

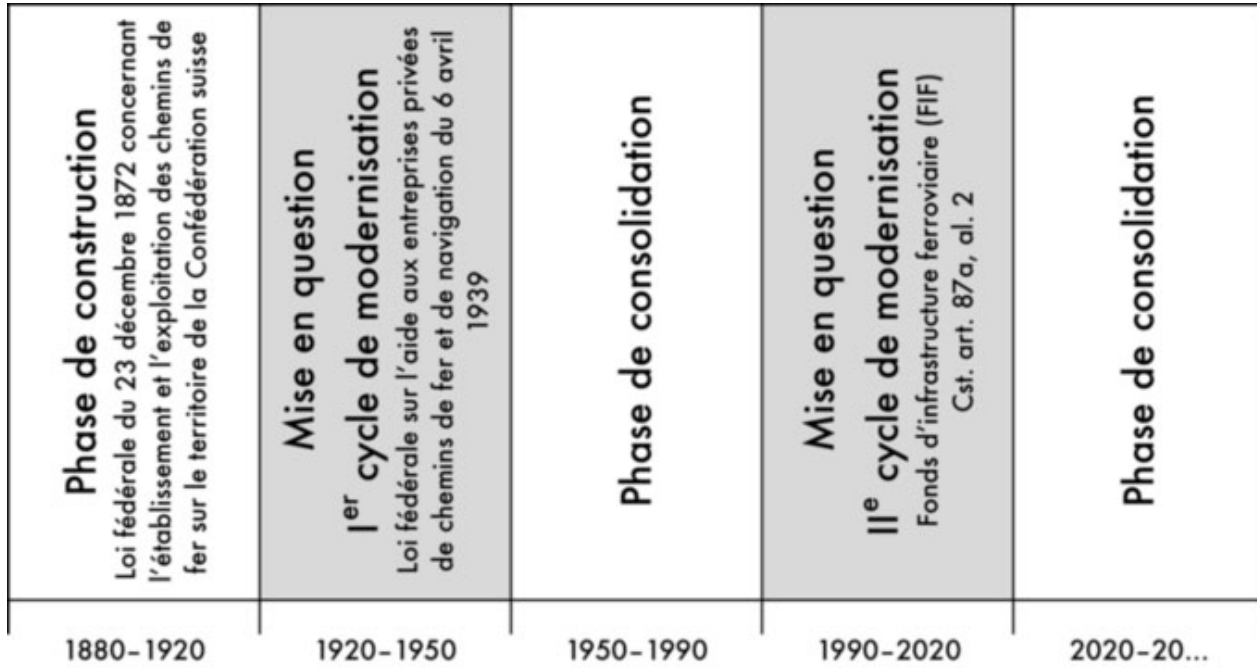
# Politique ferroviaire

## Mort des lignes locales : argumentaire pour un recours en grâce

Juliette Walckiers (IEW), le 20 novembre 2014

Infrabel et la Ministre fédérale de la mobilité semblent s'entendre sur une première piste d'économie : la mise à mort des lignes ferroviaires de desserte locale. Analyse critique de cette mesure contestable.

Il y a un mois, nous vous présentions [une analyse de la déclaration de politique générale au niveau de la politique](#)



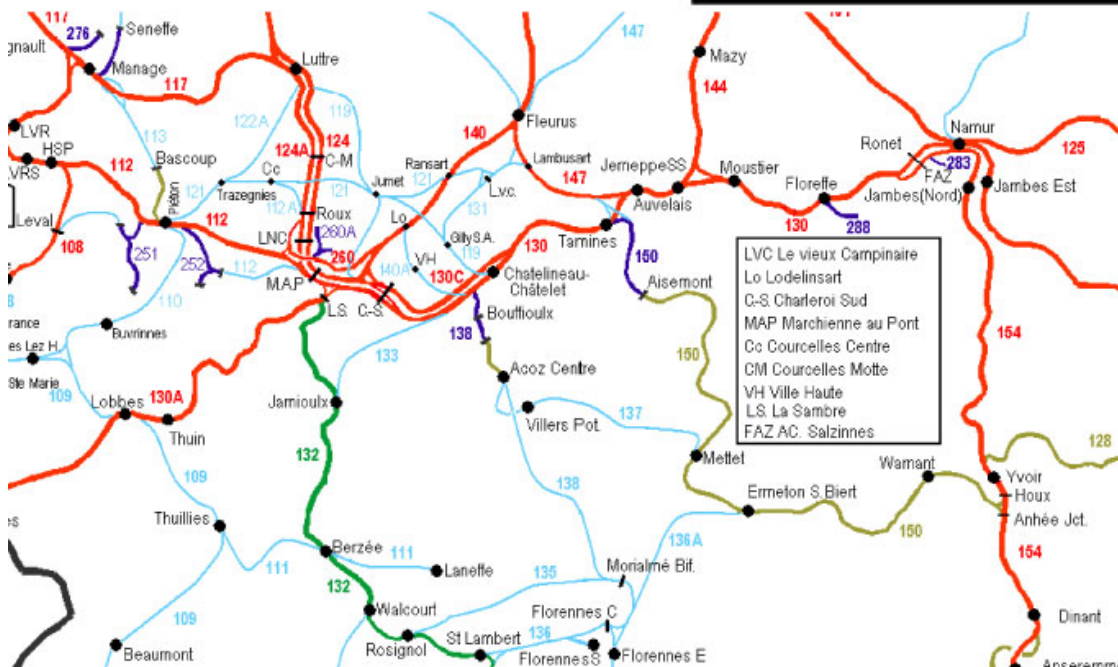
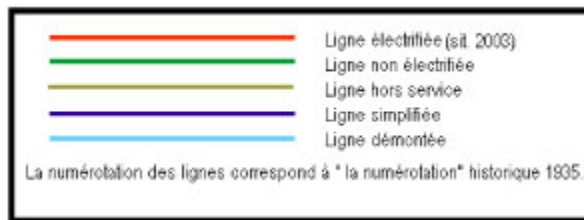
l'essor de la route. On entre alors dans une phase de consolidation avec d'une part la poursuite de l'électrification du réseau et d'autre part le démantèlement des lignes catégorisées secondaires. Le Plan IC-IR de 1984 est en quelque sorte la consécration de cette phase de consolidation : on renforce la desserte des lignes IC et IR

ferroviaire. Nous avons à présent la triste confirmation que la seconde lecture du document était bien la bonne. Il semble en effet que notre gouvernement ait décidé de mener une politique ferroviaire proactive dans le détricotage du maillage ferroviaire belge. Les premières victimes identifiées sont trois lignes wallonnes, situées en partie en province de Liège, dont deux en provenance de la Province du Luxembourg. Ces mises à mort peuvent-elles être empêchées ?

Selon un schéma développé par un expert ferroviaire suisse, Marcus Rieder, les lignes régionales connaissent un certain cycle de vie (voir le schéma).

en même temps qu'on supprime celle de plusieurs lignes L. Depuis les années 1990, nous sommes probablement dans une nouvelle phase de mise en question. Les débats qui ont eu lieu dans le cadre de la négociation du Plan Pluriannuel d'investissement de la SNCB (2013-3025) à propos de l'avenir

des lignes catégorisées C en sont l'illustration. Et aujourd'hui, les lignes de desserte locale semblent à nouveau



menacées de fermeture.

### Pourquoi et comment une ligne ferroviaire meurt-elle ?

- Un diagnostic partiel

C'est généralement dans un contexte économique difficile que la question de fermer des lignes ferroviaires se pose. Ce fût le cas après la première guerre mondiale. C'est le cas encore aujourd'hui. Les Trente glorieuses sont déjà bien loin et nous ne sommes toujours pas sortis de la crise de 2008. Pourtant, le contexte et les enjeux ont changé. Dans les années

1920, il n'était pas encore question de changements climatiques ni de congestion routière. Les gens se déplaçaient peu car emplois, services et commerces étaient bien souvent proches de leur domicile. La réalité est autre aujourd'hui. D'une part, l'accessibilité à l'emploi et aux services est un enjeu social important (pour rappel 17% des ménages belges ne disposent pas d'une voiture particulière) ; d'autre part, les impacts de notre système de mobilité basée majoritairement sur l'utilisation de la voiture particulière sont connus et inquiétants (en moyenne 16 morts par semaine sur nos routes, estimation de 3.000 morts par an en Belgique dûs aux particules fines issues du transport, le secteur des transports est devenu le plus gros émetteur des gaz à effet de serre, etc.). Poser un diagnostic sur l'utilité d'une ligne ferroviaire en ne regardant que les coûts de son exploitation d'une part et les recettes engendrées par ses voyageurs d'autre part est forcément partiel. Quand on déclare que les recettes ne couvrent même pas l'énergie de traction ou que l'on cite l'exemple de services de trains qui ne transportent que 3 voyageurs, on adopte un certain point de vue pessimiste, omettant de signaler que sur d'autres services de trains de ces mêmes lignes la fréquentation y a fortement augmenté ces dernières années.

- Première arme : la réduction de l'offre de transport

Après avoir instillé le doute d'un gaspillage possible de deniers publics dans un service peu utilisé, il est alors possible de convaincre de la nécessité de réduire fréquence et amplitude horaire, surtout dans un contexte budgétaire difficile. Attention, le service public est maintenu ! Il y a toujours un train qui circule... mais nettement moins souvent. Résultat : les voyageurs qui utilisaient la ligne pour se rendre au travail ou pratiquer loisirs ou achats désertent progressivement la ligne. Comment pourriez-vous rentrer du travail quand le dernier train est à 17h30 ? Vous voyez-vous aller faire du shopping dans la ville d'à côté quand vous avez un train toutes les deux heures le samedi ? Autrement dit, tous ceux qui ont une voiture à disposition décident d'arrêter de payer un abonnement et mettent leur argent dans du carburant pour leur voiture. Toute réduction de l'offre entraîne tôt ou tard une réduction de la fréquentation et une concentration sur les publics dits « captifs », c'est-à-dire n'ayant d'autre choix que de se plier aux réductions engendrées. Prenons l'exemple du dernier train. Celui-ci est effectivement peu fréquenté, peut-être par quelques personnes tout au plus sur l'ensemble de la ligne. Mais si ce dernier train est supprimé, vous ne perdrez pas seulement les quelques voyageurs habituels de ce dernier trajet, vous perdrez aussi une partie des voyageurs du train précédent qui ont besoin, au moins par mesure de sécurité, de pouvoir compter sur le train ultime en cas d'imprévu

- Deuxième arme : la fin des investissements de renouvellement

La diminution du nombre de voyageurs justifie alors de se poser la question de continuer à entretenir une infrastructure ferroviaire si coûteuse. Et puis, vu le nombre de trains qui y circulent, il n'est pas nécessaire de procéder à un renouvellement des composantes de l'infrastructure au même rythme que des lignes plus fréquentées. Ainsi, les ouvrages d'art vieillissent, les caténaires prennent de l'âge, le ballast se disperse,.... En conséquence, on doit, au bout de quelques années, limiter la vitesse de référence sur certains tronçons, interrompre temporairement le service pour des réparations d'urgence,.... ce qui rend inéluctablement le service de train de moins en moins attractif. Parfois, pour réduire les investissements, on a choisi l'option de mise à voie unique. Possibilité qui peut parfois sauver une ligne, mais si un nombre suffisant de points de croisements n'a pas été maintenu, le retour à une fréquence de services plus importante se révélera impossible

ou coûteuse en investissements. Par ailleurs, sur une ligne à voie unique, les retards sont plus probables. Les clients fidèles de la SNCB connaissent bien cette annonce : « Suite à une circulation voie unique, notre train est à l'arrêt pour permettre le croisement d'un autre train ». C'est à alors que les quelques travailleurs qui continuaient à prendre le train faute de voiture à disposition, en achètent une, histoire de ne pas perdre leur travail.

- Coup fatal : le remplacement des trains par des bus

Les trains qui continuent de desservir la ligne sont alors majoritairement, si pas uniquement, fréquentés par des écoliers ou des étudiants. Et ces derniers bénéficient d'avantages tarifaires comme l'abonnement scolaire ou le go pass. Résultat : les recettes estimées de la ligne diminuent. L'équation financière, dans le modèle d'exploitation actuel des lignes de desserte locale, devient difficile, voire très difficile. La décision prise une décennie auparavant de réduire les investissements en maintien de capacité pour limiter les coûts se paie cash. Pour continuer à exploiter la ligne, des investissements sont nécessaires rapidement, ne fût-ce que pour maintenir la sécurité d'exploitation (rénovation d'ouvrages d'art, renouvellement de la signalisation, etc.). Mais comment justifier des nouveaux investissements sur une ligne si peu fréquentée dans un contexte budgétaire difficile ? Alors que sur d'autres lignes les fréquentations augmentent et réclament des investissements ? Par exemple, de nouveaux parkings pour accueillir tous ceux qui ont dû acheter une voiture pour rejoindre une gare de moyenne importance, ne pouvant plus compter sur la desserte du point d'arrêt situé à proximité de leur domicile... La solution tombe : la bussification. Quelle évidence pour une meilleure efficacité des deniers publics ! Une desserte bus coûte moins cher que le train, et vu les niveaux de fréquentation, cela se justifie tout à fait. Le train est avant tout un transport de masse, n'est-ce pas ? Bien sûr, la qualité de l'offre n'est pas comparable. Le bus, même sous la forme d'un confort ou autre version express, n'offrira jamais le confort de déplacement d'un train pour les voyageurs à bord. De même, au niveau du temps de parcours, le bus ne parvient pas à concurrencer le train. Effectivement, il ne bénéficie pas d'un site propre rectiligne en continu lui permettant des vitesses de 90 à 120 km entre chaque halte. Résultat, un temps de parcours augmenté de quelques 45% en moyenne. Cette fois, c'est certain, les voyageurs à bord de cette ligne (de bus) ne sont plus que des usagers captifs. Même parmi nos écoliers et étudiants, certains auront trouvé les arguments pour convaincre leurs parents d'un détour quotidien en voiture pour les déposer à l'école. Quelques années plus tard, les statistiques de fréquentation de cette ligne de bus, en diminution continue, confirment et confortent la décision d'avoir arrêté l'exploitation ferroviaire.

- L'enterrement : le démantèlement et la disparition de l'assiette ferroviaire

La possibilité d'un retour en arrière est rapidement exclue. Après avoir été laissée à l'abandon quelques années, l'infrastructure est parfois démontée pour rendre à la nature ses droits ou pour permettre d'autres déplacements, plus lents. Dans le meilleur des cas, l'assiette ferroviaire est maintenue dans le domaine public, laissant un petit espoir à la ligne ferroviaire d'un jour, renaître de ses cendres, sous de meilleurs auspices.

Ce sombre destin est-il pour autant inéluctable ? Comment expliquer que, dans d'autres cas, des lignes ferroviaires, pourtant a priori condamnées, ont vu leur fréquentation augmenter progressivement pour devenir désormais indispensables au réseau ferré ?

**Pourquoi et comment une ligne ferroviaire peut-elle vivre une deuxième jeunesse ?**

- Un diagnostic complet

Un comptage précis des montées voyageurs et une analyse de l'attractivité de l'offre en termes de temps de parcours et de correspondances par rapport à d'autres modes de transport ne suffisent pas à poser un diagnostic. Il faut encore étudier l'évolution des pôles de destination et des bassins de vie, analyser la structure de la population du bassin versant de la ligne et la structuration du territoire (en particulier en termes de densité d'habitat). Sur base de ces informations, l'avenir de la ligne peut être discuté et ses perspectives d'avenir envisagées. Y a-t-il un potentiel de développement dans le bassin versant de la ligne à moyen terme ? Quels sont les leviers à activer ? La ligne ferroviaire peut-elle y jouer un rôle structurant ? Quelles perspectives de croissance de la fréquentation de la ligne en découlent ? Parce qu'une ligne ferroviaire de desserte locale n'est pas la seule affaire du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'opérateur ferroviaire, même s'ils sont au premier plan, la discussion sur l'avenir de la ligne doit être ouverte aux acteurs directement ou indirectement concernés : les autorités organisatrices de transport (le Ministre fédéral de la mobilité et son administration), les autorités compétentes en matière de mobilité et d'aménagement du territoire (le Ministre wallon de la mobilité et de l'aménagement du territoire et son administration), les autorités locales (provinciales et communales) du bassin versant de la ligne, les entreprises de la région et enfin, les citoyens, riverains de la ligne et contribuables. Toutes ces personnes sont concernées par les impacts d'une éventuelle fermeture de la ligne mais en sont aussi en partie responsables. De même, un avenir plus radieux de la ligne dépendra aussi de leur implication.

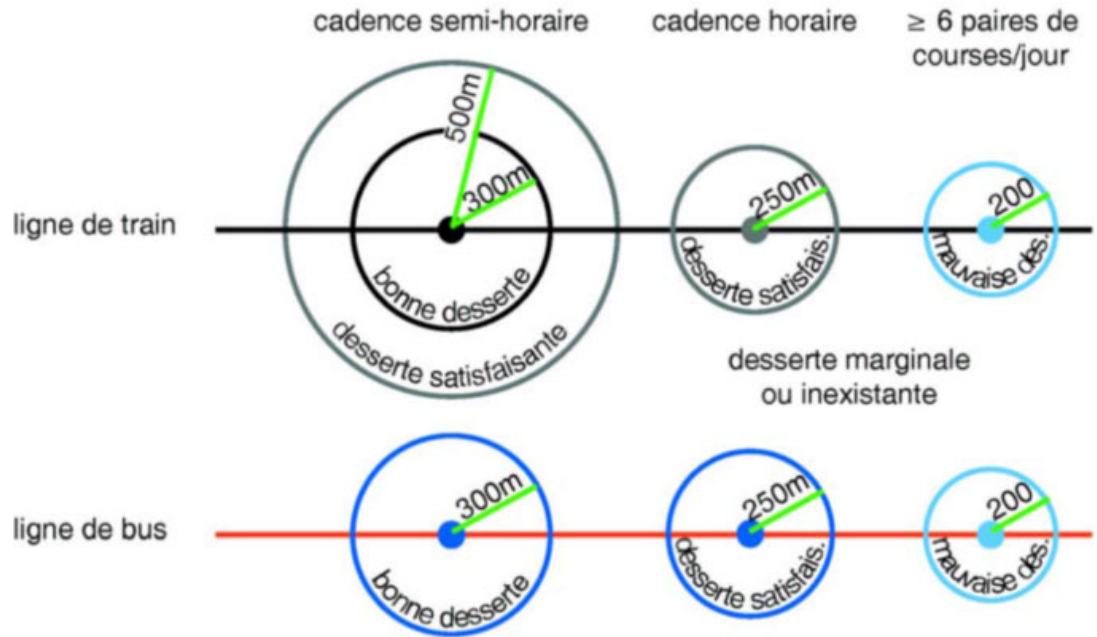
- Condition sine qua non : une volonté politique forte et partagée

Les responsabilités doivent être comprises et partagées. Pour gagner la partie, il ne suffit pas de se renvoyer la balle. Il faut se mettre autour de la table et trouver des solutions communes. Une sorte de partenariat qui peut se retrouver formalisé dans un outil articulant urbanisme et transport (contrat d'axe, charte, DIVAT, etc. . Il n'y est pas nécessairement question de participation financière mais chacun doit s'engager à jouer son rôle. Celui des opérateurs de transport, train et bus, est d'offrir un service qualitatif et connecté, avec des coûts maîtrisés. Celui des autorités publiques est de prendre et d'appliquer les mesures fiscales, réglementaires et d'aménagement local favorables au développement et à l'utilisation des transports publics. Enfin, entreprises et citoyens, sont les utilisateurs finaux sans lesquels la ligne n'a aucun avenir.

- Premier remède : l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation

Le coût de l'énergie augmente et les normes en matière de sécurité ferroviaire évoluent, ce qui entraîne des coûts croissants au niveau de l'exploitation. Pourtant, il est possible et même indispensable de procéder à une réduction des coûts d'exploitation. Le matériel roulant s'améliore et gagne en efficacité (consommation, freinage, accélération). Il est sans doute aussi possible de gagner en efficacité sur l'ensemble de

la chaîne d'exploitation en favorisant une plus grande polyvalence des cheminots. Avec l'évolution de la technologie, les métiers du rail doivent en parallèle évoluer. Enfin, l'analyse de mécanismes structurels (redevances sillons ou redevances d'arrêt, par exemple) doit également être envisagée.



- Deuxième remède : l'attractivité de l'offre de transport

C'est statistiquement prouvé, la meilleure manière d'augmenter la fréquentation d'une ligne est d'augmenter la qualité de sa desserte. Il y a un certain seuil qualitatif à dépasser pour bénéficier de toute l'efficacité d'une telle mesure. Beaucoup vous diront qu'une offre de base en desserte ferroviaire est une cadence à 30 minutes, au moins à l'heure de pointe, avec une amplitude horaire 6h-22h, en ce compris le WE. En dessous d'une telle offre, il est difficile d'attirer des voyageurs qui bénéficient d'une alternative, comme la voiture.

Au-delà de la desserte à proprement parler de la ligne, l'attractivité de la ligne doit être pensée en connectivité en amont et en aval, avec le bus et avec le train. Une ligne ferroviaire vers laquelle aucune ligne de bus ne rabat et qui n'offre aucune autre destination que ses propres arrêts ne sera pas suffisamment attractive et fréquentée. Les lignes de desserte locale seraient les premières bénéficiaires d'une organisation du réseau ferroviaire belge en nœuds de correspondance. Par exemple, les L42 et L43 devraient pouvoir donner des correspondances intéressantes à leurs deux extrémités, ainsi qu'entre elles à Rivage idéalement ; et la L44 au niveau de Verviers ou de Pepinster.

Enfin, une autre mesure à prendre à l'échelle de l'ensemble du réseau, ou plutôt des réseaux, concerne les tarifs. Un support commun, ou en tout cas valable entre les différents opérateurs de transport, verra prochainement le jour. L'étape suivante est une intégration tarifaire : un titre de transport entre un point A et un point B devrait être valable quelque soit le moyen de transport et la compagnie qui l'exploite. De même, une poursuite des négociations transfrontalières sur le sujet est indispensable. Concernant les tarifs, il semble qu'il est question de revoir la grille ; c'est en tout cas le souhait exprimé par la SNCB. Si une augmentation des prix peut être envisagée de notre point de vue, elle ne peut se réaliser qu'avec en parallèle une amélioration de la desserte. Il devrait être exclu d'augmenter le prix des abonnements et en même temps réduire l'offre.

- Troisième remède : un aménagement du territoire qui favorise l'utilisation du train

C'est un élément clé. Vous pouvez avoir la meilleure desserte qu'il soit sur une ligne, si vous n'avez pas suffisamment d'habitants, utilisateurs potentiels, aux abords des gares et haltes de cette ligne, la fréquentation de la ligne ne suivra pas. Et là, ni le gestionnaire d'infrastructure ni l'opérateur ferroviaire n'ont de levier pour agir. La responsabilité incombe aux autorités régionales et communales qui n'ont pas malheureusement joué leur rôle ces dernières années, il faut le reconnaître, probablement inconscientes de leurs responsabilités à ce niveau. D'où l'intérêt de rassembler tous les acteurs concernés, les sensibiliser aux enjeux et les engager à l'action à travers un partenariat.

Dans beaucoup de cas, les localités situées aux abords de lignes de desserte locale se sont développées de manière excentrée par rapport à la gare. Nous vivons dans un règne de tout à l'auto dont nous sortons très difficilement et trop doucement. Il est d'autant plus urgent d'agir à ce niveau que les mesures prises en matière d'aménagement du territoire prennent quelques années avant de porter leurs fruits. Et dans quelques années, selon la dynamique actuelle, nos lignes de desserte locale seront fermées. Il est essentiel de densifier dans un rayon de 500 à 750 mètres autour des arrêts ferroviaires et il faut, au-delà, soigner les cheminements doux pour capter des utilisateurs plus courageux ou sportifs. Cette densification doit s'envisager avec une certaine mixité de fonctions. Construire un building à appartements à côté de la halte d'un village n'a pas de sens. Il faut envisager une densification adaptée à la réalité locale et qui permette de maintenir ou faire revenir des commerces et services de proximité, dont la survie dépend pour eux aussi d'une certaine densité et accessibilité. Leur localisation aux abords d'un arrêt

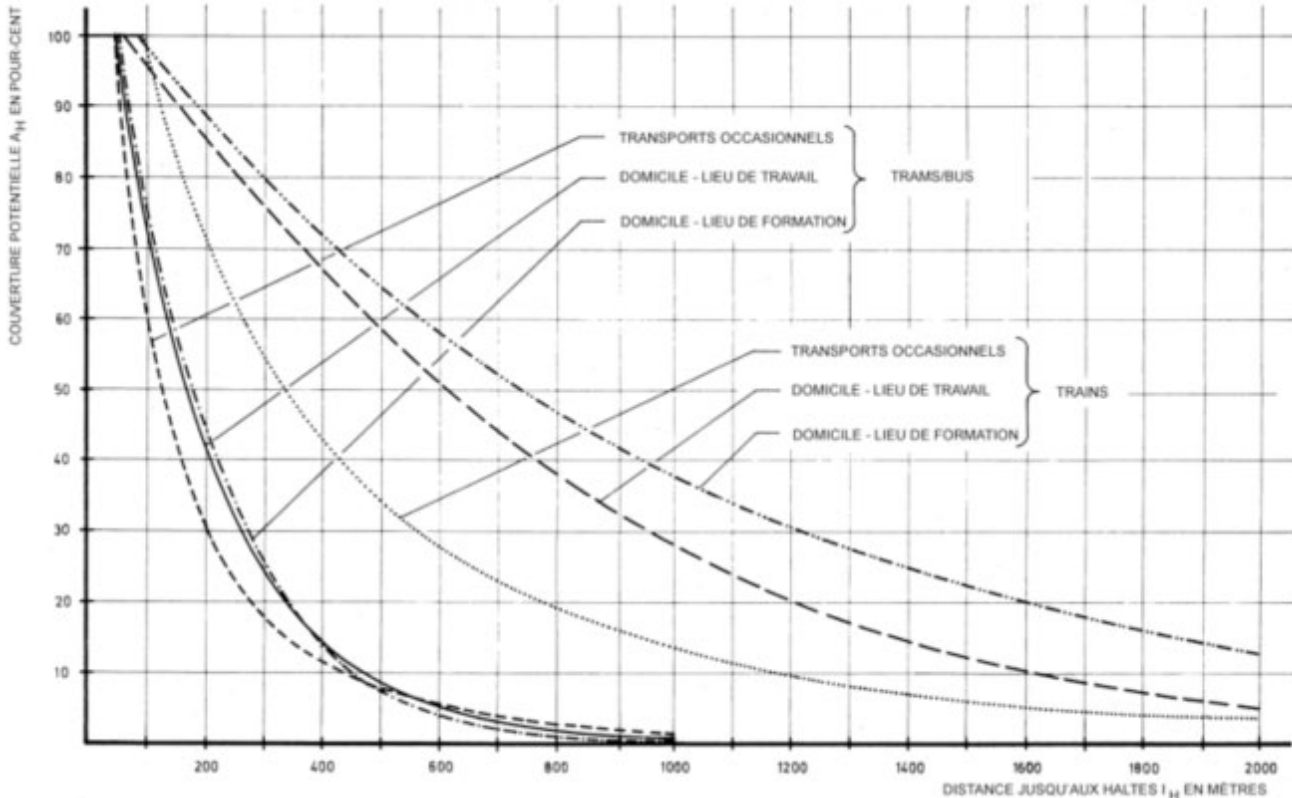
urgente. Si l'essentiel de l'entretien courant a continué à être réalisé, les investissements plus conséquents que peut demander une modernisation peuvent s'envisager plus sereinement, dans la cadre par exemple d'un contrat d'axe et selon un certain calendrier. On peut par exemple attendre de voir se réaliser les effets attendus en termes de fréquentation par rapport aux mesures prises concernant l'attractivité de l'offre. Cependant, la réduction des coûts d'exploitation, souvent nécessaire pour permettre d'augmenter franchement et durablement la desserte, nécessite parfois quelques investissements dans la modernisation de la ligne ou de son matériel roulant. Par ailleurs, il ne faut pas négliger l'effet attractif que peut jouer un matériel roulant moderne et aisément accessible (PMR).

- La guérison : une augmentation des voyageurs

Pour sortir du cycle de la mise en question victorieuse et entrer dans la phase de consolidation en confiance, une ligne de desserte locale doit voir sa fréquentation augmenter, progressivement mais durablement. Ce qui sera le cas si l'ensemble des remèdes prescrits ont été scrupuleusement appliqués.

### En conclusion

Un élément essentiel à retenir : la décision de fermer ou de maintenir une ligne ferroviaire ne peut se prendre à la légère. Cette décision demande du temps : du temps d'analyse, du temps de réflexion et du temps de discussion avec l'ensemble des acteurs concernés. Alors, ne précipitons pas les décisions sur les mesures d'économie à mettre en œuvre pour répondre à l'énorme effort financier que demande notre nouveau gouvernement fédéral au groupe SNCB. Le plus urgent, aujourd'hui, est certainement de se poser et de réfléchir.



ferroviaire est donc toute trouvée.

- Quatrième remède : la modernisation de la ligne

Selon le sort qui a été réservé à la ligne durant la dernière décennie, cette étape de modernisation est plus ou moins

Source des diagrammes 1, 3 et 4 : Marcus Rieder