

Avis de la Fédération Inter-Environnement Wallonie à la consultation sur le projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie (2013-2025)

14 décembre 2011

1. Résumé exécutif

Suite à l'analyse du projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie, la Fédération Inter-Environnement Wallonie a identifié les actions qu'elle juge prioritaires pour l'avenir du rail wallon. Certaines de ces actions sont déjà mises en évidence dans l'étude, d'autres viennent la compléter. Elles ont été classées en sept thématiques qui font l'objet d'une description plus détaillée dans l'avis.

Gouvernance :

- réformer les structures du Groupe SNCB (questionner la scission en trois entités et la répartition budgétaire entre celles-ci) et améliorer son contrôle (inclure des représentants régionaux, syndicaux et des usagers dans son Conseil d'Administration et concrétiser davantage le pouvoir de tutelle) ;
- oser remettre en question la clé de répartition 40/60 et son application qui est défavorable pour la Wallonie ;
- améliorer l'accessibilité et la publication des données ferroviaires, ouvrir le débat ferroviaire au public (participation citoyenne), développer l'expertise du politique et de l'administration pour ainsi faire renaître une culture ferroviaire ;
- défendre les intérêts du rail wallon au niveau fédéral (avis sur le plan d'investissement et sur le contrat de gestion) mais agir également à travers les leviers d'action dont dispose la Région wallonne (législation en matière d'aménagement du territoire, possibilités de pré et cofinancement, politique globale de mobilité) ;

- oser remettre en question le processus de libéralisation du secteur impulsé par l'Europe.

Exploitation et fiabilité du service ferroviaire

- donner priorité aux fondamentaux avant d'investir des sommes importantes dans des projets nouveaux (Gosselies, Mons) ;
- rattraper le retard pris dans le domaine de la sécurité ;
- garantir une maintenance optimale du réseau et renouveler le matériel roulant (première action pour améliorer la ponctualité) ;
- renforcer l'attractivité du service : sélectionner les projets d'infrastructure selon cet objectif et défendre une dotation d'exploitation qui permette à terme de doubler les fréquences et cadencer les trains en réseau.

Aménagement du territoire et urbanisme :

- améliorer l'articulation entre les outils d'aménagement du territoire (ex. SDER) et de mobilité (plan ferroviaire) ;
- aménager les gares comme des pôles de vie (accessibilité multimodale, diversité des services, convivialité de l'espace public) et non comme des pôles de transport train-voiture ;
- permettre une gestion réfléchie des quartiers de gare (cohabitation de l'habitat et des activités économiques et logistiques, densification de l'espace) ;
- prévoir dans le plan d'investissement les moyens nécessaires pour l'aménagement et la rénovation de l'ensemble des petites gares et des points d'arrêts non gardés (plutôt que de consacrer de gros budgets dans quelques projets de grosses gares qui sont davantage des projets architecturaux que ferroviaires).

Accessibilité, intermodalité et zones rurales :

- défendre au niveau du plan d'investissement des moyens pour mettre en œuvre une politique global d'accessibilité ;
- ne plus donner priorité à l'accessibilité voiture des gares mais améliorer l'accessibilité piétonne et cycliste : réclamer des aménagements au niveau des infrastructures de la SNCB et réaliser des cheminements sécurisés et balisés (compétences des communes et de la Région) ;
- améliorer le rabattement des lignes TEC par une meilleure coordination des horaires et par la mise en œuvre d'un cadencement en réseau ;
- innover pour la desserte des zones moins denses (trains légers, arrêts à la demande).

Réouverture de lignes :

- maintenir les assiettes d'anciennes lignes dans le domaine public ;
- remettre en service une ligne quand le potentiel est suffisant et à condition d'une offre attractive.

Transport de marchandises :

- renforcer le corridor C et la dorsale wallonne ;

- mettre fin à la fuite vers le Nord (Anvers) des activités liées au fret et rénover les gares de triage wallonnes ;
- assurer la survie du trafic diffus ;
- encourager les entreprises à se localiser de manière stratégique par rapport au rail (localisation des parcs d'activités économiques, permis d'accessibilité, subsides pour des raccordements au rail).

Choix budgétaires et financement de la politique ferroviaire:

- prioriser les projets à défendre dans le cadre du plan d'investissement en fonction de leur capacité à répondre au mieux aux six enjeux identifiés dans l'étude ;
- oser remettre en question le choix du gouvernement de réaliser le raccordement ferroviaire de Gosselies afin de dégager des moyens pour répondre à de vrais besoins ;
- diversifier les financements de la politique ferroviaire en faisant participer les modes de transport les plus polluants (fiscalité automobile, routière et aérienne).

Table des matières

1. Résumé exécutif	1
2. Introduction.....	6
3. Considérations générales et méthodologiques.....	7
3.1. Appréciation générale du projet de Plan	7
3.2. Remarques méthodologiques pour les projets spécifiques	8
4. Thématique 1 : Gouvernance.....	9
4.1. Réforme du groupe SNCB.....	9
4.2. Contrat de gestion et mécanismes d'évaluation.....	10
4.3. Expertise, coordination et participation citoyenne	11
4.4. Leviers d'action de la Wallonie et des pouvoirs locaux	12
5. Thématique 2 : Exploitation et fiabilité du service ferroviaire	13
5.1. Garantir les fondamentaux	13
5.2. Renforcer l'attractivité du service	14
6. Thématique 3 : Aménagement du territoire et urbanisme.....	14
6.1. Articulation du projet de Plan ferroviaire wallon avec les options régionales prises par ailleurs en matière d'aménagement du territoire (en particulier via la révision du SDER).....	15
6.2. Politique foncière de la SNCB.....	15
6.3. Gares et quartiers de gare.....	15
7. Thématique 4 : Accessibilité, intermodalité et solutions créatives pour les zones rurales.....	16
7.1. Accessibilité.....	16
7.2. Intermodalité.....	16
7.3. Zones rurales	17
8. Thématique 5 : Réouverture de lignes	17
9. Thématique 6 : Transports de marchandises	17
10. Thématique 7 : Choix budgétaires et financement de la politique ferroviaire	18
10.1. Quelques critères pour les choix budgétaires	18
10.2. Une meilleure répartition budgétaire entre les trois entités	19
10.3. Des financements complémentaires pour le rail	19
10.4. Le cas particulier du projet n°11 (raccordement ferroviaire à l'aéroport de Gosselies) ...	20

11.	Réaction sur les 34 projets sélectionnés	21
12.	Conclusion	22

2. Introduction

Inter-Environnement Wallonie est une fédération qui rassemble plus de 160 associations de défense de l'environnement actives en Région Wallonne. Elle relaie les préoccupations de sa base associative, la conseille et la soutient. Ancrée dans le local, la fédération inscrit ses luttes dans l'ensemble des défis environnementaux globaux auxquels la société est confrontée. La fédération développe en permanence son expertise critique et assure un suivi serré des politiques publiques.

Afin de préparer sa réponse à la consultation sur le projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie (2013-2025), la Fédération Inter-Environnement Wallonie a organisé un « pôle de compétences »¹ le 23 novembre 2011 en présence d'associations actives en matière de mobilité (Navetteurs.be, ACTP, Chemins du Rail, Amis du Rail d'Halanzy, Urbagora, GRACQ, Plain Pied, GAMAH, RAIL) et d'experts extérieurs (Marcus Rieder, chercheur à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich et Jean-Marc Lambotte, chercheur à la CPDT). Ce travail a permis de rédiger une réponse tenant compte tant des demandes spécifiques de certains groupes sociaux (usagers des transports publics, cyclistes, PMR) que des expertises locales qui sont développées par certaines associations. L'intégration de ces différentes réactions nous permet de proposer une réponse relativement transversale, organisée autour de sept thématiques principales :

Thématique 1 : Gouvernance

Thématique 2 : Exploitation et fiabilité du service ferroviaire

Thématique 3 : Aménagement du territoire et urbanisme

Thématique 4 : Accessibilité, inter-modalité et solutions créatives pour les zones rurales

Thématique 5 : Réouverture de lignes

Thématique 6 : Transport de marchandises

Thématique 7 : Choix budgétaires et financement de la politique ferroviaire

Le présent avis est donc structuré selon ces sept points, auxquels s'ajoutent quelques considérations générales et méthodologiques et une réaction spécifique sur les 34 projets sélectionnés. L'avis reprend, outre une appréciation du projet de Plan, de nombreuses propositions complémentaires qui pourront servir au mieux les objectifs définis dans le document soumis à consultation.

1. La Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW) a formalisé la notion de « pôle de compétences » à l'occasion du Printemps de l'Environnement (2008). Un pôle regroupe, autour d'un noyau constitué d'associations membres de la Fédération, des acteurs associatifs et experts (issus de l'administration, du monde académique, du monde syndical, ...) actifs en matière de mobilité durable. Les travaux du pôle de compétences (réunions physiques et échanges de mails) visent à alimenter la réflexion de la Fédération sur des dossiers spécifiques.

3. Considérations générales et méthodologiques

3.1. Appréciation générale du projet de Plan

La Fédération Inter-Environnement Wallonie tient tout d'abord à souligner la qualité du travail réalisé par le bureau d'études Tritel et son comité d'accompagnement, qui propose une analyse détaillée, pertinente et critique des enjeux relatifs au rail en Wallonie, des opportunités et des menaces qui planent sur ce secteur, et surtout des nombreux défis à relever dans les prochaines années en la matière. Une telle étude était attendue depuis longtemps. Nous partageons globalement les constats qui sont posés, la définition des six enjeux fondamentaux et soutenons vivement ce projet de Plan dans sa volonté de faire du mode ferroviaire une « solution d'avenir », dotée d'un « formidable potentiel » et constituant un « atout essentiel » pour le développement économique, territorial et social de la Wallonie.

Nous souhaitons en particulier rappeler que, tant les perspectives démographiques, économiques et sociales que le défi environnemental exigent du pouvoir politique un signal fort en faveur d'un redéploiement massif du rail en Wallonie. Le temps des discours doit céder sa place à celui des actes ambitieux. La Wallonie est désormais dotée d'une vision intégrée et de propositions concrètes lui permettant de s'engager pleinement sur la voie d'un renouveau ferroviaire indispensable. Nous espérons qu'elle saura mettre en action rapidement et avec ampleur les intentions formulées dans ce projet de Plan, et ce même si le pouvoir fédéral devait ne pas suivre entièrement ces propositions. La Wallonie dispose en effet de leviers d'action spécifiques qu'elle pourra activer pour développer une politique ferroviaire efficace, il est important qu'elle s'en saisisse, quelle que soit la réaction du pouvoir fédéral à l'égard des propositions régionales (voir nos recommandations dans la thématique 1 « Gouvernance »).

Les six enjeux prioritaires formulés dans le projet de Plan, et le choix judicieux de se concentrer d'abord et avant tout sur l'objectif d'« assurer les fondamentaux », nous semblent tout à fait pertinents et en phase avec les nécessités actuelles du secteur ferroviaire. Pour la Fédération Inter-Environnement Wallonie, il importe que ce principe de bonne gestion se concrétise dans les choix budgétaires qui seront proposés à la SNCB.

Enfin, nous souhaitons clore ces premières réflexions d'ordre général par le constat suivant : le présent projet de Plan ferroviaire wallon prend comme base de travail le postulat d'une croissance continue de la mobilité. Ce postulat est plus que discutable, dans la mesure où il est urgent de mettre en place des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire qui réduisent la demande de déplacements. La mobilité ne constitue pas une fin en soi, mais bien un moyen d'accès à des biens et des services, qu'ils soient économiques, sociaux, culturels, etc. L'objectif à terme est donc bien d'assurer cette accessibilité (la mobilité n'étant qu'un des moyens pour y arriver), et non de promouvoir une augmentation continue de nos déplacements, même si ceux-ci se font via le recours aux transports publics. Augmenter la fréquentation des transports publics ne peut donc être considérée comme un objectif que si cela s'inscrit dans une finalité plus large qui est celle du report modal, qui implique de travailler par ailleurs sur d'autres leviers pour réduire, parallèlement, la mobilité automobile. Il importe que les indicateurs qui figureront dans le prochain contrat de gestion du groupe SNCB, par exemple, s'orientent vers cet objectif de report modal, et non vers un objectif d'augmentation de fréquentation, qui ne fait pas sens en lui-même.

3.2. Remarques méthodologiques pour les projets spécifiques

Les projets sélectionnés dans l'étude concernent uniquement, nous semble-t-il, Infrabel, alors qu'il serait pertinent d'avoir une approche globale et de se positionner également par rapport aux investissements relevant de la Holding et de la SNCB voyageurs. En effet, aucune analyse n'est proposée par le bureau Tritel sur les projets de rénovation de gares actuellement envisagés. Certains d'entre eux ont pourtant un impact budgétaire non négligeable. La rénovation de la gare de Mons, par exemple, est estimée au bas mot à 150 voire 200 millions d'euros. De même, la nécessité de moderniser et renouveler le matériel roulant n'est pas traduit en projet ni budgétisé alors que ce point devrait également être défendu au niveau du plan d'investissement.

Si nous partageons les objectifs définis dans le projet de Plan, nous déplorons un manque de clarté sur les choix qui ont été faits en matière de projets spécifiques, destinés à servir ces objectifs. En effet, une méthodologie pertinente aurait été de mettre en regard les objectifs définis et les projets spécifiques pouvant y répondre. Or, le passage de l'un à l'autre n'est pas clair dans le projet de Plan, et plusieurs critiques d'ordre méthodologique peuvent être formulées :

- les 34 projets sont très peu explicités et aucune information précise n'est donnée sur les raisons de leur sélection (et de l'abandon des autres projets potentiellement intéressants) ;
- les méthodes de quantification et d'agrégation utilisées ne sont pas claires ;
- l'analyse coûts-bénéfices ne permet pas de tenir compte d'un certain équilibre territorial, alors même que des espaces entiers du territoire wallon sont actuellement abandonnés par le rail ;
- la pondération des différents critères est discutable ;
- les coûts d'exploitation ne sont pas pris en compte dans les critères de sélection, alors qu'ils devraient avoir une influence réelle sur la décision finale ;
- les indications ne sont pas claires sur la façon dont a été estimé le potentiel de voyageurs ou de marchandises affecté(e)s par les différents projets ;
- il serait pertinent d'ajouter ou de remplacer le critère « potentiel de voyageurs/marchandises », qui pousse à toujours plus de fréquentation du rail, ce qui n'est pas un objectif en soi, par un critère de « report modal », incluant une estimation des parts modales potentielles du rail et de la route (et autres modes de transport) permises par les différents projets ;
- aucun projet ne concerne la rénovation de gares ou points d'arrêts non gardés alors que c'est un enjeu clairement mis en évidence dans l'étude.

Outre ces propositions ayant trait aux projets et à leur hiérarchisation, nous proposons également que soit rédigée une analyse plus précise des règles internes à la SNCB, en particulier en ce qui concerne l'exploitation et la construction de lignes. Peu d'informations sont en effet disponibles dans le projet de Plan sur les modes de fonctionnement du groupe SNCB et ses normes internes, en matière de surhaussement des courbes, d'accélération maximale du matériel roulant, de hauteur de quais, de critères pour les réouvertures de lignes, etc. Ces informations pourraient pourtant s'avérer indispensables dans le cadre des négociations relatives au prochain Plan d'investissement pluriannuel du groupe SNCB.

4. Thématique 1 : Gouvernance

La Fédération Inter-Environnement Wallonie adhère à l'analyse proposée en matière de gouvernance dans le projet de Plan. La démonstration de l'importance pour la Wallonie de peser dans les négociations relatives au prochain Plan d'investissement pluriannuel, les conséquences d'une application actuellement rigide de la clé de répartition 60/40 (ainsi que la non pertinence de cette clé défavorable à la Wallonie au vu de ses caractéristiques territoriales), la nécessaire réforme des structures du groupe SNCB ainsi que l'exposé clair des effets négatifs de la scission du groupe en trois entités sont des constats que nous partageons, depuis de nombreuses années déjà. Nous nous réjouissons qu'ils soient désormais posés clairement dans le projet de Plan.

Nous félicitons aussi le bureau d'études Tritel pour son rapport très peu technocratique, qui souligne l'importance d'une vision politique tout en rappelant la faiblesse du débat public en matière ferroviaire, faiblesse pour partie liée à l'absence de publication des données et des débats relatifs au rail belge. Nous osons espérer que le Gouvernement wallon aura à cœur d'améliorer la participation citoyenne dans les futures discussions stratégiques sur le rail, d'accroître l'intérêt et la connaissance du grand public en la matière afin de développer une réelle « culture ferroviaire » en Wallonie, et de prendre en compte les expertises locales qui ont pu être développées par de nombreuses associations de terrain².

La question de la gouvernance est cruciale lorsqu'on évoque les enjeux ferroviaires. En effet, les dispositifs de contrôle de la SNCB par le pouvoir de tutelle restent peu performants, les indicateurs de qualité du service le prouvent depuis plusieurs années. Sans un refinancement important du groupe SNCB, une meilleure répartition des ressources entre les entités du groupe, mais aussi l'intégration des politiques de mobilité fédérale et régionale et leur liaison avec d'autres compétences ministérielles, il sera difficile voire impossible d'améliorer de façon substantielle le service aux voyageurs.

Quelles sont donc les propositions d'action concrètes à mettre en place en matière de gouvernance et à faire figurer dans le projet de Plan ferroviaire wallon ? Nous les avons structurées en quatre points.

4.1. Réforme du groupe SNCB

Le groupe SNCB doit être réformé d'urgence : le message du projet de Plan ferroviaire wallon est on ne peut plus clair à ce sujet. Il serait utile d'analyser le Rapport Berger, commandité à cette fin en 2008 à l'initiative de l'instance fédérale afin de mettre en place des mesures concrètes pour simplifier, rationaliser et rendre plus efficace la structure du groupe ferroviaire. Des propositions spécifiques sont formulées à cet égard dans les points suivants.

Outre une réforme du groupe, il importe que la Wallonie ose remettre en question la mise en place de la libéralisation du secteur (comme d'autres pays le font, cf. critiques récentes du président de la SNCF sur le modèle bi-partite). Remettre en question la politique de libéralisation, c'est aussi

² La Fédération Inter-Environnement Wallonie, via sa coordination d'un « pôle de compétences » spécifique et en sa qualité de fédération de plus de 160 associations actives en matière environnementale, pourrait être un interlocuteur privilégié du Gouvernement wallon dans la poursuite de cet objectif.

permettre un débat plus démocratique sur la question ferroviaire avec une publication des données (actuellement plus difficile dans un cadre de libéralisation et de concurrence) et des débats relatifs au rail.

La clé de répartition 60/40 devra faire l'objet d'une négociation spécifique. Incohérente quand on prend en compte les structures territoriales flamande et wallonne ainsi que les caractéristiques du réseau dans les deux régions, elle prive la Wallonie des moyens indispensables au développement du rail sur son territoire. C'est pourquoi, une application pluriannuelle est vivement souhaitée, mais aussi une négociation plus poussée de la part de la Région pour remettre en cause cette clé actuellement injustifiée.

4.2. Contrat de gestion et mécanismes d'évaluation

Les nombreuses propositions issues du projet de Plan ferroviaire wallon doivent trouver une application concrète dans le prochain contrat de gestion du groupe SNCB. Afin d'établir un réel contrôle des instances ferroviaires par le pouvoir de tutelle et d'élaborer des objectifs ambitieux pour le groupe SNCB, il importe qu'y figurent plusieurs dispositions :

- Inclusion d'obligation de résultats et de moyens, avec mise en place d'un mécanisme de liaison entre dotation publique et résultats obtenus (sous forme de bonus pour mettre en place de nouveaux projets concernant par exemple la convivialité et qui bénéficient tant au personnel qu'aux voyageurs).
- Pour éviter les effets pervers liés à la mauvaise définition des résultats attendus, il importe de définir précisément les mécanismes d'évaluation, de sanction (le cas échéant) et les indicateurs spécifiques servant à cette évaluation. Cette évaluation va de pair avec une meilleure diffusion des données de la SNCB. A propos du contrat de gestion, nous proposons :
 - que l'évaluation soit réalisée par un tiers, et non par la SNCB elle-même (SPF + cellule ferroviaire du SPW par exemple + instances législatives (Parlement)) ;
 - de revoir l'objectif de ponctualité actuellement proposé, qui conduit à des détentés d'horaires excessives et autres mécanismes méthodologiques insatisfaisants (notification des retards peu claire et sujette à discussion, absence de communication, etc.);
 - de définir des indicateurs plus pertinents que celui de l'augmentation de la fréquentation, comme la répartition modale et le report modal, ou le niveau de qualité de l'infrastructure (usure des rails, signalisation, etc.), par exemple. L'usage d'un indicateur comme la répartition modale et le report modal permet de définir des obligations dans le chef des pouvoirs publics aussi (puisque le contrat de gestion définit des obligations pour les deux parties), comme celle de mettre en place des mesures d'accompagnement pour favoriser ce report modal (ex : réforme de la fiscalité, péage urbain, politique relative à la route, aux TP urbains, etc.). Ceci permettrait de mettre en place une réelle politique commune à l'échelle du pays, en faveur d'un report modal massif ;
 - l'obligation, pour la SNCB, de justifier ses dépenses, en particulier dans certains domaines (IT, consultance, etc.) ;

- l'organisation d'un audit régulier de l'état de l'infrastructure et d'un audit du parc de matériel roulant.

- En outre, le contrat de gestion devrait faire l'objet d'une consultation publique (résumé non technique des grandes orientations et des mécanismes de contrôle) avant sa rédaction finale. Nous recommandons des demandes d'avis parallèles, des experts indépendants, des instances législatives, et des acteurs socio-économiques sur le projet de contrat de gestion.

4.3. Expertise, coordination et participation citoyenne

La nécessité de développer une plus grande expertise régionale en matière ferroviaire est soulignée dans le présent projet de Plan. Il est également urgent d'améliorer la coordination entre les différents opérateurs de transport public.

- A cet égard, la mise en place d'une instance de coordination multimodale entre les différents opérateurs de transport public, au sein du SPF (et éventuellement du SPW) s'avérerait grandement utile. La seule création d'un service « multimodalité » au sein des différentes sociétés ne suffit en effet pas à assurer cette bonne coordination. Pour assurer le succès de cette instance de coordination, il importe que l'accès aux données de la SNCB soit grandement facilité. De façon plus générale, il est indispensable que le groupe SNCB travaille dans un esprit de collaboration avec les différents partenaires, en ce compris la société civile et les associations locales qui ont pu développer une expertise intéressante.

- Cette coordination devrait également être améliorée par la mise en place d'un « management de lignes » ou autres « contrats d'axe » (voir l'exemple de la ville de Grenoble entre autres), qui permettent d'envisager un travail intégré entre mobilité et urbanisme à l'échelle d'une ligne de transport public. Ce type d'outil est particulièrement utile lorsque l'on souhaite, comme c'est le cas dans le projet de Plan, mettre en œuvre, de façon opérationnelle, des politiques conjointes d'aménagement du territoire et de mobilité. Nous pensons que ce concept pourrait d'ailleurs utilement intégrer la réflexion en cours sur les noyaux d'habitat.

- Pour améliorer l'expertise ferroviaire du personnel politique et administratif, et des instances censées contrôler le travail de la SNCB (ex: Parlement), il serait utile d'organiser des formations à l'attention de ces publics spécifiques (formations techniques, benchmarking, voyages d'étude, colloques, etc.).

- Cellule ferroviaire : renforcer encore l'expertise ferroviaire du SPW et élaborer un programme de travail ambitieux pour cette cellule, avec mise à jour annuelle du Plan ferroviaire wallon et développement de projets spécifiques. La composition de la cellule ferroviaire devrait inclure également des généralistes et non uniquement des ingénieurs spécialisés ou des économistes, afin de garder une vision systémique de la politique de mobilité.

- Pour améliorer la culture ferroviaire de l'ensemble de la population wallonne et ainsi la soutenir dans un report modal massif, il importe que la population soit consultée sur la question et qu'elle puisse faire état de ses propositions. La mise en place d'un droit d'initiative et l'organisation de consultations régulières sur la question ferroviaire devraient être organisées (c'est le cas en Suisse). Un premier objet de consultation (via internet) pourrait avoir lieu sur la réforme des horaires, actuellement imposée au voyageur sans aucune autre forme de procès.

Il serait également pertinent de mettre en place, dans le cadre de la préparation du prochain plan d'investissements, un lieu de dialogue entre la Région flamande, la Région bruxelloise et la Région wallonne pour veiller à la cohérence des projets défendus de part et d'autre des frontières territoriales, et plus particulièrement pour les projets ferroviaires bruxellois qui impactent sur tout le réseau (ex. nœuds ferroviaires de Halle ou la jonction Nord-Midi).

4.4. Leviers d'action de la Wallonie et des pouvoirs locaux

Développer entièrement la vision proposée par le Plan wallon demande des moyens et dépendra de la capacité à réformer la clé de répartition 60/40 annuelle dans un sens favorable à la Wallonie et de l'attention accrue à développer au niveau fédéral pour les moyens à allouer au ferroviaire.

Les marges d'action de la Wallonie sont réelles et méritent d'être activées avec enthousiasme et vigueur car elles sont loin d'être négligeables.

Outre son pouvoir d'avis, dans le cadre des discussions relatives au prochain Plan pluriannuel d'investissement du groupe SNCB, et ses possibilités de préfinancement – cofinancement, la Région wallonne dispose en effet de possibilités d'action via sa propre législation et sur des compétences politiques régionales qui sont en lien avec la thématique du rail. En outre, la présence de représentants régionaux aux Conseils d'Administration du groupe SNCB devrait permettre une meilleure prise en compte de la voix régionale. Sur ce dernier point, il serait vivement souhaitable que des représentants des usagers et des délégués syndicaux puissent également prendre part aux discussions des C.A.

Plusieurs compétences régionales ou communautaires sont en lien avec la thématique ferroviaire et des dispositions peuvent être intégrées dans la législation wallonne afin de soutenir ainsi un redéploiement ferroviaire efficace :

Aménagement du territoire

- Permis d'accessibilité pour entreprises wallonnes : les permis uniques ne pourraient être délivrés que si l'entreprise démontre qu'elle est aussi facilement accessible en transport public que par la route pour ses employés (fréquence prise en compte) et qu'il existe des possibilités d'utiliser les alternatives au transport routier pour ses marchandises.
- Obligation pour les nouveaux zonings de se raccorder au rail, possibilité d'obtenir une subvention publique pour un raccordement industriel sous conditions de flux suffisant.
- Aménagement des quartiers de gare à travers des outils comme le SDER (point détaillé plus bas) et la délivrance des permis uniques ainsi qu'une politique incitative vis-à-vis des communes responsables de la délivrance des permis d'urbanisme

Mobilité

- Politique du rail à mettre en parallèle avec la politique de développement et d'entretien des infrastructures routières. Il serait pertinent de globaliser le budget transport et d'adapter les services de l'administration (SPW) afin de permettre une vraie politique transversale (routes, chemin de fer, bus, etc.). La définition d'un « plan régional de mobilité durable » tel que prévu dans la DPR est une première étape à réaliser.

- Définition d'un objectif de desserte de base en Wallonie (18 A/R par jour, WE compris) comme guideline de l'ensemble de la politique de mobilité wallonne.
- Intégration tarifaire (au-delà de la billettique) entre les opérateurs de transports publics : à terme, tout ticket de train devrait donner un accès gratuit au bus desservant la gare de destination, aux services de voiture partagée (type Cambio), à des vélos partagés, etc. sur l'ensemble du territoire wallon.
- Éviter la concurrence entre TEC et SNCB, en particulier pour les réseaux urbains (ex. du projet actuel de tracé pour le tram de Liège) .
- Intégration dans la législation d'une obligation de coordination stricte des horaires et des correspondances entre opérateurs de transport public (concevoir un outil plus efficace que la convention actuelle entre la SNCB et le TEC, par exemple du type de la « conférence des horaires » en Suisse).
- Développement d'offres « package » pour les entreprises (x trajets en train et x heures de location de salles de réunion dans les gares).

Fonction publique

- Poursuivre la politique de l'extension des horaires possibles pour éviter les effets d'engorgement aux heures de pointe, et développer des possibilités de télétravail (à domicile ou dans des espaces décentralisés type télé-centres) ;

Enseignement

- Assurer une meilleure coordination des horaires scolaires et des horaires de transports publics. Éventuellement, en milieu urbain, étendre les plages horaires du début des cours en matinée pour éviter les effets de congestion et d'encombrement des bus.
- Créer davantage de formations spécialisées en étude et gestion des transports, avec bourses de recherche associées. Améliorer l'expertise ferroviaire par la formation également.

5. Thématique 2 : Exploitation et fiabilité du service ferroviaire

L'un des objectifs donné à cette étude était de pouvoir éclairer les pouvoirs politiques wallons sur les priorités à défendre pour la Wallonie au niveau du prochain plan d'investissement de la SNCB. Les 34 projets analysés concernent des travaux d'infrastructures qui incombent à Infrabel. Ils doivent être complétés d'une part par des projets en termes d'aménagement et de rénovation des gares et PANG, et d'autres part par des projets de modernisation et de renouvellement du matériel roulant. Par ailleurs, il est inutile de réaliser des investissements importants en infrastructures ou en matériel roulant si aucun engagement n'est pris pour donner les moyens d'une exploitation optimale de ces investissements. Plan d'investissement et contrat de gestion doivent être envisagés dans un ensemble cohérent. Nous tenons donc à souligner l'importance des deux premiers enjeux mis en évidence par l'étude:

5.1. Garantir les fondamentaux

Nous pensons effectivement que le prochain plan d'investissement devra consacrer des moyens budgétaires importants pour rattraper le retard pris dans le domaine de la sécurité et pour assurer

les besoins fondamentaux en maintenance du réseau. « *Retarder la maintenance pour affecter les dotations à de nouveaux projets, plus porteurs en termes de communication et d'impact politique, aurait des conséquences très dommageables* » (p. 61). Puisque les fondamentaux ne sont pas assurés aujourd'hui, la gare Calatrava de Liège-Guillemins apparaît comme une dépense démesurée et outrancière, et notre fédération insiste pour ne pas reproduire de tels choix à Mons ! De même, le raccordement à l'aéroport de Gosselies entre dans cette catégorie de projets, peut-être porteur en termes d'impact politique, mais qui ne répond pas aux besoins de mobilité ni de la population ni des entreprises.

Comme l'explique l'étude de Tritel, la réduction de l'offre et la détente des horaires dégradent l'offre sans apporter une solution durable à la ponctualité. Il est impératif que le prochain plan d'investissement prévoie les mesures nécessaires pour améliorer réellement la ponctualité, c'est-à-dire améliorer la fiabilité et les performances du matériel roulant et investir dans des moyens de réserve.

5.2. Renforcer l'attractivité du service

L'offre crée la demande. Si l'offre se dégrade et se détricote, la demande s'atténue. C'est ainsi que ce sont fermés progressivement des lignes et points d'arrêts et c'est pourquoi les mesures d'économie prises récemment par la SNCB sont catastrophiques. La suppression de plusieurs trains sur des lignes aux fréquences déjà faibles risque de conduire tôt ou tard à la fermeture de ces lignes faute de voyageurs ! Pour accroître ses voyageurs, une ligne doit être attractive. Pour être totalement attractive, il faut une fréquence d'au moins 2 trains par heure. Nous applaudissons à deux mains la proposition de Tritel de *doubler les fréquences et cadencer les trains « en réseau »*. Enfin, une proposition ambitieuse et une vision d'avenir pertinente pour le rail ! Cet objectif doit guider les choix en matière d'investissements ; inversement, il serait ridicule de réaliser des travaux lourds et chers si les décisions politiques de réaliser un tel schéma d'exploitation ne sont pas prises.

Nous apprécions également l'approche adoptée par Tritel pour réduire les temps de parcours. « *La vitesse n'est cependant pas une fin en soi. Les facteurs « fréquence » et « qualité de service » priment en effet sur l'effet vitesse pour la clientèle. Investir des dizaines de millions d'euros pour redresser une courbe et gagner une minute de temps de parcours a peu d'intérêt si les usagers doivent ensuite attendre leur correspondance pendant 25 minutes* » (p.74).

6. Thématique 3 : Aménagement du territoire et urbanisme

La Fédération Inter-Environnement Wallonie rejoint le point de vue défendu par Tritel quant aux liens étroits qu'il y a entre aménagement du territoire et mobilité. Le cercle vicieux de la croissance du trafic automobile doit être rompu par une politique d'aménagement du territoire qui favorise la densification au niveau des lieux facilement accessibles en transports en commun. Un travail conséquent reste à faire pour valoriser pertinemment les quartiers de gare. « *Les scénarios les plus efficaces en matière de réduction de la consommation de pétrole sont ceux qui prévoient une concentration des habitants et des emplois dans les centres-villes, à proximité des gares* » (p.49). La Région wallonne a une marge de manœuvre importante sur ce point.

6.1. Articulation du projet de Plan ferroviaire wallon avec les options régionales prises par ailleurs en matière d'aménagement du territoire (en particulier via la révision du SDER)

Il importe de veiller à une meilleure articulation entre SDER et développement ferroviaire et ce, dans une perspective de long terme (2050). En particulier, les ouvertures ou fermetures de PANG devront se faire en fonction de ces options régionales.

Cette articulation passera par une opérationnalisation du SDER via :

1. des objectifs chiffrés et datés : en termes de parts modales, de densité des logements dans les quartiers de gare, de temps de parcours maximal entre gare et zone d'activité (bureau), de normes de stationnement, de nouvelles constructions, etc.
2. la mise en pratique du principe d'accessibilité A-B-C³

6.2. Politique foncière de la SNCB

Il importe d'éviter les frictions et autres dysfonctionnements dans les relations entre la SNCB Holding et Infrabel par une gestion commune du patrimoine ferroviaire.

Par ailleurs, il serait utile de reprendre dans les contrats de gestion de la Holding et d'Infrabel , l'obligation de maintien des assiettes d'anciennes lignes pour une éventuelle réaffectation ferroviaire. Actuellement seul Infrabel a cette obligation. Nous rejoignons ici la recommandation du bureau Tritel qui propose d'appliquer le principe de précaution en préservant dans le domaine public les assiettes ferroviaires. La transformation en RAVeL permet de maintenir les assiettes et d'en empêcher la dégradation ou l'usurpation, d'autant plus que l'incompatibilité entre une exploitation ferroviaire et un usage de type RAVeL n'est pas démontrée et peut être examinée au cas par cas.

6.3. Gares et quartiers de gare

Il est impératif de trouver un équilibre entre développement ferroviaire, accessibilité mode doux et densification des quartiers de gare.

Dans le contexte budgétaire actuel, il n'est plus admissible de dépenser des sommes astronomiques pour des projets de gares pharaoniques tels que Liège, la Gare du midi ou Mons. Les bénéfices retirés de ces aménagements par les navetteurs sont ridicules au vu des montants

³ La méthode ABC s'inspire de la politique mise en œuvre aux Pays-Bas. La méthode concerne en priorité les activités (principaux générateurs de déplacements) et dans une moindre mesure l'habitat. Elle repose sur 3 axes :

- détermination de **l'offre d'accessibilité** des différents secteurs du territoire (potentiel d'accès en fonction de la desserte routière, autoroutière et par transports publics en particulier);
- identification de la **demande de mobilité** de différents types d'occupation du sol (la demande de mobilité d'une activité tertiaire est différente de celle d'un centre de logistique d'un grand distributeur par exemple);
- élaboration d'une **gestion du stationnement** (critère déterminant pour maîtriser l'attractivité d'un site à l'égard des transports individuels).

L'outil "ABC" a pour but d'aider à placer la bonne activité au bon endroit. Chaque lettre désigne un territoire particulier pouvant accueillir des activités déterminées, par exemple bureaux près d'une gare, services au centre près d'un noeud de lignes de bus, etc

dépensés. Il est par contre prioritaire de prévoir l'aménagement et la rénovation des petites gares et des PANG. Il en va parfois de la sécurité, objective et subjective, des navetteurs. Garantir à tous les utilisateurs du rail une attente en sécurité et à l'abri des intempéries devrait être la priorité dans la politique des gares du Groupe SNCB. Cette priorité devrait apparaître clairement dans le plan d'investissements 2013-2025.

Comme l'indique l'étude Tritel, nous pensons que les gares et points d'arrêt peuvent devenir non seulement des pôles de transport, mais aussi des pôles de vie autour desquels s'organisent les activités de la société. Il serait utile de lutter contre la rétention foncière et de favoriser autour des gares la densification de l'habitat et le développement de services utiles aux navetteurs et qui rendront les quartiers vivants et conviviaux (crèche, boulangerie, banque, point poste, etc.).

7. Thématique 4 : Accessibilité, intermodalité et solutions créatives pour les zones rurales

7.1. Accessibilité

En matière d'accessibilité, il importe de sortir de la logique du « coup par coup » et d'instaurer une véritable politique d'accessibilité, en particulier à l'attention des PMR, dans les gares et pour l'accès au matériel roulant. La politique de mise en accessibilité du réseau SNCB doit reposer sur un plan mêlant l'accessibilité de l'infrastructure, celle du matériel roulant et l'accueil des clients (mis en œuvre du plan Revalor⁴). Il doit s'agir d'une politique globale. Il faut être opportuniste et prévoir lors de chaque achat et chaque rénovation de gare, une évaluation de l'accessibilité. Pour cela l'exemple de la RATP est probant. Une personne désignée à la RATP s'occupe de l'accessibilité. Cette personne a un pouvoir transversal et est habilitée à remettre un avis sur l'accessibilité. Ainsi la responsabilité de l'accessibilité est portée par une personne identifiée.

Nous rappelons que nous sommes tous, à un moment ou l'autre de notre vie, des Personnes à Mobilité Réduite : femmes enceintes, poussettes d'enfant, bagages encombrants, handicap temporaire, etc. Améliorer l'accessibilité est donc une mesure au bénéfice de l'ensemble des utilisateurs du rail.

7.2. Intermodalité

Jusqu'à présent, c'est la complémentarité train-voiture qui est favorisée. Des emplacements de stationnement sont présents autour de 64% des gares et points d'arrêts, la voiture est de ce fait le mode le plus utilisé pour se rendre à la gare (60%). Par contre, rares sont les quartiers de gare à proposer des cheminements piétons et cyclistes sécurisés alors que dans les gares rurales 60% de la clientèle se rend à pied à la gare.

Nous sommes très critiques à l'égard de la politique actuellement suivie par le Groupe SNCB par rapport au développement des parkings autour des gares. Ces grands espaces dédiés à la voiture sont contraires à une amélioration de la convivialité et de la densité des quartiers de gares. L'accessibilité des gares à pied, en vélo et en bus doit être renforcée. Cela implique des aménagements d'infrastructures au niveau de la SNCB (rampes d'accès aux quais,

4. Il s'agit d'un « masterplan » pour l'équipement des gares, mis au point en 2000 par le CA (aujourd'hui direction) Patrimoine. Ce document très consistant comprend toute une série de spécifications techniques pour l'équipement standard des gares et points d'arrêt en vue d'un meilleur accueil des voyageurs, dans le sens le plus large du terme.

stationnements sécurisés de vélos, etc.) mais aussi au niveau des communes et de la Région (cheminements sécurisés et balisés). Il est également impératif d'améliorer les correspondances bus-train. A cet égard, la proposition de Tritel de mettre en œuvre un cadencement en réseau sur les axes wallons qui s'y prêtent à tout son sens. Cela permettrait au TEC d'assurer la majorité des correspondances sans devoir doubler ses coûts d'exploitation. Le principe des nœuds de correspondance avec croisement des trains IC augmenterait aussi les possibilités de co-voiturage auprès des navetteurs.

7.3. Zones rurales

L'étude identifie des points d'arrêts qui enregistrent de faible fréquentation, principalement en zone rurale. Nous n'avons malheureusement pas d'informations précises sur la manière dont sont réalisés les comptages pour évaluer la fréquentation des lignes SNCB.

La desserte des zones faiblement peuplées demande une réponse adaptée. « *Fixer un seuil critique de fréquentation et rayer brutalement de la carte tous les points d'arrêt qui n'atteignent pas un nombre significatif de montées par jour est une aberration* » (p.99). Effectivement. Et les dernières mesures d'économies prises par la SNCB ne sont donc pas les bonnes! Les pistes évoquées d'une desserte de ces zones par du matériel roulant léger et la mise en œuvre d'un système d'arrêt à la demande doivent être explorées. Les expériences des pays voisins ne justifient pas la réticence de la SNCB sur ce type de solution.

8. Thématique 5 : Réouverture de lignes

L'étude a mis en évidence l'intérêt de remettre en service certaines anciennes lignes si le potentiel de voyageurs et/ou de marchandises est suffisant. Malheureusement, elle ne précise guère la manière de mesurer ce potentiel. Nous pensons que les réouvertures de lignes sont un signal positif pour l'usager et un réel levier d'action pour le redéploiement du rail en Wallonie. « Réaménager une ancienne ligne dont le tracé a été préservé revient 5 à 10 fois moins cher que d'aménager une nouvelle ligne in situ » (p.66). Il est donc impératif, comme le recommande l'étude, de maintenir dans le domaine public les assiettes ferroviaires. Les décisions en matière d'aménagement du territoire (révision et application du SDER) doivent intégrer les potentiels de développement du rail. Bien entendu, il n'y a pas d'intérêt à remettre en service une ligne aujourd'hui si le potentiel n'est pas encore existant. Par contre, il est impératif que les lignes qui seront éventuellement réouvertes bénéficient d'un service attractif (cadencement à la demi-heure). Par ailleurs, comme l'explique l'étude, les coûts d'exploitation des lignes qui desservent des zones moins denses peuvent être réduits grâce à un matériel roulant adapté (train léger, plancher bas) et des procédures innovantes (arrêt à la demande).

9. Thématique 6 : Transports de marchandises

Remarque préliminaire: cette thématique n'a pas fait l'objet d'un groupe de travail lors du pôle de compétence organisé, comme cela a été le cas pour les autres thématiques. Nous reprenons ici brièvement les enjeux qui nous semblent les plus fondamentaux à ce propos.

Comme le signale l'étude, il est encore possible – mais il y a urgence – de dynamiser le fret marchandise ferroviaire. Le transport ferroviaire était autrefois une pratique courante en Wallonie mais faute d'adaptation aux évolutions de la demande, ses parts de marché se sont progressivement réduites. « *Au même titre que la région a favorisé la venue de grands opérateurs*

aériens sur ses aéroports, elle doit attirer des opérateurs ferroviaires dans les gares wallonnes » (p.81)

En effet, la Wallonie dispose d'atouts importants en la matière : elle est traversée par le corridor européen C et est située à quelques heures de plusieurs ports maritimes. Il est important de réaliser les aménagements nécessaires pour que la Wallonie reste compétitive dans le trafic ferroviaire de transit, il est aussi impératif de porter une attention accrue aux besoins de transports de nos propres entreprises (maintien du trafic diffus).

10. Thématique 7 : Choix budgétaires et financement de la politique ferroviaire

La question du financement de la politique ferroviaire et des choix budgétaires qui seront effectués est évidemment fondamentale. Elle va déterminer, d'une part, la faisabilité du programme de développement ferroviaire, et d'autre part, la cohérence de la politique qui sera mise en place. Il est donc crucial que la Wallonie se positionne sur les questions budgétaires et assume ses choix dans ses négociations avec le pouvoir fédéral.

Nous rejoignons l'avis du bureau Tritel sur la nécessité de hiérarchiser les projets à soutenir (qu'ils fassent partie de la liste des 34 projets jugés prioritaires ou non) et proposons, dans ce cadre, quelques critères utiles pour ces choix budgétaires.

10.1. Quelques critères pour les choix budgétaires

Le filtre global des investissements doit, selon nous, être celui permettant l'application d'un cadencement en réseau et du principe des nœuds ferroviaires, schéma d'exploitation permettant d'améliorer l'attractivité du service ferroviaire. Il importe donc que tous les projets futurs d'infrastructure ferroviaire s'inscrivent dans cet objectif et soient analysés à la lumière de leur réponse à celui-ci.

Des critères supplémentaires devraient être conçus, comme :

- la réponse fournie par le projet aux objectifs transversaux (6 enjeux) prédéfinis, dont l'utilité estimée pour assurer les missions essentielles du rail (indicateurs à définir) et répondre aux besoins des usagers (voir enquêtes de satisfaction) ;
- l'intérêt en termes de report modal (et non pas uniquement en termes d'augmentation de la fréquentation du rail) ;
- l'évolution de l'urbanisation ou l'existence de projets spécifiques dans les pôles desservis ou à desservir.

En tous les cas, les choix budgétaires devront respecter la cohérence des objectifs définis dans le projet de Plan: les investissements en faveur des fondamentaux (ponctualité, fiabilité, assainissement, sécurité, signalisation et capacité du réseau) doivent constituer la part prioritaire des budgets. La Wallonie, via le mécanisme de préfinancement, devra aussi revoir ses priorités et établir des choix cohérents en la matière.

En outre, un budget devra absolument être prévu dans le prochain plan d'investissement (ou dans un budget régional ou fédéral annexe) pour les mesures d'accompagnement indispensables à une politique cohérente en matière de mobilité. A titre d'exemple, le projet RER ne bénéficie pas actuellement de moyens spécifiques pour la mise en place de ces mesures d'accompagnement

(péage urbain bruxellois, aménagements des quartiers autour des points RER, politique de stationnement réfléchi, rabattement des lignes TEC, politique favorable au vélo, etc.), alors que celles-ci sont indispensables pour contrer les effets potentiellement pervers du projet ferroviaire (départ des habitants bruxellois vers la périphérie wallonne, urbanisation diffuse, etc.). L'étude STRATEC publiée en 2001 à cet égard est une source utile de réflexion.

10.2. Une meilleure répartition budgétaire entre les trois entités

Afin de réduire les dépenses du groupe ferroviaire et d'améliorer la cohérence de la politique en matière de rail, une meilleure répartition budgétaire entre les trois entités du groupe SNCB est à envisager, tant que l'existence de ces 3 entités est maintenue. Dans un premier temps, l'allocation des budgets ne pourra se faire qu'après définition des besoins et des projets concrets, et non pas l'inverse.

La réunification de la gestion du patrimoine ferroviaire (actuellement à charge de la SNCB-Holding et d'Infrabel) permettrait de mettre en place une réelle stratégie de développement des gares et points d'arrêt (PANG). Une enveloppe globale de rénovation des gares et PANG pourrait alors être créée, au lieu de privilégier quelques gares dont les projets de rénovation pharaonique ne sont d'aucune pertinence. En outre, il s'agirait d'être plus exigeants vis-à-vis d'Infrabel, qui est chargé d'entretenir les PANG, pour lesquels elle reçoit 150.000€ par an et par arrêt, ce qui est largement suffisant pour exiger du gestionnaire des infrastructures de qualité, sécurisées, équipées (bancs, arrêts protégés, box vélos, etc.), propres, accessibles à tous (PMR, cyclistes), avec des quais rehaussés. Le pouvoir politique a son rôle à jouer, en matière de tutelle, pour que ces exigences soient remplies.

Certains mécanismes contre-productifs devraient également être abandonnés. Le paiement des sillons de la SNCB à Infrabel, par exemple, est une aberration dans un fonctionnement en réseau. A chaque arrêt de ses trains, la SNCB doit payer un sillon supplémentaire à Infrabel, ce qui pousse à la fermeture des arrêts! Une réforme de la structure du groupe permettrait d'éviter ce type de coûts inutiles. La rentabilité du service doit se mesurer en réseau et non par ligne : il faut revenir à une logique intégrée, holistique et non pas particulariste, encourager les collaborations entre les trois sociétés plutôt que leur concurrence.

10.3. Des financements complémentaires pour le rail

La Fédération Inter-Environnement Wallonie s'inscrit résolument dans un objectif d'intégration des différentes politiques de mobilité. Il est indispensable que s'envisage, à terme, une refonte des Directions générales du SPW qui assurerait une réelle intégration de l'ensemble des sous-secteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire. La politique en matière de transports publics ou de voies navigables ne fait sens que si l'on travaille parallèlement à des mesures de diminution de la mobilité automobile et que l'on développe activement la mobilité des modes doux : il importe donc de raisonner dans un objectif de report modal massif, et non pas dans des approches sectorialisées passées.

Une première mise en œuvre de ce principe doit s'envisager dans le cadre des mesures visant à diversifier les financements de la politique ferroviaire (et de transports publics au sens large). Afin d'augmenter la dotation budgétaire au rail, il importe en effet d'envisager des financements complémentaires, dont les sources peuvent sortir du cadre strict de la dotation fédérale. Pour la

Fédération Inter-Environnement Wallonie, il est logique et cohérent de faire participer les modes de transport les plus polluants au budget ferroviaire (c'est d'ailleurs le cas en Suisse par exemple, via un fond ferroviaire auquel participe, par exemple, le transport de marchandises par voie routière). Plusieurs leviers d'action existent en ce domaine, et sont d'ailleurs actuellement discutés dans les instances régionales ou fédérales. C'est le cas de la fiscalité routière, dont une réforme est en cours au niveau interrégional (une partie importante des recettes devra être allouée à la politique de transport public), ou celui de la fiscalité des voitures de société. L'instauration d'une taxation sur le kérosène et d'une TVA sur les billets d'avion constituent d'autres mesures à soutenir, qui annuleraient enfin la distorsion de concurrence pénalisant le rail au profit du mode de transport aérien, pourtant beaucoup plus impactant en termes de gaz à effet de serre et de nuisances en tout genre (pollution de l'air, bruit, etc.).

10.4. Le cas particulier du projet n°11 (raccordement ferroviaire à l'aéroport de Gosselies)

On ne peut clore ce chapitre budgétaire sans évoquer le cas particulier du projet n°11, qui consiste en un raccordement ferroviaire à l'aéroport de Gosselies, à créer. Si nous pouvons comprendre le silence diplomatique du bureau Tritel sur ce projet polémique, nous ne pouvons, de notre côté, ne pas nous prononcer de façon ferme et très claire contre ce projet. Le projet de Plan de développement ferroviaire ne parvient pas, d'ailleurs, à démontrer la pertinence de ce projet, bien au contraire : le rapport coûts-bénéfices est très défavorable, aucune justification n'est avancée sur le bien-fondé du projet (qui n'a d'ailleurs jamais fait l'objet d'une étude de pertinence socio-économique ni de faisabilité technique), le projet n'entre pas dans la priorisation finale, il sort tout bonnement du cadre physique de comparaison des projets.

En outre, le projet n°11 constitue une énorme gabegie financière. Depuis la publication du présent projet de Plan, fin novembre 2011, les estimations d'Infrabel, déjà chiffrées à 600 millions d'euros, se montent désormais à minimum 740 millions d'euros ! Il serait dès lors parfaitement aberrant de soutenir la démesure d'un tel projet, alors même que sa pertinence est largement contestée.

Par ailleurs, le projet continue à poser question sur de nombreux points :

- il crée un problème d'exploitation à Charleroi ;
- ne trouve aucune pertinence en matière de desserte de la zone d'activité économique proche ;
- n'a aucun intérêt en matière d'aménagement du territoire ou de mobilité pour les zones traversées ;
- son tracé actuel est fortement contesté et très impactant, en particulier pour la commune de Luttre ;
- les alternatives locales n'ont pas été étudiées (Réseau Express Carolo ; gare au Nord de Charleroi mais greffée sur le réseau existant ; prolongation du métro de Charleroi ; renforcement de la navette bus déjà performante ; etc.) ;
- ne répond pas aux enjeux prioritaires dégagés dans le projet de Plan ferroviaire wallon.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie insiste donc pour que le projet n°11 soit retiré des 34 projets prioritaires et que les moyens financiers dégagés puissent servir à des projets réellement utiles en matière ferroviaire.

Ce projet souligne en tout cas l'obligation pressante de dégager des priorités budgétaires permettant de répondre aux six enjeux prioritaires définis dans le projet de Plan ferroviaire wallon, et non d'élaborer une politique du rail au « coup par coup » et suivant une logique de projets pharaoniques (gare de Mons), non pérennes (gare de Gosselies) ou disproportionnés (P+R LLN).

11. Réaction sur les 34 projets sélectionnés

Remarque préliminaire: ce point n'a pas fait l'objet d'un groupe de travail lors du pôle de compétence organisé, comme cela a été le cas pour les autres thématiques.

Il est certain que les 34 projets présentés dans l'étude ne pourront pas tous être réalisés lors du prochain plan d'investissement. Des choix doivent être établis. Il est impératif d'avoir une vue d'ensemble pour sélectionner et prioriser les projets ; en effet, l'intérêt de certains projets tient à la réalisation de certains autres. Comme nous venons de l'explicitier, nous sommes contre le maintien du projet n°11 et nous espérons que le gouvernement wallon prendra ses responsabilités en revenant sur sa décision de réaliser ce chantier. Le montant ainsi épargné (600 M) suffirait quasi pour réaliser les 17 projets que nous jugeons les plus prioritaires ! Un gros projet peu pertinent contre 17 projets prioritaires... ça serait un premier pas vers une gestion intelligente du rail en Wallonie.

Les 14 projets de hautes priorités (ordre non significatif):

- le projet 3 (mixte) « modernisation et augmentation de la capacité de la L.96 Mons-Bruxelles » (pour autant que des travaux soient réalisés parallèlement à Halle par la Flandre) ;
- le projet 4 (voyageur) « application du principe des noeuds de correspondance entre la Louvière et Bruxelles » (si engagement concret pour cadencement en réseau) ;
- le projet 5 (voyageur) « application du principe des noeuds de correspondance entre Charleroi et Bruxelles » (si engagement concret pour cadencement en réseau) ;
- le projet 8 (voyageur) « application du principe des noeuds de correspondance sur la Dorsale wallonne » (si engagement concret pour cadencement en réseau) ;
- le projet 6 (mixte) « augmentation de la capacité des L.161-L.161A dans la zone d'Ottignies-LLN » ;
- le projet 7 (voyageur) « augmentation de la capacité de la L.161 entre Ottignies et Gembloux » (si achat des automotrices Desiro) ;
- le projet 9 (mixte) « augmentation de la capacité entre Fleurus, Auvélais et Namur (section commune corridor C -Dorsale wallonne. Version de base » (si 14) ;
- le projet 14 (fret) « optimisation de l'axe Athus-Meuse, version de base » ;

- le projet 17 (mixte) « augmentation de la capacité de la L.43 » ;
- le projet 18 (mixte) « modernisation et augmentation de la L.132 » ;
- le projet 19 (mixte) « modernisation et augmentation de la L.139 (si les projets 10, 14 et 28 sont réalisés) ;
- le projet 20 (voyageur) « réseau express liégeois, version de base » (le 21 dans un second temps) ;
- le projet 23 (mixte) « remise en service de la L.48-49 entre Eupen et la frontière allemande » ;
- le projet 25 (voyageur) « remise en service de L.115 entre Braine-l'Alleud et Tubize » ;
- le projet 27 (fret) « remise en service de la L.97 entre Quiévrain et la frontière française » ;
- le projet 28 (voyageur) « remise en service de la L.41 entre Nivelles et Court-Saint-Etienne » ;
- le projet 33 (fret) « modernisation des grandes gares de triage » ;
- le projet 34 (fret) « corridor européen de fret est-ouest ».

Les projets de moyenne priorité sont les suivants : les projets 2, 10, 13, 16, 21, 29, 30, 31 et 32. Attention, le projet 31 doit être envisagé en trafic mixte (voyageur + marchandises), le projet 32 doit être envisagé en trafic voyageur voire mixte. Les deux projets doivent être appréhendés conjointement. En outre, en cas de réouverture au trafic de marchandises, à terme, de la liaison Bastogne-Gouvvy, le projet 16 (en trafic mixte) aurait toute sa pertinence.

Les projets de basse priorité sont les suivants : les projets 1, 12, 15, 22, 24, 26.

12. Conclusion

La Fédération Inter-Environnement Wallonie se réjouit de l'initiative très positive qu'est la rédaction de ce Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie (2013-2025), et du processus de consultation qui y a été associé.

La Wallonie dispose désormais d'un document de qualité, dans lequel auront été intégrés les remarques issues de la consultation, doté d'une vraie vision politique, réaliste et néanmoins ambitieuse. Le projet de Plan, s'il est approuvé par le Gouvernement Wallon dans toute sa cohérence, constituera une excellente base de décisions pour la Wallonie et les négociations que celle-ci aura à mener avec le pouvoir fédéral, dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissements du groupe SNCB (2013-2025).

Le Gouvernement wallon doit se saisir concrètement de l'enjeu ferroviaire et actionner dès 2012 les leviers dont il dispose, en concordance avec les politiques des infrastructures routières, de l'aménagement du territoire, de la politique cyclable, des voies hydrauliques, etc.

Gageons en tout cas, que le Plan de développement ferroviaire permettra d'assurer le dynamisme nécessaire à une politique du rail wallon réellement ambitieuse et volontariste. La Fédération Inter-Environnement s'associe pleinement à cet objectif.