cas européen

Le quartier européen de Bruxelles, théâtre quotidien d'embouteillages routiers, recevra - de la gare de Bruxelles-Schuman - une liaison souterraine avec Schaerbeek. Cette orientation, à faire cadrer dans la problématique générale de la mobilité à Bruxelles, permettra des relations directes entre le centre européen et la plupart des

grandes gares du réseau et avec l'aéroport national. L'est de Bruxelles sera ainsi pratiquement désenclavé. L'offre sera quasi doublée aux heures de pointe, et les temps de parcours dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres autour de la capitale seront réduits de 10 à 62 %. Cette amélioration est planifiée pour 1998.

### Poursuivre les électrifications

Plus de 65 % des lignes ferroviaires belges sont électrifiées. La proportion doit encore augmenter. La mise sous tension de lignes ou de tronçons de lignes encore parcourus en traction diesel permettra de prolonger certains trains et d'offrir des liaisons directes avec des villes qu'on n'atteint aujourd'hui que moyennant une correspondance.

Le programme prévoit le parachèvement des travaux sur les lignes récemment électrifiées, notamment sur le tronçon Montzen - Aix-la-Chapelle.

Six lignes ou tronçons de lignes bénéficieront en outre d'une électrification complète:

- Angleur - Marloie (1991/1993);
- Saint-Ghislain - Quiévrain (1991/1993);
- Tournai - frontière française vers Lille (1991/1993);
- Rivage - Gouvy, pour lequel un accord est intervenu avec les chemins de fer luxembourgeois et qui a fait l'objet d'une demande de financement européen;

- Deinze - La Panne (1991/1994);
- Boom - Puurs (en 1994, après achèvement à Ruisbroek du pont sur le canal du Rupel);
- et Herentals - Neerpelt (1996/1998).

### **Assurer la fiabilité**

Dans le concert ferroviaire européen, la SNCB se classe parmi les réseaux qui offrent le plus de fiabilité. Mais elle veut élever encore le taux de ponctualité de ses trains. S'il est difficile d'éliminer totalement les causes externes de retards, on peut par contre agir sur les causes internes:

- la densité particulièrement élevée du trafic sur certaines lignes spécialement aux heures de pointe. L'augmentation de capacité et la séparation des trafics voyageurs et marchandises dont il a été question plus haut contribueront à résoudre le problème;
- la complexité des mouvements à l'entrée et à la sortie de certaines gares. Comme nous l'avons déjà expliqué, le remodelage de l'infrastructure et des itinéraires fera sauter ces bouchons;
- les problèmes techniques en ligne. La modernisation de l'infrastructure et l'extension du système radio sol-train (dont nous parlons plus loin) donneront plus de souplesse et de rapidité aux interventions.

## Offrir un bon confort

Le standard de confort est à coup sûr un élément qui pèse lourd dans le choix d'un mode de transport. Le plan décennal prévoit une enveloppe de quelque 43 milliards pour mettre en service un matériel qui réponde bien aux exigences. Dans ce cadre, des automotrices âgées de 30 ans et plus seront remplacées par une nouvelle génération de matériel. Il en ira de même pour des voitures tractées les plus anciennes. Des adaptations significatives du confort sont également prévues sur des matériels plus récents, qui bénéficieront ainsi des derniers progrès techniques. Et du matériel supplémentaire sera acquis pour faire face à la croissance de la demande et aux besoins nés des électrifications nouvelles.

Evidemment, tous les véhicules nouveaux - y compris les locomotives - seront conçus pour circuler à des vitesses plus élevées.

Les matériels nouveaux seront équipés en fonction de leur utilisation:

- pour les liaisons les plus directes comme les actuels Inter City: suspension, confort thermique et sonore, équipements utiles pour le voyageur, possibilité de prester des services de restauration...
- dans des relations plus localisées: confort adapté aux besoins sur des parcours plus réduits, aménagements facilitant l'embar-

quement et le débarquement...

## Favoriser la sécurité

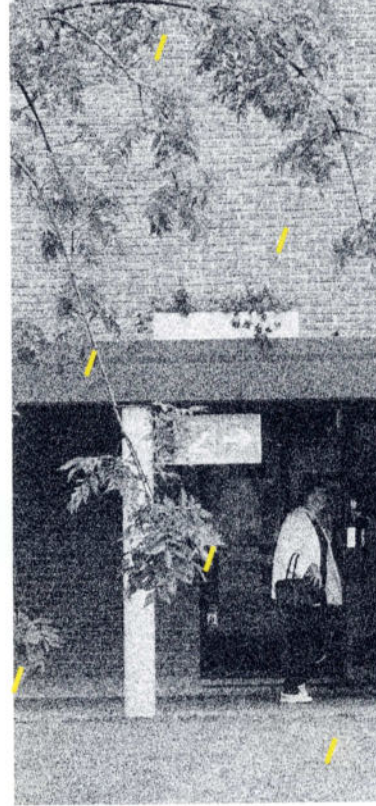
Le moyen de transport le plus sûr d'entre tous doit non seulement le rester mais aussi améliorer encore son degré de sécurité.

La suppression de passages à niveau et l'amélioration de ceux qui subsistent absorberont la moitié des investissements de sécurité prévus dans les dix années à venir. L'autre moitié sera consacrée à l'installation de dispositifs plus performants encore dans le système de signalisation et à l'extension du réseau de liaisons radio sol-train, de sorte qu'à tout moment, les conducteurs de tous les trains en mouvement puissent entrer en relation avec leur dispatching.

Ces investissements spécifiques ne seront pas les seuls consacrés à la sécurité. La conception de toutes les infrastructures rénovées ou nouvelles et de tous les matériels roulants de la génération 1991/2000 s'alignera sur les normes les plus strictes en la matière.

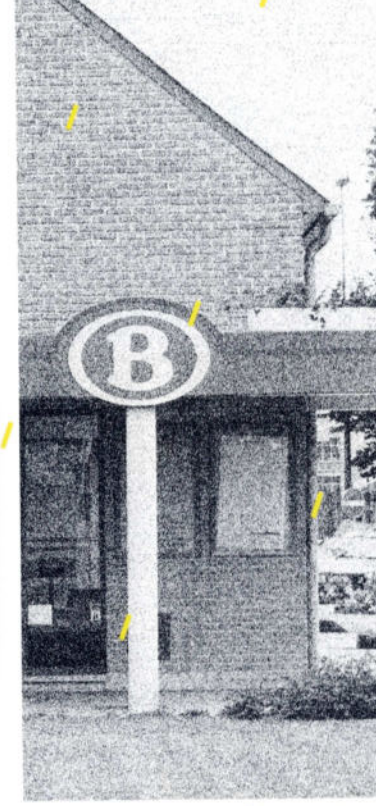
## Enrichir l'accueil

Notre brochure "Investir dans l'accueil" (parue en juin dernier) a donné les détails des efforts que la SNCB développera au cours de la



décennie pour rendre ses gares plus conviviales, y faciliter le passage réciproque entre le train et les autres modes de transport - publics et privés - et y créer un environnement d'information efficace et rassurant pour tous les voyageurs, quotidiens ou occasionnels. Quelques bâtiments de gare nouveaux remplaceront ceux qui ne peuvent plus répondre aux besoins, même au prix d'une ample rénovation. Les autres bâtiments seront "rhabillés" à l'extérieur et à l'intérieur pour que les voyageurs (et les personnes qui les accompagnent) s'y sentent mieux et y passent avec plaisir.

Toute la signalétique sera revue et



uniformisée, de manière à gagner en efficacité et en clarté. Des mobiliers nouveaux seront installés pour que l'attente ait lieu dans un confort valable. Et des aménagements particuliers viseront à protéger les voyageurs des intempéries.

L'information sur les horaires sera plus performante encore grâce à l'informatisation de l'indicateur officiel (le projet Aristote). Les voyageurs pourront, sans devoir s'adresser au personnel de la gare, découvrir l'itinéraire recommandé (ou les alternatives proposées) pour se rendre de A à B à l'heure qui leur convient le mieux, et choisir en connaissance de cause la

formule tarifaire la plus avantageuse. Ils le pourront même à domicile, par le truchement d'une petite disquette dans un premier temps, par le Vidéotexte dans une évolution ultérieure.

La SNCB s'efforcera aussi, en partenariat avec les pouvoirs publics, les sociétés de transport régionales et des investisseurs privés, de recréer autour des gares un environnement agréable, qui donne à chaque catégorie d'utilisateurs (piétons, usagers des transports régionaux, cyclistes, automobilistes) un maximum de satisfaction.

C'est un vaste plan d'amélioration de l'accueil, qui bénéficie d'une enveloppe de 6,7 à 7,7 milliards dans sa première tranche, de nouveaux crédits étant prévus après l'an 2000. Un plan qui sera réalisé sur l'ensemble du réseau belge.

## Vivre les travaux

Les nombreux travaux qui seront menés sur l'ensemble du réseau induiront des modifications locales au service tout comme au cheminement habituel dans les gares et autour de celles-ci. La SNCB mettra tout en oeuvre pour réduire au minimum les inconvénients pour les voyageurs, et pour le public en général. Elle veillera à donner une information substantielle - et préalable - sur ces modifications.

## LE TEMPS DES MARCHANDISES

Les transports belges de marchandises concernent plusieurs centaines de millions de tonnes par an. Le volume global se divise en deux parties distinctes. On parle de transport pour compte propre lorsqu'une entreprise possède ses propres camions et assure elle-même ses acheminements. La SNCB agit dans la deuxième catégorie: les transports pour tiers, c'est-à-dire pour des clients. Sur un marché où elle rencontre la concurrence des transporteurs fluviaux et routiers. Le transport routier est largement dominant, au point que des sections de routes et les noeuds d'intersection des grands axes connaissent une sursaturation quotidienne.

Déjà, des transporteurs routiers ont mis au point avec le chemin de fer une formule de complémentarité pour des acheminements à longue distance: le transport combiné rail-route. Leurs camions assurent des

parcours terminaux à courte distance; le train les emmène à 1.000 kilomètres et plus, pratiquement en un saut de nuit. Cette technique a connu une forte expansion au cours des dix dernières années et est appelée à se développer encore de manière significative.

Les experts préconisent le transfert sur le rail d'une partie du fret acheminé par la route, afin de préserver la fluidité du trafic et de pouvoir appliquer valablement la philosophie des livraisons "just-in-time". Mais il faut pour cela que les expéditeurs de marchandises choisissent de confier leurs chargements au rail. Qu'attendent-ils ? Un transport rapide et fiable, qui présente un haut niveau de qualité. La possibilité de programmer leurs expéditions et de régler facilement la partie administrative et comptable du transport. Un service complet qui les dégage de toute préocupa-

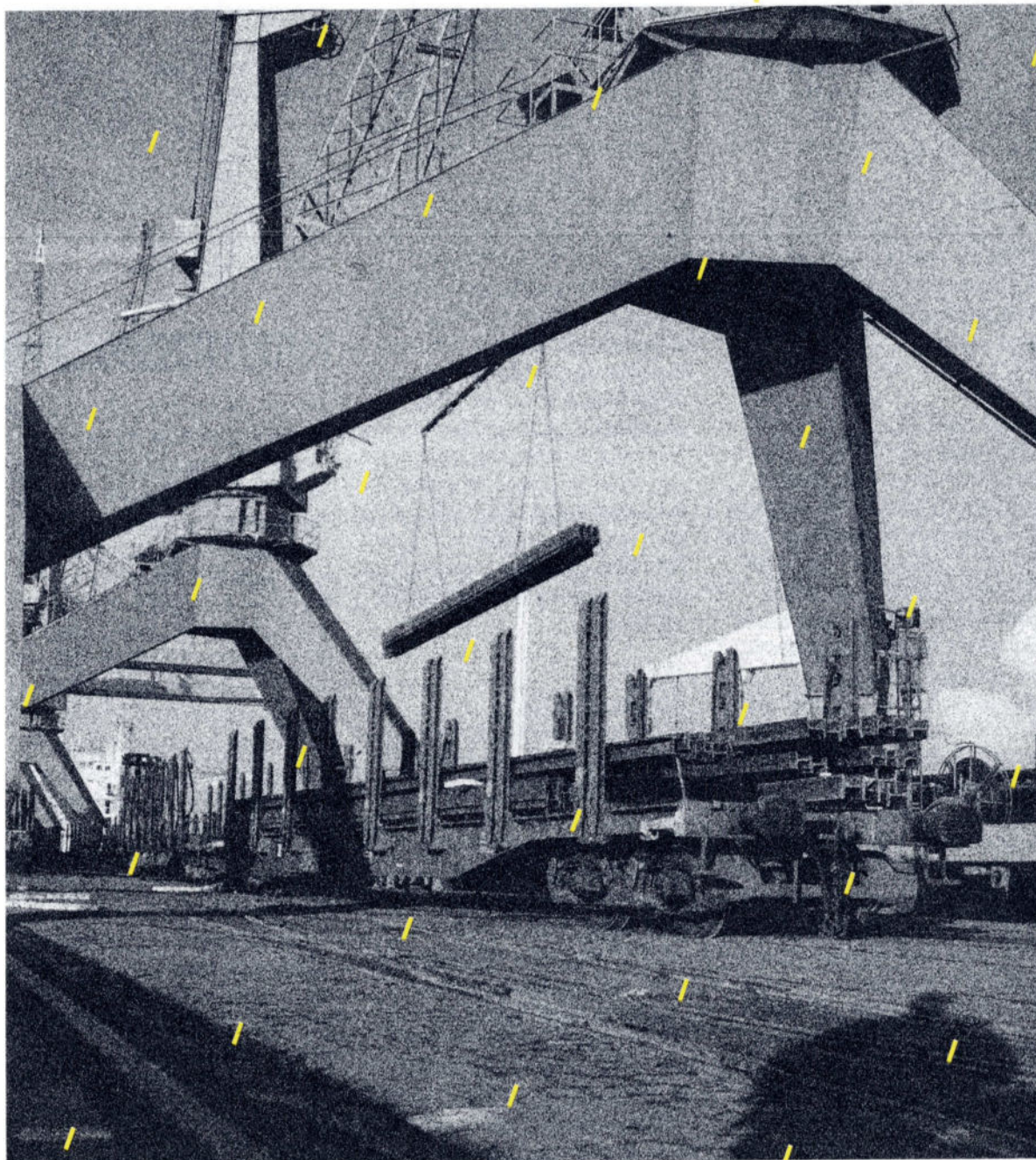
tion en aval de la production des marchandises (les intermédiaires expéditeurs sont également intéressés par une telle démarche). Un matériel approprié aux transports à réaliser en toute sécurité. Le plan décennal d'investissements prend en compte ces diverses exigences.

### Réseau de base

Le remaniement du réseau sur lequel les marchandises sont acheminées est - dans la perspective d'une croissance des volumes à transporter - indispensable, pour deux raisons majeures.

Actuellement - et l'avenir va dans le même sens - les entreprises poursuivent une stratégie de réduction des stocks. La fiabilité des approvisionnements est de ce fait une exigence primordiale des clients. Elle peut être affectée par la superposition de deux types de trafics (voyageurs et marchandises) autorisés à des vitesses de pointe sensiblement différentes. D'où l'importance d'une canalisation des trains de marchandises sur des axes de grande capacité où la séparation des trafics est aussi poussée que possible.

La rentabilité de la technique ferroviaire tient aussi au caractère massif des expéditions. La circulation à 120 km/h doit être généralisée pour des charges brutes de 22,5 tonnes (plutôt que 20) par essieu. Pour atteindre cet objectif, il



faut concevoir la voie selon des normes de résistance et de sécurité plus exigeantes et, par suite, spécialiser davantage une partie du réseau.

Aménagé selon ces critères de base, le réseau marchandises donnera, particulièrement au trafic international - le plus porteur dans l'avenir, comme l'expérience actuelle le démontre déjà - un degré de fiabilité dont la vente pourra faire un argument décisif.

### Qualité, rapidité, fiabilité

L'élévation de la vitesse de circulation implique la modernisation des grands axes du trafic. Les transports ferroviaires - massifs par excellence - sont assurés en majorité entre les ports d'une part, les bassins industriels et les points frontières de l'autre.

Les deux axes majeurs du réseau belge vont être aménagés pour la circulation à 120 km/h de trains de marchandises chargés à concurrence de 22,5 tonnes par essieu (autrement dit 100 tonnes brutes pour un wagon à bogies).

### L'axe horizontal

D'ouest en est, l'axe horizontal relie Zeebrugge à Gand, à Bruxelles, au bassin liégeois et à l'Allemagne. Le volume d'activité du port de Zeebrugge devrait croître très sensiblement dans les prochaines années. D'où un besoin de capaci-

té supplémentaire. Deux types de travaux sont prévus sur cet axe:

- l'adaptation de la ligne (y compris la pose d'une nouvelle voie) de Zeebrugge à Bruges (1991/1996) pour absorber un trafic plus rapide et massif;
- la pose de voies supplémentaires entre Bruges et Gand (1991/1997) pour assurer une cohabitation harmonieuse du trafic de fret croissant et du trafic voyageurs plus rapide.

### L'axe vertical

Dans le sens nord-sud, au départ du port d'Anvers, trois grandes destinations sont visées: le bassin de Charleroi et le débouché vers la France, le bassin de Liège, et le Grand-Duché de Luxembourg, porte vers l'est français, la Suisse et l'Italie. Les efforts se porteront sur plusieurs tronçons:

- Mortsels - Lierre - Louvain, où l'on renforcera la superstructure et la signalisation, en même temps qu'on y posera des voies supplémentaires (1997/2000 et au-delà) pour canaliser tous les trains de marchandises en provenance ou à destination de la zone anversoise. A noter que le trafic direct de et vers l'Allemagne emprunte une partie de ce tronçon;
- Louvain - Ottignies - Charleroi, qui dispose d'une réserve de capacité, bénéficiera d'un aménagement plus léger (1993/1998);
- Charleroi - Erquennes, antenne occidentale de cet axe, où un effort

important assurera une grande fluidité de et vers la France (1992/2000);

- Fleurus - Auvelais - Ronet (le programme comprend notamment l'électrification à double voie de Fleurus - Auvelais) et la liaison avec le Grand-Duché de Luxembourg via le tronçon Dinant-Athus, qui sera renouvelé et électrifié notamment pour canaliser les flux importants de marchandises. Cette réalisation permettra la finalisation définitive de ce qu'on appelle l'axe Athus-Meuse et la ligne Namur-Luxembourg ainsi soulagée pourra être parcourue plus fluidement par des trains de voyageurs rapides;
- Namur - Liège - Visé, partie de la dorsale wallonne qui verra passer des trafics de transit entre les pays de l'est et la France (1991/1994 et 1998/2000).

### Réseau industriel

L'attractivité de l'offre ferroviaire tient aussi aux performances dont les installations industrielles sont capables.

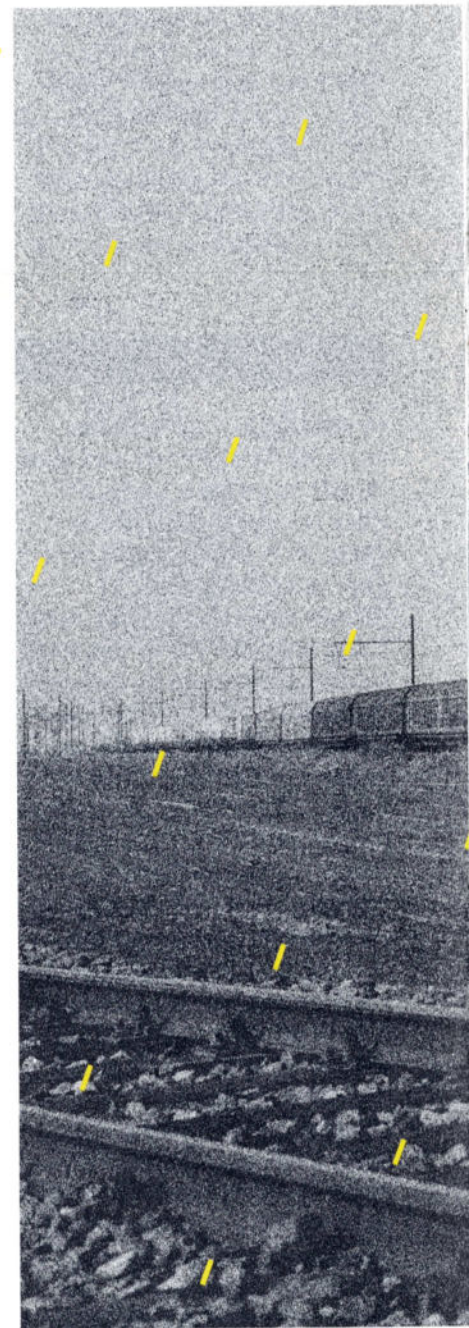
L'infrastructure dans les ports d'Anvers, Gand et Zeebrugge sera remaniée en fonction des besoins présents et à venir.

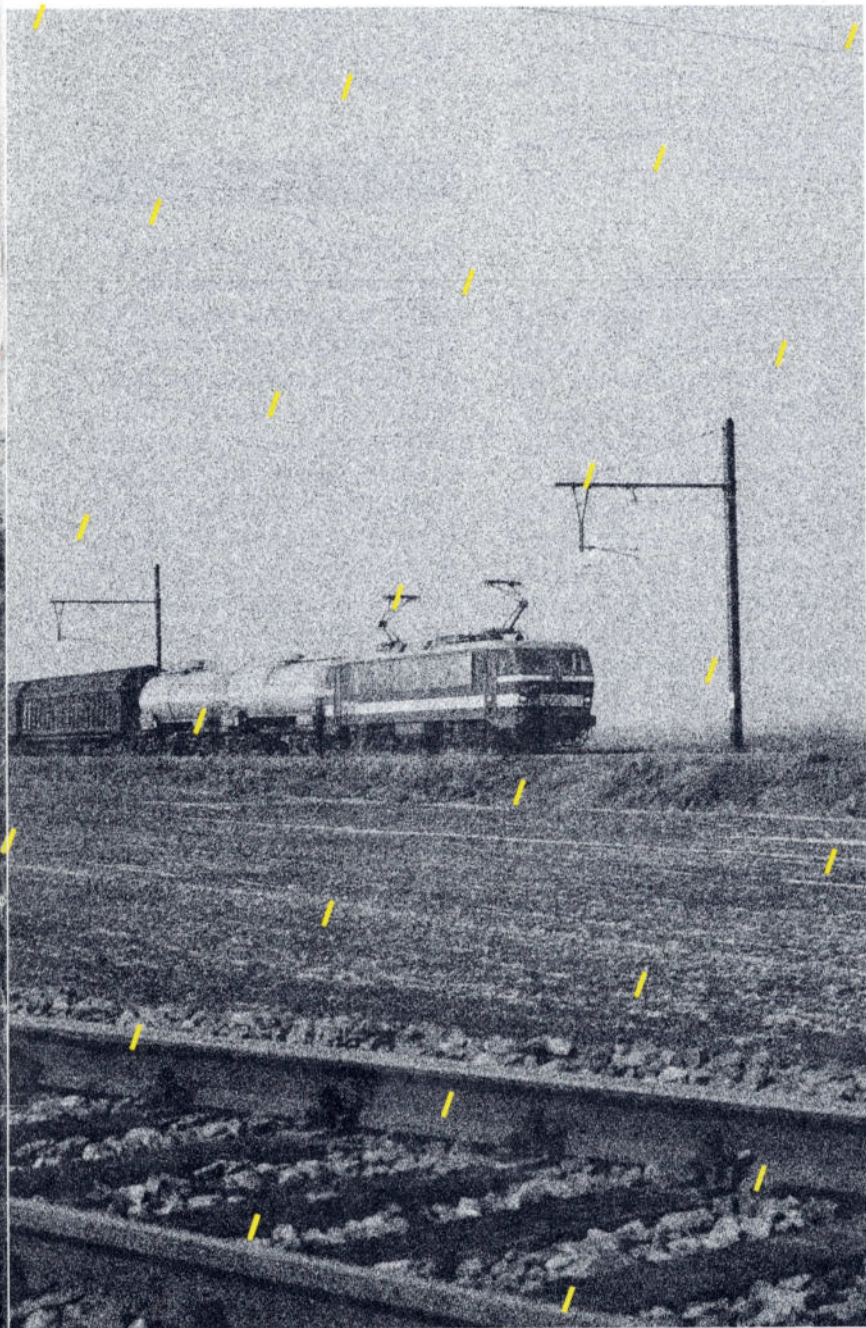
Un effort particulier portera sur des terminaux actuels et nouveaux pour le trafic intermodal: leur équipement, leur capacité et leur accessibilité seront pris en compte afin de mettre au point des outils capables de faire face en rapidité et en qualité à la croissance prévue

de cette technique de transport. Les gares de formation seront aménagées en vue d'une exploitation plus rentable. C'est la gare d'Anvers-Nord qui bénéficiera de l'effort le plus important (1991/2000): augmentation de la capacité et aménagement des liaisons avec les 1.000 kilomètres de voies qui tissent le réseau portuaire.

### Service complet

Simultanément - dans le cadre d'un programme de restructuration et d'assainissement déjà bien avancé - les installations de traitement des marchandises seront concentrées et rendues plus performantes. C'est dans des gares "multifonctionnelles" qu'une gamme très large de services (chargement, déchargement, stockage, traitement administratif, etc.) sera développée. Si les raccordements industriels implantés dans l'enceinte des usines sont surtout les points de départ et d'arrivée de trains complets de porte à porte, les gares multifonctionnelles rempliront un rôle de première importance pour le trafic diffus. La clientèle y trouvera l'équipement et l'assistance nécessaires pour organiser des expéditions de quelques wagons dans le cadre d'offres très performantes, le plus souvent axées sur l'international.





## Matériel approprié

Modelant son offre sur les besoins du marché, dans les créneaux qui offrent une rentabilité satisfaisante, la SNCB adaptera son parc de wagons. Elle entend mettre à la disposition de ses clients des véhicules appropriés aux transports à réaliser, conçus pour une manutention (chargement/déchargement) performante et une sécurité maximale.

Cette adaptation du parc comprendra un volet d'achats, à une cadence prévisible de 500 unités par an. Un volet d'aménagement permettra de mieux spécialiser des wagons qui ne rencontrent pas à 100 % les besoins du trafic et les exigences de qualité.

Pour améliorer les performances du travail préparatoire dans les installations ferroviaires, les locomotives de manoeuvre en service depuis une quarantaine d'années seront progressivement remplacées à partir de 1998.

## Retombées bénéfiques

Le plan décennal comprend un ensemble d'investissements consacrés notamment à l'extension de l'outil informatique. Cet ensemble n'est pas seulement destiné à la modernisation du trafic marchandises. Mais il y contribuera incontestablement.

L'outil amélioré donnera des possi-

bilités supplémentaires au système de Gestion Electronique du trafic Marchandises, qui établit un réseau d'échange d'informations très ramifié sur l'ensemble du pays et permet un suivi permanent des mouvements tant à l'étranger qu'en Belgique. Par le biais d'applications télématiques déjà opérationnelles, les clients du rail peuvent se raccorder à ce système et exercer eux-mêmes, de leurs bureaux, un contrôle en temps réel de l'évolution de leurs transports.

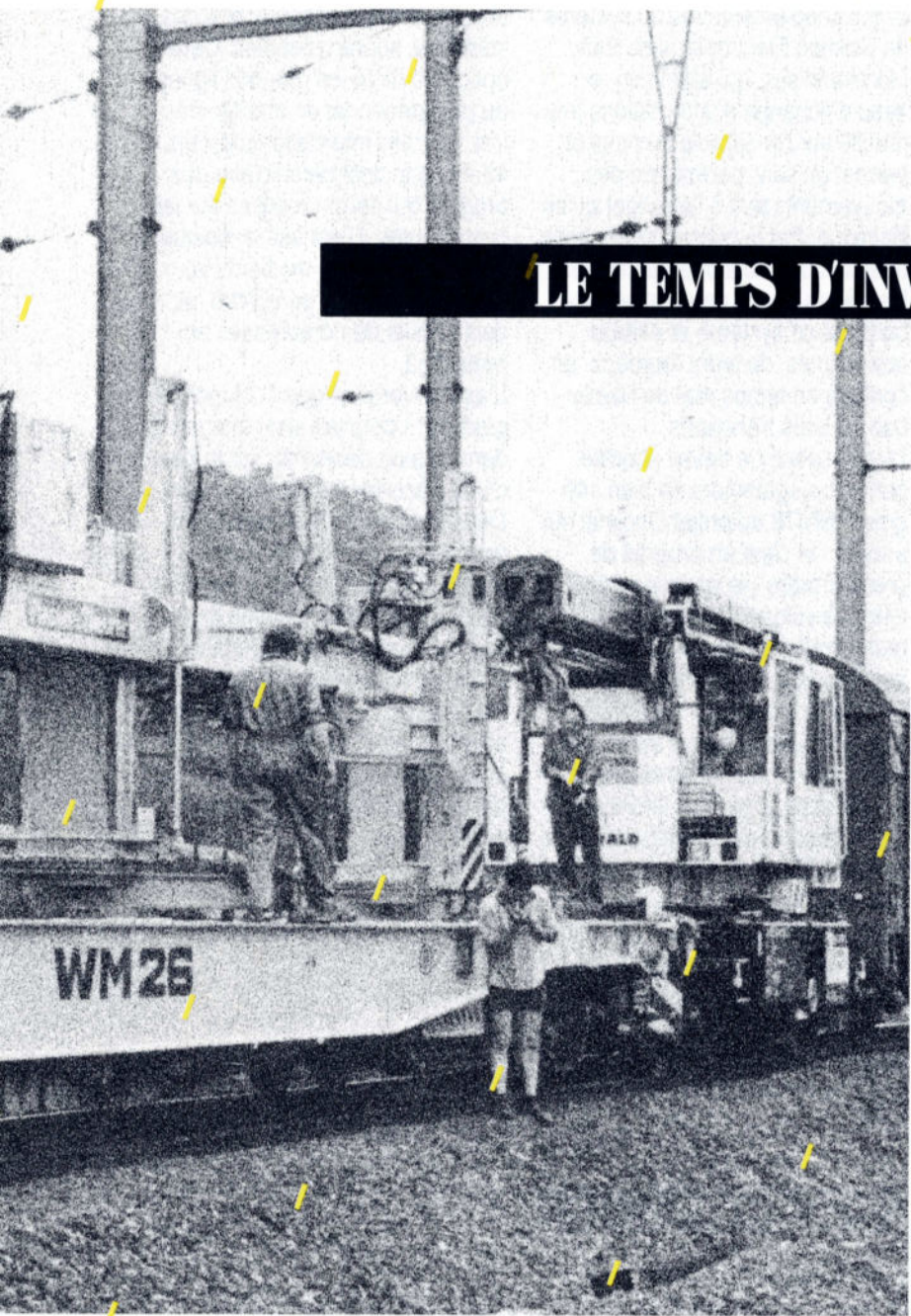
La puissance de travail acquise permettra également de bien intégrer la SNCB au projet Docimel qui prévoit - et c'est un progrès de premier ordre - le passage à la lettre de voiture électronique pour tout le trafic, national et international. Tendancé ainsi vers une situation dite "zéro papier", la SNCB donnera à son offre un attrait supplémentaire pour les entreprises qui ont déjà largement informatisé leurs procédures. L'extension de la comptabilité et de la facturation par moyens électroniques facilitera les contacts commerciaux et permettra de consacrer plus de temps et d'attention à l'élaboration des programmes de transport, à l'assistance logistique et à la mise au point de formules très personnalisées.

## Plus européen

L'harmonisation européenne des infrastructures ferroviaires est un

objectif tant des réseaux que des instances supranationales. Cette optique a dicté les grandes lignes du plan décennal en matière de fret. Le trafic international est en effet le principal bénéficiaire des progrès qui seront réalisés sur les grands axes. C'est assez logique: il procure plus de la moitié du volume de transport enregistré, et cela depuis de nombreuses années déjà.

L'axe Anvers - Weert (- Mönchengladbach) pourrait ainsi être repris dans le plan décennal, sur la base d'une décision du gouvernement. Deux préalables européens sont posés: la Communauté Européenne doit le retenir comme axe de base dans son schéma directeur du transport de marchandises (transport combiné plus précisément) et doit aussi mettre à disposition les moyens de cofinancement nécessaires pour insérer la partie belge dans ce projet européen.



## LE TEMPS D'INVESTIR

L'enveloppe totale, pour les dix années qui courent jusqu'en 2000, s'élève à 176,5 milliards. Ce montant peut être ventilé de plusieurs manières, selon les critères de référence.

### 4 critères

#### Le genre d'investissement

Pour la modernisation de l'infrastructure proprement dite, 103,9 milliards sont prévus (58,9 %). Pour l'achat de matériel roulant: 62,2 milliards (35,2 %). Pour la modernisation des gares: au minimum 6,7 milliards (3,8 %); des montants supplémentaires sont inclus dans les autres catégories. Pour le fonctionnement interne de l'entreprise: 3,8 milliards (2,1 %).

#### La répartition annuelle

Comme le montre le tableau, les sommes à investir vont de 14,8 à 18,4 milliards par an. Les montants les plus élevés apparaissent

lorsque des aménagements du réseau intérieur accompagneront l'implantation des lignes à grande vitesse, de telle manière que le bénéfice du projet TGV rejaillisse sur l'ensemble du trafic intérieur.

#### L'origine des fonds

Après une prise de vitesse en 91 et 92, la contribution de l'Etat à l'effort d'investissement s'établira uniformément à 15 milliards par an de 1993 à 2000. La SNCB, pour sa part, engagera sur ses fonds propres des sommes allant de 2,4 à 2,8 milliards par an. S'y ajouteront, pendant les cinq premières années, des apports de tiers (pour des travaux à l'intersection du réseau ferré et d'autres infrastructures) et, pendant toute la décennie, de 3 à 400 millions prélevés sur des tranches sélectives.

#### L'affectation par secteur

Si l'on recherche la spécificité des investissements selon le secteur d'activité, on constate que 37 milliards vont au transport des marchandises, 135,7 milliards au transport des voyageurs et 3,8 milliards au fonctionnement interne. Il ne faut pas s'en tenir à cette ventilation. Des investissements réalisés dans un secteur porteront des effets dans les autres: les augmentations de capacité sur les axes voyageurs/marchandises bénéficieront aux deux types de

trafic; l'informatisation plus poussée sera profitable de part et d'autre; et ainsi de suite.

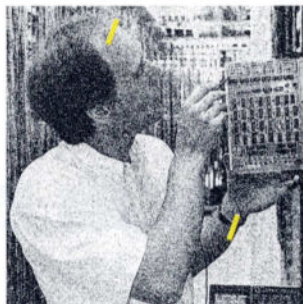
### Hors TGV

On retiendra en tout cas que les montants nécessaires pour implanter le réseau de grande vitesse et acquérir les rames Transmanche et continentales ne sont pas repris dans l'enveloppe de 176,5 milliards. L'enveloppe ne concerne que le réseau intérieur, sur la base du plan STAR 21. L'instauration de la grande vitesse doit être financée entièrement - et simultanément - par la SNCB, à concurrence de 70,7 milliards pour la structure proprement dite et 15,1 milliards pour le matériel roulant.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
<b>Infrastructure</b>											
● augmentation des capacités	0,238	0,759	1,589	2,377	2,501	2,195	2,083	1,037	0,895	1,110	14,784
● nouveaux "raccords"	0,200	0,130	1,045	1,130	0,753	0,600	-	0,500	0,500	1,300	7,069
● augmentation de la vitesse	0,438	0,403	0,765	1,510	1,855	1,235	0,836	0,660	0,200	0,100	8,002
● accueil des voyageurs	1,625	0,921	0,687	0,828	0,519	0,475	0,420	0,420	0,420	0,407	6,722
● électrifications	0,636	0,771	0,826	0,278	0,038	0,310	0,405	0,105	-	-	3,369
● modernisation des grands axes	1,908	2,318	1,114	0,781	0,793	0,828	1,850	2,560	2,850	2,954	17,956
● modernisation des axes secondaires	0,793	1,145	0,731	0,309	0,522	0,100	1,000	1,700	1,800	1,955	10,055
● modernisations diverses	3,448	2,847	2,056	1,395	1,258	0,945	1,506	2,015	2,265	2,312	20,047
<b>Infrastructure marchandises</b>	1,920	2,292	2,809	2,743	2,920	2,750	1,967	1,975	1,662	1,585	22,623
<b>Matériel roulant</b>											
● voyageurs	1,164	2,098	4,074	5,038	4,620	6,401	5,322	5,081	5,034	4,118	42,950
● marchandises	0,574	1,146	1,592	1,334	1,630	1,299	2,078	1,519	1,866	1,682	14,720
<b>Ateliers, fonctionnement interne, divers</b>	1,805	1,562	1,149	0,723	0,765	0,600	0,400	0,400	0,400	0,400	8,204
<b>TOTAL</b>	14,749	16,392	18,437	18,446	18,174	17,738	17,867	17,972	17,892	17,923	176,501

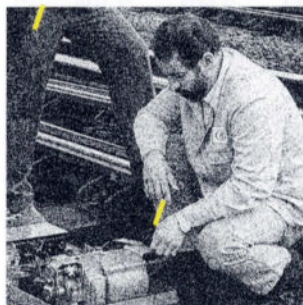
Tous les montants  
sont exprimés  
en milliards de francs

## / Action immédiate

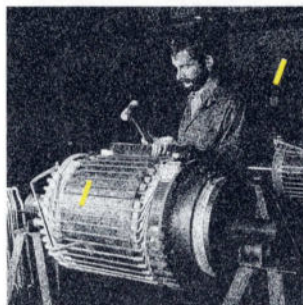


La convention Etat/SNCB, signée par le Ministre et l'Administrateur-délégué, et approuvée par le Conseil d'administration, a paru au Moniteur. Le plan d'action démarre. En 1995, il fera l'objet d'une première actualisation, et des projets nouveaux s'y ajouteront pour les années 2001 à 2005.

Pour plusieurs secteurs de l'économie belge qui participeront à l'action, les 20 à 25 années qui viennent seront une période d'intense activité. Pour les cheminots également, qui mettront tout leur talent à faire progresser l'entreprise au même rythme que l'outil - si ce n'est plus vite encore.



Dès à présent, la modernisation de l'une des grandes infrastructures publiques ouvre des perspectives encourageantes. Bientôt, le réseau ferroviaire belge sera plus performant. Avec l'appoint d'une gestion et d'une commercialisation dynamiques, il contribuera de manière significative à une croissance plus harmonieuse de la mobilité, dans le respect de l'environnement et de la qualité de la vie.



C'est de nouveau le temps du train.

Conception graphique  
Filigrane

Préparation Pre-Press  
Group De Schutter

Impression SNCB

Editeur responsable  
L. Gilliaux  
85 rue de France  
1070 Bruxelles



