

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE
Conférence Permanente du Développement Territorial

RAPPORT FINAL DE LA SUBVENTION 2000
Septembre 2001

THÈME 2 :
GESTION DE LA MOBILITÉ ET DE LA MULTIMODALITÉ

RESUME

Université Libre de Bruxelles
G.U.I.DE

Université de Liège
LEPUR

Pilote

LEPUR-ULg : H.-J. Gathon et B. Thiry

Chefs de service

GUIDE : J. Charlier et Ch. Delepiere-Dramais

LEPUR-ULg : J. Marchal et B. Mérenne

Chargés de recherches

GUIDE : Ch. de Voghel, Y. Rouyet

LEPUR-ULg : V. Boniver, J. Juprelle, A-C Klinkenberg, B. Lewkowicz, J.-Ch. Marchal, Z. Zhang

INTRODUCTION

Le rapport final de l'équipe du thème 2 de la CPDT relatif à la subvention 2000 comprend deux parties qui correspondent respectivement aux deux missions confiées à l'équipe de recherche :

- D'une part, un complément d'étude sur le transport aérien ;
- D'autre part, une réflexion sur l'optimisation du RER et du réseau ferroviaire classique en Région wallonne.

Le contenu de ces deux parties peut être résumé comme suit.

TRANSPORT AERIEN – GESTION ENVIRONNEMENTALE DES AEROPORTS

Cette première partie est un complément au Tome IB, Aéroports - La gestion environnementale des aéroports, situation en Région wallonne et propositions - Rapport final de septembre 2000 de la CPDT - Thème 7.2 : Optimisation des grandes infrastructures.

Elle a pour but de faire le point sur deux sujets importants :

- Les incitants financiers au choix d'appareils moins bruyants dans le cadre de la politique pollueur-payeur ;
- Les possibilités d'aménagement des « zones A ».

Dans le prolongement de la recherche que cette partie complète, ce travail analyse tout d'abord les expériences de cinq pays – l'Allemagne, la Suisse, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni – et de quelques-uns de leurs aéroports, en matière de taxes anti-bruit, de redevances d'atterrissage et de sanctions suite à des dépassements de niveaux de bruit.

Concernant les possibilités d'aménagement des zones A, deux éléments importants ont été mis en évidence à partir de différentes études de cas. Quel que soit le projet d'aménagement envisagé, la concertation avec les collectivités locales et les communautés urbaines semble primordiale. Il est par ailleurs toujours possible d'appliquer au site des traitements paysagers, simples et peu coûteux, qui rendent plus agréable le cadre de vie des travailleurs, des passagers et des riverains.

La recherche met également en évidence la nécessité de traiter l'environnement de manière intégrée et globale. Ainsi, il faut non seulement gérer les nuisances sonores mais aussi les autres aspects de l'environnement liés à l'activité de l'aéroport (déchets, eau, air, ...).

TRANSPORT FERROVIAIRE

La partie portant sur le transport ferroviaire rassemble différentes réflexions sur le développement du RER et sur l'optimisation du réseau classique SNCB en Région wallonne. Comme base de réflexion, un état des lieux du réseau ferroviaire en Belgique et en Wallonie est tout d'abord effectué.

1. ANALYSE DESCRIPTIVE DU RESEAU FERROVIAIRE EN BELGIQUE ET EN WALLONIE

1.1 OBJET

Ce chapitre est avant tout un descriptif de l'état actuel de l'infrastructure propre à la SNCB. Il porte sur les lignes de chemins de fer, les gares (tant pour l'activité « voyageurs » que « marchandises ») et les ateliers. L'évolution des lignes ferroviaires au cours des vingt dernières années est également retracée. L'approche est réalisée en deux temps : tout d'abord, lorsque c'est nécessaire, l'infrastructure est située dans le cadre de l'organisation interne de la SNCB ; ensuite l'importance de l'activité générée au sein des trois régions du pays, pour chaque type d'infrastructure (lignes, gares, ateliers), est analysée.

1.2 LA PLACE DES DIFFERENTES INFRASTRUCTURES AU SEIN DE L'ORGANISATION DE LA SNCB

Le concept sur lequel est fondé depuis 1998 l'organisation de la SNCB est celui des « business units » ou « centres d'activités » qui reposent sur la responsabilisation d'unités autonomes contribuant à la réalisation de l'objectif social selon le principe « fournisseur interne-client interne ». Plusieurs centres d'activités composent la structure de base :

- Quatre centres de production (qui gèrent les ateliers) sont chargés de la maintenance et de la réparation des voitures, wagons et locomotives ainsi que de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ;
- Un centre distinct chargé de la gestion du réseau ferroviaire (le centre d'activité « réseau » dont découlent des départements dénommés « Régions ») assure la prise de décision concernant les constructions, entretiens et réparations du réseau belge ainsi que l'utilisation optimale de la capacité de transport du réseau et la régulation quotidienne du trafic ;
- Quatre centres de services sont chargés de gérer les fonctions de fourniture et d'appui au sein de la SNCB (achats, informatique, administration personnel/gestion des affaires sociales, « facility management »).

Au sein de la structure générale de la SNCB, les gares (« marchandises » et « voyageurs ») sont gérées par les « Régions », définies sur base de zones géographiques (au nombre de 22) et découpées selon un principe de sécurité ferroviaire (en fonction de la répartition des cabines nodales de signalisation). Ces « Régions » sont situées sous la responsabilité du Centre Autonome d'Activité « Réseau ».

1.3 EVOLUTION ET SITUATION ACTUELLE DE L'INFRASTRUCTURE

1.3.1 Les lignes de chemins de fer

Si en 1980 le territoire wallon accueillait à lui seul la majorité du réseau de chemin de fer belge, les multiples mises hors service de lignes survenues depuis lors ont eu pour effet de renverser cette tendance, si bien qu'en l'an 2000, c'est en Flandre que le réseau est le plus important que l'on raisonne en termes de kilomètres de lignes ou en kilomètres de voies ferrées. L'évolution du taux d'électrification et du nombre de points frontières confirment également cette tendance en faveur de la Flandre. De plus, si on observe le rapport entre la densité de la population et celle du réseau, il apparaît qu'en Wallonie, la contraction du réseau entre 1980 et 2000 a été 4,6 fois supérieure à l'augmentation de la densité de la population wallonne tandis qu'en Flandre, les deux mesures variaient en sens opposé mais dans la même proportion.

On peut donc affirmer, chiffres à l'appui, que la Wallonie a été la région la plus touchée par la contraction du réseau de chemin de fer belge au cours de ces 20 dernières années.

1.3.2 Les gares « voyageurs »

Selon la SNCB, les gares voyageurs peuvent être classées en 6 grandes catégories définies à partir d'un calcul simple de comptabilisation du nombre de voyageurs montés par semaine de 7 jours (5 jours ouvrables plus le samedi et le dimanche) :

Catégorie A : nombre de voyageurs par semaine supérieur à 70 000 ;

Catégorie B : nombre de voyageurs par semaine compris entre 20 000 et 70 000 ;

Catégorie C : nombre de voyageurs par semaine compris entre 5000 et 20 000 ;

Catégorie D I : nombre de voyageurs par semaine compris entre 2500 et 5000 ;

Catégorie D II : nombre de voyageurs par semaine compris entre 700 et 2500 ;

Catégorie D III : nombre de voyageurs par semaine inférieur à 700.

Sur base de cette typologie, les conclusions principales à tirer sur la physionomie du réseau des gares au sein des différentes régions du pays sont les suivantes :

- Les gares de petites catégories (peu fréquentées) sont de loin plus représentées en Région wallonne (environ 30% des gares wallonnes contre 15% des gares flamandes) alors qu'à Bruxelles cette catégorie est quasi inexistante ;
- On retrouve par contre, au nord du pays, un nombre beaucoup plus important de gares qui comptent au minimum 2 500 utilisateurs par semaine (deux fois plus que le nombre constaté dans le sud du pays).

Le réseau des gares de la SNCB peut également être distingué en fonction du service offert, par exemple, l'existence ou non d'un point de vente. Le nombre de gares SNCB actuellement en service s'élève à 532 dont 260 sont constituées de gares avec points de vente. Comparée à la Flandre, la Wallonie est moins bien équipée en points de vente.

1.3.3. Les gares « marchandises »

Les gares marchandises peuvent être classées dans plusieurs catégories en fonction de la nature des opérations réalisées :

- La gare de triage effectue les opérations de concentration et de distribution des wagons pour les clients de son hinterland et internationaux ;
- La gare à statut spécial est une ancienne gare de triage dont l'activité a diminué de façon relativement importante (suite à une restructuration interne) ;

- Le nœud d'acheminement est une gare relativement importante amenée à recevoir des trains composés de wagons destinés à différents clients ; elle dispose donc de moyens en traction et en personnel élevés de façon à permettre la desserte de ces clients ;
- Le point desservi représente toute zone de desserte encore ouverte au trafic (avec ou sans personnel sur place) pour l'approvisionnement d'un ou plusieurs clients (doté ou non d'une desserte privée).

Concernant les deux premiers types de gare repris dans la nomenclature ci-dessus, on peut constater une situation globalement plus favorable en Flandre :

- La restructuration du réseau des gares de triage (par la transformation de certaines d'entre elles en gares de moindre importance dénommées « gares à statut spécial) s'est réalisée en défaveur de la Wallonie qui a vu son nombre diminuer de moitié alors que la Flandre n'a subi aucune restructuration à ce niveau ;
- Sur l'ensemble du pays, 40% des gares de triage se retrouvent en Wallonie contre 60% en Flandre.

1.3.4. Les ateliers

Parmi les différents centres d'activité (ou « business units ») de la SNCB, on distingue quatre centres d'activité de production qui gèrent les ateliers : trois sont chargés de la maintenance et de la réparation des voitures, wagons et locomotives, le quatrième étant en charge de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Le centre d'activité chargé de l'entretien des wagons se subdivise principalement en deux grands secteurs : la maintenance courante (opérations préventives ou interventions non programmées) et la maintenance à long terme (opérations de révisions effectuées à des périodicités de l'ordre de 5 à 10 ans).

Ce centre d'activité se compose d'une coordination centrale placée sous l'autorité d'un « general manager » qui organise les activités : deux ateliers centraux situés à Gentbrugge (Gand) et à Cuesmes (Mons) assument l'ensemble de la production ; quatre ateliers de lignes assurent la maintenance courante et sont situés près des gares de formation marchandises importantes : dans la zone portuaire d'Anvers, à Merelbeke (Gand), à Voroux (Liège) et à Luttre (Charleroi).

Le centre d'activité entretien long terme locomotives automotrices et voitures (CA EL) est chargé de l'entretien à long terme et des travaux de modernisation et de modification importante de tout matériel roulant de la SNCB (excepté les wagons dont l'entretien est assuré par le CA entretien wagons), de la réparation et de la gestion des pièces de rechange, de l'approvisionnement, du stockage et de la distribution de pièces de consommation pour tous les centres d'activités de la SNCB.

Le CA EL se compose d'une coordination centrale à Bruxelles (en abrégé CCLT) et de 2 ateliers centraux : un situé à Malines traitant les automotrices, autorails et locomotives (en abrégé ELM) et l'autre situé à Salzinnes (Namur) traitant les locomotives.

Le centre d'activité entretien court/moyen terme locomotives, automotrices et voitures (CA EC) est chargé de l'entretien à court et moyen terme du matériel de traction et des voitures .

Le CA EC présente une disposition en réseau de centres opérationnels : 9 ateliers de traction (AT) polyvalents et implantés de façon stratégique, pour l'entretien et la réparation du matériel de traction ; 7 postes d'entretiens techniques (PET) chargés de l'entretien courant, la réparation des voitures et le nettoyage, la visite et les petites réparations du matériel à voyageurs ; 12 postes d'entretiens subordonnés (PE) pour le nettoyage, la visite et les petites réparations du matériel à voyageurs.

Le centre d'activité maintenance infrastructure (CA MI) assure principalement la conception, la construction et l'entretien des installations de l'infrastructure ferroviaire.

L'organisation du CA MI découle d'une logique différente liée à l'exigence de proximité dans les interventions (puisque'il est souvent nécessaire d'intervenir à l'endroit où se situe l'infrastructure). Il comporte une structure centrale composée des services sociaux, un centre de production (Schaerbeek) et des ateliers (Bascoup, Wondelgem, Roulers) ainsi qu'une structure régionale avec les zones et leurs arrondissements.

L'ensemble de l'activité « entretien et maintenance » (les quatre CA décrits ci-avant) occupe actuellement 14 088 personnes dont 3 057 à Bruxelles, 6 236 en Flandre et 4 795 en Wallonie, ce qui, en valeur relative, correspond respectivement à 22% pour Bruxelles, 34% pour la Région wallonne et 44% pour la Flandre.

2. REFLEXIONS SUR LE DEVELOPPEMENT DU RER

2.1. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

Notre analyse prend acte du tracé des lignes RER et des points d'arrêts qui ont été établis par le Groupe à Haut niveau. A partir de ce tracé, considéré comme une donnée, notre tâche sera de proposer des mesures d'accompagnement afin d'optimiser le réseau envisagé.

Nous articulerons notre réflexion autour de trois axes :

- Dans un premier temps, nous analysons l'offre ferroviaire actuelle générale tant au niveau des lignes qu'au niveau des points d'arrêts;
- Le second axe d'analyse consiste à identifier les principaux flux de déplacement au sein de ce que nous qualifions *l'espace RER* ;
- Une fois cette demande identifiée, nous reprenons les principales conclusions de deux études menées sur les effets induits estimés du RER. Nous pourrons ainsi, dans une troisième partie de notre réflexion, avancer des premières propositions de mesures d'accompagnement au RER, en particulier sur l'aménagement des arrêts et de leur environnement proche.

Enfin, des enseignements sont recherchés à travers une étude de cas menée dans le Nord-Pas-de-Calais.

2.2. ANALYSE DE L'OFFRE ACTUELLE DES LIGNES ET DES GARES

Afin de disposer d'une connaissance fine de l'offre de transport dans l'espace RER, nous avons élaboré un système d'information géographique relié à une banque de données.

Cette base de données a été ensuite complétée par une enquête de terrain sur l'offre en équipements et l'accessibilité des futures gares RER des lignes 124 (Bruxelles – Nivelles - Charleroi), 161 (Bruxelles - Namur) et 139 (Louvain - Ottignies). Les principales conclusions de cette enquête sont reprises ci-après :

- **L'état des bâtiments ferroviaires** est fort variable dans la zone considérée. En fait, il semble varier en fonction des lignes ferroviaires : état généralement bon sur L 161, moyen sur L 124 et mauvais sur L 139 ;
- **La présence des services** montre une hiérarchisation des gares à trois niveaux en fonction de leur situation dans le réseau SNCB : les gares de correspondance sont bien équipées, les gares de destination le sont moins, enfin, seuls les services de base (bancs, poubelles) équipent les arrêts locaux ;

- **L'accessibilité** des gares a été caractérisée par le nombre d'emplacements de parking pour voitures et pour vélos ainsi que par le nombre de lignes de bus et leur fréquence. On observe une grande prépondérance de la voiture comme mode d'accès aux gares. L'offre des bus est très hiérarchisée : les gares de correspondances sont fortement desservies en bus et possèdent d'ailleurs une gare de bus, les gares de destinations le sont déjà nettement moins et les arrêts locaux ne le sont quasiment pas.

2.3. ANALYSE DES FLUX DE TRAFIC DANS LE BRABANT WALLON

L'analyse des flux de trafic concernés par le RER est de fournir les informations et références nécessaires à la planification du RER et au développement des services aux alentours des stations. Les résultats répondent aux préoccupations suivantes :

- Comment planifier l'accessibilité au réseau RER ?
- La planification de l'utilisation du sol autour des gares RER doit-elle privilégier les parkings, l'activité commerciale, les bureaux ou les services à la communauté ?

Avant de répondre à ces questions, il est nécessaire de bien appréhender la demande de transport dans la région. Où sont les origines et les destinations des flux de trafic et quelle en est l'importance ? D'une telle analyse quantitative, il ressort que :

- Bruxelles et le Brabant wallon sont les deux principales destinations des trajets domicile-travail au départ des principales zones de population du Brabant wallon. L'usage de la voiture y est prépondérant ;
- Les emplois en Brabant wallon sont principalement occupés par les résidents de la province (principalement la commune elle-même). Ensuite viennent le reste de la Région wallonne et Bruxelles. Le taux d'utilisation de l'automobile est aussi très élevé ;
- De façon générale, le trafic entre les communes est très limité. La plupart des résidents travaillent soit dans leur propre commune, soit dans une autre .

Une projection quantitative nous indique par ailleurs que l'augmentation globale de trafic provenant des régions vers Bruxelles sera de 16 % en 2010 et de 20 % en 2015 (en comparaison avec l'année de référence de 1991, date du dernier recensement publié). Le volume trafic vers les pôles d'emplois du Brabant wallon connaîtra une croissance similaire (approximativement 20 % pour 2015).

En comparant les plans actuels du RER avec les résultats de l'analyse de la demande, on peut formuler certaines propositions pour l'amélioration de ces plans.

- Le transfert modal présenterait de meilleurs potentiels pour les services du RER que la croissance naturelle du nombre de trajets en voiture. Il est donc nécessaire de bien planifier l'accessibilité et les services du RER afin d'attirer vers le rail le trafic routier ;
- Pour s'adapter à la répartition de la population active, différentes formes de stations RER devraient être développées (gare plus centrale à Waterloo, gare verte à Rixensart, ...) ;
- Les arrêts prévus à Imagibraine, Witterzée et Baulers ont un potentiel de trafic limité (en dehors du développement d'un nouveau centre commercial) ;

- On doit aussi considérer la possibilité, voire la nécessité, que le RER opère de manière circulaire. Deux cercles peuvent être planifiés en Brabant wallon. Le premier relierait Nivelles à Bruxelles, Ottignies - Louvain-la-Neuve, Genappe et retournerait à Nivelles en empruntant l'ancienne ligne 141. Le second emprunterait la ligne 115 (Braine-l'Alleud vers Tubize). La réalisation de ces lignes circulaires permettrait des opérations et une organisation du train plus aisées, un accroissement de l'accessibilité dans les deux directions et de la mobilité intra-Brabant ainsi qu'une augmentation de valeur des sols dans les communes de Genappe et Braine-le-Château où la population est en constante évolution.

2.4. LES EFFETS INDUITS ESTIMÉS DU RER

Pour les migrations résidentielles du Brabant wallon, différentes analyses, dont celle menée par l'Institut de gestion et d'aménagement du territoire (IGEAT) de l'ULB, permettent de retenir les enseignements suivants :

- Si on veut réellement freiner le mouvement de périurbanisation bruxelloise, il convient, d'une part, de tout mettre en œuvre pour faciliter le transfert modal en amont de la chaîne de transport et, d'autre part, de limiter tant que faire se peut la diffusion des zones d'habitat de faible densité de population constituées de maisons uni-familiales ;
- Pour maintenir la qualité de vie dans le Brabant wallon, qui fait sa richesse, il convient de : préserver le paysage et les étendues d'espaces verts en limitant la réalisation de lotissements ; préserver l'habitabilité des lieux centraux où sont situées des gares RER en limitant au maximum les désagréments liés au trafic automobile ;
- Pour éviter que le Brabant wallon ne se transforme en cité dortoir, il convient de développer dans ces mêmes lieux centraux du Brabant une série de services aux personnes qui font l'attrait de Bruxelles.

Au niveau de la périurbanisation des activités, il ne faut pas s'attendre, selon le bureau STRATEC notamment, à une délocalisation spectaculaire d'activités, tout au plus un accueil des structures commerciales de proximité évincées de la Région bruxelloise par les hausses de loyers et un développement des services aux personnes qui suivront le mouvement de fuite des ménages vers la périphérie. De manière générale, il est probable que la division fonctionnelle de l'espace s'accroisse : un zoning d'emplois concentré sur Bruxelles et une zone dortoir en périphérie.

2.5. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT AU RER

Pour optimiser les effets attendus de la mise en place du réseau RER, des mesures d'accompagnement devront nécessairement être prises, en particulier sur l'aménagement des espaces desservis, principalement les quartiers de gares. Comment, en effet, faire des quartiers de gares, aujourd'hui souvent dégradés, de véritables pôles de développement profitant directement de l'accessibilité accrue par la mise en place du réseau RER ?

2.5.1. Aménagement de la gare et son quartier

La gare doit reprendre sa place au cœur de la communauté et l'arrivée du RER est une opportunité à ne pas manquer pour totalement repenser les quartiers avoisinants.

Pour jouer parfaitement son rôle de centre de développement socio-économique, le quartier de la gare se doit d'être mixte et de regrouper les fonctions suivantes :

- Des logements adaptés aux populations susceptibles de s'y installer ;
- Des équipements publics complémentaires au logement (crèches, plaines de jeux, etc.) ;
- Des surfaces de bureaux ;

- Des rez-de-chaussée commerciaux pour accueillir les commerces de proximité évincés du centre ville par la hausse des loyers ainsi que pour servir une population de plus en plus importante due au phénomène de périurbanisation urbaine ;
- Des espaces de loisir et de détente visant à valoriser les biens immobiliers du quartier.

De plus, partant du principe que la gare est un lieu central, d'accessibilité maximale, il peut être envisagé de réaliser soit au sein de celles-ci, soit à proximité, des centres de services aux personnes regroupant à la fois des services publics (une antenne de l'administration communale, une poste, etc.) et des services privés (une banque, une supérette, une crèche, un salon lavoir, etc.).

2.5.2. Accessibilité de la gare

Il s'avère impératif d'imaginer une politique alternative de desserte des futures gares RER qui préserve l'habitabilité de l'environnement urbain et limite le gaspillage d'espace. Ainsi, des sites propres doivent être accordés aux bus et une importance prépondérante doit être accordée à l'accessibilité de la gare par les usagers faibles (vélos, piétons). Il va sans dire que les initiatives à prendre sont de natures différentes selon la position des localités dans la hiérarchie urbaine. Dans la présente étude, nous distinguons ainsi trois types de gares en fonction de leur localisation :

- Les gares situées dans les centres des villes moyennes

Ces gares doivent être réservées aux habitants de la ville. Les parkings doivent être restreints aux abords des gares et peuvent, si le besoin s'en fait sentir, être complétés par des parkings en périphérie avec un service de navettes. L'accessibilité des bus doit être maximale, ainsi la gare SNCB doit être doublée par une gare de bus offrant des liaisons interurbaines mais aussi des lignes locales fréquentes jouant un rôle de rabattement des différents quartiers vers les services RER ;

- Les gares secondaires des communes dorts

Ici aussi, il est nécessaire de limiter les parkings à proximité des gares en vue d'encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture. Ces parkings restreints pourraient être complétés par d'autres plus lointains avec un service de navettes reliant les différents quartiers et lotissements;

- Les gares vertes situées dans des espaces ruraux

Elles pourraient accueillir des parkings-relais destinés aux usagers habitant des zones trop reculées pour être desservies par un service de transport en commun efficace. Elles doivent jouir d'une accessibilité parfaite en voiture. En outre, il doit s'agir de simples haltes et aucun service ne doit y être développé.

Concernant la tarification de ces différents parkings, il est préférable d'opter pour une politique de prix dégressive en fonction de la centralité de la gare : cher dans les gares centrales, moins cher dans les gares secondaires, peu cher près des haltes vertes.

2.5.3. L'adaptation de l'offre bus au projet RER

Parallèlement à la mise en place du réseau express régional ferré, il convient de développer une offre bus adaptée. Des lignes régionales existent déjà et ont pour fonction de desservir la grande banlieue bruxelloise et les localités de grande périphérie, en complétant la desserte ferroviaire. En plus de ces lignes régionales, 4 nouveaux types de services de bus sont proposés en accompagnement du projet RER :

- Des lignes d'autobus RER traverseraient des zones périphériques mal desservies par le chemin de fer via les axes principaux de pénétration ;

- Des lignes de rabattement vers les gares RER rendront plus facile l'accès aux trains RER non seulement aux usagers désireux de se rendre à Bruxelles en desservant les stations périphériques mais aussi à ceux en provenance de la capitale qui voudraient se rendre facilement aux centres urbains et commerciaux ou aux parcs d'activité situés dans la grande banlieue proche des stations RER ;
- Une liaison périphérique autour de Bruxelles permettrait de relier efficacement les centres et les zonings périphériques entre eux ;
- Des services rapides vers les gares RER du Brabant wallon desserviront les localités situées hors de la zone d'action des lignes de rabattement vers les gares RER.

Des mesures d'accompagnement devront nécessairement être prises avec la mise en place de ces nouveaux services de bus :

- Les conditions de circulation des autobus devront être optimisées via la création de sites propres, d'aménagement de carrefours et par l'instauration de dispositifs de contrôle des feux de signalisation ;
- Les conditions d'accueil et d'attente des voyageurs sur les lignes bus RER doivent également être améliorées, surtout au niveau des points d'interconnexion avec les autres modes de transport ;
- Enfin, il est indispensable de mettre en place une certaine coordination au niveau notamment de la détermination des horaires et de la tarification entre les différents modes de transport.

2.5.4. L'engagement des Régions

Dans un projet d'accord, chacune des trois régions du pays s'engage à conclure avec chacune des communes concernées par le projet RER une convention dans laquelle ces dernières s'engagent à collaborer et à mettre en œuvre pour les matières relevant de leurs compétences différentes mesures portant sur :

- Le contrôle du stationnement à destination ;
- Les bandes autoroutières réservées aux véhicules à haut taux d'occupation (bandes HOV) ;
- L'amélioration sélective de la vitesse des transports publics routiers ;
- L'aménagement des abords des gares.

2.5.5. L'accessibilité du nœud ferroviaire d'Ottignies

Pour illustrer les aménagements qui pourraient accompagner la mise en place du RER, nous présentons le cas de la ville d'Ottignies et de sa future gare RER. Nous avons choisi cette entité car elle occupe une position centrale ou moyenne dans la hiérarchie urbaine. De plus, en fonction des différents aménagements déjà réalisés, elle peut être un exemple à suivre ou ne pas suivre dans le cadre des futures gares RER.

Les aménagements déjà réalisés ou en cours de réalisation sont :

- Une nouvelle gare ;
- Une nouvelle gare des bus ;
- Un nouveau parc d'affaire ;
- Une allée et un rond-point dédiés au dépose-minute (kiss&ride) ;

Les aménagements projetés sont :

- Un nouveau parking paysager de 375 places dédié au parking de dissuasion (park&ride) ;
- Un nouveau parking à côté de la gare des bus ;
- L'extension du « parking des villas » ainsi que l'extension du tunnel sous voie vers celui-ci ;
- Une modification du plan de circulation aux abords de la gare.

2.6. PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS A PARTIR DES ENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'ETUDE DE CAS DU NORD-PAS DE-CALAIS.

Afin d'enrichir notre réflexion sur le développement du RER, une étude de cas dans la Région Nord-Pas-de-Calais a également été réalisée.

Nous y avons constaté que certains modes connaissent un développement susceptible d'étouffer (par le jeu de la concurrence) d'autres pourtant mieux adaptés sur certains segments de la demande; les raisons sont essentiellement liées à des décisions prises par les autorités politiques compétentes. Ce cas d'étude nous montre par exemple que le métro automatisé (nommé « VAL ») sort (sur certains axes du réseau) de son rôle intra-urbain pour entrer en concurrence avec le Transport Express Régional (TER).

En termes d'organisation et d'exploitation de son service, il convient également de constater que le TER Nord-Pas-De-Calais ne joue pas pleinement son rôle d'ossature primaire des transports publics. En termes de planification, les propositions et projets exprimés visent à profiter de la densité du maillage du réseau ferroviaire dans le but de déboucher sur un véritable service de type RER. Une interconnexion multimodale serait réalisée au niveau des gares jouant un rôle d'échange modal au sein de pôles urbains de la région.

C'est sur ce concept de « pôle multimodal » que nous avons réfléchi et tiré des enseignements applicables au contexte étudié ici. Ils portent sur :

- Les fonctions que doit remplir ce genre de pôle ;
- Les aménagements en son sein et aux alentours qui permettent de rencontrer trois objectifs prioritaires que sont l'accessibilité, la sécurité et la convivialité ;
- L'insertion du « pôle » dans son tissu urbain.

3. LE REDEPLOIEMENT DU RAIL - REFLEXIONS SUR LA REAFFECTATION DES LIGNES

3.1. INTRODUCTION

Dans le cadre d'un redéploiement du rail en Région wallonne, la pertinence de réaffecter certaines lignes ferroviaires a été étudiée. Ces aménagements légers sur des lignes secondaires peuvent être réalisés :

- Soit sur des lignes hors service qu'on décide de rouvrir ;
- Soit sur des lignes existantes qu'on décide de moderniser.

Parmi les différents projets de remise en service, nous avons analysé les lignes Libramont - Bastogne (L 163), Arlon - Virton (L 167) et plus particulièrement, Dinant - Givet (L 154), Ottignies - Nivelles - Manage (L 141) et Braine-L'Alleud - Tubize (L 115).

Comme exemple de modernisation de lignes existantes, la modernisation de l'axe marchandises Nord-Sud et plus particulièrement de l'axe Athus - Meuse, constitué des lignes 165 (Libramont - Athus) et 166 (Dinant - Bertrix) a retenu plus particulièrement notre attention.

3.2. LES PROJETS DE REMISE EN SERVICE

Libramont-Bastogne

Si certaines instances de la Région wallonne revendiquent la réouverture de cette ligne aux trafics marchandises et voyageurs, la SNCB s'y oppose estimant les investissements nécessaires trop onéreux. La SNCB considère par ailleurs que la desserte de bus actuellement en service est quasiment aussi performante que si celle-ci était effectuée par train, tant au niveau du confort que des temps de parcours.

Arlon-Virton

Cette ligne est encore parcourue, à l'heure actuelle, par des convois de marchandises. La remise en service d'un trafic voyageurs sur cette ligne pourrait se faire très rapidement, seuls les aménagements de quelques quais étant nécessaires. De plus, la pression de la demande, notamment des navetteurs belges vers le Luxembourg, sur la SNCB en faveur de sa réouverture est extrêmement pressante.

Dinant-Givet

Fermée au trafic voyageurs en 1988 et à l'exploitation de fret 1989, la ligne 154 n'a plus rempli, à partir de cette date jusque fin 2000, qu'un rôle touristique. Depuis 2001, toute activité a été suspendue.

Cette ligne est à voie unique non électrifiée et constitue un lien possible entre, d'une part, deux grand axes lourds de fret (l'axe Athus - Meuse et la ligne SNCF Calais - Bâle - Sopron) et, d'autre part, deux axes TGV (le Thalys Namur - Charleroi et le futur TGV Est Rhealys Charleville - Reims).

De plus, la réouverture de la ligne aurait un intérêt local : l'exploitation touristique pourrait être relancée et les liaisons régionales Namur – Givet - Reims pourraient être assurées par autorails rapides, constituant ainsi un trait d'union entre la Champagne-Ardenne et la Wallonie.

On estime l'investissement nécessaire pour remettre en état l'infrastructure à 13,3 millions d'Euros. Précisons que la ligne Dinant-Givet n'entrera pas en concurrence avec l'Athus - Meuse tant qu'elle ne sera pas électrifiée.

Ottignies-Nivelles-Manage

Les développements du projet RER ainsi que la demande croissante de liaisons rapides en transport en commun entre la ligne 124 et la ligne 161, en particulier en ce qui concerne la desserte de Louvain-la-Neuve, incite les pouvoirs publics à envisager la remise en service de la liaison transversale Nivelles - Ottignies, voire la réouverture complète de la ligne 141 jusque Manage.

Si la ligne 140 est encore en service (1 train par heure et par sens), le trafic voyageurs est, de son côté, supprimé depuis 1959 le long de la ligne 141. La réouverture de la ligne avait déjà été envisagée en 1981 avant que le Plan IC/IR de 1984 ne décide finalement sa mise hors service définitive. Dès lors, la ligne fut partiellement déferrée en 1985 le long du tronçon Genappe/Baulers. De Court-Saint-Etienne à Genappe, les trains de marchandises circulent en exploitation simplifiée.

La ligne 141 pourrait en outre, comme le suggère le Comité Consultatif des usagers de la SNCB, constituer un maillon d'un futur grand ring ferroviaire électrifié qui contournerait Bruxelles par Nivelles – Wavre – Leuven – Mechelen – Dendermonde – Aalst – Geraardsbergen – Braine-le-Comte – Manage – Nivelles.

Au niveau de Genappe, la gare a été totalement rasée et les quais sont démontés. Subsiste à leur emplacement un vaste espace sous-utilisé qui pourrait aisément être valorisé par des infrastructures ferroviaires (une simple halte) et des aménagements urbains qui en tireraient profit. De tels aménagements permettraient d'offrir une nouvelle polarité urbaine à une localité aujourd'hui totalement organisée le long de la route N237.

Dotée d'une alternative performante à la voiture individuelle et contournée par une voie expresse (la N25), rien n'empêcherait l'entité de Genappe d'aménager la N237, qui aujourd'hui la traverse en la dénaturant, en une véritable voirie urbaine conviviale.

Depuis le démontage des voies le long du tronçon Genappe - Baulers, l'assiette ferroviaire a été soit totalement laissée à l'abandon, soit réappropriée localement à des fins privées. Néanmoins, il semble que l'ensemble de l'assiette reste la propriété de la SNCB qui loue certains tronçons à des particuliers.

Dans l'hypothèse d'une réouverture commerciale aux voyageurs de la ligne 141 de Manage à Court-Saint-Etienne, l'arrêt « Baulers », situé au nord de l'agglomération nivelloise pourrait jouer un rôle de nœud de transferts intra- et intermodaux. Non seulement s'y croiseraient la ligne 141 et la future ligne RER (ex-ligne 124) mais on peut imaginer à cet endroit un parking périurbain de délestage sur des espaces aujourd'hui agricoles. Baulers pourrait également accueillir un parc d'activités pour entreprises à haute valeur ajoutée intellectuelle (informatique, bureau d'études, etc.). Signalons que Baulers est déjà situé à proximité d'un parc d'entreprises en plein essor développé le long de l'ancien circuit automobile.

Par ailleurs, la commune de Nivelles souhaiterait vivement voir se réaliser une gare « bis » au sud de la ville au croisement de la ligne 124 et de la rocade de contournement sud (R24), à proximité d'un parc d'activités. Cette demande est pertinente, nullement antagoniste avec la réalisation d'un arrêt RER à Baulers, mais nécessiterait un allongement de la ligne RER au-delà de Nivelles.

Une halte supplémentaire pourrait également être créée à l'ouest de la ville entre l'autoroute E19 et la R24, là où pourrait passer la ligne nouvelle à vitesse élevée (LNVE) Bruxelles - Charleroi. Il existe à cet endroit des terrains agricoles disponibles. Ce pôle intermodal serait facilement accessible par les habitants de la partie ouest de Nivelles.

Si l'ensemble des projets se réalisent, Nivelles serait admirablement desservie par les chemins de fer : une gare centrale RER, une halte d'interconnexion RER/ligne classique au nord-est (Baulers), une halte RER au sud et une halte d'interconnexion LVE/ligne classique à l'ouest.

La multiplication des arrêts du RER à hauteur de Nivelles ranime le dilemme entre desserte fine du territoire et vitesse commerciale. Une solution pourrait être trouvée dans le mode de gestion du réseau RER. Plutôt que se borner à un horaire rigide d'un train tous les ¼ d'heure par exemple, il est en effet imaginable, de faire circuler des RER *en rafales*, à l'image de ce qui se fait à Paris.

Braine-l'Alleud-Tubize

Les densités de population le long de ce tronçon ainsi que les densités d'activités justifieraient largement une réouverture. De plus, l'offre en infrastructure routière entre l'ouest et le centre du Brabant est nettement moins développée que sur d'autres relations intra-brabançonnaises. La réouverture d'une liaison ferrée pourrait donc constituer une alternative durable au projet de réalisation du chaînon manquant du ring autoroutier entre les autoroutes E19 et A8. Ce projet autoroutier fait l'unanimité contre lui auprès des habitants de l'aire notamment.

Il est également envisageable d'implanter sur l'assiette ferroviaire un service aux voyageurs à l'aide de matériel roulant semi-léger comme un tramway, ce qui permettrait de sortir localement de l'assiette de l'ancienne ligne 115 pour desservir plus efficacement certains noyaux urbains organisés depuis quelques décennies le long des axes routiers.

3.3. LA MODERNISATION DE L'AXE ATHUS-MEUSE

Le projet

La modernisation de l'axe Athus - Meuse (Dinant - Athus) traduit la volonté de la SNCB d'optimiser son réseau marchandises dans le but de gagner en efficacité dans un domaine où la libéralisation prend une place de plus en plus importante.

Pour y parvenir, il s'agit notamment de scinder au maximum les trafics de voyageurs et de marchandises. En effet, trains de fret et de voyageurs circulent encore bien souvent sur les mêmes voies, ce qui engendre de nombreuses contraintes, notamment au niveau de l'élaboration et du respect des horaires.

Le but que s'est fixé la SNCB est de transférer la totalité du transport de fret qui emprunte actuellement la ligne Namur-Luxembourg (L 162) vers l'Athus - Meuse. La ligne 162 sera donc, à terme, réservée exclusivement au transport de personnes, tandis que les trains locaux de voyageurs et de marchandises cohabiteront sur l'axe Namur - Dinant - Bertrix - Virton - Athus.

Les travaux consistent notamment à électrifier en 25 000 volts alternatif les lignes 166 (Dinant - Bertrix) et 165 (Bertrix - Virton - Athus - Rodange) et en 3 000 volts continu les antennes Libramont - Bertrix et Athus - Autelbas. Deux sous-stations d'alimentation sont en construction à Houyet et à Virton, de nombreux ponts ferroviaires doivent être renforcés tandis que 37 ponts routiers et 9 tunnels doivent être adaptés pour un gabarit plus grand. A ces travaux de génie civil s'ajoutent des travaux de modernisation des voies et de la signalisation. De Dinant à Athus et de Bertrix à Libramont, la ligne sera équipée de câbles à fibres optiques ce qui permettra de véhiculer l'ensemble des informations nécessaires à l'optimisation de l'exploitation de la ligne.

De plus, le contrôle de toutes les circulations sur la section comprise entre Dinant et Athus se fera désormais au départ d'un seul et unique poste de contrôle situé à Bertrix.

A l'heure actuelle, la SNCB se fixe pour objectif de terminer les travaux pour fin 2002. Une fois terminé, le projet aura représenté un investissement de 9 à 10 milliards de francs actuels.

La ligne 147

Bien que ne faisant pas partie de l'Athus - Meuse proprement dit, la remise en service de la section de la ligne 147 entre Fleurus et Tamines est apparue comme un complément indispensable au projet. En effet, celle-ci s'impose véritablement comme la porte d'entrée Nord de l'axe Athus - Meuse.

Grâce à la remise en service de la ligne 147, le transport de fret s'opèrera, une fois l'Athus - Meuse opérationnel :

- Dans le sens Nord-Sud, d'Ottignies à Fleurus via la ligne 140 (il pourra désormais éviter la forte rampe de Mont-Saint-Guibert située sur la ligne 161) puis de Fleurus à Auvelais par la 147 et enfin d'Auvelais à Namur par la ligne 130.
- Dans le sens Sud-Nord, de Namur à Jemeppe-sur-Sambre via la ligne 130, puis de Jemeppe-sur-Sambre jusqu'à Gembloux via la 144 et de Gembloux à Ottignies par la 161.

La ligne 147 a été remise en service le 14 mai 2001. Depuis le 10 juin, quatre trains de marchandises la parcourent quotidiennement. Il s'agit des trains dont les sillons par les lignes 161 et 162 étaient les moins favorables.

Fin 2002, lorsque l'ensemble des travaux concernant l'Athus - Meuse seront terminés, le corridor Nord-Sud sera totalement opérationnel pour l'acheminement des trafics marchandises d'Anvers vers la France, le Luxembourg, la Suisse et l'Italie.

Le point triple

Le point triple ou Pôle Européen de Développement (PED) constitue un point hautement stratégique du sud-est wallon de par sa localisation unique et exceptionnelle située à l'intersection des frontières belge, française et luxembourgeoise. Afin d'exploiter un tel potentiel, il est prévu d'aménager une surface de 60 ha en zone d'activités de services et de PME/PMI génératrices de plus de 1 500 emplois. L'endroit constituera ainsi un centre de services communs enclin à favoriser le développement socio-économique des trois pays.

Le projet initial proposé par IDELUX¹ prévoyait la réutilisation en voirie de l'ancienne assiette de la liaison ferrée Athus - Mont-Saint-Martin.

L'Athus - Meuse et le PED sont étroitement liés puisque la ligne 165 rejoint la ligne 167 (qui fait le lien avec la 162) et la ligne 171 (vers Rodange) sur le site même du PED.

D'un autre côté, la SNCB et la SNCF ont prévu de prolonger l'Athus - Meuse dans le but de désengorger le sillon mosellan (Bettembourg/Woippy/Metz/Nancy). Cet itinéraire de délestage prévoit notamment la réouverture de l'ancienne voie ferrée Athus - Mont-Saint-Martin, ce qui entre en conflit avec l'option initialement prévue.

Toutefois, une note du gouvernement wallon datée du 21 juin 2001 signalait qu'une troisième possibilité serait envisageable si le Grand Duché de Luxembourg revenait sur sa décision et acceptait finalement que la liaison entre l'Athus - Meuse et la France se fasse en passant par son territoire. Il s'agirait dès lors de construire un nouveau tronçon ferré à faible rayon après Athus qui viendrait se repiquer sur la ligne Rodange - Mont-Saint-Martin. Si ce projet a l'avantage de préserver l'option initiale d'aménagement du PED, il présente néanmoins certaines contraintes liées au manque de capacité de la ligne Rodange - Mont-Saint-Martin et à la réduction de vitesse engendrée par le faible rayon de la jonction qu'il faudrait établir.

¹ Intercommunale d'Equipement Economique de la Province de Luxembourg.

Quoi qu'il arrive, ne pas réouvrir la ligne Athus - Mont-Saint-Martin entraverait la circulation des marchandises le long de l'axe nord-sud, ce qui pourrait éventuellement pousser les décideurs français à délaissier l'Athus - Meuse pour leurs propres lignes intérieures qui rejoindraient alors la Belgique, non plus à Athus, mais à Mouscron et dans cette hypothèse, la Wallonie y perdrait.

4. LE REDEPLOIEMENT DU RAIL - REFLEXIONS SUR LES LIGNES MODERNISEES OU NOUVELLES

4.1. INTRODUCTION

En complément de certains aménagements de lignes secondaires, des aménagements plus lourds portant sur des lignes principales peuvent être envisagés dans la perspective d'un redéploiement du rail en Région wallonne. Nous analysons successivement la modernisation éventuelle de la ligne 162 au sud de Namur et différents projets de lignes nouvelles.

4.2. LA MODERNISATION DE LA LIGNE 162 AU SUD DE NAMUR

La SNCB prévoit dans son plan décennal la modernisation de plusieurs lignes ou tronçons de ligne, en particulier la modernisation éventuelle de la ligne 162 au sud de Namur. Cette relation s'inscrit dans l'axe international Bruxelles-Strasbourg, repris comme maillon d'interconnexion dans le projet européen des lignes à grande vitesse. La modernisation de cette ligne consisterait à y prévoir des rames pendulaires (de type TGV P, Pendolino ou autre) qui permettent de s'adapter aux courbes et contre-courbes existantes et donc d'accroître la vitesse commerciale des trains.

Des versions de type intérieur de ce matériel devraient être commandées pour assurer non seulement les relations Bruxelles – Namur - Luxembourg mais aussi Liège - Luxembourg via Gouvy, par la ligne 42 récemment électrifiée.

Pour la mise en service de ce type de trains entre Bruxelles et Luxembourg, il s'agit uniquement d'un programme d'assainissement de l'infrastructure et d'un remplacement partiel des caténaires. Il n'existe à l'heure actuelle aucun agenda ni aucun plan d'aménagement véritable de la voie.

Le Département Infrastructures de la SNCB avait mené en 1997 une étude préliminaire dans la perspective d'un train pendulaire sur l'axe Bruxelles – Luxembourg - Strasbourg suite à une convention de l'Union internationale des chemins de fer associant la SNCB, la SNCF et le CFL. La principale conclusion de cette étude est que la mise en service de trains pendulaires paraît peu avantageuse dans le cadre d'une exploitation limitée au trajet Bruxelles-Luxembourg. En effet, les gains de temps de parcours sont faibles comparativement à un projet d'élévation de la vitesse à 160 km/h avec trains classiques alors que le surcoût à l'acquisition et à l'entretien du matériel pendulaire est de son côté relativement élevé.

Notons que cette étude SNCB ne s'intéresse qu'à l'infrastructure ferroviaire belge (lors des simulations, la vitesse entre la frontière belge et Luxembourg était posée égale à 125 km/h). Dans un cadre international, on pourrait cependant estimer la capacité des lignes SNCB à assurer la continuité d'une liaison à vitesse élevée utilisant le pendulaire vers le Nord-Est de la France via Luxembourg et dans cette perspective, l'avantage d'un train pendulaire pourrait être plus élevé.

4.3. LES PROJETS DE LIGNES NOUVELLES

L'optimisation du réseau à grande vitesse (RGV)

Dans le réseau à grande vitesse (RGV conçu pour une vitesse de 300/320 km/h), trois propositions de lignes nouvelles (en service pour la première, en construction pour les deux autres) ont déjà été formulées dans notre rapport précédent de septembre 2000 :

- LGV 1 : Bruxelles - Halle - Lille (ligne déjà en service) ;
- LGV 2 : Bruxelles - Louvain - Liège (ligne en construction) ;
- LGV 3 : Liège - Aix (ligne en construction qui est en fait une ligne à vitesse élevée car limitée à 220km/h).

Pour optimiser ce réseau à grande vitesse et l'articuler au réseau à vitesse élevée proposé ci-après (RVE conçu pour la pratique du 200/220 km/h), les aménagements complémentaires suivants pourraient être envisagés, en plus des aménagements déjà proposés dans notre rapport précédent de septembre 2000 :

- La création à Antoing d'une courbe de raccordement symétrique à l'actuelle (proposition formulée par le cabinet Durant), pour assurer aussi le passage de la ligne à grande vitesse LGV 1 (Bruxelles - Halle - Lille déjà en service) sur la dorsale wallonne selon l'axe Bruxelles-Tournai : cela permettrait, d'une part, de dévier du matériel à grande vitesse (MGV) via Tournai en cas d'interruption de circulation entre Antoing et le triangle TGV de Lille (soit un « plus » opérationnel significatif) et, d'autre part, de tracer des trains à vitesse élevée (TVE) de pointe Mouscron - Tournai - Bruxelles et vice versa via la LGV 1 ;
- La création d'une courbe de raccordement similaire à l'ouest de Waremme pour permettre, dans le sens Bruxelles-Liège et vice versa, de passer de la LGV 2 (Bruxelles - Louvain - Liège actuellement en construction) à la ligne 36 classique ; outre la déviation occasionnelle de MGV (comme à Antoing), cette courbe permettrait de tracer des TVE de pointe Liège - Ans - Waremme - Bruxelles² ;
- Par ailleurs, la création d'une « gare verte » sur la LGV 3 (Liège - Aix-La-Chapelle actuellement en construction) de type parkway à hauteur de Herve, proche de l'échangeur entre les autoroutes Liège - Aix (E40) et Battice - Verviers (E42) devrait aussi être étudiée³ ; celle-ci ne serait pas desservie par des MGV, mais seulement par des TVE de pointe Eupen - Welkenraedt - Herve - Liège - Bruxelles, ainsi que par des navettes limitées à la desserte régionale Eupen-Liège, à prolonger le jour venu sur la future nouvelle dorsale wallonne.

Vers un RVE cohérent

Ce réseau reprendrait dans un tout cohérent les diverses propositions de lignes nouvelles formulées récemment, en les articulant avec, d'une part, le réseau à grande vitesse déjà réalisé ou en cours de mise en place et, d'autre part, les lignes classiques. Il intégrerait aussi, aux sorties de Bruxelles, les voies rapides des lignes 161 Bruxelles - Ottignies et 124 Bruxelles-Nivelles, dont le quadruplement a désormais la préférence du Gouvernement wallon par rapport à la réalisation de lignes nouvelles parallèles. Le tout est à concevoir à un horizon temporel de l'ordre de 2020 et couvre donc une période englobant deux plans décennaux de la SNCB.

²Une proposition du même ordre est formulée par la Région flamande pour brancher l'axe Genk-Hasselt-Saint-Trond-Landen sur la LGV 1 en remettant en service une ancienne ligne au sud de Landen.

³ Situation analogue à celle prévue pour la future gare de Campine du Nord sur la LGV4 (Anvers-Breda).

Les propositions de lignes nouvelles, erronément dites à grande vitesse, sont en fait des lignes à vitesse élevée (LVE) car limitées à 200/220 km/h : les deux premières figurent dans les propositions du Plan Décennal 2001-2010 de la SNCB et nous en suggérons ici une troisième.

- LVE 1 : Bruxelles-Namur via Wavre/Louvain-la-Neuve et Daussoulx en dédoublement de la ligne 161 via Ottignies, avec prolongement éventuel au sud de Namur;
- LVE 2 : Bruxelles-Charleroi via Nivelles-Ouest, avec antenne éventuelle sur la Louvière (et de là Mons par ligne classique), en doublement des lignes 124 et 96,
- LVE 3 : Liège/Bierset - Daussoulx - Charleroi/Gosselies, en doublement des lignes 125 et 130, à prolonger vers Mons puis la région lilloise, avec une branche vers l'éventuel aéroport de Chièvres où elle se raccorderait à la LGV 1.

Précisons que le matériel roulant à mettre en œuvre pour valoriser au mieux le potentiel de ces nouvelles lignes n'existe pas encore en service commercial.

Pour une nouvelle dorsale wallonne à vocation mixte

Autre projet de ligne nouvelle permettant d'optimiser le réseau ferroviaire en Région wallonne, la nouvelle dorsale wallonne doublerait, selon un tracé grossièrement parallèle à l'autoroute de Wallonie, l'itinéraire classique de fond de vallée. L'originalité de ce projet serait, comme nombre d'autres lignes nouvelles étrangères en projet (Mulhouse-Dijon, Lyon-Turin ou Montpellier-Barcelone, par exemple), d'être à vocation mixte.

Cet axe serait donc prévu aussi bien pour le transport de voyageurs (plus particulièrement le trafic intérieur interurbain) que pour le transport de marchandises en transit.

- D'un côté, le renforcement des déplacements intrawallons, à moyenne et longue distance, liés à l'affirmation du fait régional, ne pourra se faire qu'au travers d'un outil ferroviaire de bonne qualité, avec des TVE qui relieraient les régions liégeoise, namuroise, carolorégienne et montoise (voire lilloise dans une optique eurorégionale); l'offre interurbaine de base comprendrait alors un "super IC" à cadence horaire et éventuellement quelques trains P le matin et en fin d'après-midi.
- D'un autre côté, l'axe écoulerait un important trafic de marchandises de type non lourd, essentiellement de nature intermodale, via des trains de conteneurs, de semi-remorques ou de caisses mobiles ou via la route roulante.

Le caractère relativement vallonné du tracé et la nécessité de concilier les exigences des trains de fret (en particulier ceux relevant de la formule de la route roulante) et celles des rames voyageurs font qu'il semble plus approprié de prévoir une LVE plutôt qu'une LGV. De la frontière allemande à Liège, les trains pourraient emprunter deux lignes existantes : d'une part, ceux de voyageurs et de fret léger rejoindraient Liège en empruntant la future LGV 3 ; d'autre part, les rames de fret plus lourdes prendraient la ligne 23 de Montzen à Visé, puis suivraient la 40 jusque Liège. Dans le premier cas, ils accéderaient au plateau de Hesbaye directement par la ligne 36 et le « plan incliné » d'Ans, dont la forte pente ne serait pas un obstacle. Dans le second, ils seraient dirigés via Kinkempois et la ligne 36 bis, qui rejoint la précédente à Voroux - Goreux.

L'obligation d'emprunter ces deux itinéraires distincts impose de situer l'origine de la LVE 3 là où ils convergent ; ce lieu est d'autant plus incontournable qu'un terminal de route roulante desservant la région liégeoise pourrait aisément être réalisé dans les emprises SNCB de l'ancienne gare de formation de Voroux - Goreux.

La ligne contournerait l'aéroport de Bierset par le nord et serait ensuite accolée à l'autoroute de Wallonie du côté septentrional (avec toutefois une exception à Gosselies). Le franchissement des vallées et vallons n'ira pas sans poser des problèmes, à la fois techniques et environnementaux, car c'est à ce niveau que s'observeront les principales nuisances acoustiques pour les riverains.

La ligne pourrait être réalisée en deux phases : tout d'abord de Voroux-Goreux à Daussoulx, où elle se raccrocherait à la bretelle Daussoulx-Gosselies de la LVE 1 dont la réalisation vient d'être demandée par la Région wallonne ; ensuite, au delà de Gosselies avec des variantes de tracé en fonction des décisions qui seraient prises à propos de Chièvres. En tout état de cause, elle se prolongerait jusqu'en région montoise, avec un terminal multimodal et de route roulante au niveau de la gare routière de Garocentre proche de La Louvière. Dans l'hypothèse de la réalisation d'un grand aéroport international à Chièvres, nombre de trains de voyageurs et les trains légers de fret rejoindraient celui-ci – et donc la LGV 1 – depuis Jurbise (soit sur une LVE, soit sur la ligne 90 dûment aménagée. Il ne serait sans doute alors pas rentable de construire une ligne nouvelle de Mons à la frontière française pour le reste du trafic, et le réaménagement en profondeur de lignes existantes ou abandonnées (par exemple l'ex-ligne 97 de Quévrain à Douai et Arras) s'imposera. Dans le cas contraire, la réalisation éventuelle d'un site neuf imposerait assurément de contourner la région du Borinage par le nord, selon un axe Casteau – Blaton - Orchies.

La route roulante, une composante possible pour la nouvelle dorsale wallonne ?

La justification première de cette nouvelle dorsale wallonne serait avant tout le transport de marchandises d'ordre essentiellement international. Il est donc fortement conseillé de prévoir pour cette nouvelle ligne la composante la plus exigeante pour le trafic intermodal, en termes de gabarit des ouvrages et de pentes de la ligne, et ainsi permettre le passage de la *route roulante*.

La route roulante (appelée aussi autoroute ferroviaire en France, « Rollende Landstrasse » en Allemagne ou encore « Rolling Highway » en Grande-Bretagne) est un mode d'acheminement des marchandises par rail qui consiste à charger des véhicules routiers complets (camions + conducteurs) sur des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute la longueur permettant d'utiliser le gabarit des tunnels existants. Ce système de transport combiné accompagné s'adresse généralement à des clients non réguliers et peut être utilisé sur des distances relativement courtes.

Dans le cadre d'une approche environnementale, offrir aux transporteurs routiers une infrastructure ferroviaire appropriée et facile d'accès grâce à la route roulante s'inscrit parfaitement dans un système de transports écologiquement viables (TEV) au sens défini par l'OCDE.

Plutôt que de continuer à encourager le transport routier en lui accordant certaines facilités au lieu de lui faire supporter l'ensemble des coûts externes qu'il génère (ce qui, du point de vue de l'ensemble de la collectivité, n'est pas optimal), ne serait-il pas préférable d'investir dans le ferroviaire (comme en Suisse, en Autriche et en Allemagne) pour proposer une réelle alternative aux routiers et s'inscrire ainsi dans une politique de mobilité durable? Prévoir pour la Nouvelle Dorsale Wallonne le gabarit maximum et ainsi envisager la possibilité d'une route roulante le long de cette nouvelle ligne est donc une piste à ne pas négliger.

Dans le cadre d'une approche globale, précisons cependant que l'investissement pour ce mode de transport combiné rail-route ne suffira pas à lui seul pour provoquer un transfert modal. Il devra nécessairement s'accompagner d'autres mesures, en particulier des mesures économiques, fiscales et réglementaires visant à décourager les moyens de transport plus polluants tels que la route ainsi que des mesures de sensibilisation sur les impacts négatifs de la route sur l'environnement. Ces mesures d'accompagnement rendront indirectement le transport combiné rail-route (et le transport ferroviaire en général) plus attractif, ce qui pourrait inciter les transporteurs routiers à utiliser cette nouvelle offre.

