



Comité de Direction

Lundi 14 septembre 2015

Travaux RER - INFRABEL

Scénarios d'optimisation de la capacité ferroviaire en fonction des moyens disponibles et marges de négociation

- Les **travaux RER** qu'INFRABEL doit réaliser dans la zone suburbaine de Bruxelles par **ne sont pas terminés**
- Le **Fonds RER est presque épuisé** (voir document CA SCNB 05/2015 – les chiffres sont actualisés dans le présent document)
- En fonction des réductions de dotations, **INFRABEL ne « disposerait » plus des moyens financiers** (solde du Fonds RER et dotations SPF initialement prévues dans le PPI 2013-2025) pour réaliser les mises à 4 voies des L124 et L161

Rappel

- Compte tenu des réductions budgétaires et de la nécessité de persévérer dans l'amélioration de l'offre et la satisfaction de la clientèle, à l'initiative de B-TR et B-RG, des **alternatives aux mises à 4 voies complètes** sont investiguées avec les ingénieurs d'INFRABEL Traffic Management Systems et TUC Rail.
- Ces alternatives visent à :
 - augmenter le nombre de trains;
 - augmenter la desserte des gares (fréquences des trains par gare);
 - garantir voire améliorer la vitesse commerciale;
 - garantir voire améliorer l'espacement et la robustesse.
- **I-TMS et TUC Rail ont élaborés 9 fiches** numérotées de 0 à 8 et reprises en annexe.

Description des fiches 0 à 8 avec les montants et dates associés

Fiche	Description des fiches "travaux" INFRABEL
0a	L161 : Maintien de l'infrastructure existante
0b	L124 : Maintien de l'infrastructure existante
1	Mise à 4 voies du tronçon Watermael-Bakenbos de la L161
2	Mise à 4 voies du tronçon La Hulpe-Rixensart de la L161
3	Rénovation partielle gare Ottignies et mise à 4 voies et bifurcation vers LLN
4	Mise à 4 voies du tronçon Uclle-Moensberg - Gare de Moensberg de la L124
5	Mise à 4 voies du tronçon Waterloo-Braine-Alliance de la L124
6	Quadrilatère de Bruxelles-Nord - nouvelle liaison L161/3
7a	L161 : Amélioration de l'accueil
7b	L124 : Amélioration de l'accueil
8	Quadrilatère de Bruxelles-Nord : Mise à doubles voies L161/1

Nature	Montant délocalisé	Montant localisé RW	Total	Début des travaux	Mise en service
Fonds RER	-	11,54	11,54	01/2016	12/2019
Fonds RER	3,83	2,82	6,65	01/2016	12/2017
Fonds RER	120,00	3,00	123,00	01/2016	12/2022
Fonds RER	47,00	70,00	117,00	01/2016	12/2022
Fonds RER		30,00	30,00	01/2016	12/2022
Fonds RER	25,80		25,80	01/2016	12/2020
Fonds RER		80,10	80,10	01/2016	12/2024
SPF	115,00		115,00	01/2016	12/2023
Fonds RER	1,80	3,20	5,00	01/2016	12/2021
Fonds RER	6,83	5,25	12,09	01/2016	12/2020
SPF	11,00		11,00	01/2016	12/2019

331,26	205,92	537,18
--------	--------	---------------

Montants exprimés en M€

La Fiche 0 est indispensable pour INFRABEL afin de maintenir le niveau d'exploitation actuel sur les lignes L124 et L161, et ce indépendamment des travaux d'extension à réaliser.

Pour info : montants communiqués par le cabinet au SPF Budget

Montants de liquidation du Fonds RER communiqués par le Cabinet Galant au BUDGET	
2015 (2 ^{ème} semestre) : 61,8 mio € (dont 59,9 pour la partie Infrabel)	61,8
2016 : 91,8 mio €	91,8
2017 : 66,3 mio €	66,3
2018 : 57,7 mio €	57,7
2019 : 50,4 mio €	50,4
2020 : 48,3 mio €	48,3
2021 : 38,2 mio €	38,2
2022 : 33,4 mio €	33,4
2023 : 3,1 mio €	3,1
Total : 451,0 mio €_{courant}	451
Disponible en 6/2015	358,8
Te KORT	92,2

-61,8
358,8
<hr/>
297

Pour info : détail du solde selon les prévisions de liquidation d'INFRABEL

(M€ courant)

358,8	Montant présent dans le Fonds RER le 30.06.2015
-72,2	Charges < 05.2015 encore à demander du fonds RER
-58	Charges Infrabel reste de l'année 2015
-2	Estimation charges SNCB reste de l'année 2015
226,6	Montant disponible dans le Fonds RER pour la période à partir du 01.01.2016
-28,8	Charges Schuman-Josaphat
-79,7	Charges L50A
-3,3	Charges travaux points d'arrêt
114,8	Montant disponible dans le Fonds RER pour les fiches L161/L124 pour la période à partir du 01.01.2016
-19,7	Fiche 0
95,1	Montant disponible dans le Fonds RER pour les fiches 1-8 L161/L124 pour la période à partir du 01.01.2016

Les montants des fiches sont exprimés en € constant 2015.

Vu la période d'exécution 2016-2020/2024, il faut facilement ajouter 10 à 15%.

Le montant de 95,1 M€ ne peut être mis en perspective avec le Te Kort de 92,2 M€.

Aucune comparaison entre les montants envoyés par le Cabinet et INFRABEL ne doit être établie.

Précisions et position : fiches 6 et 8

- Les fiches 6 et 8 sont hors Fonds RER.
- INFRABEL préconise la réalisation de la Fiche 8 « Quadrilatère de Bruxelles-Nord : Mise à doubles voies L.161/1 » compte tenu qu'elle a le même effet positif sur la fluidification du trafic vers Bruxelles et ce à moindre coûts que la Fiche 6.
- INFRABEL dispose du budget pour réaliser la Fiche 8.

La SNCB souhaiterait avoir plus de détails sur les avantages de la solution Fiche 8, sachant qu'en termes d'amélioration globale du système ferroviaire la Fiche 6 reste l'objectif. Le SNCB contactera INFRABEL afin d'obtenir les précisions demandées.

Précisions et position : fiches 7

- La fiche 7 a été ajoutée à la demande du cabinet.
- La fiche 7 reprend les travaux de confort en gare sur la L124 et L161 ainsi que leurs estimations budgétaires.
- Ces travaux n'améliorent pas l'offre de trains. Il n'y a pas d'augmentation de capacité (nombre de trains ou nombre de dessertes) ni de vitesse commerciale.
- INFRABEL ne se positionne pas formellement sur cette fiche.

La SNCB n'a pas d'objection par rapport à cette fiche

Néanmoins, elle ne peut être prioritaire par rapport à l'amélioration de l'offre train

Explications du point de vue « Offre Train » : fiches 1, 2, 3, 4 et 5

L161	Nombre de trains IC	<i>Delta versus Actuelle</i>	Nombre de trains S	<i>Delta versus Actuelle</i>	Espacement 15' (+/-3 min)	Robustesse	Arrêts/gares	<i>Delta versus Actuelle</i>	Gain temps de parcours IC
Situation actuelle	5		4		NON		38		-
fiche 1	4	-1	4	0	OUI	?	52	14	OUI ?
fiches 1+3	6	1	4	0	OUI	?	56	18	OUI ?
fiche 2	4	-1	4	0	OUI		52	14	OUI ?
fiche 2+3	6	1	4	0	OUI		56	18	OUI ?

L124	Nombre de trains IC	<i>Delta versus Actuelle</i>	Nombre de trains S	<i>Delta versus Actuelle</i>	Espacement 15' (+/-3 min)	Robustesse	Arrêts/gares	<i>Delta versus Actuelle</i>	Gain temps de parcours IC
Situation actuelle	4		4		NON		45		-
fiche 4	4	0	4	0	OUI		48	3	NON
fiche 4+5	4	0	6	2	OUI		74	29	OUI ?

Explications du point de vue « Offre Train » et budget : fiches 1, 2, 3 - L161¹⁰

Tronçon Watermael-Bakenbos

- Fiche 1 (seule) : option non retenue essentiellement à cause de la **diminution de l'offre IC**
- **Fiche 1 + 3 : option préférée car**
 - Augmentation possible de l'offre IC
 - Augmentation nette de l'offre S (100% de desserte gare)
 - Augmentation possible de la vitesse commerciale des IC
 - Raccordement des 4 trains S à Louvain-La-Neuve et au Park & Ride
 - **Robustesse sous contrôle**
 - Budget de 33M€ localisé en Région Wallonne

Tronçon La Hulpe-Rixensart

- Fiche 2 (seule) : option non retenue essentiellement à cause de la **diminution de l'offre IC** et de la localisation de 70M€ en Région Wallonne
- Fiche 2 + 3 : option optimale en terme d'offre trains mais budgétairement difficile car :
 - Augmentation possible de l'offre IC
 - Augmentation nette de l'offre S (100% de desserte gare)
 - Augmentation possible de la vitesse commerciale des IC
 - Raccordement des 4 trains S à Louvain-La-Neuve et au Park & Ride
 - Robustesse totalement garantie
 - **Budget de 100M€ localisé en Région Wallonne**

Uccle-Moensberg - Gare de Moensberg

- Fiche 4 : option peu convaincante car :
 - Pas d'augmentation de l'offre IC
 - Pas d'augmentation de la vitesse commerciale des IC
 - Pas d'augmentation de l'offre S hormis 3 dessertes
 - Robustesse sous contrôle
 - Gare de correspondance entre la L124 et la L26

Tronçon Waterloo-Braine-Alliance

- Fiche 5 (seule) : option non analysée car nécessite la fiche 4
- Fiche 4 + 5 : option optimale en terme d'offre trains mais budgétairement difficile car :
 - Pas d'augmentation de l'offre IC
 - Augmentation possible de la vitesse commerciale des IC
 - Augmentation nette de l'offre S avec 2 trains S supplémentaires et 100% de desserte gare
 - Robustesse totalement garantie
 - Budget de 80,1M€ localisé en Région Wallonne

Scénario initial

Mise à 4 voies totale sur L161 et L124 y compris les aménagements en gares et le raccordement LLN

> 800 M€ ?

> 500 M€ ? en RW

Scénario L161

Fiche 0a & 0b
+
Fiches 1 & 3
+
(Fiche 8 hors Fonds)
+
Fiche 7a

176,19 M€

50,56 M€ en RW

61,39 M€ Te Kort

Montant délocalisé	Montant localisé RW	Total
-	11,54	11,54
3,83	2,82	6,65
120,00	3,00	123,00
-	30,00	30,00
1,80	3,20	5,00

125,63	50,56	176,19
--------	--------------	---------------

Solde utilisable **114,80**

Te Kort **61,39**

Scénario L161 +

Fiche 0a & 0b
+
Fiches 1 & 3
+
(Fiche 8 hors Fonds)
+
Fiche 7a/b

188,28 M€

55,82 M€ en RW

73,48 M€ Te Kort

Montant délocalisé	Montant localisé RW	Total
-	11,54	11,54
3,83	2,82	6,65
120,00	3,00	123,00
-	30,00	30,00
1,80	3,20	5,00
6,83	5,25	12,09

132,46	55,82	188,28
--------	--------------	---------------

Solde utilisable **114,80**

Te Kort **73,48**

Proposition de décision

Le Comité de Direction se prononce en faveur du scénario L161 comprenant :

- Fiche 0 partie **a & b**
 - Fiches 1 & 3
 - Fiche 8 (hors Fonds RER) - sous réserve que cet investissement apporte vraiment un plus pour le plan de transport en termes de capacité et de fluidité apportée par la mise à double voie de la L161/1
 - Fiche 7 partie **a**
-
- Le Comité de Direction exposera cette position au Cabinet de la Ministre et à INFRABEL afin de dégager des pistes de solution budgétaire
 - Le Comité de Direction compte tenu de la suspension pour une durée indéterminée des travaux sur la L124 demandera la suppression des minutes travaux sur la L124 afin d'améliorer la vitesse commerciale sur cette ligne