



Réseau ferroviaire Wallon:

*Vers une approche
multimodale*



Sder

*Notes de recherche 2001/3
Secrétariat du SDER, Namur*



Réseau ferroviaire wallon : vers une approche multimodale

NOTES DE RECHERCHE, 2001/3

Secrétariat du SDER, Namur.

Le document qui suit est de nature technique, il a été rédigé par des agents de la DGIII du MET et de la DAU du MRW, avec l'aide d'un consultant. Il est destiné à alimenter le débat et les prises de décision concernant l'avenir du rail en Wallonie. Il s'agit d'une étape de la réflexion au sein des administrations.

Table des matière	2
0. Introduction	3
1. Tour d'horizon approfondi du réseau ferroviaire wallon	5
2. Première synthèse générale des besoins d'investissements 2001-2010 SNCB en Région wallonne	34
2.0. Cadre de référence	34
2.0.1. Accord de la CICI du 30/03/99	34
2.0.2. Contrat d'avenir pour la Wallonie	34
2.0.3. SDER	34
2.0.4. Avis du Gouvernement wallon à propos du RER bruxellois (13/04/00)	35
2.1. Infrastructures	36
2.1.1. Modernisations importantes à l'horizon 2005 (outre la LGV décidée par ailleurs, Paris-Bruxelles-Liège)	37
2.1.2. Modernisations importantes entre 2005 et 2010	37
2.2. Matériel roulant	38
2.2.1. Considérations générales	38
2.2.2. Nouveaux autorails diesel commandés par la SNCB, à mettre en service progressivement et successivement dans les prochaines années sur les axes suivants :	38
2.3. Exploitation	40
2.3.1. Services internationaux	40
2.3.2. Services trans-régionaux	41
2.3.3. Desserte des aéroports	43
2.3.4. Services IC/IR	44
2.3.5. Services péri-urbains	46
2.3.6. Trains touristiques et spéciaux	48
2.4. Marchandises	49
2.4.1. Athus / Meuse	49
2.4.2. Tongres – Montzen – Aachen	49
2.4.3. Dorsale wallonne	49
2.4.4. Anvers – Mons – Paris	49
2.4.5. Intégration et participation à des projets de ferroutage européens ou en bilatéral avec des pays voisins	49
2.4.6. Intégration avec les plates-formes multimodales	50
2.5. Gares	51
2.5.1. Accueil, propreté, services	51
2.5.2. Intégration de l'accès de la gare avec la ville : la gare comme pôle de transfert multimodal	52
2.5.3. Conditions d'attente et d'embarquement	54
2.6. Etudes à réaliser à court terme	55
2.7. Collaborations trans-régionales	57

0. Introduction

Un réseau Rail structurant .

Depuis la régionalisation du transport urbain et vicinal les Régions sont invitées par le Gouvernement fédéral à se prononcer sur les plans d'investissements décennaux de la SNCB. Dans les faits les plans décennaux étant revus tous les 5 ans, les Régions ont été appelées à se prononcer en 1991 et en 1996. En 1991 la Région wallonne avait formulé des revendications ambitieuses en matière de mise à niveau de l'infrastructure ferroviaire mais une fois le plan d'investissements approuvé le suivi de son exécution ne fut pas assuré et la décision de la CICI qui prévoyait un rapport annuel d'exécution est restée lettre morte. En 1996 la Région fut à nouveau appelée à se prononcer sur un plan "décennal" de la SNCB. En cette circonstance la Région marqua simplement son accord sur le plan qui lui était soumis et ce n'est qu'en 1998, c'est-à-dire en dehors du contexte du plan décennal, que le Gouvernement wallon formula ses revendications en matière de politique ferroviaire. La SNCB ayant initié la réflexion sur un nouveau plan décennal et celui-ci devant être débattu dans les prochaines semaines il est apparu indispensable d'anticiper une demande d'avis sur un programme d'investissements en préparant une première note technique basée sur un tour d'horizon "complet" de la situation du réseau ferroviaire en Région wallonne (hormis quelques antennes tout à fait secondaires, généralement à caractère industriel) et prenant en compte les liens physiques avec l'ensemble des régions voisines, les relations concrètes susceptibles d'exister sur les axes concernés et les "effets-réseaux" ferroviaires actuels ou potentiels.

Dans un premier temps et pour chaque ligne (ou groupe de lignes), les éléments de diagnostic et de potentialités de développement sont systématiquement abordés. Le réseau est examiné sous-région par sous-région (de l'Est de la Wallonie au Brabant wallon en passant successivement par le Luxembourg, la région namuroise et le Hainaut), certaines lignes étant combinées lorsque cela paraît spécialement pertinent. Cette analyse se rapporte principalement à des éléments physiques ou techniques que sont l'infrastructure et la qualité des services roulants offerts. Le présent rapport, rapport intérimaire précisons le, devra être retravaillé et complété après un premier contact avec des techniciens de la SNCB. Il conviendra notamment de mettre davantage en exergue les actions structurantes..

Dans cette première partie, chaque analyse de ligne est conclue par un « plan d'actions » à proposer par la Région wallonne.

Dans un deuxième temps, une synthèse des besoins de la Région wallonne sur le réseau ferroviaire est présentée. Elle comporte un plan d'actions proposé à court terme par la Région wallonne et qui se rapporte à des éléments très différents mais cependant potentiellement très complémentaires, à savoir :

- Les besoins voyageurs et marchandises ;
- Les infrastructures et équipements ;
- Le matériel roulant ;
- Des études plus concrètes d'exploitation, à réaliser par la SNCB ;
- Des études de pré-faisabilité ou de faisabilité, à réaliser par la SNCB

Ces éléments sont synthétisés en fonction de besoins de natures différentes, comme par exemple :

- les relations internationales ;
- les relations transrégionales ;
- les relations nationales ;
- les relations locales ou sous-régionales ;
- les relations d'agglomérations ;
- les relations avec les aéroports et plate-forme logistiques.

La mise en œuvre en est échelonnée dans le temps, aux horizons successifs 2006 et 2010 qui devraient correspondre au nouveau Plan Décennal en cours de confection.

Ce rapport ne traite pas en détail du RER autour de Bruxelles, qui a fait l'objet d'un document spécifique.

Enfin, cette note part de l'existant et ne traite pas de l'opportunité de projets de lignes nouvelles qui doivent faire l'objet d'un débat spécifique dans le cadre des consultations prévues pour finaliser le document . Elle n'a pas non plus la prétention d'être exhaustive, elle se veut le point de départ d'un document à affiner.

Des combinaisons modales entre réseaux

Par contre, la présente note ne fait qu'effleurer les combinaisons modales, considérant que le réseau ferroviaire est un réseau structurant et doit "faire système" en soi, les autres éléments des chaînes modales devant intervenir en accompagnement/support de ce réseau.

C'est pourquoi, il importe dès lors de demander à tous les acteurs wallons concernés par le transport de personnes et de marchandises d'analyser, de critiquer et de compléter ce document tant dans son aspect « réseau structurant Rail », dans ses combinaisons modales et dans la définition des autres réseaux.

Un document de travail

Ce tour d'horizon approfondi du réseau ferroviaire wallon a été **réalisé par le MET (DG3) en étroite concertation avec l'administration de l'aménagement du territoire (DGATLP)** afin d'assurer la cohérence avec le SDER.

1. Tour d'horizon approfondi du réseau ferroviaire wallon

L24 Tongres - Visé – Montzen – frontière allemande et L39 Montzen – Welkenraedt

Cet axe lourd, qui relie aujourd'hui le complexe industrialo-portuaire Anvers - Rotterdam au centre et sud de l'Allemagne, souffre de deux handicaps propres : l'état du viaduc de Moresnet qui appelle un reconditionnement conséquent, et la non-électrification de quelques kilomètres de ligne à la frontière allemande.

Le viaduc de Moresnet avec ses 1.100m de longueur, est le plus long de Belgique ; il appelle une intervention urgente. Mais deux hypothèses sont évoquées quant à celle-ci. L'une plaide pour un renouvellement complet des tabliers, invoquant les limitations de tonnage induites par la structure de l'ouvrage lui-même. L'autre au contraire affirme qu'une "simple" rénovation lourde de l'ouvrage existant apporterait tous les apaisements pour recevoir tous les types de trafic lourd possibles. Entre les deux, il y a un coût d'intervention qui varie du simple au double (soit respectivement de l'ordre de 0,6 et 1,2 milliard FB).

L'électrification complète de l'axe, dépendante de ces quelques kilomètres manquants, va de pair avec des opérations techniques de changement de machine qui ont jusqu'à présent "protégé" les ateliers techniques de Montzen. Mais une telle situation paraît de toutes façons intenable économiquement à court-moyen terme, surtout par rapport à la concurrence qui se fait jour sur des axes neufs. Une option technique d'interconnexion (localisation du sas) pour les différents réseaux électriques reste à définir avec l'Allemagne.

Cet axe lourd est en effet de plus en plus clairement concurrencé par des axes parallèles, dans un contexte d'une concurrence, devenue assez "classique", Flandre / Pays-Bas / Wallonie. Pas moins de 5 axes ferroviaires parallèles font montre de leurs potentialités respectives pour répondre à cette demande.

Remarquons également que cet axe est connecté à la ligne 40 au nord de Visé grâce à une boucle ferroviaire complète assez spectaculaire, compte tenu de la différence de niveau qui existe entre les deux lignes concernées. Ce raccord rend aussi l'interconnexion du réseau pour le trafic marchandises très performant.

De façon générale, faut-il rappeler que si l'on veut seulement maintenir la part du rail dans le transport des marchandises (en T.Km), il faudra en doubler la capacité à l'horizon 2010 compte tenu de la très forte croissance dans ce secteur !

Cela veut aussi dire que, en toute hypothèse, l'avenir de cet axe lourd semble bel et bien exister, même si l'Ijzeren Rijn (ou une autre voie parallèle) devait capter une part importante du trafic vers le centre de l'Europe, comme l'estiment certains.

La Région wallonne défend, sans réserve et à très court terme, l'électrification complète et la réhabilitation du viaduc de Moresnet (en précisant les modalités, grâce à une "confrontation" technique des hypothèses en présence) afin d'offrir un axe performant susceptible de résister à la concurrence, au moins pour une partie significative du trafic qu'il charrie aujourd'hui

Plan d'actions

- Electrifier sans délai le tronçon qui ne l'est pas encore en Wallonie.
- Rénover le plus rapidement possible le viaduc de Moresnet, mais en confrontant les points de vue techniques en présence afin d'identifier clairement les options (et les coûts) à mettre en œuvre.

L31 Liers - Rocourt - Ans

Le sort de cette ligne semble définitivement scellé depuis que des travaux lourds ont été entrepris en gare de Ans pour combler le site de l'ancienne voie au profit d'une route. Faut-il rappeler qu'elle avait fait l'objet d'un plan de réactivation du service voyageurs en 1973 et avait ainsi été électrifiée en 1976 pour voir son exploitation suspendue peu de temps après ... (plan IC/IR de 84).

Sa remise en valeur dans le cadre d'un futur REL paraît très aléatoire compte tenu des caractéristiques du site ferroviaire ancien (très nombreux passages à niveau avec des voiries importantes). Ce n'est qu'en cas de mise en service d'un train/tram- dont rien n'indique l'éventualité à ce jour- que l'on pourrait y repenser.

Plan d'actions

- Cette ligne paraît bien définitivement condamnée.

L34 Hasselt - Tongres - Glons - Liers - Liège Guillemins

Il faut nettement distinguer deux tronçons le long de cette ligne : Glons (frontière linguistique) - Liers et Liers - Guillemins. Mais toute cette voie a une vitesse de référence limitée à 90km/h; il faudrait, idéalement, pouvoir la relever, mais son tracé et son contexte urbanistique s'y prêtent difficilement et le potentiel de clientèle semble difficilement pouvoir le justifier. Si une rénovation des voies devait toutefois s'imposer dans les prochaines années, il faudrait toutefois "saisir" la balle au bond pour examiner toute éventualité d'amélioration.

Glons - Liers est électrifiée mais à une seule voie, le trafic marchandises principal venant d'Anvers, très important, ayant bifurqué à Glons vers l'Allemagne. Le seul trafic voyageurs paraît difficilement pouvoir justifier une mise à double voie (1 service par heure et par sens, avec l'un ou l'autre rare renforcement).

Entre Liers et Liège-Palais, le trafic voyageurs est déjà plus important avec 2 services cadencés, offrant une desserte suburbaine (et urbaine) de Liège. Le trafic s'accroît encore sensiblement entre Palais et Guillemins. Il faudrait très sérieusement revoir la position, le nombre et les conditions d'aménagement des arrêts qui jalonnent cette ligne, au moins entre Herstal (y compris) et Guillemins.

L'arrêt de Herstal, disposé historiquement en fonction de l'activité industrielle toute proche, n'a plus vraiment de fondement aujourd'hui, et pourrait être rapproché du noyau urbain concerné. Le plan de déplacements et de stationnement de Liège propose également une réorganisation de l'arrêt de Herstal et l'ouverture d'arrêts intermédiaires en direction de Liège.

Entre Herstal et Palais, au moins un ancien point d'arrêt devrait être réouvert (Coronmeuse mais aussi la place Verte/la Citadelle), ainsi qu'entre Palais et Guillemins (en plus de Jonfosse). Les travaux sur cet axe sont en voie d'être achevés à l'entrée de la gare des Guillemins, afin de bénéficier à nouveau des deux voies et d'éviter tout cisaillement avec la LGV transversale, ce qui devrait aussi lui être profitable au niveau capacité, sécurité et flexibilité.

Une étude de redéveloppement de cette ligne, au moins entre Guillemins et Herstal (et de l'autre côté vers Seraing et Flémalle) paraît devoir être soutenue afin notamment que le cœur de Liège soit, de toutes les façons possibles, plus près de sa "grande" gare (des projets de développement urbanistiques intéressants existent sur le site de la gare, pour achever l'opération de la place St-Lambert).

Même si cette ligne ne devrait donc pas requérir d'investissements lourds, elle paraît offrir un très bon potentiel de redéveloppement urbain et suburbain, devant reposer surtout sur une étude fine de la situation, elle-même devant pouvoir prendre option en faveur d'une volonté politique locale clairement affirmée (sorte de pré-RER urbain et suburbain). Le plan de déplacements de Liège, récemment achevé, a notamment plaidé, dans le cadre d'un pré-REL sur cet axe, pour le développement d'un site P+R à Coronmeuse.

Plan d'actions

- Cette ligne paraît devoir avant tout être revalorisée dans ses conditions d'exploitation, spécialement entre Herstal et Guillemins pour y assurer une desserte structurante de la partie centrale de l'agglomération liégeoise, intégrant spécialement d'importantes questions liées aux services offerts (fréquence et régularité assurées) et aux gares (nombre, localisation, accessibilité, qualité des services intérieurs, etc). Une étude de revitalisation devrait y être menée à bien à court terme dans ce but, associant, outre la SNCB, le TEC, le MET (DG3), la Ville de Liège et la commune de Herstal, ...

L37 / L49 / L44 Liège - Verviers - Spa/Welkenraedt - Eupen

La décision de construire la LGV entre Liège et l'Allemagne est mise en œuvre : les premiers travaux lourds battant déjà leur plein à Vaux-Sous-Chèvremont.

Dans ce contexte, l'avenir de la **L37** paraît devoir être "confiné" à un relatif statu quo, à l'exception de la courte section Guillemins - Vaux-Sous-Chèvremont, à adapter sensiblement dans le cadre de la LGV.

Il ne paraît pas réaliste d'imaginer d'adaptation significative de cette ligne (redressements de tracé en particulier) entre Welkenraedt et Liège. Par contre, des améliorations diverses devraient la concerner, surtout à l'issue de la construction de la LGV vers l'Allemagne, qui devrait faciliter certaines interventions, et permettre en particulier de définir son avenir.

Son avenir paraît être le maintien d'un axe important pour les voyageurs (et peut-être pour les marchandises, spécialement en relation avec les entreprises Spa-Monopole), à destination du réseau intérieur, confirmant d'abord sans ambiguïté son rôle de dorsale nationale majeure est-ouest, et pouvant orienter complémentaiement de plus en plus son avenir vers la desserte suburbaine et sous-régionale de Liège et Verviers.

La première fonction ne s'est jamais démentie, surtout depuis la mise en place du plan IC/IR 84. La mise en service progressive de la LGV, qui verra (dès 2002-03 ?) les cadences TGV entre Bruxelles et Cologne passer à l'heure, confinerà définitivement cette ligne au trafic intérieur (si ce n'est encore d'éventuels trains internationaux de nuit, classiques) entre Eupen et Ostende, alors qu'elle est, encore aujourd'hui, alternée avec l'international "classique" de Cologne, avec arrêt à Verviers.

La fonction IC devrait être d'autant plus confirmée que cet axe est-ouest bénéficiera de fortes réductions de temps de parcours, à la faveur de la mise en service de la LGV entre Ans et Louvain, (qui doit aussi être parcourue par les IC+) et de l'élévation progressive de la vitesse à 200km/h sur la ligne Bruxelles - Bruges (parallèle à une forte augmentation de la capacité sur les tronçons les plus chargés, grâce à des mises à 3 voire 4 voies).

Cette fonction IC pourrait aussi être renforcée plus nettement par un deuxième IC cadencé entre Verviers et Liège, poursuivant vers Bruxelles (ou la dorsale wallonne) et éventuellement accouplé à Liège Guillemins.

Cet IC pourrait être prolongé systématiquement de Verviers jusque Welkenraedt, en y offrant une desserte de type L. Il pourrait également être scindé à Verviers pour desservir la ligne vers Spa, les opérations d'accouplement/désaccouplement pouvant être mises à profit pour laisser passer le train IC+ Eupen-Ostende, et offrir ainsi un très faible temps de correspondance et un minimum de changement de trains pour les clients en gare de Verviers. L'inconvénient de cette solution serait toutefois que l'offre IC entre Verviers et Liège serait alors composée de trains se suivant à 3' d'intervalle.

Une autre solution consisterait à ce que cet IC "lent" Bruxelles - Liège via Landen soit scindé à Liège afin d'offrir un IC vers Visé - Maastricht, l'autre partie pouvant fonctionner en L au-delà de Liège jusque Verviers, voire Welkenraedt et Spa, comme évoqué ci-dessus, avec correspondance performante avec l'IC+ dont question ci-dessus à Verviers.

Un nouveau schéma global d'exploitation pour les voyageurs paraît devoir être proposé pour l'offre ferroviaire vers le nord et l'est de Liège, sur l'ensemble des lignes 40, 44 et 37/49.

Notons toutefois que Verviers (et Welkenraedt) ne seront plus desservies par des services internationaux, et que donc il n'y aura plus de relations quelconques (sauf l'un ou l'autre train de nuit, mais pour combien de temps encore ?) entre l'ensemble de la vallée de la Vesdre et l'Allemagne.

Ne devrait-on également réfléchir, avec la SNCB, à ce que des services fonctionnent au niveau trans-régional, mais sur base de cette stricte fonction, selon deux hypothèses de travail, jusque Aachen :

- Service scindé à Verviers (ou Liège), prolongé en service L jusque Welkenraedt (cfr ci-dessus) et, mieux, jusque Aachen;
- Réalisation éventuelle d'un raccordement physique entre la L49 et la L37 (vers l'Allemagne en plus de Welkenraedt comme c'est le cas aujourd'hui), en vue de développer des services Aachen - Eupen, compte tenu de l'accroissement très rapide des navettes entre ces deux villes. Dans ce cas, ce devraient être plutôt des services assurés par les DB (ou une nouvelle société régionale ?) qui devraient être prolongés jusqu'en Belgique. Cela ne devrait pas poser de problèmes de capacité après la modernisation de la ligne de part et d'autre de la frontière, mais bien des problèmes de disponibilité de matériel roulant bi-courant.

S'agissant spécifiquement de la **L44**, sa vitesse de référence est de 70km/h. Compte tenu du très faible intervalle entre les arrêts (entre Pepinster et Theux), le temps de parcours jusque Spa est non-négligeable; par contre, les cadences sont correctes tout le temps sur cette ligne, y compris le week-end, avec renforcement aux heures de pointe pour le trafic scolaire, très important dans cette vallée.

Il s'agit d'un cas typique où une autre exploitation pourrait/devrait être imaginée sur cet axe, dans le droit fil de ce qui a été réalisé voici quelques années de part et d'autre de la ville de Düren en Allemagne, pas très éloignée. Nous pensons à du matériel roulant léger, avec procédures d'arrêt simplifiées, et performances nettement meilleures (vitesse maximale relevée

à 100km/h, accélérations/décélérations fortes, très brefs temps d'arrêt, etc). En contrepartie, le nombre de points d'arrêt pourrait encore être accru ainsi que les fréquences, les services bus intervenant en complément de l'offre ainsi adaptée.

Cette ligne, aujourd'hui exploitée jusque Geronstère, est menacée entre Spa et ce terminus, pour y établir éventuellement un contournement routier destiné aux poids lourds de Spa-Monopole et à désengorger le centre-ville du trafic automobile de transit. Or, ce deuxième point d'arrêt est très utile pour desservir l'ensemble de l'agglomération concernée (un point d'arrêt de chaque côté du centre); en fait foi en particulier l'importance de la fréquentation scolaire aux heures de pointe.

Si un autre mode d'exploitation devait y être envisagé, comme évoqué ci-dessus, il nous semble que l'on devrait s'intéresser à la remise en service de cette ligne au-delà de Geronstère jusqu'au centre ADEPS qui attire des centaines de personnes à peu près toute l'année (en plus des visiteurs du centre).

Le plan de déplacements de Spa, en cours, pourrait fournir des éléments de réponse à ces problèmes. Mais il nous semble qu'en toute hypothèse, l'avenir de cet axe devrait faire l'objet d'une étude, appuyée au moins par une analyse comparative approfondie avec le cas de la ligne Düren - Heimbach, les contextes étant assez semblables et le succès de l'opération de redynamisation côté allemand devant susciter au moins un intérêt réel.

En tout état de cause, pour ce qui concerne Spa, le recours au transport ferré pour « sortir » la production de Spa-Monopole doit être étudié et favorisé.

En ce qui concerne la **L49**, elle n'est plus en service commercial qu'entre Eupen et Welkenraedt, ponctuant l'axe lourd est-ouest principal qui traverse le pays de part en part. Il n'est qu'à voie unique et a une vitesse de référence limitée à 90km/h. Quant à la rationalisation de l'exploitation, les convois ne se croisent pas sur cette ligne puisque l'IC cadencé terminera son parcours à Eupen et rebrousse avant l'arrivée du train suivant en gare de Welkenraedt. Une amélioration de la qualité de service, notamment en gare doit être réalisée.

Pour l'avenir du service marchandises, la L49 offre toutefois une réserve de capacité intéressante pour le fret transfrontalier vers l'Allemagne, permettant de rejoindre Stollberg, Eschweiler et Düren en contournant Aachen par le sud. Cette ligne a toutefois été fermée pour cause de mauvais état de la voie ; nous ignorons si cette situation va être solutionnée à court terme. Cela permettrait notamment de détourner, fût-ce temporairement le trafic marchandises de Montzen vers Stollberg en passant par Welkenraedt et Eupen en cas de travaux ou de problèmes techniques. Sans être prioritaire, le maintien de cette voie en bon état devrait être pleinement apprécié par les deux pays concernés, à court terme par rapport à des travaux, mais aussi à moyen-long terme pour des déviations temporaires (y compris du trafic THALYS) et comme réserve de capacité compte tenu du développement annoncé du trafic fret vers le centre et l'est du continent européen.

Plan d'actions

- A la faveur de la réalisation de la LGV entre Bruxelles et Liège, et surtout à moyen terme entre Liège et l'Allemagne, les conditions d'exploitation paraissent devoir être assez fondamentalement redéfinies sur toutes les lignes sises à l'est et au nord de Liège, y compris l'antenne ferroviaire desservant Spa. La vitesse commerciale et la régularité devraient y être améliorées, sans investissements significatifs, et les caractéristiques de l'offre de service pouvoir être beaucoup mieux adaptées à la demande de services intérieurs, d'intérêt national (relations avec la dorsale wallonne et Bruxelles), régional (relations avec toute la région liégeoise), sous-régionale voire locale et surtout suburbaine autour de Liège. Une étude, assez ambitieuse, devrait être réalisée à ce sujet dans les toutes prochaines années, associant la Région wallonne et le TEC à la SNCB ;
- En outre une étude devrait être menée à court terme par la Région de Aachen avec la collaboration active de la SNCB et de la Région wallonne, afin de déterminer l'intérêt éventuel de la mise en service de trains Eupen – Aachen, moyennant éventuellement la réalisation d'une nouvelle courbe entre les L37 et 49 à l'est de Welkenraedt.

L39 Welkenraedt - Montzen

Cette ligne est à simple voie et est non-électrifiée. Elle est exploitée pour le seul trafic marchandises. Nous n'en connaissons pas l'utilisation réelle. Nous venons toutefois d'en situer l'intérêt à court et surtout moyen et long terme, spécialement pour les marchandises.

Plan d'actions

RAS, sauf à se préoccuper de sa préservation.

L40 Liège – Visé - Maastricht

Cette ligne n'est pas exploitée correctement. La desserte est assurée sur une base cadencée entre Liège Guillemins et Maastricht, des correspondances diverses étant assurées dans ces deux gares (les correspondances avec les Thalys ont toutefois récemment été supprimées).

Deux arrêts intermédiaires sont offerts à la clientèle côté belge (Bressoux et Visé), ce qui lui octroie un temps de parcours réduit mais lui ôte pas mal de clientèle potentielle dans ce corridor très urbanisé.

Cette ligne peut être considérée comme une future desserte urbaine et suburbaine (pré-REL) dans le plan de déplacements de la ville, avec multiplication de points d'arrêt au sein de la zone urbaine entre Bressoux et Liège (à Longdoz et Fétinnes par exemple) (cela n'a pas été examiné au-delà de Cheratte).

Outre la redéfinition de son rôle, cette ligne est soumise à d'autres questionnements, parmi lesquels spécialement :

- Quelles correspondances assurer en gare de Liège (quelles directions et quels services) ?
- Comment prolonger ce service, en tenant compte de l'orientation de la gare des Guillemins et de la composition des convois sur les différentes lignes convergeant à Liège ?

S'agissant des correspondances, la logique semble imposer des relations avec Bruxelles-centre et la dorsale wallonne, et si possible Verviers.

S'agissant du prolongement de ce service, la direction Bruxelles paraît s'imposer à tous points de vue, encore faut-il en préciser les modalités, la Région wallonne revendiquant, dans le cadre des discussions en cours relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles, 3 services intérieurs bien typés entre Liège et Bruxelles que seraient :

- un IC+ par la LGV, avec arrêts à Bruxelles-centre et Louvain,
- un IC+ par la LGV vers Anvers avec arrêts à Louvain et l'aéroport de Bruxelles National, qui pourrait idéalement être prolongé jusque Maastricht afin d'y capter la clientèle du Limbourg néerlandais et belge,
- un IR par la L36 vers Bruxelles-centre avec arrêts intermédiaires plus nombreux.

Plan d'actions

- Cette ligne présente un intérêt international (voyageurs et marchandises), national et suburbain (de Liège), toutes fonctions qui sont très mal/peu valorisées à l'heure actuelle. Sans nécessité d'infrastructures/d'équipements nouveaux lourds particuliers, la desserte voyageurs devrait pouvoir y être notablement améliorée à la faveur d'un plan de revitalisation, appuyé par une étude devant s'étendre à tout son tracé, au moins en territoire belge. Une étude devrait donc y être menée, suivie par une redéfinition de l'offre de services et des investissements surtout qualitatifs liés à l'offre de service pour le trafic des voyageurs surtout liés aux gares actuelles et potentielles), qui associerait la SNCB, le TEC, le MET (DG3), et les villes de Liège et Visé.

L36 Bruxelles - Liège

L'avenir de cette ligne est en pleine mutation, en fonction des travaux de la LGV qui vont partiellement la dédoubler ou en accroître la capacité. La Région flamande a décidé de la porter à 4 voies entre Louvain et Bruxelles, 2 voies devant être réservées au trafic rapide, et 2 au trafic local. Les 2 voies rapides auront une vitesse de référence de 200-220km/h, ce qui correspondra à la vitesse maximale des IC+, alors que les IC classiques plus anciens y verront leur vitesse limitée à 160km/h.

La ligne classique entre Liège et Louvain devrait, elle aussi, bénéficier de diverses améliorations de l'offre de service intérieure :

- suppression des TGV et IC+, augurant des conditions d'exploitation plus homogènes pour les IR, P et L,
- outre l'augmentation de la vitesse de référence entre Bruxelles et Louvain, la traversée de la gare de Louvain sera aussi possible à 160km/h (contre un ralentissement à 80km/h jusqu'à présent, de part et d'autre de la gare),
- la vitesse a aussi été relevée à 160km/h entre Bierset et Fexhe-Le-Haut-Clocher,
- la vitesse sera relevée prochainement entre Bierset et Ans,
- la vitesse est en cours de relèvement entre Ans et Guillemins, pour tous les services.

Au total donc, elle devrait bénéficier de diverses sources d'amélioration des temps de parcours et de la régularité, mais dont les effets ne seront pas complets avant 2005 au plus tôt.

Des questions importantes restent encore en suspens à propos de ses conditions d'exploitation, les revendications de la Région wallonne n'ayant pas encore trouvé d'échos favorables auprès de la SNCB jusqu'à présent (voir L37 ci-dessus). Ce sont en effet non seulement les relations Liège-Bruxelles qui sont en cause, mais aussi Ans/Waremme - Bruxelles, Liège - aéroport et Liège - Anvers (dans ces deux cas, à la faveur de la réalisation programmée de la "courbe de Nosseghe" par rapport à l'aéroport de Bruxelles National).

S'agissant des relations locales, il est proposé d'améliorer substantiellement ces services, spécialement entre Waremme et Liège le week-end où ils se réduisent pour l'instant à la portion congrue.

L'opportunité de prolonger, et éventuellement de scinder certains services au-delà de Liège sur la L37 (par rapport à Bruxelles) a déjà été évoquée.

Une antenne vers l'aéroport de Bierset est également évoquée de manière récurrente par d'aucuns, mais le potentiel de clientèle voyageurs ne paraît pas le justifier. Par contre, une desserte du « village fret », plus proche de la L36 et facilement raccordable aux deux voies sud, non-affectées au TGV doit être considérée comme prioritaire. En accord avec les organismes chargés du développement de la zone l'étude LEPUR/CPDT a prévu un raccordement de la LGV avec un terminal air-fer sur le site. Cette étude a été transmise à la SNCB qui semble n'en rien retenir dans son plan décennal. En France des projets sont également étudiés par Aéroport de Paris et la SNCF pour concrétiser un TGV-fret. Actuellement les indicateurs disponibles sont tous favorables à une telle solution (coûts inférieurs, disponibilité des sillons).

Plan d'actions

- A la faveur des travaux de la LGV, divers tronçons de cette ligne connaissent des améliorations d'infrastructures notables; par ailleurs, la mise en service de la LGV devrait permettre d'y spécialiser les services vers des fonctions régionale, sous-régionale et locale, réservant les fonctions nationale et internationale à la LGV.
- La Région wallonne a déjà présenté ses options à la SNCB par rapport à cette perspective structurelle; mais la SNCB semble y avoir été totalement "sourde" jusqu'à présent. Elle devrait confirmer/affiner sa position, afin que la SNCB prépare très concrètement son plan d'exploitation à l'horizon - très proche - de la mise en service de la LGV entre Louvain et Liège, en relation avec ce qui devrait être redéployé au nord/à l'est de Liège (cfr ci-dessus).
- Ce schéma d'exploitation ne se rapportait qu'aux services INT et IC/IR. La région liégeoise souffre aussi des services suburbains qui sont offerts sur cet axe, insuffisants aux heures de pointe et surtout le week-end.

L36A Voroux - Kinkempois

Cette ligne complète l'axe principal Bruxelles-Liège, Elle dessert la zone sidérurgique de Seraing et assure l'accès à la gare de formation et de maintenance de Kinkempois en évitant le plan incliné de Ans qui ne permet pas la circulation des convois lourds de marchandises, le goulot de la gare de Liège-Guillemins et le pont de la Meuse. Bref, cela situe à suffisance l'importance de cet axe pour les marchandises.

Il est malheureusement assez mal orienté pour la desserte voyageurs éventuelle de l'aéroport de Bierset. Et même s'il traverse des zones assez denses de l'agglomération liégeoise, sa situation dans le réseau ferroviaire ne permet pas de croire à un potentiel notable pour la desserte voyageurs interne à l'agglomération de Liège. Il n'est non plus connecté à aucune gare digne de ce nom pour assurer d'éventuelles correspondances de qualité.

Bref, tout semble indiquer que cet axe doit rester affecté aux convois marchandises pour lesquelles il est parfaitement adapté dans le réseau, au contraire d'une desserte voyageurs.

Plan d'actions

Rien à signaler

L42 Liège – Gouvy - Luxembourg

Cette ligne vient d'être entièrement modernisée et électrifiée en 25kV (type luxembourgeois), avec mise à voie unique entre Aywaille et Vielsalm, en préservant deux croisements à Trois-Ponts (gare) et Stoumont (point d'arrêt fermé depuis longtemps).

Elle est parcourue par des services cadencés toutes les deux heures entre Liège et Luxembourg, avec renforcement (à l'heure) entre Liège et Gouvy aux heures et dans le sens de la pointe. Ces services donnent correspondance correcte (10 minutes de battement) avec certains services à Liège Guillemins, en particulier avec les services IC+ de l'axe Bruxelles - Eupen et IC de la dorsale wallonne.

L'amélioration des temps de parcours, résultante de l'électrification et de la rectification de nombreuses courbes, n'a pas été mise à profit puisque :

- les temps de battement (correspondances) à Liège Guillemins ont été légèrement accrus, accroissant même les temps de parcours vers les destinations proches de Liège,
- le temps de parcours n'a pas été sensiblement réduit,
- les irrégularités dans l'exploitation ne se sont pas améliorées avec l'allongement conséquent des sections à simple voie et le faible nombre de lieux de croisement.

Jusqu'à présent donc, rien n'indique que la modernisation complète de la ligne ait été mise à profit, sans que des raisons suffisantes apparaissent (correspondances en gare de Luxembourg, cadencement "prioritaire" de la ligne côté grand-ducal).

On a ainsi sans doute "raté" une opportunité de profiter de la modernisation de cette ligne, du mode de traction, du matériel roulant et de certaines gares, pour développer des services vraiment attractifs pour la clientèle (y compris potentielle).

A l'occasion de la modernisation de l'axe, il n'y a pas non plus eu de véritable réflexion sur les points d'arrêts, si ce n'est le léger déplacement de Coo, pour des raisons évidentes (mais il est resté à simple voie, limitant singulièrement les potentialités de croisement et donc la régularité de la ligne). Aucune gare ou point d'arrêt nouveau n'a été considéré par la SNCB sur territoire belge (faut-il rappeler que de nombreux points d'arrêts avaient été fermés à l'occasion du plan IC/IR 84, qui avait été suivi après quelques années par la mise en service complète de l'autoroute E25 ...).

La SNCB n'a jamais caché que cette ligne ne l'intéressait plus vraiment. Il a fallu tout le pouvoir de persuasion - et les financements - des Luxembourgeois, pour que la SNCB mette enfin en œuvre des moyens dignes de ce nom. Les gestionnaires de la SNCB ne semblent pas avoir tiré parti de cette opportunité, même s'il faut relever la rénovation profonde de certaines gares (mais qui n'a quand même rien de comparable avec ce qui a été réalisé voici plus longtemps côté grand-ducal).

Quant à la mise en place d'une desserte bus alimentant la ligne au départ de l'ensemble des régions concernées par cet axe structurant, elle ne semble pas envisagée.

Il suffit pourtant d'emprunter la ligne concernée côté grand-ducal pour se rendre compte d'une énorme différence au niveau du service aux usagers : qualité et quantité de services offerts, accueil dans les gares, services offerts, combinaison favorable avec plusieurs autres modes de transport, etc.

Nous pensons que l'exploitation de cette ligne devrait être revue dans le sens suivant, à plus ou moins court terme :

- services internationaux dignes de ce nom entre Liège et Luxembourg, avec nombre d'arrêts limité (Rivage, Trois-ponts, Vielsalm et Gouvy ?), toutes les deux heures;
- services IR Liège – Trois-Vierges (ou services équivalents prolongés de Trois-Vierges jusque Gouvy côté grand-ducal) toutes les deux heures, en alternance avec le service international, et effectuant les actuels arrêts du seul IR en service.

Plan d'actions

- Etudier l'utilisation du matériel roulant pendulaire, en accord avec la CFL, afin d'y accroître sensiblement la vitesse commerciale (la rendre "digne" d'une ligne avec Luxembourg, et améliorer les conditions de correspondances à Liège et Luxembourg).
- Développer l'offre de service intérieure, en la "calquant" sur ce qui est offert côté grand-ducal au nord du nœud d'Ettelbrück (1INT/2h alternant avec 1IR/2h desservant éventuellement l'un ou l'autre point d'arrêt à remettre en service tels que Stoumont ou Salmchâteau), et ce tant en semaine que le week-end, en fonction du haut potentiel touristique de la région.

L 125A / L285 Kinkempois - Seraing

Cette ligne, électrifiée, joue un rôle encore tout à fait fondamental dans la desserte marchandises de la zone sidérurgique qui s'étend dans le secteur de Seraing. Compte tenu de l'importance des zones d'activités et d'habitat concernées, il semble bien que l'on puisse examiner l'intérêt d'une utilisation à des fins de trafic voyageurs, même si le récent plan de déplacements de Liège n'a pas retenu cette hypothèse. Il est clair que cela requerrait des investissements complémentaires puisqu'un tel service n'existe plus depuis fort longtemps. Cette éventualité trouverait d'autant plus d'intérêt que ce secteur, dense, n'est desservi que par des services ordinaires de bus qui ne semblent pas pouvoir attirer une clientèle non-captive.

En outre, la L125A dispose d'un raccordement dans les deux sens à la L125 et permet donc des parcours en boucle, assurant une grande flexibilité d'exploitation, ne serait-ce que pour le retour à vide de trains, sans perte de sillons sur la L125. Par contre, la présence de nombreuses barrières urbaines en limite sensiblement le potentiel.

La L285 quant à elle assure la desserte de l'important parc industriel d' Hermalle-sous-Huy en rive droite de la Meuse.

Plan d'actions

- Etudier l'opportunité de mettre en service des trains de voyageurs sur cette ligne.
- Etudier les conditions de mise en œuvre, qui requerraient des investissements assez conséquents d'infrastructures et d'équipements puisque rien n'existe pour l'instant.

L45 Trois-Ponts - Malmédy

Cette ligne est encore parfaitement opérationnelle, en mode diesel, mais n'est "exploitée" aujourd'hui qu'à des fins militaires (base de Elsenborn) et touristiques (VennBahn et occasionnellement GTF et PFT).

La réactivation de l'exploitation de la L42, dont nous venons de parler, nous paraîtrait permettre d'envisager la réactivation de cette branche, au départ de la gare de correspondance de Trois-Ponts, pour desservir Stavelot et Malmédy qui offrent des services multiples : noyaux urbains assez importants, pôles scolaires secondaires, services administratifs, équipements culturels et touristiques, etc. Qui plus est, cette ligne est assez bien orientée pour que les temps de parcours restent compétitifs, au moins pour une partie de la clientèle.

On pourrait y justifier une exploitation assez simplifiée par autorails diesel, sans adaptation sensible de l'infrastructure existante, mais bien des équipements nouveaux afin d'offrir des points d'arrêts dignes de ce nom. Ce service pourrait profiter du fait que l'exploitation de la L42 offre le passage simultané des trains dans les deux sens à Trois-Ponts, compte tenu de la réduction de l'infrastructure à une seule voie de part et d'autre de cette gare. Un seul autorail de taille réduite pourrait fort bien suffire, avec exploitation "calquée" sur la L42, un service par heure et par sens pouvant très bien être assuré dans ces conditions, l'offre de service devant également être cadencée sur la L42 dans les conditions que nous venons d'évoquer.

Cela supposerait bien sûr que l'offre TEC soit revue en conséquence, afin de ne pas concurrencer cette desserte "lourde" mais de la compléter.

Pour réactiver cette desserte, il faudrait aussi offrir une desserte bien adaptée à la demande sous-régionale, et de ses activités propres, notamment scolaires et culturelles/touristiques.

Il faudrait aussi nécessairement que ce type de desserte soit exploitée sur un mode "léger", par exemple avec un seul homme à bord des véhicules, du matériel léger (au sens propre du terme), et des chefs-garde "bons pères de famille" ayant une activité multiple.

Le cas des lignes secondaires branchées sur la ligne "lourde" Aix-Cologne à Düren mérite d'être signalée comme exemple à ce sujet.

Plan d'actions

- Etudier l'intérêt d'y remettre en service des trains réguliers de voyageurs, à l'instar de ce qui existe côté luxembourgeois de l'axe L42 jusque Wiltz et Diekirch.

- En cas de conclusions positives, procéder à des investissements consacrés uniquement à des équipements, notamment par rapport à la qualité de service, et rationaliser l'exploitation des TEC afin qu'ils soient complémentaires .

L43 Angleur - Marloie

Cette ligne a "subi" (ou "bénéficié", selon le point de vue) le même sort que la L42 voici maintenant une quinzaine d'années, à savoir son électrification simultanée à sa mise à simple voie, tout au moins entre Bomal et Marloie. Sa vitesse y est de 90km/h entre Angleur et Bomal (en fonction des courbes liées à son site en fond de vallée de l'Ourthe) et de 120km/h entre Bomal et Marloie (compte tenu de sa situation hors vallée).

Le service y est assuré une heure sur deux, avec très léger renforcement à l'heure aux seules heures de pointe. Les correspondances sont mauvaises, encore plus que par le passé, puisque le temps de parcours Liège - Marloie ne coïncide pas avec les horaires en vigueur des IC Bruxelles - Luxembourg et Bruxelles - Liège, principaux "canaux" d'alimentation de la clientèle. La desserte de cette ligne est aussi assez faible le week-end, malgré la vocation très touristique de la région concernée.

La plupart des gares sont fermées en dehors des périodes de forte affluence, confinant les clients à des conditions d'attente souvent particulièrement pénibles : froid en hiver, pluie, insécurité au moins subjective due à la faible fréquentation, ... Ce genre de cercle vicieux est malheureusement trop fréquent sur le réseau secondaire de la SNCB, même lorsqu'il y a eu modernisation de l'infrastructure (mais pas du tout des gares dans ce cas).

Une redynamisation devrait pouvoir y être engagée, mais qui supposerait nécessairement une volonté affirmée tant des autorités locales que de la SNCB, reposant notamment sur les bases suivantes :

- Les possibilités de correspondances train/train devraient être optimisées (ou en tout cas nettement améliorées), tant à Liège qu'à Marloie, ce qui dépend de l'organisation des horaires sur les axes concernés, qui dépendent eux-mêmes à la fois de l'évolution possible des temps de parcours liés à l'amélioration des infrastructures que des correspondances entre ces axes lourds et d'autres services à moyenne/longue distance dans les pôles urbains majeurs concernés (Bruxelles, Liège, Luxembourg, Namur, ...). Il faudrait aussi que les trains IC effectuent à nouveau leur arrêt à peu près simultanément dans les deux sens à Marloie, comme par le passé, ce qui renforcerait la clientèle en correspondance.
- Accroissement sensible des cadences L proposées, aux heures de pointe, aux heures "creuses" et le week-end compte tenu du potentiel touristique, et idéalement coexistence avec des services de type IR (toutes les 2 heures), avec arrêts limités, au moins entre Liège et Rivage;
- Accroissement sensible des cadences entre Marche et Jemelle, par juxtaposition optimale des L/IR Liège - Jemelle et Marche - Libramont;
- Examen de la réouverture de l'un ou l'autre point d'arrêt supprimé (desserte par services L) à l'occasion de la modernisation de la ligne;
- L'exploitation devrait aussi être assurée par du matériel plus performant (du type pendulaire; accélérations/décélérations plus fortes, arrêts à la demande, ...).
- Idéalement, l'exploitation devrait aussi être simplifiée : un seul homme à bord; arrêts à la demande; arrêts avec courtes procédures; etc;
- Les correspondances avec les services TEC doivent offrir un service optimal aux voyageurs;
- Des services ciblés train + vélo devraient être optimisés, pour différentes "niches" de clientèles potentielles (et pas seulement les VVTistes, comme c'est le cas aujourd'hui);
- etc

Plan d'actions

- Une étude devrait examiner le potentiel de redynamisation de cet axe ferroviaire, au moins pour le trafic des voyageurs, en fonction des spécificités régionales (à intégrer dans l'étude du MET relative aux déplacements dans la vallée de l'Ourthe).
- Cette ligne figure parmi les trois lignes pour lesquelles la SNCB s'est engagée à développer une approche de qualité totale (avenant au contrat de gestion de l'année dernière). Cette action devra faire l'objet d'un suivi attentif.
- La qualité de service y est nettement insuffisante : services insuffisants, mauvaises conditions de correspondance aux extrémités, gares non-valorisées, etc

L45A, 48 et 49 (Vennbahn)

Grâce au dynamisme et à la clairvoyance de la Communauté germanophone, cette ligne a été réhabilitée voici une dizaine d'années à des fins touristiques. Son exploitation a malheureusement dû être interrompue ? depuis peu entre Eupen et Raeren, de sorte que des circuits en boucle ou en correspondance avec l'IC Ostende-Eupen n'y sont plus bien assurés.

La Région wallonne doit sans doute laisser l'initiative à la Communauté germanophone en ce qui concerne cet axe, la clientèle étant par ailleurs essentiellement allemande. Le tourisme pourrait néanmoins s'intéresser à une diversification de services, à la demande de groupes, notamment par rapport au lac de Bütgenbach et à son grand centre ADEPS ? Les correspondances avec un autorail touristique à Raeren (depuis Stohlberg en Allemagne par une ligne qui dédouble en fait la L37) y restent-elles assurées comme par le passé ?

La ligne semble aujourd'hui tout à fait hors service de Bütgenbach à la frontière allemande, mais cela demanderait confirmation.

Plan d'actions

- Soutenir, autant que possible, les autorités germanophones dans la valorisation de cet outil de développement touristique.

L161-162 Bruxelles – Namur – Arlon - Luxembourg

Il s'agit certainement d'un des dossiers les plus cruciaux pour l'avenir de la Wallonie dans le concert des villes européennes et de ses axes de développement (eurocorridors).

L'axe Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg - Bâle - Milan offre aujourd'hui une qualité de service assez médiocre, pour diverses raisons :

- 4 services de jour Bruxelles - Strasbourg (et au-delà de Bâle pour certains, vers Zurich ou Milan)
- 2 services de nuit Bruxelles - Milan
- 1 service de renfort limité à Bruxelles - Luxembourg
- des horaires assez peu lisibles et répondant à des logiques spécifiques qui ne paraissent pas évidentes (héritage du passé ?)
- un temps de parcours très dissuasif (vitesse commerciale inférieure à 100km/h de moyenne, malgré le nombre d'arrêts intermédiaires assez réduit) pour des raisons multiples dont nous identifions ici quelques-unes : très fort encombrement de Bruxelles - Ottignies et même Bruxelles - Namur, très fort encombrement de Namur - Arlon - Luxembourg en attendant la mise en service de l' Athus-Meuse, très fort encombrement de Bettembourg - Thionville - Metz, très fort encombrement de Strasbourg - Bâle; vitesse de référence de 130km/h entre Bruxelles et Namur ainsi qu'entre Namur et Arlon (mais avec plusieurs zones de fort ralentissement jusque 80km/h); vitesse de référence de 120 ou 140km/h au Grand-duché du Luxembourg et en France jusque Strasbourg et de 160km/h entre Strasbourg et Bâle; demi-tour obligé en gare de Luxembourg associé à un changement de matériel de traction, ...
- du matériel roulant qui est déjà d'une génération quelque peu dépassée, même si du nouveau matériel y est en cours de mise en service.

Quels sont les éléments déterminant l'évolution de cet axe international, à la fois en fonction de ses perspectives propres et d'autres axes concurrents (ou tout au moins concurrents) ?

- La SNCB, associée à la SNCF, vient de mettre en service une relation quotidienne permanente entre Bruxelles et Genève qui effectue le trajet en 5 heures, alors que cela prend pas moins de 9h par l'axe classique qui nous intéresse ici. Il est toutefois vrai qu'il s'agit du cas de figure le plus défavorable (pour les L161-162) entre la Belgique et la Suisse, mais elle n'en révèle pas moins la fragilité réelle du statut international de cet axe.
- Il faut aussi tenir compte, dans cette problématique, des axes TGV (ou équivalents) en voie d'être mis en chantier en France, dont l'interférence pourrait être de plus en plus forte pour amplifier le risque de contournement de la Wallonie. Il faut mentionner à ce titre la ligne TGV projetée entre Dijon et Mulhouse/Bâle, en site neuf à grande vitesse intégrale, qui permettrait que Bâle (et donc l'ensemble de la Suisse) soit accessible depuis Bruxelles en moins de 4h environ, contre plus de 6h par l'axe qui nous intéresse. Cette ligne, décidée, devrait être mise en service progressivement pour être achevée vers 2006-08 ?, calendrier qui mériterait d'être précisé afin d'affiner la stratégie wallonne relative à la L161-162.

- Il faut aussi tenir compte de la future LGV Paris - Strasbourg, également formellement décidée et dont le début des chantiers ne saurait tarder, qui sera mise en service par grands lots successifs dont les grandes étapes seront Paris - Reims, Reims - bifurcation vers Saarbrücken et ensuite jusque Strasbourg qui devrait être atteinte vers 2008-10. Il ne semble pas, dans ce cas, que le développement de cette ligne puisse induire un intérêt de "détourner" des services entre Bruxelles et Strasbourg via le contournement de Paris, d'autant qu'il n'est pas certain qu'un raccordement puisse être réalisé entre la LGV Est et ce contournement.
- Par contre, le développement de cette infrastructure nouvelle pose la question, tout à fait cruciale, de son utilisation éventuelle pour les services Bruxelles - Strasbourg (et au-delà). Les documents (sommaires, car à très petite échelle) qu'il nous a été donné de consulter ne relèvent pas la perspective de raccorder la ligne classique actuelle Metz - Strasbourg à la LGV Est (une cinquantaine de kilomètres au sud-est de Metz), alors que les deux lignes s'y frôleront pratiquement. Seule est prévue dans ce même secteur l'antenne vers la ligne classique menant à Saarbrücken (et au-delà vers Francfort). Un raccordement complémentaire, tel qu'évoqué, semble devoir induire un surcoût très limité à l'échelle d'un tel projet, mais induire une baisse de temps de parcours de 20 à 30 minutes (qui, cumulée à d'autres gains de temps de parcours, notamment en Belgique, pourrait amener un repositionnement plus fondamental de cet axe).
- En ce qui concerne les voyageurs, la situation paraît plus claire avec la mise en service programmée de l'Athus-Meuse en 2002. Il y aura ainsi en perspective la spécialisation des deux axes parallèles, tout au moins sur territoire belge. Restera toutefois, tout au moins à moyen terme, maintien de la cohabitation voyageurs-marchandises sur le seul tronçon Ottignies - Gembloux, tout au moins dans ce sens sud-nord; selon les dernières informations reçues de la SNCB. Reste la question du raccordement de cet axe lourd fret avec la France, qui cherche à soulager l'axe mosellan lourd par un axe parallèle destiné à ce trafic, le premier devant en toute hypothèse voir cohabiter des trafics lourds de voyageurs (internationaux et régionaux) et de marchandises.
- La ligne Luxembourg - Metz devrait bénéficier prochainement d'améliorations spécifiques, mais qui semblent devoir être assez ponctuelles et progressives, sans remise en question fondamentale de ses caractéristiques actuelles (notamment pas d'augmentation de la vitesse de référence).
- Quant à Metz - Strasbourg, il est à peu près certain qu'elle ne bénéficiera plus d'une attention particulière avant très longtemps, puisqu'elle n'est pas concernée par les flux majeurs de marchandises, qu'elle sera de fait dédoublée par la LGV Est pour les voyageurs et qu'elle dispose d'importantes réserves de capacité.
- En ce qui concerne Strasbourg - Bâle, d'importants programmes sont engagés compte tenu de son engorgement et des perspectives de développement de différentes catégories de trafic : international voyageurs, fret lourd, régional voyageurs et suburbain, au moins autour de Strasbourg, de Mulhouse et de Bâle. Il est prévu d'en accroître substantiellement la capacité et la vitesse de référence pour le trafic international. Le temps de parcours pourrait donc y être sensiblement réduit, dépendant toutefois des arrêts qui y seront maintenus (par ex. suppression en vue de Colmar où ne s'arrêtent déjà plus que certains services ?).
- Au-delà de Bâle, la Suisse poursuit la modernisation progressive de ses grands axes ferroviaires mixtes (voyageurs locaux, voyageurs moyenne/longue distance et fret), ayant notamment en perspective les méga-projets de Nouvelles Lignes Ferroviaires Alpines (NLFA) dont le St-Gothard devrait être le premier jalon majeur (2012 ?), avant le Lötschberg (2015 ?).

Il paraît assez évident qu'une mission d'échange et de mise au courant devrait avoir lieu entre belges, Luxembourgeois et Français à propos de l'avenir de cet axe, s'échangeant un maximum d'informations techniques concrètes, au moins concernant des choix déjà opérés.

Quelle est plus particulièrement la situation en Belgique, et comment un positionnement technico-politique peut-il être posé ?

- Dans le cadre de la mise en œuvre progressive d'un RER dans et autour de Bruxelles, il est prévu la mise à 4 voies de la L161 entre Schuman et Ottignies, deux voies devant être réservées au trafic rapide (INT, IC/IR et P). Cette priorité absolue ne semble pas être celle de la SNCB qui ne programme sa finalisation qu'en 2009. En outre, les modalités techniques spécifiques n'en sont pas claires, notamment quant aux deux voies rapides : 130km/h (pas de modification sensible aux voies existantes ?), 160km/h, 180-200km/h ? Il est clair que ces différentes variantes ont un coût différent que la SNCB n'étudie qu'"au pas d'homme", préférant pour l'instant affecter les ressources humaines disponibles à la

préparation de son alternative, à savoir la ligne rapide longeant l'autoroute. Les perspectives ne sont donc guère brillantes, les débats actuels ne pouvant que retarder l'exécution du projet.

- Entre Ottignies et Namur, aucun programme lourd d'amélioration, notamment de la vitesse de référence, n'est explicitement prévu par la SNCB pour l'instant. Seules des interventions localisées sont entreprises, qui visent le maintien de la situation, avec des améliorations très ponctuelles des conditions de trafic. Il semble possible d'y accroître substantiellement la vitesse de référence, sauf peut-être entre Rhisnes et Namur. Une augmentation de capacité semble aussi devoir être revendiquée, au moins à moyen terme, entre Gembloux et Ottignies (mise à 3 voies ?) compte tenu de la cohabitation entre un trafic voyageurs croissant et le trafic marchandises dans le sens sud-nord.
- En gare de Namur, d'importants travaux de modernisation complète de la gare sont en cours depuis quelques années, qui doivent encore se traduire, notamment, par un passage dénivelé de la dorsale wallonne par rapport à la L161-162, devant surtout améliorer la capacité et la souplesse des infrastructures, sans doute davantage que le temps de parcours.
- Entre Namur et Luxembourg, des crédits sont prévus dans les prochaines années pour des travaux divers, mais sans impact sensible sur les conditions techniques d'exploitation. Des travaux plus conséquents ne pourront toutefois y être apportés tant que l'Athus-Meuse n'est pas en service (2002); par contre, les études pourraient/devraient ne pas attendre ces échéances afin que des travaux puissent suivre rapidement. Il y a quelques mois 7 milliards étaient annoncés comme nécessaires pour maintenir l'outil que constitue cette ligne (mais qu'est-ce que cela comprend exactement ?) :
- Une question majeure semble se poser à propos des cadres de caténaires actuelles qui ne permettraient pas, semble-t-il, d'écarter davantage les voies, et donc d'accroître la vitesse de référence, l'entrevoie semblant être aujourd'hui de 2,0m seulement.
- Une autre question encore beaucoup plus fondamentale est de savoir s'il convient de mobiliser ces moyens financiers pour ... le maintien (avec très légères améliorations) de l'outil existant, ou bien s'il convient d'engager sur ce tronçon une dynamique différente consistant, le cas échéant, à différer ces travaux, mais à engager des moyens très sensiblement supérieurs pour l'améliorer structurellement.

Dans cette hypothèse, à notre avis indispensable, de modernisation réelle plus que de simple maintenance, encore convient-il alors de fixer des objectifs de référence clairs et d'en établir un coût estimatif. Des hypothèses très différentes peuvent alors être posées, entre les deux extrêmes suivants :

- l'adaptation spécifique des principaux lieux de ralentissement tels que la courbe de Marloie, la traversée de Jemelle, la courbe de Mirwart et la vallée de la Lhomme (mais sans doute sans hausse importante de la vitesse de référence).
- La construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse intégrale à 300km/h.

Une vision sommaire, discutée entre quelques personnes seulement, a déjà eu lieu, partant sur les bases "intermédiaires" suivantes :

- Vitesse de référence de 200km/h continue ou quasi-continue
- Création d'une ligne nouvelle entre les environs d'Haversin et les environs de Libramont, par exemple le long de l'autoroute E411, "by-passant" ainsi de toute façon les gares de la Famenne qui jalonnent la ligne existante (Marloie et Jemelle pour les IC)

S'agissant du service offert, cette vision intermédiaire pourrait aller de pair avec un schéma d'exploitation tel que :

- Un service international par heure et par sens, circulant à 200km/h, au moins entre Bruxelles et Luxembourg voire entre Bruxelles et Strasbourg (ou, au pire, toutes les deux heures), avec arrêts à Bruxelles Midi, Nord et Luxembourg, Namur, Arlon et Luxembourg, voire comportant un arrêt supplémentaire à Libramont qui pourrait jouer d'un nouveau rôle de jonction ferroviaire (et intermodale ferroviaire-routière) dans la province du Luxembourg. Le temps de parcours entre Bruxelles-Luxembourg et Arlon pourrait ainsi être ramené à 1h25 environ, contre 2h au mieux aujourd'hui
- Un service IC par heure et par sens Bruxelles - Luxembourg, circulant à 160 voire 200km/h, avec arrêts intermédiaires dans toutes les gares actuellement desservies, le temps de parcours pouvant être sensiblement réduit en fonction d'améliorations notoires de l'infrastructure (moins de 2h environ contre 2h20 aujourd'hui)

- Des services L devant être adaptés en fonction de besoins spécifiques qu'il est difficile de préciser sans contacts avec les milieux concernés. L'offre de service suivante devrait être sans doute considérée (amélioration par rapport à la situation actuelle) :
 - 2 services par heure et par sens entre Namur et Ciney,
 - 2 services par heure et par sens entre Arlon (ou Stockem) et Luxembourg,
 - 1 service par heure et par sens, avec renforcements aux heures de pointe, notamment scolaires, entre Ciney et Jemelle,
 - 1 service par heure et par sens entre Marbehan (ou Libramont) et Arlon (ou Stockem),
 - 1 service toutes les 2 heures (avec renforcements aux heures de pointe) entre Jemelle et Marbehan (ou Libramont).

Ces services seraient exploités à la vitesse de référence du matériel roulant spécifique, soit vraisemblablement 140km/h.

Le point d'arrêt de Stockem pourrait être mis à profit pour offrir un lieu d'échange privilégié entre le rail et la route, grâce à l'aménagement d'un grand P+R bien connecté à la E411 grâce à 2 échangeurs d'autoroute existants. La capacité de stationnement pourrait aussi être notablement accrue à Marbehan (gare IC), mais pas autant qu'à Stockem en fonction de l'existence d'un noyau urbain voisin.

Il faut toutefois être conscient que la plus grande fréquence des services et la plus grande différence de temps de parcours qui résulterait de ce premier schéma général d'exploitation, induirait une perte de capacité nominale de la ligne. Cela pourrait toutefois être compensé par la séparation de deux infrastructures sur quelques dizaines de kilomètres (Haversin - Libramont) et par une réorganisation de gares de correspondance privilégiées entre IC et L (à étudier spécifiquement, mais sans doute engendrant un sectionnement plus important des services L, spécialement entre Namur et Jemelle).

Plan d'actions

- (ré)affirmer sans ambiguïté la nécessité de mettre cette ligne à 4 voies le plus rapidement possible entre Bruxelles et Ottignies, et de restructurer en profondeur le nœud d'Ottignies afin d'y accroître à la fois la capacité, les possibilités de relations directes et les correspondances.
- Affirmer la priorité d'investissements de modernisation à accorder à cet axe, non seulement par rapport à sa mise à 4 voies jusque Ottignies, mais par le relèvement à court-moyen terme de sa vitesse commerciale (et ponctuellement de sa capacité) entre Ottignies et Namur et à sa mise à 3 voies entre Ottignies et Gembloux.
- Définir un plan progressif d'amélioration des services offerts sur cet axe, en partenariat avec la SNCB, s'agissant de toutes les catégories de services : INT, IC/IR, P, RER.
- Dans le cadre de la mise à 4 voies, maintien de tous les points d'arrêts existants et réorganisation fondamentale de leurs conditions d'accès, spécialement à pied, mais aussi à vélo et en bus, et études de restructuration urbanistique locale en partenariat avec la Région wallonne et les autorités locales, en vue d'en refaire des lieux de centralité locale.
- Porter un intérêt à très court terme à la mise en service de trains pendulaires sur cet axe, ce qui devrait permettre de réduire très sensiblement le temps de parcours sur le tronçon sud de l'axe (L162), sans investissements notoires d'infrastructure (après vérifier sa mise en application "simple" sur les infrastructures existantes), afin de bénéficier d'effets positifs avant que de moderniser à moyen-long terme cette partie de l'axe qui devrait bénéficier de fonds européens.
- Exiger l'étude de l'accroissement de la vitesse de référence sur la L162 avant tout investissement significatif, afin d'inscrire les investissements non dans une perspective de simple maintien en état de l'outil, mais de modernisation significative, visant une vitesse de référence de 200km/h (avec des convois fixes tels qu'existants), ce qui pourrait signifier la nécessité d'un tronçon de ligne nouvelle, par exemple entre Haversin et Libramont. Dans cette perspective, exiger l'étude de cette modernisation dès à présent, en y associant étroitement la Région wallonne qui devra de toute façon accompagner la SNCB sur le plan des procédures planologiques.
- Mettre en place un groupe de travail intergouvernemental (associant les Régions concernées) par rapport à la mise en valeur de cet eurocorridor dans sa composante ferroviaire, sous patronage grand-ducal.

L161D Ottignies - Louvain-La-Neuve

Plan d'actions

Dans le cadre du dossier "mobilité dans et autour de Bruxelles", la Région wallonne a présenté l'opportunité de prolonger la ligne existante de l'ordre de 1km afin d'établir un nouveau point d'arrêt dont la fonction première serait les échanges VP+TC (pôle d'échange de grande taille).

L'intérêt apparent de la SNCB par rapport à cette option doit être soutenu par une affirmation renouvelée de la Région wallonne.

L163 Bastogne - Libramont

Cette ligne existe toujours, mais n'est, de l'aveu de la SNCB, plus en état de voir circuler le moindre service ferroviaire et des bus de substitution ont été mis en place par le TEC

Cette ligne reste entièrement propriété de la SNCB, bien qu'une partie des anciennes voies ait été récemment rénovée (ainsi que l'ancienne gare) à Bastogne Sud pour y établir une gare bus, et que la voie est remplacée par le RAVEL entre Bastogne Sud et Bastogne Nord.

La voie ferroviaire, unique, est raccordée à la gare de Libramont par le sud.

Plusieurs questions, assez fondamentales, se posent au sujet de cette ligne :

- La rénovation éventuelle de cette ligne supposerait la définition préalable d'une série de caractéristiques techniques de base : vitesse de référence (80km/h, voire plus ?), maintien d'une seule voie ?, maintien de la traction diesel ?, points d'arrêt à desservir ?, fréquences ?, nature de l'exploitation (simplifiée, comme sur de nombreuses lignes régionales suisses par exemple) ?, ... Des coûts correspondants estimés devraient être associés à quelques hypothèses à bien identifier.
- Une deuxième réflexion devrait concerner l'exploitation : cette ligne pourrait-elle offrir un service susceptible d'attirer une clientèle suffisante ? Il faudrait, pour cela, examiner spécifiquement son intérêt local (relations, en particulier scolaires, avec Bastogne), régional voire national. Il ne semble en toute hypothèse, pas raisonnable de croire que le temps de parcours puisse être inférieur à 20 minutes sur cette ligne (ce qui serait concurrentiel avec la route). Un temps de correspondance de l'ordre de 10 minutes paraît devoir être considéré à Libramont avec les services IC voire INT, devant porter le temps de parcours à quelques 55 minutes avec Arlon (contre moins d'une demi-heure par la route), 1h30 avec Namur (contre 1h) et 2h15 au moins avec Bruxelles (contre 1h30-1h45, en dehors des heures de pointe). L'excellente desserte autoroutière de Bastogne, en relation avec toutes les grandes villes dans l'influence desquelles elle se trouve (Luxembourg, Namur, Liège et Bruxelles) limite ainsi certainement son potentiel de revalorisation ferroviaire.
- Une troisième réflexion devrait porter sur la dynamique de développement qui anime la sous-région et qui pourrait justifier la réactivation de son exploitation. Rien de très probant n'apparaît à ce sujet aujourd'hui, ni à Bastogne même ni le long du parcours, très peu peuplé et peu équipé.

Bref, nous ne voyons pas de raisons probantes permettant d'accréditer la revitalisation de cette ligne, tout au moins sur une base ferroviaire, sauf peut-être si l'on pouvait engager une nouvelle démarche permettant d'en revoir structurellement les bases fonctionnelles, grâce à de toutes nouvelles modalités d'exploitation, comme cela a eu lieu il y a quelques années sur deux lignes secondaires à Düren (un seul homme à bord, matériel nouveau léger, modalités d'exploitation légères et très flexibles, réorganisation associée de l'offre bus (complémentarité parfaite), conditions technico-réglementaires allégées, remise en état préalable de la voie par la SNCB, etc), le tout en fonction d'une nouvelle structure d'exploitation très légère et simplifiée, qu'il semble difficile d'imaginer avec la SNCB. Il faut aussi attirer l'attention sur le fait que la prise en compte de l'option « fer » aurait pour conséquence de mettre fin à une desserte bus appréciée par ses utilisateurs.

Plan d'actions

- Dans le contexte actuel, attendre les résultats de l'étude menée actuellement par la SNCB sur les conditions et coûts d'une réouverture éventuelle de la ligne.

L165 Libramont - Bertrix - Virton

Cette ligne est en voie d'électrification complète, dans le cadre du projet Athus-Meuse. Elle sera maintenue à double voie sur tout son parcours, sauf au franchissement de la Meuse à Anseremme et dans deux tunnels le long de la Lesse, afin d'autoriser un gabarit suffisant pour les convois marchandises. La vitesse de référence de la ligne va ainsi passer de 90 à 120km/h sur tout son parcours, sauf des passages plus difficiles ou particuliers.

Curieusement, malgré cette électrification, la ligne ne sera exploitée, pour les voyageurs, que par les nouveaux autorails diesel ... mais dont la vitesse de référence sera de 120km/h contre 90 actuellement. Leur niveau de confort et de performance sera toutefois excellent, augurant une amélioration très importante de la qualité de service sur cette ligne, qui assure du rabattement privilégié par rapport à la L162 à Libramont. Le temps de parcours actuel Bruxelles - Libramont - Virton est aujourd'hui proche de 3h; il devrait, dès cette mise en service, descendre quelque peu (2002). Un gros inconvénient des correspondances en gare de Libramont est qu'elles ne sont plus coordonnées par rapport aux trains venant soit de Namur soit d'Arlon; de la sorte, les correspondances ne sont plus assurées que d'une direction, ce qui fragilise singulièrement les relations internes à la province de Luxembourg. Les raisons de ce changement intervenu lors de la mise en œuvre du plan IC/IR 98 ne nous apparaissent pas du tout évidentes à première vue.

Il nous semble malheureusement que la rénovation de cette ligne ne s'accompagne pas d'une redéfinition de son rôle sous-régional, grâce à la fois à des études d'optimisation de son exploitation en fonction de "niches" bien particulières et d'un plan de service complet, qualifié de "qualité totale" par la nouvelle Ministre des Transports et de la Mobilité. Il faudrait en effet pouvoir repenser les conditions de desserte sous-régionale, notamment :

- Les points d'arrêts : réouverture de l'arrêt de Pin, ainsi que d'autres, nouveaux arrêts à la demande (est-ce prévu ?), exploitation simplifiée aux points d'arrêts afin d'accélérer l'exploitation, etc;
- Combinaison avec l'usage de la bicyclette, la région de la Semois et de la Lesse en particulier offrant un cadre particulièrement propice à cet usage combiné; cela requiert une approche très élargie par rapport au parc actuel de vélos de location en gares de Bertrix, Florenville, Gedinne et de Beauraing. Il est malheureux que la capacité d'accueil de bicyclettes à bord des nouveaux autorails soit très réduite, alors que des véhicules beaucoup plus petits offrent, toujours près de Düren, une capacité très grande grâce à des espaces modulaires (crochets pour vélos en hauteur, espaces bagages avec sièges rabattables, ...);
- Combinaison avec une offre touristique et récréative de qualité, grâce à une promotion active des opérateurs de terrain;
- Combinaison avec les TEC, non seulement pour la desserte domicile-école, mais aussi pour la desserte sous-régionale générale et touristique, l'offre de service le week-end étant particulièrement faible aujourd'hui;
- Liaisons améliorées entre les gares et les noyaux urbains concernés, compte tenu de leur éloignement relatif (Paliseul, Florenville, Beauraing, ...), grâce à des petits bus ou des accords avec les exploitants locaux de taxis;
- Offre "à la carte" par rapport à des demandes émanant de groupes louant des espaces bien connus dans la région, qu'il s'agisse d'espaces ouverts pour y planter des tentes ou des bâtiments spécialement aménagés, etc. On peut en effet fort bien imaginer des trains spécialement affrétés en fonction de tels besoins ou des convois renforcés au besoin;
- Ne peut-on aussi imaginer la mise en place de trains touristiques paysagers dont la vocation unique est le parcours touristique à bord du train, comme il en existe beaucoup en Suisse, en effectuant par exemple le trajet Namur - Dinant - Bertrix - Virton - Arlon - Libramont - Dinant - Namur ?

Bref, la réactivation de cette ligne devrait aller de pair avec un plan de repositionnement stratégique impliquant les forces vives de la province.

Plan d'actions

- Etudier, dans la perspective de la mise en service de l'électrification complète de l'axe, accompagnée de la mise en service d'autorails ... diesel, la revitalisation de l'offre de services voyageurs, en cherchant à maximiser les effets-réseaux avec les axes liés et à valoriser les potentialités propres à la sous-région (besoins scolaires notamment). Une telle étude devrait associer la SNCB, le TEC et la Région wallonne

L165/167/171 Virton - Athus - Autelbas/Mont-St-Martin/Rodange

Cette ligne fait, pour l'essentiel, partie de l'Athus-Meuse en cours d'électrification, déjà largement évoqué. Elle n'est, depuis près de 20 ans maintenant, plus exploitée pour les voyageurs, sauf la courte antenne Athus - Rodange, par les chemins de fer luxembourgeois, par rapport à la forte dynamique d'expansion de la capitale grand-ducale.

En particulier compte tenu de sa modernisation et son électrification en cours, cette ligne fait l'objet de spéculations relatives à son devenir pour la desserte voyageurs du Sud-Luxembourg. Plusieurs éléments sont à verser au "dossier" de cet axe :

- L'électrification de l'Athus-Meuse;
- L'expansion de la métropole grand-ducale, dont l'aire au moins résidentielle s'étend de plus en plus sur la Gaume;
- La remise en service possible de la ligne Athus - Mont-St-Martin, dans le cadre de l'optimisation de l'exploitation de l'Athus-Meuse qui devrait en effet aller de pair avec un dédoublement de l'axe mixte mosellan actuel Luxembourg - Metz pour une partie du trafic de marchandises. Cette remise en service fait toutefois l'objet de sérieuses discussions avec les responsables du PED dont la définition spatiale doit être adaptée en conséquence, et entre les responsables respectifs belges, luxembourgeois et français, dont les intérêts respectifs ne sont pas toujours convergents ...;
- La mise à double voie projetée de la ligne Pétange - Luxembourg, dans le cadre du développement des services voyageurs.

Il nous semble qu'une réflexion très avancée devrait être poussée sur cette ligne, allant par exemple dans le sens suivant :

- Réactivation de toutes les anciennes gares et points d'arrêt, en général très proches des noyaux villageois gaumais;
- Mise en service de convois effectuant les relations Virton - Athus - Luxembourg, avec correspondance quai à quai à Athus vers Arlon, l'un ou l'autre service de renfort aux heures de pointe pouvant "by-passer" Athus pour rejoindre au plus vite la capitale grand-ducale;
- Services L entre Athus et Arlon/Luxembourg, soit systématiquement exploitée de cette façon, soit en alternance avec Arlon ou Luxembourg, en fonction d'un double raccordement physique à Autelbas;
- Développement, dans toutes les gares et arrêts, de mini-P+R et de parkings vélos "en box".

Cela supposerait une sérieuse réflexion à propos de l'adaptation des infrastructures à proximité du nœud d'Athus. Dans le cadre de l'axe Athus-Meuse connecté à Longwy, les études de réouverture sont en cours à la SNCF et à la SNCB pour la ligne passant par Mont-St-Martin, moyennant une nouvelle courbe de raccord avec celle qui a été réalisée voici quelques années au sud d'Athus. Le permis d'urbanisme devrait être déposé dans les prochains mois par la SNCB. Le plan des voies existantes à cet endroit augure de bonnes potentialités d'augmentation de capacité. Des principes d'exploitation, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, devraient être défini, sur base d'une étude spécifique.

On pourrait donc aussi examiner la possibilité de raccorder la L167 Athus-Autelbas à la L162 non seulement vers Arlon comme c'est le cas aujourd'hui, mais aussi vers Luxembourg afin de diversifier l'offre de service.

Plan d'actions

- Comme s'y sont engagés le gouvernement fédéral et la SNCB, la remise en service de cette ligne pour les voyageurs devrait être à l'étude, mettant pour ce faire "en perspective" les diverses potentialités de valorisation, en liaison avec le réseau qui y est connecté, tant en Belgique qu'au Grand-Duché de Luxembourg. Cette étude devrait associer, outre la SNCB, la Région wallonne et les forces vives de la province (IDELUX, ...).

L155 Marbehan - Croix-Rouge

Il faut souligner - et saluer - la remise en service de cette ligne pour les besoins d'une grosse entreprise industrielle de la région, avec des fonds de la Région wallonne. Cette fonction paraît devoir être confirmée en tant que telle, sans autre perspective nous semble-t-il de revalorisation.

Plan d'actions

- Rien à signaler

L166 Dinant - Bertrix

Il s'agit de l'Athus-Meuse dont nous avons déjà abondamment parlé. La ligne restera donc à double voie continue, excepté le franchissement du pont d'Anseremme, et le passage d'un tunnel.

De même que pour Bertrix-Virton, un plan touristique devrait accompagner la valorisation de son exploitation, singulièrement le long de la Lesse entre Dinant et Houyet (voire Beauraing comme lieu de pèlerinage privilégié). Son potentiel lié aux écoles devrait également être spécialement pris en compte.

L'exploitation cadencée (toutes les deux heures) Libramont - Bertrix - Virton et Libramont - Bertrix - Dinant, devrait subsister, avec correspondance avec les IC Bruxelles - Luxembourg à Libramont (mais dont les arrêts sont aujourd'hui décalés dans les deux sens, contrairement au passé). Les correspondances sont aussi assez bonnes à Dinant avec l'IC Dinant - Namur-Bruxelles.

Dans ce cas également, l'offre TEC en correspondance est réduite, singulièrement le week-end, alors que de forts points d'attractions touristiques parsèment la région.

Plan d'actions

- Voir ce qui est dit à propos de Libramont - Bertrix - Virton.

L154 Namur - Dinant

La ligne concernée a été modernisée et électrifiée voici quelques années, notamment en prévision du futur Athus-Meuse. Sa vitesse commerciale y est toutefois limitée à 90km/h compte tenu des courbes successives assez fortes qui jalonnent son tracé.

Simultanément, le nombre d'arrêts y a été singulièrement restreint. Dans ceux-ci néanmoins, il y a eu une reprise d'intérêt manifeste de la part de la clientèle, compte tenu de l'amélioration des temps de parcours, de la régularité et des relations directes offertes, notamment vers Bruxelles. L'arrêt de Jambes a aussi bénéficié de l'effet d'implantation de nombreuses administrations wallonnes, même si le service n'y est pas encore spécialement adapté pour l'instant. Signalons toutefois que le temps de parcours a été, en quelques années, allongé de quelques 5 minutes entre Bruxelles et Jambes, compte tenu des opérations d'accouplement effectuées en gare de Namur et de la "détente" horaire supplémentaire accordée pour la traversée de Bruxelles.

Il faudrait en premier lieu que la SNCB mette en service le plus rapidement possible, en semaine, 3 IC entre Namur et Bruxelles, ce qui ôterait les services avec Dinant de la forte pénibilité des opérations d'accouplement/désaccouplement et aussi des retards cumulés des deux services concernés (vers Bruxelles).

Il faudrait aussi s'intéresser sans délai à la mise en œuvre de services renforcés entre Namur et Jambes compte tenu des développements importants qui y ont été opérés, par exemple grâce à 3 voitures accouplées/désaccouplées des services Bruxelles - Luxembourg et Bruxelles - Liège via Huy (ou en correspondance effective quai à quai). Cela amorcerait la mise en place d'un RER interne à l'agglomération namuroise, pouvant être étendu ensuite jusque Rhisnes si un P+R devait y être instauré (voir plan de déplacements de Namur). Dans ce cadre, il serait aussi intéressant qu'un arrêt supplémentaire desserve le sud de Jambes grâce à un nouveau point d'arrêt qui ponctuait ce pré-RER.

Il faudrait ensuite s'intéresser à la revitalisation de cette ligne, en y restituant l'un ou l'autre point d'arrêt supprimé voici des années (Jambes sud, Bouvignes ?). Une étude devrait être menée à bien en ce sens afin d'en déterminer le potentiel, la localisation et les services à y fournir (ferroviaires et éventuellement autres). En toute hypothèse, l'on ne voit pas de justification quelconque d'investissement important au niveau de l'infrastructure concernée.

Plan d'actions

- Afin de réduire les temps de parcours, examiner aussi rapidement que possible l'impact qu'aurait l'utilisation de trains pendulaires
- Etudier l'opportunité de la mise en service de nouveaux points d'arrêts (e.a. Bouvignes).
- Prévoir une amélioration importante de l'offre de service régulière entre Namur et Jambes, tenant compte du potentiel déjà existant, en s'intéressant notamment à la remise en service d'un point d'arrêt terminal "Jambes sud".

L154 Dinant - Hastière – Givet (France)

La ligne Dinant - Hastière - Givet à voie unique non-électrifiée était exploitée par le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées jusqu'à la saison 2000.

Suite à l'abandon de cette exploitation touristique, l'avenir de cette ligne doit être réévalué à la lumière de deux faits nouveaux du côté français. D'une part, suite à la régionalisation de la compétence en matière de transport régional, la Région Champagne-Ardenne a décidé de revaloriser la ligne Reims – Charleville-Mézières – Givet, notamment moyennant l'introduction d'autorails diesel légers mais performants. Ces autorails pourraient aussi assurer le service jusqu'à Dinant et Namur. D'autre part, le TGV Est est en construction et desservira d'ici deux ans Reims (45 minutes de Paris). La réouverture de la ligne Dinant-Givet créerait l'unique lien entre les réseaux SNCF et SNCB entre le Sud Luxembourg et Erquelinnes mais il faut être attentif au fait que sa mise en exploitation comme axe lourd « marchandises » irait à l'encontre complet des intérêts de la Région wallonne qui doit valoriser l'Athus-Meuse par rapport à l'axe concurrent potentiel qui suit d'assez près la frontière belge (côté français);

Plan d'actions

- Dans le cadre d'Interreg III, suivre de près l'étude relative à une remise en service de la ligne pour les besoins des voyageurs internationaux (perspective de la mise en service de la LGV-Est en France), nationaux et régionaux, et ses conditions de mise en œuvre (SNCB, SNCF, Région wallonne et Champagne-Ardenne et forces vives locales, wallonnes et françaises, notamment touristiques).

L128 Ciney - Spontin - Yvoir

Cette ligne existe encore physiquement, mais n'est plus utilisable qu'à vitesse très réduite entre Ciney et Spontin, à des fins exclusivement touristiques. Son potentiel commercial nous paraît en toute hypothèse très limité, malgré l'intérêt touristique de la vallée du Bocq qu'elle parcourt. Quant à son rôle militaire encore officiel, il semble ne pas devoir tenir longtemps la route par rapport à une hypothétique remise en état de la voie, irrécupérable entre Spontin et Ciney.

Nous ne voyons donc pas d'avenir ferroviaire sur cette ligne, compte tenu des coûts de remise en état complète de la ligne et de son faible potentiel commercial. Dès que son statut militaire officiel sera déclassé, il nous semble qu'elle devrait être considérée comme composante particulièrement intéressante du RAVeL, connectée à la fois à la Meuse et à la L126 via Ciney, sauf si les asbl actives dans le tourisme ferroviaire devaient confirmer leur action de maintien en état de la ligne entre Ciney et Spontin sources, comme cela a encore été le cas cette année.

Plan d'actions

- Rien à signaler

L150 Yvoir - Tamines

Cette ligne fait aussi partie des voies militaires par rapport à la base de Florennes. Elle est partiellement utilisée pour les "rail-bikes" de Maredsous, fait partie du programme RAVEL et présente un potentiel important en matière de loisirs et de tourisme. L'avenir de cette ligne réside dans le développement et la mise en valeur de ce potentiel touristique et non dans une activité ferroviaire classique, de quelque nature commerciale qu'elle soit.

Entre Aisemont et Tamines, elle est encore utilisée à des fins industrielles, avec exploitation simplifiée.

Plan d'actions

- "Dépendance" totale de certaines industries locales pour un court tronçon proche de la Sambre et se raccordant à la dorsale wallonne, mais pour lesquelles il faut favoriser le transport par voie d'eau et chemin de fer.

L127 Statte - Moha

Cette courte section de l'ancienne ligne 127 est encore en activité pour l'activité d'une grosse carrière située à Moha, imposant la recherche d'alternatives pour la continuité du RAVeL dans ce secteur. On ne peut évidemment que souhaiter que cette exploitation perdure et utilise au maximum l'infrastructure ferroviaire existante.

Plan d'actions

- Rien à signaler

L126 Statte - Marchin

Cette ligne confirme l'important nœud ferroviaire qu'a constitué Statte dans un passé pas si éloigné, alors qu'elle n'est plus que gare IR sur un axe unique aujourd'hui. La section de ligne concernée franchit la Meuse sur un pont (et un tunnel, qui le prolonge sous la citadelle de Huy) qui peut parfaitement voir cohabiter la voie unique qui subsiste avec le RAVeL projeté.

Cette section de ligne a encore une fonction industrielle qu'il est souhaitable de maintenir et d'exploiter au maximum, même si cela rend la réalisation de la voie RAVeL très compliquée dans cette très jolie vallée du Hoyoux (malgré son caractère industriel).

Plan d'actions

- Rien à signaler

L125/130/112/118/78 Liège - Namur - Charleroi - Tournai

Il s'agit là du premier tronçon de la "dorsale wallonne" reliant Liège à Tournai en passant par l'ensemble des villes moyennes ou grandes wallonnes, qu'il nous paraît nécessaire de traiter comme un tout, même si les numéros de ligne changent sur ses différents tronçons.

En dehors de la plupart des axes convergeant vers Bruxelles, il s'agit - et de loin - du principal axe ferroviaire wallon, que se partage un important trafic voyageurs et marchandises. Actuellement la vitesse commerciale qui y est pratiquée n'est pas attractive et l'exigence wallonne d'un véritable TGV sur la dorsale est très loin d'être rencontrée.

Les grands tronçons que nous y distinguerons successivement (de l'est vers l'ouest) sont :

- Liège - Namur
- Namur - Charleroi
- Charleroi - Mons
- Mons - Tournai

dont les caractéristiques techniques, le trafic et les potentialités sont assez différentes.

Tronçon Liège - Namur

Ce tronçon doit partager un important trafic marchandises sur l'axe lourd Liège - Charleroi - nord de la France, avec une forte charge de trafic voyageurs. L'offre de service « voyageurs » est composée de 3 types de trains :

- IC effectuant un seul arrêt intermédiaire à Huy, et poursuivant sur la totalité de la dorsale wallonne, et même jusque Lille Flandre
- IR effectuant quelques arrêts intermédiaires à Flémalle Haute, Huy, Statte et Andenne, ce service poursuivant au-delà de Namur sous forme de train IC jusque Bruxelles
- L effectuant tous les arrêts intermédiaires - nombreux - avec service cadencé.

Aucune gare intermédiaire n'est organisée comme gare privilégiée de correspondances entre ces différents types de services, et l'organisation des horaires n'assure pas un bon cadencement entre les deux villes que sont Namur et Liège (écart de l'ordre de 15' et de 45' entre l'IR et l'IC). Comme il n'y a pratiquement aucun renforcement de service aux heures de

pointe (si ce n'est 1 L pour la desserte locale, liée en particulier aux horaires scolaires très rigides), l'offre de service ne peut être considérée comme très attractive, tout au moins par rapport aux principales gares qui accueillent tous ces services. Quant au trafic international, il a disparu - pour très longtemps certainement - entre ces deux villes, à la faveur de la LGV qui s'achève progressivement de part et d'autre de Bruxelles.

L'exigence wallonne d'obtenir un 3^{ème} IC entre Bruxelles et Namur, permettrait d'individualiser totalement le service Liège - Namur - Bruxelles du service Dinant - Namur - Bruxelles, et d'ainsi mieux cadencer les services IC/IR sur cette ligne entre Liège et Namur. En ce qui concerne les services L, le cadencement horaire légèrement renforcé aux heures de pointe paraît conforme à la réalité locale, même si l'on pourrait songer utiliser Huy comme gare de correspondances privilégiées.

La vitesse de référence est de 120km/h sur ce tronçon (avec ralentissements ponctuels), qui est caractérisé par de nombreuses courbes suivant celles de la Meuse et d'un environnement industriel lourd encore très présent. Il faudrait étudier rapidement une modernisation de l'infrastructure concernée, avec redressement de certaines courbes (si possible) et utilisation d'un matériel pendulaire permettant de franchir les courbes à plus grande vitesse sur la même infrastructure (au moins pour les services IC). Le temps de parcours minimum actuel de 38' entre les deux villes pourrait ainsi être réduit de plusieurs minutes.

Il ne faudrait toutefois pas que cette modernisation entraîne la suppression de points d'arrêt (que du contraire, tout en pouvant réfléchir à en déplacer afin qu'ils soient plus adaptés à l'évolution territoriale des zones urbanisées et d'activités traversées, ainsi que des nouveaux points de franchissement de la Meuse).

Il semble bien que l'on puisse se satisfaire des 2 voies continues sur cet axe, avec l'une ou l'autre voie d'évitement dans des gares intermédiaires, comme elles existent aujourd'hui (mais avec adaptations éventuelles pour tenir compte de l'évolution récente des besoins).

Tronçon Namur - Charleroi

L'évolution infrastructurelle de ce tronçon de ligne est liée à des éléments plus contraignants que sur le tronçon précédent :

- La vitesse de référence est limitée en continu à 100km/h, compte tenu des courbes serrées à peu près continues qui jalonnent cet axe, le long de la Sambre;
- Des axes lourds de marchandises s'y croisent (et s'y croiseront encore plus à l'avenir avec la mise en service de l'Athus-Meuse entre Auvélais et Fleurus);
- Quelques services internationaux classiques subsistent sur cette section, liant Paris à Namur, ainsi qu'un THALYS par jour et par sens;
- Les services intérieurs de base sont identiques au tronçon Liège - Namur, mais avec renforcement plus important de services aux heures de pointe, s'agissant de services de type L liés à la fonction scolaire. Quant à l'IC, il effectue depuis peu de temps un arrêt intermédiaire à Tamines.

La réalisation de l'Athus-Meuse doit être accompagnée de la mise à 3 voies du tronçon Namur- Jemeppe-sur-Sambre - Auvélais. Dans les investissements à venir à court terme, il est prévu de remplacer des ponts dont le platelage métallique n'est plus en conformité avec les contraintes actuelles.

Pour toutes ces raisons, la modernisation de ce tronçon doit être prioritaire dans le cadre d'une modernisation globale de la dorsale wallonne, avec relèvement de la vitesse de référence, mais en tenant compte des contraintes de site qui ne permettront sans doute pas d'imposer un niveau de performances trop ambitieux. Une discussion devrait être amorcée à ce sujet avec les services techniques de la SNCB.

Tronçon Charleroi - La Louvière - Mons

L'organisation des services a été récemment réorganisée sur cette ligne, afin qu'elle soit plus "lisiblement" partie intégrante de la dorsale wallonne. C'est ainsi que les services voyageurs sont aujourd'hui organisés comme suit :

- 1 IC qui suit l'ensemble de la dorsale wallonne avec arrêt intermédiaire à La Louvière-Sud
- 1 IR qui effectue le trajet Charleroi - Tournai, avec arrêts à la Louvière Sud et service L entre La Louvière et Mons
- 1 L qui effectue ce service uniquement sur le tronçon Charleroi - La Louvière Sud
- 1 THALYS par jour, sans arrêt intermédiaire
- quelques P renforçant les services L aux heures de pointe

Ce tronçon de ligne, assez récemment adapté, a une vitesse de référence de 140km/h qui permet un temps de parcours de 30' entre Charleroi et Mons.

L'offre de service paraît donc assez satisfaisante sur ce tronçon de la dorsale wallonne où il faut aussi noter - enfin - la réalisation d'une gare digne de ce nom à La Louvière Sud et où l'organisation de correspondances commence à prendre forme.

Il ne semble pas que des investissements conséquents ou des études approfondies doivent être menées sur ce tronçon de ligne, bien que des efforts "qualitatifs" puissent être faits, surtout dans les gares secondaires.

Tronçon Mons - Tournai

L'offre de service sur ce tronçon est la suivante :

- 1 IC qui suit l'ensemble de la dorsale wallonne sans arrêt intermédiaire entre les deux villes nommées
- 1 IR qui effectue le trajet Charleroi - Tournai, avec arrêts dans les gares du Borinage ainsi que Basècles, Blaton, Péruwelz et Antoing
- 1 THALYS par jour, qui rejoint la ligne nouvelle avant Antoing
- quelques P avec arrêt dans toutes les gares aux heures de pointe, destinés spécialement aux écoles

Ce tronçon de ligne, assez récemment adapté, a une vitesse de référence de 160km/h qui permet un temps de parcours de seulement 23' entre Mons et Tournai. Ces travaux de modernisation ont été réalisés afin que les premiers services TGV entre Bruxelles et Paris qui empruntaient cette ligne aient un temps de parcours attractif, ce tronçon ne nécessitant pour la cause pas de très fortes adaptations d'infrastructures.

L'infrastructure concernée paraît ne pas devoir subir d'amélioration complémentaire significative. En ce qui concerne l'offre de service, la région wallonne devrait exiger de la SNCB moins 1L par heure aux heures de pointe et 1L toutes les deux heures en dehors, afin de desservir les nombreuses petites gares intermédiaires de manière satisfaisante et de renforcer l'offre de service dans le Borinage par rapport à Mons.

Plan d'actions

Dans l'épais dossier relatif à la dorsale wallonne, il nous semble que les priorités suivantes devraient être mises en avant vis-à-vis de la SNCB :

- modernisation lourde du tronçon Namur - Auvélais, avec mise à 3 voies et relèvement généralisé et significatif de la vitesse de référence;
- modernisation lourde du tronçon Auvélais - Charleroi, avec relèvement significatif de la vitesse de référence;
- modernisation du tronçon Liège - Namur, avec relèvement de la vitesse de référence devant permettre de réduire le temps de parcours le plus favorable à environ de 30 minutes;
- adaptations de l'offre de service sur certains tronçons de l'axe;
- réflexion généralisée sur les gares et points d'arrêt, avec tout ce que cela peut supposer : optimisation de la localisation, amélioration de l'intégration aux zones urbanisées concernées, amélioration des conditions d'accès et de l'intermodalité avec tous les autres modes de transport.

Un dialogue constructif devrait être instauré entre la SNCB et la Région wallonne (MET et DGATLP) sur ce dossier, depuis les études préliminaires jusqu'à l'aboutissement des travaux.

L115/106 Tubize - Braine-L'Alleud/Quenast

Cette ligne est toujours partiellement en activité, ainsi que la L106 qui la prolonge, sous forme de ligne électrifiée pour desservir les forges de Clabecq. Entre Clabecq et Quenast, elle est non-électrifiée mais toujours utilisable (et utilisée ?) pour les besoins des carrières de Quenast.

D'aucuns imaginent, dans le cadre de la mise en œuvre annoncée d'un RER dans et autour de Bruxelles, que certains services terminent leur parcours à Clabecq plutôt que Halle. La Région wallonne a elle plutôt demandé, jusqu'à présent, un renforcement de l'offre de service sur la seule L96 jusque Braine-Le-Comte, avec création d'un point d'arrêt supplémentaire à Tubize Sud qui puisse aussi servir de point d'arrêt pour l'entité urbanisée de Clabecq.

Par ailleurs, nous ne pensons pas qu'il soit raisonnable d'exiger, au moins à court terme, la remise en service de cette ligne complètement démantelée et dont certains terrains ont été récupérés à d'autres fins, et ce même si la vallée du Hain qu'elle parcourt est en plein développement économique et résidentiel.

Plan d'actions

Rien à signaler

L139 Leuven - Ottignies

Cette ligne est à double voie électrifiée, bénéficie d'une vitesse de référence de 90km/h et d'une offre de service correcte, avec 1L et des renforcements aux heures de pointe, et même 2L entre Wavre et Ottignies. Son raccordement est en cours de modernisation à Leuven dans le cadre des travaux liés au TGV. Elle est traitée dans le cadre du dossier RER autour de Bruxelles.

Plan d'actions

- La Région wallonne demande un raccordement nouveau de cette ligne avec la L161 pour réduire substantiellement le temps de parcours entre Wavre et Bruxelles.
- Elle demande également que la "tête de ligne" soit reportée de Wavre à Basse-Wavre afin de bien desservir l'agglomération concernée, notamment par rapport à la présence à cet endroit d'un très gros établissement scolaire.
- Pour le reste, il s'agit d'abord et avant tout d'un axe lourd dévolu prioritairement aux marchandises, faisant partie du corridor de l'Athus-Meuse.
- Son avenir est aussi fortement conditionné par les adaptations d'infrastructures en gare d'Ottignies, pour lesquelles la Région wallonne a clairement fait connaître ses revendications dans le cadre du dossier RER auquel nous renvoyons.

L140 Ottignies - Charleroi Sud

Cette ligne a été complètement modernisée voici une quinzaine d'années en fonction de son important potentiel pour le transport des marchandises, non seulement par rapport à l'Athus-Meuse, mais aussi pour la desserte de l'industrie lourde de la région de Charleroi (et du Centre). Elle est ainsi à double voie continue et électrifiée, une courbe à voie unique ayant été réalisée voici peu pour relier directement la gare de Charleroi-Sud, en correspondance avec tous les autres services.

L'offre de service voyageurs n'y est pas très étoffée puisqu'elle ne comprend qu'un service L, avec renforcement le matin vers les écoles de la région d'Ottignies.

Le récent dossier lié au RER à Bruxelles a établi les bases d'une redynamisation forte de l'offre voyageurs, auquel nous renvoyons pour plus de détails :

- 1IC nouveau Charleroi - Gosselies - Ottignies - Bruxelles Luxembourg - Bruxelles National
- 1 L entre Ottignies et Charleroi
- 2 RER entre Bruxelles, Ottignies et Villers-La-Ville

S'agissant des convois de marchandises de l'Athus-Meuse, il apparaît aujourd'hui que la SNCB a décidé d'équiper la L147 d'une seule voie entre Auvelais et Fleurus, les convois ne devant y circuler que dans un seul sens, l'autre sens de circulation étant assuré par le long des tronçons de lignes Ottignies - Gembloux - Jemeppe-Sur-Sambre - Namur (et au-delà).

Plan d'actions

- obtenir de la part de la SNCB des informations actualisées à propos de ses projections fines de trafic sur cet axe;
- obtenir des informations relatives à ses éventuelles limitations de capacité afin d'y faire coexister des services voyageurs performants en plus des convois marchandises auquel cet axe est principalement dévolu;
- revendiquer une amélioration de l'offre et de la qualité de service voyageurs, tant par rapport à Bruxelles que Charleroi et le pôle brabançon central.

L144 Gembloux - Jemeppe-Sur-Sambre

Cette ligne est à double voie électrifiée et bénéficie d'une vitesse de référence de 90km/h et d'une pente modérée grâce à son tracé le long de la vallée de l'Orneau (d'où son utilisation actuelle préférentielle pour les services de marchandises).

Nous nourrissions de très fortes craintes jusqu'il y a peu à propos de son maintien en service après les travaux de remise en service de la L147 dont il est question plus haut. Compte tenu de la circulation à simple voie qui y sera opérée, l'autre sens sera, selon la SNCB, exploité sur cette infrastructure. Son avenir semble donc assuré pour encore longtemps, tout au moins sur une voie unique. La SNCB devrait être clairement interrogée à ce sujet pour tenter d'en savoir plus.

S'agissant des services voyageurs, 2 services sont encore offerts aujourd'hui à chaque période de pointe dans chaque sens (avec correspondance vers et depuis Bruxelles).

Dans le cadre du dossier RER, la Région wallonne a manifesté sa ferme intention de maintenir l'exploitation de cette ligne, tout en étoffant sensiblement la qualité des services voyageurs. Cette position paraît devoir être bien confirmée, tout en s'intéressant à ce que l'ensemble des services soient effectivement prolongés jusque Tamines, gare IC comme nous l'avons déjà mentionné.

Plan d'actions

- obtenir de la part de la SNCB des informations précises tant à propos du trafic (voyageurs et marchandises) que de l'infrastructure (état, projets, ...) et des points d'arrêt;
- soutenir une volonté de maintien de cette ligne et d'y développer une offre voyageurs digne de ce nom, spécialement aux heures de pointe, avec correspondances de qualité à ses deux extrémités (Tamines et Gembloux).

L141 Court-St-Etienne - Genappe - Baulers - Manage

Deux tronçons sont encore en service limité pour les industries, c'est-à-dire entre Court-St-Etienne et Genappe et du côté de Manage sur quelques kilomètres.

Plan d'actions

Nous renvoyons au même dossier RER pour les perspectives de revalorisation de cet axe ferroviaire.

L124 Bruxelles - Nivelles - Charleroi

Le devenir de cette ligne est aussi traité en détails dans le dossier RER dans et autour de Bruxelles, compte tenu des importants investissements qui y sont prévus et de l'évolution potentielle de l'offre de services que l'on peut en attendre.

Les exigences formulées par le Gouvernement wallon sont fondées sur une vision prospective très dynamisante (pour rappel, mise à 4 voies de l'ensemble de la ligne, y compris donc entre Nivelles et Luttre, ce qui n'était pas prévu par la SNCB). Dans l'attente de la concrétisation de l'option « 4 voies » sur la relation Nivelles-Luttre il semble opportun d'avoir un plan à court terme qui consisterait à rechercher les possibilités d'augmentation de la vitesse de référence entre Charleroi et Nivelles. La vitesse de référence de l'ensemble de cette ligne est de 120km/h, et même moins par endroits (toute la traversée de Nivelles en particulier), cela amène le temps de parcours le meilleur entre Bruxelles et Charleroi à 42' pour 55km. Si la mise à 4 voies projetée entre Bruxelles et Nivelles doit aller de pair avec une augmentation de la vitesse de référence, il ne faut pas rêver un relèvement fort sur cette section (140km/h ?) compte tenu de ses caractéristiques géométriques et de la forte urbanisation qui l'encadre sur presque tout son tracé.

Par contre, ce type de contrainte n'existe pratiquement pas entre Nivelles et Charleroi (zone presque uniquement agricole, hormis le voisinage localisé du zoning industriel de Nivelles), la section Luttre - Charleroi étant elle plutôt dépendante de l'existence d'un faisceau de 4 voies continues (au moins) avec toutes les rigidités que cela comporte. Il semble que l'on pourrait ainsi fort bien songer porter à 160km/h la section Nivelles - Luttre, ce qui est sans doute plus difficilement imaginable entre Luttre et Charleroi. Des améliorations sont toutefois certainement possible entre Marchienne-au-Pont et Charleroi Sud.

Cet accroissement de la vitesse de référence (qui pourrait se rapprocher de 100 km/h) permettrait de ramener le temps de parcours en IC entre Charleroi Sud et Bruxelles Midi (avec les mêmes arrêts qu'aujourd'hui) à quelques 35' environ, soit une vitesse commerciale qui se rapprocherait de 100km/h. Une telle solution constituerait un plus évident dans l'attente d'une mise à 4 voies complète entre Bruxelles et Charleroi.

Plan d'actions

Voir le récent dossier lié au RER bruxellois.

L96-97 Bruxelles - Mons - Quévy - nord de la France

L'avenir de cette ligne est également traité assez en détails dans le récent dossier consacré à la "mobilité dans et autour de Bruxelles".

L'ensemble de cette ligne (hormis la partie utilisée par les TGV à la sortie de Bruxelles) est à 140km/h, sans prévision d'investissement notable en infrastructure, ce qui paraît assez logique.

En ce qui concerne la qualité de l'offre de service, nous renvoyons à ce dossier, tout au moins pour ce qui concerne Mons - Bruxelles.

S'agissant de l'offre de service entre Mons et le nord de la France, il faut signaler quelques éléments :

- le service est cadencé depuis Quévy sous forme d'un service IR jusque Bruxelles, avec renforcement aux heures de pointe par rapport à la polarisation exercée par Mons (au niveaux scolaires et d'activités);
- il y a eu récemment suppression totale des services le week-end sur la partie belge du territoire;
- il y a eu récemment suppression totale de tous services "classiques" entre Mons et les villes du nord de la France.

Il faut dire que l'offre de service qui existait entre Mons et le nord de la France était très peu attractive par rapport au territoire belge, puisque les correspondances étaient très mauvaises avec les services principaux qui se concentrent en gare de Mons. La SNCB a ainsi beau jeu de justifier cette évolution par le manque de clientèle spécifique. Qui plus est, l'offre de service était très peu lisible : aucun service prolongé par rapport à Mons, certains services limités à Aulnoye, d'autres à St-Quentin, ... Et les tarifs "englobaient" toujours le surcoût notoire dû au franchissement de la frontière, ce qui a "disparu" dans les tarifs Thalys et Eurostar qui reposent sur une pure logique commerciale classique. De sorte que plus rien n'incitait les usagers à utiliser ces services "résiduels" auxquels la SNCB ne tenait manifestement plus. De sorte que pour rejoindre aujourd'hui les villes de l'axe ancien Paris- Bruxelles, il faut soit transiter par Charleroi où une offre de services classiques vers Paris subsiste (mais avec de faibles fréquences) soit par Lille, soit encore ... par Bruxelles, avec tous les surcoûts pour les usagers (allongement de parcours en ligne toujours payants dans la logique classique de la SNCB).

Sur la ligne concernée, il nous semble que la région wallonne devrait revendiquer fortement la remise en service de l'arrêt de Cuesmes qui forme un noyau suburbain très important de l'agglomération montoise, qui n'est plus desservi par le chemin de fer aujourd'hui alors que la "gare" est assez bien située par rapport à sa zone la plus dense et la plus mixte.

Plan d'actions

La Région wallonne devrait examiner spécifiquement l'intérêt de redynamiser l'offre de services transrégionaux entre la Wallonie (le Hainaut plus particulièrement) et le nord de la France (et Paris, in fine). Une telle démarche n'est pas contradictoire avec la recherche de services directs TGV entre la capitale française et les grandes villes wallonnes dont l'offre ne semble jamais devoir être particulièrement élevée.

- Des liaisons régulières existent déjà entre Mouscron et Lille, dont il y a tout lieu de croire qu'elles ne vont faire que croître et se diversifier progressivement, malgré la grande confusion résultant du maintien des services classiques à la gare de Lille Flandre et la nouvelle gare de Lille Europe réservée aux TGV.
- Des liaisons cadencées existent aujourd'hui entre Tournai (et au-delà l'ensemble de la dorsale wallonne) et Lille, qui paraissent bien répondre à la demande, même si des améliorations progressives restent à l'ordre du jour.
- Sur ces deux relations, les Français ont développé des abonnements transfrontaliers (Trampoline) qui semblent connaître de plus en plus de succès (tout étant relatif bien évidemment).
- La ligne existe encore physiquement entre Quiévrain et Valenciennes, mais il faudrait obtenir des informations plus précises pour apprécier ses coûts de remise en service commerciale pur les voyageurs. Toutefois, compte tenu de l'importance de cette ville, de ses projets en matière de mobilité urbaine (futur train-tram ?), et des liaisons avec Paris, il paraît légitime de s'intéresser au développement de relations ferroviaires, sinon cadencées, tout au moins suffisamment fréquentes pour intéresser une clientèle potentielle, par exemple sous forme du prolongement de certains IC Bruxelles - Mons - Quiévrain, notamment s'ils devaient être permutés avec l'IR venant de Quévy pour desservir en final l'aéroport

de Bruxelles National, étendant ainsi son hinterland vers le nord de la France (en concurrence évidente avec les aéroports parisiens).

- Nous venons de parler de la ligne Mons - Quévy - Aulnoye, ancienne ligne internationale Bruxelles - Paris dont un potentiel trans-régional semble bien exister, et qui ne requiert aucun investissement significatif autre que de maintenance.
- Avec le Hainaut existe encore la ligne Mariembourg - Chimay - Momignies - Hirson, mais qui ne paraît en toute hypothèse avoir d'autre avenir (si ce peut même être le cas ?) que du trafic de marchandises (carrières d'Anor) et touristique.

Dans l'ensemble donc, les services autour de la métropole lilloise semblent assurés d'un grand avenir compte tenu son sa position de gare-nœud de plus en plus manifeste, même si elle est handicapée par la séparation physique de l'ancienne et de la nouvelle gare.

Nous pensons qu'il faudrait s'employer à redynamiser l'offre de service entre Mons et St-Quentin, profitant aussi des initiatives prises dans la Nord-Pas-de-Calais à la fois pour les services de type TER et "grandes lignes" prolongées de France jusqu'en Belgique.

Quant à la ligne Mons - Valenciennes, elle nous paraît porteuse potentiellement; mais des informations complémentaires seraient nécessaires, s'agissant à ce stade plus spécialement des coûts de remise en service (et d'électrification) de la ligne et des projets nourris par l'agglomération de Valenciennes suite à son plan de déplacements urbains. Le projet de réouverture dépend en effet essentiellement de décisions françaises, étant donné que l'essentiel de l'investissement en infrastructure nécessaire se situe en France.

S'agissant dans les deux cas d'initiatives communes R.W./Hainaut avec la Région Nord - Pas-de-Calais, il nous semble que des contacts préliminaires pourraient être noués entre les parties..

L94/91/75 (Bruxelles) - Hal – Ath/Lessines - Tournai - Lille/Mouscron - Courtrai

En fait, l'offre de services actuelle est cadencée et claire entre Bruxelles et Tournai, prolongée jusqu'à Mouscron.

Il n'y a par contre plus de services classiques directs Bruxelles - Tournai - Lille, et les services plus ou moins réguliers entre Lille et Tournai n'offrent plus de bonnes correspondances à Tournai par rapport aux services avec Bruxelles .

Le service IC fonctionne assez bien entre Bruxelles et Tournai/Mouscron, le temps de parcours étant de moins de 1h et de moins de 1h15 respectivement, malgré l'ajout, voici quelques années, d'un point d'arrêt intermédiaire supplémentaire (Enghien). Cet axe n'est plus exploité que de cette façon entre Ath et Tournai, tout autre service plus local ayant disparu depuis les années 80. L'exploitation y a bénéficié du tracé nouveau entre Enghien et Ath (vers 1980) et de la ligne modernisée entre Bruxelles et Hal.

Toutefois, diverses améliorations paraissent encore pouvoir être considérées pour améliorer ces services particuliers :

- Le matériel roulant utilisé est du type tracté (accélération et décélération peu performantes) et a une vitesse limitée à 140km/h (comme certains tronçons de l'axe);
- La vitesse maximale permise est de 160km/h entre Bruxelles et Hal;
- Des aiguillages doivent permettre prochainement (?) de hausser sensiblement la vitesse de raccord entre les deux voies rapides de la L96 entre Bruxelles et Hal et la L94;
- La vitesse maximale est de 160 et même 200km/h entre Enghien et Ath (ligne nouvelle);
- Un tracé nouveau est inscrit au Plan de Secteur entre Leuze et Tournai, qui éviterait un détour notoire par rapport à une desserte historique qui ne trouve pas vraiment de fondement aujourd'hui. Sa mise en œuvre autoriserait une réduction de l'ordre de 1,5-2km de l'axe et un accroissement de la vitesse de référence probablement sans difficultés à 200km/h.

Des contacts assez approfondis, si ce n'est une étude de pré-faisabilité devraient permettre de mieux mettre en lumière la possibilité et l'opportunité de mesures destinées à améliorer les temps de parcours sur cet axe, qui devraient idéalement permettre de rapprocher le parcours Tournai - Bruxelles de 3/4h (et 1h avec Mouscron).

Il faudrait sérieusement discuter avec la SNCB pour examiner la possibilité de réorganiser la grille horaire afin de pouvoir offrir à Tournai des correspondances quai à quai entre l'IC Lille - Tournai - Mons - Namur - Liège et l'IC Mouscron - Tournai - Bruxelles, en augmentant assez substantiellement l'attractivité grâce à un effet-réseau qui, en pratique, n'existe pas aujourd'hui.

Signalons par contre la qualité de l'offre de service entre la Wallonie et la Flandre sur ce corridor puisque Tournai et Courtrai sont reliées par un service cadencé rapide IC Anvers - Mouscron (avec renforcements particuliers aux heures de pointe) qui donne correspondance de qualité avec l'IC Mouscron - Tournai - Bruxelles (battement de 6' en gare de Mouscron). Ce service offre lui-même une assez bonne correspondance avec l'IR Poperingue - Comines - Courtrai en gare de Courtrai (battement de 10-12'), de sorte que les liens entre Tournai et l'enclave de Comines restent plus ou moins correctement assurés, même si le temps de parcours est de 1h et si c'est au prix de deux correspondances assez rapprochées (Tournai et Courtrai). Avec le reste du Hainaut par contre, l'offre de service ferroviaire actuelle ne paraît pas pouvoir être considérée (3 correspondances et temps de trajet très long en fonction d'un temps de battement trop long à Tournai).

Cet axe bénéficie aussi d'une offre de service supplémentaire entre Bruxelles et Ath, sous forme d'un IR effectuant un arrêt supplémentaire à Silly, et prolongé au-delà de Ath vers Lessines (L91). Ce service est lui-même renforcé par des P aux heures de pointe, en relation avec le pôle d'emploi bruxellois. Entre Enghien et Bruxelles, même si le service est couplé avec l'IR venant de Grammont, il y a renforcement sous forme de P aux heures de pointe.

La position de la Région wallonne sur cette offre jusque Ath (par rapport à Bruxelles) a été étoffée dans le cadre des récentes discussions relatives à la "mobilité dans et autour de Bruxelles" auxquelles il convient de se référer.

Plan d'actions

- Soutenir l'extension des services RER autour de Bruxelles de Enghien jusque Silly;
- S'inquiéter auprès de la SNCB de l'amélioration des aiguillages entre la L94 et la L96 à proximité de Hal;
- Discuter avec la SNCB la possibilité de mettre en service à court terme du matériel roulant plus rapide (IC) devant permettre de réduire le temps de parcours;
- S'enquérir avec la SNCB d'une qualité de service fortement améliorée entre le Hainaut et l'enclave de Comines;
- Etudier dès à présent (SNCB, MET, DGATLP) l'opportunité de rectifier la ligne sur quelques kilomètres entre Leuze et Tournai pour à la fois réduire les coûts de maintenance et le temps de parcours.

L86 (Gand) - Renaix - Leuze

Le trafic voyageurs a été supprimé sur cette ligne voici déjà 15 ou 20 ans, tout au moins entre Leuze et Renaix.

Il semble difficile de trouver a priori des justifications valables permettant d'invoquer la reprise d'un service commercial voyageur sur ce morceau de ligne, même si l'attractivité scolaire des villes concernées n'est pas négligeable.

Plan d'actions

Rien à signaler

L92 Ath - Jurbise - (Mons)

Cette ligne connecte des axes lourds du réseau wallon, tout en paraissant essentiellement développer une fréquentation "en ligne", dans ce cas en bonne partie générée par les établissements scolaires de deux terminus. Les correspondances n'y sont toutefois pas négligeables, surtout à Ath compte tenu de la configuration du réseau.

Sa vitesse de référence est de 120km/h; elle est à double voie électrifiée et offre un service cadencé de type L renforcé aux heures de pointe (notamment scolaires).

Ses conditions d'exploitation paraissent difficilement améliorables significativement, si ce n'est que de rétablir la desserte de tous les points d'arrêt, sans préjudice notable pour la vitesse commerciale.

Plan d'actions

- Revendiquer auprès de la SNCB des améliorations de l'offre de service, spécialement le week-end.

L100 St-Ghislain - Tertre

Il s'agit d'une ligne encore active pour les besoins industriels locaux. Nous ne voyons pas d'autre avenir vraisemblable pour cette ligne tout à fait secondaire.

Plan d'actions

Rien à signaler

L108/117 Braine-Le-Comte - Manage - Luttre - (Charleroi)/La Louvière - Binche

Les conditions actuelles d'exploitation de cet axe (constitué en fait d'une série de raccordements ferroviaires par rapport aux axes lourds) ne sont pas mauvaises :

- L'IR Bruxelles - Braine-Le-Comte - La Louvière - Binche n'est en fait qu'un L entre Bruxelles et La Louvière le week-end, qui donne toutefois une bonne correspondance avec l'IC à Braine-Le-Comte, offrant un temps de parcours réel correct (mais au prix d'une correspondance, toujours très mal considérée par les usagers). La Région wallonne revendique que ce service retrouve son statut de véritable IR, également le week-end. La semaine, ne pourrait-on accoupler/désaccoupler le convoi autotracté à Braine-Le-Comte, un module desservant La Louvière et Binche, l'autre Manage (cette ville étant aujourd'hui liée à Bruxelles correctement mais moyennant correspondance obligatoire à Braine-Le-Comte) ?
- La ligne Charleroi Sud - Luttre - Manage - la Louvière Sud paraît correctement exploitée, avec un service cadencé de type L offrant correspondances à Luttre et La Louvière Sud, renforcé aux heures de pointe pour répondre à la demande de ce corridor qui reste très urbanisé.

Dans le cadre du dossier "mobilité dans et autour de Bruxelles", la Région wallonne a revendiqué une amélioration substantielle des conditions de desserte de Manage et La Louvière par rapport à Bruxelles, en particulier en étendant le terminus des services de Braine-Le-Comte vers ces deux villes, tout au moins pour une partie des services. Jusqu'à présent, rien n'indique que ce message ait été entendu par les instances concernées ... Nous renvoyons néanmoins à ce dossier pour de plus amples informations.

Plan d'actions

- Inscrire dans le projet de RER La Louvière et Manage comme têtes de lignes plutôt que Braine-Le-Comte;
- Offrir un véritable service IR Bruxelles - La Louvière/Manage;
- Spécialiser de plus en plus clairement la dorsale wallonne (services rapides) de la ligne La Louvière - Manage - Luttre - Charleroi pour des services sous-régionaux et en correspondance avec les services rapides de la dorsale wallonne et des axes radiaux par rapport à Bruxelles, avec points de correspondance optimaux (Charleroi, Luttre, La Louvière Sud, Mons).

L109 Mons - Harmignies

Cette ligne est à exploitation simplifiée dans le seul but de desservir la grosse cimenterie d'Harmignies (1 service chaque jour ouvrable semble-t-il).

D'aucuns imaginent l'exploiter également dans un avenir plus ou moins proche dans le cadre de la mise en valeur du site archéologique de Spiennes qui en est tout proche, le parking de la gare de Mons, peu utilisé le week-end, servant alors en combinaison avec l'usage obligé d'un train touristique à y développer.

Des contacts avec les instances en charge de la mise en valeur de ce site devraient être pris spécialement avant toute prise de position en la matière.

Plan d'actions

- Soutenir son maintien pour l'exploitation industrielle;
- S'intéresser à son éventuelle utilisation pour les besoins touristiques liés à la mise en valeur du site de Spiennes.

L112/1 - L113 - L116/1 - L118/1

Il s'agit de ce qui constituait dans le passé un réseau très maillé desservant les sites industriels de la région du Centre, dont il ne subsiste aujourd'hui en activité que de courtes antennes pour des besoins industriels particuliers dont nous ne sommes pas en mesure d'apprécier les conditions d'exploitation et de mise en valeur.

Nous doutons toutefois que l'une d'entre elles puisse avoir un avenir commercial probant; quant à leur intérêt au niveau des marchandises, il subsistera certainement si les industries concernées confirment leurs besoins en la matière.

Plan d'actions

Rien à signaler

L130A Charleroi - Erquennes - Jeumont

Cette ligne est un axe lourd de la desserte marchandises. Elle est par ailleurs assez bien exploitée pour le trafic des voyageurs, sous forme de services cadencés L, renforcés aux heures de pointe, des services assez épisodiques étant prolongés jusque Jeumont. S'y ajoutent également une offre résiduelle de trains internationaux entre Paris et Namur.

De gros investissements sont en cours sur cette ligne, notamment pour le remplacement d'un ensemble de ponts et du reconditionnement de certains tunnels (afin d'accroître le tonnage des convois ?). La vitesse de référence, de 120km/h en dépit des nombreuses courbes, ne paraît pas devoir être modifiée.

Il nous semble peu probant d'envisager des modifications structurelles de l'offre de service voyageurs, impliquant des investissements significatifs complémentaires. Par contre, des efforts sont certainement à y apporter pour améliorer la qualité du service aux voyageurs, notamment concernant les correspondances en gare de Charleroi Sud avec les axes lourds qui y convergent (spécialement avec Bruxelles) et concernant le service dans les gares et leurs accès qui mériteraient une sérieuse réflexion; nous ignorons si c'est le cas dans le cadre de la modernisation en cours de la ligne.

Plan d'actions

- Discuter au plus vite avec la SNCB les conditions d'une amélioration de l'offre de service intérieure (cadences, correspondances à Charleroi, correspondances avec les TEC, ouverture d'un point d'arrêt supplémentaire à Landelies (école supérieure, abbaye).

L132/134 Charleroi - Mariembourg - Couvin/Treignes

Cette ligne est à double voie entre Charleroi et Walcourt et à simple voie au-delà (par rapport à Charleroi), avec l'un ou l'autre site d'évitement intermédiaire. Elle est non-électrifiée et sa vitesse de référence y est de 90km/h.

Il paraît hasardeux de supporter aujourd'hui un reconditionnement lourd de cette ligne, même si des améliorations ponctuelles pourraient certainement être envisagées de manière sélective.

Dans ce cas, nous pensons également que ce sont les conditions d'exploitation et de service qui devraient faire l'objet de la plus grande attention. Le nouveau contrat de gestion de la SNCB inclut une condition claire en ce sens puisque cette ligne fait partie des "axes de qualité totale" à développer simultanément à la mise en service annoncée des nouveaux autorails diesel commandés par la SNCB.

L'offre de service n'est aujourd'hui pas du tout claire sur cette ligne, ni la semaine, ni le week-end, sans que les raisons en apparaissent évidentes, d'autant que les correspondances en gare de Charleroi en sont d'autant moins bien assurées.

Plan d'actions

Compte tenu du délai qui subsiste par rapport à la mise en service généralisée de ces autorails, le temps paraît suffisant pour en étudier les conditions concrètes de revitalisation. La Région wallonne devrait donc encourager le niveau fédéral à réaliser ou faire réaliser une étude spécifique, mettant également en question différents aspects :

- Une optimisation (à des coûts modérés) de l'infrastructure (vitesse commerciale, souplesse d'exploitation par rapport à un renforcement des cadences grâce à des croisements supplémentaires, ...);
- Un renforcement notable des cadences, sur base horaire la semaine (avec renforcement aux heures de pointe, notamment scolaires) et idéalement également le week-end compte tenu de l'important potentiel touristique. Aux heures de pointe spécialement, des services directs pourraient peut-être trouver intérêt à être exploités entre Walcourt et Charleroi;
- La remise en service de certains points d'arrêt et l'exploitation plus permanente de tous les points d'arrêt, quitte à ce que ce soit à la demande;
- L'offre complémentaire bus, sur base de quelques pôles d'échanges préférentiels (Walcourt, Philippeville, Mariembourg, Couvin, ...);
- Les combinaisons avec d'autres modes de transport (vélo, voiture particulière);

En ce qui concerne la ligne Mariembourg - Treignes, elle fait l'objet de toutes les attentions de l'asbl des Trois Vallées qui l'exploite à des fins de tourisme et marchandises (bois, ...) ainsi qu'un musée qui s'y rapporte. Cette vocation paraît en tout cas devoir être soutenue à la condition qu'un cadre juridique soit arrêté et respecté quant aux normes de sécurité en matière d'exploitation ferroviaire touristique.

2. Première synthèse générale des besoins d'investissements 2001-2010 SNCB en Région wallonne

Compte tenu d'un partage financier dorénavant "institué" entre Régions, tout au moins en matière d'infrastructures, nous ne reprendrons dans cette synthèse que les éléments concernant directement le territoire wallon. Dans le dossier "mobilité dans et autour de Bruxelles", la Région wallonne a toutefois mis en évidence de nombreux éléments d'infrastructures et d'exploitation dans les deux autres Régions, devant intéresser également de très près la Région wallonne.

Il est utile de bien recadrer ces demandes par rapport aux accords ou volontés exprimées par le Gouvernement wallon au cours des dernières années, à savoir :

- L'accord de la CICI du 30 mars 1999 ;
- Le SDER de 1999 ;
- Le contrat d'avenir pour la Wallonie du 22/03/00 ;
- L'avis du gouvernement sur le plan « mobilité dans et autour de Bruxelles » du 13/04/2000.

La décision du Gouvernement fédéral du 17 octobre 2000 mérite elle aussi une attention particulière.

2.0. Cadre de référence

2.0.1. Accord de la CICI du 30/03/99

- Mise à 4 voies de la L161 entre Bruxelles, Ottignies et l'embranchement de Louvain-La-Neuve ;
- Mise à 4 voies de la L124 entre Bruxelles et Nivelles ;
- Réalisation de la jonction Schuman – Josaphat ;
- Réalisation de la « courbe de Nosseghem » vers l'aéroport national ;
- Réalisation d'une ligne directe entre Anvers et l'aéroport national ;
- Le nouveau terminal TGV-bis à Schaerbeek-formation doit être une « composante forte du réseau RER ».

2.0.2. Contrat d'avenir pour la Wallonie

Ce document énonce les priorités suivantes en matière d'infrastructures :

- Modernisation des axes Bruxelles – Luxembourg et de la dorsale wallonne ;
- L'achèvement des réseaux TGV et leur connexion et exploitation répondant aux besoins wallons ;
- La mise en œuvre du RER autour de Bruxelles, dont la mise à 4 voies des lignes Bruxelles – Ottignies et Bruxelles – Nivelles ;
- Le RER, financé par le gouvernement fédéral, doit être l'occasion de la mise en œuvre d'une politique globale de mobilité dans la zone couverte ;
- Raccorder les zones d'activités économiques au rail.

2.0.3. SDER

Ce document de référence a bien identifié les liens qui doivent exister entre le développement territorial et les infrastructures et services de transport. Les priorités qu'il a mentionnées sont les suivantes :

- Les lignes Bruxelles – Nivelles et Bruxelles – Ottignies doivent voir leur capacité doubler, tout en étendant la problématique de l’accessibilité ferroviaire à l’ensemble de l’Aire de Coopération avec Bruxelles ;
- Dans le Brabant wallon, manquent de bonnes relations est – ouest, notamment ferroviaires Wavre – Ottignies – Nivelles – Manage ;
- Au niveau international, reste l’axe Bruxelles – Luxembourg à aménager à 200 km/h ;
- La dorsale wallonne doit être traitée en eurocorridor, avec priorité d’action ferroviaire au tronçon Liège – Namur – Mons, moyennant des rectifications de tracés ou nouveaux tracés ;
- L’aéroport de Gosselies doit servir de délestage à celui de Zaventem avec accès à la L140 via Ottignies ;
- L’aéroport de Bierset doit être raccordé au rail, notamment compte tenu du développement potentiel d’un service TGV-fret ;
- Il faut rénover la ligne Charleroi – Erquennes ;
- Le RER bruxellois devra développer une offre de services en « pattes d’oie », avec gares d’éclatement dans le centre des villes ;
- Les relations avec Lille, Luxembourg et Liège doivent être assurées par des bus rapides ou des trains-trams ;
- Les relations Liège – Maastricht et Liège – Aachen devront être renforcées ;
- Il faut soigner les abords des gares ;
- Il faut développer des parkings-relais ;
- Il faut électrifier Montzen – Aachen.

2.0.4. Avis du Gouvernement wallon à propos du RER bruxellois (13/04/00)

- Relier avec le RER la R.W. non seulement avec la jonction Nord-Midi mais également avec le quartier européen et l’aéroport de Bruxelles-National ;
- Le RER doit s’étendre au-delà de la limite de 30 km, en fonction de l’hinterland réel de Bruxelles et de l’influence de pôles sous-régionaux, quitte à ce que les fréquences soient plus basses ;
- L’exploitation liant Bruxelles et la Région wallonne ne peut être pénalisée par la gare projetée à Schaerbeek formation ;
- La desserte IC/IR doit être étoffée simultanément à la mise en place du RER, desservir tous les gros pôles bruxellois et retrouver sa visibilité dans le temps ;
- La mise à 4 voies Bruxelles – Ottignies devra servir directement les intérêts de l’axe international Bruxelles – Luxembourg qui doit être porté à la vitesse de référence de 160 km/h au moins ;
- La mise à 4 voies de la L161 entre Bruxelles et Ottignies doit aller de pair avec la réalisation de la jonction Schuman – Josaphat, l’adaptation de la connexion avec la L26 et la création d’un nouveau raccord avec la L139 au nord d’Ottignies ; la L161D doit aussi être prolongée jusque la E411 ;
- La L141 doit être mise en service voyageurs, d’abord entre Court-St-Etienne et Genappe, ensuite entre Genappe et Nivelles et enfin entre Nivelles et Manage ;
- La L124 doit être rectifiée au nord de Nivelles et être compatible avec un futur raccordement avec la L141 ; elle doit être mise à 4 voies successivement entre Braine-L’Alleud et Uccle-Calevoet, entre Ninoves et Braine-L’Alleud, avec création éventuelle de nouveaux arrêts, entre Uccle-Calevoet et Bruxelles-Midi ;

- Les gares vont devoir être plus attrayantes, être essentiellement accessibles par les modes « doux », tout en étant complétées par de nouveaux points d'arrêt en site vierge, au croisement d'axes routiers rapides, pouvant recevoir une importante fonction P+R.

Quant à la décision adoptée par le Conseil des Ministres fédéral le 17 octobre 2000 -même si elle n'engage en rien le Gouvernement wallon – elle doit également éclairer le débat. Cette décision a confirmé les options suivantes :

- finalisation du TGV de frontière à frontière ;
- réalisation du RER ;
- amélioration de la desserte de l'aéroport de Bruxelles national conformément aux options déjà arrêtées ;
- exigences suivantes de reprendre en priorité dans le plan décennal d'investissements :
 - acquisition de matériel roulant pour permettre l'augmentation de la production kilométrique ;
 - remise en état et amélioration des gares et points d'arrêts existants ;
 - mise à quatre voies des lignes 124 et 161 ;
 - mise à 3 voies de la ligne 50A ;
 - liaison des lignes 35 et 36 à Louvain ;
 - double raccord complet de l'aéroport ;
 - tunnel Josaphat ;
 - second terminal multimodal bruxellois pour lequel une étude de faisabilité sera entreprise en 2001 par l'Etat ;
 - le renforcement de la jonction Nord-Midi ;
 - la modernisation des grands axes dont Bruxelles-Luxembourg ;
- projets suivants également à prendre en considération dans le cadre du plan décennal d'investissement :
 - réouverture de lignes ou tronçons de lignes stratégiques ;
 - réouverture d'arrêts et ouverture de nouveaux arrêts ;
 - raccordement de LGV à des lignes classiques.
- dans le cadre du transport de marchandises, les projets suivants doivent être repris en priorité dans le cadre du plan décennal d'investissements :
 - second accès au port d'Anvers ;
 - remise en service de l'Ijzeren Rijn ;
 - la modernisation dans les zones portuaires ;
 - la modernisation de grands axes et gares marchandises ;
 - la modernisation de la 130A ;
 - la mise à quatre voies de l'axe Zeebrugge-Gand

2.1. Infrastructures

Rappelons tout d'abord les importants travaux en cours sur le réseau wallon, dont l'achèvement est programmé dans les tout prochaines années quand ce n'est pas les prochains mois :

1. Achèvement de l'Athus-Meuse, y compris son raccordement performant avec Longwy, Pétange et Autelbas qui reste à fixer définitivement ;
2. Achèvement de la rénovation de la gare de Namur et réalisation du passage dénivelé entre les deux axes principaux qui s'y croisent ;
3. Mise en service de la nouvelle gare des Guillemins et achèvement de voies plus rapides et plus capacitantes qui s'y concentreront/croiseront, même si c'est au prix d'un moins grand nombre de voies à quai ;
4. Améliorations spécifiques des faisceaux de voies en gare de Charleroi Sud, où la vitesse de référence doit être haussée à 80km/h ;
5. Achèvement de la modernisation de la ligne Charleroi – Erquelinnes.

2.1.1. Modernisations importantes à l'horizon 2005 (autre la LGV décidée par ailleurs)

Par "modernisation", nous entendons une amélioration de l'infrastructure existante, en plus d'un remplacement des voies et équipements existants qui relève de l' « entretien ». Cette modernisation peut signifier une amélioration de la vitesse de référence, une augmentation de la capacité, une spécialisation des voies, ...

Nous ne sommes toutefois pas en mesure d'identifier systématiquement les travaux de maintenance et d'entretien qui sont de toute façon nécessaires, y compris la rénovation parfois complète qui peut être requise par la vétusté des installations. Ce travail ne peut être mené à bien qu'avec la pleine collaboration des services techniques compétents de la SNCB. Il est clair que ce poste peut représenter une partie importante des montants devant être alloués au réseau, surtout en tenant compte du désinvestissement manifeste et massif qui a caractérisé tout particulièrement la période 1985-1995.

Les nécessités fonctionnelles doivent être appréciées avec l'opportunité de moderniser certaines infrastructures, c'est-à-dire d'en améliorer certaines caractéristiques, que ce soit en termes de capacité, de flexibilité ou de vitesse de référence. Ces opportunités peuvent bien évidemment interférer avec les nécessaires travaux de maintenance. Si ceux-ci s'imposent, ce peut (doit) être l'occasion de poser toutes les questions préalables se rapportant à une éventuelle modernisation. Si des travaux de simple entretien sont menés trop précipitamment, ils peuvent empêcher pour longtemps une éventuelle modernisation, parce que celle-ci ne pourrait plus être justifiée avant de très nombreuses années. Il faut donc profiter de toutes les occasions d'obsolescence technique pour redévelopper toutes les infrastructures qui le justifient.

L'examen qui précède n'en a pas moins permis d'identifier des travaux de modernisation urgents, dont l'achèvement doit être obtenu à l'issue de la période quinquennale qui commence, avec le degré de priorité suivant, en coïncidence avec les documents de référence cités ci-dessus :

1. Electrification de Montzen - Aachen et rénovation du viaduc de Moresnet ;
2. Mise à 4 voies continues entre Bruxelles Schuman et Ottignies, avec relèvement de la vitesse de référence à 160km/h au moins (et 200km/h comme objectif) ;
3. Réorganisation profonde du nœud ferroviaire d'Ottignies, dont la création d'un nouveau raccordement L139/L161, devant permettre toutes les relations directes entre les différentes branches du réseau qui y convergent (éventuellement mise en œuvre progressive des diverses potentialités de raccordements séparés) ;
4. Redressement de la L124 entre Nivelles et Witterzée avec création d'un nouveau point d'arrêt RER à Baulers ;
5. Mise à 4 voies de la L124 entre Braine-L'Alleud et Uccle-Calevoet ;
6. Prolongement de la L161D jusqu'à la E411 ;
7. Mise à 3 voies et rectification de la dorsale wallonne entre Namur et Auvellais ;
8. Raccordement de l'Athus-Meuse aux réseaux luxembourgeois et français, afin d'exploiter ses potentialités, tant pour les voyageurs que pour les marchandises ;
9. Modernisation minimale de la ligne Ottignies - Genappe pour y développer une offre de services voyageurs ;
10. Création d'un double raccordement entre l'aérogare nord de Gosselies (à venir) et la L140.
11. Réalisation d'une ligne nouvelle entre Haversin et Libramont et modernisation, avec relèvement de la vitesse de référence, du reste de la ligne Namur – Sterpenich (200km/h) ;
12. Dans le cadre d'Interreg III suivre l'étude relative à la réouverture de la ligne Dinant-Givet.

2.1.2. Modernisations importantes entre 2005 et 2010

1. Mise à 4 voies de la L124 entre Braine-L'Alleud et Nivelles-zoning, avec relèvement de la vitesse de référence ;
2. Modernisation et relèvement de la vitesse de référence de la L161 entre Ottignies et Namur, à 200km/h au moins, avec mise à 3 voies du tronçon Gembloux - Ottignies ;

3. Modernisation avec rectification de tracé de la dorsale wallonne entre Auvelais et Charleroi ;
4. Modernisation avec rectification de tracé de la dorsale wallonne entre Liège et Namur ;
5. Remise en service complète avec double voie électrifiée de la ligne Nivelles – Ottignies ;
6. Modernisation avec rectification partielle du tracé de la ligne Leuze – Tournai ;
7. Mise à 4 voies de la L124 entre Nivelles et Luttre avec relèvement de la vitesse de référence ;
8. Remise en service complète électrifiée de la ligne Nivelles – Manage.
9. Raccordement et desserte de la plate-forme de Liège logistic par la LGV.

2.2. Matériel roulant

2.2.1. Considérations générales

- Le nouveau matériel roulant devra prévoir systématiquement des espaces flexibles, pourvus de sièges rabattables, permettant d'accueillir aisément des vélos, chaises roulantes, voitures d'enfants et autres bagages accompagnés, en dehors des périodes de pointe.
- Le nouveau matériel roulant doit offrir le même confort que les nouveaux IC, encore que l'espace moyen disponible peut être sensiblement plus réduit pour le matériel destiné aux services de proximité.
- Le matériel roulant (non destiné au trafic international) devra préserver de larges espaces pour les mouvements des voyageurs dans les gares (double circulation simultanée), contrairement aux nouvelles voitures récemment livrées et en service, afin de réduire le temps d'arrêt aux heures de pointe.

La mise en service des nouvelles voitures à double étage, dont le confort sera très sensiblement accru (par rapport à la version des années 80) pour les besoins des services de pointe, est dorénavant programmée dans les prochains mois. Il ne fait toutefois pas de doute que cela ne sera pas sans conséquences (négatives) sur la capacité unitaire, comme ce fut le cas pour le nouveau matériel de type IC/IR, ce qui devra donc être compensé par un accroissement de l'offre de service (à défaut de pouvoir encore allonger les trains concernés, ce qui devra être vérifié au cas par cas).

2.2.2. Nouveaux autorails diesel commandés par la SNCB,

à mettre en service progressivement et successivement dans les prochaines années sur les axes suivants :

- Charleroi - Couvin;
- Libramont - Bertrix - Virton et Libramont - Bertrix - Dinant;
- Virton - Athus - Arlon;
- Trois Ponts - Malmédy.

2.2.3. Matériel roulant pendulaire lourd

à étudier, commander et mettre en service progressivement et successivement sur les axes suivants pour les services de type IC/IR :

- Bruxelles - Namur - Luxembourg;
- Dorsale wallonne;
- Bruxelles - Namur - Dinant;
- Liège - Luxembourg;
- Liège - Welkenraedt.

2.2.4. Matériel roulant pendulaire léger (électrique ou diesel selon les lignes)

à étudier, commander et mettre en service progressivement et successivement, pour les services de type L :

- Liège - Verviers - Welkenraedt et Verviers - Spa;
- Liège - Marche - Jemelle;
- Namur - Libramont - Arlon;
- Liège - Namur;
- Namur - Charleroi;
- Charleroi - Luttre - La Louvière – Mons ;
- Trois Ponts – Malmédy.

2.2.5. Matériel roulant de base à adapter à court terme :

- Bruxelles – Mons, afin de profiter du tronçon Bruxelles - Halle où la vitesse de référence est élevée;
- Bruxelles - Tournai - Mouscron, afin de profiter des tronçons où la vitesse de référence est élevée;
- Mise en service d'un matériel roulant nouveau et spécifique pour le RER autour de Bruxelles, pouvant d'abord servir aux services L classiques sur les axes concernés ;

2.2.6. Services transfrontaliers à faire pénétrer (plus avant ou en plus grand nombre) en Région wallonne :

- Luxembourg – Athus - **Virton**
- CORAIL Paris - Jeumont - **Charleroi – Namur** (renforcement)
- CORAIL Paris - Aulnoye – **Mons voire au-delà**
- CORAIL Paris - Valenciennes – **Mons voire au-delà**

Xxxxxxxxxxxxx

La Région wallonne devrait donc faire de gros efforts pour que la SNCB prenne en considération ses demandes spécifiques, plus particulièrement :

- **L'étude urgente de la mise en service de trains de voyageurs pendulaires, de divers types, sur de nombreux axes ferroviaires ;**
- **Le développement de services transfrontaliers sur un certain nombre de lignes, en veillant à ce que les horaires soient bien coordonnés à la fois côté wallon et de l'autre côté de la frontière ;**
- **La mise en place, le plus rapidement possible, de matériel optimal sur les différents axes qui sillonnent le territoire, afin d'offrir un niveau de service optimal par rapport aux infrastructures existantes.**

Une autre question très importante se pose pour les services internationaux ou transrégionaux, à savoir la nécessité presque généralisée de disposer pour ce faire de matériel roulant bi- voire tri-courant :

- La SNCB dispose aujourd'hui de tels matériels de type break (auto-tracté), mais en nombre réduit et seulement compatibles avec certaines alimentations électriques ;
- La SNCB dispose de certaines motrices bi ou tri-courant, mais qui sont destinées aux relations fortes du réseau ;
- Quant à l'échange de locomotives tel qu'il se pratiquait beaucoup dans un proche passé, il n'est plus du tout adapté aux réalités contemporaines, car engendrant couramment 10 à 15 minutes de perte de temps de parcours, ce qui est d'autant plus inacceptable pour des services de type trans-régional.

2.3. Exploitation

2.3.1. Services internationaux

2.3.1.1. Ostende - Allemagne

Avec la mise en service programmée de la LGV Bruxelles - Cologne à l'horizon 2005, se pose clairement la question du maintien des services internationaux classiques entre la Belgique et l'ensemble de l'Allemagne (et au-delà). Actuellement se superposent aux Thalys, exploités toutes les 2 heures, des internationaux classiques Bruxelles - Cologne (toutes les 2 heures également) et l'un ou l'autre service de nuit, notamment vers Vienne, vers Berlin (et au-delà) et vers le Danemark, qui ne sont plus exploités de façon permanente.

Les services classiques Bruxelles - Cologne sont d'ores et déjà « condamnés » à l'horizon 2002 avec la mise en service de la LGV Bruxelles-Liège, le trafic Thalys devant alors être renforcé pour être cadencé à l'heure. Quant au trafic international de nuit, nous ne connaissons pas son « sort », mais il paraît évident qu'il est de plus en plus menacé par la concurrence grandissante de l'avion sur les distances concernées et par le développement des services de trains à grande vitesse, d'autant que les Allemands envisagent de plus en plus clairement de prolonger des ICE au-delà de Cologne et Aachen jusque Bruxelles.

L'attitude la Région wallonne devrait peut-être consister à obtenir d'abord des éclaircissements de la part de la SNCB à propos de l'évolution de son offre internationale entre la Belgique et l'Allemagne au cours des prochaines années, suivant les phases successives de la mise en service de la ligne nouvelle à grande vitesse. Elle devrait alors, sur cette base, définir son attitude par rapport aux services de nuit qui ont une utilité propre.

2.3.1.2. Londres - Bruxelles - Allemagne

A l'horizon 2010, la SNCB projette explicitement 4 services par sens et par jour entre Cologne et Londres (donc aussi après achèvement de la ligne nouvelle anglaise qui pose encore des problèmes de financement non-résolus à ce jour). Liège devrait ainsi bénéficier de relations directes performantes avec Lille (1h20 environ) et Londres (3h environ).

La Région wallonne devrait aussi s'intéresser aux conditions de correspondance en gare de Bruxelles-Midi entre les Thalys et les Eurostar, même s'il faudra tenir compte des formalités de sécurité concernées.

2.3.1.3. Bruxelles/Liège - Luxembourg - Suisse - Italie du Nord

Nous avons montré les enjeux fondamentaux qui se posent sur cet axe international dans le concert des eurocorridors européens et des métropoles revendiquant une place de choix.

La concertation Belgique - Luxembourg - France et peut-être Suisse et Italie paraît devoir être activée pour concrétiser un projet ambitieux au plan européen..

Au-delà de l'offre régulière qui est demandée par la Région wallonne (1 service/h.s entre Bruxelles et Bâle via Namur), la question est aussi posée de l'évolution du trafic de nuit, le seul encore permanent aujourd'hui avec la Belgique. Même avec la forte réduction souhaitable des temps de parcours sur l'axe concerné, il paraît réaliste de vouloir maintenir une offre de service nocturne compte tenu du potentiel important et varié de la clientèle, entre Milan, le nord de l'Italie et la Suisse d'une part, Luxembourg, la Wallonie et Bruxelles d'autre part.

Sur ce corridor, nous avons aussi identifié l'intérêt de penser le développement de services internationaux de qualité entre les Pays-Bas, Liège, Luxembourg et la région lorraine. C'est ainsi qu'une offre de service régulière pourrait être imaginée entre (Amsterdam -) Maastricht - Liège - Luxembourg - Metz et Nancy., avec correspondances privilégiées à Liège et Luxembourg par rapport à des services internationaux transversaux.

Une concertation de type inter-régionale pourrait à cet effet aussi être développée, associant le Limbourg néerlandais, la Wallonie, le Luxembourg et la Région lorraine afin de concrétiser une telle offre de service, qui pourrait se traduire « simplement » par une extension géographique des services Liège - Luxembourg. Cela pose toutefois, comme nous l'avons

déjà vu, toute la question de la desserte des gares intermédiaires entre Liège et Gouvy, un service international de qualité étant difficilement compatible avec une telle desserte.

2.3.1.4. Bruxelles/Liège - sud de la France

Une offre de service relativement étoffée existe encore sur cette liaison, tout au moins en périodes touristiques, ayant pour finalité les transhumances nord-sud, dont des services transportant les voitures particulières depuis Schaerbeek (« provisoirement » depuis Denderleeuw) et Bressoux.

Il ne fait pas de doute que ces services sont menacés à court terme, entre autres en raison de la concurrence de l'avion mais aussi de la forte réduction des temps de parcours par TGV sur les destinations concernées et le développement des services directs avec Bruxelles. La situation évoluera encore rapidement l'an prochain avec la mise en service complète de la LGV Sud-Est en France jusque Marseille et Montpellier, villes qui ne seront plus qu'à moins de 6h de Bruxelles.

Il est de plus en plus question par ailleurs du développement de TGV de nuit, destinés aux relations supérieures à 1.000km, notamment entre le nord et le sud de l'Europe avec l'intégration progressive des réseaux concernés, notamment lorsque les axes Perpignan - Barcelone - Madrid et Lyon - Turin seront opérationnels (donc avec écartement standard des voies côté espagnol). Il est clair que ces services ne permettront plus le transport des voitures, destiné spécialement aux relations lointaines, c'est-à-dire spécialement le Portugal, le sud de l'Espagne, le Maroc et de l'Italie.

La Région wallonne devrait par ailleurs revendiquer que certains services directs entre Bruxelles et le sud de la France captent de la clientèle déjà en amont de Bruxelles, notamment à Cologne et Liège, ce qui n'est pas prévu explicitement par la SNCB à l'horizon 2010.

2.3.2. Services trans-régionaux

2.3.2.1. Maastricht - Liège - Luxembourg - Lorraine

cfr ci-dessus

2.3.2.2. Maastricht - Liège

Ces deux villes sont aujourd'hui reliées de manière cadencée (avec renforcements aux heures de pointe), sans toutefois d'extension directe des services vers Bruxelles comme c'était le cas auparavant, offrant ainsi un service régulier direct entre les deux villes.

Nous avons présenté les choix qui se posent en matière d'exploitation sur cette ligne, ainsi que les correspondances qui devraient/pourraient y être privilégiées, ce qui suppose un dialogue étroit avec les services exploitation de la SNCB, de telle sorte que la plaque tournante de Liège joue un rôle éminent dans le réseau.

2.3.2.3. Liège - Verviers - Aachen

Avec le remplacement programmé à court terme des INT classiques par des TGV entre Liège et l'Allemagne, disparaîtront les services internationaux desservant aujourd'hui Verviers. Compte tenu aussi que les IC Ostende - Bruxelles - Liège termineront leur parcours systématiquement à Eupen, ne faudrait-il pas que les services de type L entre Verviers et Welkenraedt soient systématiquement prolongés jusque Aachen, ce qui pose notamment la question de l'alimentation électrique dont le point de rupture entre les deux réseaux sera prochainement transféré de la gare d'Aachen au poste frontière. La SNCB disposera-t-elle du matériel roulant permettant une telle offre de service ? Rien n'est moins sûr.

2.3.2.4. Eupen - Aachen

L'hypothèse de développement de tels services a été évoquée plus haut dans cette note, en relation avec le fort développement de la périurbanisation autour de Aachen spécialement dans la région de Eupen –Raeren. Cela supposerait la construction d'une nouvelle courbe de raccord avec la L37 à l'est de Welkenraedt et la disposition de matériel roulant bi-courant, ce qui ne semble pas du tout évident (à moins que la ligne 37 traversant la frontière soit alimentée en 15.000V (type DB), ce qui reste encore à l'ordre du jour pour l'instant semble-t-il.

2.3.2.5. Virton - Athus - Luxembourg

Ce point a été spécialement traité dans le cadre de l'étude des lignes ou corridors wallons, montrant tout l'intérêt de services réguliers entre la capitale grand-ducale et Virton, grâce à du matériel roulant électrique devant profiter des travaux en cours de l'Athus-Meuse pour lequel se pose encore des questions très sensibles à propos du noeud d'Athus et des infrastructures complémentaires à y développer (optique voyageurs et marchandises).

2.3.2.6. Athus/Arlon - Luxembourg

Nous avons également traité ce point de manière détaillée, distinguant les services INT, IC et L (ou futur RER luxembourgeois ?).

Il faudra prendre assez rapidement position par rapport au développement de services directs entre Luxembourg et Athus via Aubange et Autelbas, ou de la correspondance obligée en gare d'Arlon.

Nous pensons pour notre part que le potentiel de services entre Arlon et Luxembourg est suffisant en tant que tel, et qu'il pourrait donc être complété par des services directs Athus - Luxembourg, moyennant un double raccordement à la L162 à Autelbas (1 service toutes les 2 heures ?), en alternance avec des services Athus - Arlon - Luxembourg, afin d'offrir également des services Athus - Arlon, ville qui développe une polarisation sous-régionale réelle qui ne doit pas être éteinte par l'influence grandissante de Luxembourg.

2.3.2.7. Dinant - Givet

De nettes réserves ont été formulées à propos de la remise en service de cette ligne tout au moins pour ce qui concerne le transport de marchandises.

A ce stade, en matière de voyageurs, il semble opportun d'attendre les conclusions de l'étude menée dans le cadre d'Interreg III avant de prendre une option.

2.3.2.8. Namur - Charleroi - St-Quentin - Paris

La Région wallonne devrait faire connaître sa revendication de bénéficier d'une offre de service accrue sur cet axe, destiné à « recoller » les régions du nord de la France avec la Wallonie, ce qui a été à peu près perdu après la mise en service de la LGV Paris - Bruxelles. Des trains CORAIL plus nombreux devraient donc être « tirés » du nord de la France jusqu'en Wallonie, offrant dans toute la mesure du possible de bonnes correspondances avec les trains réguliers IC en gares de Namur et Charleroi.

2.3.2.9. Mons - Aulnoye - St-Quentin

Comme nous l'avons vu, ces services ont été récemment supprimés, après semble-t-il ce qui n'a été qu'une phase de « mise au point » du matériel roulant bi-courant franco-belge ...

De deux choses l'une :

- soit les IR Bruxelles- Mons - Quévy devraient être prolongés au moins jusque Aulnoye (1/2h ?) où des correspondances de qualité devraient être assurées au-delà;
- soit des trains CORAIL venant de Paris devraient être prolongés jusque Mons, où de bonnes correspondances devraient être assurées avec les services IC/IR.

2.3.2.10. Mons - Valenciennes

Nous sommes beaucoup plus convaincus du potentiel de clientèle sur cet axe, pouvant se concrétiser par le prolongement des IC Bruxelles - Mons - Quiévrain (1/2h ?). Cela pose néanmoins la question de la réhabilitation de la ligne qui a été déposée.

Pour ces trois dernières relations, une concertation inter-régionale devrait être menée à bien, afin de développer des stratégies communes par rapport aux opérateurs ferroviaires que sont la SNCF et la SNCB.

2.3.2.11. Tournai - Lille

Nous avons vu que l'offre de service est très bonne sur cette liaison aujourd'hui, même s'il faut regretter que les correspondances ne sont pas bien assurées du tout en gare de Tournai avec l'IC Bruxelles - Mouscron.

2.3.2.12. Mouscron - Lille

Une offre de service cadencée toutes les deux heures est aujourd'hui offerte sur cet axe, en prolongement partiel des services IC liés à Anvers.

La Région wallonne devrait toutefois négocier avec la SNCF la possibilité que des TGV prolongés de Lille jusque Tourcoing soient prolongés jusque Courtrai et Gand, à condition que le matériel roulant le permette, la transition électrique existant à proximité de la gare de Mouscron.

2.3.2.12. Comines - Lille

Les Français ambitionnent, dans le cadre du développement de la métropole lilloise, au-delà des frontières nationales, à la mise en place d'une nouvelle connexion ferroviaire entre la France et la Belgique, exactement entre les deux agglomérations de Comines, raccordant une antenne secondaire côté français à la ligne Courtrai – Comines – Ypres – Poperingue côté belge. La Région wallonne peut y être intéressée, mais doit sans doute « laisser venir » les Français avec un projet qu'ils financeraient eux-mêmes sur territoire belge (1 km environ, dont le raccordement, double ?, à la ligne existante et un ouvrage d'art de franchissement de la Lys frontalière).

xxxxxxx

Pour une série de ces liaisons, se pose néanmoins clairement la question de la tension électrique des infrastructures et, en cas de différence avec la Belgique, de la compatibilité du matériel roulant exploité (bi- voire tri-courant).

2.3.3. Desserte des aéroports

2.3.3.1. Bruxelles-National

Nous avons insisté spécialement dans les notes techniques se rapportant à la « mobilité dans et autour de Bruxelles » sur la nécessité que la Wallonie soit bien reliée à l'aéroport national, que ce soit par services IC/IR depuis les grandes villes wallonnes ou depuis la zone RER grâce à des services directs.

La SNCB a été sensible à cette demande, tout au moins partiellement :

- Mons - Bruxelles (existant aujourd'hui);
- Charleroi - Bruxelles, une difficulté subsistant quant à savoir si cette liaison offrira également une connexion directe avec l'aéroport de Gosselies;
- Namur - Bruxelles qui ne semble pas devoir poser problème;
- RER Braine-L'Alleud – Bruxelles ;
- RER Ottignies (ou Wavre) - Bruxelles, mais que la SNCB a du mal à considérer pleinement.

Par contre, la SNCB est jusqu'à présent « restée sourde » aux revendications wallonnes pour d'autres relations directes :

- Liège - aéroport, qui pourrait aussi être une relation performante Liège - Anvers, inexistante aujourd'hui;
- RER Braine-Le-Comte - Bruxelles.

2.3.3.2. Brussels-South Charleroi Airport (Gosselies)

La Région wallonne a affirmé sa revendication d'une relation régulière de type IC Charleroi Sud - Gosselies aéroport - Ottignies - Bruxelles-Luxembourg - aéroport de Bruxelles National, offrant, par rapport à aujourd'hui, une offre de services réguliers entre Charleroi et le quartier européen à Bruxelles et entre les aéroports concernés dont la complémentarité serait ainsi favorisée grandement (en plus d'offrir des services réguliers entre le centre-ville de Charleroi et son aéroport). En attente de la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat, la ligne 26 pourrait être judicieusement utilisée à cette fin à relativement court terme avec arrêt à Mérode (connexion avec le réseau métro bruxellois).

2.3.3.3. Bierset

Actuellement au niveau ferroviaire la réflexion porte essentiellement non pas sur le transport de voyageurs mais sur le transport de marchandises (TGV-fret en créant une boucle entre les ligne 36 et 36A). L'objectif est clair : il s'agit de faire de Bierset une plate-forme multimodale TGV – Air – Route.

Pour ce qui concerne le transport de voyageurs la solution qui consisterait à créer une relation « routière » vers la gare d'Ans semble peu crédible compte tenu de l'offre de service modérée uni-axiale que cette gare présente. Si une desserte bus était créée il serait préférable de relier l'aéroport à Liège-Guillemins et Liège-Palais avec mise en place d'une tarification spécifique.

2.3.4. Services IC/IR

2.3.4.1. Secteur Centre (autour de Bruxelles)

L'offre de service revendiquée par la Région wallonne a été précisée dans le cadre du dossier « mobilité dans et autour de Bruxelles). Rappelons-la ici brièvement :

- 1 IC Bruxelles JNM - Louvain - Liège - Verviers - Welkenraedt – Eupen
- 1 IR Bruxelles JNM - Louvain - Landen - Waremme - Ans - Liège, et au-delà potentiellement vers Maastricht et vers Verviers (au moins)
- 1 IR Bruxelles National - Bruxelles-Luxembourg - Ottignies - Gembloux - Namur - Andenne - Statte - Huy - Flémalle – Liège
- 1 IC Bruxelles JNM - Bruxelles-Luxembourg - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Marbehan - Arlon – Luxembourg

- 1 IC Bruxelles JNM - Bruxelles-Luxembourg - Ottignies - Gembloux - Namur - Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir – Dinant
- 1 IC Bruxelles National - Bruxelles -Luxembourg - Ottignies - Fleurus - Gosselies - Charleroi Sud
- 1 IC Bruxelles JNM - Braine-L'Alleud - Nivelles - Luttre - Charleroi Sud
- 1 IR Bruxelles JNM - Braine-L'Alleud - Nivelles - Luttre - Marchienne-au-Pont - Charleroi Sud - Châtelet - Tamines - Auvelais - Jemeppe-sur-Sambre – Namur
- 1IR Bruxelles JNM - Halle - Tubize - Braine-Le-Comte - Manage / Ecaussines - La Louvière Centre et Sud - Leval – Binche
- 1IR Bruxelles JNM - Halle - Braine-Le-Comte - Soignies - Jurbise - Mons et les gares existantes jusque Quévy (en remettant en service Cuemes), avec prolongement partiel vers le nord de la France
- 1IC Bruxelles JNM - Braine-Le-Comte - Soignies - Mons et les gares existantes jusque Quiévrain, avec prolongement partiel vers Valenciennes après remise en service de la ligne
- 1 IR Bruxelles JNM - Halle - Enghien - Silly - Ath - Lessines (y compris les gares intermédiaires)
- 1 IC Bruxelles JNM - Enghien - Ath - Leuze - Tournai - Froyennes - Herseau - Mouscron

2.3.4.2. Secteur sud-ouest

- 1 IC/2h Lille - Roubaix - Tourcoing - Mouscron - Courtrai - Gand - Anvers/Bruges – Ostende
- 1 IC Lille Flandre - Tournai - Mons - La Louvière Sud - Charleroi - Tamines - Namur - Huy – Liège
- 1 IR Tournai - Antoing - Péruwelz - Blaton - St-Ghislain- Quaregon - Jemappes - Mons - La Louvière Sud - Marchienne-au-Pont - Charleroi

2.3.4.3. Secteur nord-est

Ce secteur concerne principalement la Région flamande, mais aussi secondairement la Région wallonne, spécialement par rapport au noeud ferroviaire liégeois.

- 1 IC Anvers - Malines - aéroport de Bruxelles-National - Louvain – Liège
- 1IR Anvers - Hasselt (gares intermédiaires) - Glons - Liers - Herstal - Liège-Palais - Jonfosse - Guillemins

2.3.4.4. Secteur sud-est

- 1 IR Liège - Bressoux - Visé – Maastricht
- 1 IR Liège - Verviers - Welkenraedt - Aachen
- 1 IR Liège - Angleur - Esneux - Rivage - Aywaille - Stoumont - Aywaille - Coe - Trois-Ponts - Vielsalm - Salmchâteau - Gouvy - Trois-Vierges (potentiellement prolongé par l'IR existant côté luxembourgeois entre Luxembourg et Trois-Vierges)
- 1 IR Liège - Angleur - Esneux - Rivage - Bomal - Barvaux - Hotton - Marche - Marloie - Jemelle (1/2h)

2.3.5. Services péri-urbains

2.3.5.1. RER Bruxelles

Nous renvoyons pour cela au dossier spécialement constitué et en cours de discussion au niveau fédéral.

2.3.5.2. REL

Liège revendique aussi la prise en compte du développement progressif d'un service de type RER dans l'agglomération.

Nous proposons, à l'horizon des 10 prochaines années, de poser le problème de la façon suivante en termes de services, les infrastructures existantes étant suffisantes, les équipements devant pour leur part être fortement requalifiés, à tous points de vue :

- Guillemins - Jonfosse - Palais - Coronmeuse (P+R) - Herstal – (Milmort - Liers – Glons) : 3 services/h cadencés en semaine et 2 le week-end (en ajoutant l'un ou l'autre point d'arrêt supplémentaire intermédiaire)^b (2 et 1 service/h entre Herstal et Glons)
- Guillemins - Sclessin - Pont de Seraing - Jemeppe-sur-Meuse - Flémalle-Grande - Flémalle-Haute - Engis : 3 services/h cadencés en semaine et 2 le week-end (en ajoutant l'un ou l'autre point d'arrêt supplémentaire intermédiaire)
- Guillemins- Angleur - Tilff - Méry - Hony - Esneux - Poulseur - Rivage et au-delà vers Marloie : 1 service/h, renforcé aux heures de pointe
- Guillemins - 2 nouveaux arrêts urbains - Bressoux - 1 ou 2 arrêts intermédiaires péri-urbains - Visé : 1 service/h
- Guillemins - Angleur - Chênée - Chaudfontaine - Trooz - Fraipont - Nessonvaux - Pepinster - Verviers - Spa (et arrêts intermédiaires) : 1 service/h, renforcé aux heures de pointe
- Guillemins - Waremme (et tous arrêts intermédiaires) : 2 services/h en semaine et 1 le week-end

Il va de soi que certaines de ces relations devraient être reliées entre elles afin de rationaliser l'exploitation et d'offrir des relations directes les plus nombreuses possibles tant avec les Guillemins qu'avec le cœur de Liège.

2.3.5.3. Agglomération de Namur

Le plan de déplacements de la ville a montré l'intérêt de développer un axe où une exploitation de type RER pourrait être mise en place, à savoir Rhisnes - Namur - Jambes :

- Rhisnes serait justifiée par l'équipement d'un grand P+R à relier correctement à la E42
- Jambes serait justifiée par son poids urbain fort qui complète la Corbeille desservie par la gare de Namur

La question est ouverte de développer de nouveaux points d'arrêt intermédiaires tels que Belgrade (N4), Herbatte (au nord ou au sud de la Meuse), Jambes sud, ... 2 services par heure devraient être assurés, en plus des autres services existants, en semaine, et 1 service au moins le week-end.

L'axe transversal (dorsale wallonne) offre également un potentiel de desserte périurbaine non-négligeable, mais qui n'est peut-être pas suffisant par rapport à une desserte de base telle qu'existante (1 service/h) complétée par des services de pointe). D'une part, les densités de population et d'activités ne paraissent pas suffisantes pour cela, et d'autre part la desserte bus est plus maillée et plus fréquente, même si elle subit de plein fouet la congestion routière croissante.

En tout état de cause, les infrastructures existantes peuvent tout à fait suffire, si ce n'est aménager correctement les terminus potentiels d'un service de type RER entre Jambes et Rhisnes.

2.3.5.4. Agglomération de Charleroi

La diffusion de l'habitat et des activités urbaines dans l'agglomération de Charleroi devrait être de nature à y permettre le développement d'un RER. Mais les axes ferroviaires ne correspondent plus beaucoup aux zones à fort potentiel de clientèle urbaine et péri-urbaine.

S'il convient certainement de renforcer l'offre de service de type L sur la plupart des axes convergeant à Charleroi-Sud, spécialement aux heures de pointe, nous ne sommes pas convaincus qu'un service de type RER avec cadences d'au moins 3 services/h.sens puisse se justifier dans cette agglomération. Si Fleurus – Charleroi Sud offre un certain potentiel, les densités de population et d'activités y restent trop faibles et trop dispersées sur le territoire. C'est encore plus le cas le long d'autres axes ferroviaires.

2.3.5.5. Agglomération de Mons-Borinage

L'axe du Borinage paraît devoir être spécialement considéré par rapport à une offre de service de type RER. Mais il serait sans doute excessif de croire qu'un service bien fréquent puisse « se superposer » aux autres services de type IC/IR qui offrent aussi des relations directes de qualité avec les grandes villes wallonnes et Bruxelles.

Par contre, la question peut être posée d'un renforcement de cette offre grâce à un service supplémentaire de type L, de telle sorte aussi que la régularité du service soit nettement améliorée. Aujourd'hui, pour d'autres raisons, les deux services entre St-Ghislain et Mons sont mal répartis dans le temps; l'ajout d'un service spécifique de renfort répondrait très adéquatement à cette situation, offrant ainsi un service d'assez bonne qualité sur ce corridor urbain fort (3 services/h.s).

2.3.5.6. Région du Centre

Dans la Région du Centre, la Région wallonne a demandé que le RER bruxellois soit prolongé de Braine-Le-Comte jusque La Louvière et Manage.

Au-delà de cela, au service existant de type L entre La Louvière Sud et Charleroi via Manage et Luttre (renforcé aux heures de pointe), on pourrait utilement proposer que 1 service RER autour de Bruxelles soit prolongé de Manage jusque Luttre, offrant ainsi des correspondances de grande qualité avec chaque IC/IR en gare de Luttre (2 L et 2 IC/IR)

Pour le reste, et pour autant que les prolongement du RER bruxellois soit étendu spatialement jusque la Louvière et Manage (ce qui est très loin d'être acquis), nous ne voyons pas de possibilité raisonnable de défendre un service de type RER dans la région du Centre.

2.3.5.5. Agglomération de Tournai

Tournai ne bénéficie plus que de relations IC, renforcées aux heures de pointe, plus quelques services spéciaux effectuant des arrêts supplémentaires. Elle a pourtant le potentiel de développer un axe de type RET (pour Tournai), à l'instar de la récente revalorisation de la desserte entre Lille et Baisieux (ôté français) : nous pensons à un service de type L, si possible avec 2 services/h aux heures de pointe, entre Antoing (ou Maubray) et Baisieux (ou Lille) avec arrêts au sud de Tournai, à Froyennes-zoning (à créer), Froyennes (à valoriser), ainsi qu'à un ou deux arrêts intermédiaires avant la frontière.

De la sorte, ce service continuerait sous forme d'omnibus jusque Lille, l'IC effectuant seulement 1 ou 2 arrêts intermédiaires, afin de réduire le temps de parcours entre la dorsale wallonne et cette plate-forme intra-modale majeure facilitant les relations vers l'Angleterre et la France. Il faudrait aussi, idéalement que l'IC termine son parcours à Lille-Europe plutôt que Lille Flandres, ce qui n'est malheureusement pas possible compte tenu des tensions concernées.

2.3.6. Trains touristiques et spéciaux

Nous ne pensons pas qu'il se justifie de développer spécialement cette question, assez particulière dans le cadre de la discussion se rattachant au Plan Décennal d'Investissements.

Par contre, on peut constater que l'offre T actuelle est presque exclusivement développée en fonction de l'attraction forte de la côte belge en périodes de vacances et de week-end, et très peu (et même pas du tout) en fonction d'autres pôles d'intérêt touristiques, notamment wallons. Il est vrai que ceux-ci sont plus dispersés dans le territoire, mais ils n'en demeurent pas moins importants à considérer, l'offre de service actuelle, spécialement le week-end, étant en général très peu attractive, en dépit de l'intérêt des billets de week-end et des billets B-Excursions.

Il faudrait néanmoins renforcer (ou créer) l'offre de services directs Namur – Charleroi – Mons – Tournai – Mouscron – côte belge, ainsi que Charleroi – Manage – Soignies – Ath – Tournai – côte belge, celle-ci étant composée de plusieurs terminus ferroviaires importants que sont dans l'ordre, Ostende, Blankenberge, Knokke, La Panne et Zeebruges. Des trains auto-tractionnés pourraient être scindés à Bruges ou Lichtervelde pour optimiser les relations directes.

Il faudrait aussi développer des services directs de Bruxelles vers Wavre (Walibi) et de Namur vers Walibi, ainsi que de la dorsale wallonne et de Bruxelles vers les Ardennes (Dinant et au-delà et vers Luxembourg).

2.4. Marchandises

2.4.1. Athus / Meuse

Cet axe est en plein cours de redéveloppement sur l'ensemble de son tracé, en fonction de cet intérêt spécifique. Se posent néanmoins encore certaines questions pour le rendre le plus opérationnel possible :

- Le raccordement avec Longwy et un axe international devant dédoubler l'axe Luxembourg – Metz, très sollicité;
- Le maintien de la L144 pour cet usage particulier, dans un sens;
- La mise à 3 voies et la modernisation concomitante de la dorsale wallonne entre Namur et Auvélais.

En fonction des souhaits de développement des services voyageurs sur les lignes concernées, il faudrait être attentifs à ce que cela ne porte pas atteinte à l'exploitation la plus performante possible du trafic marchandises.

2.4.2. Tongres – Montzen – Aachen

Cet axe devrait bénéficier à très court terme des moyens nécessaires à son électrification complète et à la rénovation du viaduc de Moresnet.

2.4.3. Dorsale wallonne

Nous avons déjà spécialement parlé du tronçon Namur – Auvélais dans le cadre de l'Athus-Meuse pour lequel des questions importantes sont posées sans réponse explicite pour l'instant.

Nous avons aussi montré que la modernisation du reste du tronçon Namur – Charleroi était prioritaire, et qu'il ne convenait pas de se contenter d'une simple rénovation.

Le tronçon Charleroi – Erquennes est en cours de rénovation, spécialement en fonction du trafic marchandises.

Le tronçon Liège – Namur doit être également modernisé, mais en seconde priorité par rapport à Namur – Charleroi, également en fonction de son important trafic marchandises.

2.4.4. Anvers – Mons – Paris

Cette fonction ne semble pas requérir d'investissement particulier; ayant été déchargé du trafic voyageurs, il se prête parfaitement bien au développement de services marchandises, même si l'on devait y restituer certains services voyageurs (cfr ci-dessus).

2.4.5. Intégration et participation à des projets de feroutage européens ou en bilatéral avec des pays voisins

Les projets d'intégration transfrontalière au niveau du transport des marchandises semblent bien avancer, mais avec d'importantes nuances que sont plus particulièrement :

- Visé – Montzen – Aachen, qui risque bien d'être by-passé par l'Ijzerenrijn (Flandre – Pays-Bas) ou la Betuwelijn (Pays-Bas) ;
- L'Athus-Meuse, dont le prolongement grand-ducal et français fait l'objet d'âpres négociations entre les parties concernées pour l'instant ;

- L'Athus-Meuse risque aussi un jour d'être by-passé par l'axe Namur - Dinant- Charleville-Mézières – Metz (et au-delà), sous une pression française potentielle.

2.4.6. Intégration avec les plates-formes multimodales

2.4.6.1. BIERSET

Cette plate-forme spécifique Air-TGV - Route est unique en Wallonie et s'inscrit dans la politique européenne de ce type de connexion. La desserte ferroviaire de l'ensemble du site de Bierset doit être relancée à partir du branchement prévu dans le permis de bâtir délivré par la Région.

2.4.6.2. Liège – Kinkempois – Renory

Cette plate-forme majeure est bien connectée au réseau ferroviaire grâce au quadrilatère de Kinkempois (sorte de "trèfle" ferroviaire), ce qui ne devrait aucunement être remis en question dans le cadre des projets en cours ou à venir sur le réseau ferroviaire dont la charge potentielle ne semble en aucune manière poser problème.

2.4.6.3. Charleroi / Châtelet

Cette autre plate-forme majeure en Wallonie bénéficie également de bonnes conditions de raccordement avec le réseau ferroviaire, la dorsale wallonne étant très bien connectée à l'ensemble des axes lourds de marchandises du pays et de France.

2.4.6.4. Athus

Cette plate-forme est, à première vue, très bien placée par rapport au développement de l'Athus-Meuse dont les perspectives sont excellentes (avec toute la vigilance requise).

Mais en fait le tracé actuel rejoignant la plate-forme de Bettembourg est raccordée à l'axe Luxembourg – Metz dont la saturation se pose avec de plus en plus d'acuité. D'où l'option française, de doubler cet axe par un autre sillon nord-sud passant par Longwy qui serait plus particulièrement dévolu aux marchandises (surplus par rapport à ce que permet le corridor actuel). Il faudrait ainsi raccorder l'Athus-Meuse à Longwy au sud d'Athus. Cela requerra de toute façon une réflexion sur les infrastructures au sud d'Athus. Mais le tracé pressenti rendrait difficile l'accès à la plate-forme d'Athus puisque celle-ci n'est accessible que depuis la gare d'Athus (donc au nord du site), ce qui obligeait depuis/vers le nouvel axe pressenti, deux manoeuvres de retournement des convois lourds sur quelques centaines de mètres, ce qui irait complètement à contre-courant des nécessités fonctionnelles contemporaines.

Xxxxxx

Pour le reste, nous ne disposons pas d'informations suffisantes pour apprécier l'état des infrastructures ferroviaires wallonnes en relation avec les besoins de transport de marchandises. Une contrainte particulière à prendre en compte est liée aux pentes qui doivent être les plus réduites possibles pour des raisons évidentes de traction (pentes en tout cas inférieures à 1,8%, et moins en courbe).

2.5. Gares

2.5.1. Accueil, propreté, services

En dépit des discours, force est de constater que la revalorisation des gares reste encore beaucoup trop peu et mal valorisée en Belgique. Des efforts non-négligeables sont développés par la SNCB depuis une dizaine d'années, portant essentiellement sur les éléments suivants :

- Les fonctions internationales, ou tout au moins TGV. Pour appuyer cette thèse, il n'est que de voir l'état d'avancement de la rénovation de la gare du Midi à Bruxelles qui a été "tambour battant" pour la partie TGV et qui est en attente de poursuite pour la partie consacrée aux services intérieurs depuis plusieurs années. Il n'est aussi que de voir la nouvelle gare de Bruxelles-Luxembourg qui est restée à l'état provisoire de nombreuses années et dont les travaux d'achèvement ne sont en cours que depuis quelques semaines, en dépit de la mise en service du Parlement européen voisin qui a servi de "déclencheur" tout le développement associé.
- Les gares IC font l'objet d'une attention de plus en plus manifeste de la part de la SNCB, confirmant la vocation qu'elle veut affirmer de privilégier ces relations à moyenne et longue distance, peu d'efforts étant consacrés aux petites gares ou points d'arrêt, sauf situations particulières (rénovation de la L42, volonté politique associée à la L26 à Bruxelles grâce à des fonds fédéraux particuliers, rénovation complète des lignes existantes mises à 4 voies dans le cadre du TGV, ...).
- La SNCB consacre de gros moyens au développement de parkings automobiles associés à ses gares, y compris des passages souterrains associés qui améliorent la qualité de service pour ces usagers (et parfois aussi pour d'autres). Par rapport à cela (qui ne doit pas être dénoncé), il faut bien constater la très faible attention consacrée à des équipements pour les cyclistes dans les gares et même pour faciliter les accès piétons (et PMR) des gares depuis les zones urbanisées attenantes.
- La rénovation des gares est souvent pensée dans une logique pure SNCB, au lieu d'y associer, dans de nombreux cas, d'autres fonctions urbaines. C'est d'autant plus étonnant que les bâtiments offrent bien souvent des surfaces et volumes qui n'ont plus de réelle utilité et que la SNCB pourrait en dégager des ressources locatives non-négligeables. Il ne faut sans doute pas incriminer la seule SNCB par rapport à cette situation, devant aussi invoquer la (trop) faible attention en général des acteurs locaux à une réelle valorisation des gares et de leurs abords dans la vie de leurs entités (qu'elles redeviennent des centres d'activités et d'animation). On peut ainsi mettre en avant les faibles résultats, jusqu'à présent, des aménagements d'espaces publics aux abords des gares en Région wallonne. Beaucoup de gares restent trop isolées des centres urbains historiques qu'elles bordent par de grands boulevards qui font office de rupture plus que de suture comme c'était le cas à l'origine de leur développement.

Les services aux clients laissent aussi fort à désirer, même dans les plus grandes gares. On peut citer à cet égard la récente décision de la SNCB de supprimer tout service aux usagers à la gare du Midi au-delà de 22h, invoquant des problèmes de sécurité pour les employés ... (et les voyageurs ?).

Dans les plus petites gares, la situation est plus contrastée. Si les horaires d'ouverture sont souvent peu satisfaisants pour les clients, la qualité de service est trop dépendante des employés des gares dont la fonction est souvent trop cloisonnée (avec de notables exceptions, essentiellement liées à la personnalité et aux initiatives propres du personnel). Le problème de la sécurité devient de plus en plus important un peu partout, y compris dans les petites gares, où la présence policière ne peut être suffisante.

De façon générale, et spécialement dans les gares petites et moyennes, la spécialisation du personnel engendre des rigidités qui paraissent alors inutiles. Une responsabilisation multi-services serait très appropriée dans ces cas (services directs aux voyageurs avant, pendant et après le passage des – rares – trains, d'autres tâches le reste du temps, comme en Suisse). Les agents des gares devraient aussi devenir autre chose que de "simples" employés de la SNCB et offrir d'autres services pour d'autres acteurs (agent local du TEC, postier, autres services commerciaux commandités par le secteur privé en fonction de nouveaux partenariats, etc), grâce à des collaborations devant pouvoir intéresser le secteur privé et bénéficier à la quantité et la qualité des services publics. Sans doute existe-t-il des rigidités internes trop importantes à ce sujet ? Cela contribuerait aussi à renforcer le rôle "central" des gares dans la vie d'une entité, qu'elle soit rurale ou urbaine.

Les petites gares ne pourraient-elles aussi être valorisées spécialement pour y établir d'autres équipements, notamment des écoles rurales qui y trouveraient sans doute de bonnes conditions de développement et d'accessibilité.

La propreté dans les gares reste aussi un gros problème, malgré des efforts consentis. Une fois encore, si le comportement des usagers est à mettre en cause de façon générale, le rôle des agents des gares pourrait être étendu explicitement à ce type de tâche. Remarquons également le rôle des agents pour "paysager" leur environnement (et celui des usagers), par exemple avec le concours d'une école spécialisée dans le voisinage. De tels exemples pourraient en inspirer plus d'un, pouvant contribuer à changer lentement les mentalités de tout un chacun.

2.5.2. Intégration de l'accès de la gare avec la ville : la gare comme pôle de transfert multimodal

2.5.2.1. Piétons

Nous avons déjà dénoncé la trop faible attention portée à l'accès des gares pour les piétons, même dans les gares importantes. On peut évoquer à cet égard le cas de la gare de Namur :

- Pourquoi n'avoir pas rehaussé le niveau des quais (entièrement rénovés) pour faciliter l'accès aux trains (et ainsi aussi réduire le temps d'arrêt) ?
- La passerelle provisoire qui avait été installée voici 2-3 ans avait dû être supprimée parce qu'elle engendrait un véritable danger pour les piétons (hauteur, pente trop forte), outre leur grand inconfort ... pour traverser une seule voie, qui a, très justement été coupée en deux pour résoudre le problème.
- L'accès au CAMET qui borde la gare (un très grand progrès en termes de localisation) relève du parcours du combattant pour le visiteur occasionnel (pas pour le personnel).
- Le principal passage sous voie qui permet l'accès direct à la Corbeille a vu un de ses deux accès purement et simplement bouché (il s'agissait d'un ancien escalator hors service depuis des années), au lieu de le reconditionner comme accès piétons supplémentaires avec escalier et ascenseur. Du coup, l'autre bouche est parfois encombrée de voyageurs et le détour imposé est mal vécu.
- Les accès par rapport à la gare provisoire actuelle sont tout à fait mal organisés et illisibles.
- L'éloignement des quais voyageurs de la Corbeille semble une erreur qui aurait peut-être pu être évitée.
- Le recouvrement complet de la gare par une double dalle de béton laisse perplexe, et contribue à éloigner l'usager de la réalité urbaine environnante.

De façon générale, la SNCB s'emploie à supprimer un maximum de passages à niveau qui engendrent pour elle des coûts récurrents importants sans résoudre convenablement les problèmes de sécurité. Cette suppression amplifie souvent la réalité de coupures territoriales, spécialement pour les piétons, y compris par rapport à l'accès aux gares et points d'arrêt. Dans d'autres cas, les passages à niveau sont "remplacés" par des passages dénivelés qui, souvent, accentuent aussi les effets de coupure, spécialement pour les piétons et surtout pour les personnes dont la mobilité est réduite.

Trop d'abords de gares sont aussi envahis par le stationnement automobile, y compris sur les trottoirs et voies piétonnes, les mesures de lutte étant en général peu efficaces.

La Fondation Roi Baudouin avait initié, à la fin des années 90, une approche sensible du "chemin de la gare". Des opérations-pilotes s'en sont suivies, mais dont la réalité sur le terrain n'a pas assez souvent été à la hauteur des espoirs.

2.5.2.2. Cyclistes

La Région wallonne estime que cette combinaison offre de très grandes potentialités, dans l'intérêt du développement de la clientèle des chemins de fer et d'une politique de mobilité durable.

Une telle combinaison peut prendre des formes variables et complémentaires :

- parkings vélos dans les gares, certains non-gardés et couverts, d'autres gardés ou fermés, à étudier au cas par cas

- services vélos diversifiés, dans les grandes gares
- transport des vélos dans les trains, avec tarifs plus attractifs et réservation garantie, l'offre devant être renforcée sur certaines relations touristiques, comme la SNCB l'a pris en compte spécifiquement depuis peu
- transport des vélos dans les trains internationaux, ce qui n'est pratiquement plus possible aujourd'hui, sauf lorsque le matériel roulant est étranger (Amsterdam - Bruxelles et partiellement Bruxelles - Suisse)
- location de vélos dans les gares, non seulement touristiques mais aussi urbaines, l'offre devant être attractive grâce à des avantages spécifiques par rapport au transport de bicyclettes en voiture particulière (ce qui se développe très fort ces dernières années), consistant notamment à supprimer la redevance supplémentaire (500FB) lorsque le vélo SNCB n'est pas rendu dans la gare d'emprunt
- partenariats avec les communes concernées pour développer des facilités d'accès aux gares pour les usagers cyclistes. L'un ou l'autre exemple très récent montre qu'il reste encore beaucoup de chemin à parcourir à ce sujet, en dépit de nouveaux outils tels que le CWATUP qui a pourtant défini de nouvelles obligations à ce sujet
- Adaptation, souvent très légère, des escaliers, pour faciliter les mouvements des vélos vers/depuis les quais, ne fût-ce qu'au moyen de petites goulottes métalliques disposées sur leur bord.

La Région wallonne a engagé une importante réflexion pour valoriser la combinaison des vélos et du train, notamment par la mise en place de stations vélos dans quelques grandes gares au cours des prochaines années.

2.5.2.3. Transports en commun urbains et régionaux

Des gares de correspondances ont été définies en commun entre la SNCB et les différents TEC au cours des dernières années. Dans ces gares des délais d'attente ont été fixés par parcours et des conférences « horaires » sont organisées afin d'assurer un maximum de correspondances. D'autre part de nombreuses gares bus-trains ont été réaménagées ce qui accroît la qualité du service, la sécurité et le confort des voyageurs.

Si des budgets importants sont consacrés au développement d'une meilleure coordination trains-bus, il faut bien constater que les résultats ne suivent pas au niveau du recours au transport combiné. Il faut constater que dans les faits la SNCB favorise les relations trains-voitures au détriment des transports bus-trains. A cet égard la politique en matière de tarification des parkings associés aux gares est exemplative.

2.5.2.4. Taxis

Les conditions de combinaison entre taxis et train restent aussi en général peu attrayantes, notamment en fonction d'une absence complète de modalités tarifaires intégrées. Des exemples d'amélioration de disposition d'attente des taxis aux gares sont toutefois à mentionner.

2.5.2.5. Automobile individuelle

La Région wallonne a déjà pris position assez clairement à ce sujet dans le cadre du dossier « mobilité dans et autour de Bruxelles ». En clair, elle estime que les parkings ne doivent en général pas être développés dans les gares « urbaines », au profit de l'accessibilité piétonne, cycliste et des bus ainsi que de l'urbanisation. Néanmoins, elle propose de spécialiser certaines gares ou points d'arrêt dans ce rôle, comme cela a été le cas voici une vingtaine d'années pour Silly dans le cadre de la création de la ligne nouvelle Bruxelles – Tournai entre Enghien et Ath.

C'est ainsi que la Région wallonne a proposé un certain nombre de tels points d'arrêt (parfois nouveaux) :

- Basse-Wavre et Louvain-La-Neuve Zoning le long du corridor de la L161 ;
- Imagibraine, Nivelles Zoning et Luttre le long de la L124 ;

- Soignies, Braine-Le-Comte et Tubize Sud le long de la L96.

Une telle sélectivité de fonction des gares pourrait aussi être étudiée dans le cas d'autres agglomérations où des services suburbains sont demandés. On peut mentionner notamment :

- Liège : Coronmeuse, Pont de Seraing, ...
- Namur : Rhisnes, Jambes, ...
- Charleroi : Luttre, ...
- La Louvière Sud
- Luxembourg : Athus, Stockem, ...
- ...

Se pose assurément pour cette forme de combinaison la prise en charge des coûts d'aménagement (élevés) de parkings automobiles et des coûts de gestion et de maintenance. En toute hypothèse, la prise en charge par les usagers ne semble pas pouvoir couvrir l'ensemble de ces coûts, sous peine qu'ils ne désertent cette forme de combinaison.

2.5.3. Conditions d'attente et d'embarquement

2.5.3.1. Quais et abris

Nous avons déjà relevé le problème de la hauteur des quais qui n'est pas standardisée et qui ne semble pas devoir l'être, en fonction de réalisations récentes importantes telles qu'à Namur. La Région wallonne devrait imposer des quais hauts partout dans les dossiers de permis d'urbanisme qu'elle traite.

Les conditions d'attente sont aussi souvent mal assurées sur le plan du confort : éclairage insuffisant, aubettes d'attente très inconfortables quand ce n'est pas inutilisables pour des raisons élémentaires de malpropreté, isolement visuel et physique (insécurité sur le plan social, au moins subjective).

Le revêtement des quais est aussi souvent peu approprié, surtout pour les personnes chargées, avec landau d'enfant ou dans la mobilité est réduite. Aucune norme ne semble exister en la matière au sein de la SNCB.

Il faut toutefois relever que les récentes rénovations importantes de gares se sont souvent traduites par une amélioration du traitement des quais et des conditions d'attente : éclairage, hauts-parleurs d'information, aubettes vitrées, revêtement en dur, au moins sur la partie centrale des quais, etc.

Quelques gares ou arrêts ont même fait l'objet d'un traitement de grande qualité, par des éléments visuels forts dépassant de loin leur simple fonctionnalité, comme entre Halle et Bruxelles dans le cadre de la mise à 4 voies de la ligne liée au TGV.

2.5.3.2. Information aux voyageurs

De gros efforts restent à faire dans ce domaine, dans les gares et arrêts, dans les trains et, de façon plus générale, dans l'ensemble de la société, pour informer et stimuler les gens d'utiliser davantage le train. Mais cela relève d'une approche qui s'éloigne assez fort du plan décennal d'investissements qui est ici plus particulièrement visé. De sorte que nous ne traiterons pas davantage cette question bien spécifique, mais très importante.

2.6. Etudes à réaliser à court terme

L'examen circonstancié du réseau ferroviaire wallon a permis de dégager des axes ou corridors qui devraient être l'objet d'études spécifiques, de natures diverses, en concertation avec la Région wallonne.

- **L24 Visé-Montzen – Aachen** : étude de la rénovation du viaduc de Moresnet, en tenant compte des aspects patrimoine.
- **L34 Glons – Herstal – Guillemins** : étude d'un REL au moins entre Guillemins et Herstal, avec (re)-développement ou déplacement de points d'arrêt, requalification des gares comme portes de ville ou de quartier comme c'est prévu à Palais, examen des intermodalités possibles, en général bus et cyclistes, et parfois avec la voiture particulière.
- **Lignes ferroviaires du service intérieur sises au nord et à l'est de Liège (37, 40, 44 et 49)** : étude attentive de l'offre de service à venir et de quelques éléments d'infrastructures associés sur les lignes concernées, par rapport à la desserte sub-urbaine et sous-régionale de Liège (et Maastricht/Aachen), en combinaison éventuelle avec des services régionaux et nationaux sur les axes à l'ouest de Liège. Diverses formules paraissent imaginables dans ce secteur, qui mériteraient une discussion de fond entre la SNCB, la Région wallonne et des représentants des acteurs sous-régionaux concernés (dont l'Euregio). Etude également de l'opportunité de diversifier l'offre de service sur la L49, d'une part par rapport au potentiel Eupen-Aachen pour les voyageurs et d'autre part pour les marchandises comme axe de dédoublement de la L37.
- **Lignes ferroviaires du service intérieur sises au sud-est et sud-ouest de Liège (42, 43, 45)** : étude de valorisation réelle de l'offre de service, à finalités inter-régionale, sous-régionale, suburbaine (de Liège) et de combinaison avec les axes lourds (conditions de correspondance à Liège, Marloie et Luxembourg). Aujourd'hui, aucun de ces besoins n'est bien rencontré ; les services en place tentent de concilier – très mal – l'ensemble de ces besoins par une offre de service « rationalisée ».
- **L161-162** : poursuite active d'un dialogue profond de la SNCB avec la Région wallonne afin de mettre au point une stratégie commune de modernisation de cet axe fondamental, à mettre en œuvre dès après la mise en service de l'Athus-Meuse : étude stratégique sur les grands choix à opérer (notamment par rapport au nœud d'Ottignies), mais aussi étude technique de la mise à 4 voies.
- **Athus-Meuse** : la mise en service de l'infrastructure renouvelée et des nouvelles auto-motrices à l'horizon 2002 devrait initier, sans tarder la mise en place d'un groupe de travail commun SNCB, Région wallonne, forces vives locales, afin de définir l'offre de services voyageurs à mettre en place sur cet axe, ainsi que ses antennes vers Luxembourg-Ville et Arlon. Quelques compléments peu onéreux d'infrastructures pourraient être rendus judicieux en fonction des résultats de cette approche en termes d'offre de service.
- **L154** : suivi de l'étude Interreg III sur la faisabilité et l'opportunité de la remise en service voyageurs de Dinant – Heer Agimont – (Givet), dans une perspective de service sous-régional, trans-régional voire international.
- **Dorsale wallonne** : dialogue entre la SNCB et la Région wallonne de dégager un accord sur sa nécessaire rénovation/modernisation, en matière d'infrastructures et d'offre de services (y compris par rapport à la mise en service potentielle d'un REL sur cet axe entre Flémalle et Liers). Ce dialogue technique doit être institué à très court terme. A un autre horizon, il sera indispensable de lancer l'étude relative à la mise en place d'une LGV Est-Ouest.
- **L140 – 144** : ces deux axes sont d'abord et avant tout dévolus au trafic marchandises. Un dialogue constructif devrait aussi être institué avec la Région wallonne par rapport à l'avenir de l'exploitation de ces deux axes, y compris pour les voyageurs, la Région wallonne y voyant de réelles potentialités.
- **L141** : mise en route rapide d'une étude de faisabilité (comme inscrit dans l'avenant au contrat de gestion) par rapport à sa remise en service, prioritaire entre Court-St-Etienne et Genappe, ensuite entre Genappe et Baulers, ensuite encore entre Baulers et manage.
- **L124** : la Région wallonne exige que l'étude technique de mise à 4voies continue de cette ligne soit engagée dès à présent.

- **Corridor de la L96 (et au-delà de Mons)** : cette ligne offre un excellent potentiel de services intérieurs ; par contre son potentiel de services inter-régionaux est inexistant. Les responsables wallons et de la Région Nord-pas-de-Calais devraient sans doute définir entre eux l'intérêt potentiel de liens ferroviaires forts trans-régionaux, avant que de mettre les opérateurs (SNCB et SNCF) dans le coup ? Cela peut concerner la ligne existante vers Maubeuge (et au-delà), mais aussi vers Valenciennes.
- **L94** : un dialogue devrait s'instaurer à court terme entre la SNCB et la Région wallonne afin d'optimiser à court terme les conditions d'exploitation de cet axe, et d'envisager ensemble de l'intérêt de mener des études relatives à des éléments éventuels plus lourds au niveau de l'infrastructure.
- **L130A – L132** : la SNCB, la Région wallonne et les forces vives de la botte du Hainaut devraient se mettre autour de la table pour envisager l'amélioration de la qualité de service sur ces deux axes sous-régionaux et transrégionaux (L130A), en termes d'offre de service, de points d'arrêts, de qualité dans les gares, d'intermodalité, etc. La perspective de la rénovation lourde de la L130A (en cours) et de la mise en service d'un nouveau matériel roulant dans les prochaines années (L132, ligne de « qualité totale » telle que définie dans le récent avenant au contrat de gestion), devraient mener l'urgence d'une réflexion associant la SNCB à la Région wallonne et les forces vives sous-régionales.

2.7. Collaborations trans-régionales

Si le trafic international, reliant les grandes métropoles européennes, est en pleine phase de croissance exponentielle, l'offre de service inter-régionale suit une évolution tout à fait inverse depuis quelques décennies, le mouvement s'étant encore accéléré avec la mise en service des lignes nouvelles à grande vitesse (à l'instar de la France).

La Région wallonne devrait participer activement à des discussions de fond associant les régions voisines afin de (re)développer une offre de service transfrontalière (que signifient encore les frontières pour le trafic routier ?), mettant en valeur des complémentarités entre villes et régions voisines, mais parfois tellement éloignées. Cela concerne en particulier les cas suivants :

- L40 Liège – Maastricht : définition conjointe de l'offre de service, des arrêts, des conditions de correspondance dans les gares principales (train – train et train-bus), d'une tarification intégrée qui aille au-delà des actuels billets Euregio, ...
- L37/49 : discussion relative à l'intérêt de développer des services transrégionaux et suburbains par rapport à la métropole d'Aachen, compte tenu du développement rapide de son bassin d'emploi et de vie en territoire belge, et étude d'un axe de dédoublement de la L37 (accroissement de capacité du transit, détournement en cas de problème technique, ...).
- L42 : discussions inter-régionales, depuis le Limbourg néerlandais jusqu'à la Lorraine en passant par Liège et Luxembourg-ville, destinée à envisager de développer une offre de services de bon niveau entre ces régions dynamiques où les villes jouent un rôle polarisant en rapide croissance.
- Lorraine – Luxembourg : discussions orientées vers le développement de l'offre de services centrée spécialement sur la métropole grand-ducale, mais éventuellement aussi vers d'autres villes sous-régionales.
- L154 : discussion préalable interne à la Région wallonne afin qu'elle balise sa stratégie, avant que d'envisager une collaboration trans-régionale avec la Région de Champagne-Ardenne.
- L130A : discussions à engager rapidement pour étendre davantage de services venant de Paris jusque Namur.
- L97 : idem.
- Ligne Mons – Quiévrain – Valenciennes : discussions à engager rapidement avec la Région Nord-pas-de-calais afin d'examiner l'intérêt d'étudier plus avant la faisabilité de la remise en service de cette ligne, que ce soit à des fins de voyageurs ou de marchandises.
- Ligne Tournai – Lille : poursuite de l'amélioration de l'offre de service, y compris au niveau de la billettique, entre les deux régions, spécialement par rapport au développement transrégional de la métropole lilloise vers la Belgique.
- Ligne Mouscron – Lille : discussions avec la Région Nord-pas-de-calais afin de diversifier et de rendre plus attractive l'offre de service : suburbaine, inter-urbaine, inter-régionale et internationale

Parmi les priorités, il nous semble qu'il faut tenir compte des grands projets en cours de mise en œuvre, comme les relations avec l'Allemagne, les relations avec le Grand-Duché de Luxembourg (L42 et Athus-Meuse), les relations Namur/Charleroi/Mons – nord de la France et autour de Lille.