



Amis du Rail Halanzy asbl

Luxembourg



## Le rail, épine dorsale de la mobilité du futur

**Les consultations organisées par la SNCB sur son Plan de Transport 2020 constituent une occasion d'échanges constructifs avec la SNCB. Les associations et la Cellule Ferroviaire du Service Public de Wallonie s'en saisissent et proposent des recommandations pour un Plan Transport ambitieux.**

La SNCB va lancer ses « RoadShow ferroviaires », soit des consultations officielles sur son Plan de Transport 2020. L'objectif est de sonder les élus locaux sur leurs propositions notamment les horaires de toutes les relations réalisées par chemin de fer, les premiers et les derniers trains, les fréquences, les correspondances... C'est dire l'importance du document.

Navetteurs.be, Inter-Environnement Wallonie, les Amis du Rail Halanzy en collaboration avec la Cellule Ferroviaire du Service Public de Wallonie se sont mis d'accord pour présenter les améliorations qu'elles souhaitent voir mises en œuvre dès ce nouveau Plan de Transport, mais également les grands principes structurant le transport ferroviaire de passagers à moyen et long termes.

Elles se déclinent en 7 volets.

### **1. Une fréquence attractive**

Le plan transport 2020 doit reposer sur la mise en œuvre des 3 principes suivants:

#### **Principe de base pour toutes les gares et points d'arrêt**

- Minimum un train par heure et par sens, tous les jours de la semaine ;
- Minimum deux trains par heure aux heures de pointe en semaine uniquement (6h – 9h et 16h – 19h), avec idéalement un espacement de 30 minutes entre les trains.

#### **Sur les réseaux urbains**

- Minimum deux trains par heure et par sens avec des renforts aux heures de pointe. L'objectif étant d'atteindre 4 trains par heure et par sens toute la journée à l'horizon 2030.

**Sur les lignes principales** représentées par la liaison Liège-Tournai (Dorsale Wallonne), l'axe Bruxelles-Luxembourg (Axe 3) ainsi que toutes les lignes entre la Dorsale Wallonne et Bruxelles

- Minimum deux trains par heure et par sens avec des renforts pour atteindre 4 trains par heure et par sens aux heures de pointe.

## **2. Une amplitude horaire améliorée (1<sup>er</sup> train/dernier train)**

Dès le plan transport 2020, une amélioration de l'amplitude est attendue dans toutes les gares wallonnes. L'objectif est de revenir au minimum aux amplitudes qui prévalaient avant les fortes réductions de décembre 2014.

Une amplitude minimale doit en outre être appliquée pour permettre de desservir les pôles de plus de 25.000 habitants ainsi que les pôles de destination limitrophes tels que Aachen, Maastricht, Luxembourg, Lille et ce, à partir des principales gares wallonnes, selon les horaires suivants :

- En semaine : arrivée du 1<sup>er</sup> train avant 6h00 – départ du dernier après 22h00 ;
- Le samedi : arrivée du 1<sup>er</sup> train avant 7h00 – départ du dernier après 23h00 ;
- Le dimanche : arrivée du 1<sup>er</sup> train avant 8h00 – départ du dernier après 22h00 avec en complément des trains pour répondre aux besoins des étudiants.

En décembre 2023, cette même amplitude minimale doit être visée au départ de toutes les gares en Wallonie.

## **3. Mise en place progressive des nœuds de correspondance.**

Actuellement, les horaires des relations IC qui desservent Charleroi, Namur et Liège ne permettent pas des connections attractives avec d'autres lignes. Pour remédier à ces lacunes, le principe de « **Nœuds de correspondance** » appliqué dans un maximum de gares wallonnes est soutenu. L'objectif est d'accroître le nombre de destinations accessibles en train. L'utilisateur doit pouvoir changer de train dans un laps de temps raisonnable et fiable. Les correspondances vers les bus doivent également être assurées. Son application plus systématique qu'actuellement nécessite au préalable une vision à long terme - identification des gares-nœuds - qui doit être partagée avec les autres opérateurs de transports régionaux.

## **4. Matériel roulant adapté**

Une homogénéisation du matériel roulant par type de relations et adapté à la desserte est nécessaire. Dès le plan transport 2020, il est attendu de limiter à deux types maximum par relation. Un matériel de type « light train » devra être privilégié pour les dessertes locales tandis que du matériel bi-courant devra être mis en service sur les relations transfrontalières. Ce matériel étant aujourd'hui insuffisant, l'achat de trains légers à faible capacité devra être prévu dans le futur Plan d'Investissements de la SNCB.

A terme, tout le matériel devra être équipé de doubles portes et de planchers bas pour en améliorer l'accessibilité à tous, ce qui permettra de fluidifier les entrées/sorties de voyageurs et ainsi de réduire les temps d'attente en gares.

## **5. Des temps de parcours inférieurs à celui de la voiture**

L'objectif est de pouvoir atteindre un temps de parcours global inférieur à celui de la voiture en particulier en dehors des heures de pointe. Une évolution de l'infrastructure et des travaux devront être envisagés afin de permettre la généralisation de nœuds de correspondance efficaces permettant des temps parcours globaux attractifs. Ces investissements devront être prévus dans le Plan d'Investissements d'Infrabel, gestionnaire du réseau.

L'allongement quasi systématique des temps de parcours tel qu'il a été appliqué lors du plan de transport 2014 n'a pas porté ses fruits en matière de ponctualité. Des réductions doivent pouvoir être envisagées surtout si cela améliore les possibilités de correspondances.

Enfin, les minutes ajoutées à l'horaire pour raison de travaux (« blancs-travaux », « tampons-travaux ») doivent être revues au minimum une fois par an en fonction des travaux effectivement réalisés.

## **6. Lisibilité de l'offre/communication**

Afin de garantir une compréhension et une appropriation aisée de l'offre par l'utilisateur, il est important de veiller à sa lisibilité. Les politiques d'arrêt devraient dès lors être harmonisées et mises en conformité avec les appellations choisies.

Les espaces publicitaires de la SNCB (y compris à bord des trains) sont parmi les canaux les plus appropriés pour communiquer sur toute modification de l'offre et en faire la promotion.

## **7. Ponctualité et fiabilité : le duo gagnant des utilisateurs**

Une meilleure ponctualité reste la demande forte et principale des utilisateurs du rail. Cela passe par des mesures ponctuelles et structurelles et est fortement lié à la fiabilité du matériel et des infrastructures. La ponctualité tient cependant aussi à la « robustesse » du plan transport. Les adaptations qui seront apportées au plan de transport 2020 doivent permettre de renforcer la capacité à revenir rapidement à une situation de circulation normale après un incident, limitant au maximum l'effet boule de neige des retards. Cela implique notamment de maintenir les aiguillages et autres composants du réseau permettant de passer d'une voie à l'autre et plus globalement de maintenir une certaine « souplesse d'exploitation » du réseau..

**Les défis climatiques exigent une mobilité durable. Le rail doit en devenir l'épine dorsale. Aussi, l'offre proposée aux citoyens se doit d'être attractive tant qualitativement que quantitativement. Le Plan de transport de la SNCB est essentiel pour la définir : sa consultation, organisée par la SNCB est le moment idéal pour s'assurer qu'on va dans le bon sens. Les recommandations qui précèdent ont pour objectif de contribuer à l'amélioration du plan.**