



Pour un rail attractif en Wallonie picarde

Depuis quelques années, l'offre offerte aux utilisateurs du train en Wallonie picarde est en net recul. En décembre 2012, déjà pour des raisons d'économies, la SNCB décidait de supprimer de nombreux trains (entre Ath et Mons, entre Ath et Lessines, entre Mouscron et Lille et entre Tournai et Lille).

En juin 2013, dans le cadre des discussions sur le *Plan pluriannuel d'investissement* de la SNCB, Ecolo Picardie lançait un appel aux forces vives de Wallonie picarde pour défendre un rail performant dans notre région. À cette occasion, nous attirions déjà l'attention sur les informations qui commençaient à percoler à propos du nouveau Plan de Transport. Il s'agissait notamment de la suppression d'une relation directe par heure entre Mouscron et Bruxelles et de la liaison directe entre Lessines et Bruxelles.

En décembre 2014, les menaces évoquées précédemment se sont concrétisées, accompagnées d'autres décisions négatives : allongement généralisé des temps de parcours, suppression des premiers et derniers trains, etc.

En février 2015, à l'occasion de notre action annuelle Saint Valentrain, nous avons recueilli une série de témoignages qui montraient que ces décisions avaient un impact négatif direct sur la vie des voyageurs et en avaient même incité certains à ressortir la voiture du garage pour se rendre au travail.

À nouveau, nous interpellions les forces vives de Wallonie picarde afin d'inciter la SNCB à remédier aux problèmes de ponctualité, à rétablir la deuxième liaison de Bruxelles vers Mouscron, à réviser les temps de parcours entre Lessines, Ath et Mons et à prévoir des voitures en nombre suffisant pour accueillir l'ensemble des voyageurs sur l'ensemble des lignes. Malheureusement, aucune des demandes formulées pour améliorer la situation en Wallonie picarde n'a été retenue par la SNCB.

En décembre 2017, la SNCB mettra en œuvre un nouveau Plan de Transport, aujourd'hui à l'étude. Dès lors, Ecolo Picardie se mobilise à nouveau afin de défendre un rail performant en Wallonie picarde.

5 revendications pour un rail attractif en Wallonie picarde

✓ *Améliorer la vitesse commerciale des trains*

Nos villes de Wallonie picarde doivent redevenir plus proche de Bruxelles et des autres villes wallonnes. Pour améliorer la ponctualité, la SNCB a en 2014 exagérément augmenté les temps de parcours en multipliant les zones tampons (pour travaux ou autres...). Résultat : les trains s'arrêtent parfois de longues minutes dans les gares bien au-delà de ce que nécessitent le débarquement et l'embarquement des voyageurs. La cellule ferroviaire du SPW a calculé que la vitesse commerciale moyenne est passée de 85 km/h minimum à 65 km/h minimum. Face à ce constat, la SNCB évoque un effort d'augmentation de 3 % en moyenne de la vitesse commerciale. C'est insuffisant à nos yeux. Pour rappel, le temps de parcours entre Tournai et Bruxelles est passé, lors de la mise en œuvre du plan de transport actuel de 58 à 65 minutes, soit une augmentation de 12 %. Quant au temps de parcours entre Tournai et Liège, déjà dissuasifs pour les usagers, il est dorénavant de 2h57 pour 185 km au lieu de 2h13 en 2012. Comme le SPW le dit, la dorsale wallonne est devenue inefficace, et le passage par Bruxelles est plus rapide, alors que la jonction Nord-Midi est déjà saturée selon la SNCB.

✓ *Rétablir une deuxième relation directe entre Mouscron et Bruxelles*

Comme c'était le cas jusqu'en décembre 2014, nous demandons qu'une seconde relation horaire directe soit mise en place entre Mouscron et Bruxelles. C'est déjà le cas entre Tournai et Bruxelles. Il suffirait donc de prolonger le train limité actuellement à Tournai.

✓ *Désenclaver Lessines*

Comme ceux de Mouscron, les voyageurs de Lessines souffrent particulièrement du Plan de transport actuel de la SNCB. Pour les écologistes, il faut au moins augmenter les fréquences et de manière prioritaire au moment de l'heure de pointe du soir. Les correspondances à Grammont pour Bruxelles doivent également être revues pour permettre aux Lessinois d'emprunter un trajet alternatif pour rejoindre la capitale, plutôt que de passer par Ath, ou de se rendre massivement en voiture vers Silly et Enghien, créant de la sorte des problèmes très importants de parking.

✓ *Faire de Grammont-Ath-Mons une ligne vivante et performante*

De manière plus générale, la ligne Grammont-Ath-Mons doit être revitalisée. Nous savons qu'elle est le prototype de la ligne rurale que la SNCB voudrait bien laisser tomber pour se concentrer sur sa « mission de transporteur de masse ». Pourtant, le succès toujours grandissant de Pairs Daiza¹ devrait être un formidable accélérateur d'innovation sur cette ligne. À contrario, ici aussi, suppression de trains le matin et le soir, augmentation du temps de transport (de 30 à 39 et 48 minutes, soit une augmentation de 30 à 60%) ont fait fuir des voyageurs qui se sont reportés sur la voiture. Ecolo propose de tester la mise en œuvre d'une offre de type RER sur cette ligne : deux trains par heure, y compris le week-end, et recours aux automotrices Desiro, plus adaptées aux nombreux arrêts car plus rapides au démarrage. Cette configuration permettrait de rendre plus attractif le recours au train pour les touristes, mais aussi pour les travailleurs et les personnes qui souhaitent faire leurs courses à Mons. M

✓ *Intégrer Mouscron dans le parcours des trains qui circulent sur la dorsale wallonne*

Depuis l'entrée en vigueur du Plan de transport actuel, rejoindre Mons, Charleroi, Namur ou Liège après 7h18 est devenu un parcours du combattant, notamment à cause d'une temps d'attente qui peut atteindre les 37 minutes lors de la correspondance à Tournai. Comme c'est le cas jusqu'à 7h18, nous demandons que Mouscron soit intégré au parcours des trains qui circulent sur la dorsale wallonne sans correspondance à Tournai. À tout le moins, nous souhaitons que si correspondance il y a, celle-ci soit raisonnable en termes de temps d'attente.

¹1,243.000 visiteurs en 2013, 1,39 million de visiteurs en sept mois d'ouverture, du 3 avril au 2 novembre en 2015 et 1.767.000 visiteurs en 2015.

Parler d'une seule voix

Nous sommes aujourd'hui face au calendrier suivant :

- Durant le dernier trimestre de 2016 : adoption du nouveau Plan de transport par le CA de la SNCB
- Janvier 2017 : transmission des nouveaux horaires aux sociétés de transport public (TEC pour ce qui nous concerne) pour qu'elles puissent adapter leurs propres horaires.
- Mars 2017 : nouveau roadshow de la SNCB dans les provinces
- Décembre 2017 : lancement du nouveau Plan de transport

La Wallonie picarde doit faire connaître sans tarder ses priorités non seulement à la SNCB mais aussi aux Gouvernements fédéral et wallon. Si nous n'arrivons pas à parler d'une seule voix, le résultat sera le même que précédemment. Le rail et les voyageurs méritent que tous les élus locaux se mobilisent et défendent un projet commun.

Comme nous l'avons déjà fait précédemment, nous porterons donc nos revendications au sein du Conseil de Développement de Wallonie picarde. Nous serons également actifs au sein des différents Conseils communaux.

Nous restons convaincus que le rail est un moyen de transport d'avenir qui permettra de lutter efficacement contre le dérèglement climatique.

François Otten
Secrétaire régional et conseiller communal à Ellezelles

Ronny Balcaen
Conseiller communal à Ath

Simon Varrasse
Conseiller communal à Mouscron