

Les enjeux ferroviaires à Charleroi

Un projet de mobilité urbaine au service des Carolos - Janvier 2012

Introduction

Cette note vise à poser les premiers jalons d'une réflexion citoyenne sur la contribution potentielle du réseau ferré carolo au développement de la ville et à la qualité de vie de ses habitants. Elle pose un état des lieux de ce qui existe et des carences les plus flagrantes dans l'organisation actuelle du réseau de transports en commun. Sur cette base, elle formule des propositions d'amélioration qui demandent à être développées, critiquées, amendées et retravaillées. Elle cherche à susciter la participation et à favoriser l'appropriation des questions de mobilité et d'aménagement du territoire par un public aussi large que possible. Elle entend ainsi contribuer à améliorer la qualité de la décision politique dans ces domaines et à favoriser l'émergence d'une vision urbaine à l'échelle de l'agglomération.

1. Contexte

1.1. Historique : le chemin de fer à Charleroi en quelques thématiques:

- la marque du chemin de fer à Charleroi : la localisation de l'industrie lourde de part et d'autre de la première ligne traversant l'agglomération d'est en ouest;
- le rôle du rail dans la formation du tissu industriel et social à Charleroi. Intégration d'un réseau international, local et industriel d'une densité unique au monde;
- la saga du prémétro;
- une intégration difficile des réseaux vicinaux et locaux et la constitution des TEC;
- la fermeture de la plupart des lignes industrielles et de nombreuses lignes nationales. Charleroi n'a pas échappé au cercle vicieux de désintérêt/désaffectation des lignes, arrêts et relations jugées non rentables;
- des échéances importantes :
 - une occasion manquée : l'art 10 du contrat de gestion,
 - le plan décennal d'investissement d'Infrabel, avec avis de la Région wallonne,
 - le nouveau plan de déplacements de la SNCB,
 - mais aussi les plans annoncés d'économie susceptibles de dégrader fortement la desserte ferroviaire locale dans la région.

1.2. L'urbanisation à Charleroi : l'arrière-plan nécessaire d'une politique de mobilité

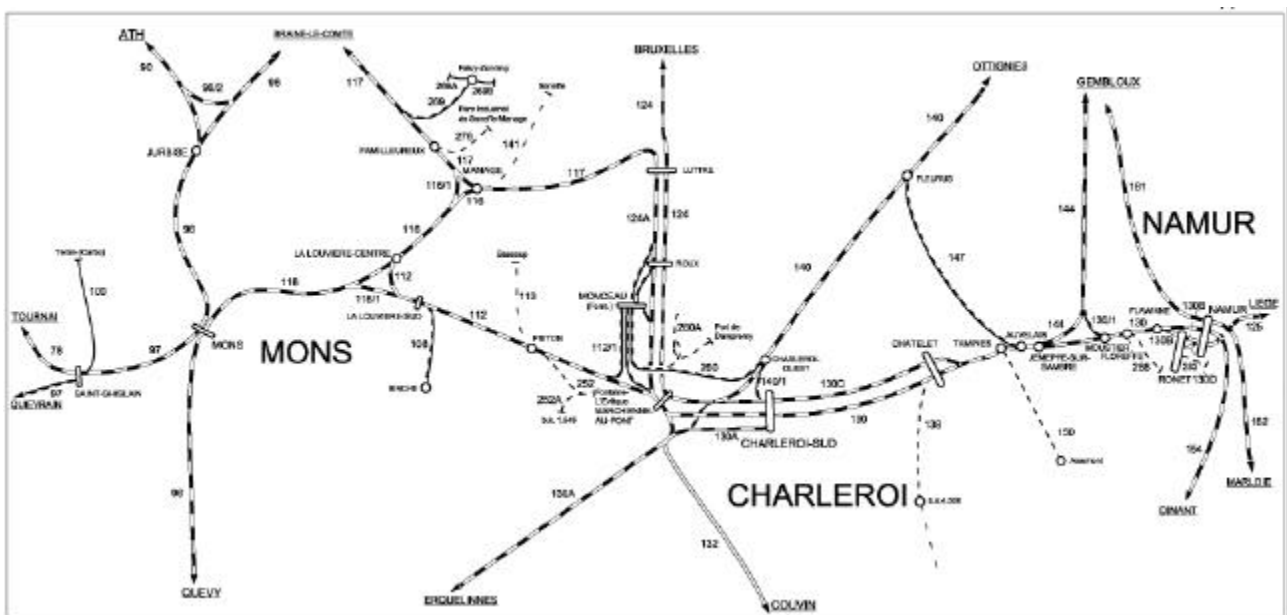
Favoriser structurellement les transports en commun ne peut fonctionner que sur fond d'une vision d'ensemble de l'aménagement du territoire favorisant des modes de vie davantage urbains. La concentration raisonnée des activités humaines et une utilisation parcimonieuse de l'espace est en effet indispensable pour assurer à la fois l'efficacité et l'attractivité des modes de transports collectifs.

En retour, un développement urbanistique de qualité combiné à une offre de transport structurant maillant efficacement les quartiers et les lieux de vie constitue un élément important de

Par sa dimension structurante au sein d'un territoire, le rail est un bon moyen de cerner ces enjeux aux ramifications multiples.

2.1. L'infrastructure : un réseau ferré en étoile dense

2.1.1 Le train



Ligne 130 A Charleroi – Erquelinnes – frontière française:

- 2/23

- Utilisation fret en provenance ou à destination du nord de la France, cependant en diminution; elle pourrait retrouver une importance pour le fret dans le cadre d'un axe ouest (France/ Grande-Bretagne) – est (Nord de l'Allemagne et au-delà).

Ligne 112 Charleroi – Marchienne-au-Pont- La Louvière-Sud – Mons:

- Ligne électrifiée à double voie. Élément de la dorsale wallonne
- Pas de points d'arrêts dans Charleroi en dehors de Marchienne-au-Pont.
- Pas d'utilisation fret majeure (notamment en raison d'une forte pente avant La Louvière).
- Zones de ralentissement entre Piéton et La Louvière en raison du rayon de certaines courbes.

Ligne 124 Charleroi – Marchienne Luttre – Nivelles – Bruxelles:

- Ligne électrifiée à quatre voies jusqu'à Luttre. Modernisée et portée à 4 voies entre Nivelles et Bruxelles dans le cadre du RER.
- Points d'arrêts à Roux et à Courcelles.

Ligne 140 Charleroi – Fleurus – Ottignies:

- Ligne électrifiée à double voie.
- Parcours assez long sur le territoire de la ville de Charleroi. Points d'arrêts à Charleroi Ouest et Lodelinsart, à la limite de Gilly. Points d'arrêts désaffectés à La Planche ainsi qu'à Bois-Noël et Ransart.
- Utilisation fret importante au-delà de Fleurus (en provenance de l'Athus-Meuse par la ligne 147).

Ligne 130 Charleroi – Châtelet – Namur:

- Ligne électrifiée à double voie, et même à quatre voies jusqu'à Châtelet. Élément de la dorsale wallonne. Elle fait actuellement l'objet de travaux importants visant notamment le relèvement des vitesses autorisées de 100 à 120 km/h entre Charleroi et Namur. Il est aussi question de la porter à trois voire à quatre voies entre Auvélais et Namur pour dissocier les trafics fret et voyageurs sur ce tronçon.
- Point d'arrêt à Couillet sur le territoire de Charleroi. La plupart des arrêts dans la Basse Sambre ont été conservés.
- Utilisation fret, avec superposition des couloirs Anvers – Sud et Nord de la France – Allemagne entre Auvélais et Namur.

2 lignes radiales:

- Lignes 117 Luttre – Manage – Braine-le-comte/La Louvière Centre
- Ligne 147 Fleurus - Auvélais

Analyse sommaire

L'agglomération de Charleroi est donc traversée dans le sens nord-ouest / sud est par un axe ferroviaire à quatre voies sur l'entièreté du parcours entre la gare de Luttre et la gare de Châtelet. Sur cet axe historique se greffent quatre autres lignes, rejoignant toutes la gare du Sud par l'ouest. Cette configuration présente l'avantage de faire de la gare du Sud le nœud ferroviaire naturel de l'agglomération, permettant théoriquement des correspondances dans toutes les directions. La

présence d'un long tronçon à quatre voies offre également d'importantes réserves de capacités et permet une dissociation des trafics lents et rapides dans l'ensemble de l'agglomération. Elle présente l'inconvénient de restreindre fortement le nombre de liaisons traversantes. La gare du Sud est un terminus pour un nombre important de liaisons, quel que soit le schéma d'exploitation retenu. Le chemin de fer représente aussi une véritable balafre d'un point de vue urbanistique coupant littéralement la ville en deux à de nombreux endroits. Et ce d'autant plus que les terrains adjacents sont pour la plupart affectés, ou l'ont été, à une activité industrielle lourde. Valoriser le rail à Charleroi ne peut donc se faire sans s'attaquer dans le même temps à la reconversion et la réhabilitation des terrains et friches industrielles qui le bordent, en particulier aux abords des gares et points d'arrêt. Ce devrait être un facteur à intégrer dans une planification urbanistique globale de la ville.

La gare du Sud voit passer entre 11 000 et 12000 navetteurs par jour¹. Quatrième gare wallonne par ordre de fréquentation et 12 ème gare à l'échelle du pays. Elle fait actuellement l'objet de travaux rénovation. Le grill est (vers Namur) a été modernisé et l'entrée en gare fluidifiée. Rien n'est par contre prévu pour l'entrée ouest de la gare. La vitesse de référence y est limitée entre Marchienne-au-Pont et la gare du Sud. La gare compte 11 voies à quai et ne connaît donc pas de problème prévisible de saturation. Seul l'accès vers Fleurus et Ottignies y serait problématique en cas de hausse importante du trafic. La ligne 140 n'est en effet accessible que via les trois premiers quais et se fait à travers un court tronçon à voie unique, de surcroît en forte pente pour rallier l'ancienne gare de Charleroi-Ouest, autrefois terminus de cette ligne.

L'agglomération compte également d'autres gares. En termes de fréquentation, les principales sont Marchienne-au-Pont et Châtelet. La présence humaine y a cependant été fortement réduite et les bâtiments à Marchienne sont dans un état de délabrement avancé. Dans certaines d'entre elles des problèmes de sécurité y sont bien réels et nuisent considérablement à la fois à leur utilisation comme noeud de communication à part entière et à leur environnement urbain immédiat.

Il faut encore citer le cas de Luttre. Située au nord-ouest de la ville, au-delà de l'E42, la gare de Luttre, qui voit s'arrêter deux trains par heure tant vers Bruxelles que vers Charleroi en semaine draine une clientèle importante de navetteurs. Nettement moins bien desservies, les gares de Fleurus, Lobbes - liste non exhaustive - connaissent une fréquentation plus modeste.

A côté des gares de Charleroi et de Marchienne, la ville ne compte que 5 point d'arrêts (Ouest, Lodelinsart, Couillet, Marchienne zone et Roux). Si les arrêts ont été jusqu'ici relativement préservés dans la périphérie, les vagues successives n'ont par contre pas épargné la desserte proprement urbaine. La Ligne 132 et la Ligne 140 ont été particulièrement touchées malgré (ou en raison) du fait qu'elles desservaient des quartiers relativement enclavés très mal reliés par le réseau TEC.

¹ Chiffres SNCB

2.1.2 Le pré-métro



Carte extraite du site TEC

Conçu et commencé à la fin des années '60 mais, comme on sait, jamais terminé suivant le plan démesuré d'alors, le réseau de tramway se compose d'un anneau central, en passe d'être finalement bouclé², et de plusieurs branches en étoile. Deux d'entre elles sont en fonction. La première, comportant une dizaine de stations relie le centre-ville à Anderlues à travers Marchienne, Monceau et Fontaine-l'Evêque. Elle réutilise une partie de l'ancienne ligne vicinale vers Binche au delà de la station Petria à Fontaine l'Evêque. La seconde connecte le centre-ville et Gilly et compte 3 stations. Cette dernière branche est actuellement prolongée de trois nouvelles stations et aura finalement son terminus à Soleillmont, censé servir également de parking relais. Une troisième branche est en train d'être (ré)aménagée en site propre partiel entre la station Piges et Gosselies le long de la chaussée de Bruxelles à travers Dampremy, Lodelinsart et Jumet. Une quatrième branche a été construite et est (quasiment) en état de marche entre la station Waterloo et la Place du centenaire à Montignies-sur-Sambre. Le gros œuvre a également été réalisé jusque Châtelaineau (station Corbiau à hauteur du Cora). Il n'a curieusement jusqu'ici pourtant jamais été question de l'exploiter même si elle traverse les quartiers denses et populaires de Montignies-sur-Sambre et dessert un des principaux sites commerciaux de toute l'agglomération.

Le pré-métro a de nombreux défauts de conception. Il a en effet hérité de l'esprit des sixties qui ne fut pas l'âge d'or des transports en commun, en plus d'avoir fait de Charleroi le modèle de la gabegie des années '70. Absence totale d'intégration qualitative dans le tissu urbain, stations surdimensionnées posant des problèmes d'accessibilité, de sécurité et d'entretien, localisation peu heureuse de certaines stations, matériel à plancher haut largement dépassé, quais hauts en stations empêchant d'y faire rouler des trams à plancher bas modernes nettement plus accessibles en voirie... En dépit de ces limites, le métro léger carolo présente néanmoins une chance à d'autres égards.

Premièrement, il a le mérite d'exister et ne demande qu'à jouer un rôle plus important dans le futur.

Deuxièmement, les branches du métro en fonction, en passe de l'être ou réalisées mais non exploitées ne recoupent pas, ou peu, le réseau ferré national. Ceci permet d'envisager une bonne

² On annonce l'inauguration pour le printemps 2012, site officiel du TEC

complémentarité entre les deux réseaux. Ils ne se font pas concurrence et couvrent à eux deux une partie importante de l'agglomération.

Troisièmement, il présente des possibilités d'interconnexion intéressantes avec les gares de chemin de fer. C'est le cas à Charleroi-Sud où la connexion train – tram – bus est plutôt réussie. (mais qu'en sera-t-il dans la nouvelle version liée au bouclage de l'anneau central ?). Elle est également théoriquement possible à la Gare de l'Ouest, même si l'accès au métro depuis les quais a été condamné lors de la réalisation d'un rond point et que l'endroit n'est pas particulièrement sécurisé. À Marchienne-au-Pont, le métro passe à proximité de la gare et offre une connexion potentielle entre la gare et le métro vers Anderlues. Malheureusement, on ne peut cependant pas parler d'une véritable intégration des deux modes de transports séparés l'un de l'autre de quelques rues. Aucune indication ne guide de surcroît l'usager occasionnel. La ligne inachevée de Châtelineau aurait pour sa part du trouver son terminus à la gare de Châtelet, permettant là encore une bonne connexion vers Namur depuis Montignies-sur-Sambre et Châtelineau.

2.1.3 Le projet d'une gare à l'aéroport de Charleroi – Bruxelles Sud

Nature du projet

Le principal projet d'investissement dans le réseau ferroviaire dans la région de Charleroi consiste en la réalisation d'une ligne de chemin de fer à double voie électrifiée connectée à la Ligne 124 vers Bruxelles à la hauteur de la gare de Luttre et à la Ligne 140 à la fois vers Ottignies et vers Charleroi. Le gouvernement wallon a marqué sa préférence pour un itinéraire incluant le percement d'un tunnel et la construction d'une gare souterraine en dessous de l'aérogare. Cette ligne nouvelle serait destinée principalement à la mise en service d'une liaison rapide et directe depuis l'aéroport vers Bruxelles. Une partie de l'offre IC/IR ralliant Charleroi à la capitale serait ainsi déviée le long de la connexion aéroportuaire, soit probablement deux trains sur trois, moyennant ajout d'une relation supplémentaire par rapport au schéma actuel. La liaison rapide depuis l'aéroport se paierait ainsi de quelques minutes supplémentaires pour les voyageurs prenant le train à Charleroi vers Bruxelles en raison de l'allongement du parcours. Le coût de l'investissement est estimé par Infrabel à 600 millions d'euros, à quoi il faut ajouter le surcoût lié à l'exploitation et l'entretien de deux itinéraires parallèles.

Quelques éléments d'analyse

Du point de vue de la mobilité dans le nord de l'agglomération, l'intérêt de l'éventuelle nouvelle gare dépend beaucoup de son accessibilité depuis les communes avoisinantes, depuis l'aéropôle et de sa desserte en transports en commun. L'option souterraine rend de ce point de vue l'intermodalité permise par le projet plus compliquée. Il convient également d'évaluer l'impact d'une nouvelle gare sur la pression urbanistique au nord de l'E42. A bien des égards, le projet d'une gare nouvelle principalement orientée vers Bruxelles pose un dilemme pour Charleroi.

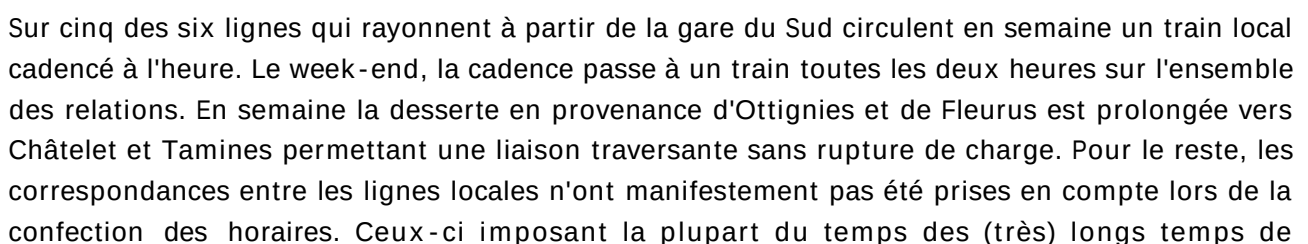
Soit on en fait une véritable gare multimodale pour l'ensemble du nord de Charleroi, bien connectée à l'autoroute. Dans ce cas, on renforce à tout coup la tendance à l'émiettement de l'urbanisation au nord de l'agglomération et on contribue à excentrer un peu plus le centre-ville et une bonne partie des zones de vieille urbanisation du fait de la dégradation de sa desserte ferroviaire (fréquence et vitesse commerciale).

Soit on limite l'emprise de la gare sur le territoire en l'orientant exclusivement ou principalement vers la desserte de l'aéroport. Dans ce cas, l'investissement ne sera selon toute vraisemblance

Le nord de l'agglomération carolo est dans la situation actuelle très inégalement connecté au rail. Mais il est douteux que la desserte de l'aéroport telle qu'elle est envisagée soit la meilleure solution.

Une chose est de disposer d'une infrastructure, une autre est de pouvoir la mettre à profit pour se déplacer dans et autour de la ville. Pour cela, un plan de desserte et un schéma d'exploitation efficace, centré sur l'usager mais veillant à l'utilisation rationnelle des ressources est nécessaire. A bien des égards, c'est là que le bât blesse. Petit tour d'horizon.

Desserte urbaine et suburbaine
(carte étude Tritel)



correspondance lorsque Charleroi-ville n'est pas la destination finale des usagers. Sur la sixième ligne en provenance de Couvin, les horaires ne sont pas cadencés, notamment en raison de fortes contraintes d'exploitation. La fréquence a été augmentée au début des années 2000 et la plupart des trains circulant vers Couvin ont reçu le label IR, avec à la clé une hausse de la fréquentation de cette ligne autrefois menacée de suppression ! Revers de la médaille, l'ensemble des gares entre Charleroi et Biercée (Thy le Château) ne sont plus desservies que par quelques trains de pointe résiduels. Cela s'est inévitablement marqué par une forte baisse de la fréquentation de ces arrêts. Enfin, la région de Charleroi va payer un lourd tribut au plan de suppression de trains adopté par la SNCB puisque plusieurs des trains concernés desservent Charleroi. L'amplitude des services sera ainsi fortement réduite sur plusieurs lignes. Dans certains cas, c'est l'ensemble de la desserte de soirée qui passe carrément à la trappe, rendant tout simplement impossible de se rendre et surtout de revenir de Charleroi au-delà de 20 h 00.

Desserte Inter-Cités

Charleroi se trouve sur deux axes nationaux. Il constitue un terminus de l'axe Charleroi – Bruxelles – Anvers sur lequel circulent deux trains par heure bien cadencés en semaine et un seul train le week end. Bien qu'ayant le statut d'IC, ces trains sont relativement lents mettant près de 50 minutes pour rallier la capitale. Ceci est dû entre autres au nombre important (pour un IC) d'arrêts intermédiaires, aux travaux en cours entre Nivelles et Bruxelles, à la politique de détente des horaires de la SNCB utilisée pour masquer quelque peu ces problèmes de ponctualité et à des vitesses de référence relativement faibles³.

Charleroi se situe également sur le tracé de la dorsale wallonne reliant Lille à Liège via Tournai, Mons Charleroi et Namur. Là également, deux trains circulent toutes les heures en semaine (un IC et un IR) et sont relativement bien cadencés.

Les temps de parcours sur la dorsale wallonne sont là aussi assez médiocres, surtout entre La Louvière et Liège. L'IC met ainsi 1 h 13 pour rallier Charleroi et Liège et même 1 h 30 le week-end. Fortement utilisée pour des relations courtes, de ville à ville, (cabotage), elle n'offre pas une alternative très attractive à la route pour des relations plus longues, d'autant plus que les correspondances y sont souvent rédhibitoires (à Liège vers Verviers depuis la dorsale wallonne, à Charleroi de Tournai et Mons vers Ottignies,...).

Desserte internationale.

Avec l'arrivée du TGV à Bruxelles, Charleroi a perdu les liaisons directes tant avec Paris qu'avec l'Allemagne. Faible compensation, un Thalys subsidié rallie chaque matin Paris et assure le retour en soirée.

³ 120 km/h sauf entre Luttre et Nivelles (140 km/h) mais avec des zones de ralentissement importantes pour la traversée de Nivelles et l'entrée dans Charleroi. La fin des travaux du RER devrait améliorer quelque peu à la fois la vitesse et la ponctualité de l'axe même si les deux principaux points de ralentissements demeureront.

2.2.2. Le métro

La situation est disparate selon les antennes.

L'antenne vers Gilly, de loin la plus fréquentée, voit passer un tram toutes les 5 minutes en régime scolaire en semaine, et toutes les 10 minutes le week end.

L'antenne d'Anderlues n'est par contre parcourue que par un tram tous les quart d'heure en semaine, et seulement par un tram toutes les demi-heures le week end.

Dans les deux cas, le service est pris en charge par des bus de substitution après 20 h 00. La fin de la boucle centrale devra améliorer la situation à coût constant puisque tous les trams desserviront l'ensemble des stations du centre-ville.

Analyse

La qualité du service rendu aux habitants se déplaçant au sein de l'agglomération ou entre Charleroi et sa périphérie immédiate (fréquences, amplitude, correspondances) est bien en-deçà de ce que l'on pourrait attendre au regard de l'infrastructure existante. Seule la ligne de pré-métro vers Gilly offre un service véritablement attractif. Dans ces conditions, il n'est guère étonnant que l'utilisation des transports en commun est encore trop exclusivement le fait d'une clientèle captive (scolaire notamment). L'offre de transports ne permet de surcroît pas de tirer parti de l'existence de différents réseaux sur le territoire et n'offre que très peu de solutions attractives pour les déplacements n'ayant ni leur origine ni leur destination au centre-ville. L'utilisation anecdotique du train pour les déplacements urbains tient donc largement à l'absence totale d'intégration horaire et tarifaire des réseaux entre eux, et parfois même des différentes lignes au sein d'un même réseau.

Plutôt que de tirer argument de cette faible utilisation pour démanteler ce qui reste de la desserte ferroviaire locale, c'est d'un plan de desserte qui mette à profit les potentialités existantes mais non utilisées jusqu'à présent dont Charleroi a besoin.

3. Proposition : vers un réseau express régional (RER) à Charleroi

3.1. Philosophie : une offre urbaine centrée sur l'expérience de l'utilisateur

Définir un plan de desserte doit se faire non d'abord en fonction des contraintes techniques et de la séparation administrative des entreprises de transport mais en fonction de l'expérience quotidienne des usagers, non seulement actuels mais également potentiels. Cela implique à la fois un travail de pilotage politique sur la nature des services attendus et sur la hiérarchisation des priorités. Cela implique également une participation plus large de la population à la définition de ces priorités en matière d'offres de transport et plus largement à la politique de la ville qu'elles impliquent. Ce n'est que dans un second temps qu'entrent en ligne de compte les contraintes d'exploitation que la planification dans le temps des investissements doit contribuer à lever progressivement une fois défini les objectifs à atteindre.

Toute offre de transports en commun doit hiérarchiser les services. La présente proposition place l'accent sur les transports locaux et le maillage des zones urbaines plutôt que sur les services rapides intervilles. Mal aimés par les entreprises ferroviaires belges, considérés comme contraignants, coûteux et peu porteurs en termes d'image, largement invisibles pour les autorités de tutelle, les services locaux ont été systématiquement délaissés depuis des décennies. Passant après tout le reste à la fois dans les plans d'investissements et dans la confection des horaires, ne venant à l'attention des responsables que lorsqu'il s'agit de supprimer des services, les trains et points d'arrêt d'intérêt local sont de fait devenus très peu attractifs, conduisant ainsi à l'auto-réalisation des prophéties selon lesquelles ils n'avaient pas d'avenir.

Renverser la hiérarchie se justifie d'abord par un nécessaire rattrapage en matière d'investissements et d'attention⁴. De nombreuses expériences à l'étranger ont démontré que les services locaux pouvaient trouver une nouvelle jeunesse et participer à l'attractivité et la cohésion des territoires pour autant que des standards de qualité élevées soient respectés.

Renverser la hiérarchie permet ensuite de passer à une conception selon laquelle des transports en commun tirent leur force de leur organisation en réseau. Leur efficacité, du point de vue de l'utilisateur mais également de l'autorité publique qui les subventionne, réside avant tout dans la qualité du maillage du réseau et de l'intermodalité entre modes de transport.

C'est en effet la densité, la lisibilité et l'intégration de l'offre de transport qui rendent les modes de déplacement collectifs attractifs. Un maillage dense et une exploitation bien conçue permettent de répondre à un plus grand nombre de besoins de déplacements pour une plus grande part de la population, sans nécessairement impliquer une hausse des coûts d'exploitation proportionnelle à

⁴ La commande récente de rames de type Desiro destinées à remplacer et étoffer la flotte de rames automotrices aujourd'hui utilisées sur les services omnibus est un signe encourageant à cet égard. Pour la première fois depuis des décennies, la SNCB a investi des sommes considérables dans du matériel spécifiquement dédié à des dessertes locales. Encore faudra-t-il veiller à ce qu'elles soient affectées à cet usage. Les positions prises par la direction de la SNCB quant aux économies à réaliser, visant une nouvelle fois les trains, les gares et les lignes locales « non rentables » sont par contre beaucoup plus inquiétantes.

l'accroissement des services rendus.

Plutôt que d'enfermer les transports publics dans la facilitation des seuls déplacements domicile - travail/école depuis quelques gares principales, un réseau ferré bien maillé permet d'aller chercher les gens au plus près de leurs lieux de vie. Incidemment, c'est aussi un moyen de faire profiter à une population plus importante les services de transports de masse les plus performants et de favoriser une utilisation plus continue et mieux répartie des infrastructures existantes. Cela entraîne une diminution des coûts fixes. C'est enfin le meilleur moyen de lutter contre les problèmes de congestion du réseau routier mais également du réseau ferroviaire :

□ En diffusant les flux de voyageurs sur les gares secondaires bénéficiant elles aussi d'une desserte de qualité, un maillage fin permet d'éviter l'engorgement des environs des gares et l'utilisation des terrains les mieux connectés aux chemins de fer pour du parking. Il limite aussi au maximum les entrées en ville pour aller prendre le train.

□ En répondant à des besoins actuellement non ou mal rencontrés, un maillage fin permet d'accroître la part modale des transports en commun, sans nécessairement surcharger les quelques tronçons du réseau déjà à la limite de la saturation. Concrètement, si on veut voir la part des déplacements en train augmenter dans des proportions considérables, il faut viser d'autres publics que les seuls navetteurs se rendant dans le centre de Bruxelles entre 7 h et 9 h. Une exploitation bien pensée devrait par contre permettre une augmentation spectaculaire de l'utilisation du train pour les déplacements dans les autres zones urbaines du pays et pour les déplacements régionaux n'ayant pas Bruxelles pour origine ou pour destination, là où il existe des réserves importantes de capacité.

Planifier la mise en œuvre pour garantir le succès :

- partage des responsabilités et coordination de l'ensemble de la politique de mobilité à l'échelle du bassin de vie (agglomération),
- financement et planification des travaux d'infrastructure en fonction du plan de desserte,
- commande du matériel roulant à temps et à heure,
- couverture du déficit d'exploitation,
- décourager l'utilisation de la voiture individuelle au fur et à mesure que l'on réinvestit dans les alternatives.

Intégrer les développements urbanistiques, en particulier autour des gares, stations et points d'arrêts qui doivent faire l'objet d'un aménagement concerté visant à la fois la qualité de vie et la densification. A l'inverse, moratoire sur les projets indéfendables : nouvelles liaisons autoroutières, zones commerciales ou économiques à l'écart des axes de transports publics,....

3.2. Définition du concept RER

□ Qualité du service et facilité d'utilisation du point de vue des usagers plutôt que technique de transport : un RER peut combiner différents modes de transports (train, tram, bus), voire combiner des services rendus par différentes sociétés exploitantes pour autant que les différents services soient coordonnés.

□ Fréquences et Amplitude.

- Intégration tarifaire et de la signalétique.
- Échelle urbaine cohérente.

3.3. Un préalable : l'intégration tarifaire

Le train est aujourd'hui très peu utilisé pour des déplacements à l'intérieur de Charleroi ou vers sa périphérie immédiate.

À côté du manque d'information sur les liaisons existantes et des mauvaises correspondances, une des raisons en est certainement l'absence totale d'intégration tarifaire entre modes de transport. Celle-ci rend l'usage du train en ville prohibitif. Le trajet Châtelet -Charleroi devrait pouvoir être indifféremment parcouru en bus ou en train avec le même titre de transport et pour le même prix. De surcroît, l'utilisation combinée du train et du bus ou du tram ne devrait pas entraîner de surcoût, par exemple pour aller de Lodelinsart (SNCB) à Monceau via le pré-métro avec correspondance à la gare de l'Ouest. Les trains locaux y gagneraient en fréquentation et les usagers en facilité et en vitesse de déplacement. L'ensemble du réseau en attractivité. Les dessertes ferroviaires permettraient de surcroît de combler de manière utiles quelques lacunes du réseau TEC en offrant par exemple une relation imbattable entre le centre-ville et certains quartiers de Ransart (en cas de réouverture d'un point d'arrêt) ou de Marchienne (aux abords de la ligne 130 A) très difficilement accessibles aujourd'hui via le réseau du TEC.

3.4. Plan de desserte

Le trafic ferroviaire wallon s'organise à partir de nœuds de correspondance et tend à établir un cadencement minimal des services ferroviaires à la demi-heure, et des autres lignes structurantes au quart d'heure⁵.

L'ensemble de l'offre de transports en commun est selon cette conception amenée à s'articuler autour d'un nombre limité de nœuds de correspondance. Ceux-ci se doivent d'être choisis et aménagés avec soin de manière à valoriser l'interconnexion efficace entre modes de transport tout en collant au maximum aux zones névralgiques du tissu urbain. Elle peut se décliner à tous les étages, en partant de la marche à pied lorsque l'on quitte son domicile pour se rendre quelque part.

Ces nœuds secondaires permettent non seulement de valoriser les infrastructures ferrées existantes et d'en diffuser les effets bénéfiques. Ils permettent également de concevoir des dessertes radiales dans l'agglomération en leur permettant de se croiser et dès lors d'être combinées.

Exemple : la ligne Gosselies – Gilly – Montignies sur Sambre – Couillet croise à Gilly tous les quart d'heure une ligne Lodelinsart – Jumet - - Gilly – Châtelet de sorte à assurer la correspondance sans perte de temps de Gosselies vers Châtelet et de Lodelinsart vers Montignies-sur Sambre.

Naturellement, certains sites jouent déjà peu ou prou ce rôle. Ainsi en est-il par exemple de la station Gazomètre à Gilly par exemple.

En rendant la démarche plus explicite, l'autorité organisatrice des transports s'engage cependant à

⁵ Sur le principe des nœuds de correspondances et des cadencements : voir étude Tritel

améliorer la lisibilité du réseau, à favoriser l'intégration des différents modes de transport et à coordonner les horaires. Ce faisant, il faut éviter de multiplier les correspondances et les ruptures de charge. Enfin, une attention particulière aux modes doux (marche et vélo) doit être assurée aux abords de ces zones ainsi que l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Dans le cas de Charleroi, la gare du Sud s'impose naturellement comme nœud de correspondance principal. La taille restreinte du centre-ville ne nécessite sans doute pas de duplication. L'existence de deux gares des bus au Sud et aux Beaux-Arts non exactement desservies par les mêmes lignes n'est à cet égard pas optimal. Cela multiplie les correspondances et diminue sérieusement la lisibilité du réseau.

Quelques nœuds secondaires devraient être définis. Des candidats naturels sont les gares de Marchienne-au-Pont (en connexion avec la station De Cartier), de Châtelet et de Luttre. Gilly et Gosselies (en connexion avec le pré-métro) devraient également figurer au sein de la liste.

Une deuxième gare IC/IR dans le nord de l'agglomération

Que le projet de liaison ferrée sous l'aéroport de Gosselies se réalise ou non, le nord de l'agglomération carolo gagnerait à l'implantation d'une deuxième gare IC/IR. La gare de Luttre étant largement décentrée vers le nord ouest, elle ne dessert qu'une partie du nord de Charleroi.

Un autre site, complémentaire, existe à Fleurus. Située sur la ligne 140 et donc potentiellement reliée à Bruxelles en 35 minutes via Ottignies, la gare de Fleurus pourrait jouer un rôle analogue à celui de Luttre.

À proximité immédiate de l'aérogare, elle pourrait aussi, au moins provisoirement, servir de point de transbordement vers l'aéroport au moyen d'une navette dédiée à cet effet, comme cela se fait dans nombre d'aéroports régionaux étrangers. La principale difficulté réside dans l'insertion du trafic venant de la ligne 140 sur la ligne 161 vers Bruxelles à Ottignies. Pour le reste, la rénovation de la gare de Fleurus et la réalisation d'un site P & R ne pose pas de difficultés majeures.

Un nœud de correspondance secondaire à créer dans le sud de l'agglomération

Enfin, nous proposons de faire du site de Bomerée un nœud de correspondance secondaire important au sud de l'agglomération.

Situé sur la commune de Montigny-le-Tilleul, à l'intersection de deux axes routiers importants desservant une bonne partie du sud de l'agglomération, le site a tous les atouts pour offrir un accès ferroviaire de qualité au sud de Charleroi, en correspondance avec le réseau bus. Il permettrait à la fois de desservir les quartiers et surfaces commerciales proches, d'offrir un accès rapide au centre-ville alternatif à la voiture, et un point d'accroche dans le reste du réseau ferré local et national depuis le sud de Charleroi.

4. Un schéma d'exploitation du réseau ferroviaire autour de Charleroi

Des services locaux ferrés efficaces sont possibles !

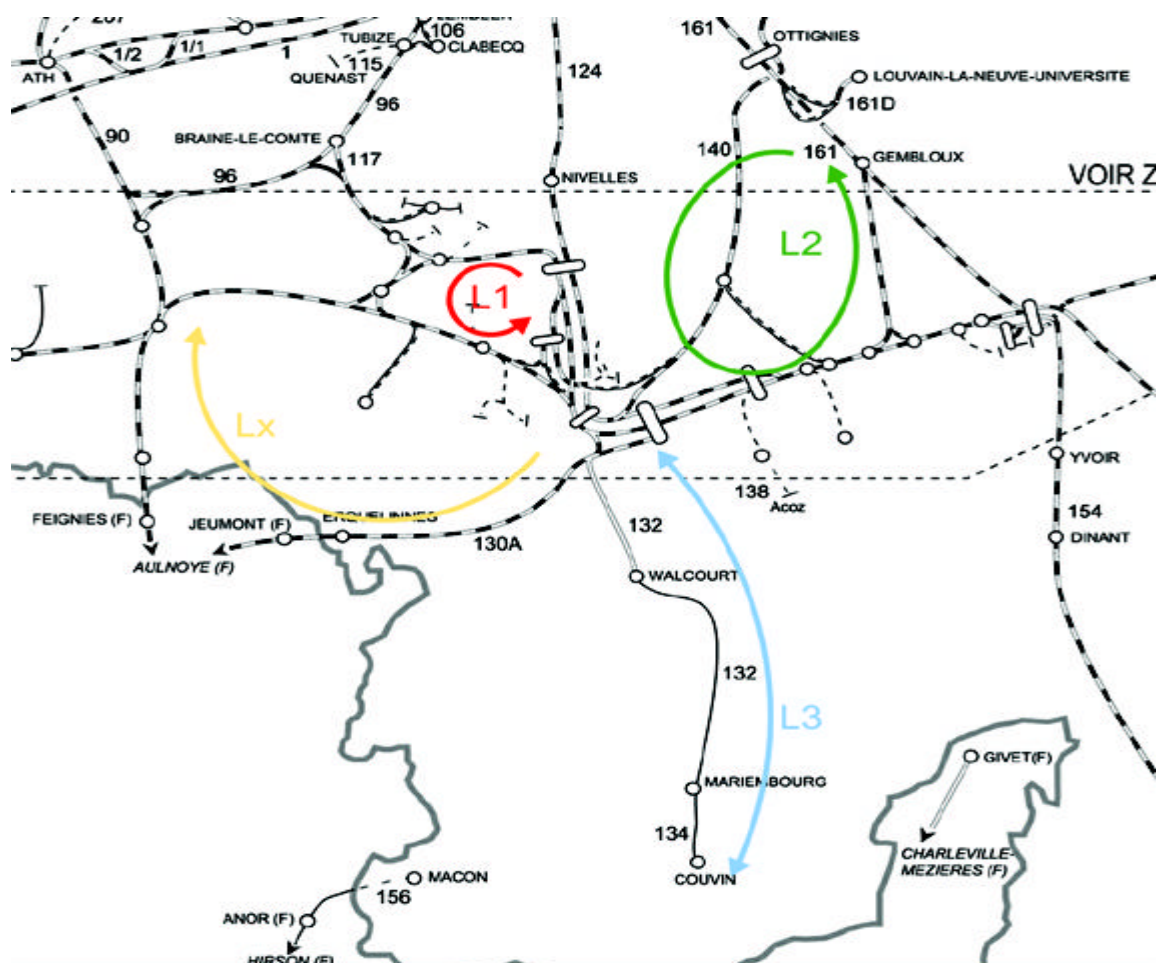
Préalable :

Actuellement, il n'y a aucun recoupement strict entre l'exploitation ferroviaire et la zone urbaine de Charleroi. L'objectif, c'est que les services ferroviaires, moyennant certains standards de qualité, soient intégrés dans la politique de mobilité urbaine.

Il est par contre tout-à-fait possible, et même souhaitable, que les mêmes trains ne s'arrêtent pas aux frontières de l'agglomération mais s'intègrent dans le reste du réseau régional ou dans celui des zones urbaines adjacentes afin de maximiser les services offerts aux usagers tout en minimisant les coûts d'exploitation. C'est d'autant plus vrai que la zone d'influence de Charleroi recoupe celles des villes voisines.

4.1. Trois lignes ferroviaires cadencées à la demi-heure

L'objectif consiste à mettre en place un service cadencé à la demi-heure attractif intégré dans le nœud de correspondance de Charleroi-Sud, tout en desservant la proche périphérie de Charleroi. Trois lignes en boucle sont ici proposées avec chaque fois une estimation du temps de parcours, un premier lever des difficultés techniques et les ouvertures de points d'arrêts à envisager.



Ligne 1

Charleroi – Marchienne-au-Pont – Luttre – Manage – La Louvière-Centre – La Louvière-Sud – Morlanwez – Marchienne-au-Pont – Charleroi

Points de correspondance principaux

- à Luttre vers Nivelles et Bruxelles depuis Manage et depuis Marchienne
- à Marchienne depuis Morlanwez vers Luttre (et inversement)
- à La Louvière-centre avec une boucle quasi-symétrique possible Mons - La Louvière-centre – Soignies- Mons
- à La Louvière-sud vers Binche
- à Marchienne avec le métro vers Fontaine et Anderlues moyennant cheminement piéton de qualité entre la gare et la station de métro la plus proche.

Nombre d'arrêts : 14 à 16

Temps de parcours estimé selon l'horaire actuel avec temps de battement pour permettre des correspondances à Luttre et à La Louvière : 1 h 24

Difficulté technique : aucune

Réouverture de point d'arrêt à envisager :

- Fayt-lez-Manage sur la ligne 117
- Haine-Saint-Pierre sur la ligne 112

Ligne 2

Ottignies – Fleurus – Charleroi-Ouest – Charleroi-Sud – Châtelet – Tamines – Jemeppe-sur Sambre – Gembloux - Ottignies

Points de correspondances principaux :

- à l'ouest avec le métro (nettement plus court venant d'Ottignies et de Fleurus que via la gare du Sud)
- à Fleurus vers l'aéroport (cf point infra) et vers la Basse Sambre en cas de réouverture au trafic voyageur de la ligne 147 (cf point infra)
- à Ottignies vers Bruxelles, Louvain-la-Neuve et Wavre
- à Châtelet en cas de prolongation de la quatrième antenne du métro
- à Auvelais vers Fleurus en cas de réouverture au trafic voyageur de la ligne 147 (cf point infra)
- à Jemeppe vers Namur

Nombre d'arrêts : entre 27 et 30

Temps de parcours estimé moyennant une diminution de quelques minutes du temps de parcours actuel entre Ottignies et Charleroi et temps de battement à Charleroi pour assurer les correspondances : 1 h 50

Réouverture d'arrêts à envisager

- Dampremy- La Planche sur la ligne 140 à hauteur de la chaussée de Bruxelles (nécessite une reconnaissance) ; point de correspondance avec le tramway vers Gosselies
- Ransart sur la ligne 140. Plusieurs sites sont possibles : soit les anciens arrêts de Ransart ou de Bois-Noël, soit un site intermédiaire (nécessite une reconnaissance)
- Jemeppe- Froidmont sur la ligne 144. Ce site est beaucoup plus proche du centre de Jemeppe que l'actuelle gare de Jemeppe-sur-Sambre, enclavée dans une zone industrielle

Difficultés techniques

- L'intégration⁶ de la liaison dans un nœud de correspondance à Charleroi sans rompre le nœud

⁶ Partielle. La correspondance ne sera pas assurée avec l'IC circulant sur la dorsale wallonne. Ceci

existant à Ottignies implique de gagner 3 minutes sur le trajet Ottignies – Charleroi, un peu plus en cas de réouverture – souhaitable - des points d'arrêts de La Planche et de Ransart. Une étude de faisabilité est à cet égard nécessaire. Il semble cependant qu'une marge d'amélioration existe si l'on combine différentes mesures dont certaines sont par ailleurs nécessaires à l'existence d'une desserte de type RER :

- amélioration des capacités d'accélération et de freinage du matériel roulant
- facilitation de l'embarquement et du débarquement à travers le relèvement des quais (remise à niveau des points d'arrêts) et de la mise en service de matériel à plancher bas (type Désiro Siemens)
- la mise en œuvre d'une procédure de départ moins obsolète que l'IOT (dont il est question depuis longtemps) plus proche d'une procédure type métro.

Gagner 20 secondes par arrêt (en temps de freinage, d'accélération et d'immobilisation) ferait ainsi déjà gagner plus de 3 minutes sur l'ensemble du parcours Charleroi – Ottignies.

De manière complémentaire, des travaux de modernisation du tracé et des appareils de voies devraient sans doute être envisagés aux abords de la gare de l'ouest à Charleroi.

L'existence d'un passage à voie unique à l'entrée de la gare du Sud ne pose par contre dans l'horaire proposé pas de problème particulier.

A terme, la cohabitation d'un trafic voyageur plus intense sur la ligne 140 (RER, réouverture de la ligne 141 vers Nivelles, desserte éventuelle de l'aéroport) et du trafic fret vers et en provenance de l'Athus-Meuse risque d'exiger la pose d'une troisième voie entre Ottignies et Court-Saint-Etienne et la suppression de certains passages à niveau. Des mesures de préservation de l'assiette devraient dès lors être prises. De même, l'accroissement du trafic entre Ottignies et Gembloux posera à terme des problèmes sur ce tronçon.⁷ Ceux-ci sont cependant largement indépendants du projet carolo.

Il n'y a pas de problème majeur sur la ligne 130. La mise en service d'un matériel plus efficace devrait diminuer les contraintes liées à la cohabitation de différents trafics. Un service RER mettrait par ailleurs à profit les importants travaux de modernisation réalisés sur cette ligne.

La proposition implique une mise en service voyageur cadencé de l'actuelle ligne 144 entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux. Actuellement celle-ci n'est desservie que par quelques services de pointe et sert d'itinéraire de déviation pour des convois de fret. Cette ligne offre pourtant un potentiel intéressant en complément des services existants. Outre l'intérêt local, une liaison cadencée permettra en effet de relier l'ensemble de la Basse Sambre à Bruxelles et à la zone d'Ottignies-Louvain-la-Neuve/Wavre ainsi que Gembloux à Charleroi. Les seuls travaux à envisager consistent à ne pas défermer cette ligne, actuellement à double voie, ce dont il est question dans les plans d'Infrabel visant à privilégier la ligne 147 au détriment de la ligne 144 comme itinéraire de déviation fret.

n'est pas trop problématique en cas d'utilisation de la ligne 147 en trafic voyageur offrant une alternative plus efficace vers Namur (à condition de coordonner les horaires) depuis la majeure partie de la ligne 140. Vers La Louvière, la correspondance sera possible via la ligne 1 du RER, Depuis Ottignies et Court-Saint-Etienne vers Mons via la transbrabançonne.

⁷ Cf diagnostic et proposition de solution dans l'étude Tritel

Tout en formant l'ossature d'un RER carolo entre Fleurus et la Basse Sambre, cette ligne constituerait également la prolongation du RER bruxellois, voire l'amorce d'un réseau local brabançon digne de ce nom. Ceci en garantit presque à coup sûr le succès, à condition de remettre au goût du jour les infrastructures des points d'arrêts souvent laissées dans un état de quasi abandon.

Ligne 3

Charleroi-Sud – Bomerée – Walcourt – Philippeville – Mariembourg - Couvin

Nombre d'arrêts : 11 à 12

Temps de parcours estimé sur base des temps de parcours actuels entre Charleroi et Philippeville et moyennant accélération entre Philippeville et Couvin afin de maintenir l'attractivité de la ligne et d'économiser une rotation de matériel et de personnel 53 minutes.

Réouverture de points d'arrêts : Bomerée

Situé sur la commune de Montigny-le-Tilleul, à l'intersection de deux axes routiers importants desservant une bonne partie du sud de l'agglomération, le site a tous les atouts pour offrir un accès ferroviaire de qualité au sud de Charleroi, en correspondance avec le réseau bus. Il permettrait à la fois de desservir les quartiers et surfaces commerciales proches, d'offrir un accès rapide au centre-ville alternatif à la voiture, et un point d'accroche dans le reste du réseau ferré local et national depuis le sud de Charleroi.

Difficultés techniques

La ligne 132 Charleroi - Couvin connaît actuellement un regain d'intérêt et une hausse de sa fréquentation. Seul axe structurant au sud de Charleroi, soumis à un engorgement routier croissant⁸, le service n'est cependant pas entièrement satisfaisant. La majorité des trains by-passe complètement la périphérie immédiate de l'agglomération. Les services n'y sont pas cadencés. Si les raisons en sont principalement d'ordre technique en raison des tronçons à voie unique et des possibilités limitées de croisement, des travaux doivent de toute façon être planifiés⁹ sur cette ligne afin de permettre un accroissement du trafic fret depuis les carrières des Petons et du projet Carmeuse. Il faudrait donc en profiter pour concevoir une exploitation de la ligne plus efficace pour les voyageurs également sans entraîner d'explosion des coûts d'exploitation.

L'objectif consiste à mettre en place un service cadencé à la demi-heure attractif intégré dans le nœud de correspondance de Charleroi-Sud, tout en desservant la proche périphérie de Charleroi.

Il implique :

- La réouverture du point d'arrêt de Bomerée.
- La desserte à la demi-heure des arrêts de Jamioulx – Ham sur Heure, Cour sur Heure, Berzée et Walcourt.
- La mise à gabarit du tunnel de Jamioulx pour lever la contrainte d'exploitation liée au passage à voie unique.
- L'organisation de points de croisement efficaces à Philippeville et Walcourt

⁸ Justifiant des projets de nouvelles liaisons routières ou autoroutières dans la région. La comparaison des coûts d'investissements avec ceux impliqués par la remise à niveau de la ligne 132 plaident largement pour le réinvestissement de la voie ferrée. Et ce sans même compter les nombreux coûts indirects des développements routiers.

⁹ Certains sont déjà en cours

□ La diminution du temps de parcours entre Philippeville et Couvin afin de maintenir l'ensemble de la relation en dessous des 55 minutes et de permettre une rotation optimale du matériel. Il faudrait pour cela gagner 2 à 3 minutes.

4.2. Quatre lignes de bus express au label RER venant compléter les 3 lignes ferroviaires

L'utilisation du réseau ferré existant à Charleroi offre l'armature d'un réseau suburbain. Il reste cependant des carences dans la desserte du territoire. D'une part, l'utilisation renforcée de la ligne 132 laisse malgré tout le sud de Charleroi pauvre en transports en commun. D'autre part, le nord de l'agglomération, et en particulier les zones les plus densément peuplées (Gosselies, Jumet) restent à l'écart du réseau ferré national. C'est pourquoi, le réseau labellisé RER devrait comprendre également quelques lignes de bus dont la qualité du service (fréquence, régularité, confort, facilité d'embarquement,...) serait particulièrement soignée.

À ce stade, deux lignes pourraient utilement compléter le réseau structurant au sud de l'agglomération.

L'une correspondrait grosso modo au parcours de la ligne 109 A reliant Charleroi à Chimay via L'hôpital Vésale et Beaumont. Elle pourrait emprunter l'autoroute et le R3 pour sortir de Charleroi jusqu'à Mont-sur-Marchienne.

La seconde ligne relierait Charleroi à Florennes via Couillet, Loverval et Gerpinnes. La cadence de base serait là aussi fixée à la demi-heure et l'amplitude du service étendue par rapport à la situation actuelle. Le nombre d'arrêts serait par contre limité mais ferait l'objet d'un soin jusqu'ici inconnu des usagers des TEC (quais d'embarquement à niveau, signalétique intégrée,...)

Dans le nord de l'agglomération, deux lignes radiales pourraient compléter utilement le réseau ferré en étoile au départ du centre-ville.

La première ligne serait spécifiquement dédiée à la desserte de l'aéroport depuis les gares de Fleurus d'une part et la gare de Luttre d'autre part en correspondance avec les horaires de train vers Ottignies et Bruxelles. Ce projet peut être mis en œuvre quel que soit le sort réservé à la liaison ferroviaire projetée sur cet axe. Infiniment moins coûteuse et beaucoup plus rapide à réaliser, elle permettrait aussi d'évaluer la demande réelle de déplacements en transports publics depuis l'aérogare.

La seconde relierait Farciennes à Morlanwez via Fleurus, l'aéropôle, Gosselies, la gare de Courcelles, le centre de Courcelles, Trazegnies et Chapelle-lez-herlaimont. Outre l'intérêt propre de relier directement entre eux ces noyaux d'habitats et d'emploi, cette ligne permettrait également des correspondances multiples avec les lignes ferrées (train et pré-métro) qu'elle croise, multipliant ainsi leur utilité.

4.3. L'intégration avec le métro léger

La mise en service des prolongations vers Gosselies, Soleilmont et de la boucle centrale va selon toute vraisemblance améliorer considérablement l'attractivité du métro et doper sa fréquentation. Dans une logique d'intégration des modes de transport, il conviendrait:

□ d'améliorer les fréquences vers Marchienne et Fontaine l'Evêque et de réaliser une

interconnexion digne de ce nom entre la gare de Marchienne et la station De Cartier située à quelques pas;

- de planifier la mise en service de l'antenne existante mais non exploitée vers Montignies-sur-Sambre. À moyen terme, il conviendrait d'envisager la prolongation de cette ligne vers Châtelain (gros œuvre déjà réalisé) et vers Châtelet (moyennant réalisation d'un site propre en voirie, avec interconnexion des réseaux train, métro, bus à la gare de Châtelet).

4.4. Le sort des autres lignes

La ligne 130 A

Même si elle offre des liaisons extrêmement rapides vers Thuin et Lobbes, la ligne 130 A a probablement moins de potentiel que les autres lignes et son intégration dans un véritable RER ne devrait sans doute se faire que dans un second temps, une fois le succès des autres lignes acquis. Néanmoins des améliorations pourraient être apportées. La première consiste là encore dans l'intégration tarifaire et horaire. Ceci peut se faire en maintenant la cadence horaire et sans aucun travaux d'infrastructures. L'arrivée de matériel bi-courant capable de rouler sur le réseau français permet également d'envisager une liaison continue Charleroi – Lobbes – Erquennes – Jeumont – Maubeuge – Quévy – Mons. Cette ligne remplacerait les lignes existantes entre Charleroi et Erquennes et entre Mons et Quévy, dont elle reprendrait les arrêts tout en offrant une desserte transfrontalière efficace. Les modalités tarifaires et de financement devraient faire l'objet d'une discussion et d'une négociation avec la région Nord Pas de Calais responsable pour l'organisation du transport régional de l'autre côté de la frontière.

La ligne 147

Actuellement utilisée uniquement pour le fret, il est concevable d'utiliser cette ligne radiale pour un trafic voyageur, même si le potentiel en est plus limité. Ceci ne pourra se faire que si les travaux de mise à double voie sont effectivement réalisés en vue de la fluidité du trafic fret. La desserte voyageur locale en provenance de Namur pourrait alors être prolongée jusqu'à Fleurus, avec arrêt intermédiaire possible à Lambussart. Dans ce cas, il faut veiller à établir une bonne correspondance à Fleurus vers Ottignies ainsi que vers les lignes de bus RER.

5. Esquisse de chiffrage

5.1. Investissements ferroviaires

Infrastructure:

- Réouverture de six points d'arrêts (La Planche, Ransart, Bomerée, Haine Saint Pierre, Fayt-lez-Manage et Jemeppe Froidmont). La réouverture d'un point d'arrêt est estimée à environ 1 million d'euros.
- Modernisation de tous les points d'arrêts existants ainsi que des gares de Luttre, Marchienne, Châtelet et Fleurus : quais hauts standardisés à 76 cm autant que possible, signalétique et éclairage, parking vélo et rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite, remise en état des passages sous-voies le cas échéant. S'ils sont des conditions nécessaires à la réussite du projet dans son ensemble, ces coûts sont principalement le résultat du manque d'entretien et du désintérêt des responsables pendant les décennies écoulées. La remise à niveau de l'ensemble des points d'arrêt du territoire devrait donc être exigée indépendamment du projet de RER. Il n'est pas inutile de rappeler que la SNCB verse à Infrabel des sommes non négligeables¹⁰ lorsqu'un train s'arrête dans un point d'arrêt. On pourrait dès lors attendre que ceux-ci présentent le minimum de confort et soient entretenus correctement sur base du budget ordinaire.
- Amélioration du tronçon La Planche – Charleroi Sud sur la ligne 140.
- Amélioration des performances de la ligne 132.
- Mise au gabarit du tunnel de Jamioulx pour lever la contrainte d'exploitation liée au passage à voie unique. Ces travaux ont été estimés à 5 millions d'euros.¹¹ Il est à noter qu'ils seront également utiles au développement de la desserte fret des carrières de la région.
- Organisation d'un point de croisement efficace à Walcourt et Phillippeville. Cet investissement a été évalué à 2 millions d'euros¹²
- Relèvement des vitesses autorisées entre Philippeville et Couvin. Il est à noter que le relèvement des vitesses entre Mariembourg et Couvin est en principe prévu dans le cadre des travaux de renouvellement actuellement en cours sur la ligne.¹³

À plus long terme:

- Troisième voie entre Ottignies et Court-Saint Etienne¹⁴.
- Deux voies d'évitement sur la ligne 140 pour permettre le développement de la desserte voyageur sans entraver le trafic fret
- Saute-mouton permettant l'insertion sans cisaillement du trafic venant de la ligne 140 vers Bruxelles à Ottignies.

Matériel roulant:

¹⁰ Ref étude Tritel

¹¹ Source : étude Tritel

¹² Source étude Tritel

¹³ Source étude Tritel

¹⁴ À réaliser en particulier en cas de réalisation d'une transbrabançonne ferroviaire et d'une réouverture de la ligne 141

Les automotrices de type Desiro fabriquées par Siemens et commandées par la SNCB pour renouveler son parc de matériel local paraît tout à fait adapté pour un service suburbain tel que celui des lignes 1 et 2 du RER carolo. Une quinzaine de rames sont nécessaires à assurer des rotations à la demi-heure. 9 rames sont aujourd'hui nécessaires pour assurer les services actuels correspondants et sont de toute façon appelées à être remplacées dans les années à venir. Dans ces conditions, seules 6 rames supplémentaires doivent être affectées au fonctionnement du RER carolo. Cela représente un coût d'investissement d'environ 30 millions d'euros. À quoi il convient d'ajouter le dimensionnement des infrastructures de maintenance et de remisage en fonction de la taille de la flotte. Il est à noter que l'atelier de Charleroi a été retenu pour assurer la maintenance des automotrices de type Desiro.

La ligne 132 présente une situation un peu différente. Non électrifiée, elle doit donc être équipée d'un matériel spécifique. Or, les autorails de la série 41, bien que récents, ne répondent pas vraiment au cahier des charges d'une desserte suburbaine : embarquement malaisé, performances d'accélération médiocres,... S'ils ont représenté une amélioration incontestable par rapport au matériel antérieur, on ne peut pas vraiment dire que le choix de la SNCB se soit révélé fort judicieux à l'usage.

Dans le schéma d'exploitation proposé, seules 4 rames sont nécessaires pour assurer le service. Si une commande d'un nouveau matériel mieux adapté peut difficilement être envisagée pour une aussi petite série, il est à noter que les lignes non électrifiées autour de Gand et d'Anvers sont confrontées aux mêmes difficultés. Dans ces conditions, la meilleure solution consiste peut-être à revendre ces autorails et à en acheter de mieux adaptés aux services suburbains qu'ils sont amenés à effectuer. À défaut, il faudra sans doute faire avec pendant longtemps encore.

Les investissements en résumé:

Les coûts d'investissement nécessaires à la mise en place de la partie ferroviaire du RER carolo sont donc limités. Le principal poste réside dans la modernisation des gares et points d'arrêts qui doit de toute façon être poursuivie ou entreprise et dans l'extension de la flotte de matériel roulant qui est en plein processus de renouvellement. Même en comptant large, le coût global d'investissement dans l'infrastructure et le matériel roulant ne devrait pas dépasser 80 millions d'euros. Cette somme est à comparer au coût estimé de la réalisation d'une gare sous l'aérogare de Gosselies ou à d'autres projets ferroviaires menés ces dernières années.

5.2. Coût d'exploitation

Une offre de transport n'est viable que si est prise en considération la couverture du déficit d'exploitation. Il est à noter qu'en optimisant les rotations du matériel roulant et du personnel, l'augmentation des coûts d'exploitation est moins que proportionnelle à l'augmentation de l'offre.

Des coûts non négligeables sont aujourd'hui engendrés par l'immobilisation de matériel et de personnel entre deux services. Les coûts d'exploitation seraient d'autant plus réduits si l'on acceptait de lever le tabou de la présence systématique de deux hommes à bord de chaque train et si on appliquait une politique plus souple en la matière. Il est à noter qu'un service performant, même avec une politique tarifaire démocratique, améliorera quelque peu les taux de couverture des services existants. Enfin, les coûts variables d'exploitation sont en partie gonflés par les

transferts internes au groupe SNCB : l'exploitant SNCB paie en effet des droits au gestionnaire du réseau Infrabel lorsqu'il fait rouler des trains et leur fait marquer des arrêts. Dans ces conditions, la politique tarifaire pratiquée par Infrabel en matière d'attribution et de tarification des sillons affecte directement le coût comptable des services rendus par l'exploitant. Cette politique devrait être remise à plat afin qu'elle ne nuise pas au développement de l'offre en général et aux services locaux en particulier comme c'est le cas actuellement. Il n'en reste pas moins que c'est certainement la part la plus difficile du financement puisqu'il s'agit de coûts récurrents. Celui-ci prend cependant tout son sens si le développement d'un RER carolo s'inscrit dans une politique volontariste de promotion des transports en commun.

6. Conclusion

L'agglomération de Charleroi dispose de trois réseaux de transport collectif : le train, le métro et le bus.

Chacun assure un type de desserte spécifique : le train prend principalement en charge le public de navetteurs voyageant d'une ville à l'autre, le métro dessert (ou desservira) les noyaux d'habitats organisés en étoile à partir de Charleroi - centre et les bus complètent le réseau métro pour rejoindre les localités non desservies par ces derniers.

Comme explicité ci-avant, chacun des modes de transports couvre un public cible et des horaires correspondant à la fréquentation actuelle, ils ne sont pas captifs de nouveaux publics. Chacun des modes de transport s'organise de manière totalement indépendante des autres acteurs, ils n'offrent pas ou peu de coordination en termes de transport multimodal et n'offre aucune facilité de fonctionnement pour les voyageurs en termes de gestion des titres de transport et de coût.

Nous interpellons les mandataires communaux et leur demandons de prendre l'initiative dans ce domaine.

La mobilité est un facteur déterminant dans la mise en place d'un développement territorial durable.

Chacune des sociétés de transport répond sans doute au mieux de ses capacités techniques et financières à la demande spécifique qui lui est adressée, il relève donc de l'autorité politique de les rassembler dans un projet commun au service du plus grand nombre.

Ce projet devrait porter sur deux objectifs fondamentaux :

–la nécessité d'une politique de transport qui coordonne l'ensemble des acteurs (SNCB, TEC , SRWT) afin de mettre en place un système unique de transport en commun combinant les avantages des différents modes de déplacement..

Une première démarche serait d'établir un plan de desserte des transports en commun sur l'agglomération de Charleroi et reprenant les différents modes : tracés et arrêts, et les différents pôles d'attraction afin d'identifier les lacunes et les redondances des réseaux et de mettre autour de la table les différents partenaires pour définir un plan de desserte, les nœuds de correspondances et la coordination des horaires.

–la nécessité d'une politique de transport accessible à tous ce qui induit une politique tarifaire unique, cohérente et efficace.

Dans le cadre des différentes études sur le transport ferroviaire lancées entre autres par le gouvernement régional, nous proposons des pistes de réflexion pour utiliser le réseau ferré dans le cadre d'une desserte locale, prémices à l'élaboration d'un réseau express régional :

Si Charleroi-sud s'impose comme nœud de correspondance principal, nous proposons les gares de Marchienne-au-pont (en connexion avec la station de métro De cartier), de Châtelet et de Luttre - voire également Gilly et Gosselies (en connexion avec le pré-métro). - la création d'une deuxième gare IC/IR à Fleurus pour desservir le nord-est de l'agglomération et la réouverture du point d'arrêt de Bomerée comme desserte secondaire du Sud de Charleroi.

S'appuyant sur ces nœuds de correspondances, nous proposons :

- la création de trois lignes ferroviaires cadencées à la demi-heure dont l'objectif est de mettre en place un service attractif intégré dans le nœud de correspondance de Charleroi-Sud, tout en desservant la proche périphérie de Charleroi;
- la création de quatre lignes de bus express au label RER qui viennent compléter les trois lignes ferroviaires;
- la mise en service de l'antenne existante mais non-exploitée du métro vers Montignies-sur-Sambre et à moyen terme, la prolongation de cette ligne vers Châtelet.

Les premières estimations de coût pour la mise en œuvre de ces différentes propositions sont relativement limitées. Les coûts principaux relèvent de la modernisation des gares et points d'arrêts et de l'extension de la flotte de matériel. Ils ne devraient pas dépasser 80 millions d'euros, montant directement affecté à l'amélioration de l'offre en transport public pour l'ensemble de la population de l'agglomération, montant à mettre en balance avec le coût de la nouvelle gare de Gosselies estimée à 600 millions d'euros.

Notes établies à partir de la réunion organisée à Courcelles le samedi 12 novembre 2011 par le Collectif Citoyen Carolo et urbAgora sur les enjeux ferroviaires de l'agglomération de Charleroi. Cette note s'inspire également de la brochure « Enjeux ferroviaires liégeois » (octobre 2011) publiée par urbAgora et de l'Étude Tritel « Projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025 »