

---

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2011-2012

---

15 NOVEMBRE 2011

---

## **Présentation de l'étude TRITEL sur le rail wallon \***

Audition de M. Nicaise, Chef de projet de l'étude « rail »  
au Bureau d'études TRITEL

## **RAPPORT**

présenté au nom de la Commission de l'environnement,  
de l'aménagement du territoire et de la mobilité

par

M. Desgain

---

\* Voir CRIC (2011-2012) – N° 32.  
Voir CRAC (2011-2012) – N° 32.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité s'est réunie le 15 novembre afin de procéder à l'examen de l'Étude TRITEL sur le rail wallon <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> *Ont participé aux travaux* : M. Bayet, Mme Barzin, M. Borsus, Mmes Cassart-Mailleux, Cremasco (Présidente), M. Crucke, Mmes de Coster-Bauchau, Defraigne, M. Desgain (Rapporteur), Mme Dethier-Neumann, MM. Di Antonio, Dodrimont, Maene, Mottard, Mme Reuter, M. Senesael, Mme Simonis, M. Stoffels, Mme Trotta, M. Wesphael.

*Assiste à la réunion* : M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

## I. INTRODUCTION DE M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

M. le Ministre indique que les premières conclusions de l'étude ont été présentées récemment au Gouvernement et il est tout à fait justifié de les présenter également aux Parlementaires.

La démarche vise à préparer la Wallonie à réagir à temps et à heure aux projets d'investissements de la SNCB, qui arriveront courant 2012. On se situe dans la préparation et le positionnement sur le plan SNCB; la procédure est ainsi faite que les Régions remettent un avis sur la base du plan qui est d'abord adopté pour proposition aux Régions par le Fédéral et par la SNCB. L'étude est une première en tant que telle. C'est la

volonté d'analyser sur la Wallonie l'ensemble des projets en matière de rail et de voir lesquels sont les plus pertinents.

Elle recouvre un ensemble d'investissements importants, sans que le niveau d'investissement disponible ne soit connu, le budget fédéral n'étant pas disponible. Cette préparation permettra le débat. Le Gouvernement en est à une prise d'acte de l'étude soumise à concertation. Le sujet reviendra au Gouvernement dans quelques mois pour l'adoption de priorités, en amont de la concertation avec la SNCB.

## II. EXPOSÉ DE M. NICAISE, CHEF DE PROJET DE L'ÉTUDE « RAIL » AU BUREAU D'ÉTUDES TRITEL

M. Nicaise, présente une synthèse d'un travail long et minutieux.

### Le contexte

Les acteurs du transport ferroviaire sont présentés. Au sommet, figure l'utilisateur, c'est-à-dire soit le citoyen, soit les entreprises, souhaitant une solution de mobilité répondant à leurs besoins. Ensuite l'Union européenne émet des directives et recommandations, en matière d'organisation, de sécurité, d'intermodalité, ...

En Belgique, le Fédéral exerce la double autorité de tutelle et de subsidiation des entités du Groupe SNCB et la certification, le contrôle, la régulation et la sécurité. Les Régions, *a priori*, ont peu de prise directe, mais elles peuvent émettre des priorités qu'elles pré-financent, et elles maîtrisent nombre de compétences en rapport avec le ferroviaire. L'Orateur rappelle que 2 secteurs ferroviaires sont entièrement libéralisés : le transport international de voyageurs et le transport de marchandises. Enfin, il y a d'autres opérateurs que le Groupe SNCB sur le rail belge.

### Le diagnostic

#### – Le réseau et les gares

Au niveau du réseau, la Belgique dispose d'un patrimoine exceptionnel, avec le réseau le plus dense d'Europe en km de lignes par km<sup>2</sup>, ce qui ne veut pas dire qu'il soit utilisé de la manière la plus performante.

Globalement performant et en bon état, à doubles voies, très majoritairement électrifié, cependant, en

particulier du côté wallon, notre réseau voit certains projets de modernisation s'éterniser dans le temps. Une des explications émane de la clé de répartition 60-40, avec le réseau wallon qui concentre la grande majorité des ouvrages d'art.

Au niveau gares et points d'arrêt, une importante densité subsiste, malgré les suppressions massives en 1984.

#### – Le transport de voyageurs et de marchandises en quelques chiffres

Un peu plus de la moitié de la population wallonne habite à proximité d'une gare.

Les recettes des billets couvrent environ 35 % des coûts, ratio classique dans le domaine du transport public.

Pour les marchandises, secteur libéralisé, on retrouve une large domination de la route, dont les acteurs ne sont pas tenus par des obligations de service public. Il y a 2 grands axes marchandises en Belgique, et 2 grandes gares de formation. Côté wallon, l'activité a fortement baissé, à la suite notamment des réformes de l'opérateur historique, la filiale fret du Groupe SNCB. Une centaine de raccordements industriels existent en Wallonie avec des utilisations très variables; 6 plateformes multimodales sont raccordées au rail.

#### – Les opportunités et menaces pour le rail

Parmi les paramètres qui incitent les entreprises à opter pour le ferroviaire, beaucoup d'entreprises jugent la qualité de service trop faible. Répondre à leurs souhaits nécessitera beaucoup d'efforts. Il faut se rappeler les fondamentaux économiques du transport : si les

volumes ou les distances ne sont pas importants, le fret ferroviaire a beaucoup de mal à rivaliser avec la route, dont les coûts fixes sont nettement inférieurs.

Quelles sont les opportunités pour le rail ? Toutes les tendances lourdes lui sont favorables : l'augmentation de la mobilité, la congestion routière, les préoccupations environnementales. Parmi les menaces figure la crainte des opérateurs de ne pas avoir les moyens d'assumer l'augmentation de la fréquentation. Le contexte concurrentiel, l'éparpillement des activités alors que le transport en commun a besoin d'une structure de territoire avec des concentrations et le contexte du transport de marchandises libéralisé constituent autant d'autres menaces.

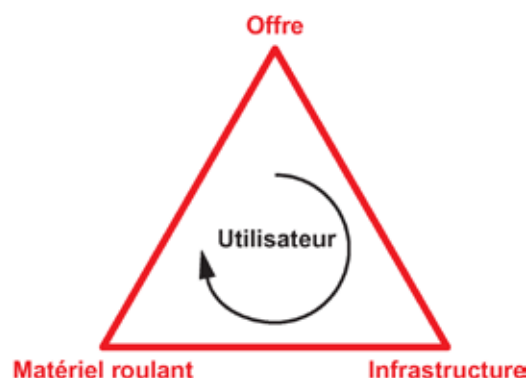
## Les 6 enjeux prioritaires

### 1. garantir les 4 fondamentaux :

- la sécurité. Clairement, elle a été négligée dans le passé. On se retrouve avec un important passif à résorber en quelques années, impliquant d'importants moyens financiers au prochain plan d'investissements;
- la maintenance de l'infrastructure. Si on la repousse, à long terme, il y aura une importante dérive des coûts, une baisse de la sécurité et des fonctionnalités du réseau, comme en France. La Belgique doit rester dans un cercle vertueux;
- la qualité de service. Les utilisateurs du rail sont en attente d'une nette amélioration;
- le matériel roulant. Les conséquences du manque d'investissements des années 80 et 90 sont perceptibles : l'âge moyen des locomotives et automotrices est élevé (+ de 27 ans); il faut remplacer les trains les plus vieux et absorber l'accroissement de la fréquentation.

### 2. renforcer l'attractivité du service.

À ce jour, la planification du réseau est essentiellement dictée par l'infrastructure et les contraintes techniques propres au rail. Désormais, le choix est de placer l'utilisateur au centre. Sur la base du triangle de planification, le raisonnement part de l'offre, ensuite on actionne les leviers de l'infrastructure et du matériel roulant.



Il est crucial de définir l'offre souhaitée par les entreprises et la population pour se déplacer. L'infrastructure et le matériel roulant n'étant plus qu'une affaire de techniciens et de réseau.

– « mailler le réseau », et améliorer la desserte du territoire :

Certaines sous-régions sont peu voire pas desservies par le chemin de fer. On pourrait utiliser l'infrastructure existante, ou rouvrir d'anciennes lignes, compte tenu du patrimoine important d'anciennes lignes en Wallonie. Il ne sert à rien de rouvrir d'anciennes lignes pour y faire circuler un train poussif toutes les 2 heures, s'arrêtant dans des gares en ruines. Il faut un modèle d'exploitation performant adapté au contexte régional.

– doubler les fréquences et cadencer les trains en réseau :

S'il ne fallait retenir qu'un élément de l'étude, ce serait celui-là, la véritable clé de l'attractivité du transport public. Le système actuel, de 1984, consiste à faire circuler un train par heure ou par 2 heures, par relation. Pour une offre attractive, le minimum, c'est 2 trains par heure par relation, pour aboutir à une sorte de réseau métropolitain, pas seulement à l'échelle d'un bassin ni même de la Wallonie, mais à l'échelle nationale. Le réseau ferroviaire est indépendant des frontières administratives des Régions, et la réflexion doit se faire au niveau national. Multiplier les nœuds de correspondance contribuera à cette stratégie.

Doubler les fréquences ne revient pas à doubler les charges d'exploitation : on peut s'attendre à une réponse très forte de la clientèle et donc, à une hausse des recettes, sans compter les possibilités de gains importants de la productivité et de l'offre. En investissant et en augmentant l'offre intelligemment, l'on enclenche un cercle vertueux où l'investissement initial peut être compensé par l'accroissement de fréquentation et de productivité.

Les nœuds de correspondance : on ne peut optimiser les correspondances sans regrouper les départs et les arrivées des trains dans les gares. C'est ce que font les Suisses, où les cadrans-horaires voient les trains concentrés deux fois par heure, autour de « l'heure zéro » et de « l'heure 30 ».

En Wallonie, on a quelques exceptions, avec Ottignies et Ath, qui fonctionnent suivant ce principe : les trains omnibus et les IC s'y croisent, et quelques minutes plus tard, en repartent. C'est une des raisons pour lesquelles Ottignies est la première gare wallonne. Trop peu de gares wallonnes appliquent ce principe. À Liège-Guillemins, les départs et les arrivées des trains sont éparpillés sur tout le cadran-horaire.

La méthodologie de l'étude est de planifier l'infrastructure, le matériel roulant et le plan de desserte pour que les trains se croisent en gares. Dans un horaire cadencé et symétrique comme en Belgique, les trains se croisent toutes les heures, soit à 0 et à 30 soit à 15 et 45. Soit ces trains se croisent en rase campagne, cela

n'a d'intérêt pour personne, soit on s'organise pour qu'ils se croisent en gare, selon un système de correspondances, entre les trains et avec les bus. Aujourd'hui, les arrivées-départs des trains n'étant pas concentrés dans le temps, les TEC ne savent quelles correspondances assurer, avec le train de Bruxelles ou celui de Luxembourg ?

Est-ce possible en Wallonie ? Oui, sur plusieurs axes. Cela implique de mener une série d'actions et de se placer dans une démarche à long terme. À partir de l'objectif d'améliorer les correspondances, on agit sur l'infrastructure, sur l'horaire, sur le matériel roulant, « à la suisse », c'est une des raisons de son attractivité.

– *réduire les temps de parcours :*

L'usager regarde en premier lieu le temps de parcours de porte à porte et une heure-cible d'arrivée à destination. Il faut agir sur tous les leviers dans ce sens. Toucher à l'infrastructure ferroviaire, est le levier d'action le plus difficile et le plus coûteux. Pour donner un exemple caricatural, à quoi sert d'investir 60 millions d'euros pour redresser une courbe et gagner une minute de temps de parcours, si ensuite les usagers attendent 25 minutes leur correspondance ou doivent se lever 1/4 d'heure plus tôt, leur bus étant bloqué dans les bouchons. Il faut une vision globale des temps de parcours, et accroître les fréquences contribue à réduire les temps des parcours.

La synthèse de cet enjeu attractivité de service, est un schéma d'exploitation reprenant les relations et fréquences à l'horizon 2020-2025. Le principe de base est de doubler les fréquences entre les grandes villes wallonnes et Bruxelles : 4 trains IC par heure, soit un cadencement de 1/4 d'heure. Sur les autres relations, 2 trains par heure et par sens toute la journée, sauf sur certaines lignes où la fréquentation est très faible et où il faut réfléchir aux modalités d'application de ce principe.

À l'international, figure l'amélioration de l'axe Bruxelles-Luxembourg-Bâle avec le pendulaire. L'étude contient une proposition d'infrastructure pour raccourcir les temps de parcours. Il y a également la possibilité d'un arrêt du futur train allemand à grande vitesse à Liège. La seule action possible est de convaincre la DB de l'opportunité de s'arrêter à Liège.

Enfin, il y a aussi les enjeux transfrontaliers, les déplacements de courte distance de part et d'autre d'une frontière où il y a beaucoup de travail, le chemin de fer restant prisonnier des frontières entre États. Il faudrait placer les frontières d'exploitation non aux frontières des États mais sur les nœuds. De même, l'intégration tarifaire est importante, en supprimant le surcoût frontalier.

– *intégrer les grandes évolutions du fret ferroviaire :*

Il y a tout d'abord les « corridors » européens. La Belgique est relativement bien située à ce sujet. Un premier volet d'actions consiste à améliorer les corri-

dors existants en levant une série de limitations. Une autre opportunité est d'inscrire un corridor européen est-ouest à travers la Wallonie, en reliant la Grande-Bretagne à l'Allemagne. Ce corridor circulerait, soit par la France, ce que les Français plaident, soit à travers la Wallonie, moyennant une légère adaptation de l'infrastructure existante; il y a là un enjeu en termes de *lobbying* politique.

Au niveau du fret, le secteur des marchandises est libéralisé. De nouveaux opérateurs recherchent des bases logistiques où assurer leurs services. Il importe donc pour la qualité de la desserte et pour créer de l'activité économique, d'attirer des opérateurs. Au même titre que la Région a favorisé l'accueil d'opérateurs aériens sur ses aéroports, il faut aujourd'hui attirer des opérateurs ferroviaires sur les gares wallonnes, où la Wallonie dispose d'atouts intéressants. Il convient de les valoriser proactivement, comme les autres activités économiques.

Dans le secteur des marchandises, une série d'évolutions européennes sont en cours. Il serait risqué de ne pas s'y intégrer. Des acteurs et des réseaux dominants apparaissent, et la réflexion est la même. Il faut multiplier les efforts pour s'inscrire dans les organisations dominantes de ce secteur libéralisé.

Il ne faut pas oublier non plus les dessertes locales, indispensables aux entreprises. L'étude reprend des propositions pour pérenniser ces dessertes d'entreprises.

3. *accroître la capacité du réseau.*

C'est l'enjeu technique. Le navetteur s'intéresse rarement au nombre de voies de la ligne sur laquelle circule son train. Ce qui l'intéresse, c'est la fréquence et la qualité de service. L'étude reprend une série de propositions pour augmenter la capacité et la fonctionnalité du réseau. Des réponses graduées et évolutives doivent être apportées, pour l'exploitation, le matériel roulant, l'infrastructure.

4. *valoriser les gares et points d'arrêt.*

La configuration des gares correspond à la configuration du territoire au 19<sup>e</sup> siècle, quand le chemin de fer a été construit. Aujourd'hui, une série de besoins ne sont pas remplis par la configuration des gares et *a contrario*, on a quelques cas où des gares n'ont plus vraiment de pertinence dans la configuration actuelle du territoire. L'étude envisage une politique plus dynamique en matière de gares, notamment avec de très fortes articulations entre l'aménagement du territoire et la localisation des gares.

L'étude contient des propositions de réouverture ou d'ouverture de nouveaux points d'arrêt. Les points d'arrêt existants sont en général dans un état très dégradé; il est de la responsabilité du Groupe SNCB et de ses autorités de tutelle, d'enfin mener une politique de gestion de ces points d'arrêt en bon père de famille.

Au niveau des gares de formation, les 2 principales gares wallonnes de marchandises sont dans un état dégradé et ne répondent plus aux fonctionnalités contemporaines : il faut les moderniser. Pour Monceau, les projets sont en cours et méritent d'être enfin clôturés. Il faut également favoriser le développement de l'activité, en tirant parti de l'important patrimoine existant.

#### *5. renforcer l'accès au réseau pour les chargeurs et pour les entreprises.*

Les entreprises, globalement, ne sont pas satisfaites du transport ferroviaire pour une série de raisons. Une des actions que peuvent initier la Région ou d'autres partenaires publics, c'est de renforcer les possibilités d'accéder au réseau par exemple en créant des Rail-Ports, qui sont des installations publiques de chargement, en encourageant de nouveaux raccordements industriels là où c'est pertinent, en articulation avec l'aménagement du territoire. Notre potentiel de friches et de terrains industriels ou de terrains du Groupe SNCB déjà raccordés au réseau, est important, et bien souvent, il se situe en bordure de voies navigables. Ces terrains trimodaux doivent être valorisés pour l'accueil d'activités générant des flux ferroviaires, ou sur la voie navigable.

Le projet TGV fret le plus avancé en Europe est Euro Carex. La cible est le bien à haute valeur ajoutée, qui justifie le surcoût grande vitesse. Liège Bierset est dans la première phase de ce projet. Le principal écueil de ce projet n'est pas l'aspect infrastructurel, très limité : pour la partie Infrabel, cela se limite à un aiguillage et 2 signaux. Infrabel ne construit pas les raccordements industriels ni les terminaux mais prend en charge la connexion au réseau. La 2<sup>e</sup> partie du projet est à charge du demandeur, soit Liège-Carex, ou la SOWAER, ou un montage qui concerne les 2. Enfin, le 3<sup>e</sup> écueil de ce projet, le plus crucial, est d'en démontrer la viabilité économique. Là, ce sont les banques qui prendront une décision : le démarrage du projet nécessite des moyens financiers très importants, 600 à 800 millions d'euros. Un consortium de banques qui ait confiance dans la viabilité économique d'un tel projet novateur, inexistant, est nécessaire.

#### *6. améliorer la gouvernance.*

Tous les observateurs du rail en Belgique se rendent compte que l'organisation actuelle du Groupe SNCB mérite une adaptation, pour rendre un meilleur service à la collectivité. Le second enjeu, c'est la fameuse répartition 60-40. On peut discuter à l'infini sur la pertinence de ce choix, mais cette clé s'applique chaque année et donc, en pratique, c'est une aberration puisque tous les travaux en Flandre et en Wallonie sont rendus interdépendants et que les ingénieurs du Groupe SNCB passent beaucoup de temps à faire des comptes d'apothicaires pour que le 31 décembre, on respecte bien la clé 60-40. On pourrait réfléchir à une application plus souple de cette clé, notamment sur une base pluriannuelle de 3 à 5 ans, avec des balises.

Enfin, un enjeu important est celui de la politique globale de transport. Tous les pays européens performants en ferroviaire ont une politique volontariste de transports, sans laquelle, le fret ferroviaire ne va jamais sortir de ses marchés captifs, la sidérurgie ou les carrières. Il y a là une série de mesures « carottes » et « bâtons » et il faut trouver un bon équilibre pour favoriser l'usage de chaque mode, là où il est le plus pertinent pour la collectivité.

### **34 projets pour agir concrètement**

#### *– La sélection des projets pertinents*

L'étude a identifié 34 projets d'infrastructures afin de répondre à la demande du Fédéral sur les priorités wallonnes en infrastructures ferroviaires. Ces 34 projets figurent dans l'enveloppe Infrabel. Cela ne comprend pas les projets de gares, de raccordements, de matériel roulant, autant d'autres enjeux importants financièrement. Les 34 projets représentent un investissement de plus de 2 milliards d'euros : 12 projets de moins de 25 millions, 18 projets entre 25 et 100 millions, 3 projets entre 100 et 200 millions et un très gros projet, le raccordement de l'aéroport de Gosselies, estimé à 600 millions.

Cette enveloppe de 2 milliards impressionne, mais en ce qui concerne les grands enjeux sur le rail en Belgique, pas un ne se limite au milliard d'euros. Par an, le Groupe SNCB représente 3,5 milliards d'euros, dont 2,7 milliards d'argent public.

#### *– Les aspects budgétaires*

Quels montants seront disponibles ? Aujourd'hui, on ne le sait pas puisque c'est une décision du Fédéral. Le précédent plan d'investissements représentait plus de 10 milliards sur 5 ans, et son volet extension d'infrastructures représentait 44 % ( $\pm 1$  milliard d'euros par an) pour le pays, soit  $\pm 300$  millions d'euros disponibles en Wallonie, montant principalement affecté à 2 projets : la mise à 4 voies des lignes 161 et 124.

Ces projets budgétivores, petit à petit, rentrent dans une courbe descendante : au niveau de la ligne 161, le pic d'investissements a été dépassé et si le Fédéral maintient son enveloppe globale, les budgets RER, « glisseront » sur d'autres projets.

Il ne faut pas oublier les autres besoins financiers extrêmement importants : la sécurité estimée à 3,7 milliards d'euros sur 10 ans, le matériel roulant, estimé à 3 milliards d'euros pour le prochain plan d'investissements, soit à peu près le niveau actuel. L'entretien, la ponctualité ou les gares constituent d'autres besoins non moins négligeables.

Les 34 projets représentent 2 milliards d'euros de « nouvelles infrastructures », certes un objectif ambitieux, surtout en raison des menaces qui pèsent sur les moyens publics, mais ce n'est pas un objectif démesuré.

– La hiérarchisation des 34 projets

Tous les projets ne pouvant être concrétisés, ils ont été prioritisés, avec une analyse coût-bénéfice, incluant la qualité de service, la capacité, le potentiel, et les investissements, la difficulté technique et leur impact environnemental. Il aurait été trop beau de trouver un projet qui, pour quelques millions d'euros, procure un bénéfice incroyable. Certains projets sont coûteux mais rapportent, d'autres le sont moins, mais avec des bénéfices moindres.

Le projet de Gosselies, au coût de 600 millions d'euros, présente un rapport coût/bénéfice plus faible que les autres. Cela ne veut pas dire qu'il n'a pas d'intérêt, c'est au contraire un des mieux classés en termes d'intérêt.

L'examen des projets moins importants en termes budgétaires, augure d'un bénéfice intéressant mais pas extrêmement important. Cela concerne une série de petites lignes en Wallonie, où certaines contraintes figent la desserte de la population. Le rapport coût/bénéfice que l'autorité publique est prête à accepter est politique.

En conclusion de cette démarche, l'étude reprend 3 cartes de synthèse avec la localisation des projets, le type de projets, les bénéficiaires principaux ainsi que le résultat de la hiérarchisation.

Le pendant de cette carte est le schéma d'exploitation qui permet de bien situer l'articulation entre l'objectif de desserte et l'intervention à mener sur le réseau pour atteindre cet objectif de desserte. *Idem* pour les aspects marchandises avec les projets les plus pertinents.

**Mme Defraigne** félicite le Ministre d'avoir proposé au Gouvernement ce plan ferroviaire et d'être attentif et proactif sur le plan de la méthode. Cependant, elle a un certain nombre d'interrogations et de remarques.

Première remarque dans la présentation; il a été indiqué qu'il faut inciter les opérateurs ferroviaires et une volonté d'en faire venir plusieurs. Cela lui a fait penser à la venue de la *Deutsche Bahn*. Elle a revu les questions à ce sujet : indéniablement, la ligne reliant Francfort à Londres devrait s'arrêter à Liège-Guillemins, gare TGV. Quels sont les contacts avec la DB à ce sujet ? C'est un dossier emblématique; au-delà de la volonté de faire venir la DB, il y aurait des réticences de la part de l'opérateur principal, la SNCB. Cela nécessitait des mises à gabarit, des investissements sur propriété de la SNCB. Comment concilier ce souhait de diversification d'opérateurs avec les exigences de la SNCB et un certain protectionnisme de celle-ci ?

Dans la liste des enjeux, un dossier fait polémique : l'émergence du TGV fret. Euro Carex en est le projet le plus avancé, avec Liège Bierset inclus dans la première phase. Le principal écueil relevé par l'étude, comme pour se défendre du projet, porte sur la viabilité et l'économie de l'exploitation, comme si le Gouvernement ne croyait pas à son propre dossier. Une liste d'enjeux qui ne mentionne qu'une simple articulation entre réseau ferroviaire et zones d'activités économiques n'est pas

assez percutante ou volontariste. La DPR prévoit que le Gouvernement améliore l'accès aux 2 aéroports régionaux en réalisant le raccordement de Bierset à la ligne TGV fret et le maintien d'une offre de transports en commun suffisante de et vers Liège. Dans ce dossier, manifestement, on passe à côté de fonds européens qui ont identifié un certain nombre de dossiers phares à concurrence de près de 200 milliards d'euros, dont 31,7 milliards d'euros d'investissements. Le Gouvernement wallon n'aurait renoncé aucune demande afin de bénéficier de ces fonds européens en faveur des corridors européens. Toute manne européenne à côté de laquelle on passe, a un effet levier à l'envers, c'est-à-dire que, pour un euro non investi, on en perd peut-être 10. Pendant que la Région dort, d'autres rentrent des dossiers.

Pourrait-on « rattraper le coup » au Parlement européen ? On se renvoie la balle au sein du Gouvernement. Compte tenu du nombre de Députés européens, 8 Wallons sur 22, comment sauver un dossier alors que le Gouvernement ne l'a pas renoncé ? Peut-être le Ministre répondra-t-il qu'il sauve le dossier, en le présentant dans les enjeux essentiels du plan Rail vis-à-vis de la SNCB. Or, la liste des enjeux, ne parle que d'une « articulation » entre réseau ferroviaire et zones d'activité économique. Le Ministre parle de viabilité économique non démontrée, comme si elle était problématique, justifiant par avance la démission du Gouvernement.

Liège-Carex demande à être consulté. Une lettre du 9 novembre adressée au Ministre indique que son conseil d'administration a chargé son Président, M. Grafé, d'ajouter Liège-Carex à la liste des sociétés proposées, à consulter par le Gouvernement, sur le plan pluriannuel des investissements de la SNCB. Cette lettre est bien plus précise que ce qui a été exposé jusqu'ici, à savoir la participation à la constitution du stock roulant constitué de rames spécifiques et sa maintenance et, pour Infrabel, l'adaptation des lignes à grande vitesse au service du fret, ainsi que les travaux de raccordement des infrastructures de Liège *Airport* au réseau existant.

La demande n'est pas purement théorique, administrative ou formelle, elle inclut une feuille de route préparée par Liège-Carex. Sans dire que c'est *in cauda venenum*, cette lettre évoque le raccordement des infrastructures à l'aéroport de Liège *Airport* au réseau ferré existant. D'où la question : de quel réseau ferré existant s'agit-il ? Le Ministre a-t-il l'intention de relier ce projet à la dorsale wallonne ?

Un certain nombre de spécialistes dont M. Grafé considéreraient que relier à la dorsale wallonne serait une hérésie parce que cela nécessitait des investissements hors proportion, alors que le réseau TGV passagers Paris-Bruxelles-Liège-Cologne pourrait faire l'affaire en termes de fret. Selon elle, que ce projet Eurocarex de corridor européen, passe à côté de fonds européens, lui paraît extrêmement délicat. Pourquoi Liège-Carex et Liège *Airport* ne sont-ils pas repris dans la liste ? Quelle chance a-t-on que les décideurs européens appuyent ce projet si le Gouvernement ne le fait pas

valoir de façon volontariste dans le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 de la SNCB ? Comment le Ministre répondra-t-il à M. Grafé, sur un projet prioritaire de la DPR ?

Parmi les 34 projets d'investissement, un a particulièrement retenu son attention, le réseau express liégeois, décrit dans sa version maximaliste. La ligne Flémalle-Haute Seraing-Liège étant toujours en service marchandises, l'idée serait la réouverture au service voyageurs. Les infrastructures sont en place, mais il faut réaménager des points d'arrêt, diminuer le trafic induit par le poste d'entretien de Liers, et recentrer certaines activités à Liège Guillemins ou Kikempois. L'étude indique que le projet est complémentaire au projet de tram. La version de base prévoit 4 points d'arrêt (4 millions d'euros), la suppression des principaux points d'arrêts (8 millions) et l'amélioration de la L34 et l'ouverture des points d'arrêt (7 millions), soit 19 millions pour la version de base, sans options. La version maximaliste se monte à 100 millions, avec l'idée de réaliser une liaison qui boucle un anneau ferroviaire continu autour du centre de Liège.

Pour l'ASBL urbAgora, que le Ministre connaît bien, le montant à financer pour ce projet est non de 100 mais de 333 millions. Est-ce le même projet ? Est-ce la version à *minima* ou à *maxima* ? Surtout, elle voudrait connaître la complémentarité avec le tram. On ne peut faire l'impasse et l'économie de ne pas lier le débat sur le rail avec celui du tram. Il y a beaucoup de remous par rapport au tracé proposé. Le débat a eu lieu en comité d'accompagnement, où elle s'est abstenue parce que le tracé, notamment sur Liège, lui paraît poser question et pour le fait qu'un certain nombre de quartiers peuplés ne sont pas irrigués. Au sein d'Écolo, le débat fait rage, le débat est chaud. Il est reproché au Ministre d'être très en deçà du tracé en boucle proposé *in illo tempore* en 2009, par Écolo, et revu au rabais, et insuffisamment performant en n'irriguant pas les quartiers plus peuplés, et en posant à terme, la question de rentabilité et la difficulté à trouver un opérateur privé. Dans ce qui est proposé pour le REL – les 2 dossiers sont intimement liés –, une partie du REL longe carrément le tracé proposé par le tram.

Comment se permettre, dans cette période de difficultés, d'avoir des doublons et des tracés qui se recoupent, alors même qu'on reproche que le tracé du tram n'aille pas là où il devrait aller, pour chercher des clients ? M. Nicaise pourrait-il éclairer sur ce qui paraît extrêmement important en termes d'efficacité et de mobilité, mais aussi en termes de saine utilisation des deniers publics ?

Un autre élément qui a retenu son attention est la réfection des gares : pour les projets Jonfosse-Palais-Bressoux, on ne voit pas de projet de rénovation des 3 gares. Le Bourgmestre de Liège, qui s'y était engagé devant le conseil, a-t-il rentré un dossier ?

De façon générale, nous avons un défi. Un plan d'économies de la SNCB a été présenté et ce sont 70 % du rail et de la circulation wallonne qui amortiront le

choc, particulièrement en Hainaut, et dans la partie sud qui va le plus « trinquer ». Comment négocier cela ? Le défi est d'avoir une qualité de service. En Suisse les gares sont vides, puis 10 minutes avant l'heure, elles se remplissent, 10 minutes après, elles sont à nouveau vides parce que tout est vide, les correspondances étant parties à l'heure. Les trains suisses sont à l'heure, les nôtres pas. Peut-on garder l'espoir que, dans un pays à la pointe de la technologie, cela fonctionne ?

**M. Desgain** se réjouit de l'existence de cette étude parce que jamais la Wallonie n'a disposé d'un tel travail pour préparer des revendications, des demandes argumentées face à la SNCB et son plan d'investissement. Il a vu des cartes antérieures sur un projet de tronçon de dorsale wallonne à grande vitesse le long de l'autoroute, dessinée pratiquement à main levée sur une carte routière et c'était à peu près le seul projet défendu à l'époque. Cette étude argumentée, examine un grand nombre de projets, au départ d'une amélioration de l'offre pour répondre à des demandes plus importantes de mobilité des citoyens, tout en contribuant à relever le défi de la réduction d'émission de GES sur le territoire. Un des secteurs les plus préoccupants par rapport aux émissions de GES, c'est le transport, en augmentation constante depuis 1990, avec le chemin de fer qui contribuera à le juguler.

Certains se plaignent parfois que le Ministre fait des études qui ne servent à rien, ici nous avons quelque chose de consistant et qui part de l'offre, en adaptant les infrastructures et en choisissant le matériel adéquat pour y répondre. Face à la SNCB, il importe que les différentes propositions de l'étude dégagent le consensus le plus large sur les investissements nécessaires, pour faire valoir le point de vue de la Wallonie.

Cette étude envisage autant le volet marchandises que voyageurs. Ses premières conclusions laissent penser qu'on a une nouvelle base pour développer la logistique, un des axes importants du Plan Marshall 2. vert et des pôles de compétitivité, aussi au niveau du chemin de fer.

Une deuxième notion indispensable, ce sont les nœuds de correspondance sur certaines lignes. Cela va non seulement servir le transport par chemin de fer, mais particulièrement dans les zones rurales, cela facilitera la desserte plus fine : il ne faudra pas plusieurs bus par heure pour les voyageurs qui arrivent en gare en train pour rentrer chez eux ou aller travailler. Il suffira d'un bus lors du nœud de correspondance. Cela permet d'organiser, en seconde ligne, les transports en commun par le TEC. Enfin, l'étude pointe des faiblesses au réseau existant. Il faut globalement des budgets peu importants pour y répondre et les voir disparaître.

Sur pas mal de lignes en Wallonie, cela pourrait aider à une meilleure robustesse dans l'exploitation du réseau, pour que quand il y a un problème sur une ligne, les retards ne se reportent pas sur d'autres, et que les trains puissent récupérer du retard à certains endroits. Aujourd'hui, un ennui sur une ligne peut en quelques heures, dégrader le service sur l'ensemble du réseau.



Il est intéressant de trouver des propositions objectives de nouveaux « points d'arrêt », en termes d'exploitation et d'évolution sur la structure du territoire, parce que les zones d'activité économique se sont développées autour de certains points d'arrêt potentiels, ou parce que les zones d'habitat s'y sont développées. Une réflexion est en cours sur les noyaux d'habitat. Un point d'arrêt contribue à consolider un noyau d'habitat ou à en construire un nouveau.

Par rapport aux investissements de sécurité et de signalisation, M. Nicaise chiffre les travaux nécessaires à 3,7 milliards d'euros. Au niveau de la Wallonie, nous devons avoir dans ces investissements de sécurité, une bonne perception de ce que la SNCB veut faire et de ce que nous voulons par rapport au projet d'exploitation.

Dans certains cas, le type de signalisation choisi peut influencer la capacité du réseau, et le nombre de trains qui passent sur les voies sur une journée. Dans certains cas, la signalisation actuelle est un frein à une exploitation cadencée du réseau. L'étude porte sur les infrastructures, avec des montants de 3,7 milliards d'euros. Il est important de disposer d'une grille d'analyse par rapport à l'ensemble de ce que la SNCB veut faire.

Deuxièmement, investir massivement pour faire de grandes et belles gares coûteuses ne doit plus être la priorité; il faut un bon équilibre entre les investissements SNCB dans les grandes gares et dans les infrastructures elles-mêmes, dans l'exploitation du réseau. Par rapport à cela, il faut être attentif à la politique foncière de la SNCB. Dans certaines zones à proximité des gares, la SNCB « gèle » les terrains et spéculé pour les valoriser en faisant des choix pas nécessairement dans le sens voulu en termes d'aménagement du territoire, de densification du bâti, de proximité entre les gares et les activités économiques et les activités qu'on peut y trouver. Il faut y être attentif, d'autant qu'il importe aussi, au niveau des points d'arrêt et des gares, de veiller à l'aspect multimodalité.

La SNCB développe de nombreux parkings à proximité des gares et points d'arrêt. Cependant, il y a une faiblesse sur le développement de la mobilité douce, de la façon de stationner les vélos à proximité des gares et dont la mobilité est organisée, sans compter l'état d'entretien des gares et points d'arrêt. Il n'y a pas d'annonce de trains en retard sur le quai; quand il y a des sièges pour patienter, ils ne sont pas à l'abri de la pluie et par contre, dans les aubettes, il n'y a pas de siège. Si on raisonne en termes de développement d'infrastructure, de redéploiement de l'offre, cet aspect de qualité des points d'arrêt doit être pris en considération.

Enfin, dernier point, nous devons éviter que le prochain plan d'investissement, ne « revende » des choses que la SNCB a tardé à faire lors du plan d'investissements précédent. Les projets avancés dans l'étude ne concernent-ils que de nouveaux projets ou certains en cours de réalisation ou en retard dans le plan d'investissements actuel ? Il ne faudrait pas payer 2 fois pour la même chose, d'autant qu'on a bien senti que l'applica-

tion de la grille 60-40 a parfois freiné la réalisation de l'investissement au niveau de la Wallonie.

Ce document est une bonne base de travail et de réflexion pour définir, vis-à-vis de la SNCB, ce que la Wallonie veut pour son réseau de chemin de fer et pour la contribution que la SNCB doit apporter à notre mobilité.

**M. Crucke** s'associe à ce qui a été dit sur la qualité du document et remercie le Ministre pour sa présentation synthétique. Tout le travail reste à faire. Il s'agit de l'ambition du Gouvernement. Comment le Gouvernement va-t-il joindre l'acte à la parole ? Une comparaison a été faite avec la politique aéroportuaire. La manière dont la Wallonie s'est redéployée dans ce secteur lui a permis de se placer de manière concurrentielle sur ce vecteur de communication. L'idée serait de faire la même chose avec le rail. C'est intéressant.

Et d'évoquer le remarquable reportage RTBF, de Corinne Boulanger, qui retraçait le passé du rail en Wallonie. Si une région a une expertise reconnue dans le monde entier, c'est la nôtre, qui a installé le rail jusqu'au Chili !

Cependant, où en sommes-nous aujourd'hui ? Comment avons-nous pu « laisser aller » un réseau aussi dense que le nôtre ? Quelle est la méthodologie du Gouvernement ? Comment être à la fois fier du passé, du présent et de l'avenir ? Tout ne se fera pas en une législature mais si l'aiguillage n'est pas bon, nous perdrons encore du temps.

S'il y a bien un dossier dans lequel les Flamands ont pourri les choses, c'est le rail. Avec cette règle de 60-40 mais aussi avec la délocalisation d'un certain nombre de services. Le débat est également difficile parce que tout n'est pas entre les mains de la Région. Il y a un débat au Fédéral. Comment le Ministre va-t-il argumenter pour réagir à cette situation ? Les cadres SNCB sont majoritairement flamands. Il faut leur faire comprendre que nous ne sommes pas prêts à tout accepter. Ce n'est pas parce qu'il y a une clé 60-40 qui *a priori* devrait nous plaire, qu'il faut croire que les choses nous sont favorables. Rien qu'en termes de superficie, beaucoup de choses pourraient être dites, surtout si l'on tient compte de la véritable géographie de notre Région.

On perd beaucoup de temps à calculer, à l'euro près, la clé 60-40, sur une base annuelle. Pourquoi ne pas travailler sur une base triennale ou quinquennale ? Dans tous les cas, il faut une base plus large, plus longue dans le temps, pour avoir une vue prospective. Un choix précis a-t-il été fait ? Qu'est-ce qui sera défendu face au Fédéral ?

Le document présenté est utile par rapport à la masse d'informations existante. Ne faisons pas l'erreur classique avec ce type de documents. Comment le tenir systématiquement à jour ? Le rail ne peut pas vivre seul dans la politique wallonne. Il faut tenir compte des politiques économiques et sociales, des choix qui peuvent modifier l'avenir intra-wallon. Par exemple, si on veut qu'un trilogiport se crée à La Louvière, il faut

tenir compte de la configuration du rail à cet endroit alors que ce n'est peut-être pas l'élément le plus central. Si une décision a été prise en termes économiques hors rail, il faut pouvoir en tenir compte sur le plan du rail.

En termes d'aménagement du territoire, il y a également les *zonings*. Comment joindre toutes ces nouvelles politiques avec l'actualisation du dossier ?

Un autre dossier qui lui tient à cœur, c'est le *light rail*. Avec un étonnement heureux, le document va jusqu'au bout de la logique et valorise cette potentialité, cette opportunité pour les communes qui ne sont pas sur les dessertes principales. Un territoire comme la Wallonie a besoin de lignes principales mais aussi de lignes « perpendiculaires ». À ce niveau, nous sommes en retard par rapport au reste de l'Europe. Lorsqu'on classe ces différents dossiers en termes de coûts/efficacité, cela se fait d'une manière qui prouve bien que l'argent est rare. Mais malgré tout, on positionne ce dossier. Quel est le sentiment du Ministre sur le rail léger ? Qu'il dise non s'il pense qu'on ne pourra pas y arriver, ou oui uniquement s'il pense que c'est le défi de demain. Aucune région ne se relève sans avoir des moyens de transport public à la fois modernes et cohérents. La cohérence va jusque là.

Peut-on comprendre que les 34 dossiers ici lancés, avec des différences en termes de coûts et des priorités à revoir, soient vus comme des priorités et une ligne de conduite pour le Gouvernement ? Les acteurs de terrain doivent pouvoir s'en saisir. Pour avoir un certain engouement des décideurs politiques, socio-économiques ou intercommunaux, cela doit percoler au sein de la population. On peut ici, plus que dans d'autres dossiers, dire à une population que les temps sont durs mais que des projets doivent continuer à être menés.

**Mme Cremasco** remercie M. le Ministre et M. Nicaise pour la présentation de l'étude et l'initiative. Il est important d'avoir une vision stratégique globale. Elle a relevé quelques phrases particulièrement intéressantes, notamment « qu'il faut arriver à un réseau métropolitain à l'échelle nationale ». La Belgique et la Wallonie forment un réseau particulièrement dense, c'est un concept que nous devons nous approprier.

Une autre phrase qu'elle relève concerne une offre adaptée qui enclenche un cercle vertueux. Certains investissements coûtent un peu cher. Néanmoins, lorsqu'on fait un investissement, il faut pouvoir s'en donner les moyens car cela enclenche un cercle vertueux, un appel d'air qui va dans le bon sens.

Au sujet de l'enjeu n° 6 et de la clé de répartition 60-40, sans débattre de cette répartition qu'on peut regretter, le document de M. Nicaise propose une base pluriannuelle. C'est une proposition concrète plus facilement acceptable dans un premier temps que de remettre en cause toute la clé de répartition. Cette base permettrait de ne pas perdre un temps précieux à ergoter chaque année sur des détails et des calculs d'apothicaire.

Au sujet de l'enjeu n° 4 sur la valorisation des points d'arrêt et des gares, il s'agit de liaisons avec l'aménagement du territoire. C'est le point d'entrée au réseau. Il est effectivement important que ces gares et points d'arrêt soient accueillants et développés. Les gares sont aussi parfois un des éléments rentables du réseau. Le rail est un service public qui n'est pas rentable. Le coût du ticket ne participe que pour une faible part à la rentabilité du système. Cependant, les gares peuvent être rentables. Le fractionnement de la SNCB dans ces trois entités, à l'heure actuelle, n'aide peut-être pas à ce que la rentabilité de certains éléments ponctuels profite au reste. Elle aimerait entendre le Ministre à ce sujet. Elle apprécie que le *package* soit porté comme celui-là, globalement, selon le principe que les gares et les arrêts sont un enjeu important.

Et de revenir sur l'enjeu du fret ferroviaire et des bases logistiques, où l'on dit clairement qu'il faut attirer des opérateurs ferroviaires dans les gares wallonnes, donc il faut intégrer les grandes évolutions du fret ferroviaire, notamment par rapport aux bases logistiques. On a parlé de cet énorme projet du Trilogiport et de La Louvière également. De telles bases logistiques peuvent avoir cet effet d'entraînement; il faut stimuler ces investisseurs ferroviaires. Sans opérateurs ferroviaires puissants en fret, on ne remettra pas de marchandises sur le rail et *vice versa*, le réseau ne s'étendra pas et ne deviendra pas compétitif.

Une autre remarque générique concerne la logique suisse du cadencement, ainsi que la dorsale wallonne. Comme le disait Mme Defraigne, c'est génial. Quelle pourrait être l'ampleur de la modification sous-jacente à l'idée générique, pour percevoir l'ampleur de la modification dans le cadre de ce grand réseau métropolitain ferré ?

Enfin, le projet TGV fret Liège-Carex, comme le disait Mme Defraigne, est important pour la région liégeoise, qui se positionne par rapport au réseau TGV fret européen Londres, Amsterdam, Francfort, Cologne et Lyon. S'il n'apparaît pas dans les 34 projets prioritaires, parce que c'est un projet d'infrastructure et de liaison industrielle. M. Nicaise a indiqué qu'Infrabel en finançait partiellement la liaison. Est-il repris dans l'ensemble des liaisons industrielles au réseau ferré ? Si oui, cette liaison est-elle prioritaire ? Si l'investissement Infrabel semble relativement faible, et que le reste de la plateforme (matériel roulant, ...) est géré par Liège-Carex, il reste à veiller à une bonne viabilité économique. Il faudrait tenter le projet. L'échec du projet, même si on ne le finançait pas en direct, serait un échec tout court. Enfin, à quelle ligne TGV sera-t-il relié? Le Ministre évoque un budget de 600 à 800 millions d'euros, bien plus que les porteurs du projet. À quoi correspond-il, à la plateforme, au matériel roulant, à une partie de la liaison non prise en compte par Infrabel ?

**M. Stoffels** remercie le Ministre ainsi que les auteurs de l'étude d'avoir présenté ce document. Il est vrai que les gouvernements successifs se sont toujours intéressés à la politique ferroviaire étant donné qu'il

s'agit d'une politique complémentaire par rapport aux politiques de mobilité de la Région en vertu de ses compétences.

Les gouvernements successifs, lors des sommets de la grande Région, adoptent régulièrement des documents faisant état de la mobilité transfrontalière en ce compris, la mobilité intra-régionale. Dans quelle mesure ce document a-t-il été concerté avec les prises de position successives lors de ces sommets ?

Une deuxième question est de savoir comment articuler les politiques qui se mettent en place entre les compétences actuelles, comme les TEC, ou en matière de travaux publics ou encore à la politique aéroportuaire ?

Sous un angle économique, le document évoque des lignes que l'on souhaite rouvrir, ce qui pourrait impliquer de faire marche arrière par rapport à des politiques déjà mises en place par la Région. À titre d'exemple, la liaison Eupen-frontière allemande, dont une partie est déjà transformé en RAVeL, de même que la ligne Trois Ponts-Malmedy. Faut-il faire marche arrière par rapport à ces politiques ?

Pour venir au cœur du problème, le document va-t-il matérialiser notre rêve en matière de politique ferroviaire et de mobilité ou va-t-il jeter la base d'une série de réalisations des années prochaines ? Pour l'instant, il sert de base de discussion. L'expérience apprend qu'à partir du moment où le Gouvernement, qui ne disposait pas d'un document aussi précis, s'intéresse à la politique ferroviaire et pose des revendications, la probabilité que l'autorité fédérale ou le Groupe SNCB approuve, à condition que la Région finance, existe. Dans quelles mesures le Gouvernement aura-t-il les moyens de mettre en œuvre la politique esquissée dans ce document ?

La question a déjà été posée entre 1999 et 2004 par le Gouvernement arc-en-ciel, avec la réponse du Fédéral et du Groupe SNCB : « *D'accord avec les priorités et souhaits, si les Régions apportent de l'argent* ». Le Gouvernement de l'époque a trouvé une sortie en hiérarchisant les projets, avec la priorité sur la liaison Mons-Charleroi-Namur-Liège, et en mettant les autres priorités dans un deuxième plan.

Ensuite, les Régions ont accepté de préfinancer, ce qui n'est pas la même chose que de financer. À cet égard, quelle est l'attitude du Gouvernement actuel ? La Région financera-t-elle une politique ferroviaire, actuellement compétence fédérale ? Au travers d'un préfinancement ou d'un financement ?

**M. le Ministre** note que toutes les interventions sont importantes, dans un débat dont les enjeux apparaissent clairement et qui va nous occuper plusieurs mois.

Le projet de plan de développement de desserte ferroviaire a été présenté au Gouvernement. Le Gouvernement l'a chargé de lancer la consultation sur cette base le 9 novembre en présence des organismes régionaux concernés. Ensuite, le Gouvernement adoptera une série de priorités.

Le plan de développement place la priorité dans le maintien de l'outil ferroviaire afin de garantir les fondamentaux, la sécurité, la ponctualité et la qualité du service, aujourd'hui en nette dégradation. Le Ministre partage ce choix de priorités même s'il se fait au détriment de nouveaux grands projets dans l'avenir. Il faut veiller à ce que l'outil wallon ne se dégrade plus à l'avenir.

Proportionnellement à l'importance de son réseau et à l'application de la clé 60-40, la Wallonie dispose de moins de moyens que la Région flamande pour en assurer la maintenance. Sans parler d'un réseau à 2 vitesses, nous devons rester particulièrement vigilants, cf. l'interpellation de M. Crucke, à ce que les moyens disponibles pour la Wallonie soient investis à bon escient.

Ce n'est pas pour autant que le projet de plan de desserte néglige les grands projets mais avant d'en envisager de nouveaux, il convient d'achever les grands projets en cours, comme le RER. Il n'est pas question de les payer 2 fois, mais la question se pose de les clôturer lorsqu'ils ne sont pas aboutis. La gare de Gosselies, selon l'étude, offre un bon potentiel « voyageurs » mais celui-ci est associé à un coût élevé.

La gare de Mons, par contre, n'est pas abordée dans le plan de desserte dans la mesure où ce projet est déjà dans sa phase de réalisation. Il s'agit d'un projet spécifique d'accueil des voyageurs qui n'entraîne pas de modification des fonctionnalités ferroviaires existantes. Veiller aux augmentations de capacités et de fréquences nécessaires pour faire face à la croissance de la demande constitue en soi un très grand projet et un formidable défi pour la SNCB dans la perspective de doubler à terme, le nombre de voyageurs.

L'étude a envisagé la création d'une nouvelle dorsale wallonne à grande vitesse, sans la reprendre dans le plan de desserte pour plusieurs raisons : ce projet ne répond pas aux besoins de la population car la grande vitesse se justifie sur de longues distances alors que la dorsale est essentiellement constituée de trajets courts entre 2 gares IC successives; par ailleurs, combiner nouvelle dorsale et desserte ferroviaire du cœur des villes semble très difficile. Pour cette même raison, le projet a peu d'intérêt pour le fret : les plateformes, gares et entreprises sont en fonds de vallées sur l'itinéraire existant, en raison de contraintes de pentes de moins de 1 % pour les trains de marchandises. Il serait très difficile de les relier à la nouvelle dorsale. Ensuite, la dorsale actuelle n'est pas saturée et pourrait bénéficier d'une série d'améliorations. Enfin, budgétairement, il s'agirait d'un projet pharaonique.

La grande vitesse n'est pas absente des propositions. On retrouve parmi les projets l'adaptation des infrastructures de la ligne Bruxelles-Luxembourg à la grande vitesse. Le plan de desserte contient plusieurs propositions pour améliorer l'accès aux grandes gares TGV (Bruxelles-Midi, Liège, Lille, Cologne) et le projet de la ligne grande vitesse n° 1 pour les trains IC intérieurs – Mouscron, Tournai et Bruxelles.

De nombreux échanges et réunions de travail ont lieu entre le bureau d'études TRITEL et les techniciens des 3 entités du Groupe et au sein du comité d'accompagnement de l'étude, ce qui a permis de faire passer auprès du Groupe SNCB, d'ores et déjà, une série de préoccupations relatives aux projets et enjeux wallons ainsi que de valider la pertinence des réflexions et propositions du bureau d'études.

Si par exemple, le projet de REL a été identifié comme réaliste et présentant un bon potentiel pour un coût réduit, du moins dans sa version de base, cela ne signifie pas pour autant que ce projet sera repris par la SNCB. Cependant, la Région dispose d'arguments sérieux pour le défendre. Un tel projet devra faire l'objet d'études de faisabilité complémentaires, notamment pour les scénarii d'exploitation possibles. Un des intérêts du projet est sa complémentarité avec le projet de tram et de réorganisation du réseau urbain, et, comme le soulignent les questions de Mme Defraigne, il est clair qu'il y a à la fois des liens et des différences.

**Mme Defraigne** ne parle pas de la réorganisation et du dossier tram en tant que tel, mais elle souligne que dans le projet REL, une partie de la ligne colle à celle du tram. Cela ne fait-il pas double emploi ?

**M. le Ministre** précise que les 2 projets sont complémentaires. D'une part, en ce qui concerne les réseaux « grandes villes », à Liège ou à Charleroi, il attend la réaction de la SNCB qui n'a pas mis en œuvre l'étude prévue pour les réseaux autour des grandes villes. Le Ministre va voir dans quelle mesure il n'est pas utile de faire une étude complémentaire. L'étude présentée aujourd'hui permet une vision complète avec l'ensemble des priorités.

Sur la partie REL, s'il propose d'y travailler dans les prochains mois, c'est parce que la SNCB ne le fait pas. L'interpellation a été relayée auprès de la SNCB et du Fédéral. L'étude annoncée par la SNCB sur les réseaux grandes villes, n'est pas disponible et peut-être sera-t-il utile de la compléter. Néanmoins, les projets sont complémentaires. La desserte par tram est inscrite avec des cadences différentes du train. Ensuite, il n'y a aucune certitude sur les projets SNCB et leur calendrier de réalisation. D'autre part, il est complémentaire de multiplier les différentes voies de transports en commun puisqu'où on se situe aussi à la fois dans du transport urbain, dans du transport vers l'extérieur de l'agglomération, avec des cadences rapprochées des grandes distances et une logique d'une importante augmentation du nombre de voyageurs. Dans cette même logique, la ligne 125A reprise au projet n'est absolument pas contradictoire avec le tram.

**Mme Defraigne** ne voudrait pas que l'on lui fasse dire ce qu'elle n'a pas dit.

**M. le Ministre** ne dispose pas du montant des investissements du prochain plan pluriannuel d'investissements de la SNCB. Les contraintes budgétaires obligeront le Fédéral à des choix difficiles. D'autres contraintes comme l'achèvement des projets en cours et la nécessité d'améliorer le niveau de sécurité du

réseau pèseront dans la balance. L'ensemble des projets ne pourra être réalisé. Cependant, une projection des investissements en Wallonie au cours de la dernière décennie, permet d'espérer des moyens suffisants pour en réaliser un nombre significatif, dès que les investissements au RER commenceront à diminuer.

Pour l'instant, le projet de plan de desserte reprend les conclusions de l'analyse du bureau d'études qui a évalué la pertinence des différents projets d'infrastructures sur la base d'une analyse multicritères. Le Gouvernement décidera de ses priorités de projets dans la phase de décisions de priorités, au terme de la consultation.

L'absence du terme intermodalité fret dans le document a également été relevée, sans qu'elle ne traduise un manque de conscience de l'enjeu. En effet, cet aspect est en filigrane de pratiquement toutes les recommandations relatives au fret, aux plateformes, aux Rail Ports, à la valorisation des friches industrielles ou terrains du Groupe SNCB présentant un caractère multimodal. L'idée du guichet de la logistique et de l'audit logistique est à envisager dans un cadre multimodal. Il faut y ajouter les propositions d'infrastructures relatives à l'amélioration des connexions des plateformes multimodales reprises dans l'étude.

Enfin, l'étude recommande d'adopter une politique volontariste de transports visant à encourager l'usage du mode le plus pertinent, par exemple, le camion pour la distribution locale ou à moyenne distance, et le rail et les voies navigables, pour les flux plus importants et à plus grande distance.

Concernant les interrogations sur le TGV fret, le Ministre précise que ce dossier est bien présent dans le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire. Les explications complémentaires ont même été développées en préparation du passage au Gouvernement. Le Ministre a accueilli ces demandes complémentaires avec le plus grand intérêt et il reste à l'écoute d'autres demandes qui seraient formulées avant l'approbation finale du plan.

Il regrette la communication autour de ce dossier, pour discréditer le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire. À ce stade, il ne peut se prononcer sur les coûts du projet TGV fret. Plusieurs scénarii envisagent le raccordement et la construction d'un terminal. Toutefois, les décisions n'ont pas encore été prises sur le modèle économique retenu et pour les raccordements nécessaires. De plus, l'étude n'a jamais préconisé de faire circuler les trains TGV fret sur la dorsale wallonne comme certains le laisseraient croire. Le TGV fret doit en effet être relié au réseau « grande vitesse ». Les investissements sur la dorsale wallonne visent à renforcer sa position sur l'axe est-ouest reliant le Royaume-Uni vers l'Allemagne et à capter le trafic routier existant.

Pour faire le lien avec le projet RTE-T européen, l'inscription du projet soutenu par Liège-Carex dans le plan pluriannuel d'investissements de la SNCB ne constitue ni une condition, ni un critère de choix

imposé par la Commission européenne, qui a adopté le 19 octobre, de nouvelles lignes directrices pour la révision de ce réseau.

Concernant les pseudopolémiques sur l'absence de position de la Wallonie sur ce réseau, le Ministre précise que la Région a défendu, dans le cadre de l'approbation de la Commission européenne, les dossiers pour lesquels elle a été consultée, en l'occurrence, les dossiers routes aéroportuaires et les voies navigables. Pour le ferroviaire, le Fédéral a estimé préférable dans le cadre des compétences de chaque niveau de pouvoir, de consulter directement le Groupe SNCB qui a défendu l'intégration des principaux corridors marchandises, dont la ligne Athus-Meuse.

Pour sa part, lorsque c'était possible, le Ministre a défendu l'intégration des plateformes multimodales dans le réseau principal, ce qui inclut les plateformes « marchandises » à grande vitesse.

Enfin, il est nécessaire de préciser que le plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie n'a pas pour vocation première d'être soumis à l'approbation du Groupe SNCB. Pour rappel, ce document constitue un premier socle sur lequel viendra se construire l'expertise ferroviaire wallonne. Le plan constitue un diagnostic du réseau et des services ferroviaires mais il doit aussi permettre de disposer de lignes directrices des actions futures.

En aucun cas, ce plan ne saurait préjuger des objectifs et moyens mis à disposition par les instances fédérales. Lorsque le plan pluriannuel d'investissements de la SNCB sera soumis à l'avis des Régions, leur avis motivé s'appuiera sur leur propre plan et le cas échéant, réorientera les projets proposés par le Fédéral et la SNCB. Il s'agit d'être prêt pour cette étape, pour que la Wallonie parle d'une seule voie.

Mme Defraigne évoquait les contacts avec la *Deutsche Bahn* pour un arrêt à Liège. Ces décisions dépendent essentiellement des opérateurs privés. La Région est certes un interlocuteur possible en tant que compétence de la mobilité, et pour cette raison, le Ministre est intervenu auprès de la DB et de la SNCB, mais c'est d'abord une décision d'une entreprise privée, d'une part en raison de la libéralisation et d'autre part, du niveau fédéral.

Concernant le TGV fret, l'achat des rames a été évoqué. Il n'est pas permis dans le cadre de la libéralisation du transport marchandise que les pouvoirs publics prennent à leur charge l'ensemble des investissements envisagés.

Pour ce qui concerne la concertation des différents acteurs, le Ministre souhaite disposer d'un maximum d'avis. Il y a une concertation, notamment de l'UWE qui fédère un certain nombre d'acteurs économiques et autres, mais les avis envoyés seront pris en compte dans les décisions du Gouvernement.

Concernant la suite et l'ambition, M. Crucke pointe le bon enjeu. Cependant il y a une importante différence, notamment du fait que le secteur aéroportuaire

est moins de compétence fédérale que le réseau ferroviaire. On part d'un réseau existant et d'une exploitation nationale, mais l'importance pour le développement ferroviaire wallon, de la desserte, des infrastructures et de l'offre de transport (voyageurs et marchandises) est essentielle.

Comme M. Stoffels l'évoquait, les implications régionales, y compris financières, se poseront toujours plus, avec les implications supplémentaires des Régions dans les projets d'investissements relevant des négociations fédérales. Il faut d'abord veiller à ce que le Fédéral assume sa responsabilité de compétence ferroviaire et respecte le mieux possible l'équité entre Régions en matière d'investissement.

M. Crucke demandait comment l'étude allait évoluer et être mise à jour dans le temps. Le Ministre pense qu'on est là sur un travail dans lequel la cellule ferroviaire wallonne, en cours de reconstitution, doit s'impliquer très directement. L'objectif est de disposer d'une expertise qui soit en permanence en connaissance de l'état du réseau, des enjeux, des chiffres et des projets d'investissements pour la Wallonie. Cette compétence doit se redéployer à l'avenir, pour ne pas réinventer la roue en matière d'inventaire d'état des lieux, de connaissance de l'état du réseau.

Concernant la *light rail*, c'est tout à fait pertinent et c'est d'ailleurs repris dans l'étude TRITEL comme un élément positif. La question se pose, de nouveau, d'abord à la SNCB. Le Ministre insistera sur cet objectif, mais c'est d'abord un changement important de voir la SNCB envisager ce type de projet.

Ensuite, concernant les 34 dossiers et les projets identifiés méritant d'être approfondis, tous ne pourront être réalisés, d'autant que l'enveloppe budgétaire disponible n'est pas connue. C'est tout l'intérêt d'avoir une analyse multicritères qui classe les projets, notamment en fonction du retour par rapport à l'investissement. Les choix politiques se feront à un moment donné, sur la base du budget disponible.

Enfin, M. Stoffels l'interroge concernant l'implication de la Wallonie vis-à-vis de la grande Région. Cela n'a pas été fait à ce stade, mais la remarque est tout à fait pertinente; il se dit en état de le faire dans les prochains mois. Sur la base de l'équipe dont il dispose, cet élément peut tout à fait être intégré dans les démarches à venir.

M. Nicaise répond que la DB est maîtresse de ses choix pour la liaison Francfort-Londres via Liège-Guillemins. La question est de savoir si elle s'y arrêtera ou non. En ce qui concerne l'accès au réseau, Infrabel doit garantir un accès non discriminatoire, sans possibilité légale de s'opposer à la demande, sauf si une portion du réseau était saturée. Or Infrabel déclare qu'aucune ligne n'est saturée. Dans la pratique du Groupe SNCB, il peut y avoir certaines réticences. Toutefois, l'opérateur SNCB n'exploite pas cette relation. Il n'y a pas de concurrence avec les services nationaux, il pourrait y en avoir avec Eurostar ou Thalys, où le Groupe SNCB a des participations.

En ce qui concerne le TGV fret, 3 grands aspects le composent.

Premièrement, le raccordement au réseau Infrabel. Clairement, l'option défendue depuis les études menées en 2007-2008, c'est le raccordement à la ligne 36a, ligne Bruxelles-Liège, à quelques kilomètres de Bierset, à hauteur de Vauroux. La possibilité de passer par la dorsale wallonne n'a jamais été évoquée. La partie à charge d'Infrabel est très limitée. Elle porte sur les adaptations éventuelles au réseau, comme pour tout raccordement industriel : l'aiguillage, les signaux et éventuellement Infrabel adapte son réseau si ce nouveau raccordement apporte un excédent de trafic. Infrabel s'en tient à cela et ne finance pas les tronçons de voie au-delà de cet aiguillage. En l'occurrence, cela représente un investissement de 200 à 400 000 euros.

Deuxièmement, la pose des voies, et le terminal. Les voies entre cet aiguillage d'Infrabel et le terminal proprement dit, sont à charge du client. Dans le cas de Liège Carex, selon le maître d'ouvrage retenu, Liège-Carex, la SOWAER, Liège *Airport*, ou un montage entre les 3, le client posera lui-même les voies et réalisera le terminal. Ces travaux pourront éventuellement bénéficier d'aides publiques, soit du fonds FEDER ou de fonds régionaux. L'étude formule des recommandations pour aider la création de raccordements industriels. Les estimations pour ce deuxième tronçon du projet Carex sont de 20 à 25 millions d'euros.

Troisièmement, l'exploitation. On se situe dans un secteur libéralisé, où on ne peut investir de l'argent public que dans des conditions très restrictives, ou à considérer que ce projet est une sorte de transport public. Au niveau financier, les incidences sont les plus importantes : une rame TGV coûte 30 millions d'euros. Les estimations pour l'ensemble du projet Liège-Carex, pas uniquement à Liège, portent sur un investissement de 6 à 800 millions d'euros dont plus du tiers, pour l'achat des rames, le plus important poste budgétaire. On parle d'un réseau avec des rames qui partent de Lyon, qui passent à Paris, qui vont à Liège.

Dans ce dossier, ce n'est pas tant l'aspect infrastructurel ou les terminaux qui sont l'écueil, mais bien de convaincre des investisseurs que ce service novateur, aujourd'hui inexistant, peut être rentable. Il y a eu différentes tentatives depuis une trentaine d'années. Les Néerlandais, par exemple, ont fait plusieurs tentatives pour exporter leurs fleurs vers d'autres régions d'Europe, toutes soldées par des échecs.

Liège-Carex est un projet pionnier et doit être soutenu. Sans discréditer l'action publique, les marges d'action des autorités publiques sont limitées, puisque l'aspect raccordement au réseau est très aisé (le terrain pour le terminal est propriété SOWAER, dans un cadre classique de demande de permis d'urbanisme). Par contre, l'aspect non maîtrisé est de convaincre les investisseurs de prendre ce risque et de croire en l'avenir du fret à grande vitesse. La meilleure chose que l'autorité publique pourrait faire, ce serait d'avoir une politique de transport volontariste qui favorise le

rail, ainsi que la voie navigable et les modes massifs en général, pour rendre viables de tels projets.

Tous les pays européens performants en fret ferroviaire ont des politiques relativement restrictives, notamment vis-à-vis du transport routier, le principal concurrent du mode ferroviaire. Enfin, le Ministre apporte une question complémentaire par rapport au réseau TNT : le projet s'inscrit-il dans le réseau TNT ?

Il y a des critères relativement stricts pour pouvoir avoir une infrastructure inscrite dans ces cartes européennes. Sans être spécialiste en législation européenne et dans les critères de ces projets, l'orateur n'est pas sûr qu'on puisse y inscrire un projet de terminal puisque les critères portent essentiellement sur le trafic. Il faut pouvoir démontrer un trafic existant. Le réseau européen n'est pas simplement la volonté de certains acteurs d'y inscrire un projet. Certains critères sont relativement draconiens.

Par rapport au REL, il y a effectivement dans l'étude 2 versions. L'étude décline 8 projets à la fois dans une version de base et dans une version maximaliste. Les grands projets ferroviaires prenant 10 ans minimum entre l'étude et la réalisation, cela permet d'en envisager le phasage dans le temps, sans charger trop la barque, en mettant la seule version maximaliste. Le message de la double version est qu'il y a des choses relativement simples à court terme, qui ne doivent pas empêcher la réalisation d'objectifs de moyen ou de long terme. Le réseau ferroviaire autour de Liège en offre un bon exemple : la ligne 125A peut être remise en service voyageurs très rapidement avec des interventions infrastructurelles très limitées. Ensuite, on peut envisager d'autres développements à plus long terme, plus importants au niveau budget et au niveau difficultés de réalisation.

Il ne faut pas voir tram et train comme 2 vecteurs égaux : le tram, arrêts rapprochés, desserte fine, *et cætera*, insertion dans les quartiers; le train, fréquences moindres, capacité moindre, mais une plus grande vitesse commerciale et une plus grande étendue de desserte. Par rapport au cas spécifique de la ligne 125A, l'essentiel de son tracé et des nouveaux points d'arrêts, sont en rive droite. Il faut s'efforcer d'aller aussi en rive gauche, à Flémalle-Haute, pour assurer les correspondances avec la dorsale. À ce niveau, l'orateur ne voit pas trop de concurrence avec le tram. Sans connaître tous les détails du dossier, la 125A n'a pas vraiment de concurrence, par contre c'est une belle opportunité de faire, rive droite, un projet de transport efficace et à peu de frais.

Sur la question du *light rail* en général, la SNCB a toujours été très réticente. Pour la première fois, dans l'histoire du chemin de fer en Belgique, il y a une ouverture, avec une étude du Groupe SNCB, avalisée par les 3 conseils d'administration; elle approuve 5 projets au total. C'est peu par rapport au potentiel de chaque Région, mais c'est une porte ouverte du côté wallon, avec 2 projets, les lignes 125A et 141, une ligne Nivel-

les-Ottignies, prolongée jusqu'à Basse-Wavre, avec l'assentiment du Groupe SNCB.

Par rapport au chiffrage du REL et les chiffrages urbAgora, il faut comparer les mêmes choses. Les chiffres portent uniquement sur l'extension d'infrastructures, sans prise en compte du matériel roulant, des gares et de l'exploitation. On arrive ainsi à des chiffres tout à fait différents parce que le matériel roulant ferroviaire est relativement coûteux. Donc, c'est un poste à ajouter.

Les projets de rénovation de gares ne sont pas pris en compte dans l'étude. Pourquoi ? Une série de recommandations d'ordre général a été réalisée pour les gares. Quant à savoir si dans telle ou telle gare il faut faire une verrière en béton blanc ou un auvent en acier bleu, on est là face à des choix architecturaux subjectifs. D'une manière objective, il est difficile de juger des montants à investir dans telle gare. Pour certains, un coup de pinceau suffit; pour d'autres, il faut tout raser et reconstruire.

Concernant la robustesse du réseau, sur quasi toutes les lignes secondaires wallonnes, avec des montants d'investissements raisonnables, on pourrait « se donner beaucoup d'air ». Aujourd'hui, sur une série de lignes, l'horaire ne découle pas de l'intérêt de la desserte, mais de la configuration de l'infrastructure. Il s'agit de lignes avec de longues sections à voie unique et une signalisation non performante. Désormais, il faut la démarche inverse, avec un objectif de desserte de 2 trains/heure/sens en adaptant l'infrastructure.

La sécurité. Le montant de 3,7 milliards est celui qui a été présenté par les patrons du Groupe SNCB il y a quelques semaines à la commission qui suit celle de la Commission Buizingen. Les systèmes de sécurité peuvent avoir une influence sur la capacité du réseau et il convient de prendre cet aspect en compte. Sous le coup de l'émotion liée aux accidents, on ne va pas tout sacrifier sur l'autel de la sécurité. La signalisation doit non seulement être sécuritaire, mais aussi capacitaire, pour écouler le trafic dans de bonnes conditions.

Dans ces 34 propositions, certains éléments étaient inscrits précédemment, comme par exemple la gare de Monceau-sur-Sambre. Les travaux y ont été partiellement réalisés mais la décision stratégique reste à prendre sur la façon de trier les wagons, avec des implications financières différentes pour Infrabel et pour B-Logistic. Cette décision n'a jamais été prise formellement, depuis des années. Un autre cas est le projet de mise à double voie de la ligne 147 Fleurus-Auvelais avec la réalisation d'un ouvrage d'art à Auvelais, toujours non exécuté.

Concrètement, le Groupe SNCB fait la soudure entre deux plans d'investissements. Il faut donc être attentif à ne pas resservir indéfiniment le même plat. Néanmoins, ces deux projets indispensables figurent dans la liste.

La clé 60-40, est actuellement sur une base annuelle; sur un passage à une base pluriannuelle, il n'y a aucune

décision d'instance officielle. L'étude l'évoque comme une proposition de bon sens, qui recueille les faveurs du Groupe SNCB puisque la base annuelle leur « pourrit la vie ». Le Groupe SNCB et les 3 Régions souhaitent évidemment disposer de balises pour garantir les bons équilibres et une certaine dose de variabilité.

Sur le *light rail*, la Belgique est vraiment en retard. Autant le pays a une tradition ferroviaire, un réseau relativement performant, sur le *light rail*, on n'est nulle part. Il suffit de traverser la frontière allemande et d'aller à Aix-la-Chapelle pour voir la différence. Selon l'orateur, le contrat de gestion devrait être plus directif, et la SNCB devrait simplement exécuter les contrats de gestion. À la limite, la SNCB ne devrait que donner son point de vue technique sur les modifications de l'exploitation. Les autres pays européens sont bien plus avancés que nous, on a vraiment une mosaïque de solutions possibles que l'on pourrait transposer en Belgique.

La dorsale wallonne se prête bien au principe des nœuds de correspondance qui requièrent des temps de parcours multiples du 1/4 d'heure. On retrouve cette logique sur Lille-Tournai-Mons-La Louvière-Charleroi, un arrêt en Basse-Sambre, à Namur, 1 ou 2 arrêts entre Namur et Liège. Pour y arriver parfaitement, 2 investissements d'infrastructure sont à faire pour gagner 1 ou 2 minutes, entre Lille et Tournai (où l'on dépend du bon vouloir français), et entre La Louvière et Charleroi.

Au niveau infrastructurel, pour finir, il faut également adapter certaines gares à ce rôle de nœuds de correspondance, en réalisant de nouveaux quais et en ajoutant des voies. Ce sont des interventions d'infrastructures relativement modestes, autour de 50 à 60 millions d'euros.

Au niveau capacité, la logique n'est plus celle d'une autre correspondance. Sur une courte section de la dorsale wallonne, les trafics sont déjà importants et, potentiellement amenés à croître, entre Auvelais et Flawinne (environ 15 kilomètres) sur lesquels il faut investir. À court terme, un ouvrage d'art est nécessaire à Auvelais pour éviter que les trains marchandises coupent la circulation des trains voyageurs. À moyen et long terme, on peut poursuivre ce projet en posant une troisième voie sur 15 kms, entre Auvelais et Flawinne.

Sur les autres sections, au niveau capacité, on est relativement à l'aise. Côté ouest, tout l'itinéraire est dédoublé avec un itinéraire principalement voyageurs via La Louvière sud, Mons, Tournai. Puis, un itinéraire plus adapté au fret avec une dimension voyageurs de moindre importance, via Ath, Manage, *et cætera*.

Concernant le RAVeL, qui utilise l'assiette ferroviaire, il peut y avoir une marge entre l'esprit du texte et la réalité. Il n'y a pas vraiment d'élément qui rende incompatible la cohabitation entre un RAVeL et une voie de chemin de fer. La condition, c'est une assiette du chemin de fer à double voie et un projet de réouverture à voie unique, ce dont se contentent la plupart des projets. Ensuite, il faut séparer circulation RAVeL

et ferroviaire, éventuellement en adaptant légèrement l'assiette pour dégager l'espace nécessaire au RAVeL. En Flandre, le RAVeL est installé sur l'assiette d'une ligne, à côté d'une voie en service. Il y a d'autres exemples à l'étranger.

Le confort des usagers du RAVeL est amoindri puisque la largeur à disposition sera moindre. Néanmoins, les potentialités entre le RAVeL et une exploitation ferroviaire sont très différentes en impact sur le territoire et en capacité de transport. Il faut trouver le bon équilibre, et dans la plupart des cas, gérer l'utilisation conjointe d'une même infrastructure. C'est le cas dans la région de Dendermonde, entre Puurs et Ruisbroek-Sauvegarde sur la ligne 52. Un autre exemple se situe en Italie, près de la frontière italo-suisse, entre Malles et Merano.

**Mme Defraigne** remercie M. Nicaise pour sa précision et les éléments techniques apportés.

Pour reprendre un point évoqué dans le débat, DB est un opérateur parmi d'autres. Même si théoriquement et juridiquement les dispositions européennes l'autorisent, entre la théorie du droit européen qui s'impose à Infrabel et la pratique, c'est-à-dire son acceptation d'un autre opérateur, il y a de la marge et des difficultés. Infrabel doit assurer un accès non discriminatoire pour autant que la portion ne soit pas saturée. S'il n'y a pas tellement de saturation, ce n'est pas gagné d'avance. Il faut, vis-à-vis de la SNCB, maintenir une certaine pression pour qu'elle accepte que d'autres viennent avec les conséquences économiques que cela suppose.

Concernant le TGV-fret, les précisions apportées expliquent ce qui coûtait et ce qui ne coûtait pas. Apparemment, la solution de rechange de passer par la dorsale wallonne, n'avait pas été évoquée. M. Grafé sera heureux d'apprendre qu'il s'est trompé avec Liège-Carex, sur ce projet pionnier. Le soutien au projet commence par le faire figurer dans les corridors européens pour que, demain, si on veut qu'il soit rentable, il y trouve sa place et bénéficie des financements de l'Europe, sans être considéré comme aide d'état. Si on ne rentre pas de dossier, ce projet pionnier ne sera pas soutenu, ce qui diminue l'espoir de rentabilité par la perte de la manne européenne.

Pour le REL, le Ministre a bien expliqué le pourquoi des 2 versions. Elle en retient que des choses simples peuvent être faites à court terme. Dont acte. Le Ministre explique qu'il n'y a pas de concurrence; elle relève la nécessaire complémentarité. Si le Ministre évoque qu'effectivement la rive droite serait bien desservie, elle en revient à sa question : que fait-on de la desserte de la rive gauche aussi par le tram, et dans les zones densément peuplées de la rive gauche, et du fameux tracé en boucle ? Le Ministre dit que ce sont 2 modes différents. Certes, mais la complémentarité, on va la rechercher autrement. Il y a là, d'un point de vue politique, un véritable débat qu'on ne peut balayer d'un simple revers de la main.

Quant à la rénovation des gares, elle comprend très bien que l'étude ne peut tout dire, du choix de verre

fumé, ou de la couleur de la peinture. C'est au Gouvernement à présenter un dossier « bétonné » pour obtenir – par rapport à la maintenance et à la viabilité du réseau – des gares dignes de ce nom.

**M. Stoffels** a évoqué l'articulation de la politique ferroviaire avec d'autres politiques. Il aurait pu ajouter la mise en œuvre des zones d'activités économiques de la Région. Il est utile pour nos régions de se pencher sur un plan d'investissements SNCB, d'autant que cette politique est financée par un autre niveau de pouvoir.

Le poids dans la discussion dépendra des moyens que la Région mettra sur la table, pour financer ou préfinancer la politique souhaitée. Pour l'instant, il n'y a pas encore de montant déterminé au niveau du Gouvernement. L'orateur suggère que ce point soit abordé en Gouvernement et que le Ministre des Finances se prononce également, pour peser, lorsqu'il s'agira de négocier le plan d'investissements. S'il demande la réaction du Ministre Antoine, c'est en sachant qu'il a été soumis à des épreuves assez dures par l'opposition sur la dette wallonne et également lorsqu'il fallait trouver les moyens pour financer une politique du logement, une politique des travaux publics, *et cætera*. À ses yeux, cela sera la véritable discussion à résoudre ou alors on risque d'être devant un souhait exprimé par la Région qu'on ne pourra pas matérialiser par manque de moyens.

**Mme Cremasco** remercie le Ministre et M. Nicaise pour leurs réponses fouillées, en particulier sur la dorsale wallonne. Cela fait un peu rêver. Ce qui est mis en évidence, c'est une dorsale extrêmement structurante; si les réseaux urbains sont inscrits dans les priorités, c'est parce que le réseau ferré existant s'y prête bien. L'investissement pourrait y être relativement faible, tant en version minimale qu'en version maximale, pour une réalisation très pertinente et complémentaire avec le tram. Elle s'inscrit complètement dans cette direction, où le tram, outil de desserte fine, est lié au rail, outil un peu plus lourd. Liège se positionne ainsi en précurseur d'autres projets de réseaux express autour d'autres villes wallonnes.

**M. Desgain** pense que la SNCB, toujours fédérale, a besoin d'un réseau qui fonctionne bien et, à terme, d'un plan de déploiement pour faire face à l'augmentation de fréquentation attendue. L'Étude permettra à la Wallonie d'argumenter au niveau SNCB pour développer une vision du rail qui se développe autant sur la partie flamande que sur la partie francophone du pays. Il est important de disposer d'arguments pour nous préparer à un enjeu avant tout fédéral. M. Stoffels indique que pour peser sur la discussion fédérale, il faut mettre des moyens sur la table ! Effectivement, l'argument jouera. Pour une fois, disposer d'une étude qui argumente l'évolution de l'offre, avec un outil d'analyse des investissements prioritaires par rapport à un nouvel objectif d'exploitation du réseau, aidera la Wallonie à faire valoir son point de vue.



### III. RAPPORT

À l'unanimité des membres présents, la confiance est accordée au Rapporteur et à la Présidente pour l'élaboration du rapport.

Le Rapporteur,

X. DESGAIN.

La Présidente,

V. CREMASCO.