

Ath, 14 juin 2013

# **Avenir du rail en Wallonie picarde**

## **Entre projets et menaces**

**Ronny Balcaen**

**Député fédéral**

**Bénédicte Linard**

**Députée wallonne**

**Marie-Christine Lefebvre**

**Membre du Conseil de développement de Wallonie picarde**

**Simon Varrasse**

**Secrétaire régional d'Ecolo Picardie**

The logo for the political party Ecolo, featuring a stylized green 'e' followed by the word 'COLO' in a bold, green, sans-serif font.

Le rail belge vivra, d'ici 2014, des moments particulièrement importants. En plus de la réforme en cours de la structure du groupe SNCB, cette année doit voir approuvé le plan pluriannuel d'investissement (PPI) doté de 26 milliards d'euros et qui déterminera les investissements à consentir d'ici 2025.

Les nouveaux contrats de gestion qui fixent les missions de service public doivent être négociés entre la SNCB et l'État fédéral. Et les nouveaux patrons du rail doivent être désignés.

Par ailleurs, le nouveau plan de transport, censé remodeler l'ensemble de l'offre de trains, prévu pour 2013, voit son application reportée à décembre 2014. Enfin, l'Europe discute à l'heure actuelle d'une libéralisation encore plus poussée du secteur.

L'ensemble de ces éléments aura bien évidemment un impact sur les voyageurs et les entreprises, aussi en Wallonie picarde. Il est légitime que les forces vives de notre région se mobilisent. Il est important qu'elles le fassent si elles veulent faciliter la vie de nos citoyens et de nos entreprises. Il est urgent que notre région s'affirme face aux enjeux de développement et d'attractivité de notre territoire.

C'est le message que nous souhaitons délivrer aujourd'hui en mettant en évidence les enjeux pour notre région.

## **Le rail, levier d'une croissance durable au service de nos citoyens et de nos entreprises**

Lors de la présentation de son projet de plan pluriannuel d'investissement (PPI), la SNCB a souhaité un « large débat sur le rôle futur du transport ferroviaire ». Ce débat, que nous réclamions depuis de longs mois au Parlement fédéral, est en cours.

Les arbitrages devraient avoir lieu avant l'été. Et les décisions qui seront prises au bout du compte par l'Etat fédéral détermineront l'avenir du rail en Wallonie picarde jusqu'en 2025.

Les Régions, et en particulier, la Région wallonne avec son Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie<sup>1</sup> et la mise en place de la cellule ferroviaire au sein de l'administration, ont fourni un travail préparatoire déterminant. La Wallonie a identifié notamment ses besoins objectifs et, en réponse à ceux-ci, les projets concrets qu'elle souhaite défendre dans le cadre du PPI. Ce sont les projets les plus pertinents pour la Wallonie picarde autour desquelles nous souhaitons aujourd'hui susciter la mobilisation.

En ces temps de crise, le rail doit être considéré comme un levier de croissance durable. Investir dans le rail, c'est augmenter la compétitivité des entreprises en améliorant le transport des personnes et des marchandises, et en diminuant ainsi la congestion des routes et les coûts qu'elle engendre. C'est améliorer la mobilité des travailleurs et leur permettre de se rendre plus facilement au travail. C'est rencontrer les objectifs en matière de lutte contre les gaz à effets de serre et les dérèglements climatiques qui en découlent.

---

<sup>1</sup> <http://bib.urbagora.be/bibliotheque-numerique/etude-tritel.html>

## **Schéma d'accessibilité et de mobilité de Wallonie picarde**

Au-delà de ces grands enjeux sociétaux, le nouveau PPI doit permettre d'avancer dans la mise en œuvre du schéma d'accessibilité et de mobilité élaboré en 2008 en Wallonie picarde.

Pour rappel, ce schéma, qui veut optimiser l'utilisation du rail et en faire le mode de transport structurant autour duquel les autres offres de transport s'organisent, propose de :

- Maintenir, pour les zones d'activité, des potentiels de raccordement au chemin de fer ;
- Renforcer le rail pour les activités d'extraction ;
- Déterminer les potentialités de création de nouveaux arrêts pour desservir les lieux en émergence en Wallonie picarde ;
- Faire reposer l'offre de trains sur :
  - la desserte des deux axes majeurs que sont Bruxelles-Enghien-Ath-Leuze-Tournai-Mouscron + Courtrai d'une part et la dorsale wallonne d'autre part qui permet la liaison vers les autres pôles wallons ainsi que la desserte du sud de la Wallonie picarde ;
  - les connexions vers les régions voisines :
    - les deux axes vers Lille, à partir de Tournai et de Mouscron ;
    - le réseau RER à partir d'Enghien qui doit permettre à l'ensemble du territoire d'avoir accès aux gares bruxelloises, actuelles et nouvelles ;
    - l'axe Mons-Ath-Grammont, important pour la desserte de Lessines, ainsi que pour celle de Pairi Daiza et de la future gare RER de Grammont ;
    - L'axe Courtrai-Comines.

La mise en œuvre du schéma va bien évidemment dépendre des décisions qui seront prises en matière d'investissement et de plan de transport.

Pour notre part, nous identifions 7 enjeux pour l'avenir du rail dans notre région :

- Améliorer fortement la ponctualité en Wallonie picarde
- Rapprocher les villes de Wallonie picarde entre elles et de Bruxelles
- Relier la Wallonie picarde aux autres grandes villes wallonnes
- Améliorer le confort et l'accessibilité des gares et des points d'arrêt
- Favoriser le transport de marchandises
- Ouvrir de nouveaux points d'arrêt
- Proposer une offre plus large de trains

## **Enjeu numéro 1 : Améliorer fortement la ponctualité en Wallonie picarde**

Le manque de ponctualité des trains reste le cauchemar quasi-quotidien des usagers de Wallonie picarde. Pour convaincre, le train doit être un mode de transport fiable. Il ne l'est pas aujourd'hui.

Les statistiques restent particulièrement décevantes.

Ainsi, selon les derniers chiffres de ponctualité disponibles (avril 2013<sup>2</sup>), la ligne Tournai-Bruxelles affiche un score de ponctualité de 85,7 pc, soit un des plus mauvais scores des dix lignes de référence.

Durant la même période, l'IC Mouscron-Schaerbeek atteint un score de 79,2 pc des trains à l'heure ou accusant un retard de moins de 6 minutes (contre 83,8 pc en avril 2012). Et l'IC Herstal-Tournai voit ses statistiques dégringoler de 77,7 à 71,1 pc entre les deux mêmes périodes de référence.

Le report d'un an du plan de transport 2013, plan promis depuis 2010, empêchera au minimum pendant un an encore toute amélioration durable et structurelle de la ponctualité.

Par ailleurs, Infrabel (responsable d'environ 15 % des retards en 2012) présente dans le cadre du PPI un plan insuffisamment doté (« Conclave ») qui ne permettra pas de répondre totalement au problème de la ponctualité comme l'a démontré l'audition des patrons du rail à la Chambre le 5 février dernier.

La situation risque donc de rester critique durant les prochaines années alors que le futur contrat de gestion devrait légitimement fixer à 95 % les objectifs de ponctualité sur le rail (contre 92 % aujourd'hui).

## **Enjeu numéro 2 : rapprocher les villes de Wallonie picarde entre elles et de Bruxelles**

À l'heure actuelle, de nombreux navetteurs privilégient le train pour se rendre à Bruxelles car le rail est plus performant que la voiture aux heures de pointe. Néanmoins, la situation sur la ligne 94 Mouscron-Tournai-Bruxelles est loin d'être idéale. Les temps de parcours restent assez élevés (1h13 entre Mouscron et Bruxelles-Midi et 56 minutes entre Tournai et Bruxelles-Midi). De plus, comme nous le rappelions précédemment, la ponctualité n'est pas au rendez-vous. Assurer une desserte compétitive et fiable vers Bruxelles doit être une priorité et des améliorations concrètes peuvent, dès à présent, être mises en œuvre afin de rapprocher les villes de Wallonie picarde et Bruxelles.

Ainsi, le ministre wallon Philippe Henry a interpellé la SNCB afin de l'inciter à étudier la possibilité d'utiliser la ligne à grande vitesse Paris-Bruxelles (LGV1) pour permettre aux navetteurs de Wallonie picarde de rejoindre Bruxelles. Le Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie considère d'ailleurs ce projet comme un des plus pertinents en matière de coûts/bénéfices.

La SNCB a confirmé que le projet de valorisation de la ligne à grande vitesse était intéressant et les derniers échanges au niveau wallon nous permettent de penser aujourd'hui qu'il y a un intérêt pour le projet. Si Infrabel reste réservé sur le projet sans

---

<sup>2</sup> <http://www.infrabel.be/fr/%C3%A0-propos-dinfrabel/ponctualite/rapports/2013/4>

le remettre fondamentalement en cause, la SNCB estime qu'il est prometteur en matière de nouveaux voyageurs.

C'est une évolution positive pour un projet défendu par les écologistes depuis de très nombreuses années, inscrit dans la déclaration de politique régionale de 2009, et qui jusqu'il y a peu était présenté comme impossible par la SNCB. En effet, le 18 novembre 2009, le Député fédéral Ronny Balcaen interrogeait le ministre de tutelle de la SNCB sur cette question. Sa réponse était alors plutôt décevante : *"La capacité de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Paris ne permet pas de circuler avec du matériel roulant du service intérieur, même si ce matériel peut circuler à une vitesse de 200 km/h. La SNCB n'envisage pas de mettre du matériel roulant circulant à 200 km/h sur la ligne 94 dans la mesure où la vitesse autorisée de 140 km/h sur cette ligne ne permet pas de rouler plus vite"*.

Le raccordement entre la ligne 94 et la ligne à grande vitesse est envisageable à hauteur d'Antoing (gain d'une vingtaine de minutes) ou entre Ath et Enghien (gain d'une dizaine de minutes). Chaque hypothèse présente des avantages et des inconvénients, mais elles permettraient aussi bien l'une que l'autre d'accroître fortement l'attractivité du train. Le Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie estime que le raccordement entre Ath et Enghien coûterait 33 millions d'euros. Le raccordement à Enghien n'est pas chiffré. La SNCB envisage d'acquérir du matériel roulant atteignant une vitesse de 190 km/h. Son utilisation serait tout à fait opportune dans l'optique d'une valorisation de cette ligne à grande vitesse.

Nous réitérons notre plaidoyer pour une prise en compte sérieuse de ce projet qui n'est aujourd'hui pas repris tel quel dans le projet de PPI.

Un autre projet vise à améliorer l'infrastructure existante de la ligne 94 pour augmenter la vitesse de référence sur cette ligne afin de gagner 5 minutes. Le Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie chiffre cette option à 67 millions d'euros.

Enfin, la mise en service du RER est essentielle à l'amélioration de la desserte vers la capitale. À l'heure actuelle, nous n'avons aucune certitude sur le contenu du prochain plan de transport à ce propos. Il serait inacceptable que les liaisons actuelles soient simplement «rebaptisées» RER sans qu'aucune amélioration substantielle de la desserte ne soit envisagée. Le PPI reste très évasif en la matière et il semble indiquer que l'augmentation de la fréquence sera au mieux d'un train par heure, voire deux aux heures de pointe. Nous demandons la mise en place d'un véritable RER, c'est-à-dire un service cadencé avec du matériel roulant adapté. De plus, nous insistons pour qu'il soit mis en service sans plus attendre car l'infrastructure le permet déjà.

### **Enjeu numéro 3 : Relier la Wallonie picarde aux autres grandes villes wallonnes**

Un autre enjeu primordial pour notre région est l'amélioration de la performance de la dorsale wallonne qui relie Tournai à Herstal. Cette ligne est également connue pour ses problèmes de ponctualité.

Le Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie proposait d'y appliquer le principe des nœuds de correspondance dont l'objectif est de faire entrer en gare différents trains dans un même créneau horaire afin d'optimiser les correspondances entre ceux-ci mais également de coordonner ces horaires avec

ceux des TEC. Le service offert aux voyageurs deviendrait ainsi beaucoup plus attractif.

Pour ce faire, quelques travaux d'infrastructure seraient nécessaires (rectifications de certaines courbes, amélioration de la signalisation, rehaussement des quais, etc.). Le fonctionnement et la capacité de certaines gares devraient également être améliorés. Le doublement de la fréquence du train IC doit également être envisagé.

Le Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie évalue l'investissement à 72 millions d'euros et considère qu'il s'agit d'un projet présentant un haut potentiel d'amélioration de la desserte.

#### **Enjeu numéro 4 : Améliorer le confort et l'accessibilité des gares et des points d'arrêt**

L'amélioration de l'accessibilité des gares et de l'accueil des voyageurs est également essentielle. Le but de ces aménagements doit être d'améliorer le confort des voyageurs. Il est inconcevable que des sommes astronomiques aient été dépensées pour la construction de nouvelles gares de prestige comme celle de Mons alors que d'autres du District-Ouest ne bénéficieront d'ici 2025 que d'un investissement minimal et ne seraient même pas toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite d'ici 2025.

Le PPI de la SNCB prévoit bien sûr une série d'aménagements. Ainsi, les gares d'Ath, Tournai, Enghien devraient bénéficier de travaux importants. Ces projets ne sont pas prévus pour tout de suite, il faudra donc rester attentif à leur concrétisation. Ces aménagements devront aller de pair avec une réflexion sur la politique de stationnement à mener aux abords des gares. Une concertation entre les différentes villes concernées et la SNCB doit avoir lieu afin de déterminer comment la SNCB peut rencontrer la demande de parking (auto, vélo, moto) de ses utilisateurs. A titre d'exemple, puisque la ville d'Enghien a pour vocation de devenir une gare du RER et de devenir la porte d'entrée vers Bruxelles, une réflexion quant au stationnement, en adéquation avec le charroi futur, s'impose.

Cependant, toute une série d'autres gares n'auront pas la chance de bénéficier d'aménagements conséquents. À Mouscron, par exemple, les abords de la gare mériteraient d'être réaménagés et les quais rénovés. À Lessines, la SNCB prévoit la réintégration des guichets dans l'ancien bâtiment mais il n'y a aucun projet sur la valorisation globale de la gare et sur le fait de la rendre attractive pour les voyageurs. La gare de Leuze mériterait aussi d'être rénovée.

De manière globale, nous estimons que l'argent public doit être mieux utilisé et mieux réparti pour répondre aux besoins d'un maximum de personnes. Ainsi, en ce qui concerne les aménagements des gares, nous voulons notamment que, d'ici 2025, toutes les gares de Wallonie picarde disposent, au minimum, de facilités pour les PMR (accès facilité aux quais, quai à hauteur des accès des voitures, emplacement des distributeurs de titres de transport choisis en tenant compte des personnes se déplaçant en chaise roulante, etc.).

Il faut insister également pour que les travaux concernant les gares soient menés dans des délais raisonnables et pas repoussés à la fin de la période du PPI.

### **Enjeu numéro 5 : Favoriser le transport de marchandises**

Comme l'Union wallonne des entreprises l'a récemment rappelé, les enjeux en matière de mobilité se situent aussi au niveau du transport de marchandises.

Aujourd'hui, selon l'UWE, le transfert modal se fait du rail vers la route plutôt que de la route vers le rail, faute d'une offre de qualité proposée aux entreprises désireuses d'utiliser le rail.

Il faut y voir notamment, sur fond de libéralisation totale du secteur, la conséquence des décisions de concentration des activités marchandises de B-Logistics autour des pôles d'Anvers et de Zeebrugge au détriment d'infrastructures comme le faisceau de formation de Monceau. La durée et le coût des opérations de triage ont de ce fait augmenté pour les entreprises. Aujourd'hui, les opérations de tri pour une entreprise du Hainaut peuvent prendre 5 jours au lieu de 2 précédemment.

En regard des performances croissantes du transport fluvial et des infrastructures offrant la possibilité d'une trimodalité, la SNCB devrait valoriser celles-ci et envisager cette piste qui apporte une réelle plus-value aux entreprises.

Il est donc nécessaire d'en revenir à une valorisation des outils wallons de transport des marchandises pour faire face à une croissance du trafic marchandises que le Bureau du plan estime à 68 % d'ici 2030.

### **Enjeu numéro 6 : ouvrir de nouveaux points d'arrêt**

Il est régulièrement questions dans les médias ou dans les discours des responsables politiques de Wallonie picarde de la réouverture de points d'arrêt le long des lignes existantes.

Quand Estaimpuis demande la réouverture de Leers-Nord et de Néchin, Tournai demande plutôt d'examiner le cas de Blandain et Ath propose que les trains s'arrêtent à Ligne. Et à chaque annonce ou demande, la SNCB répond par un refus.

Si nous souhaitons vraiment, au-delà des effets d'annonce, l'ouverture ou la réouverture de points d'arrêt, il s'agit de mettre en œuvre une stratégie collective.

Nous souhaitons donc qu'une réflexion globale soit réalisée à l'échelle de la Wallonie picarde afin de définir collectivement les projets de réouverture qui offriront le potentiel le plus intéressant, sur la base du schéma d'accessibilité et de mobilité de Wallonie picarde. La Région wallonne a commencé ce travail de classification et a étudié la valeur ajoutée d'une réouverture des points d'arrêts de Blandain, Havinnes, Barry, Ligne, Petit-Enghien (dans le cadre du RER) et Basècles.

### **Enjeu numéro 7 : Proposer une offre plus large de trains**

En dépit d'un programme d'achat de matériel roulant qui dépasse en croissance les dernières prévisions du bureau du plan, la SNCB ne devrait augmenter son offre de trains-km que de 8%. Ces 8 % correspondent surtout à la mise en service timide et progressive du RER sur toute la durée du plan. L'essentiel de l'augmentation de l'offre proviendra d'une augmentation de la proportion de trains à doubles étages dans le parc.

Ceci signifie en clair, pour les voyageurs, quasi aucune amélioration de la mobilité sur les lignes existantes.

Pour nous, PPI et plan de transport doivent au contraire offrir des trains à des fréquences plus élevées et accroître l'amplitude de l'offre en proposant des trains plus tôt et plus tard dans la journée. Sur ce dernier objectif, le Bureau du Plan nous conforte en fixant dans ses projections de croissance de la mobilité une croissance des déplacements pour « autres motifs » deux fois plus élevées (21%) que celle pour les déplacements domicile-travail (21 %), eux-mêmes de moins en moins soumis à un schéma strict.

### **Qu'en est-il en particulier de l'offre future de trains en Wallonie picarde ?**

On se rappellera tout d'abord que plusieurs trains ont été supprimés en décembre 2012 (entre Ath et Mons, entre Ath et Lessines, entre Mouscron et Lille ; et entre Tournai et Lille).

Pour l'avenir, certaines informations commencent à percoler sur le plan de transport qui doit être mis en œuvre en 2014. Le moins que l'on puisse dire est que le tableau qui s'ébauche ne réjouira pas tout le monde.

- Mouscron ne serait plus relié à Bruxelles que par la liaison Courtrai-Tournai-Bruxelles. En effet, l'actuelle relation Mouscron-Tournai-Leuze-Ath-Enghien-Bruxelles-Schaerbeek ne partirait plus que de Tournai. Les Mouscronnois perdent donc un de leurs deux relations vers Bruxelles.
- Les Lessinois perdraient leur liaison directe vers Bruxelles. La relation Courtrai-Mouscron-Tournai-Leuze-Ath-Silly-Enghien-Halle-Bruxelles-Anvers serait plus rapide car elle ne devrait plus attendre le train venant de Lessines en gare d'Ath.
- Les Enghiennois gagneraient un train en plus par heure, mais il est difficile de dire quelle sera l'offre dans le cadre du RER.

Mouscronnois et Lessinois seraient donc les grands perdants du nouveau plan de transport. Ici aussi, il est essentiel de se mobiliser ! Pour Lessines en particulier, il s'agit de trouver une solution concrète qui rapproche effectivement cette ville de Bruxelles et n'oblige plus trop de gens de devoir prendre leur voiture jusque Silly ou Enghien.

Des solutions doivent aussi être proposées par la SNCB pour une offre transfrontalière digne de ce nom.

Il s'agit également de rester vigilant quant à l'avenir des petites lignes rurales.

Pour rappel, les impacts éventuels d'une catégorisation des lignes (ABC) sur le maintien d'un service public en milieu rural ont provoqué une polémique fin d'année dernière : certaines lignes rurales pourraient voir leur existence menacée.

La tentation de désertifier les lignes moins rentables et d'évoluer encore plus vers un transport de masse qui fait surtout métier de relier les grandes villes aux heures de pointe est bien présente dans le chef du groupe SNCB et du gouvernement.

Chez nous, si ces lignes de catégorie C devaient être touchées, cela concernerait la ligne 90 Ath-Lessines-Grammont et la ligne 123 entre Grammont et Enghien.

Nous demandons que la SNCB mène, pour la Wallonie picarde une enquête auprès de ses abonnés pour connaître précisément leur besoin en déplacement ferroviaire et qu'elle utilise les résultats de cette enquête pour son offre de transport. Aujourd'hui



la SNCB connaît au mieux la gare de départ et la gare d'arrivée sans savoir si c'est la meilleure solution pour le navetteur.

### **Entre projets et menaces, le moment est venu de se faire entendre**

En matière de rail, la Wallonie a de beaux projets pour notre région. Travaillons ensemble à les défendre auprès du gouvernement fédéral et auprès du groupe SNCB.

Ces projets doivent permettre des relations plus rapides vers Bruxelles et vers les villes wallonnes, notamment via une amélioration de la ponctualité.

Mais des menaces pèsent sur l'offre de trains et sur les crédits destinés à moderniser nos gares. Il faudra continuer le combat pour conserver ou améliorer les relations existantes, moderniser nos gares et points d'arrêt.

Pour Enghien, nous souhaitons un vrai RER mis en œuvre le plus tôt possible, pour Lessines, une relation vers Bruxelles plus rapide ; pour Leuze, Mouscron et les autres gares et points d'arrêt, plus de confort et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

C'est dans ce sens que nous écrivons aujourd'hui au Conseil de développement et aux parlementaires fédéraux et wallons de Wallonie picarde.