

Stratégie ferroviaire pour la Wallonie

Propositions de l'ACTP

Septembre 2011

Les relations transfrontalières

L'UE ne peut être une notion abstraite : les échanges doivent être favorisés. Si une taxe peut se justifier pour des trajets internationaux de longue distance, il est par contre surprenant qu'elle s'applique à des trajets, tels que Libramont-Luxembourg ou encore Tournai-Lille, qui répondent en tous points aux caractéristiques des trajets régionaux et qui n'ont d'international que le passage d'une frontière. L'ACTP plaide pour une suppression des tarifs transfrontaliers. Il n'y a plus de frontière dans l'espace Schengen : la tarification intérieure doit être appliquée jusqu'à la première gare au-delà de la frontière.

1. Ligne 130a Erquelinnes – Jeumont

L'ACTP demande **de combiner la relation L Charleroi-Jeumont avec la relation Mons-Quévy en passant par Maubeuge** afin de créer une liaison directe Mons-Frameries-Quévy-Maubeuge-Jeumont-Erquelinnes-Lobbes-Thuin-Charleroi-(Gosselies). Une telle liaison permettrait de relier Mons et Charleroi avec le Nord de la France (correspondances pour Paris à Maubeuge) et inversement de relier le Nord de la France à Mons, Charleroi et Bruxelles.

2. Ligne 37 Verviers-Aachen

Promise de longue date et sans cesse reportée, La **cadence horaire** sur la ligne 37 Liège-Aachen doit être établie au plus vite. La ligne 37 est actuellement la seule dans tout le réseau ferré de l'Euregio à ne pas en disposer.

3. Ligne 42 Rivage - Gouvy - Trois-Vierges

Manque flagrant de dessertes et tarifs dissuasifs au départ des gares de Trois-Ponts, Vielsalm et Gouvy vers le grand-duché. Actuellement, bon nombre de frontaliers belges sont contraints de se rendre en voiture à Trois-Vierges pour embarquer vers Luxembourg à moindre frais et en profitant de fréquence de dessertes plus élevées.

Comme contre-argument, aussi bien les CFL que la SNCB répondent que le potentiel voyageur est trop restreint pour pouvoir prétendre à une meilleure desserte et donc, à un éventuel accord entre les deux sociétés. Une enquête menée conjointement par le syndicat OGBL et l'ACTP en mai 2008 révèle pourtant un véritable potentiel.

4. Ligne 97 Mons – Valenciennes

La réouverture de la section française de la ligne (Quiévrain – Valenciennes) avait déjà été étudiée avant d'être abandonnée au profit de la création de la ligne 2 du Tramway de Valenciennes en 2007. Dans ce cadre, la plate-forme de la ligne devait être empruntée par le tram de Blanc-Misseron à la gare de Quiévrain, où les voyageurs auraient une correspondance aisée avec les trains SNCB. Problème : le terminus du projet de ligne D du tramway français est finalement établi à la gare de Crespin, ne franchissant donc pas la frontière. Une simple navette autobus reliera Crespin à Quiévrain. De toute façon, la durée du trajet entre Valenciennes et Quiévrain aurait été de 35 minutes environ, ce qui n'est malheureusement pas très attractif pour un usage autre que local.

Dans la perspective de Mons 2015, on reparle de la réouverture du tronçon Quiévrain-Valenciennes. En février, les quatre partis politiques dominants en Wallonie avaient d'ailleurs signé une proposition en ce sens. **La réouverture de la ligne nécessiterait de reposer 1.800 mètres de voie (dont 1km en Belgique) entre Quiévrain et Blanc-Misseron, un investissement est estimé à 3 millions d'euros maximum.** Les travailleurs transfrontaliers

disposeraient ainsi d'une alternative à la voiture et les habitants du Valenciennois se verraient proposer une **liaison directe vers Bruxelles (prolongation de l'ICF jusqu'à Valenciennes)** et, plus tard, vers l'aéroport de Gosselies. Aujourd'hui, lorsqu'un usager souhaite se rendre en train à Bruxelles depuis Valenciennes deux solutions s'offre à lui : se rendre à Quiévrain ou à Lille. Une situation ubuesque compte tenu de la voie ferrée entre Valenciennes et Mons qui n'est plus utilisée depuis 1954.

5. Ligne 154 Dinant - Givet

Seul lien ferroviaire entre la Belgique et la France sur une distance de plus de 200km, la ligne 154 pourrait être stratégique d'un point de vue géographique. Aujourd'hui, les relations ferroviaires transfrontalières entre les deux pays ne sont plus qu'au nombre de trois. Cette situation représente un handicap et un risque d'isolement pour la Belgique (et pour la Wallonie en particulier) qui, au centre de l'Europe, constitue un carrefour pour les flux internationaux. De plus, à l'heure de l'effacement des frontières intra-européennes, l'isolement du réseau SNCB à l'échelle interrégionale transfrontalière est illogique.

La remise en état de la ligne Dinant-Givet permettrait **l'ouverture du département des Ardennes vers le Nord** (Namur, aéroport de Zaventem, port d'Anvers, ...). Actuellement, les axes importants, tant routiers que ferroviaires, sont orientés d'est en ouest.

L'impact touristique doit être pris en compte : située le long de la rive gauche de la Meuse, la ligne 154 est l'une des plus pittoresques du réseau belge notamment en raison de la présence de nombreux ouvrages d'art (viaducs, ponts, tunnels). On pourrait donc envisager d'y faire circuler des autorails à vocation touristique (jusqu'en 2001, la ligne était d'ailleurs parcourue par le matériel du Chemin de fer des 3 vallées).

Givet est une ville particulièrement enclavée. La réouverture de la ligne 154 tendrait à **orienter cette localité vers Dinant et Namur**, distantes respectivement de 20 et 50km (alors que Charleville est à plus de 60km).

Le désenclavement de la vallée de la Meuse entre Givet et Charleville faciliterait la **relance économique** de cette région qui a connu le même déclin qu'en Wallonie.

Le résultat de l'étude financée par le programme européen Interreg démontre la **faisabilité du projet pour un coût raisonnable** (22,12 millions d'euros).

Les oppositions à une réouverture de la ligne 154 émanent avant tout de la SNCB mais aussi des gouvernements fédéral et régional qui refusent tout dialogue avec les autorités françaises et les syndicats franco-belges qui soutiennent le projet. Les arguments des opposants sont les suivants :

- Le budget destiné à la remise en état de la ligne et à l'adaptation du matériel roulant à la signalisation française s'élève à 22.120.000 €, ce qui est excessif.

En réalité, ce montant est tout-à-fait acceptable puisqu'il est à partager entre la région Champagne-Ardenne et la Région wallonne. De plus, côté français, on se déclare prêt à négocier ce montant, pas nécessairement au prorata du kilométrage respectif, et à demander une aide européenne.

Signalons au passage que le coût envisagé est 20 fois inférieur à celui qu'engendrerait une liaison routière performante.

- Le potentiel de voyageurs et de marchandises est insuffisant pour éviter un déficit récurrent.

Les chiffres avancés par la SNCB sont fragmentaires. Côté marchandises, aucun pronostic ne peut être dégagé car les chiffres ne concernent que deux années (2000 et 2001). Quoiqu'il en soit, l'Union wallonne des entreprises plaide en faveur d'échange économique avec nos voisins et contre l'isolement ferroviaire. Côté voyageur, les seuls chiffres cités sont ceux des dernières années d'exploitation de la ligne.

- La liaison Dinant-Givet est déjà assurée par un bus du TEC : cette desserte est satisfaisante et bien plus intéressante d'un point de vue financier.

Le trafic actuel en bus donne une idée totalement tronquée de la demande puisque les parcours qui atteignent Givet ne donnent aucune correspondance avec les nombreux trains vers Charleville.

Les réouvertures de lignes

1. Ligne 141 Ottignies – Baulers - Manage et ligne 115 Rognon – Braine-L'Alleud

La **nécessité de mettre en oeuvre des liaisons structurantes Est-Ouest de transport public à travers la Province du Brabant wallon** a été évoquée à de nombreuses reprises. D'après, le récent Plan Provincial de Mobilité :

La démarche adoptée pour le volet transport en commun prévoit l'établissement d'une ligne dite « régionale » entre les deux pôles régionaux de la province (Braine-l'Alleud - Waterloo d'une part, Ottignies- Louvain-La-Neuve - Wavre d'autre part).

Théoriquement, cette liaison devrait s'effectuer sans arrêt intermédiaire, à une vitesse commerciale de 80 km/h et avec des fréquences élevées (2 à 3 trajets par heure et par sens selon les périodes de la journée). Seule une infrastructure ferrée (ou à la rigueur un car circulant sur une autoroute non congestionnée) peut offrir de telles performances. Or, il n'existe pas de ligne ferroviaire reliant les deux pôles régionaux et il n'y a pas non plus d'autoroute les reliant directement.

Aujourd'hui, la ligne Rapido 3 du TEC réalise cette liaison 12 fois par jour et par sens en passant soit par Lasne (itinéraire le plus court, mais le plus lent), soit par la RN25 et la RN5 (itinéraire plus long mais plus rapide). Les temps de parcours varient entre 41 et 56 minutes suivant l'itinéraire emprunté.

La clientèle sur cette relation est actuellement modérée mais en croissance. Par ailleurs, de forts développements sont attendus dans ce corridor de desserte.

Ces réflexions doivent être croisées avec la présence dans la province de 2 lignes ferroviaires désaffectées orientées suivant un axe est-ouest :

- La ligne 141 qui reliait Court-Saint-Etienne à Baulers ;
- La ligne 115 qui reliait Tubize à Braine-l'Alleud (le tronçon Tubize-Clabecq est toujours en service pour la desserte marchandises de Duferco-Clabecq).

Seul problème : le Plan Provincial de Mobilité n'envisage cette hypothèse qu'à partir de 2025-2030 !

A plus long terme, **les lignes 141 et 115 pourraient constituer un maillon d'une éventuelle Transbrabançonne.**

Il faudrait profiter des travaux du RER pour réaliser un triangle à Baulers permettant en venant d'Ottignies par la ligne 141 d'aller soit vers Nivelles et Manage soit vers Braine-l'Alleud et Tubize ou Bruxelles. Cela permettrait de créer des relations :

- Wavre - Ottignies - Genappe - Braine-l'Alleud - Clabecq – Tubize
- Waterloo – Ottignies – Genappe – Braine-l'Alleud – Waterloo - Bruxelles
- Wavre - Ottignies -Genappe -Baulers -Nivelles - Manage -La Louvière

2. La ligne 163 Libramont-Bastogne

C'est le 23 mai 1993 que la ligne 163 Libramont-Bastogne a été fermée à tout trafic, aussi bien voyageurs que marchandises, officiellement pour cause de mauvais état de la voie sur environ 6km. Presque 20 ans plus tard, le service des trains est toujours interrompu et « provisoirement » remplacé par une desserte TEC. En réalité rien n'a été fait pour refaire la voie et rétablir la desserte ferroviaire. En 1999 les rails ont même été enlevés dans la traversée de Bastogne (entre Bastogne-Nord et Bastogne-Sud). A l'époque, le contrat de gestion de la SNCB prévoyait pourtant plusieurs mesures favorables à la ligne 163 :

- l'article 30bis stipule qu'à titre conservatoire aucune ligne de la SNCB ne peut être démontée, quelle que soit la raison de la désaffectation ;
- l'article 9bis demande à la SNCB une étude sur la faisabilité de la réouverture de 6 lignes régionales au trafic voyageurs, dont la ligne 163.

Les conclusions de cette étude se sont cependant révélées négatives, les coûts de remise en état ayant considérablement augmentés au fil des années. Par ailleurs, la SNCB a gonflé les coûts outre mesure en prévoyant d'abord une double voie parcourable à 120km/h sur l'entièreté du parcours, ramenant par la suite cette hypothèse à deux sections de croisement de 3km chacune équipées d'une signalisation onéreuse.

Bien conscients que la réouverture avec une infrastructure et du matériel lourds serait trop coûteuse, les partisans d'une remise en service (notamment les Amis du Rail d'Halanzay et le Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB) proposent des **solutions faisant appel à**

une infrastructure adaptée et à du matériel léger qui ont été déployées avec succès dans de nombreux pays limitrophes :

- Une ligne mixte (voyageurs/fret) à voie unique apte à 120km/h (traverses en béton, rails longs soudés) permettant de réaliser le parcours en 20 minutes.
- Une voie d'évitement sur le parcours pour optimiser au maximum la fréquence des trains de voyageurs ainsi que le croisement des trains de fret.
- Un faisceau d'au moins 4 voies en gare de Bastogne-Sud (2 voyageurs et 2 fret) afin d'optimiser le trafic et d'offrir la possibilité de manœuvres en gare.
- Une cadence et fréquence horaire adaptées.
- Une correspondance « ad hoc » à Libramont.
- La réouverture des gares de Bastogne-Sud et Bastogne-Nord.
- La réouverture et l'aménagement de 2 points d'arrêt (Sibret et Wideumont).
- L'utilisation d'un matériel roulant adapté comme le train-tram (light train) permettant d'offrir rapidité, confort et économie à l'utilisation.
- Les raccordements fret vers les différents zonings de Bastogne et Villeroux.
- Le raccordement du ZAE de Molinfaing.

Si l'on suit cette proposition, le **coût estimé pour la remise en état de la ligne (hors raccordement) est de 30 à 35 millions d'euros**. On notera qu'une telle option n'entrave nullement le développement d'un Ravel. En Allemagne, d'anciennes assiettes ont été partagées entre vélo et nouvelles lignes ferroviaires à voies uniques.

Depuis le mois d'octobre 2010, on sait cependant que le raccordement au rail du zoning de Molinfaing ne viendra pas au secours de la ligne Libramont-Bastogne. C'est ce qui ressort d'une décision du ministre Marcourt validée par le gouvernement wallon. Il a pris un arrêté de « reconnaissance et d'expropriation » relatif à la zone d'activités de Molinfaing. Les terrains concernés permettront la réalisation de la liaison ferrée entre ce zoning et la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg sur la commune de Neufchâteau.

Les arguments en faveur d'une réouverture sont nombreux :

- Si l'on envisage un **prolongement de la ligne au-delà de Bastogne, vers Kautenbach** au Luxembourg (l'ACTP plaide en faveur de cette option), la réouverture pourrait être financée en partie par une **subvention européenne**.
- **Bastogne est la troisième ville de la province du Luxembourg, un chef-lieu d'arrondissement, un centre scolaire, une ville-marché, un centre de commerces, une ville-garnison et un centre touristique important**. Au sud du sillon Sambre-Meuse-Vesdre elle occupe la cinquième place après Arlon, Dinant, Marche et Ciney, toutes reliées au réseau IC. Terminus d'une douzaine de lignes régionales et locales d'autobus, Bastogne est le lieu privilégié pour l'établissement d'un terminal de correspondances entre train et bus. Enfin, les migrations quotidiennes au départ de Bastogne se chiffrent par plusieurs milliers, surtout en direction de Bruxelles, Liège, Arlon et du Grand Duché du Luxembourg.
- Si elle permet d'assurer une desserte fine, **l'offre TEC actuelle n'est pas suffisante**. Un service ferroviaire à vitesse de référence de 90 km/h sera de 35% plus rapide qu'un bus direct dont le confort est de loin inférieur à celui d'un train moderne et dont la fiabilité est aléatoire, surtout en hiver. Suite à la fermeture de la ligne en 1993, près de 40% de la clientèle ferroviaire s'est d'ailleurs détournée des bus.
- **Une réelle demande tant au niveau régional que local existe pour le trafic fret**. Si elle est prise en compte, elle permettra d'optimiser les coûts de réouverture et d'exploitation de la ligne.
- Les chiffres concernant la demande pour la réouverture de la ligne 163 datent de 2001. Dix ans plus tard, les besoins ont changé et justifient largement une réouverture.

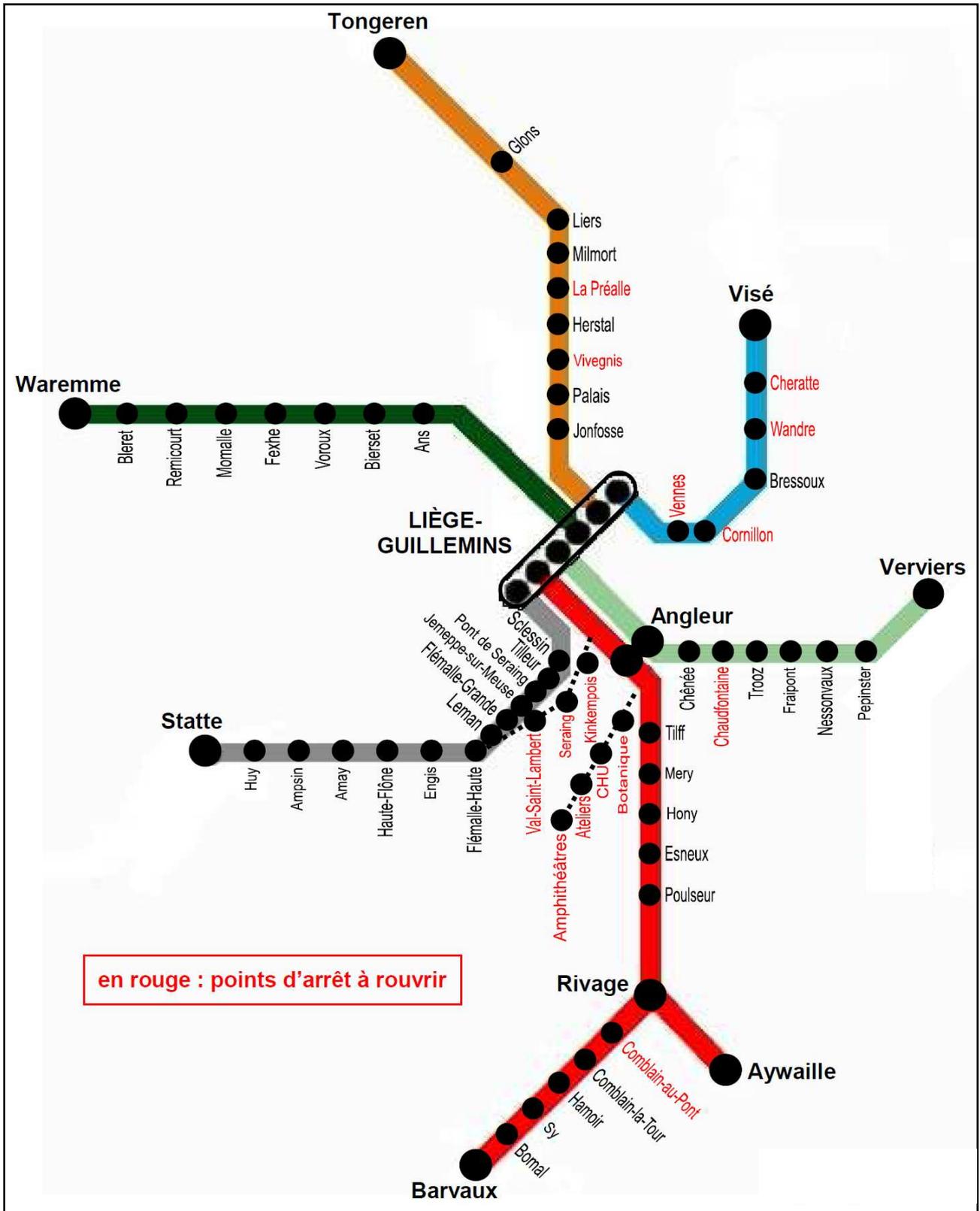
3. Ligne 86 Leuze – Renaix

Réouverture possible à moindre coût (infrastructure encore existante). Réouverture de Frasne-lez-Anvaing.

4. Ligne 138

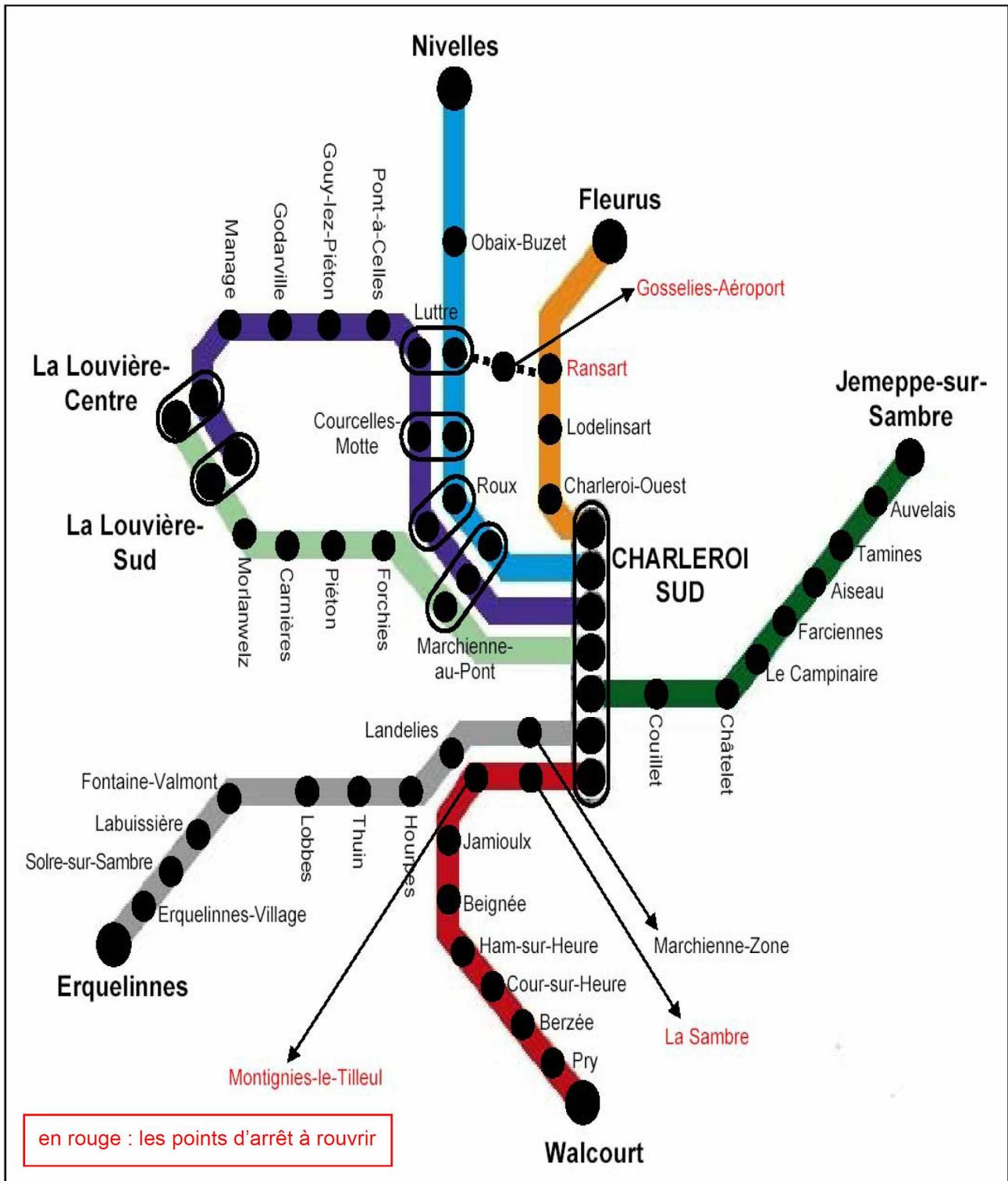
Réouverture de la ligne entre Châtelineau et Florennes et exploitation avec un train-tram.

Réseau express liégeois



Desserte cadencée à la demi-heure (au minimum)
 Utilisation de matériel adapté (train léger, plancher bas, ...)

Réseau express carolo



Desserte cadencée à la demi-heure (au minimum)

Utilisation de matériel adapté (train léger, plancher bas, ...)

Revendications ligne par ligne

1. Ligne 36

ICO : amélioration de la vitesse commerciale. Avec application de la VM 200km/h entre Leuven et Schaerbeek et passage par le viaduc, 43 minutes devient un objectif réaliste.

ICA : arrêt à Ans avec amélioration du temps de parcours Liège-Bruxelles.

L : dernier départ de Liège après 23h00. Desserte cadencée horaire le weekend.

Réouverture du point d'arrêt de Corswarem (fermé alors qu'il comptait entre 225 et 250 embarquements par jour) et prolongation des trains L Liège-Waremme jusque Landen où une correspondance serait assurée avec l'ICF vers Bruxelles.

2. Ligne 37

IRQ : desserte cadencée horaire. Dernier départ de Liège et d'Aachen après 23h00. Ce train pourrait être intégré à une relation IC Anvers-Diest-Hasselt-Liège-Verviers-Welkenraedt-Aachen.

L : Géronstère-Welkenraedt : dernier départ de Verviers et de Géronstère après 23h00 les jours de manifestations artistiques ou sportives.

L : nouvelle relation transfrontalière Eupen-Welkenraedt (Hergenrath)-Aachen.

Création d'un train touristique Bruxelles-Liège-Spa.

Réouverture du point d'arrêt de Chaudfontaine.

3. Ligne 40

Desserte locale avec réouverture des points d'arrêt de Wandre et de Cheratte (et des points d'arrêt Vennes et Cornillon dans le cadre d'un REL).

4. Ligne 42

IRm : cadence bi horaire conservée mais en alternance avec un L (voir ci-dessous).

L : Desserte bi horaire Liège-Gouvy assuré avec un matériel adapté (plancher bas, portes automatiques, air-co, ...).

Réouverture des pangs de Remouchamps, Nonceveux et Grand-Halleux.

5. Ligne 43

L : desserte horaire le weekend.

Réouverture de Comblain-au-Pont.

Ramassage de la clientèle des pangs entre Angleur et Poulseur pour lui permettre de poursuivre le voyage vers Aywaille (le L43 précédant l'IRm).

IR : 2x2 IR Jemelle-Liège en pointe.

Dans le cadre d'un REL : desserte du Sart-Tilman via un raccordement à la ligne 43 à hauteur de Colonster.

6. Ligne 44

L : Cadence horaire (semaine et week-end). Dernier départ de Verviers après 23h00.

IR : 2x2 IR Spa-Liège en pointe avec rebroussement à Pepinster (et non à Verviers).

Création d'un train touristique Bruxelles-Liège-Spa.

Matériel adapté à une exploitation régionale.

7. Ligne 45

Mesures de sauvegarde de l'assiette entre Trois-Ponts et Malmédy ; de la ligne entre Malmédy et Butgenbach.

8. Ligne 68

Rétablissement de la liaison Comines-France / Comines-Belgique.

9. Ligne 86

Réouverture et point d'arrêt à Frasne-lez-Anvaing.

10. Ligne 94

Amélioration du temps de parcours de l'ICH.
Réouverture de Petit-Enghien et de Saintes.

11. Ligne 97

Prolongation de l'ICF jusqu'à Valenciennes.

12. Ligne 115

Réouverture de la ligne et des pangs de Wautiez-Braîne, Braîne-le-Château et Clabecq.

13. Ligne 124

2 x 2 trains P accélérés Charleroi-Bruxelles (Schuman).

14. Ligne 125

L : Desserte horaire (semi horaire en pointes) entre Liège et Huy (REL). Desserte horaire le week-end. Dernier départ de Liège après 23h00.
ICD : Même desserte le week-end et en semaine.

15. Ligne 125a

Exploitation voyageurs dans le cadre d'un REL. Création de points d'arrêt à Kinkempois, Seraing et Val-Saint-Lambert.

16. Ligne 130a

L : Prolongation de tous les trains jusqu'à Jeumont. Service cadencé horaire semaine et week-end.

17. Ligne 132

L : Desserte horaire entre Charleroi et Walcourt. Horaire cadencé entre Charleroi et Couvin. Desserte horaire le week-end (Charleroi-Couvin). Arrêts à la demande pour une amélioration de la détente et une économie d'énergie et de matériel.
IR : 2x2 IR en pointe entre Walcourt et Charleroi, L entre Couvin et Walcourt.
Réouverture des points d'arrêt de La Sambre et Montignies-le-Tilleul dans le cadre d'un REC.

18. Ligne 138

Réouverture de la ligne entre Châtelineau et Florennes et exploitation avec un train-tram.

19. Ligne 141

Réouverture de la ligne et des pangs de Bousval, Noirhat, Genappes, Nivelles-Nord et Seneffe avec liaison vers la ligne 115 via la ligne 124 (Baulers pour correspondance vers Charleroi).

20. Ligne 144

Service cadencé horaire avec correspondance à Tamines pour l'IC de Charleroi.
Mesures conservatoires pour mettre 2 voies entre Gembloux et Tamines.

21. Lignes 161/2

L'avenir de la liaison Bruxelles-Luxembourg réside dans l'utilisation de matériel pendulaire. Il permettrait, sans investissements prohibitifs, d'améliorer la vitesse commerciale sur cette ligne.

IC+ : Cadence horaire et temps de parcours proche de 2 heures équivalent à celui de 1975 sans arrêt sauf Namur, Libramont et Arlon.

ICJ : Décrochage à Namur d'une automotrice continuant en L jusque Gemelle, le reste du convoi continuant en IC jusque Gemelle puis en L entre Gemelle et Arlon. Les trains L actuels seraient donc supprimés.

Mesures conservatoires pour mettre Ottignies-Gembloux à 4 voies.

Création d'un triangle à LLN pour permettre des liaisons directes Namur-LLN.

Départ supplémentaire de Bruxelles vers Namur et LLN après 23h00 (actuellement, dernier départ à 22h37 de Bruxelles-Central pour l'IC et à 22h47 pour l'IR vers LLN)

22. Ligne 163

Réouverture et prolongement vers Kautenbach au Luxembourg (8km en territoire belge entre Bastogne et la frontière). Possibilité d'obtenir un subside européen.

23. Ligne 165

Réouverture du pang de Meix-devant-Virton. L'administration communale est disposée à intervenir dans les frais de reconstruction (quais et parking). Elle peut compter au passage à niveau sur un emplacement idéal (accès aux deux voies et proximité du centre).

Desserte le week-end.

24. LGV 1

Raccordement de la LGV à la ligne 78 à hauteur d'Antoing pour relier Tournai à Bruxelles via la ligne à grande vitesse (temps de parcours : 25 à 30 minutes). Cette relation exploitée avec des rames TGV serait prolongée jusque Liège (temps de parcours Bruxelles-Liège : 35 minutes) avec un effet particulièrement structurant pour la Wallonie. Citons à titre d'exemple la Région Nord-Pas-de-Calais qui exploite des TGV régionaux reliant Lille à Arras, Calais, Boulogne et Dunkerque.

25. LGV 2

Création d'un point d'arrêt à hauteur de Lincent (à mi-distance entre Jodoigne et Hannut) pour desservir l'Est du Brabant wallon.

Gosselies et Mons : des investissements contestables

C'est officiel depuis le premier avril dernier 2010 : la gare de l'aéroport de Charleroi sera souterraine. L'infrastructure coûtera 487 millions d'euros à majorer du montant pour la réalisation des études. Le projet profitera du préfinancement par la Région wallonne. En termes de délais, c'est désormais 2019 et 2020 qui sont invoquées. Le nouveau tracé ferroviaire reliera la gare de Luttre sur la Ligne 124 (Charleroi-Sud – Bruxelles) à la Ligne 140 (Charleroi-Sud – Ottignies) au niveau de l'ancienne gare de Ransart en passant par la zone aéroportuaire. La traversée des zones de l'aéroport/aéropole se fera par un tunnel. Le point d'arrêt sera situé sous l'aéroport.

Si l'ACTP ne remet pas en cause la nécessité d'une gare pour desservir l'aéroport de Gosselies, elle estime cependant qu'une telle réalisation pourrait se faire à moindre coût. Une gare en surface raccordée uniquement à la ligne 140 Charleroi-Ottignies constituerait une alternative valable et permettrait de diminuer les coûts de moitié. Outre la desserte de l'aéroport proprement dite, une telle gare pourrait constituer un attrait pour les personnes travaillant à proximité de l'aéroport (zoning industriel).

Les différents projets ferroviaires devraient être soumis à une analyse sérieuse et planifiés en fonction de l'exploitation souhaitée du réseau. En Wallonie, d'autres considérations semblent parfois prépondérantes dans la prise de décision. C'est ainsi qu'on est bien parti pour tomber à Mons dans les mêmes travers qu'à Liège : le projet d'une gare prestigieuse signée Calatrava est en train de prendre le pas sur la réouverture de gares ou de lignes.

Une si jolie gare

Incontestablement, la gare dessinée par Santiago Calatrava est une réussite architecturale et elle contribuera à l'amélioration de l'image de la ville de Liège. Les voyageurs apprécieront l'accessibilité aux quais, particulièrement les personnes âgées, handicapées, encombrées de bagages ou de vélos. On jugera par contre cet hiver du confort d'attente sur les quais. Ce dernier risque d'être spartiate compte tenu de l'absence d'abris fermés et du manque de sièges. Par ailleurs, la « plus belle gare du monde » ne sera grande que si elle est bien desservie par les trains et ... les bus et les trams qui doivent y acheminer une grande partie de la clientèle.

En ce qui concerne la desserte trains, on attend avec impatience le nouveau plan de transport de la SNCB, (promis pour 2012). Il prévoit la desserte au moins horaire sur toutes les lignes. La SNCB doit aussi remettre pour la fin de l'année un projet de réseau express régional autour de Liège (et Charleroi). Les infrastructures ferroviaires ne sont pas saturées et pourraient être mises à profit pour permettre des relations plus rapides et plus écologiques entre le centre-ville et la proche banlieue. Le nombre de dessertes serait ainsi considérablement augmenté.

Concernant la connexion train-bus, le projet actuel (pour lequel le permis a été délivré) est tout a fait insatisfaisant. A Lisbonne, (gare d'Orient, autre réalisation de Calatrava), on compte 10 quais couverts de 100 mètres de long accueillant les bus et les cars. A Liège, le projet prévoit seulement 4 quais de 50 mètres dont les cars sont exclus. On est donc loin du compte ! Alors qu'une profonde réforme de la mobilité est entamée et que l'on veut promouvoir les transports publics, certains n'attachent pas l'importance qu'elle mérite à la connexion entre les différents modes. Sur son site, l'ACTP donne de nombreux exemples de connexions réussies, certaines à quelques kilomètres de Liège. A bon entendre ...

aCtp Info : édito de septembre 2009

Et on est en passe de commettre la même erreur à Mons. Quel gaspillage pour un trafic relativement faible et un seul Thalys par jour ! Seule consolation : la connexion train-bus est particulièrement soignée dans le projet montois. On aurait cependant pu améliorer la connexion actuelle à moindre frais.

Modes d'exploitation

La Wallonie se distingue de la Flandre par sa topographie et par la configuration de son réseau ferroviaire. Des modes d'exploitation différents pourraient donc y être appliqués :

- utilisation de matériel pendulaire (notamment sur la ligne 162)
- utilisation de matériel léger (ligne 44, ligne 163, ...)
- arrêt à la demande (particulièrement sur la ligne 132)
- ...

8 septembre 2011



ACTP (Association des Clients des Transports Publics - asbl)

✉ Place des Guillemins 17B bte25 - 4000 LIEGE

☎ 04/ 233 67 57 - 0499/ 19 57 27 📠 04/ 233 67 57

www.actp.be 💻 actp@skynet.be