Plan national de mise en œuvre TSI INF 2023 [Règlement (UE) 1299/2014]

1 Résumé de la gestion

Le présent plan national de mise en œuvre (PNM) propose la manière dont la Belgique, qui est un État membre de l'UE, devra progressivement mettre en œuvre la spécification technique d'interopérabilité (STI) en ce qui concerne le sous-système Infrastructure (INF). Ce plan a été préparé à la suite de la modification de la STI INF par le Règlement (UE) 2023/1694 de la Commission européenne du 10 août 2023, qui est entré en vigueur à la fin du mois de septembre 2023.

La base du présent PNM est la législation européenne telle que reprise ci-dessous :

- STI « Infrastructure » (1299/2014/UE)[1] avec les amendements imposés par le Règlement 2023/1694/UE[2] ;
- « 7.1. Les États membres élaborent un plan national en vue de la mise en œuvre de la présente STI, en visant la cohérence de l'ensemble du système ferroviaire de l'Union. Le présent plan comprend tous les projets concernant le nouveau sous-système « infrastructure»infrastructure », ainsi que son renouvellement et réaménagement, et garantit une migration progressive, dans un délai raisonnable, vers un sous-système « infrastructure » cible interopérable pleinement conforme à la présente STI. » ;
  - Directive 2016/797/UE sur l'interopérabilité[3] ;
    - L'article 2 de la Directive sur l'interopérabilité définit les projets qui sont considérés comme des réaménagements ou des renouvellements. La STI INF 7.2 donne la définition pour les nouvelles lignes et les points 7.2 et 7.3 complètent la définition pour les réaménagements ;
    - La Directive sur l'interopérabilité décrit la délimitation du réseau ferroviaire européen auquel s'applique la législation susmentionnée.

L'objectif du PNM est de donner un premier aperçu de la mesure dans laquelle le sous-système « Infrastructure » répond déjà aux exigences de la STI INF dans la situation actuelle. Le PNM décrit également, pour les exigences pour lesquelles ce n'est pas encore le cas, les mesures qui seront prises pour rendre progressivement le sous-système tout à fait conforme à la STI dans un délai raisonnable.

Infrabel, ainsi que la SNCB – pour un certain nombre d'exigences relatives aux installations fixes pour l'entretien du matériel roulant – ont effectué une analyse interne de la conformité avec la STI INF pendant la période de janvier à mai 2024. Dans cette analyse, les spécialistes du système ont défini dans quelle mesure le sous-système existant est déjà conforme aux exigences de la STI relatives aux installations existantes. Pour chaque exigence de la STI, il a été vérifié si le sous-système existant est conforme ou non. En outre, l'analyse a également eu comme but de vérifier si les règles internes d'Infrabel et de la SNCB sont conformes aux exigences de la STI pour les installations nouvelles ou réaménagées. Les exigences de la STI sont dans certains cas plus strictes que celles pour les installations existantes.

Le résultat de l'analyse se présente comme une vue d'ensemble sur les exigences qui ne sont pas encore satisfaites par le sous-système existant. Des cartes de réseau montrant la limite de l'interopérabilité dans le sous-système sont également reproduites ici.

[1] Règlement (UE) n° 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « Infrastructure » du système ferroviaire dans l'Union européenne

[2] Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 modifiant les Règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1300/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014 et (UE) n° 1304/2014 ainsi que le Règlement d'exécution (UE) 2019/777

[3] Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

En résumé, on peut dire qu'une action est nécessaire pour satisfaire l'exigence suivante de la STI INF :

Exigence	Explication exigence	M.œuvre %	Explication mise en œuvre	Repris géographiquement dans
4.2.9.2 - 1	Hauteur des quais 550 mm ou 760 mm	**65 %**	Renouvellement des quais conformément au contrat de performance (voir § 4.3)	§ 3,3. 1

Le contrat de performance qu'Infrabel a conclu avec l'État fédéral fin 2022 – contrat qui est entré en vigueur le 1er janvier 2023 et qui court jusqu'au 31 décembre 2032 – et, plus spécifiquement, le plan d'investissement pluriannuel 2023-2032, qui est une annexe à ce contrat, comprend et décrit les principaux projets de nouvelle construction, d'aménagement et de renouvellement pour les 10 prochaines années. La STI INF s'applique à de tels projets.

Le contrat de service public que la SNCB a conclu avec l'État fédéral fin 2022 – contrat qui est entré en vigueur le 1er janvier 2023 et qui court jusqu'au 31 décembre 2032 – et, plus particulièrement, le plan pluriannuel d'investissements 2023-2032, qui est une annexe à ce contrat, fixe les principaux projets de nouvelles constructions, de réaménagement et de renouvellement pour les 10 prochaines années. La STI INF s'applique à ces projets aussi.

Le présent PNM indique comment et dans quel délai les projets définis contribueront à faire évoluer progressivement le sous-système existant vers la conformité avec la STI INF. Ce processus ne sera pas entièrement achevé dans le cadre du contrat de performance 2023-2032 avec Infrabel et du contrat de service public 2023-2032 avec la SNCB. Étant donné que la transition vers la conformité totale avec la STI n'est pas obligatoire pour toutes les exigences au cours de la période du contrat de performance, les priorités sont fixées dans le cadre budgétaire et dans le respect des principes de bonne gestion des actifs. D'autres mesures seront concrétisées dans le cadre des prochains contrats de performance après 2032.

Il est également possible que les exigences de la STI soient complétées ou même renforcées à l'avenir. Dans ce cas, l'impact sur le PNM devra être réanalysé et redéfini.

Sommaire du présent document

1 Résumé de la gestion ... 2

2 Introduction ... 5
2.1 Structure du PNM ... 5
2.2 Contexte ... 6
2.3 Raison d'être et champ d'application ... 6
2.4 Objectif et sous-objectifs ... 7
2.5 Principes du PNM ... 7

3 Analyse de la conformité à la STI ... 9
3.1 Méthode interne : analyse de la conformité avec la STI ... 9
3.2 Note explicative STI INF ... 9
3.3 Aperçu des règles nationales internes ... 9
3.4 Résultats de l'analyse interne ... 10
3.4.1 Hauteur des quais (4.2.9.2) ... 15

4 L'état tel quel du sous-système ... 15
4.1 Conclusion générale sur le taux de mise en œuvre de la STI INF ... 16
4.2 Aperçu des exigences qui n'ont pas été entièrement mises en œuvre ... 16
4.3 Aperçus ... 17
4.3.1 Hauteur des quais dans les gares ... 17

5 Plan de mise en œuvre ... 18
5.1 Introduction ... 18
5.2 Conformité durable avec la STI ... 18
5.3 Aperçu des projets d'installations nouvelles, renouvelées ou réaménagées ... 18
5.3.1 Hauteur des quais ... 18

6 Les étapes suivantes ... 20
6.1 Voies de garage ... 20
6.2 Stratégie de certification ... 20

2 Introduction

2.1 Structure du PNM

Le PNM se compose des chapitres suivants, dont le contenu, à l'exception du présent chapitre, est brièvement expliqué dans ce paragraphe :

- Chapitre 1er : introduction ;
- Chapitre 2 : analyse de la conformité avec la STI ;
- Chapitre 3 : situation actuelle du sous-système ;
- Chapitre 4 : plan de mise en œuvre ;
- Chapitre 5 : étapes suivantes.

Chapitre 2 : analyse de la conformité avec la STI
L'analyse de la conformité avec la STI a permis de voir dans quelle mesure les règles internes et les composants existants du sous-système sont conformes avec la STI INF. L'objectif de l'analyse est d'énumérer les exigences de la STI qui ne sont pas encore totalement mises en œuvre. Le présent chapitre confronte les règles internes d'Infrabel et de la SNCB aux exigences de la Recommandation 2014/881/UE de la Commission européenne. Il détermine en résumé – pour tous les paramètres fondamentaux de la STI – la conformité des règles internes actuelles et des composants du sous-système avec les critères de la STI.

Chapitre 3 : situation actuelle du sous-système
Sur la base des résultats de l'analyse (cf. chapitre 2), les exigences auxquelles le sous-système ne satisfait pas encore sont énumérées ci-après afin de donner une vue d'ensemble de la conformité actuelle. Cela permet de déterminer ce qu'il y aura éventuellement à faire pour réaliser un sous-système conforme à la STI. En outre, ce chapitre reprend les composants du sous-système qui ne sont pas encore conformes aux exigences.

Chapitre 4 : plan de mise en œuvre
Ce chapitre a décrit comment les nouveaux projets de construction, de réaménagement et de renouvellement remédient progressivement au manque d'interopérabilité en respectant les obligations de la STI INF.
Ces projets s'alignent évidemment sur les accords conclus dans le cadre du contrat de performance d'Infrabel[4] et du contrat de service public de la SNCB[5] et, plus particulièrement, des plans d'investissements pluriannuels[6] 2023-2032 respectifs des deux sociétés.

Il est également suggéré comment agir en cas de modification de la STI INF.

Chapitre 5 : étapes suivantes
Ce chapitre décrit les actions à développer dans le contexte de la STI INF en vue d'anticiper sur les versions ultérieures du PNM en rapport avec cette STI.

[4] Arrêté royal du 26 décembre 2022 portant approbation du contrat de performance conclu entre l'État et la société anonyme de droit public Infrabel.

[5] Arrêté royal du 26 décembre 2022 portant approbation du contrat de service public conclu entre l'État et la société anonyme de droit public SNCB.

[6] Annexe 4 de l'Arrêté royal du 26 décembre 2022 portant approbation du contrat de performance conclu entre l'État et la société anonyme de droit public Infrabel et portant approbation du contrat de service public conclu entre l'État et la société anonyme de droit public SNCB

2.2 Contexte

Au sein de l'UE, les points ci-dessous sont essentiels pour les voyages et pour le transport de marchandises dans les États membres de l'UE[7]:

- un marché européen ouvert et performant ;
- un transport fluide, sûr et durable des personnes et des marchandises ;
- la garantie de l'accessibilité et de la connectivité à toutes les régions de l'Union ;
- la contribution à une meilleure croissance économique et à la compétitivité dans une perspective mondiale ;
- des systèmes durables (réduction des émissions de CO_2 de 55% par rapport à 1990, Fit for 55).

À cette fin, l'UE crée un réseau transeuropéen de transport (RTE-T), un réseau cohérent de voies ferrées, de voies navigables et d'autoroutes, d'aéroports et de nœuds tels que les ports maritimes et intérieurs, les terminaux de transbordement et les « nœuds urbains » (villes) qui facilitent les principaux flux de trafic de voyageurs et de marchandises en Europe. Le manque de compatibilité technique entre les différents systèmes ferroviaires utilisé dans les États membres de l'UE crée des obstacles au transport ferroviaire international. Le système ferroviaire dans l'Union européenne comporte différents systèmes, à savoir : l'écartement de la voie, les véhicules et les systèmes d'alimentation de traction et de protection des trains. Grâce au RTE-T, la priorité de l'Union est de travailler progressivement à la mise en place d'un système ferroviaire interopérable, de sorte que les obstacles soient finalement éliminés.

En 1996, les bases de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ont été posées par la Communauté européenne grâce à la directive 96/48/CE[8] . La directive 2001/16/CE[9] relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel en a découlé en 2001. Ces directives fixent les conditions à respecter pour assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen sur le territoire de la Communauté européenne (à partir de 2009, l'Union européenne).[10] *« Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien et les conditions de santé et de sécurité applicables audit personnel. »*[11] Les Directives ont introduit ce qu'on appelle la spécification technique d'interopérabilité (STI). La STI est une spécification adoptée par un Règlement européen pour répondre à certaines exigences (essentielles) visant à garantir l'interopérabilité du système ferroviaire européen. En Belgique, il s'agit de

- la réglementation interne d'Infrabel mise en conformité avec la STI INF,
- la réglementation interne de la SNCB mise en conformité avec la STI INF.

Depuis 1999, plusieurs STI ont été publiées et sont également mises à jour périodiquement. Après chaque révision, un certain nombre de STI exigent, depuis janvier 2015 que la Belgique, en tant qu'État membre de l'UE, élabore un plan national de mise en œuvre (PNM) à la suite de la publication d'une STI révisée. Dans un PNM, la mise en œuvre de la STI concernée est rapportée à la Commission européenne. Ceci s'applique également à la STI INF[12], c'est-à-dire la STI relative au sous-système structurel de l'infrastructure et au sous-système de maintenance relatif au sous-système de l'infrastructure.

2.3 Raison d'être et champ d'application

Pour la STI INF 2014, la Belgique, État membre de l'UE, n'avait pas établi de PNM. Le présent PNM a été préparé suite à la modification de la STI INF par le Règlement (UE) 2023/1694 de la Commission européenne du 10 août 2023, qui est entré en vigueur à la fin du mois de septembre 2023 et qui est basé sur la réglementation de l'Union européenne qui est reprise ci-dessous :

---

[7] la proposition de Règlement COM (2021) 812 sur le RTE-T, introduction

[8] la Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse,

[9] la Directive (UE) 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel,

[10] l'article 1er de la Directive 96/48/CE et la Directive 2001/16/CE,

[11] la Directive 2016/797, article 1er, paragraphe 1er,

[12] le Règlement UE 1299/2014, article 9 et partie 7 de l'annexe.

- STI « Infrastructure » (1299/2014/UE) avec les amendements imposés par le Règlement 2023/1694/UE ;
  - « Les États membres élaborent un plan national en vue de la mise en œuvre de la présente STI, en visant la cohérence de l'ensemble du système ferroviaire de l'Union. Ce plan comprend tous les projets concernant le nouveau sous-système « infrastructure », ainsi que son renouvellement et réaménagement, et garantit une migration progressive, dans un délai raisonnable, vers un sous-système « infrastructure » cible interopérable pleinement conforme à la présente STI. » ;
- Directive 2016/797/UE sur l'interopérabilité ;
  - L'article 2 de la Directive sur l'interopérabilité définit les projets qui sont considérés comme des réaménagements ou des renouvellements. La partie 7 de la STI INF donne la définition pour les nouvelles lignes et complète la définition pour les réaménagements ;
  - La Directive sur l'interopérabilité décrit, dans son article 1er et son annexe 1re, la délimitation du réseau ferroviaire européen auquel s'applique la législation susmentionnée.

La STI INF oblige à long terme la Belgique, qui est un État membre de l'UE, à mettre en conformité l'ensemble du sous-système « Infrastructure ». La vue d'ensemble de tous les nouveaux projets de construction, de réaménagement et de renouvellement prévus identifie les parties du sous-système pour lesquelles la STI INF sera entièrement mise en œuvre. Pour les autres parties du réseau, où de tels projets ne sont pas (encore) prévus, les dates de mise en œuvre complète ne sont pas nécessairement connues à ce jour et sont toujours indicatives. En tout état de cause, le PNM donne un aperçu de la migration progressive.

2.4 Objectif et sous-objectifs

Le PNM permet de comprendre dans quelle mesure le sous-système, dans sa situation actuelle, répond aux exigences de la STI INF et quelle migration progressive aura lieu. Ce PNM propose une méthode pour suivre les progrès de la mise en œuvre de la STI. En outre, le PNM décrit comment procéder au cas où la STI INF serait révisée.

Sur la base de l'objectif susmentionné, les sous-objectifs suivants ont été développés :

- Le PNM donne un aperçu de la mesure dans laquelle les règles internes d'Infrabel sont conformes à la STI INF et de la manière dont cela peut être démontré.
- Le PNM donne un aperçu de la mesure dans laquelle les règles internes de la SNCB sont conformes à la STI INF et de la manière dont cela peut être démontré.
- Le PNM donne un aperçu de la mesure dans laquelle le sous-système existant répond aux exigences de la STI INF.
- Le PNM indique quels sont les composants du sous-système qui ne sont actuellement pas conformes et comment y remédier afin que ces composants, à terme, soient mis en conformité avec les exigences de la STI INF à l'aide d'une migration progressive.
- Le PNM décrit l'approche choisie pour un monitorage durable de la conformité avec la STI INF.
- Le PNM décrit les nouveaux projets de construction, de réaménagement et de renouvellement qui contribuent à l'interopérabilité. Ces projets s'alignent évidemment sur les accords conclus dans le cadre du contrat de performance d'Infrabel[13] et du contrat de service public de la SNCB[14] et, plus particulièrement, des plans d'investissements pluriannuels[15] 2023-2032 respectifs des deux sociétés.

2.5 Principes du PNM

Les principes suivants s'appliquent au PNM :

[13] Arrêté royal du 26 décembre 2022 portant approbation du contrat de performance conclu entre l'État et la société anonyme de droit public Infrabel.

[14] Arrêté royal du 26 décembre 2022 portant approbation du contrat de service public conclu entre l'État et la société anonyme de droit public SNCB.

[15] Annexe 4 à l'Arrêté royal du 26 décembre 2022 portant approbation du contrat de performance conclu entre l'État et la société anonyme de droit public Infrabel et portant approbation du contrat de service public conclu entre l'État et la société anonyme de droit public SNCB

- Le PNM est basé sur la version en langue néerlandaise de la STI INF, avec les amendements publiés le 8 septembre 2023 dans le Règlement d'exécution (2023/1694/UE) modifiant le Règlement 1299/2014/UE.
- Le PNM couvre les voies principales, les voies de garage et les lignes industrielles exploitées par Infrabel.
    - Ce PNM n'a pas encore donné de priorité aux voies de garage, bien que la STI INF s'y applique également. Une mise à jour ultérieure du PNM tiendra également compte des voies de garage.
    - Les installations fixes gérées à la SNCB pour l'entretien des trains.
- Pour démontrer dans quelle mesure les lignes ferroviaires existantes du sous-système sont conformes à la STI, les caractéristiques obligatoires de la Recommandation 2014/881/UE[16] sont prises comme référence. Ces propriétés sont vérifiées par des experts internes à Infrabel.
- Le règlement d'ordre intérieur d'Infrabel et de la SNCB tel que publié en septembre 2023.
- Lors de l'évaluation des règles internes d'Infrabel et de la SNCB, ainsi que du sous-système existant, on part de la situation existante en fonctionnement normal, tant en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire que la circulation des trains.
- Les principes de mise en œuvre décrits dans la Directive sur l'interopérabilité 2016/797/UE sont appliqués.
- Le PNM est basé sur la législation et la réglementation actuellement en vigueur. En cas de modification de la législation et de la réglementation concernant le PNM, l'incidence que cela aura devra être évaluée et le PNM devra, si nécessaire, être modifié.

[16] Recommandation 2014/881/UE de la Commission du 18 novembre 2014 sur la procédure établissant le niveau de conformité des lignes ferroviaires existantes aux paramètres fondamentaux des spécifications techniques d'interopérabilité

3 Analyse de la conformité à la STI

Ce chapitre décrit les résultats de l'analyse interne d'Infrabel visant à déterminer si les règles internes répondent aux exigences de la STI et dans quelle mesure les exigences de la STI ont été mises en œuvre dans le sous-système. De cette manière, les exigences auxquelles le sous-système ne répond pas encore apparaissent clairement. Le chapitre 4 utilise les résultats de cette analyse pour déterminer les mesures à prendre pour se conformer à la STI INF.

3.1 Méthode interne : analyse de la conformité avec la STI

La conformité aux exigences de la STI INF a été évaluée au sein d'Infrabel et de la SNCB à l'aide d'une approche à deux volets, qui a porté sur les points suivants :

- comment les exigences de la STI sont-elles reprises dans les règles internes ;
- dans quelle mesure le sous-système existant répond-il aux exigences de la STI.

Cette analyse a été réalisée en interne par des experts d'Infrabel et de la SNCB.

Toutes les exigences de la STI INF ne sont pas pertinentes pour le PNM INF en Belgique. Par exemple, il y a des exigences opérationnelles qui ne nécessitent pas de mise en œuvre (parce qu'elles n'impliquent pas d'investissement mais un entretien adéquat) et il y a aussi, par exemple, des exigences relatives à des écartements des voies qui n'existent pas en Belgique. Le tableau 2-3 dresse la liste de toutes les exigences de la STI INF en indiquant celles qui ne sont pas pertinentes (et pour quelle raison elles ne sont pas incluses dans la présente analyse).

Dans ce PNM, seules sont examinées les exigences pertinentes pour la Belgique et la mesure dans laquelle elles ont été satisfaites.

3.2 Note explicative STI INF

Selon la Directive 2016/797, le sous-système structurel INF est subdivisé en plusieurs éléments : voies, aiguillages, passages à niveau, ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), éléments de gare liés à la voie (y compris les entrées, les quais, les zones d'accès, les services, les toilettes et les systèmes d'information, ainsi que leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite), installations de sécurité et de protection.

3.3 Aperçu des règles nationales internes

La liste ci-dessous (**Table 3-1**) contient les règles internes d'Infrabel utilisées pour démontrer la conformité aux exigences des STI.

Prescription et titre			
PTR B1	Conception Voie		
PTR B2	Maintenance & Renewal Voie		
	PTR B2.1	Paramètres de voie et tolérances	
PTR B3	Produits Voie		

	PTR B3.1	Rails	
	PTR B3.2	Confirmations	
	PTR B3.3	Traverses et pièces de voie	
	PTR B3.6	Appareils de voie	
		PTR B3.6.1	PX
		PTR B3.6.2	HP
	PTR B3.8.2	Bords de quais	
PTR CE01	Construction d'ouvrages d'art et de bâtiments	Design Civil Structures	

Table 3-1: aperçu des règles internes relatives au sous-système INF.

3.4 Résultats de l'analyse interne

Vous trouverez ci-dessous une synthèse de toutes les exigences techniques et fonctionnelles de l'annexe 4.2 de la STI INF, avec une référence à l'organisation des paragraphes dans la STI. Dans ce Règlement, les exigences techniques et fonctionnelles sont désignées sous le nom de paramètres fondamentaux spécifiques. Tous les paramètres fondamentaux en gris clair ne sont pas inclus dans l'analyse car ils ne sont pas applicables au sous-système existant, pour lequel la vérification CE n'est donc pas nécessaire. Cette procédure est décrite dans la Recommandation 2014/881/UE de la Commission européenne.

A. Conception de l'itinéraire

a) gabarit des obstacles (4.2.3.1),
b) entraxe (4.2.3.2),
c) rampes et pente maximale (4.2.3.3),
d) rayon de courbure minimal en plan (4.2.3.4),
e) rayon de courbure verticale minimal (4.2.3.5).

B. Paramètres pour la voie

a) écartement nominal de voie (4.2.4.1),
b) devers (4.2.4.2),
c) insuffisance de devers (4.2.4.3),
d) modification brutale de l'insuffisance de devers (4.2.4.4),
e) conicité équivalente (4.2.4.5),
f) profil du champignon du rail pour la voie courante (4.2.4.6),
g) inclinaison du rail (4.2.4.7).

C. Appareils de voie

a) géométrie de la conception des appareils de voie (4.2.5.1),
b) emploi de croisements à cœur mobile (4.2.5.2),
c) lacune maximale dans la traversée (4.2.5.3).

D. Résistance de la voie aux charges

a) résistance de la voie aux charges verticales (4.2.6.1),
b) résistance longitudinale de la voie (4.2.6.2),
c) résistance transversale de la voie (4.2.6.3).

E. Résistance des ouvrages d'art aux charges du trafic

a) résistance des nouveaux ponts aux charges du trafic (4.2.7.1),
b) charges verticales équivalentes pour les nouveaux ouvrages en terre et les effets de poussée des terres (4.2.7.2),
c) résistance des nouvelles structures surplombant les voies ou adjacentes à celles-ci (4.2.7.3),

d) résistance des ponts et des ouvrages en terre existants aux charges du trafic (4.2.7.4).

- **Limites d'action immédiate pour les défauts de géométrie de la voie**
  a) limite d'action immédiate pour l'alignement (4.2.8.1),
  b) limite d'action immédiate pour le nivellement longitudinal (4.2.8.2),
  c) limite d'action immédiate en cas de gauche de voie (4.2.8.3),
  d) limite d'action immédiate pour l'écartement de voie en tant que défaut isolé (4.2.8.4),
  e) limite d'action immédiate pour le dévers (4.2.8.5),
  f) limite d'action immédiate pour les appareils de voie (4.2.8.6).

F. Quais

a) longueur utile des quais (4.2.9.1),
b) hauteur des quais (4.2.9.2),
c) lacune quai-train (4.2.9.3),
d) tracé des voies à quai (4.2.9.4).

G. Santé, sécurité et environnement

a) variation de pression maximale dans les tunnels (4.2.10.1),
b) effets des vents traversiers (4.2.10.2),
c) envol de ballast (4.2.10.3).

H. Règles d'exploitation

a) repères de distance (4.2.11.1),
b) conicité équivalente en service (4.2.11.2).

I. Installations fixes pour la maintenance des trains

a) général (4.2.12.1),
b) vidange des toilettes (4.2.12.2),
c) installations de nettoyage extérieur des trains (4.2.12.3),
d) complément d'eau (4.2.12.4),
e) réapprovisionnement en carburant (4.2.12.5),
- alimentation électrique au sol (4.2.12.6).

La plupart des paramètres fondamentaux précités sont encore subdivisés. Le tableau 2-2 montre qu'il y a 148 exigences pour la STI INF, dont 38 ne sont pas obligatoires pour le sous-système existant et 67 ne sont pas pertinentes pour la Belgique (voir Tableau 3-3 synthèse de l'analyse des exigences de la STI relative au sous-système INF existant). Les 43 autres exigences ont été prises en compte dans la présente analyse. Les paragraphes suivants expliquent le résultat de l'analyse et ce, pour chaque exigence nécessitant une action.

Tableau 3-2: Synthèse globale des exigences de la STI INF

Exigence STI	Nombre
Pas obligatoire	38
Pas pertinent	67
Pertinent	43
Total	**148**

Tableau 3-3 synthèse de l'analyse des exigences de la STI relative au sous-système INF existant

Exigence STI	Paragraphe	Oblig. pour PNM	Pertin. pour PNM	Taux de mise en œuvre	Statut	Remarque sur la pertinence
4.2.2.2 - 1	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.2.2 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.2.2 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.2.2 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.2.2 - 5	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.2.2 - 6	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication

Exigence STI	Paragraphe	Oblig. pour PNM	Pertin. pour PNM	Taux de mise en œuvre	Statut	Remarque sur la pertinence
4.2.2.2 - 7	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.2.2 - 8	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.3.1 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.3.1 - 2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.3.1 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Description d'une méthode
4.2.3.1 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.3.1 - 5	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.3.2 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.3.2 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.3.2 - 3	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.3.2 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.3.2 - 5	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.3.2 - 6	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.3.3 - 1	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.3.3 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.3.3 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.3.4 - 1	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.3.4 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.3.4 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.3.5 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.3.5 - 2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.3.5 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.3.5 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.1 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.1 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.1 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.1 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.2 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.2 - 2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.2 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.4.2 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.2 - 5	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.2 - 6	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.2 - 7	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.2 - 8	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.3 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.3 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.4.3 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.3 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.4 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.4 - 2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK

Exigence STI	Paragraphe	Oblig. pour PNM	Pertin. pour PNM	Taux de mise en œuvre	Statut	Remarque sur la pertinence
4.2.4.4 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.4 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.5 - 1	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.4.5 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.4.5 - 3	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.5 - 4	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.5 - 5	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.4.6 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.6 - 2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.6 - 3	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.7.1 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.7.1 - 2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.7.1 - 3	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.7.2 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.7.2 - 2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.7.2 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.4.7.2 - 4	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.4.7.2 - 5	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.5.1 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.5.2 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.5.3 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.6.1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.6.2.1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.6.2.2 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.6.2.2 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Point en suspens
4.2.6.2.2 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.6.3.	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.7.1.1 - 1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.1.1 - 2	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.1.1 - 3	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.1.2 - 1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.1.2 - 2	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.1.2 - 3	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.1.3	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.1.4	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.1.5	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.1.6	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.2 - 1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.2 - 2	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.3.	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.7.4 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.7.4 - 2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.7.4 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Nouvel ouvrage d'art et référence
4.2.7.4 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Non applicable pour BE
4.2.8.1 - 1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.1 - 2	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.2 - 1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.2 - 2	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.3 - 1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.3 - 2	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance

Exigence STI	Paragraphe	Oblig. pour PNM	Pertin. pour PNM	Taux de mise en œuvre	Statut	Remarque sur la pertinence
4.2.8.3 - 3	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.3 - 4	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.3 - 5	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.3 - 6	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.4 - 1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.4 - 2	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.4 - 3	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.5 - 1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.5 - 2	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.5 - 3	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.5 - 4	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.5 - 5	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.6 - 1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.6 - 2	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.6 - 3	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.8.6 - 4	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence pour maintenance
4.2.9 - 1	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.9 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.9.1 - 1	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.9.2 - 1	§ 3.4.1.4.1	Oui	Oui	65 %	Action nécessaire	Voir explication détaillée
4.2.9.2 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.9.2 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.9.2 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.9.2 - 5	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.9.3 - 1	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.9.3 - 2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	Règle nationale permanente BE
4.2.9.3 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.9.3 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Écartement de voies inexistant en BE
4.2.9.4 - 1	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	exigence pour nouveaux projets
4.2.9.4 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.10.1 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.10.1 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.10.2 - 1	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Exigence processus
4.2.10.2 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Exigence processus
4.2.10.2 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Exigences processus
4.2.10.2 - 4	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Exigence processus
4.2.10.3 - 1	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Explication
4.2.10.3 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Point en suspens
4.2.10.3 - 3	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	Point en suspens
4.2.11.1 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	
4.2.11.2 - 1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence non obligatoire pour PNM
4.2.11.2 - 2	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence non obligatoire pour PNM
4.2.11.2 - 3	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Exigence non obligatoire pour PNM
4.2.12.1	X	Non	n.a.	n.a.	n.a.	Explication
4.2.12.2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.12.3 – 1.a	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.12.3 - 2	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.12.4 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK

Exigence STI	Paragraphe	Oblig. pour PNM	Pertin. pour PNM	Taux de mise en œuvre	Statut	Remarque sur la pertinence
4.2.12.4 - 2	X	Oui	Non	n.a.	n.a.	
4.2.12.5 - 1	X **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK
4.2.12.6 - 1	X	Oui	Oui	100 %	satisfait	OK

3.4.1 Hauteur des quais (4.2.9.2)

Règlement :
La hauteur nominale des quais doit être de 550 mm ou de 760 mm au-dessus du plan de roulement pour les rayons de 300 mètres et plus.

Analyse (Infrabel) :

Le contrat de performance d'Infrabel, article 61, dispose que :

> « …
> *L'État et Infrabel partagent l'objectif d'augmenter le nombre de gares et points d'arrêt accessibles de manière autonome. Infrabel opère dans le cadre de ses propres responsabilités, en concertation avec la SNCB.*
> … »

Le plan pluriannuel d'investissements 2023-2032 comporte le budget[17] nécessaire à la mise en œuvre du Masterplan commun « Accessibilité autonome » de la SNCB et d'Infrabel. Infrabel et la SNCB se sont coordonnés pour établir une liste complète des différents lieux à inclure dans un plan « gares accessibles de manière autonome aux personnes à mobilité réduite ». Ce scénario permet à 176 gares d'être accessibles de manière autonome aux personnes à mobilité réduite d'ici 2032.

Après l'exécution des travaux, ces 176 gares répondront aux quatre critères prédéterminés d'accessibilité autonome, à savoir :

- tous les quais à 76 cm ;
- tous les quais accessibles sans obstacle à l'aide de rampes d'accès ou d'ascenseurs ;
- des dalles podotactiles pour les aveugles et les malvoyants ;
- au moins un distributeur automatique intégralement accessible et doté d'un système de guidage vocal personnalisé.

4 L'état tel quel du sous-système

Sur la base de l'analyse du chapitre 2, le présent chapitre donne un aperçu des exigences de la STI qui n'ont pas encore été entièrement mises en œuvre dans le sous-système (§3.3), ou pour lesquelles il n'a pas encore été démontré qu'elles sont entièrement mises en œuvre (§3.4). En ce qui concerne les exigences pour lesquelles l'indication de la localisation géographique apporte une valeur ajoutée à la compréhension de l'impact sur la réduction de l'interopérabilité, une carte générale du réseau a été créée.

[17] Une partie de ce budget est encore conditionnelle. Infrabel évaluera en temps voulu si la 2e tranche du prêt (d'un montant de 200 millions d'euros) peut être activée.

4.1 Conclusion générale sur le taux de mise en œuvre de la STI INF

Le réseau belge répond aux exigences de la STI INF, à l'exception des cas mentionnés au point 3.2.

4.2 Aperçu des exigences qui n'ont pas été entièrement mises en œuvre

Tableau 4-1 contient la liste de toutes les exigences de la STI INF qui ne sont pas encore entièrement mises en œuvre dans le sous-système. Cette synthèse reprend, pour chaque exigence, quelle partie du sous-système est conforme et quelle partie ne l'est pas encore. En outre, elle indique – si c'est applicable – dans quelle section du présent chapitre se trouve la carte de synthèse du réseau.

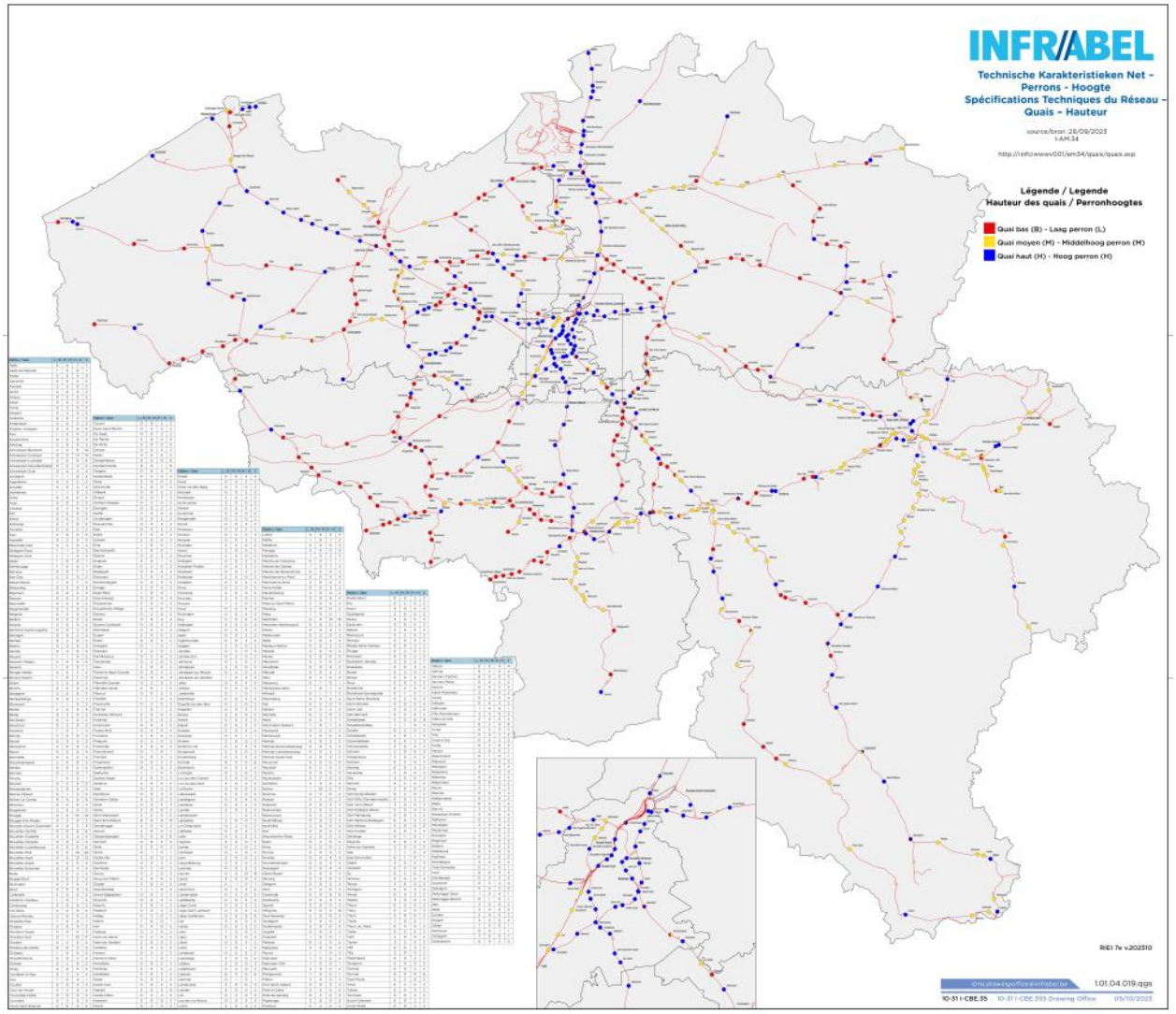
Tableau 4-1: Exigences qui n'ont pas été entièrement mises en œuvre

Exigence	Explication exigence	M.œuvre %	Explication mise en œuvre	Repris géographiquement dans
4.2.9.2 - 1	Hauteur des quais 550 mm ou 760 mm	**65 %**	Renouvellement des quais conformément au contrat de performance (voir § 4.3)	§ 3.3.1

4.3 Aperçus

4.3.1 Hauteur des quais dans les gares

La carte ci-dessous montre la hauteur des différents quais sur le réseau. Il s'agit de deux hauteurs qui répondent aux exigences de la STI INF (76 cm et 55 cm) et d'une hauteur qui n'y répond pas (qualifiée de « basse »).



Hauteur des quais sur le réseau

Cette carte est également disponible à l'annexe 1 en plus haute résolution.

5 Plan de mise en œuvre

5.1 Introduction

Ce chapitre décrit comment le sous-système INF continuera à évoluer pour répondre à terme à toutes les exigences de la STI INF. Il faut établir une distinction entre 2 cas :

1) Le sous-système existant ne répond pas à un certain nombre d'exigences de la STI
2) Le sous-système existant répond à certaines exigences de la STI relatives aux installations existantes, mais pas à l'exigence correspondante pour les installations nouvelles, renouvelées ou réaménagées.

Le point 7.3.3 des annexes de la STI INF (UE 1299/2014) n'exige pas qu'il soit déterminé, pour les lignes existantes – pour lesquelles aucun projet de réaménagement ou de renouvellement n'est en cours –, dans quelle mesure ces lignes sont conformes aux paramètres fondamentaux des spécifications techniques d'interopérabilité (STI). De même, pour les lignes existantes – pour lesquelles des projets sont en cours et n'impliquent pas de procédure de vérification communautaire –, il n'est pas nécessaire de déterminer dans quelle mesure ces lignes sont conformes aux paramètres fondamentaux des STI.

Cependant, Infrabel souhaite démontrer que certaines lignes existantes sont conformes aux paramètres de base de ces STI et appliquera la procédure décrite dans la recommandation 2014/881/UE de la Commission à cette fin là où c'est considéré comme nécessaire.

Conformément au Règlement 1315/2013 (UE), nous pouvons classer les lignes de notre réseau en 3 catégories : réseau central, réseau central étendu et réseau global. Infrabel développe une approche pour certifier la conformité de l'interopérabilité pour chaque catégorie en fonction des moyens déjà alloués et à venir.

Aux fins du présent PNM, l'accent est mis sur le cas 1) « Le sous-système existant ne répond pas à certaines exigences de la STI ».

5.2 Conformité durable avec la STI

Pour que la conformité avec la STI soit durable, deux conditions doivent être remplies :

1) Toute installation nouvelle, renouvelée ou réaménagée doit être conçue et mise en œuvre conformément à la STI en vigueur. En effet, les règles internes relatives à la réalisation d'installations nouvelles, renouvelées ou réaménagées doivent être conformes à la STI en vigueur. En outre, ces règles seront aussi évaluées en fonction de la STI en vigueur.
2) Lors de toute modification de la STI, un contrôle doit s'effectuer pour vérifier si les règles internes relatives à la réalisation d'installations nouvelles, renouvelées ou réaménagées sont conformes à la STI en vigueur. Dans ce cadre, les services chargés de la rédaction des règlements intérieurs d'Infrabel et de la SNCB évaluent les changements à chaque nouvelle version de la STI et adaptent, si nécessaire, le règlement intérieur et le PNM.

5.3 Aperçu des projets d'installations nouvelles, renouvelées ou réaménagées

5.3.1 Hauteur des quais

Contrat de performance d'Infrabel, article 62 :

« …

La SNCB et Infrabel mettent en œuvre le "Masterplan accessibilité autonome", qui fixe le niveau d'ambition, le nombre de gares accessibles de manière autonome à atteindre et le pourcentage des voyageurs bénéficiant de cette accessibilité.

Infrabel s'engage à la mise aux normes d'une hauteur de quai uniforme de 76 cm, selon le rythme convenu dans le Plan pluriannuel d'investissement et aligné avec la SNCB.
… »

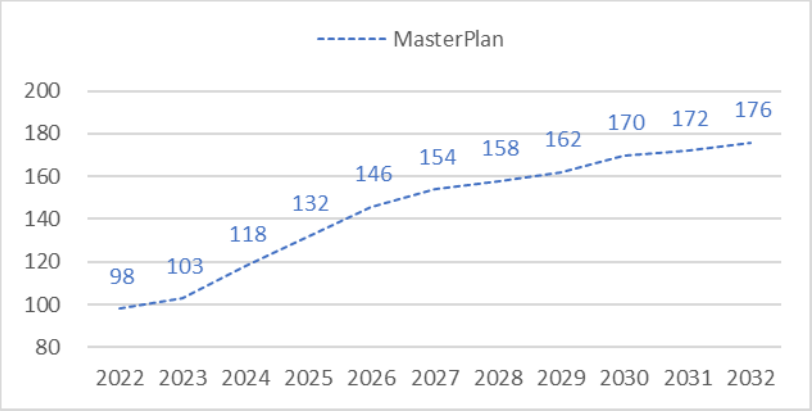
Le réseau ferroviaire comprend 555 gares, réparties en 3 catégories (*) :

Les priorités ont été fixées comme suit :

• **finaliser les travaux initiés** grâce aux différentes sources de financement, et en particulier exécuter les travaux PSPI/RER[18] (gares impliquées : L/M/S) [19]

- **Rendre accessibles les gares qui accueillent le plus grand nombre de voyageurs** (100% des gares L verront le début des travaux dans le cadre du plan et 80% des gares L verront la fin des travaux d'ici 2032). Anvers-Berchem, Bruxelles-Midi, Halle et Courtrai seront prêtes en 2033-2034.

Situation au 31/12/2023 :
103 gares sur 555 répondent à ces critères. Ce chiffre est conforme au calendrier convenu dans le contrat de performance.



Évolution prévue du nombre de gares accessibles de manière autonome dans le cadre du masterplan pour la période 2022-2032

Situation fin 2032 :
176 gares accessibles de manière autonome pour les personnes à mobilité réduite (+73 par rapport à 2023)

---

[18] PSPI = Plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 (en exécution de l'accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques).

RER = Réseau express régional

[19] « Grandes » gares L > 65.000 voyageurs par semaine* / « Moyennes » gares M > 10.000 voyageurs / « Petites » gares S < 10.000 voyageurs par semaine

6 Les étapes suivantes

6.1 Voies de garage

À l'avenir, l'analyse et la définition de mesures pour les voies de garage doivent encore être réalisées. Pour l'analyse et la mise en œuvre, la voie principale reste la priorité.

6.2 Stratégie de certification

Infrabel élabore une approche stratégique « certification d'interopérabilité » conformément aux réglementations en vigueur 2016/797 (UE) et 1315/2013 (UE). Il s'agira d'actions à court et à moyen terme. Dans un premier temps, les infrastructures concernées seront identifiées afin de déterminer la certification/évaluation à appliquer. Cela tiendra compte des prochains travaux de renouvellement et de réaménagement prévus dans les programmes d'investissement ainsi que des exigences de l'UE concernant le réseau central. Cette approche stratégique sera discutée avec les différentes parties prenantes, y compris NSA Rail Belgium. La liste des infrastructures concernées sera alors reprise en annexe du présent PNM dans un délai d'un an à compter de la signature de ce plan par le Ministre, et ce après approbation par le SPF M&T.