

EVALUATION DU PLAN DE TRANSPORT 2014 DE LA SNCB

1.

LE PLAN DE TRANSPORT 2014 DE LA SNCB

Analyse faite par la Cellule Ferroviaire

1. CONTEXTE ET PRINCIPES

Le nouveau Plan de Transport de la SNCB est entré en vigueur lors de l'adaptation des horaires du 14 décembre 2014. Selon la SNCB, il sera appliqué pendant une période de trois ans, soit jusqu'en décembre 2017. Ce Plan de Transport succède au « plan IC-IR » de 1998 et revoit de façon fondamentale le schéma de circulation et le cadencement de tous les trains du réseau avec pour ambition de la rendre plus réaliste, donc plus fiable, et mieux ajusté à la demande, et ce, tout en maintenant le niveau de production en trains-km constant.

La SNCB présente son Plan de Transport 2014 comme étant basé sur quatre grands principes :

- 1) le **cadencement des horaires** : dans chaque gare, un même train part à la même minute, quel que soit le moment de la journée ;
- 2) l'**espacement homogène entre trains du même type** : un intervalle régulier est prévu entre les trains de même type (rapides ou lents) ayant la même destination ;
- 3) la **symétrie des horaires** : permet d'assurer un temps de correspondance identique pour le voyageur, à l'aller comme au retour¹ ;
- 4) l'**homogénéisation du type de matériel** : dans la mesure du possible, maximum deux types de matériel roulant différents sont affectés à chaque relation.

Ces principes ne sont pas nouveaux puisqu'ils étaient pour la plupart déjà à la base du plan de transport précédent. Par ailleurs, s'ils ont guidé la conception des nouveaux horaires, ils n'ont pas été systématiquement appliqués, en raison de différentes contraintes d'ordre technique.

La première partie du présent rapport résume les principaux constats au niveau méthodologique, les modifications les plus importantes des fréquences et les changements majeurs sur les grands axes wallons.

¹ En pratique, cela implique que si une relation arrive dans une gare à la minute X, cette même relation en sens inverse partira de cette gare à la minute (60-X).

2. PRINCIPAUX CONSTATS METHODOLOGIQUES

2.1 Trains-km constants

L'article 8 du Contrat de Gestion actuellement en vigueur² stipule que la SNCB doit garantir une offre minimale de 220.000 trains-km commerciaux par jour de semaine ouvrable, et 110.000 trains-km par jour de weekend ou jour férié. Dans le Plan de Transport 2014, la production est équivalente à 109% du minimum requis³ ; cela correspond à une **production journalière de ± 239.000 trains-km**. À titre comparatif, on peut évaluer la production par jour ouvrable en 12/2011 à approximativement 238.000 trains-km. Suite à l'application du nouveau Plan de Transport, **la production en trains-km par jour de semaine ouvrable est donc restée relativement stable**.

Afin de maintenir une production en trains-km constante, un des objectifs explicites de ce plan était dès lors de « réajuster l'offre au regard de la demande », sur base du nombre de voyageurs, c'est-à-dire de la fréquentation actuelle des trains. Par conséquent, les renforcements de l'offre qui ont été prévus sur certaines lignes ont nécessairement donné lieu à des réductions de l'offre en d'autres endroits et/ou à d'autres moments. Par ailleurs, la production journalière moyenne en trains-km masque les éventuels « glissements » qui ont été opérés entre les différentes périodes de circulation des trains⁴.

2.2 Appellations ambiguës

Avec le Plan de Transport 2014, l'appellation « IR » a disparu. Les anciens trains IR n'ont cependant pas été supprimés mais, selon les cas, renommés « IC » ou « L » avec, pour la plupart d'entre eux, une politique d'arrêt inchangée. Par conséquent, **on aboutit à une situation où se côtoient des IC « directs », des IC « semi-directs », des omnibus « s'arrêtant partout » et des omnibus « semi-directs » !** De même, les trains « P » peuvent être, selon les cas, omnibus, semi-directs ou directs. Outre la confusion que cela induit pour les voyageurs, cela met à mal le principe d'espacement homogène des trains du même type, et a conduit la SNCB à ajouter des arrêts intermédiaires aux trains « directs » (IC ou P) de sorte que leur temps de parcours se rapproche désormais de celui des « ex-IR ».

2.3 Temps de parcours allongés

Une des constatations les plus frappantes du nouveau Plan de Transport est l'**allongement quasi généralisé** des temps de parcours ; une manière bien commode d'améliorer le taux de ponctualité de la SNCB. Parmi les différents éléments qui déterminent la durée d'un trajet dans le calcul de l'horaire, plusieurs ont été revus à la hausse dans le Plan de Transport 2014 :

² Contrat de Gestion 2008-2012 – Version consolidée du 17/01/14 après quatrième avenant - Définition de l'offre minimale.

³ Source : « Roadshow » de juin 2014 - second tour des provinces effectué fin juin 2014.

⁴ Par exemple, afin de compenser l'augmentation de l'offre les jours ouvrables en période scolaire, les deux semaines des vacances de Pâques ainsi que la première semaine de juillet et la dernière semaine d'août sont désormais considérées comme des semaines de congés scolaires en termes d'offre ferroviaire (périodes au cours desquelles la plupart des trains P ne circulent pas), contrairement à précédemment.

- Temps physique : sur chaque ligne du réseau, les horaires ont été recalculés sur base du temps de parcours le plus pénalisant (c'est-à-dire celui correspondant à l'heure de pointe) et ces horaires standardisés sont désormais appliqués toute la journée ; en outre, étant donné les problèmes de régularité récurrents (voire structurels) liés à la traversée de la Jonction Nord-Midi à Bruxelles, le temps de parcours physique a été allongé de 2' pour tous les trains empruntant cette section (13' au lieu de 11' auparavant⁵) ;
- Arrêts en gare : des temps d'arrêt plus longs ont été prévus dans certaines gares pour tenir compte des temps de montées/descentes des voyageurs aux heures de pointe ;
- Minutes-travaux : la quasi totalité des lignes du réseau est concernée par des ralentissements pour cause de travaux ; en Wallonie, on constate une augmentation des minutes-travaux en 2014 par rapport à la situation 2011 sur quinze lignes sur un total de trente-quatre, alors que seulement trois tronçons ont vu ces tampons réduits (voir annexe 1) ;
- Politique d'arrêt : certaines relations IC marquent désormais un ou plusieurs arrêts supplémentaires, ce qui pénalise le temps de parcours total.

Ces éléments s'ajoutent aux marges de régularité « standards » (+1'/35km⁶) et aux réserves de 5% déjà incluses dans les horaires (pour tenir compte des écarts de performance : matériel⁷, conducteur, conditions climatiques). Suite à l'accumulation des divers éléments précités, les horaires ont donc progressivement été « détendus », à tel point que, sur un certain nombre de lignes (ex : L161/L162,...), il est fréquent que les trains soient en avance sur leurs horaires (en particulier durant les heures creuses et les weekends).

Lors de l'introduction du plan IC-IR en 1984, les standards adoptés en termes de vitesse commerciale des relations étaient de minimum 85 km/h pour les IC et minimum 65 km/h pour les IR. Depuis lors, les détentes horaires ont engendré une diminution de la vitesse de circulation des trains⁸ et un allongement des arrêts en gares. Par conséquent, les vitesses commerciales des relations IC sont devenues très peu concurrentielles. **Si l'on considère l'ensemble des relations IC du Plan de Transport 2014, la vitesse commerciale moyenne dépasse à peine les 65 km/h (avec 9 relations IC sur les 17 circulant en Wallonie présentant une vitesse commerciale inférieure ou égale à 60km/h).**

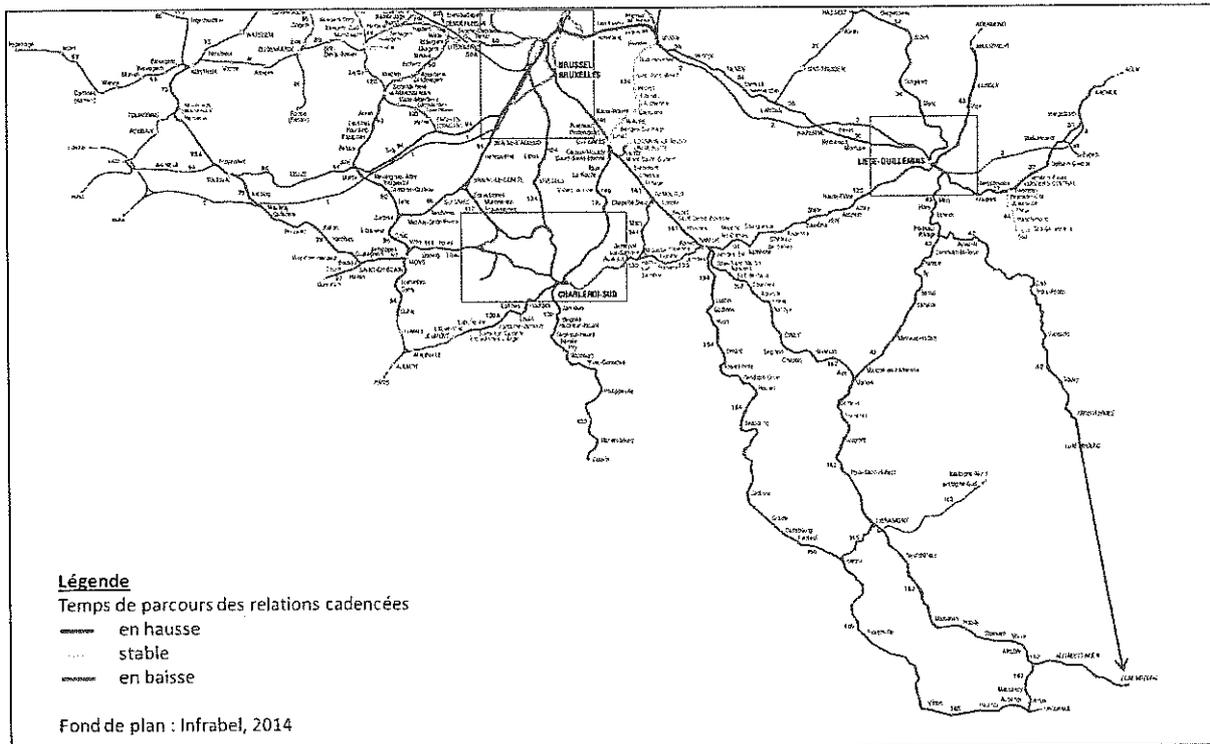
⁵ En pratique, 1' a été ajoutée en gare de Bruxelles-Midi (qui passe ainsi de 2 à 3') et 1' a été ajoutée à la sortie de Bruxelles-Central. Le but est de pouvoir récupérer sur cette section le retard éventuellement pris lors de l'arrêt à Bruxelles-Central (en effet, le temps prévu est de 1' alors que la durée moyenne d'arrêt observée est de l'ordre de 1'20"). Le problème lié à la traversée de la Jonction Nord-Midi étant essentiellement un problème de capacité, la Cellule Ferroviaire doute que cette marge supplémentaire aura un impact positif sur la régularité.

⁶ Indépendamment du type de relation (IC ou L) et des caractéristiques d'exploitation correspondantes

⁷ Ainsi, malgré cette prise en compte des aléas liés au matériel, les temps de parcours ont en outre été recalculés sur base du matériel le plus pénalisant.

⁸ Ce qui a pour conséquence de réduire la capacité de la ligne puisqu'un train circulant plus lentement mobilise plus longtemps l'infrastructure.

Evolution des temps de parcours des relations cadencées en Wallonie de 12/2012 à 12/2014



2.4 Amplitude horaire réduite

Le Plan de Transport 2014 respecte les prescrits du Contrat de Gestion actuellement en vigueur en termes d'amplitude de service minimum. Néanmoins, les trains circulant tôt le matin ou tard le soir étant typiquement moins fréquentés, bon nombre de ces parcours ont été supprimés en décembre 2014.

Une analyse détaillée a été faite sur les **relations cadencées circulant du lundi au vendredi** (hors jours fériés). Pour chaque tronçon desservi, les heures de départ des premiers et derniers trains de la journée avant et après le 14/12/2014 ont été comparées afin de mettre en évidence la variation d'amplitude de circulation des trains. Sur 175 tronçons analysés, on constate que **l'amplitude a diminué dans 68% des cas**, la réduction moyenne étant d'environ 1h30.

Type de desserte	Amplitude >		Amplitude =		Amplitude <	
	# tronçons	Δ moyenne	# tronçons	# tronçons	Δ moyenne	
L (hors zone RER)	6	+41'	7	53	-1h52	
L (zone RER)	3	+40'	8	17	-1h20	
IC	14	+44'	17	50	-1h06	
TOTAL	23	+43'	32	120	-1h28	

Les lignes et tronçons de ligne les plus sévèrement touchés sont ceux qui sont desservis par des trains omnibus en dehors de la zone suburbaine de Bruxelles ; les suppressions allant de 1 à 4 parcours par jour. Dans la zone dite « RER » non seulement l'amplitude globale de desserte omnibus a diminué sur la majorité des lignes (d'1h20 en moyenne), mais en outre, la plage horaire durant laquelle les points d'arrêts sont desservis par 2 trains/heure/sens a été réduite. Enfin, plusieurs gares

desservies par des relations IC ont subi une diminution de l'amplitude de service suite à la suppression d'un à deux parcours. Par ailleurs, parmi les nouvelles relations IC introduites en décembre 2014, la plupart ont une amplitude de circulation réduite (11 à 15 parcours/jour alors que la majorité des relations IC à fréquence horaire circulent en moyenne 18 à 19 fois par jour dans chaque sens).

2.5 Meilleure intégration des trains P dans la trame horaire

Parallèlement aux services cadencés, qui constituent l'offre de base, la SNCB prévoit une offre de pointe. En ce qui concerne ces trains P, on constate :

- une réduction globale de leur nombre ;
- une meilleure intégration dans la trame horaire, suite à une harmonisation de leurs itinéraires et de leurs horaires ;
- la plupart des trains P, qu'ils soient « rapides » ou « omnibus » s'ajoutent à l'offre cadencée durant les périodes de pointes matinale et vespérale, ainsi que le mercredi midi ;
- certains trains P desservent des points d'arrêt non couverts par les services cadencés⁹.

On notera en particulier qu'un certain nombre de trains P directs ont été supprimés au profit de liaisons en correspondance. En revanche, sur la plupart des lignes concernées par des réductions de fréquence de l'offre cadencée, des trains P ont été ajoutés afin de maintenir une offre plus élevée pendant les heures de pointe. C'est le cas sur les lignes 34 (Liège-Herstal), 40 (Liège-Visé), 75A (Mouscron-Tournai) et 117 (Braine-le-Comte-Luttre).

2.6 Correspondances orientées vers Bruxelles

Dans le Plan de Transport 2014, la SNCB semble avoir accordé une attention particulière à la fiabilité des correspondances avec l'objectif d'offrir des temps de correspondance réalistes (son idéal étant 7'). Les principes de cadencement, d'espacement homogènes et d'intégration des trains P dans la trame horaire sont autant d'éléments propices à la création ou l'optimisation des correspondances en gares et ils constituent les jalons vers un cadencement « en réseau ». Cependant, de manière générale, on constate que les principales gares wallonnes ont été organisées de façon à assurer prioritairement les correspondances vers/depuis Bruxelles. En revanche, les liaisons entre les différentes relations desservant la Wallonie ne sont pas systématiquement offertes. Par conséquent, le Plan de Transport 2014 favorise les déplacements vers Bruxelles, mais offre peu d'incitants aux déplacements au sein de la Région. Par ailleurs, dans certaines gares situées au croisement de plusieurs lignes, le potentiel d'établissement d'un nœud de correspondance n'a pas été exploité (ex. : Arlon, Pepinster).

⁹ Dans l'annexe au Contrat de Gestion de la SNCB, ces haltes sont reprises parmi les arrêts secondaires bénéficiant d'une « desserte non cadencée en semaine ». Cela concerne en Wallonie les PANGs suivants : Beignée, Callenelle, Chapelle-Dieu, Cour-sur-Heure, Ham-sur-Heure, Ham-sur-Sambre, Harchies, Jamioulx, Maubray, Mazy, Pry, Ville-Pommeroeul, et Yves-Gomezée.

2.7 Affectation inefficace du matériel roulant

L'analyse de l'affectation du matériel roulant sur les différentes relations du Plan de Transport 2014, nous permet de tirer les conclusions suivantes :

- En principe, la SNCB a prévu maximum 2 types de matériel différents par relation, mais on constate en pratique de nombreuses exceptions, probablement liées aux contraintes de localisation des dépôts SNCB ;
- Pour les relations IC, une distinction est faite entre les heures creuses et les heures de pointe, pendant lesquelles la capacité du matériel (nombre de places assises) est généralement doublée ;
- Les voitures à double étage sont prioritairement affectées aux relations entre les villes principales et Bruxelles ;
- Les voitures l11, pouvant atteindre 200km/h, sont affectées aux deux relations qui empruntent la LGV2 entre Liège et Leuven ;
- Les AM08 (Désiro) sont affectées à la quasi-totalité des relations omnibus dans la zone RER, mais également sur d'autres relations omnibus ainsi que sur **certaines relations IC** (en Wallonie : IC-27 Charleroi – Bruxelles-Luxembourg (1h14), IC-17 Dinant – Schaerbeek (1h36)) alors que ce matériel est peu confortable et se caractérise par une puissance d'accélération qui le rend mieux adapté à une desserte avec des arrêts fréquents ;
- Les AM-08 (Desiro) bicourant, commandées expressément pour assurer les liaisons transfrontalières entre la Wallonie et le Luxembourg, n'étant pas encore homologuées à circuler sur le réseau CFL, la relation locale Libramont-Luxembourg est scindée à Arlon
- Les AM66 (= matériel le plus ancien de la SNCB) sont affectées à 13 relations omnibus sur les 18 qui circuleront en Wallonie.

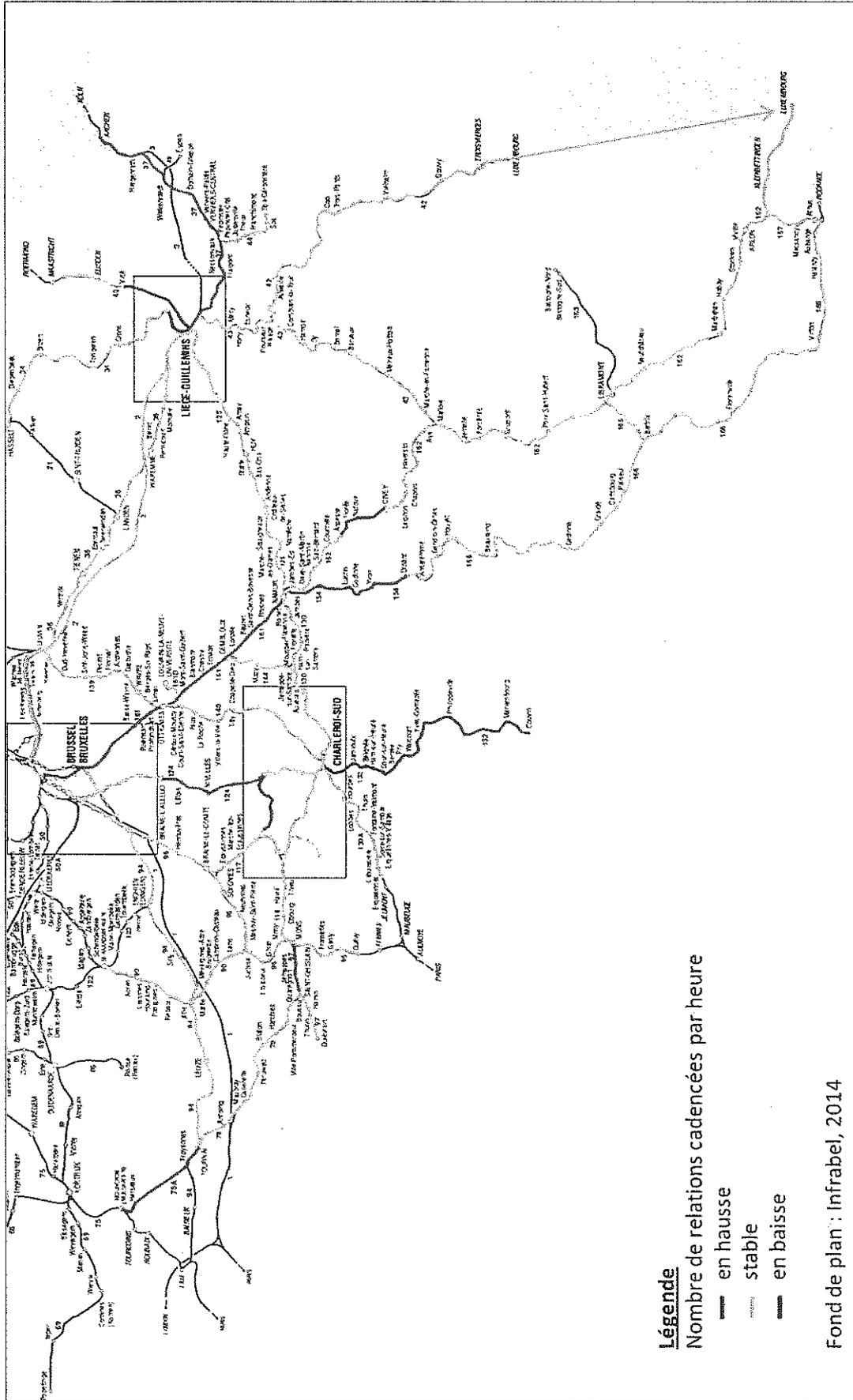
3. PRINCIPALES MODIFICATIONS DES FREQUENCES

En ce qui concerne les services cadencés, l'offre est majoritairement restée stable en Wallonie. Les évolutions suivantes, la semaine et le weekend, sont néanmoins à noter (voir tableau ci-dessous et carte ci-après) :

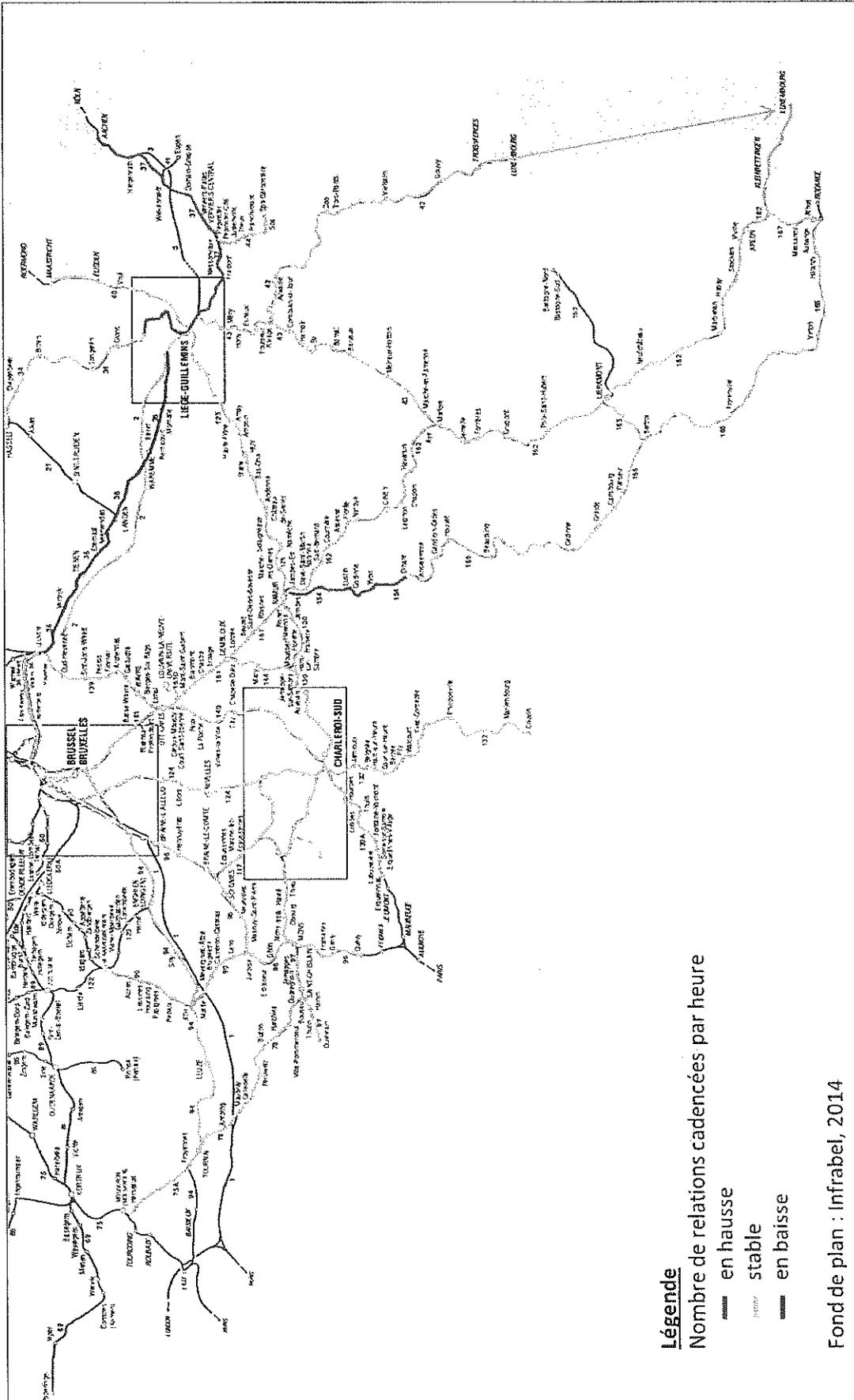
Ligne	AUGMENTATION de l'offre cadencée	Semaine	WE
L161	ajout d'une 3 ^{ème} relation IC/h/sens entre Namur et Bruxelles-Schuman : cette relation relie actuellement Dinant à Scharbeek et sera prolongée vers l'aéroport en 12/2015	X	
L37	ajout d'une 2 ^{ème} relation IC/h/sens entre Welkenraedt et Liège (suite au remplacement de la relation IC-O Visé-Liège – Bruxelles par la relation IC-12 Welkenraedt – Bruxelles – Kortrijk => offre stable entre Liège et Bruxelles ; en hausse sur la L37 et en baisse sur la L40) 1 train L/h/sens entre Pepinster et Aachen au lieu d'1 train IR toutes les 2h/sens entre Liège-Guillemins et Aachen auparavant	X	X
L154	1 train omnibus/h/sens entre Herstal et Verviers-Central au lieu d'1 train toutes les 2h/sens auparavant	X	X
L124	ajout d'une relation L toutes les 2h/sens entre Dinant et Namur suite à la prolongation de la relation binaire Libramont – Dinant jusque Namur ajout d'une 3 ^{ème} relation « IC » entre Charleroi et Braine-l'Alleud suite à la création de la relation reliant Charleroi à Bruxelles-Luxembourg (prolongée vers l'aéroport en 12/2015) ; cette relation est de facto un omnibus sur la L124 puisqu'elle dessert tous les points d'arrêts ; un omnibus avant été supprimé entre Manège et Luttre, l'offre entre Charleroi et Luttre reste stable.	X	X
L97	ajout d'une 2 ^{ème} relation IC/h/sens entre Mons et Saint-Ghislain (arrêt supplémentaire à Saint-Ghislain de l'IC circulant sur la dorsale wallonne)	X	
L36	WE : 1 train/h/sens entre Liège et Wareme au lieu de 1 train toutes les 2h/sens auparavant ; cette relation est prolongée jusqu'à Landen pour compenser la suppression de l'IC-E (cfr. ci-dessous)	X	X
Ligne	DIMINUTION de l'offre cadencée	Semaine	WE
L40	1 train/h/sens entre Visé et Liège-Guillemins, au lieu de 2 trains/h/sens précédemment (cfr. L37 ci-dessus)	X	
L75A	1 train/h/sens entre Mouscron et Tournai, au lieu de 2 trains/h/sens précédemment, suite à la limitation d'une des deux relations circulant sur la L94 à Tournai au lieu de Mouscron	X	X
L132	Selon les cas, suppressions de 2 à 6 trains omnibus/jour de sorte que les PANGs ne sont plus desservis que pendant les heures de pointe	X	X
L117	1 train/h/sens entre Manège et Luttre, au lieu de 2 trains précédemment	X	
L34	suppression d'1 train/h/sens entre Liège-Guillemins et Herstal suite à la réorganisation des terminus des relations circulant entre Liège et Namur	X	X
L162	Limitation provisoire à Courrière des omnibus reliant Namur à Ciney en raison des travaux d'infrastructure, le tronçon Courrière – Ciney étant desservi par des bus de remplacement.	X	X
L36	WE : 1 train IC/h/sens entre Liège-Guillemins et Bruxelles au lieu de 2 IC/h/sens précédemment, suite à la suppression de la relation IC-E Knokke/Blankenberge – Bruxelles – Liège/Genk entre Landen et Liège	X	X

Précisons encore que, suite à la diminution d'amplitude horaire de certaines relations, la fréquence de desserte de certaines lignes est réduite de 2 trains/h/sens à 1 train/h/sens en début et fin de journée sur une plus large plage horaire qu'auparavant ; ceci concerne particulièrement la zone suburbaine de Bruxelles.

Evolution de la fréquence des relations cadencées en Wallonie de 12/2012 à 12/2014 : service de semaine



Evolution de la fréquence des relations cadencées en Wallonie de 12/2012 à 12/2014 : service de weekends et jours fériés



Légende
 Nombre de relations cadencées par heure

- en hausse
- stable
- en baisse

Fond de plan : Infrabel, 2014

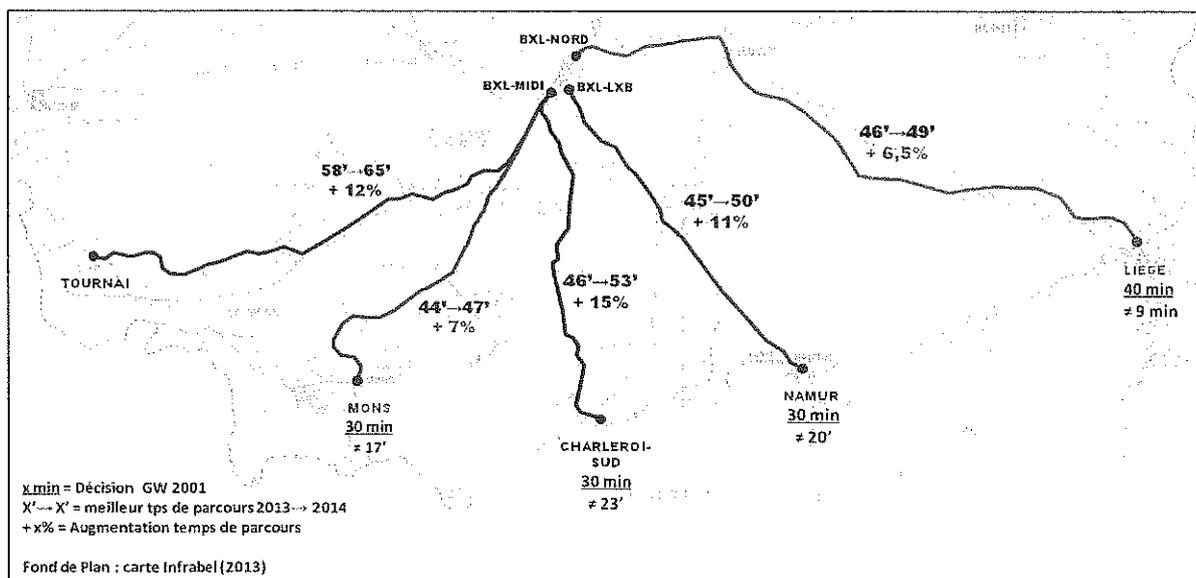
4. PRINCIPALES MODIFICATIONS SUR LES GRANDS AXES WALLONS

4.1 Allongement des temps de parcours de/vers Bruxelles

D'un point de vue quantitatif, les axes vers Bruxelles sont sans conteste les mieux desservis, avec des fréquences de minimum deux trains par heure sur chaque axe auxquels s'ajoutent des renforts de pointe. D'un point de vue qualitatif, on note par endroits des améliorations en ce qui concerne l'espacement des trains (meilleure répartition horaire des IC de/vers Bruxelles à Liège et Mons), mais ces axes très fréquentés pâtissent particulièrement des allongements de temps de parcours, ce qui tend à réduire leur attractivité.

Alors que la SNCB annonce une augmentation moyenne de la durée de parcours de 3,3% sur les 100 couples origine/destination les plus fréquentés, on constate que les temps de parcours **entre les grandes villes wallonnes et la première gare bruxelloise**¹⁰ se sont tous allongés dans des proportions plus importantes, **l'augmentation moyenne étant de 10%, soit d'environ 5'**. On s'éloigne donc inexorablement des demandes formulées par le Gouvernement wallon lors des négociations relatives au Plan Pluriannuel d'Investissements 2001-2012 du Groupe SNCB. En outre, on atteint désormais sur certains axes des « seuils psychologiques »¹¹ défavorables à l'utilisation du train par rapport à la voiture.

Augmentation des temps de parcours entre les principales villes de la Dorsale wallonne et Bruxelles



¹⁰ C'est-à-dire selon les cas : Bruxelles-Nord, Bruxelles-Luxembourg, ou Bruxelles-Midi

¹¹ Temps de parcours en voiture : Charleroi-Sud – Bruxelles-Midi : 41' sans circulation ; Namur – Bruxelles-Luxembourg : 43' sans circulation

4.2 Meilleure accessibilité de Brussels Airport au prix de parcours allongés

Conformément aux obligations de desserte imposées dans une « lettre d'intention » établie entre l'Etat Fédéral, la SNCB et Infrabel en 2007 dans le cadre du PPP « Diabolo », la SNCB a dû augmenter le nombre de relations desservant la gare de Brussels Airport. Elle a dès lors prolongé vers l'aéroport des liaisons qui avaient auparavant leur terminus à Bruxelles et lié entre elles plusieurs parcours afin de créer des liaisons passant par l'aéroport. Le Plan de Transport 2014 prévoit ainsi 6 relations IC passant par l'aéroport (voir carte en annexe 2) : 4 relations « flamandes » (parmi lesquels le train « BENELUX » reliant Bruxelles à Amsterdam, en remplacement du Fyra) et 2 relations « wallonnes », dont une (IC-06 Tournai – Aéroport – Mons) est en circulation depuis le 14 décembre 2014, et l'autre (IC-17 Dinant – Aéroport – Charleroi) sera mise en service le 13 décembre 2015 suite à l'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat. Cette dernière ne circulera cependant que les jours de semaine.

4.3 Disparition annoncée des liaisons internationales Bruxelles – Strasbourg – Bâle

Jusqu'alors, des trains EuroCity¹² reliaient directement Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg et Bâle deux fois/jour/sens. Sur le territoire belge, ces trains internationaux circulaient en supplément des trains IC cadencés Bruxelles – Luxembourg (IC-J) et ils étaient, pour la plupart, plus rapides que ces derniers puisqu'ils ne faisaient arrêt qu'en gares de Namur, Libramont et Arlon. Désormais, les quatre trains par jour reliant Bruxelles à la Suisse portent toujours les numéros 90, 91, 96 et 97, mais correspondent, sur le territoire belge, à quatre trains IC cadencés (deux par sens), qui sont prolongés sur le tronçon Luxembourg – Strasbourg – Bâle. En conséquence, le nombre total de trains empruntant quotidiennement l'Axe 3 est réduit et, bien que des liaisons internationales directes soient maintenues, leur temps de parcours est allongé de 10 à 37 minutes, selon les parcours.

Par ailleurs, il y a fort à craindre que ces liaisons directes internationales disparaîtront purement et simplement à partir d'avril 2016, date à laquelle seront mis en service des TGV entre Luxembourg et Strasbourg¹³. Dans le meilleur des cas, on peut donc espérer que certains trains reliant Bruxelles et Luxembourg pourront être mis en correspondance avec les relations TGV Strasbourg – Luxembourg¹⁴. La Wallonie conserverait ainsi des liaisons avec la France (et potentiellement la Suisse), moyennant toutefois une rupture de charge en gare de Luxembourg, qu'il s'agira de rendre la moins pénalisante possible. En dépit de sa position stratégique, force est de constater que sur le plan international, l'Axe 3 sombre donc peu à peu dans l'oubli.

4.4 Inefficacité de la dorsale wallonne

Cet axe relie entre eux tous les pôles économiques majeurs wallons et constitue leur porte d'accès vers l'international (Lille, Maastricht et Aachen). Cet axe structurant pour la Wallonie a subi d'importantes modifications suite à l'application du nouveau Plan de Transport de la SNCB à savoir :

¹² EuroCity Vauban (90 et 91) et Iris (96 et 97)

¹³ La SNCF aurait également le projet d'offrir dès 2016 des liaisons TGV entre Bruxelles et Strasbourg via Lille. Cette relation est prévue 2 fois par jour en 3h40 (SNCF, 2014).

¹⁴ Ils ne pourront cependant pas concurrencer en termes de temps de parcours les relations TGV Bruxelles-Lille-Strasbourg annoncées par la SNCF pour le printemps 2016 (3h40 de temps de parcours total versus, via l'axe 3, 1h25 entre Luxembourg et Strasbourg, auquel il faudra ajouter le temps de parcours en IC entre Bruxelles et Luxembourg et le temps de correspondance à Luxembourg).

- La suppression en semaine du train direct (IC) qui reliait Tournai (Lille) à Liège : « scission » de la dorsale wallonne en un IC Lille – Namur et un IC Mons – Liège. Si l'on considère chacun des tronçons de la dorsale isolément, le nombre de trains/heure/sens reste cependant inchangé : 1 IC et 1L entre Tournai et Mons ; 2 IC (aux politiques d'arrêt différentes) et 1L sur le tronçon Mons – Charleroi – Namur ; 2 IC (aux politiques d'arrêt différentes) et 1L entre Namur et Liège.
- Une vitesse commerciale moyenne de l'ordre de 75 km/h pour une vitesse de référence de 120 à 160 km/h selon les tronçons
- L'ajout de plusieurs arrêts IC supplémentaires, allongeant davantage le temps de parcours : Flémalle-Haute, Andenne, Jemeppe-sur-Sambre*, Auvelais*, Châtelet*, Marchienne-au-Pont* et Saint-Ghislain (* sur une seule des deux relations IC)
- En conséquence, le temps de parcours entre Tournai et Liège, déjà dissuasifs pour les usagers, est dorénavant encore plus long (2h57 pour 185 km au lieu de 2h13 en 2012). Il est désormais plus rapide de passer par Bruxelles !
- Des correspondances médiocres dans une majorité des cas, notamment en gare de Namur entre la dorsale wallonne et l'Axe 3 (28 min d'attente en gare en venant du Luxembourg vers Mons et inversement).
- Tournai est toujours reliée directement à Lille en semaine. En revanche, Liège n'est plus connectée ni à Lille, ni à Aachen.
- Les points d'arrêts de Ham-sur-Sambre, Ville-Pommeroeul, Harchies, Callenelle et Maubray ne sont desservis que par des trains P.

5. CONCLUSIONS

Il est extrêmement complexe de présenter l'analyse d'un plan de transport de manière partielle. En effet, ce plan présentera toujours des avantages pour certains et des inconvénients pour d'autres. L'évaluation menée ici a consisté à vérifier si les grands principes que s'est fixée la SNCB dans la conception de ce plan sont respectés.

Lors de l'élaboration du Plan de Transport 2014, la SNCB s'est attachée à renforcer l'offre là où la demande est importante et à adapter l'offre là où la demande est plus faible. Ainsi, le plan est basé sur un suivi du nombre de voyageurs (c'est-à-dire, en pratique, sur les statistiques de vente de titres de transport et de fréquentation des trains). Il correspond donc vraisemblablement à la situation actuelle et aux tendances observées ces dernières années¹⁵. En revanche, il ne prend pas en compte le potentiel de développement des zones desservies par le chemin de fer. La logique de l'exercice semble donc plus économique que stratégique.

Le plan de Transport 2014 nous semble également être le témoin d'un système qui s'essouffle. L'évolution des temps de parcours est à ce titre emblématique puisqu'elle est le reflet de l'évolution du réseau et des pratiques ferroviaires. En effet, les réductions de vitesse sont le premier signal d'une infrastructure en mauvais état ; l'ajout de tampons-travaux sur la majorité des lignes pose question quant à la gestion et la priorisation des chantiers ; les temps d'arrêt prolongés en gare résultent de procédures de sécurité potentiellement inadaptées, d'un matériel à l'accessibilité insuffisante, de quais trop bas, de correspondances mal adaptées... Bref, le tout révèle un système en

¹⁵ Ce qu'il est difficile pour la Cellule Ferroviaire de vérifier vu l'absence de récolte de données indépendantes à la SNCB et la diffusion très parcimonieuse des statistiques dont dispose celle-ci.

de nombreux points perfectibles. La deuxième partie de ce rapport propose plusieurs pistes de réflexion en vue d'un service ferroviaire optimisé pour la Wallonie.

2.

PISTES DE REFLEXIONS

En vue d'améliorer le futur Plan de Transport de la SNCB, la Wallonie met en avant les pistes de réflexions énoncées ci-dessous.

Ces pistes de réflexion et mesures qui en découlent portent tant sur les principes de planification de la desserte que sur la gestion des outils ferroviaires et les enjeux globaux en termes d'évolution du rail à l'échelle nationale et internationale.

1. SOUTENIR LES GRANDS PRINCIPES DE DESSERTE

De manière générale, l'usager doit être remis au centre de la réflexion, tel que le préconise le système de planification des transports publics appliqué avec succès en Suisse depuis plus de 30 ans.

Pour les prochains plans de transport, la Wallonie défend les principes de base repris ci-dessous.

- a) Valoriser les axes stratégiques wallons tels que la Dorsale wallonne et l'Axe 3 (Bruxelles-Namur-Luxembourg)
- b) Améliorer la cohérence des appellations des différents services de trains
- c) Rendre les temps de parcours plus attractifs en revoyant leurs méthodes de calcul
- d) Optimiser la gestion des tampons-travaux et éviter qu'ils pénalisent les temps de parcours
- e) Homogénéiser l'offre sur l'ensemble du territoire.
- f) Instaurer un cadencement en réseau par une optimisation des correspondances

La Dorsale wallonne et de l'Axe 3 doivent être conçus comme la colonne vertébrale d'un cadencement en réseau en Wallonie. En particulier, la position stratégique de Namur doit être valorisée par la mise en place d'un nœud de correspondance complet.

Une attention particulière doit être accordée aux correspondances dans les gares où la fréquence de service est moindre.

- g) Offrir une amplitude horaire « raisonnable », notamment pour les zones d'agglomérations qui doivent bénéficier d'une desserte relativement plus étendue.

Lors du prochain Contrat de Gestion, qui devrait entrer en vigueur en 2016, les obligations imposées à la SNCB en termes de desserte minimales ne peuvent être amoindries, sinon

l'exploitant ferroviaire aura tôt fait d'ajuster son offre à la baisse. Les trains circulant tôt et tard seront alors les premiers menacés.

h) Viser une politique d'arrêt pertinente avec une hiérarchisation des arrêts, qui soit objective, cohérente par rapport à l'aménagement du territoire, à l'attractivité et à l'accessibilité multimodale de chaque gare ou PANG. La méthodologie devra ainsi tenir compte des bassins d'habitat, d'emploi et scolaires actuels et potentiels.

i) Affecter du matériel roulant homogène et adapté

2 ASSOCIER LA WALLONIE A L'ELABORATION DES FUTURS PLANS DE TRANSPORT

Dans sa note de politique générale, présentée à la Chambre des Représentants le 24 novembre 2014, la Ministre fédérale de la Mobilité a annoncé qu'un « nouveau plan de transport intégré à long terme entrera en application en décembre 2017 ».

Dans son plan stratégique pour le rail en Belgique, présenté en juillet 2015, la Ministre fédérale de la Mobilité propose une concertation avec les régions.

La Wallonie appelle à une meilleure coordination des acteurs du rail entre eux ainsi qu'avec les autres opérateurs de transport et acteurs de la mobilité pour le développement d'une offre ferroviaire forte, en lieu avec les autres modes de transport.

3. OPTIMISER LA DESSERTE DE LA DORSALE WALLONNE

La dorsale wallonne est le seul axe ferroviaire reliant tous les principaux pôles économiques de la Région. En termes de mobilité, il offre les plus grandes opportunités et perspectives d'avenir pour la Wallonie étant donné la saturation actuelle des autoroutes en entrées et sorties de villes.

Dans le cadre du Plan de transport, la Wallonie préconise de revoir l'ensemble des horaires du Plan de Transport avec la dorsale wallonne comme base de travail.

4. ANCRER LA WALLONIE DANS L'OFFRE INTERNATIONALE

Le Thalys wallon est suspendu, les ICE pourraient prochainement rejoindre l'Angleterre sans faire arrêt en gare de Liège, l'axe Bruxelles-Tournai-Lille n'est pas pris en compte dans le Réseau Express Grand Lille et les 4 trains internationaux (2 trains/sens Bruxelles-Midi ↔ Bâle) de l'axe 3 sont pour l'instant conservés mais intégrés dans la trame horaire des trains cadencés.

La Wallonie souhaite conserver des relations internationales fortes.

5. PREPARER LA LIBERALISATION DU TRANSPORT INTERIEUR

La Wallonie ne veut pas que la SNCB se recentre exclusivement sur les lignes les plus rentables, à savoir les lignes IC et délaisse les services locaux.

La Wallonie souhaite également attirer l'attention sur le manque de moyens financiers actuels pour l'entretien et l'exploitation des lignes ferroviaires wallonnes conduisant à des risques réels d'abandon de lignes/gares avant la libéralisation du secteur. Or, la préservation des services ferroviaires doit être garantie.

6. VALORISER L'ENSEMBLE DES LIGNES ET DES POINTS D'ARRET

La Wallonie s'est toujours positionnée en faveur du maintien de l'ensemble des lignes du réseau ferroviaire existant. En moyenne, le nombre de voyageurs montés dans les gares et points d'arrêt de Wallonie tend à croître depuis plusieurs années, mais les risques d'abandon de certaines dessertes sont cependant réels, en particulier sur les liaisons locales. La SNCB a établi une liste de plus de 60 points d'arrêt menacés de fermeture, dont la majorité se situe en Wallonie. Or, dans ses analyses de potentiel, la SNCB examine uniquement les statistiques de fréquentation des gares et des trains et ne tient nullement compte de l'aménagement du territoire et des potentiels en termes d'emplois et de services.

Une stratégie concertée de valorisation des petites gares et points d'arrêt doit être développée afin de rééquilibrer les flux de voyageurs et éviter qu'ils ne se concentrent majoritairement dans les grandes gares.

La Wallonie conseille ainsi de mener une réflexion d'ensemble, associant les différents acteurs de la mobilité, sur l'exploitation future des lignes ferroviaire desservant des zones à faible densité de population.