



Plan Transport SNCB

Avis commun aux associations

Navetteurs.be, ACTP et Fédération Inter-Environnement Wallonie

Avril 2014

Table des matières

0. Introduction	2
1. L'allongement global des temps de parcours.....	2
2. L'amplitude horaire fortement réduite	4
3. Le maintien ou l'augmentation de relations à cadence toutes les deux heures.....	4
4. La dégradation importante de l'offre sur certaines relations.....	5
5. La diminution de l'attractivité des deux axes stratégiques pour la Wallonie	6
6. Un nombre important de correspondances défaillantes	8



0. Introduction

Suite à la présentation du Plan Transport 2014-2017 au CCU, en date du 31 mars 2014, les associations Navetteurs.be, ACTP et la Fédération Inter-Environnement Wallonie souhaitent émettre quelques remarques et propositions à la SNCB en vue d'améliorer le futur schéma d'exploitation du service ferroviaire et l'attractivité du service pour les voyageurs.

Les trois associations soulignent comme des avancées du nouveau Plan Transport :

- la poursuite d'objectifs d'amélioration de la robustesse et de la ponctualité ;
- la mise en place de jalons vers la création de nœuds de correspondances ; cependant de manière encore limitée, sur certaines gares uniquement ;
- l'amélioration des liaisons vers Bruxelles, en particulier, sur la ligne 161 (Namur-Bruxelles), via l'ajout d'une relation IC cadencée (qui n'emprunte pas la jonction nord-midi) et une amélioration globale des fréquences (un train P en HP permet une fréquence au quart d'heure).

Elles émettent toutefois quelques réserves dans la suite du document, pour lesquelles elles demandent à la SNCB d'étudier et d'appliquer, le cas échéant, des propositions concrètes d'amélioration.

1. L'allongement global des temps de parcours

Le Plan Transport 2014-2017 prévoit un allongement des temps de parcours sur une grande majorité de lignes. L'allongement des temps de parcours nous a été justifié de manière globale par les facteurs suivants : des arrêts supplémentaires, une augmentation des montées voyageurs, l'utilisation d'un matériel roulant plus lourd et des travaux au niveau de l'infrastructure ferroviaire

S'il est nécessaire de prendre davantage en compte la réalité de terrain et ainsi améliorer la fiabilité des horaires, objectif auquel souscrivent largement nos associations, nous nous inquiétons d'un allongement systématique des temps de parcours. La réduction des temps de parcours est fondamentale pour maintenir et renforcer l'attractivité du service. Elle doit rester un objectif à moyen terme de la SNCB. Certaines lignes, en particulier, comme l'axe 3 ou la dorsale wallonne, devraient grandement être améliorées sur ce point. Il est inacceptable que les temps de parcours actuels proposés sur de nombreuses lignes soient inférieurs au service offert avant l'introduction du plan IC-IR de 1984. Ajouter des minutes-tampons partout et systématiquement est certainement une mesure positive pour améliorer les statistiques « ponctualité » de la SNCB, mais certainement pas pour rendre le rail plus attractif que la voiture.

Il est logique de prévoir davantage de temps en gare pour des arrêts supplémentaires ou suite à une croissance très importante de montées voyageurs. Par contre, nous interrogeons la justification des minutes supplémentaires par le fait de travaux d'infrastructures :

- le problème de la ponctualité et de la fiabilité de l'horaire est certainement plus large et structurel que celui de la seule prise en compte des travaux sur le réseau. Pour améliorer durablement la robustesse du système ferroviaire, il conviendrait de



s'attaquer aux problèmes cruciaux du matériel roulant et du maintien de capacité du réseau. Ces deux éléments ne trouvent pas de réponse satisfaisante dans le Plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB. Nous souhaitons que la SNCB soit plus ambitieuse et plus exigeante à cet égard dans le cadre de l'adaptation du PPI, dès 2016, afin de pouvoir offrir un Plan Transport ambitieux dès 2017 ;

- les chantiers envisagés pour justifier l'allongement des temps de parcours ne sont pas exceptionnels, ils concernent avant tout la sécurisation du réseau (balises ETCS) et le maintien ordinaire de capacité. En l'absence d'un plan massif de rénovation du réseau, qui serait pourtant bienvenu, comment expliquer que des travaux réguliers impactent à ce point l'horaire ? Doit-on en conclure que l'augmentation des temps de parcours et la détente des horaires sera une politique de long terme de la SNCB, auquel cas nos associations s'y opposent fermement ;
- il serait utile d'analyser et d'améliorer l'organisation des chantiers de façon à réduire leurs incidences sur la qualité du service offert. Des comparaisons internationales pourraient être utiles à cet effet.

Nous demandons qu'une **objectivation des allongements de temps de parcours** soit réalisée, en précisant la part imputée :

- aux travaux réalisés sur la ligne : à cet égard, une liste des chantiers prévus entre 2014 et 2017 devra être demandée à Infrabel par la SNCB, et communiquée au CCU, précisant le délai de mise en œuvre et la durée des chantiers ainsi que les minutes-travaux supplémentaires à prévoir ;
- à l'augmentation de fréquentation relevée sur ces relations : avec évolutions des montées et descentes voyageurs et nombre de minutes imputées ;
- au type de matériel roulant utilisé avec précisions techniques et nombre de minutes imputées.

En outre, nous souhaitons que soit actée :

- **l'utilisation strictement temporaire des allongements de temps de parcours** comme mesure visant à améliorer la robustesse du réseau. D'autres mesures, plus structurelles doivent parallèlement être mises en place pour améliorer cette robustesse et la ponctualité (matériel roulant, renouvellement optimal des infrastructures en fin de vie, moyens de réserve, etc.). La réduction de ces temps de parcours doit être un objectif prioritaire du prochain Plan Transport 2017, afin d'améliorer l'attractivité du service ;
- la mise à jour des temps de parcours en 2017, en veillant à **ne pas reporter les minutes gagnées par la finalisation des chantiers à des attentes en gare** pour les voyageurs. Ces minutes gagnées doivent être intégrées dans un nouvel horaire, de façon à réduire le temps de parcours global des différentes relations.



2. L'amplitude horaire fortement réduite

Le nouveau Plan Transport diminue l'attractivité de l'offre en réduisant, parfois fortement, l'amplitude horaire de la desserte. Ce sont bien entendu les lignes locales qui sont les plus touchées avec une diminution de l'amplitude de 30 minutes à plus de 4 heures. Ainsi, à titre d'exemples et selon les informations non officielles obtenues, le dernier train de desserte locale quitte Quévy à 17h17 ; Virton à 18h09 ou Jemeppe-sur-Sambre à 17h35. Ce qui risque d'exclure l'utilisation du rail pour la plupart des travailleurs.

Nous n'ignorons pas les contraintes budgétaires auxquelles est soumis l'opérateur ferroviaire pour élaborer ce Plan Transport (nombre de train.km constant) mais nous attirons l'attention sur la perte d'attractivité due à la réduction de l'amplitude horaire qui engendrera indiscutablement une perte de voyageurs (et donc de recettes) sur ces lignes. Et demain, nous craignons que le nombre réduit de voyageurs justifie une diminution encore plus importante de l'offre ; le cercle vicieux de la fermeture des dessertes locales est ainsi enclenché.

Vous trouverez en annexe un tableau qui reprend de manière illustrative cette réduction des amplitudes horaires. Ce tableau a été construit sur base d'informations partielles et reçues de manière non officielle. Il est probable que certains horaires soient erronés. Il permet cependant de se rendre compte de l'ampleur de la problématique aux nombres de cases rouges qui signalent une réduction de l'amplitude. Ce sont principalement les lignes locales qui ont été reprises dans ce tableau.

3. Le maintien ou l'augmentation de relations à cadence toutes les deux heures

La desserte à cadence au minimum horaire est appliquée sur tous les réseaux ferroviaires d'Europe occidentale à l'exception du réseau français, où elle sera généralisée d'ici 2017.

Les NS (Nederlandse Spoorwegen) appliqueront la desserte à la demi-heure à toutes les gares des Pays-Bas dès 2015.

Dans le Plan Transport 2014-2017, la SNCB fait marche arrière en passant de la cadence horaire à la cadence toutes les 2 heures sur 3 lignes de la Région wallonne :

- Mons – Quévy
- Liège – Waremme
- Braine-le-Comte – Jurbise

L'expérience montre que le passage de la cadence horaire à la cadence toutes les 2 heures entraîne une désaffection de la clientèle et est bien souvent le prélude à la suppression pure et simple de la desserte.

Nous demandons le **maintien de la cadence horaire sur ces relations** et d'**envisager à terme (dès 2017) le passage à la cadence horaire sur les relations actuellement desservies toutes les 2 heures.**



4. La dégradation importante de l'offre sur certaines relations

Certaines relations sont particulièrement « en souffrance » dans le nouveau Plan Transport 2014. Nous demandons qu'une réponse soit apportée prioritairement sur ces relations afin de diminuer l'impact négatif pour les usagers et la baisse d'attractivité du service.

- **Liège – Waremme**

Les trains Liège- Waremme tôt le matin et tard le soir ont déjà été supprimés et remplacés par des bus. Ces derniers ont à leur tour été supprimés.

Le Plan 2014-2017 prévoit :

- la suppression de la cadence horaire sur les L Liège-Waremme,
- la suppression de l'IC vers Bruxelles le week-end,
- la suppression d'un train P vers Bruxelles.

La liaison Liège – Waremme fait partie du REL qui est retenu comme projet prioritaire par le Gouvernement wallon pour le Plan pluriannuel d'investissement 2013-2025. Le REL prévoit une desserte à la demi-heure.

Il faut une cohérence impérative entre le Plan Transport et le Plan pluriannuel d'investissement.

Nous demandons le **maintien de la cadence horaire sur la liaison L Liège-Waremme et le maintien de la relation IC vers Bruxelles le week-end.**

- **Trois-Ponts – Gouvy**

En raison du décalage d'une heure des trains Liège – Luxembourg, les scolaires ont des délais d'attente beaucoup trop longs à Trois-Ponts.

Nous demandons **un train P Trois-Ponts-Gouvy l'après-midi et le mercredi midi pour les retours des scolaires vers Vielsalm et Gouvy.**

- **Ath – Lessines**

Pour améliorer la relation de Lessines vers Bruxelles, nous demandons la **création d'un train P qui desservirait les arrêts de Lessines – Grammont – Ninove vers Bruxelles** dès que les 4 voies seront disponibles sur la ligne 50A (fin 2016).

D'autre part, un temps de parcours Ath-Mons de 49 minutes est particulièrement dissuasif. Nous demandons de **revenir à un temps de parcours de 30 minutes avec correspondance à Mons vers Charleroi**. Par ailleurs, la relation Grammont - Ath - Mons - Tournai est trop longue pour garantir la ponctualité. Il serait utile d'étudier la possibilité d'une scission.

- **Ligne 132**

D'après le nouveau Plan Transport, Yves-Gomezée ne serait plus desservi que 3 fois par jour et les autres points d'arrêt de la ligne, à savoir Jamioulx, Beignée, Ham-sur-heure, Cour-sur-Heure et Pry, ne le seraient plus que par 5 à 6 trains P.



Etant donné le peu de différence de temps de parcours entre un L et un IR ou IC (10 minutes), nous suggérons **d'assurer la desserte à cadence horaire avec un L complété par des P rapides aux heures de pointe**. Cette solution n'augmente pas le nombre de trains-km et assure une desserte horaire des points d'arrêt de la banlieue de Charleroi.

5. La diminution de l'attractivité des deux axes stratégiques pour la Wallonie

La Wallonie dispose de deux lignes ferroviaires particulièrement stratégiques : **l'axe 3 (Bruxelles-Luxembourg) et la Dorsale wallonne (Tournai-Liège)**.

Ces axes sont tant des pôles d'emploi et de développement que des lieux d'habitat privilégiés pour la Wallonie. Ils sont aussi des axes à privilégier pour le transport de marchandises, vu leurs potentialités d'articulation avec les autres modes de transport (en particulier la voie d'eau pour la Dorsale wallonne). Leur importance est d'ailleurs soulignée dans le nouveau Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) comme dans le Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie (dit « étude Tritel »).

Le Gouvernement wallon a par ailleurs soutenu ces deux axes stratégiques dans son avis relatif au Plan pluriannuel d'investissement (2013-2025) du Groupe SNCB. D'une part, l'amélioration de l'attractivité de l'axe 3, par la finalisation au plus vite des travaux qui y sont réalisés et la réduction associée des temps de parcours, est classée comme deuxième priorité dans l'avis du Gouvernement wallon, juste après la demande de garantie d'un maintien de capacité suffisant du réseau. D'autre part, le développement du principe de nœuds de correspondance sur l'ensemble de la Dorsale wallonne, y est envisagé comme projet prioritaire dans l'ensemble des projets du Plan de développement de la desserte ferroviaire. Pour assurer l'application de ce principe de nœuds de correspondance, la SNCB devrait donc orienter son offre vers une réduction des temps de parcours entre les différentes villes de la Dorsale wallonne.

A l'inverse de ces soutiens majeurs aux deux axes stratégiques wallons, le projet de Plan Transport 2014-2017 de la SNCB :

- pour l'axe 3 (Bruxelles-Luxembourg) :
 - **augmente les temps de parcours** entre les différentes villes situées sur les lignes 161 (Bruxelles – Namur) et 162 (Namur – Luxembourg) formant l'axe 3, souffrant déjà d'un manque d'attractivité à cet égard. Le temps de parcours total entre Bruxelles-Luxembourg et Arlon sera ainsi, en 2015, de 2 heures 55 minutes selon nos informations ;
 - **n'assure pas de correspondance à Ottignies entre la ligne 140 (Charleroi - Ottignies) et la ligne 139 (Ottignies – Leuven)**, ne permettant pas une desserte efficace du pôle scolaire de Wavre ;
 - **supprime deux trains directs par jour et par sens vers Bâle** (remplacés par deux IC cadencés), diminuant l'attractivité de cette liaison internationale par des temps de parcours plus importants ;



- pour la Dorsale wallonne :
 - **augmente les temps de parcours entre les différentes villes de la Dorsale wallonne.** D'après les horaires dont nous disposons, les temps de parcours augmentent de la manière suivante : +6 min entre Tournai et Mons (t = 33 min), +2 min (IC19) à + 4 min (IC25) entre Mons et Charleroi (t = 34 min et 36 min), - 1 min (IC19) à + 8 min (IC25) entre Charleroi et Namur (t = 30 min et 39 min), et +11 min (IC25) à +14 min (IC18) entre Namur et Liège (t = 51 min et 54 min). Alors que pour envisager d'optimiser les correspondances (cadencement en réseau), il faudrait parvenir à des temps de parcours de 30 minutes entre ces villes ;
 - **scinde la desserte de la Dorsale wallonne en deux IC distincts** : IC 19 (Lille – Tournai – Namur) et IC 25 (Mons – Namur – Liège), (ce qui devrait peut-être améliorer la ponctualité des relations), **et propose un IC 25 desservant toute la Dorsale wallonne, sauf Tournai, uniquement le week-end**, avec des horaires différents de ceux de la semaine, créant une confusion dans le chef des usagers et un manque de lisibilité ;
 - **n'assure pas de correspondance en gare de Namur, entre la Dorsale wallonne et l'axe 3** :
 - pour les passagers venant de Luxembourg et souhaitant se diriger vers l'ouest de la Dorsale (Charleroi – Mons – Tournai – Lille) (durée d'attente : 24 min pour l'IC19 et 56 min pour l'IC25) ;
 - pour les passagers venant de Luxembourg et souhaitant se diriger vers l'est de la Dorsale (Liège) (durée d'attente : 3 min avec l'IC18 (insuffisant) et 39 min pour l'IC25) ;
 - pour les passagers venant de l'Ouest de la Dorsale (Lille – Tournai – Mons – Charleroi – Namur) et souhaitant se diriger vers le sud de l'axe 3 (Namur – Luxembourg) (durée d'attente : 28 min en venant de l'IC19 et 57 min en venant de l'IC25).

L'association Navetteurs.be, l'ACTP et la Fédération Inter-Environnement Wallonie demandent que soient analysées et mises en œuvre, le cas échéant, les mesures suivantes d'amélioration de l'attractivité de ces deux axes stratégiques :

- **étudier l'ajout d'une relation IC directe**, cadencée à l'heure, desservant l'ensemble de la Dorsale wallonne en semaine mais s'arrêtant uniquement dans ses villes principales (Tournai – Mons – Charleroi – Namur – Liège). Sans cette relation, il n'existerait pas de desserte attractive entre deux pôles économiques majeurs wallons, à savoir Liège et Charleroi. Les trains de ce nouvel IC devraient idéalement se croiser en gare de Namur aux alentours des heures '25, permettant ainsi une correspondance idéale pour les passagers venant de la ligne 162 vers les deux directions de la Dorsale wallonne.
- **étudier la possibilité d'avancer le départ de dix minutes de l'IC 25** (Mons – Namur – Liège), permettant une arrivée à Namur aux heures '43 (au lieu de '53) et,



ainsi, une correspondance assurée avec l'IC 16 (Bruxelles – Luxembourg), arrivant aux heures '50 en gare de Namur, en vérifiant les impacts sur les éventuelles correspondances en gare de Mons et Liège.

Ces modifications de l'offre permettraient :

- le développement d'une offre attractive sur l'ensemble de la Dorsale wallonne avec **connexion directe** entre les grandes villes wallonnes et un **temps de parcours réduit** ;
- la mise en place d'une **correspondance efficace entre la Dorsale wallonne et l'axe 3**, en gare de Namur.

En tous les cas, nous demandons qu'une réponse précise soit apportée à ces propositions, avec, si nécessaire, mention des moyens supplémentaires nécessaires en matériel roulant et en personnel pour effectuer ces modifications.

6. Un nombre important de correspondances défailantes

Tant qu'une amélioration des temps de parcours sur plusieurs axes, permettant la mise en œuvre d'un cadencement en réseau, ne sera pas acquise, il est difficile d'assurer les correspondances de toutes les dessertes locales vers toutes les dessertes IC, et ce dans les deux sens. Cependant, certaines correspondances doivent impérativement être organisées pour maintenir une certaine attractivité de la desserte ferroviaire. Nous avons évoqué plus haut le manque de correspondances assurées entre les axes ferroviaires stratégiques wallons, nous voulons ici attirer l'attention sur les correspondances entre les lignes locales qui assurent la desserte fine d'une région et les liaisons IC vers les pôles d'emploi. Une ligne omnibus qui aboutit dans une gare majeure sans bénéficier de correspondance pertinente perd de son attractivité et est voué à une fermeture à terme.

D'après les informations dont nous disposons, c'est par exemple le cas, en gare de Charleroi-Sud, où les correspondances avec l'IC 27 ne sont pas optimales pour les voyageurs de la L14 (28 min d'attente) et de la L06 (30 min d'attente). Pour les voyageurs originaires de Verviers (et de toutes les localités de la L9), les correspondances en gare de Liège-Guillemins vers la Dorsale wallonne ne sont pas bonnes. D'autres exemples concernent les nœuds de Mons et de Tournai.

Vous trouverez en annexe un tableau qui reprend de manière illustrative le manque de correspondances assurées dans quelques gares de Wallonie. A nouveau, ce tableau a été construit sur base d'informations partielles et reçues de manière non officielle. Il est probable que certains horaires soient erronés. Il permet cependant de se rendre compte de l'ampleur de la problématique aux nombres de cases rouge ou orange qui signalent une correspondance défailante.