

## Principales conclusions de l'étude « REC-REL » « Réseau express carolo et Réseau express liégeois »

Lancée à l'initiative du ministre wallon de la Mobilité, l'« étude de potentiel et de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans les agglomérations de Liège et de Charleroi » a été commanditée suite à l'absence de toute information sur ce sujet émanant du Groupe SNCB, qui aurait pourtant dû remettre un rapport à ce sujet au Ministre fédéral de tutelle pour le 31 décembre 2011.

L'idée de départ est simple, et largement partagée : l'infrastructure ferroviaire existante qui parcourt les deux principales agglomérations wallonnes, par définition en site propre, semble offrir un potentiel sous-exploité de desserte urbaine et suburbaine en faveur des voyageurs.

Cette intuition est-elle confirmée par les faits ? Pour le savoir, l'étude, réalisée par le Bureau Aménagement sous la maîtrise d'ouvrage de la Cellule Ferroviaire du SPW, a exploré les questions suivantes :

- Le potentiel du système ferroviaire : est-il possible avec de faibles investissements d'accueillir une offre ferroviaire urbaine ?
- La demande : existe-t-il une demande en volume suffisant (en prenant en compte une approche multimodale) pour justifier une telle offre ?

### **1. Potentiel du système ferroviaire**

Dans les deux agglomérations, les capacités disponibles sont globalement suffisantes pour permettre la mise en place d'un service urbain sans devoir consentir de gros investissements en infrastructure comme ceux nécessaires à la mise en place de l'offre RER autour de Bruxelles.

### **2. Évaluation de la demande**

L'évaluation de la demande a été faite en croisant de nombreuses informations :

- Pôles d'origine : flux émis aujourd'hui et évolution sur la base des projections démographiques et des projets immobiliers existants, vraisemblables et/ou connus
- Pôles de destination : nombre d'emplois et d'étudiants (secondaire – supérieur) en situation existante, et évolution selon les projets vraisemblables connus.
- Flux de voyageurs actuels par bassins (càd les zones polarisées par les différentes axes ferroviaires) tous modes confondus, et évolutions.
- Parts de voyageurs « rail » tant pour les échanges internes aux deux zones d'étude, que pour les flux de ces deux zones vers ou depuis le reste du pays.

Le potentiel de clientèle future du rail a été évalué finement selon deux approches cumulatives :

- Les bassins (liés aux axes ferroviaires) ont un potentiel variable selon les parts modales actuelles observées pour le rail, selon le potentiel de développement économique et résidentiel,...
- L'évolution de l'offre de transport sur le rail influence également l'attractivité du rail, et donc le volume de la clientèle potentielle.

On obtient de la sorte un tableau permettant d'identifier le potentiel de chaque ligne dans les deux agglomérations selon les scénarios, ces potentiels variant de +2,5% de part modale du chemin de fer à + 15%.

### **Une situation contrastée**

Il ressort nettement de l'analyse que le potentiel d'utilisation d'une offre ferroviaire d'agglomération est réel dans l'agglomération de Liège, alors que les développements ferroviaires à consentir dans la région de Charleroi portent avant tout sur les déplacements vers le reste du Hainaut et surtout vers Bruxelles, mais très peu sur les déplacements « intra-agglomération ».

Nonobstant, trois scénarios de développement d'une offre ferroviaire d'agglomération ont été ébauchés dans les deux agglomérations ; ils ont été utilisés pour déterminer le potentiel de clientèle dont il est question plus haut.

*Nombre de voyageurs « chemin de fer » à l'horizon 2026  
(sans transfert modal, c'est-à-dire tendance sur la base des chiffres actuels)*

	Déplacements vers centre		Déplacements depuis le centre	
	Depuis la zone d'étude	Depuis le reste du pays	Vers la zone d'étude	Vers le reste du pays
Liège	11.585 (50%)	2.604 (11%)	2.506 (10%)	6.650 (29%)
Charleroi	1.825 (3%)	3.659 (13%)	418 (3%)	8.685 (59%)

On voit une situation très contrastée, puisque :

- Liège attire 14.189 voyageurs, dont 11.585 émis depuis la zone d'étude
- Charleroi attire 5.484 voyageurs, dont 1.825 émis depuis la zone d'étude.

Ceci montre bien le rôle polarisant de **Liège** pour des **déplacements** de nature urbaine et suburbaine **internes** à la zone de Liège ; par contre, les déplacements par rail de et vers la zone d'étude à Charleroi sont faibles.

On voit de manière inverse que de et vers **Charleroi**, ce sont les **déplacements externes** à la zone (principalement vers Bruxelles, dans une moindre mesure vers Namur et Mons) qui s'imposent. Les déplacements interurbains au départ ou à l'origine de Liège sont, en chiffres absolus, légèrement moins élevés, mais surtout bien moins élevés que le nombre de déplacements internes à la zone d'étude.

### 3. Scénario de redéploiement

Pour chacune des deux zones d'étude, trois schémas des besoins d'exploitation sont ébauchés. Ils sont de plus en plus volontaristes selon le trinôme « schéma d'exploitation – matériel roulant – infrastructures », et donc de plus en plus demandeurs de moyens. C'est évidemment à l'opérateur SNCB qu'il revient de valider ces schémas et à obtenir du Gouvernement fédéral, dont c'est légalement la responsabilité, de financer.

Pour les auteurs de l'étude, dans l'hypothèse du développement d'un réseau express carolo, trois points d'arrêt nouveaux sont susceptibles d'être développés : deux sur la L132 Charleroi – Couvin (Mont-sur-Marchienne et Bomereé) et un sur la L140 Charleroi – Ottignies (Ransart). Cette dernière station n'étant justifiée que si la gare destinée à desservir l'aéroport de Gosselies ne voit pas le jour.

La desserte de l'agglomération liégeoise pourrait, elle, s'enrichir de 8 points d'arrêt nouveaux, moyennant la réouverture au trafic voyageurs de la L125A Flémalle-H – Liège-Guillemins : un sur la L37 Liège – Verviers (Chaufontaine), trois sur la L125a Flémalle-H – Liège-Guillemins (Flémalle-Centre, Seraing et Ougrée), deux sur la L40 Liège – Visé (Liège-Vennes et Cheratte), et deux sur la L34 Liège – Tongeren (Liège-Vivegnis et Liège-Coronmeuse). Par ailleurs, la création ou l'extension de P+R est proposée à Angleur, Ans, Milmort, Pont-de-Seraing et Ougrée.

En matière tarifaire, il est proposé d'étendre, dans les zones tarifaires « Agglo » du TEC Liège et du TEC Charleroi, les titres combinés existants (aujourd'hui, uniquement possible via abonnements spécifiques) aux titres « billets un voyage » et « cartes à voyages multiples » de manière à rendre accessible ces services au plus grand nombre, et ce sans attendre l'intensification de l'offre ferroviaire.

### 4. Les lignes de force du schéma d'exploitation proposé pour le REL

Le schéma d'exploitation proposé pour l'agglomération liégeoise repose sur deux principes :

- Éviter le plus possible que des services d'agglomération soient rendus par des trains assurant, au-delà de la zone de Liège, des missions interurbaines à longue distance. En effet, l'expérience montre que dans ce cas, la régularité du service d'agglomération est grandement fragilisée par les incidents qui interviennent ailleurs sur le réseau.
- Assurer des services d'agglomération cadencés à la régularité assurée, et offrant une correspondance aisée à des trains interurbains éventuellement nécessaires pour la poursuite du voyage.

L'application de ces principes résulte, selon le scénario le plus volontariste, en l'offre suivante :

- Trois services interurbains (trains IC) dont deux ont leur terminus à Liège-Guillemins, le troisième restant une ligne passante (IC Eupen – Ostende). Tous les autres trains sont des trains locaux ; il n'y a plus de trains « lointains » prolongés au-delà de Liège-Guillemins en trains locaux.

- Chaque relation est exploitée à raison de deux trains/heure, ce qui est en phase avec les grandes lignes du plan de transport à long terme de la SNCB. On obtient de la sorte :

**Offre interurbaine**

- 2x2 trains entre Liège et Bruxelles (dont 1x2 en passage, prolongé jusque Eupen, et 1x2 en terminus à Liège-Guillemins) par heure et par sens
- 1x2 trains Liège-Guillemins – Tournai par heure et par sens

**Offre d'agglomération (trains omnibus)**

- 12 train/h/sens entre Lg-G et Liège-Palais
  - 6 trains/h/sens entre Liège-Palais et Liers
  - 4 trains/h/sens entre Liège-G et Rivage (puis 2 jusque Bomal, et 2 jusqu'Aywaille)
  - 2 trains/h/sens entre Liège et Visé, voire Maastricht
  - 2 trains/h/sens entre Lg-G et Verviers, entre Verviers et Aachen et entre Spa et Verviers
  - 2 trains/h/sens entre Lg-G et Waremme.
- Il est proposé que certains de ces trains locaux soient assurés par des « light trains » (trains courts, avec uniquement un conducteur).
  - Avec les 8 points d'arrêt (r)ouverts, et la remise en service de la L 125a, ce seraient ainsi 63 gares et points d'arrêt qui bénéficieraient de ce service amélioré.

L'étude montre que ce scénario permettrait à terme d'augmenter la clientèle des services de trains desservant la région de Liège de 70%.



Rappelons que si les crédits nécessaires à la réouverture des 8 gares et points d'arrêt sont prévus dans l'enveloppe des projets prioritaires wallons dans le cadre du PPI – ces investissements seront donc à réaliser dans la cadre d'un calendrier, encore à établir par Infrabel, de mise en œuvre du PPI – il revient au groupe SNCB de valider ce schéma d'exploitation, et à obtenir du Gouvernement fédéral, dont c'est légalement la responsabilité, de les financer. Il est également attendu du fédéral que, dans le cadre du PPI tel qu'arrêté, les investissements prévus pour le centre d'entretien de Liers soient relocalisés à Kinkempois de manière à libérer de la capacité (suppression de trains à vide) sur la ligne Liège – Liers.

Pour accéder aux rapports complets, et aux atlas qui les accompagnent :

<http://mobilite.wallonie.be/cms/home/politiques-de-mobilite/politique-ferroviaire/les-projets-wallons.html>

---

## Décision du Gouvernement wallon du 7 novembre 2013

---

### **Liège mérite un réseau suburbain ; Charleroi a besoin d'améliorer son insertion interurbaine**

Tenant compte des conclusions de l'étude présentées ci-avant, le Gouvernement wallon a décidé, lors du choix des projets prioritaires wallons à développer dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissements ferroviaires 2013 – 2025, d'une stratégie différenciée entre Charleroi et Liège :

Dans la zone de **Liège**, 25 mios € sont réservés par le Gouvernement wallon à des infrastructures nécessaires au développement d'une offre REL (les 8 nouveaux points d'arrêts et la construction ou l'agrandissement de P+R à Ans, Milmort, Angleur, Pont-de-Seraing et Ougrée.

Dans la zone de **Charleroi**, c'est le projet de connexion et de gare ferroviaires (coût total estimé : 412 mios €, dont 270 mios € sur le PPI 2013-2025) destinées à desservir l'aéroport de Gosselies qui a été retenu. Sa finalité première est d'accueillir des relations à longue distance, mais il permettra également, à l'échelle sous-régionale, une meilleure desserte de la zone d'activités de l'aéropole.