



## **AVIS A.753**

### **SUR LA STRATEGIE « VOYAGEURS » 2006-2012 DE LA SNCB**

ADOPTÉ PAR LE BUREAU LE 10 JANVIER 2005

## **1. Saisine**

Par courrier du 17 décembre 2004, le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, Monsieur André Antoine, a fait savoir au CESRW qu'il sera à nouveau officiellement consulté à propos des grands projets de la SNCB, et dans un premier temps sur la stratégie voyageurs de la SNCB et son futur plan de transport 2006. En réponse à ce courrier, le CESRW tient dès à présent à faire part au Gouvernement wallon des positions suivantes.

## **2. Avis**

Au mois d'octobre 2004, le CESRW a rencontré des représentants de la SNCB pour s'informer des intentions de la SNCB quant à sa politique d'accueil de la clientèle et quant à la révision de son offre voyageurs à l'horizon 2006. Au vu des informations obtenues, le CESRW se réjouit des objectifs ambitieux de développement des volumes, mais se montre extrêmement inquiet sur certains aspects des perspectives que cette réorganisation de la politique d'offre aux voyageurs laisse entrevoir en région wallonne. Il considère qu'il y a urgence à définir et à défendre une position wallonne qui soit relayée au sein des Comités compétents (Comité de concertation, Comité stratégique), sachant que les grandes lignes du nouveau plan voyageurs de la SNCB pourraient être arrêtées par le Conseil d'administration de la SNCB au début de l'année 2005.

Les réflexions émises à ce stade par le CESRW portent d'abord sur la nécessaire inscription des débats ferroviaires dans une politique globale de mobilité durable en région wallonne, avant de se concentrer sur certaines questions spécifiquement ferroviaires.

### **A. Considérations générales sur la politique de transport en région wallonne**

Le CESRW part du principe que les choix posés au niveau d'une politique modale de transport, qu'elle soit ferroviaire, fluviale, routière ou aérienne, doivent pouvoir s'inscrire dans une vision prospective de la politique régionale de transport, qui fait actuellement défaut au sein de la Région wallonne. Le CESRW dénonce à nouveau ce manque de vision de la politique de transport à long terme au sein des autorités wallonnes, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. A cet égard, il rappelle que dans son avis A.728 du 26/01/2004 concernant la politique de transport en région wallonne, il demandait à la Région de se doter dans les plus brefs délais d'une vision stratégique et prospective au niveau de sa politique de transport et suggérait des lignes directrices sur les moyens qu'il conviendrait de mettre en œuvre pour y parvenir.

En outre, le CESRW estime que les débats actuels portant sur le rail témoignent de carences au niveau des ressources et compétences administratives de la Région wallonne pour les matières ferroviaires. Le CESRW tient une nouvelle fois à pointer cette lacune, qui n'est que la résultante du fait politique, et à demander à ce que les décisions stratégiques sur le plan ferroviaire puissent s'appuyer sur une expertise solide de la Région wallonne en la matière. Bien qu'un premier pas ait été franchi par la constitution d'une cellule rail au sein du MET, le CESRW estime qu'il faut que cette structure ait la réelle possibilité d'être un véritable lieu d'étude et d'aide à la décision.

## **B. Considérations sur la stratégie « voyageurs » de la SNCB**

Le CESRW constate que les préoccupations actuelles du Gouvernement wallon se focalisent sur la question des partenariats public – privé (PPP), et attire l’attention du Gouvernement wallon sur le fait que les projets de la SNCB en matière d’offre voyageurs, actuellement sur la table, méritent également un examen approfondi. Ils risquent en effet non seulement d’avoir de lourdes répercussions sur l’offre pour certaines sous-régions wallonnes, mais également de générer d’importants effets induits sur les investissements futurs en capacité et en matériel roulant.

Concernant les financements alternatifs, le CESRW s’inquiète du manque de moyens financiers régionaux disponibles. Le CESRW réclame l’ouverture du débat sur les PPP, qui reste pour l’instant cantonné au sein du Gouvernement wallon, et tient à y être associé, y compris pour les aspects ferroviaires, afin, notamment, d’étudier la manière dont ce partenariat pourrait s’articuler au mieux avec les objectifs de la SNCB et les préoccupations de la Région wallonne. Plus largement, le CESRW entreprendra l’examen de la problématique générale des PPP et demande au Gouvernement wallon de contribuer à ce travail en apportant ses compétences en la matière.

Concernant le futur plan de transport de la SNCB, le CESRW ne perçoit pas dans les propositions de la SNCB une démarche proactive de développement de l’offre voyageurs en région wallonne, particulièrement sur ses deux axes majeurs nord-sud et est-ouest. Si un nouveau plan se justifie pour remédier aux lacunes de l’offre actuelle et pour répondre à des exigences de rentabilité, il ne peut se réduire à se concentrer sur les navetteurs et les liaisons avec Bruxelles.

A ce stade du dossier, le CESRW tient en particulier à pointer les éléments suivants qu’il a pu relever et qui viennent confirmer ses inquiétudes.

Ainsi, la SNCB entend se concentrer sur un réseau de base offrant des liaisons rapides entre les principales villes wallonnes et Bruxelles, laissant en région wallonne une ossature ferroviaire rudimentaire et mal connectée aux réseaux voisins. Cette approche va de pair avec le déclasserment du statut de certaines relations internationales/transfrontalières comme Liège-Gouvy-Luxembourg ou Tournai-Lille, ce qui n’est pas sans conséquence sur le choix du matériel roulant ou l’organisation des correspondances sur ces lignes.

Plus précisément, le CESRW s’oppose ainsi totalement à la modification proposée de rediriger la dorsale wallonne vers Mouscron plutôt que vers Lille pour les raisons suivantes :

- cette option vise à favoriser l’axe Anvers-Gand-Lille au détriment de la connexion wallonne avec la métropole lilloise ;
- cette option est contradictoire avec l’ambition d’une modernisation de la dorsale wallonne et des dessertes transfrontalières reprises dans les missions de service public, comme affirmé dans l’avis du CESRW A.704 du 28/04/2003 sur les priorités en matière de transport ferroviaire en région wallonne.

Notons que ce dernier argument est également valable pour ce qui concerne la liaison Liège-Gouvy-Luxembourg.

Pour ce qui est de la politique d’accueil dans les gares, le CESRW ne peut cautionner la fermeture de certaines gares ou des guichets dans certaines gares, dans la mesure où elle ignore, outre ses propres objectifs, des facteurs tels que :

- la dispersion croissante de l’habitat, qui renforce la nécessité de maintenir un maximum de points d’accueil de la clientèle dans des zones périphériques ou rurales ;
- l’augmentation du sentiment d’insécurité et du risque d’agressions dans les gares qui ne bénéficient plus de personnel aux points de vente de tickets ;
- l’importance d’une information optimale sur les services et les produits offerts par la SNCB.

Le CESRW remarque que la procédure suivie quant à la mise en œuvre de ce processus de fermeture des guichets ou des gares, basée sur une consultation des communes par la SNCB, est révélatrice de l’absence d’une stratégie wallonne coordonnée quant à la politique de service au public.

Plutôt que la fermeture des gares ou guichets, le CESRW préconise au contraire le renforcement et la diversification du rôle des gares comme point de chute de services publics (pour la délivrance de divers types de produits, pour jouer un rôle de relais touristique,...).

Enfin, le CESRW tient à manifester ses interrogations à l'égard de la politique de gratuité préconisée par le Ministre fédéral des Entreprises publiques, et demande au Gouvernement wallon d'obtenir des clarifications quant à ses implications et conséquences réelles vis-à-vis tant des contributeurs potentiels et des usagers que de la SNCB.

---