

Sur les rails d'une mobilité durable

Réflexion sur les possibles
du rail belge

Par Anne-Catherine Remacle

INTRODUCTION

Mobilité et durabilité seraient-elles les variables d'une équation impossible ? À l'heure où la durabilité est au centre des réflexions – avec, notamment, les objectifs de développement durable des Nations Unies¹ – les enjeux du changement climatique qui pèse sur l'écosystème de la planète et sur notre futur ne peuvent plus être ignorés.

Parmi les différentes causes à la base de ce phénomène, la consommation mondiale d'énergie fossile figure en bonne place.² Ces énergies fossiles sont majoritairement utilisées à des fins de mobilité, qu'il s'agisse du trajet en voiture jusqu'au lieu de travail ou du vol *low-cost* pour partir en vacances. En plus d'avoir un impact négatif sur l'environnement, l'engorgement des routes dans les villes crée un climat nocif pour la santé des habitants. Les méfaits des particules fines à Bruxelles et en Wallonie sont aujourd'hui une réalité avec laquelle il faut compter³, faisant de la mobilité un enjeu de santé publique. En conséquence, la question d'un changement de mobilité est plus que jamais à l'ordre du jour.

Dans une précédente publication, notre attention s'était portée sur le vélo comme *médium* de changement de mobilité, essentiellement pour les trajets de courte durée.⁴ Aujourd'hui, le train, comme transport public de personnes, doit être repensé dans une perspective durable. Les réseaux ferroviaires belge et européen sont vastes et constituent une solution de choix pour un changement de mobilité.

I. LA MOBILITÉ SOUS PLUSIEURS ANGLES

Afin de pouvoir analyser les idées et initiatives de mobilité ferroviaire comme des alternatives durables, nous allons prendre le temps de définir les différentes facettes de la mobilité. Nous explorerons également les deux principales références en termes de durabilité afin de comprendre les logiques se trouvant derrière ces initiatives.

A. Une mobilité spatiale et sociale

Le sociologue John Urry définit le transport ferroviaire comme une pratique socio-spatiale de mobilité.⁵ Si le côté spatial ne semble pas étonnant, le côté social peut poser question. Explorons les horizons de ces deux pans de la mobilité ferroviaire.

¹ « 17 objectifs pour transformer le monde », *un.org*, s. d., [en ligne :] <http://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>, consulté le 20 juillet 2017.

² Il existe plusieurs causes au réchauffement climatique. Le plus couramment cité est l'utilisation d'énergie fossile mais le premier est plus généralement méconnu est l'élevage intensif de bœufs pour la consommation de viande mondiale. A. STIENNE, « Le coût écologique de la viande bon marché », *Le Monde diplomatique*, août 2015, [en ligne :] <https://www.monde-diplomatique.fr/cartes/coutdelaviande>.

³ « Pollution de l'air à Bruxelles : des pics "incroyables" », *Rtbf.be*, 16 juin 2017 [en ligne :] https://www.rtbf.be/info/societe/detail_pollution-de-l-air-a-bruxelles-des-pics-incroyables?id=9635483, consulté le 24 juillet 2017.

⁴ Pour davantage d'informations, consulter A.-C. REMACLE, *Tous à vélo. Si on changeait de mobilité ?*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », 2016.

⁵ J. URRY, *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie*, Paris : Armand Collin, 2005.

Pour Daniel Courgeau, le concept de mobilité spatiale s'entend comme l'ensemble des « déplacements dans l'espace physique, d'individus ou de groupes d'individus, quelle que soit la durée et la distance de ces déplacements »⁶. À partir de cette définition, des acceptions de mobilité ferroviaire assez larges peuvent être mises en exergue comme la mobilité résidentielle, le tourisme ou encore la mobilité quotidienne.⁷ Les usages du train sont en effet multiples. En Belgique, en 2015, le nombre de personnes montées dans les trains quotidiennement est de 872 855.⁸ Ce nombre compile les nombreux navetteurs entre Bruxelles, la Flandre et la Wallonie, mais pas seulement. Le train est également utilisé pour des voyages d'agrément, que ce soit en Belgique ou sur le réseau européen. Un billet spécial, l'*Interrail*, existe également pour voyager le réseau européen pendant un laps de temps défini. Dans cette optique, le train est considéré comme un médium de voyage pour se rendre d'un point A à un point B.

Il existe également une double perspective sociale aux voyages en train. D'un point de vue pratique, une partie des usagers utilisent le transport ferroviaire pour entretenir leur réseau social (visite à la famille, aux amis, etc.).⁹ Cette utilisation du rail semble toutefois s'amoinrir en fonction de l'âge des usagers.

Le voyage en train peut également prendre une consonance sociale dans la mesure où les trajets sont propices aux échanges entre usagers – qu'ils soient navetteurs ou voyageurs occasionnels (trains de nuit, trains couchettes, trains internationaux). Amélie Daems parle à cet égard de « sociabilités ferroviaires ». Les usagers qui utilisent le train comme moyen de transport pour se rendre au travail n'hésitent d'ailleurs pas à souligner que le train leur a permis de faire des rencontres avec des personnes montant au même arrêt. Ces rencontres peuvent être éphémères ou furtives.¹⁰ Elles sont aussi l'occasion de développer des relations de sociabilité continues telles que des groupes d'« amis du train ».

B. Mobilité durable : entre *top down* et *bottom up*

Deux écoles sont à distinguer quand on parle de durabilité écologique : le développement durable et la transition écologique. Ces deux visions d'une même problématique peuvent-elles être applicables à la mobilité ferroviaire ? Pour les départager de manière grossière, la première fonctionnerait davantage selon la logique *top down* (du haut vers le bas) et la deuxième *bottom up* (du bas vers le haut).

L'expression développement durable est la traduction du terme anglais *sustainable development*. Le rapport Brundtland définit le développement durable comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs (...) C'est également un processus de transformations dans lequel l'exploitation des ressources, la direction des investissements, l'orientation des techniques et les changements institutionnels se font de manière harmonieuse et renforcent le potentiel présent et à venir permettant de mieux répondre aux besoins et aspirations de l'humanité. »¹¹ La notion de développement durable peut aussi être considérée sous un angle économique. Elle impliquera alors « une amélioration du

⁶ D. COURGEAU, cité par O. DEHOORNE, « Tourisme, travail, migration : interrelations et logiques mobilitaires », *Revue européenne des migrations internationales*, XVIII, 1, 2002, [en ligne] : <https://remi.revues.org/1676>.

⁷ V. KAUFMANN, B. MONTULET, et al., *Mobilités, fluidités... libérés ?*, Bruxelles : FUSL, 2004, p. 31.

⁸ Institut bruxellois de Statistiques et d'Analyses, « Mobilité et transports », *lbsa.be*, s. d., [en ligne] : <http://lbsa.brussels/themes/mobilite-et-transport#.WazypLhARpg>. Consulté le 30 août 2017.

⁹ P. LANNON, T. RAMADIER, *La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-La-Neuve : Academia-Bruylant, 2007.

¹⁰ Le journal *Métro* a d'ailleurs une rubrique consacrée à ces courtes entrevues : « le kiss and ride ». Lire P. LANNON, T. RAMADIER, *La mobilité généralisée*, op. cit. ; « Kiss and Ride », *Métro*, s. d., [en ligne] <https://fr.metrotime.be/kiss-and-tweet/>, consulté le 20 juillet 2017.

¹¹ COMMISSION MONDIALE POUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DEVELOPPEMENT (CMED), 1988. *Notre avenir commun*, Québec : Éd. du Fleuve, 1988.

sort des générations futures, ou au minimum une non dégradation, une stagnation »¹². Dans cette perspective, John Pezzey rajoute que la durabilité doit être conçue comme une amélioration de la qualité de vie, rajoutant ainsi une préoccupation intergénérationnelle.¹³

Dans notre perspective de mobilité, il faut considérer l'adjectif « durable » comme une entité unique. En effet, de manière commune, on parlera de « mobilité durable », de consommation durable, etc.¹⁴ Cette utilisation permet d'introduire une référence tacite aux principes qui sous-tendent le développement durable comme « l'intégration de l'environnement et de l'économie, l'avenir (Futurity), la protection environnementale, l'équité sociale, la qualité de vie, la participation »¹⁵.

Au niveau de la transition écologique, le terme de « transition » est né du mouvement des villes en transition lancé par Rob Hopkins. L'idée de base sous-tendant la transition est la nécessité d'investir dans l'écologie par des investissements locaux (potagers collectifs, SELS, RES, GAC, GASAP, etc.). Il s'agit donc d'une réaction urgente au changement climatique et au pic pétrolier.¹⁶ Elle peut être également considérée comme une nouvelle transition énergétique. Du point de vue de Bourg, Kaufman et Méda, la transition peut également être conçue comme un ailleurs écologique plus ou moins affirmé mais relativement indéfini en raison de la multitude d'initiatives existantes.¹⁷

Pour certains chercheurs, la transition se substitue au développement durable qui serait une notion aujourd'hui désuète. Cette réflexion est portée par le fait qu'en 2008, quand il crée le mouvement des villes en transition, Rob Hopkins s'inscrit en opposition à l'esprit top down du développement durable. Pour des écologistes et des individus engagés, la notion de développement durable renvoie à un oxymore. En utilisant cette expression, ils appuient sur la vision occidentale du développement qui n'est, par définition, pas durable. Dès lors, établir une expression composée des termes « développement » et « durable » est impensable : c'est donner le sentiment que l'on va pouvoir continuer à faire fonctionner la société comme avant, mais en la rendant durable.¹⁸ Cette remarque se fonde principalement sur la reprise malheureuse du concept de « développement durable » par le monde entrepreneurial qui porte préjudice au sens réel de cette notion.

Si on revient à son essence même, le développement durable a été mis en place justement pour s'opposer à la croissance économique et son objectif caduque de bien-être. Il garde donc toute sa pertinence. Il existe encore aujourd'hui des pans entiers du développement durable qui sont portés par des groupes sans lien aucun avec le secteur des entreprises.¹⁹

Au sein de la transition, la mobilité ferroviaire durable prend sens au niveau de la consommation énergétique du réseau ferroviaire (énergie nucléaire transformée), mais aussi par rapport à l'urgence de passer d'une mobilité axée en Belgique sur le transport automobile et l'autosolisme (énergie fossile) à une mobilité intermodale²⁰ axée sur les transports doux (vélo, marche) et en commun (train, bus, tram).

Dans cette analyse, ces deux notions peuvent cohabiter en offrant des approches différentes sur la base d'une même constatation : le réchauffement climatique existe et il faut agir pour trouver des alternatives.

¹² E. ZACCAI, *Le développement durable - Dynamique et constitution d'un projet*, Bruxelles : PIE-Peter Lang, 2002.

¹³ J. PEZZEY cité par E. ZACCAI, *op.cit.*

¹⁴ E. ZACCAI, *op. cit.*

¹⁵ M. JACOBS, 1998, cité par E. ZACCAI, *op. cit.*

¹⁶ Le pic pétrolier est défini comme « le point où l'expansion de la production de pétrole devient impossible parce que les nouveaux débits de production sont entièrement compensés par les déclinés de production ». Chr. SKREBOWSKI (rédacteur en chef du Magazine *Petroleum Review*), cité par R. HOPKINS, *Manuel de transition : De la dépendance au pétrole à la résilience locale*, Montréal : Écosociété, 2011.

¹⁷ D. BOURG, A. KAUFMANN, D. MEDA, *L'âge de la transition : en route pour la reconversion écologique*, Paris : Les Petits Matins, 2016.

¹⁸ C. DION, « Demain : jusqu'où peuvent aller les alternatives citoyennes ? », intervention aux Tribunes de l'ULB, Bruxelles, 8 mars 2017, [en ligne :] <https://www.youtube.com/watch?v=VjcbmLhsTYA>, consulté le 26 juillet 2017.

¹⁹ E. ZACCAI, intervention en marge de C. DION, *op. cit.*

²⁰ Lire à ce sujet A.-C. REMACLE, *op. cit.*

II. QUELLES PERSPECTIVES POUR UN RAIL PLUS DURABLE ?

Un rail durable ce n'est pas seulement un rail respectueux de l'environnement, c'est également un rail attentif au futur des prochaines générations, à l'équité sociale, à la qualité de vie et à la participation des citoyens. À l'heure actuelle, certaines alternatives durables existent déjà. D'autres sont encore à l'état d'embryon.

A. L'intermodalité

L'intermodalité²¹ est souvent présentée comme une solution intéressante afin de rendre la mobilité globale de notre royaume plus durable.²² En effet, le but du transport intermodal est de limiter l'autosolisme pour se tourner vers la combinaison d'autres moyens de transports de préférence doux (marche, vélo) ou en commun (train, tram et bus). Cette solution demande une concertation pour la gestion des horaires afin que ceux-ci se combinent pour rendre le transport le plus efficace et le plus attractif possible.²³ Il s'agit donc d'une conception purement spatiale de la mobilité : trouver le moyen le plus avantageux pour se déplacer d'un point A à un point B. Dans cette perspective, la voiture est un *médium parmi d'autres* pour effectuer ses déplacements.

Accomplir un trajet intermodal, peut ainsi consister à se rendre à la gare/arrêt de bus le plus proche à pied ou à vélo afin d'y prendre un train/bus puis, d'opter pour un transport doux ou un autre transport en commun jusqu'à sa destination finale.

Plus doux pour l'environnement, la totalité de ces modes de transports s'inscrit donc dans une perspective durable. Il faut enfin souligner que le principe de l'intermodalité séduit autant les usagers (perspective *bottom up*) — ils sont chaque année de plus en plus nombreux à opter pour l'intermodalité que les opérateurs de transports en commun (logique *top down*). Depuis quelques années, la nécessité d'aller vers plus d'intermodalité a ainsi conduit les différents opérateurs de transport en commun desservant Bruxelles et sa périphérie (SNCB, STIB, TEC et de Lijn) à travailler à une meilleure intégration de leurs offres et de leurs tarifs respectifs dans le but d'améliorer la mobilité à Bruxelles et dans la périphérie. Ainsi, la carte MOBIB permet aux usagers d'effectuer leurs déplacements en combinant les différents réseaux. On soulignera en outre les initiatives intermodales telles que les *blue bike* de la SNCB, le *cycloTEC*, les VLB (Vélo Libre Service : Villo à Bruxelles, *Li bia vélo* à Namur, etc.) ou encore l'augmentation du réseau Ravel.

B. La gratuité du train

Une seconde piste régulièrement évoquée, celle d'une plus grande attractivité financière – voire même de la gratuité – du train. Cette idée s'inscrit dans une perspective idéale où le rail serait intégralement financé par l'État et resterait donc, de facto, un monopole des pouvoirs publics.

A priori, d'un point de vue strictement comptable, un tel scénario a de quoi faire hurler les défenseurs de la rigueur budgétaire. Pourtant, comme le soulignent Olivier Malay et Samuel Sonck, ce serait bien plus réalisable financièrement qu'il n'y paraît. « Dans le scénario où l'État compense le manque à gagner dû à la gratuité de la SNCB, cela lui coûterait à peu près un milliard par an

²¹ Sur l'intermodalité, lire A.-C. REMACLE, *op. cit.*

²² L'intermodalité a d'abord été pensée pour le transport de fret.

²³ Notons par contre que cette idée n'est pas facilitée par le fait que de nombreux horaires ne sont pas encore coordonnés entre les sociétés de transport en commun.

(en sachant que la gratuité engendrera également des économies : plus besoin de contrôles, ni de fabrication de billets, etc.). Il faudrait ajouter à cela environ 500 millions par an pour augmenter le nombre de trains, la sécurité et investir correctement, selon des calculs récemment menés par Ecolo-Groen. Une augmentation de la dotation totale d'un milliard et demi donc. »²⁴

Si ce montant peut apparaître important, il faut néanmoins rappeler qu'il est nettement en deçà de celui alloué chaque année aux voitures de sociétés – 4,1 milliards d'euros (dont près de 2,5 milliards de subsides directs) par an²⁵. Pour Malay et Sonck, financer la gratuité du train, pourrait ainsi simplement se faire en prélevant 27 % des subsides publics alloués aux voitures de société. Ce transfert serait symbolique étant donné que les voitures et les trains sont issus du domaine de la mobilité. D'un point de vue purement environnemental, ce transfert serait cependant loin d'être neutre dans la mesure où ces deux modes de transport renvoient à des perspectives diamétralement opposées : alors que les voitures engorgent les villes d'embouteillage et contribuent fortement à la pollution de l'air ambiant, le train permet de se déplacer tout aussi rapidement à moindre coût énergétique.²⁶

Les avantages de la gratuité du train sont en effet multiples.

- Le train est un des moyens de transport qui pollue le moins : « l'émission de CO₂ par voyageur et par kilomètre est sept fois moindre en train qu'en voiture (jusqu'à vingt fois en heure de pointe) »²⁷.
- Au niveau des impacts sociaux de ce projet, la gratuité du train permettrait une plus grande justice sociale. Si la Belgique est un pays où l'on compte le plus de voitures par ménage, il ne faut cependant pas oublier que pour les 15 % de Belges vivants sous le seuil de pauvreté, celle-ci (avec tous les coûts annexes) représente un luxe. Un rail plus accessible s'inscrirait dans une optique de droit à la mobilité pour tous.
- Cette accessibilité ne serait pas seulement un atout pour les Belges, mais constituerait également un argument touristique de taille.

Toutefois, la qualité de service et l'efficacité de la SNCB laisse à désirer. Pour que la gratuité permette de réellement redynamiser l'usage des transports en commun, il faudrait « réduire les retards, augmenter les fréquences aux heures de pointe et en soirée, redynamiser les petites lignes »²⁸. De cette façon, Les automobilistes pourraient être tentés par l'aventure du rail.

Des villes comme Aubagne, Châteauroux, Dunkerque (France) ou Tallin (Estonie) sont passées à la gratuité avec succès. Et s'il est vrai qu'aucun pays n'a encore fait l'expérience de la gratuité sur l'ensemble de son réseau de train, il n'en demeure pas moins que ces micro-expériences positives sont de bon augure pour un test au niveau macro.

Cet idéal de gratuité s'inscrit clairement dans une optique *top down* et donc davantage issue du concept de développement durable. La gratuité du train rentrerait dans les critères énoncés de durabilité : bénéfique pour l'environnement, porteur d'équité sociale et d'une plus grande qualité de vie. Dans cette vision *top down*, la gratuité se pose comme alternative à la libéralisation du rail belge. Cette perspective de rendre le train gratuit est cependant bloquée par la législation européenne relative à la libéralisation du rail (cf. encadré). Et ce alors que de nombreuses voix s'élèvent pour

²⁴ En 2015, les rentrées de la SNCB se montaient à 629 millions d'euro. Il faudrait donc ce montant pour financer une gratuité (en sachant que la gratuité engendrera également des économies : moins de contrôles, ni de fabrication de billets, etc.). Afin de garantir un service optimal (augmenter le nombre de trains, la sécurité et un meilleur investissement global), il faudrait ajouter à cette somme environ 500 millions par an. ; O. MALAY, S. SONCK, « Le train gratuit pour tous », *La Libre Belgique*, 1^{er} janvier 2016, [en ligne :] <http://www.lalibre.be/debats/opinions/le-train-gratuit-pour-tous-568698f13570b38a57eaba1c>, consulté Le 7 Juillet 2017.

²⁵ Montants avancés par le Copenhagen Economic Institute, cité par O. MALAY, S. SONCK, *op. cit.*

²⁶ O. MALAY, entretien avec l'auteure, *op. cit.*

²⁷ O. MALAY, S. SONCK, *op. cit.*

²⁸ *Ibid.*

mettre en garde contre les impacts que la libéralisation du rail devrait induire en Belgique. En effet, il faudrait augmenter la productivité d'environ 10 à 20 % en cas de libéralisation pour que la SNCB soit compétitive face aux entreprises qui viendraient sur le réseau belge. De manière pratique, cela équivaldrait à diminuer fortement les conditions de travail des cheminots, autrement dit travailler davantage, dans des conditions plus difficiles et à salaire égal.²⁹

En réalité, le véritable enjeu face à l'avenir du rail belge est sociétal : quel monde voulons-nous transmettre aux générations futures ? Un service public promouvant des valeurs sociales et environnementales positives (durable !) ou un réseau à plusieurs vitesses qui entraîne des inégalités ?

L'aller simple de la libéralisation du rail européen

La libéralisation du rail se base sur quatre principes : la séparation verticale, la concurrence, l'accès ouvert et la régulation. L'objectif de la Commission européenne est de proposer une libéralisation complète du rail dans l'Union européenne dès l'horizon 2023.

Il faut spécifier que quatre segments peuvent être distingués dans le secteur du transport ferroviaire en vue de cette libéralisation :

- le transport de fret ;
- le transport international de voyageurs ;
- le transport national de voyageurs (services commerciaux) ;
- les services publics de transport.

Il est important de préciser qu'au sein du service ferroviaire d'un même État, différentes lignes peuvent être différenciées : les services commerciaux réunissent les grandes lignes qui peuvent être exploitées sans soutien public ; a contrario, le service public réunit toutes les petites lignes locales qui ne sont pas économiquement rentables.

À partir de l'ouverture du marché intérieur européen, dans les années 1980, le secteur du transport ferroviaire (fret et personne) a dû s'adapter afin de devenir plus compétitif face aux autres types de transport. Les réformes européennes se sont concrétisées par différents « paquets ferroviaires ». Le premier, en 1991, a ouvert prudemment les réseaux ferroviaires à la concurrence. Pour le cas du transport de fret, il est totalement ouvert à la concurrence depuis 2007, aussi bien pour le transport national qu'international.

Depuis 1996, une réforme du transport a été impulsée par la Commission européenne qui prévoyait une ouverture graduelle à la concurrence du marché du transport de personnes. Cette ouverture a pressé les États à prendre des mesures concrètes afin de libéraliser le secteur ferroviaire. En Belgique, depuis 2005, une séparation verticale a été mise en place entre deux sociétés de droit public détenues par l'État belge : Infrabel qui est chargée de gérer les infrastructures ferroviaires, et la SNCB, en charge que de l'exploitation ferroviaire (trains et gares). Cette séparation permet de faire circuler plusieurs opérateurs de trains sur le même réseau et donc d'introduire la concurrence sur certaines lignes commerciales. La gestion de l'infrastructure reste le monopole de l'État.

Depuis 2010, le transport international des voyageurs a été ouvert à la concurrence (Thalys, TGV, ICE). « Les entreprises opérant sur les lignes internationales sont autorisées à faire du cabotage, c'est-à-dire qu'elles peuvent prendre et déposer des voyageurs dans toute gare tout au long de leur trajet, y compris dans un même pays. » À partir de 2020, les lignes commerciales belges (cf. celles qui sont rentables sans soutien public) seront ouvertes à la concurrence.

²⁹ O. MALAY (doctorant en économie à l'UCL et membre de *Tout Autre Chose*), entretien avec l'auteure, Louvain-la-Neuve, 23 mai 2017.

³⁰ Commission européenne, *Transport. Rapprocher les citoyens et les entreprises d'Europe*, Luxembourg : Office des publications de l'Union européenne, « Comprendre les politiques de l'union Européenne », 2014.

³¹ A. GAUTIER, I. SALEM, « La SNCB : prête pour la libéralisation totale du rail ? », *Regards Économiques*, n°128, décembre 2016, p. 2.

³² *Ibid.*

C. Repenser la consommation énergétique des trains

Le secteur ferroviaire est un important consommateur d'énergie en Belgique : il ne pèse pas moins de 2 % de la production électrique annuelle belge. Cette consommation en fait l'une des entreprises les plus consommatrices du pays.

La SNCB utilise l'électricité pour deux finalités : l'énergie de traction pour faire rouler les trains et l'énergie de non-traction qui est utilisée pour les autres postes de consommation comme le chauffage et l'électricité dans les 136 gares et les 417 points d'arrêt du pays, mais aussi les ateliers, les postes d'entretien et les bâtiments administratifs et de service.

L'électricité est issue soit des centrales nucléaires, thermiques (ex : gaz naturel) ou des énergies renouvelables. C'est Infrabel qui gère l'arrivée du courant jusqu'à ses stations. Son transport est assuré sous un haut niveau de tension de courant alternatif. Une fois transformée en tension, Infrabel la distribue via des caténaires. Cette électricité rencontre plusieurs usages : faire rouler les trains (locomotives ou automotrices), les chauffer, les éclairer ou encore les climatiser. Au niveau de la répartition énergétique, un des plus gros consommateurs énergétique est le chauffage qui représente entre 10 à 15 % de la consommation électrique des trains !³³

L'idée de repenser l'origine énergétique de l'électricité utilisée par la SNCB a été analysée par Inter-environnement Wallonie. La transformation « durable » de la SNCB passerait par deux étapes : réduire la consommation d'énergie et se fournir en électricité renouvelable.

Afin de **réduire la consommation énergétique des trains**, le comportement du chauffeur tient un rôle primordial. Des tests effectués sur un trajet type d'une ligne de marchandise (Monceau – Aix-la-Chapelle) en 2015 ont en effet démontré que la consommation pouvait très fortement varier selon le type de conduite. Faire rouler un train en formule « e-driver » permet ainsi de réduire de 20 à 30 % la consommation d'électricité.

Au niveau du **choix énergétique**, Infrabel et la SNCB n'ont aucune obligation de se fournir en énergie renouvelable. Légalement, le fournisseur d'énergie est libre de choix pour tout opérateur de transport. S'il se tourne vers l'énergie verte, il doit installer un compteur d'électricité sur tous les trains afin de pouvoir facturer correctement la consommation effective. Cette pratique reste toutefois très minoritaire (à l'exception de B-Logistics).

Il existe une autre pratique qui verdirait la consommation énergétique du transport ferroviaire : l'achat de garanties d'origine. Le principe est relativement simple mais se rapproche fortement d'une pratique de *greenwashing*.³⁴ « Un producteur d'électricité en Europe a droit à une quantité de labels de garantie d'origine équivalente à sa production d'énergie renouvelable. Il peut ensuite vendre ces labels à un fournisseur ou à un opérateur comme la SNCB s'en prévaloir dans sa communication. Problème : il n'y a pas de marché de labels de garantie d'origine suffisant au niveau européen et leur prix demeure donc ridiculement bas. Pour un opérateur, verdir son électricité est donc bon marché et le faire n'incite donc pas les producteurs d'électricité à produire davantage d'électricité renouvelable. »³⁵

³³ A. COLLIGNON, C. TELLIER, « À quand des trains qui roulent au vert en Belgique ? », *Fédération Inter-Environnement Wallonie*, 4 mai 2017, [en Ligne :] <http://www.iewonline.be/spip.php?article8171>, consulté le 30 juin 2017.

³⁴ Pour une information complète sur le *greenwashing*, voir N. BERGER, *Le greenwashing ou les noces improbables de la publicité et de l'environnement*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », 2014, <http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives/collection-au-quotidien/greenwashing>.

³⁵ A. COLLIGNON, C. TELLIER, *op. cit.*

Des éoliennes le long des lignes de chemin de fer

La Belgique a lancé un projet de construction d'éoliennes le long des autoroutes, canaux et lignes de chemin de fer afin de dégager le paysage pour les habitants. Avec son futur parc de 25 éoliennes, Greensky s'annonce comme le plus grand projet de ce type. Sa particularité sera d'alimenter directement trois lignes de chemin de fer (la ligne à grande vitesse Louvain-Liège, la ligne classique Louvain-Liège et la ligne Landen-Hasselt), tout en permettant un accès à de l'énergie verte pour les communes avoisinantes via le réseau d'Infrabel (région de Hannut et du Limbourg).³⁶

Les solutions durables mises en place au niveau du rail belge se situent toutes dans une perspective *top down*. Greensky est à est égard un exemple révélateur d'un choix de société se tournant vers l'enjeu durable. Il existe également des exemples *bottom up* d'utilisation d'énergies vertes dans les transports en commun. Au-delà de nos frontières, certains citoyens ont décidé de prendre la direction durable sans attendre le feu vert des autorités politiques.

Un exemple de rail vert

Un exemple d'utilisation d'énergie verte mais aussi de perspective citoyenne et durable est la compagnie ferroviaire allemande Locomore. Cette compagnie est issue d'un financement par crowdfunding, c'est-à-dire que ce sont des citoyens qui ont participé à sa création en la finançant. Depuis le début de l'année 2017, Locomore relie Berlin et Stuttgart et offre une véritable alternative à la compagnie nationale, la Deutsche Bahn. Si le trajet est plus lent, le prix est lui plus attractif que celui de la Deutsche Bahn. Locomore possède plusieurs qualités durables : les trains roulent à l'énergie électrique renouvelable, les passagers peuvent y consommer des boissons et de la nourriture issue du commerce équitable et/ou bio. De plus, la compagnie propose un concept de train social : les voyageurs partageant les mêmes intérêts peuvent se réunir pour voyager ensemble par zone thématique (sport, voyage, etc.) dans le train.

Le choix de Locomore est donc un choix de consommation responsable : les clients choisissent délibérément un transport plus lent, mais en accord avec leurs principes de vie.³⁷ L'existence de cette compagnie est due à la privatisation depuis les années 1990 du rail allemand qui permet à des compagnies d'offrir une concurrence au leader historique. C'est d'ailleurs en raison de cette privatisation que Locomore a choisi ce tronçon clairement défini comme une ligne commerciale.

³⁶ M. GIOT, « Parc éolien Greensky en Hesbaye : les premières éoliennes sont en construction à Gingelom », *RTBF*, [en ligne :] https://www.rtbf.be/info/regions/detail_parc-eolien-greensky-en-hesbaye-les-premieres-eoliennes-sont-en-construction-a-gingelom?id=9043902, consulté le 30 août.

³⁷ J.-L. CASSELY, « En Allemagne, la ligne de train la plus hipster du monde », *Slate*, 5 janvier 2017, [en ligne :] <http://www.slate.fr/story/133457/alle-magne-ligne-train-alternative>, consulté le 30 juin 2017.

CONCLUSION

La transition de la mobilité passe davantage par une logique *top down* que *bottom up*. En effet, en Belgique, l'État subsidie les voitures de société à la hauteur de 4 milliards d'euro. Tant qu'une telle répartition existe, les actions locales et les décisions personnelles de changement de mobilité pèseront moins dans la balance.³⁸ De plus, aucun investissement vers un rail davantage durable n'a été mis en place ces derniers temps en Belgique alors que nous étions déjà les mauvais élèves de la COP21.³⁹

Une transition vers plus de durabilité au niveau de la mobilité doit passer par des restructurations politiques mais aussi par un changement des comportements individuels. La voiture ne doit pas être le médium de déplacement automatique. Toutes les options doivent être exploitées afin de pouvoir faire un choix en toute conscience.

Un plan de mobilité fédéral serait en construction pour mettre en place une vision fédérale pour la mobilité. Le contenu est encore inconnu, nous ne pouvons donc qu'espérer que la durabilité figurera en bonne place dans les conclusions.

Il existe des arguments pour et contre la libéralisation du rail comme nous l'avons exploré dans cette analyse. Des idées et des projets originaux (cf. gratuité et Locomore) surgissent dans tous les cas. La durabilité est donc un objectif adaptable.

Développement durable et transition écologique sont les deux faces d'une même médaille : celle d'un avenir plus respectueux de l'environnement et des générations futures. Un futur vert dépend avant tout de nos choix personnels comme de ceux pour qui ont voté : alors quand est-ce qu'on monte dans le train de la durabilité ?

Sociologue spécialisée dans l'analyse des espaces de vie et urbain, Anne-Catherine REMACLE oriente ses recherches sur les questions de développement durable/transition écologique et urbaines.

³⁸ O. MALAY, entretien avec l'auteure, *op. cit*

³⁹ Pour plus d'informations sur la COP21 et la COP22, lire A.-C. REMACLE, *COP22 : un an après l'accord de Paris qu'en est-il de l'Accord de Paris ?*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », décembre 2016, [en ligne :] <http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives/collection-au-quotidien/cop-22-un-an-apres-qu-en-est-il-de-l'accord-de-paris-3> ; E. ROME, *COP 21-Quels enjeux ?*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », décembre 2015, [en ligne :] <http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives/collection-au-quotidien/cop-21-quels-enjeux>.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- BOURG D., KAUFMANN A., MEDA D., *L'âge de la transition : en route pour la reconversion écologique*, Paris : Les Petits Matins, 2016.
- CASSELY J.-L., « En Allemagne, la ligne de train la plus hipster du monde », *Slate*, 5 janvier 2017, [en ligne :] <http://www.slate.fr/story/133457/allemande-ligne-train-alternative>.
- COLLIGNON A., TELLIER C., « À quand des trains qui roulent au vert en Belgique ? », Fédération Inter-Environnement Wallonie, 4 mai 2017, [en ligne :] <http://www.iewonline.be/spip.php?article8171>.
- GAUTIER A., SALEM I., « La SNCB : prête pour la libéralisation totale du rail ? », *Regards Économiques*, n°128, décembre 2016.
- HOPKINS R., *Manuel de transition : De la dépendance au pétrole à la résilience locale*, Montréal : Ecosociété, 2011.
- LANNON P., RAMADIER T., *La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-La-Neuve : Academia-Bruylant, 2007.
- MALAY O., SONCK S., « Le train gratuit pour tous », *La Libre Belgique*, 1^{er} janvier 2016, [en ligne :] <http://www.lalibre.be/debats/opinions/le-train-gratuit-pour-tous-568698f13570b38a57eaba1c>, consulté le 7 Juillet 2017.

REMACLE Anne-Catherine, *Sur les rails d'une mobilité durable : réflexion sur les possibles du rail belge*, Bruxelles : CPCP, « Regards décalés », n°6, octobre 2017, [en ligne : <http://www.cpcp.be/etudes-et-prospectives/collection-regards-de-cales/mobilite-durable>].

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !

Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

www.cpcp.be



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles

L'heure du durable est arrivée et la mobilité ne doit pas être en reste. Le transport ferroviaire apparaît comme une évidence dans la perspective d'une mobilité durable. L'avenir de ce transport se joue aujourd'hui à l'échelle européenne avec les différents enjeux de la libéralisation. Des idées émergent pour conduire les transports ferroviaires sur la voix de la durabilité. Afin de comprendre au mieux dans quel(s) cadre(s) durable(s) s'inscrivent ces initiatives, il faut décrypter quels sont les différents pans englobés dans la notion de mobilité. Sont-ils compatibles avec les écoles de la durabilité présentes aujourd'hui dans le monde ? Nous allons faire le tour de ces questions en analysant des idéaux de mobilité ferroviaire durable.

Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises, 45 – 1000 Bruxelles

02 238 01 00 – info@cpcp.be

www.cpcp.be



Chaque jour des nouvelles du front !
www.facebook.com/CPCPasbl

Toutes nos publications sont disponibles
en téléchargement libre :

www.cpcp.be/etudes-et-prospectives