

NOTE RECTIFICATIVE AU GOUVERNEMENT WALLON

Objet : Plan de Transport SNCB 2017 – revendications wallonnes en matière d’offre ferroviaire.

A. EXPOSE DU DOSSIER

Le 14 décembre 2014, le nouveau plan de transport de la SNCB entrainé en vigueur pour une durée de 3 ans. La mise en application de ce nouveau plan de transport a modifié de façon substantielle les services ferroviaires de voyageurs sur l’ensemble du réseau belge et impacté de manière globale la mobilité en Wallonie. Les temps de parcours entre nos grandes villes de la dorsale wallonne et Bruxelles se sont par exemple allongés de 10% en moyenne alors que dès 2001, le gouvernement wallon demandait que Liège se situe à 40 minutes de Bruxelles et Mons, Namur et Charleroi à 30 minutes. Ces revendications restent toujours d’actualité et sont fondamentales .

Le gouvernement wallon, en sa séance du 13 juillet 2015, a pris acte du rapport d’évaluation du Plan de Transport 2014 de la SNCB réalisé par la Cellule Ferroviaire et a chargé le Ministre des Travaux publics de transmettre ce rapport à la Ministre fédérale de la Mobilité, à la SNCB et au Parlement wallon avec proposition d’en débattre dans la Commission des travaux publics, de l’action sociale et de la santé. Ce rapport leur a été transmis le 24 août 2015.

Dès le 14 décembre 2017, la SNCB appliquera un nouveau plan de transport. Bien que des restrictions budgétaires importantes lui soient demandées et qu’elle devra vraisemblablement rester dans une enveloppe à train-km constant, le plan de transport 2017 représente un enjeu capital pour la Wallonie tant pour le transport de personnes et indirectement de marchandises que, globalement, pour son développement socio-économique. En effet, un plan de transport touche à l’économie, l’environnement et le social soit les trois piliers du développement durable.

La SNCB a présenté à la Cellule Ferroviaire en mars 2016 d’éventuelles améliorations du Plan de Transport. J’ai alors demandé à la Cellule Ferroviaire d’élaborer des propositions en matière d’offre de transport qui font suite à l’analyse du plan de transport réalisée précédemment. Les propositions sont reprises en annexe 1 de la présente note.

Le principe de base de ces propositions consiste à mettre tous les citoyens sur un même pied d’égalité en matière d’offre ferroviaire en promouvant une **offre minimale de 1 train par heure, par gare/point d’arrêt et par sens**. Aujourd’hui, certaines lignes et gares des provinces de Liège, Namur, Luxembourg et du Hainaut ne disposent pas d’une telle offre qui représente pourtant un seuil d’attractivité minimal. Cette harmonisation au niveau du territoire facilitera la lisibilité de l’offre. En effet, n’importe quel voyageur dans n’importe quelle gare ne devra plus s’inquiéter de l’horaire sachant qu’il dispose au minimum d’un train par heure et par sens. L’application de ce principe de base augmentera aussi l’attractivité des lignes, gares et de leur hinterland, et valorisera des lignes actuellement peu rentables selon la SNCB et donc en danger « de bussification »,

et ce d'autant que la libéralisation du transport intérieur est dorénavant annoncée pour 2023. Cette première demande doit, dans un deuxième temps, s'accompagner de la commande rapide de trains légers pour l'exploitation de certaines lignes.

Au delà de cette ambition couvrant l'ensemble du territoire wallon, il est proposé d'augmenter l'offre sur les 2 axes structurant la Wallonie (dorsale wallonne et axe 3), la zone suburbaine de Bruxelles et d'ancrer la Wallonie dans ses bassins de vie transfrontaliers à savoir:

- 1 IC supplémentaire par sens sur la dorsale wallonne uniquement aux heures de pointe faisant arrêt à Liège, Namur, Charleroi, Mons et Tournai pour privilégier des temps de parcours attractifs entre tous les pôles économiques majeurs de la Wallonie
- 1 IC supplémentaire par sens cadencé à l'heure sur l'axe 3 entre Namur et Luxembourg (Namur-Bruxelles jouissant déjà de 3 IC/h/sens) permettant d'inscrire la Wallonie à l'international mais aussi de doubler l'offre sur cet axe structurant
- 2 trains S (=L) par heure et par point d'arrêt: certains arrêts de la zone RER ne jouissant actuellement que d'un train/heure/sens (Profondsart, Villers-la-Ville,...)
- 1 vrai IC/h entre Tournai et Lille; actuellement, les trains font arrêt dans toutes ou une majorité de gares en France pénalisant fortement les temps de parcours et leur lisibilité rendant ainsi le trajet en train inattractif

L'avenir de la desserte par trains à grande vitesse de la dorsale wallonne doit aussi faire l'objet d'une attention particulière. En février 2015, le kern prenait la décision de suspendre le Thalys et fin d'année, le budget du SPF Mobilité & Transports disparaissait dans la Justification du Budget Général des Dépenses pour l'année budgétaire 2016. Aujourd'hui, la Wallonie revendique le rétablissement immédiat du Thalys mais aussi l'ajout d'un 2^{ème} Thalys par jour et sens pour tendre vers une meilleure attractivité du service.

Les besoins en termes d'offre de transport ne se limitent pas aux nombres de trains par heure et par gare/axe. En effet, la Wallonie encourage encore la mise en place de vrais nœuds de correspondances, une augmentation des vitesses commerciales, l'utilisation d'un matériel roulant adapté, le rehaussement de tous les quais à 76 cm, des amplitudes horaires modulables en fonction des besoins, le développement d'une tarification intégrée, de même que le développement d'une tarification attractive sur les liaisons transfrontalières vers la France, le Luxembourg, l'Allemagne et les Pays-Bas. Actuellement, le coût du kilométrage train est additionné au forfait TEC. Il ne s'agit donc pas d'une intégration avec tarif avantageux favorisant l'utilisation des 2 modes et encourageant leur complémentarité (et non leur concurrence) avec l'emploi d'une seule et même carte.

L'important est d'inscrire dès aujourd'hui des projets porteurs d'avenir pour l'ensemble de la Wallonie dans le plan de transport 2017 de la SNCB. Ces augmentations de l'offre devront s'accompagner d'une communication intensive auprès de la population de la part de la SNCB, du SPW, des communes et de tous les acteurs concernés quant à l'existence d'une nouvelle offre de transport ferroviaire.

Il va de soi qu'il s'agit d'une première étape (inédite en l'occurrence) puisque ces demandes s'inscrivent à court terme. Les road show « provinciaux », à l'initiative de la SNCB, sont prévus en mai, les horaires détaillés pour septembre 2016 et la validation par le CA de la SNCB en décembre 2016.

La Wallonie doit continuer dès aujourd'hui à préparer le plan 2020 et le plan de transport à plus long terme.

B. REFERENCES LEGALES

- 6^{ème} réforme de l'Etat
- Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980
- Accord du gouvernement fédéral du 1^{er} décembre 2011
- Décision du GW du 7 novembre 2013
- Décision du GW du 13 juillet 2015

- **IMPACT BUDGETAIRE**

Néant.

C. AVIS DE L'INSPECTION DES FINANCES

Sans objet

D. AVIS DE LA CELLULE D'INFORMATIONS FINANCIERES

Sans objet.

E. ACCORD DU MINISTRE DU BUDGET

Sans objet

F. AVIS DU MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE

Sans objet.

G. AVIS DE LA CELLULE ADMINISTRATIVE SPECIFIQUE « DEVELOPPEMENT DURABLE »

Sans objet

H. INCIDENCE FONCTION PUBLIQUE

Sans objet

I. INCIDENCE EMPLOI

Sans objet

J. AVIS LEGISA

Sans objet

L. MESURES A CARACTERE REGLEMENTAIRE

Sans objet

M. ANALYSE D'IMPACT RELATIVE A LA COHERENCE DES POLITIQUES EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT

Sans objet

N. PROPOSITION DE DECISION

Le Gouvernement wallon :

- Approuve les revendications de la Wallonie reprises dans l'annexe 1 de la présente note.
- Charge le vice-Président et Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine de transmettre ces revendications au Ministre fédéral de la Mobilité et à la SNCB

Le Vice-Président et Ministre des Travaux
publics, de la Santé, de l'Action sociale et
du Patrimoine

Maxime Prévot