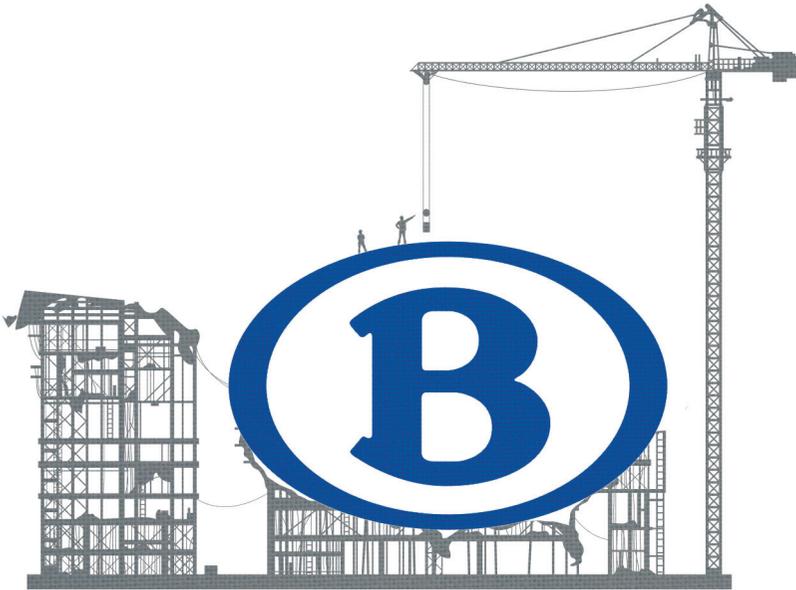


Les zones rurales victimes du nouveau plan de transport de la SNCB ?



Toutes nos publications sont disponibles :

- En *téléchargement*, depuis l'adresse internet de notre asbl :
www.cpcp.be/etudes-et-prospectives
- En *version papier*, vous pouvez les consulter dans notre centre de documentation situé :

Rue des Deux Églises, 45 - 1000 Bruxelles

Tél. : 02/238 01 27 - Mail : info@cpcp.be

INTRODUCTION

La mobilité est un enjeu politique majeur pour le développement économique d'un pays et la Belgique n'échappe pas à la règle. Facilité d'accès au lieu de travail et aux écoles, loisirs, vie familiale sont autant de critères qui influent sur la vie quotidienne et sur la vie économique. En effet, des zones bien desservies en matière de mobilité sont économiquement attractives et propices à la création d'emplois. Il faut néanmoins reconnaître qu'en fonction des zones géographiques, les défis liés à la mobilité sont différents. Nous constatons ainsi que les zones rurales présentent des défis et enjeux qui leurs sont propres (en la matière) d'autant que la réalité du monde rural est en constante évolution depuis une quarantaine d'années.



Le vif débat autour du plan de transport de la SNCB et de son impact sur les zones rurales est une preuve de l'importance de ces questions. Les réactions aussi bien du monde politique et associatif que syndical sont nombreuses. Dès lors, nous nous poserons la question de savoir si ces zones rurales sont victimes ou non de ce nouveau plan de transport.

C'est ainsi que nous retracerons, dans un premier temps, l'histoire des chemins de fer dans notre pays. Il est en effet important de remettre ce débat en perspective et de se remémorer les objectifs premiers poursuivis par la création de la SNCB. Il importera par la suite d'avoir un éclairage sur les réalités du monde rural avant d'analyser plus en profondeur l'ensemble des éléments relatifs à ce plan, ainsi que son impact sur les zones rurales.

Cet exercice nous permettra à la fois de décrypter les tenants et aboutissants de ce débat tout en apportant un éclairage sur son impact pour les zones rurales.

I. UNE BRÈVE HISTOIRE DU TRAIN ET DE LA SNCB

Le chemin de fer est un des plus vieux débats de la Belgique. Très vite après l'indépendance, se pose la question de l'opportunité ou non d'ouvrir des lignes de chemins de fers publiques et d'y utiliser la locomotive à vapeur. À cette époque, le transport par voie d'eau mis en place par Guillaume I^{er} des Pays-Bas est le principal canal de communication. Celui-ci, débouchant sur le territoire de l'ex-tutelle hollandaise, voit plusieurs de ses accès, dont celui qui mène au Port d'Anvers, barré jusqu'en 1839, date à laquelle le Traité des XXIV articles met définitivement fin au conflit entre la Belgique et les Pays-Bas¹. L'infrastructure routière est à l'époque assez développée, avec plus de 3.000 km de routes, mais celle-ci n'a qu'un usage limité puisque le seul moyen de traction est l'animal, ce qui réduit sérieusement les volumes transportés par rapport à la voie d'eau et présente un coût bien plus élevé.

Une alternative est donc nécessaire afin de pérenniser l'économie de la jeune nation, c'est ainsi que le Ministre de l'Intérieur T. Teichmann est mandaté par le Conseil des Ministres, le 15 février 1832, pour rédiger les appels d'offres relatifs à la pose d'une ligne de chemin de fer entre Anvers et l'Allemagne. Il fait face au désintérêt du privé vis-à-vis de ce projet ainsi qu'aux tergiversations de la classe politique sur l'opportunité de confier une infrastructure stratégique au secteur privé. Dès lors, sous l'impulsion de Charles Rogier, nouveau Ministre de l'Intérieur, l'État décide de construire et d'administrer ce futur réseau dont l'ossature forme une étoile. La décision tombe au terme d'un débat parlementaire sous forme d'une loi adoptée le 1er mai 1834. La Belgique devient ainsi le premier État européen à ouvrir une ligne de chemin de fer à vapeur aux voyageurs : il s'agit de la ligne entre Bruxelles et Malines, ce qui fait de Bruxelles la première capitale européenne à être desservie par le train à vapeur. Nous sommes le 05 mai 1835.²

Le premier volet du projet ferroviaire prévoyait donc un réseau en étoile charpenté autour de la ligne Anvers - Liège - Prusse avec au départ de Malines une branche vers Gand et Ostende et une autre vers Bruxelles et la France. Très vite, le Hainaut et d'autres régions industrielles réclamèrent un accès au réseau ferré afin de pouvoir écouler leur production.

¹ *Histoire-des-Belges.be*, <http://www.histoire-des-belges.be/au-fil-du-temps/epoque-contemporaine/regne-de-leopold-1er/un-debut-de-regne-difficile>.

² *Le-petit-train.be*, <http://www.le-petit-train.be/Hist%20Bel.htm>

La Société Nationale des Chemins de fers Belges (SNCB) est, elle, créée par la loi du 23 juillet 1926.

Comme indiqué sur le site internet de la SNCB, « Le mouvement de nationalisation s'achève en 1958, lorsque l'ensemble du réseau ferroviaire passe aux mains de la SNCB. Elle se voit donc dotée d'une autonomie financière, administrative et de gestion. Elle hérite de près de 120.000 cheminots, 4.800 kilomètres de voies, 1.368 gares et points arrêts, sans oublier un nombre considérable de locomotives, voitures et wagons »³.

“ *Le Gouvernement de l'époque a très vite saisi tout le potentiel de développement économique que représentait le chemin de fer.* ”

Comme nous pouvons le constater, le Gouvernement de l'époque a très vite saisi tout le potentiel de développement économique que représentait le chemin de fer pour ce jeune État et a trouvé en cela les motivations nécessaires afin de développer l'ensemble du réseau à travers tout le pays.

³ SNCB, <http://www.b-rail.be/php/press/index.php?lang=F&task=view&id=1933>.

II. LA RURALITÉ : UNE RÉALITÉ EN PERPÉTUELLE ÉVOLUTION

Comme évoqué ci-avant, la Belgique a rapidement étendu son réseau ferroviaire sur l'ensemble de son territoire en couvrant également les petites communes rurales. Le nouveau plan de transport de la SNCB, dont il est question dans la présente analyse, soulève de nombreuses inquiétudes dans le monde rural. Avant d'aller plus loin dans l'analyse, il importe, par souci de clarté, d'explicitier précisément ce que l'on entend par « zones rurales » et d'exposer les enjeux et défis qui les caractérisent, notamment en matière de mobilité.

1. Un concept qui fait débat

Définir le rural et la ruralité est une préoccupation récurrente en économie, en sociologie et dans d'autres sciences humaines⁴. Il est intéressant de noter qu'il n'existe pas réellement de définition de ce qu'est une commune rurale. Toutefois, l'Organisation de coopération et développement économique (OCDE) considère qu'une communauté rurale a une densité de population de moins de 150 personnes/Km² et propose la nomenclature suivante pour les classer⁵ :

- Essentiellement ruraux : les territoires dont plus de 50% de la population vit dans des communautés rurales ;
- Relativement ruraux : les territoires dont 15 à 50% de la population vit dans des communautés rurales ;
- Essentiellement urbains : les territoires dont moins de 15% de la population vit dans des communautés rurales.

En plus de ce critère, la Direction Générale de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement du Service Public de Wallonie propose de prendre en compte un critère supplémentaire, à savoir celui d'avoir un espace

⁴ LAURENT, C. et TESNIERE, C., « Créer des indicateurs ruraux pour étayer la politique territoriale », *Économie rurale*, vol. 225, n° 1, 1995, p. 45-46.

⁵ « Créer des indicateurs ruraux pour étayer la politique rurale », OCDE, 1994.

non bâti supérieur à 80 % (surfaces agricoles, boisées ou naturelles). Bien que n'étant pas officiel, ce critère a servi de base à la mise en place du Plan wallon de développement rural (PWDR), ainsi qu'à la détermination des communes dont les projets sont recevables⁶.

Il est utile de noter que la cellule d'analyse et de prospective en matière de ruralité⁷ remet quelque peu en question ces critères. La cellule propose, suite à une étude, d'associer à ce critère de densité de la population un indice de « périphéralité » (Pj), qui prend en compte deux autres facteurs :

- Un périmètre qui intègre la commune dans son environnement (par rapport aux communes limitrophes wallonnes ou frontalières) ;
- Un indicateur d'accessibilité aux services (accessibilité géographique), qui prend en compte la plus ou moins grande facilité avec laquelle il est possible de se rendre en un lieu et l'intérêt que celui-ci suscite⁸.

“ 123 communes sur les 262 communes wallonnes sont considérées comme rurales. ”

On voit, à travers ces critères, les interrelations qui peuvent exister entre différents territoires.

C'est ainsi que se pose la question des déplacements en termes d'accessibilité et de mobilité. Comme le précise F. Bradfer « le transfert des populations des zones urbaines vers les zones rurales a généré des besoins nouveaux en équipements et en services. Les habitants se sont dispersés sur le territoire tandis que la plupart des emplois et des services se concentrent dans des pôles, situés en zone urbaine ou dans des zones d'activité économique créées en périphérie des villes, voire dans les campagnes, qui ont généré des flux nouveaux, multiples et diffus dans l'espace »⁹, ce qui pose des nouveaux défis en matières de mobilité en milieu rural.

⁶ BRADFER, F., « Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale », *La Cémathèque*, n°34, avril 2012, p. 5.

⁷ Il s'agit d'un groupe de recherche permanent spécialisé dans l'analyse et la prospective en matière de ruralité. Il réalise des études afin d'éclairer la prise de décision en matière de politique et actions de développement rural en Région Wallonne ainsi qu'au niveau local.

⁸ *Ibidem*.

⁹ BRADFER, F., *ibidem*.

Lorsque l'on parle de la Wallonie, la ruralité est un concept que l'on peut difficilement occulter, c'est loin d'être un phénomène marginal. En effet, 123 communes sur les 262 communes wallonnes sont considérées comme rurales¹⁰. Cela représente 46,9% du territoire, ce qui est loin d'être négligeable. Dans le cadre de cette analyse, nous nous basons sur les critères de la ruralité tels qu'utilisés à la mise en place du Plan wallon de développement rural, à savoir les critères de l'OCDE complétés par celui de l'espace non bâti supérieur à 80 %.

2. La périurbanisation, un défi majeur pour les zones rurales

La périurbanisation¹¹ que connaissent les zones rurales depuis plus de quarante ans est un des défis majeurs auxquels doivent faire face les zones rurales en Wallonie. Elle a profondément modifié sa réalité. En effet, ce phénomène a conduit à une augmentation de la population dans les campagnes. Le cycle de vie, la composition ou la recomposition familiale, le marché du logement, la mobilité professionnelle et l'environnement¹² sont des facteurs qui expliquent ce phénomène. Comme le précise J-F Boulet : « L'un des facteurs principaux est celui de l'accès à la propriété. Il relève notamment d'une volonté de stabilité et de maîtrise de son destin à travers l'acquisition de son propre patrimoine. (...) Pour beaucoup, la ville reste synonyme de pollution, de bruit, d'exiguïté ou d'insécurité face au calme et à l'espace de la campagne. En caricaturant, la ville est un lieu de travail et de loisirs mais non l'endroit adéquat pour élever ses enfants.»¹³ On constate d'ailleurs une attractivité migratoire très élevée de la campagne auprès des jeunes ménages aux revenus moyens et élevés¹⁴.

¹⁰ « De nouveaux critères de ruralité pour la Région Wallonne ? », *CAP ruralité*, <http://www.gembloux.ulg.ac.be/eg/capru/etudes/7-etudes/104-de-nouveaux-criteres-de-ruralite-pour-la-region-wallonne>

¹¹ La périurbanisation désigne un processus de départ durable de citadins vers la campagne.

¹² DORZEE, H., « L'exode urbain n'est pas terminé », *Le Soir.be*, http://archives.lesoir.be/l-exode-urbain-n-est-pas-terme-societe-selon-une-etud_t-20040120-Z0NZ0C.html

¹³ BOULET, J.-F., « L'étalement urbain en Wallonie : les limites de la brique dans le ventre », *CPCP*, octobre 2012, p.5.

¹⁴ EGGERICKX, T., SANDERSON, J.-P., BAHRI, A. et HERMIA, J.-P., « Les espaces « ruraux » en Wallonie (Belgique) La diversité des trajectoires démographiques et le rôle des migrations dans la structuration socio-démographique des espaces », *GéDAP-SPED-UCL*, p.77.

Il y a donc, depuis les années 1980, une augmentation de la population rurale qui n'est pas sans conséquences. On remarque que cette croissance va de pair avec¹⁵ :

“ *Le phénomène de périurbanisation est également responsable de nombreux problèmes de mobilité.* ”

- Une réduction des emplois locaux ;
- Une redynamisation de la vie associative ou du maintien de services, comme les écoles ;
- Une perte d'identité associée aux « villages-dortoir ».

Le phénomène de périurbanisation est également responsable de nombreux problèmes de mobilité. Offrir une accessibilité en zone rurale via différents moyens de transports (voiture, transports en commun, trains, etc.) est une des difficultés auxquelles il faut faire face¹⁶.

¹⁵ BURETTE, N., « La campagne souffre de l'exode urbain », *LaLibre.be*, <http://www.lalibre.be/actu/belgique/la-campagne-souffre-de-l-exode-urbain-51b879eae4b0de6db9a777f3>

¹⁶ BRADFER, F., *op. cit.*, p. 5.

III. LE PLAN DE TRANSPORT 2014 DE LA SNCB

1. Qu'est-ce qu'un plan de transport ?

Tel qu'expliqué par le département de la stratégie et de la mobilité de la direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques du Service Public de Wallonie, « le Plan de Transport constitue l'offre en services ferroviaires prestée par un (ou plusieurs) opérateurs(s) sur un territoire déterminé. En Belgique, la SNCB est actuellement l'unique exploitant ferroviaire pour les services voyageurs intérieurs, et c'est elle qui définit le schéma de circulation des trains sur l'ensemble du réseau. »¹⁷ Il est également précisé que celui-ci « définit pour chaque ligne du réseau le nombre de trains/heure/sens ; les temps de parcours ; le parcours des différentes relations (origine/destination) ; le type de desserte et la politique d'arrêts associée ; les horaires et le cadencement ; l'amplitude horaire ainsi que le type de matériel roulant affecté à la relation »¹⁸.

Une procédure bien précise existe dans l'élaboration dudit plan. En effet, « l'opérateur détermine dans un premier temps une offre de base, appelée « offre cadencée ». Il s'agit des trains qui circulent, selon le schéma défini, tout au long de la journée. La SNCB distingue d'une part, l'offre cadencée circulant en semaine (du lundi au vendredi, hors jours fériés), et d'autre part, l'offre cadencée circulant les week-ends et jours fériés. L'idéal pour l'utilisateur est que ces deux offres soient les plus semblables possibles ; un horaire unique étant évidemment plus lisible et plus facilement appropriable. Dans un deuxième temps, l'opérateur prévoit parallèlement à cette offre de base, une offre renforcée aux heures de pointe ; il s'agit des trains dit « P ». Ceux-ci s'ajoutent donc aux trains cadencés. Leurs caractéristiques (origine/destination, arrêts intermédiaires, matériel ...) peuvent être différentes de celles des trains cadencés, puisqu'il s'agit dans ce cas de répondre à une demande ponctuelle, qui ne correspond pas nécessairement aux mêmes besoins en déplacements.»¹⁹.

¹⁷ « Les différentes facettes du plan de transport 2014 : analyse des principes de planification », Département de la stratégie de la mobilité, Service Public de Wallonie, Mai 2014.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Ibidem*.

Ceci s'avère être un exercice d'une relative complexité car il faut également tenir compte d'autres contraintes telles que les infrastructures, le matériel roulant, le personnel ainsi que le contrat de gestion liant la SNCB à l'État fédéral²⁰.

2. Le contexte d'élaboration du plan de transport 2014

Le précédent plan de transport de la SNCB, communément appelé « Plan IC-IR » date de 1998, il a été lancé précisément le 24 mai 1998²¹. Celui-ci avait été conçu pour une durée de 7 ans mais se trouve être encore en place en 2014 alors que le contexte a beaucoup évolué. En particulier, le nombre de voyageurs-km²² a augmenté de 70% entre 1998 et 2012 alors que le plan IC-IR

était basé sur une croissance de 35% des voyageurs-km de 1998 à 2005²³. Comme le précise le Département de la stratégie de la mobilité, il faut savoir que « chaque année, au mois de décembre, la SNCB adapte ses horaires et actualise ses documents d'information aux voyageurs (affiches, dépliants, brochures, etc.). Au fil des ans, les modifications qu'ont subies les horaires étaient le plus souvent des adaptations marginales et ponctuelles des heures de départ ou d'arrivée en gare (notamment pour tenir compte des éventuels travaux), des ajouts de trains sur

les axes très fréquentés aux heures de pointe, ou des suppressions de trains jugés trop peu fréquentés. Le type de desserte, le parcours et les arrêts effectués n'ont par contre que très rarement été modifiés. Étant donné les évolutions observées sur le rail, un nouveau Plan de Transport s'avère désormais nécessaire.»²⁴. Ce nouveau plan est prévu pour une durée de 3 ans.

« Conçu pour une durée de sept ans, le « Plan IC-IR » de 1998 se trouve être encore en place en 2014. »

²⁰ « Les différentes facettes du plan de transport 2014 ... », *op. cit.*

²¹ LAMBERT, E., « Le Plan IC/IR modifiera fondamentalement des habitudes ancrées depuis 1984 », *LeSoir.be*, <http://archives.lesoir.be/le-plan-ic-ir-modifiera-fondamentalement-des-habitudes-t-19980404-Z0F2JJ.html>

²² Unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre.

²³ « Les différentes facettes du plan de transport 2014 ... », *ibidem*.

²⁴ *Ibidem*.

3. Les grands principes du plan

Le plan de transport 2014 de la SNCB se base sur quatre principes :

- **Le cadencement des horaires** : dans chaque gare, un même train part à la même minute, quel que soit le moment de la journée, ce qui favorise la régularité et est facilement intégré par les voyageurs ; actuellement, ce n'est pas le cas pour un tiers des trains ;
- **L'espacement homogène entre trains du même type** : un intervalle régulier est prévu entre les trains de même type (rapides ou lents) ayant la même destination (ex. : sur une liaison où circulent quatre trains par heure, la SNCB tente d'en planifier un tous les quarts d'heure) ;
- **La symétrie des horaires** : permet d'assurer un temps de correspondance identique pour le voyageur, à l'aller comme au retour ;
- **L'homogénéisation du type de matériel** : maximum deux types de matériel roulant différents sont affectés à chaque relation, dans la mesure du possible.²⁵

“*Pour des raisons essentiellement budgétaires, les renforcements de l'offre qui ont été prévus sur certaines lignes ont nécessairement donné lieu à des réductions de l'offre en d'autres endroits ou à d'autres moments.*”

Un constat est fait par le Département de la stratégie de la mobilité de la Région : « Pour des raisons essentiellement budgétaires, le Plan de Transport a été conçu sous la contrainte d'une production en trains-km constante. Afin de maintenir cet équilibre, les renforcements de l'offre qui ont été prévus sur certaines lignes ont nécessairement donné lieu à des réductions de l'offre en d'autres endroits ou à d'autres moments. En particulier, ce sont les trains circulant tôt le matin ou tard le soir, principalement sur les relations locales,

²⁵ « La SNCB et vous. Province de Liège », SNCB, <http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Presse/~~/media/55853879BE814AD7AA528F532025F14A.ashx>

qui ont fait les frais de cette politique d'« adaptation de l'offre à la demande ». Cela s'explique par le fait que le principal critère retenu par la SNCB lorsqu'elle a dû faire des arbitrages en termes de trains-km est la fréquentation des trains. Les parcours de début et fin de journée étant typiquement moins fréquentés, ce sont eux qui ont prioritairement été supprimés. Par conséquent, l'amplitude horaire de bon nombre de relations sera réduite dès l'application du nouveau Plan de Transport. »²⁶

IV. LES ZONES RURALES SACRIFIÉES PAR LE NOUVEAU PLAN DE TRANSPORT ?

Il y avait bel et bien une nécessité à réformer le plan de transport SNCB de 1998 dans la mesure où, ayant très peu évolué, celui-ci n'était plus tout à fait en phase avec la réalité. En effet, le contexte global a fortement changé comme évoqué plus haut.

1. Des progrès sur les lignes fréquentées

Ce nouveau plan de transport a déjà suscité de nombreuses réactions depuis son approbation par le Conseil des Ministres le 13 août 2014. Il présente d'indéniables améliorations. En effet, comme le signale le patron de la SNCB Jo Cornu, « il a été fait pour mieux répondre à la demande et pour s'adapter aux réalités du chemin de fer belge aujourd'hui (...) Cela devrait améliorer le service à nos clients. »²⁷ Il complète son propos en mentionnant que « Nous avons fait un effort de communication et de concertation qui est unique. Nous avons discuté avec de nombreux intervenants dont le gouvernement (...) Selon nous, c'est le plan qui répond le mieux aux demandes. »²⁸

²⁶ « Les différentes facettes du plan de transport 2014 ... », *op. cit.*

²⁷ DURAND, G., « SNCB : le plan de transport approuvé et déjà critiqué », *Le Soir*, 14 août 2014.

²⁸ *Ibidem.*

L'association Navetteurs.be ne manque d'ailleurs pas de souligner les changements positifs apportés par ce plan : « En effet on y trouve des avancées pour les usagers des lignes les plus fréquentées et qui desservent principalement les « moyennes » et « grandes » gares, avec dans la plupart des cas : un renforcement de l'offre de trains et du nombre de places assises ; un cadencement toutes les 30 minutes »²⁹, tout en soulignant certains bémols comme l'allongement généralisé des temps de parcours, modifications de certaines relations impliquant parfois des changements conséquents pour les usagers ainsi que l'augmentation des ruptures de charge (correspondances)³⁰. Par contre, elle fustige le manque d'ambition du plan qui est dû, selon elle, au fait que le Groupe SNCB doit travailler avec une enveloppe budgétaire « fermée » et nettement insuffisante, avec pour conséquence, un nombre de « km/train » limité³¹.

2. Les zones rurales moins desservies

L'association Navetteurs.be s'insurge également contre le fait que ce sont les lignes locales ainsi que les régions rurales qui feront les frais des améliorations opérées sur les lignes les plus fréquentées : suppression de premier(s)/dernier(s) train(s), diminution de la desserte, maintien d'une desserte insuffisante (bi-horaire) dans la Province du Luxembourg, l'association Navetteurs.be affirmant que « la SNCB base ses choix sur la faible fréquentation des points d'arrêt concernés. Une remise en question s'impose : il faut faire la démarche inverse et se poser la question du manque d'attractivité de l'offre et voir si une augmentation de l'offre pourrait de nouveau attirer des usagers. Notre association ne peut s'empêcher de penser que ce genre de manœuvre conduira à terme à la fermeture de ces points d'arrêt, faute de fréquentation suffisante.

“ *Ce sont les lignes locales ainsi que les régions rurales qui feront les frais des améliorations opérées sur les lignes les plus fréquentées.* ”

²⁹ Navetteurs.be, http://www.navetteurs.be/index.php?option=com_content&view=article&id=5486

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem.*

Est-ce une démarche acceptable de la part d'une société à qui une « mission de service public » est confiée par l'État ? La SNCB se retranche derrière la nécessité de réaliser des économies mais faut-il commencer par le bas en sacrifiant l'outil de travail ici représenté par les points d'arrêt, les voies et les trains, ou commencer par la tête en rationalisant le nombre de postes à responsabilité et les rémunérations qui y sont liées ? Notre association se prononce en faveur de la deuxième solution et suggère également d'arrêter toute « dépense de prestige » dans des gares « pharaoniques » telles que Liège-Guillemins, Anvers ou encore Mons pour ne citer que quelques exemples flagrants (...) Notre association ne peut cacher son inquiétude notamment pour les usagers qui travaillent en pauses et qui doivent être sur leur lieu de travail à 6h00 ou doivent le quitter à 22h00 ; les usagers qui suivent des cours du soir qui se terminent souvent après 21h00 ; les usagers qui souhaitent participer à des activités de loisirs (théâtre, cinéma, spectacles ou concerts, journée à la mer ou dans les Ardennes ...) ; les usagers qui, par conviction écologique ou par obligation, ne possèdent pas de voiture et souhaitent se déplacer uniquement au moyen des transports en commun. »³²

Le sort des petites gares en zones rurales inquiète aussi le monde politique. L'un des projets est la suppression des trains de la ligne Quevy-La Louvière Sud, qui entraînerait la diminution de moitié des trains montois ralliant Bruxelles passant par Soignies et Braine-le-Comte. Ceci a fait bondir la députée fédérale Catherine Fonck (cdH), considérant qu'il s'agissait d'une « aberration ». Marc de Saint-Moulin, Bourgmestre de Soignies (PS) affiche son incompréhension face à une telle décision³³. Les Ecolos, quant à eux, par la voix des députés fédéraux Georges Gilkinet et Benoit Hellings, critiquent la diminution de l'offre par la réduction des amplitudes (avec moins de trains tôt le matin et tard le soir) particulièrement en milieu rural, «qui pénalisera lourdement les travailleurs et les étudiants». Ils regrettent aussi l'absence de perspective pour un Réseau Express Bruxellois (REB), au détriment « d'un grand nombre de citoyens de la Capitale mais aussi d'entreprises »³⁴.

³² *Navetteurs.be, op. cit.*

³³ « Nouveau plan SNCB : bon pour La Louvière, pas bien pour Soignies et Braine », *LaNouvelleGazette.be*, <http://www.lanouvellegazette.be/935179/article/regions/centre/actualite/2014-02-14/nouveau-plan-sncb-bon-pour-la-louviere-pas-bien-pour-soignies-et-braine>

³⁴ *L'avenir.net*, http://www.lavenir.net/article/detail.aspx?articleId=DMF20140815_00513847

Ce nouveau plan inquiète plus particulièrement dans la Province du Luxembourg. Michel Ambroise, président des Amis du rail, nous explique que « le train des étudiants partira d'ici à 7h36, et ne permettra plus aux étudiants d'arriver à temps à l'école. Il y a aussi les enseignants, et ceux qui commencent à 7h45 ne pourront même plus prendre le train du tout. Avec ce plan, les lignes rurales vont se vider de leurs navetteurs, et les correspondances en gare d'Arlon, pour aller à Namur, seront impossibles. Elles seront seulement assurées en gare de Libramont. Ça veut dire qu'on va arriver aux heures 46 à Arlon et les IC partiront aux heures 32. Donc là on a un réel problème. (...) Il faut faire comprendre à la SNCB qu'en gardant les horaires actuels, on fonctionnait bien. Les trains sont bondés et on va les vider, ce n'est pas la solution. Surtout qu'il s'agit d'un plan jusqu'en 2017. Et quand on fera le point en 2017, à mon avis les trains ne resteront plus longtemps. »³⁵

3. Des lignes supprimées ?

Les craintes se sont accentuées au sein des partis francophones de l'opposition au Parlement fédéral lorsque, dans le but de réaliser des économies, il aurait été suggéré par Infrabel à la Ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant, de fermer plusieurs lignes rurales en Wallonie³⁶. Le FDF affirme qu'« en prévoyant 2,1 milliards d'économies pour la SNCB, Jacqueline Galant a signé l'arrêt de mort des zones rurales », alors qu'ÉCOLO estime que « beaucoup de travailleurs l'utilisent, il serait absurde de la supprimer », le cdH considérant « inacceptable que la SNCB et sa ministre de tutelle envisagent de sacrifier des zones moins densément peuplées où vivent 40 % des Wallons. Il s'agit d'un manque de respect pour ces habitants qui seront ainsi confrontés à des problèmes de mobilité pour se rendre sur leur lieu de travail, à l'école, etc. Cette mesure économique va clairement à l'encontre de la politique de l'emploi et de la formation. » Enfin le PS estime que « les citoyens luxembourgeois sont très largement pénalisés à partir du moment où la logique SNCB est une logique purement économique. »³⁷

³⁵ RTBF.be, http://www.rtfb.be/info/regions/detail_province-de-luxembourg-nouveau-plan-sncb-decrie?id=8535449

³⁶ DH.be, <http://www.dhnet.be/actu/belgique/sncb-des-lignes-rurales-menacees-en-wallonie-545ce81b3570fe7cfbfb6ea>

³⁷ BODEUX, J.-L., « Vives réactions pour sauver le rail rural », *LeSoir.be*, <http://www.lesoir.be/705354/article/actualite/regions/namur-luxembourg/2014-11-12/vives-reactions-pour-sauver-rail-rural>

Sur cette question, le porte-parole de la SNCB s'explique : « Il faut savoir que la SNCB a vu sa dotation réduite par le gouvernement, mais s'est quand même engagée à fournir le même nombre de trains au kilomètre, soit l'ensemble de la distance parcourue par l'ensemble des trains de la SNCB sur une année (...) Nous nous sommes basés sur la demande de notre clientèle pour savoir là où nous devons faire le plus d'efforts. C'est donc sur base de données chiffrées que nous avons décidé de renforcer certains axes et des supprimer des trains pour lesquels le taux d'occupation était assez faible. »³⁸

4. Des bus pour remplacer les trains ?

Afin de palier à ce problème, la Ministre Jacqueline Galant propose comme éventuelle alternative de remplacer les trains non rentables par des bus. Elle déclare en effet que « si des lignes ne sont pas rentables, il faut alors les remplacer par des services de bus (...) Je ne veux pas supprimer à l'aveugle. Mais si un service de train est trop cher, il est impossible de continuer à le prévoir. Dans ce cas, nous devons trouver une autre solution »³⁹, estime-t-elle.

L'association Navetteurs.be se montre dubitative face à cette proposition d'autant plus que la société de transport De Lijn a déjà rejeté l'idée. La Société régionale wallonne des Transports (SRWT), l'organisme qui chapeaute les TEC, a réagi par la voix de son porte-parole en déclarant : « Nous sommes toujours prêts à collaborer avec les chemins de fer pour trouver une meilleure solution de mobilité en vue de satisfaire les besoins de nos clients. Néanmoins, les spécificités de la SNCB répondent à certains besoins et les TEC à d'autres. Le point de rencontre entre les deux, c'est d'améliorer les correspondances, mais pas de remplacer les liaisons ferroviaires par des bus. »⁴⁰ La société De Lijn, de son côté, a émis une fin de non-recevoir : « Si ces lignes ne sont

³⁸ GLAUDOT,A.,« La plan SCNB 2014 va favoriser les lignes les plus fréquentées »,RTBF.be, http://www.rtb.be/info/belgique/detail_plan-sncb-2014-changements-et-contraintes?id=8549699

³⁹ « Remplacer les trains non rentables par des bus ? Une idée qui fâche », RTBF.be, http://www.rtb.be/info/belgique/detail_la-ministre-de-la-mobilite-veut-remplacer-les-trains-non-rentables-par-des-bus?id=8397019

⁴⁰ « Remplacer les trains non rentables par des bus ? Le Tec et De Lijn disent non », LeSoir.be, <http://www.lesoir.be/702644/article/economie/2014-11-08/remplacer-trains-non-rentables-par-des-bus-tec-et-lijn-disent-non>

pas rentables pour la SNCB, pourquoi De Lijn devrait-elle commencer à les assurer ? »⁴¹ Pour le ministre wallon de la Mobilité et des Transports, Carlo Di Antonio, il s'agit là d'une « très mauvaise idée », rappelant que celle-ci a « déjà été expérimenté par le passé et ce, sans succès. » En effet, en 2011 et 2012, la Société régionale wallonne des Transports (SRWT), avait entamé, à la demande de la SNCB et en collaboration avec De Lijn, l'analyse d'une série de tronçons et de lignes identifiées par la SNCB. « Au terme de cette analyse, il s'est avéré que sur la totalité des tronçons et lignes étudiées, un transfert du train vers le bus ne présentait aucune pertinence au regard des temps de parcours multipliés par deux ou trois », souligne le Ministre.⁴²

⁴¹ « Remplacer les trains non rentables par des bus ? Le Tec et De Lijn disent non », *op. cit.*

⁴² *Ibidem*

CONCLUSION

Une réforme du plan de 1998 était plus que nécessaire. Ceci se révèle désormais être une évidence. L'ensemble des acteurs s'accordent sur ce point étant donné qu'il apparaissait clairement que le plan dit « IC-IR » ne correspondait plus à la réalité et qu'il avait largement dépassé le délai de 7 années pour lequel il avait été conçu. La démarche est donc à saluer.

Ce nouveau plan tel que présenté contient des éléments éminemment positifs. On peut reprendre ici le fait qu'il améliorera, sans conteste, la vie des navetteurs des lignes les plus fréquentées et qu'il y aura une augmentation de l'offre de trains ainsi que du nombre de places assises sur ces mêmes lignes. Néanmoins, il est désormais clair que les zones rurales seront les grandes victimes de ce plan. Suppression de premier(s) et dernier(s) train(s), diminution de la desserte, maintien d'une desserte insuffisante (bi-horaire) dans la Province du Luxembourg, diminution de l'amplitude (période durant laquelle le service est assuré) sont les mesures prises qui pénalisent le monde rural. En sachant que le train est souvent la seule solution de mobilité des habitants des campagnes leur permettant de se rendre au travail ou à l'école, sans oublier que de nombreux touristes, de nombreuses organisations de jeunesse et autres usagers utilisent ces lignes le week-end, c'est tout un mode de vie et une réalité à la fois sociale, économique et culturelle qui est mise à mal par ce nouveau plan. Par ailleurs, les solutions alternatives proposées par la Ministre MR de la mobilité Jacqueline Galant peinent à convaincre quant à leur pertinence. Nous pensons, par exemple, à la piste relative au remplacement de certaines lignes, dites peu rentables, par des bus.

Néanmoins, il faut reconnaître que la SNCB doit faire face à des restrictions budgétaires et qu'une solution doit être trouvée. Cependant, il importe que la SNCB évalue, comme elle l'a annoncé, l'offre de transport pour vérifier que l'accessibilité aux zones d'éducation et d'emploi est assurée et que soit maintenu un cadencement suffisant des dessertes en zone rurale, et particulièrement dans la Province du Luxembourg.

BIBLIOGRAPHIE

- « Créer des indicateurs ruraux pour étayer la politique rurale », *OCDE*, 1994.
- « De nouveaux critères de ruralité pour la Région Wallonne ? », *CAP ruralité*,
<http://www.gembloux.ulg.ac.be/eg/capru/etudes/7-etudes/104-de-nouveaux-criteres-de-ruralite-pour-la-region-wallonne>
- « La SNCB et vous. Province de Liège », *SNCB*,
<http://www.belgianrail.be/fr/corporate/Presse/~/media/55853879BE814AD7AA528F532025F14A.ashx>
- « Les différentes facettes du plan de transport 2014 : analyse des principes de planification », *Département de la stratégie de la mobilité, Service Public de Wallonie*, Mai 2014.
- « Remplacer les trains non rentables par des bus ? Le Tec et De Lijn disent non », *LeSoir.be*,
<http://www.lesoir.be/702644/article/economie/2014-11-08/remplacer-trains-non-rentables-par-des-bus-tec-et-lijn-disent-non>
- « Remplacer les trains non rentables par des bus ? Une idée qui fâche », *RTBF.be*,
http://www.rtf.be/info/belgique/detail_la-ministre-de-la-mobilite-veut-replacer-les-trains-non-rentables-par-des-bus?id=8397019
- BODEUX, J.-L., « Vives réactions pour sauver le rail rural », *LeSoir.be*,
<http://www.lesoir.be/705354/article/actualite/regions/namur-luxembourg/2014-11-12/vives-reactions-pour-sauver-rail-rural>
- BOULET, J.-F., « L'étalement urbain en Wallonie : les limites de la brique dans le ventre », *CPCP*, octobre 2012.
- BRADFER, F., « Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale », *La Cémathèque*, n°34, avril 2012.
- BURETTE, N., « La campagne souffre de l'exode urbain », *LaLibre.be*,
<http://www.lalibre.be/actu/belgique/la-campagne-souffre-de-l-exode-urbain-51b879eae4b0de6db9a777f3>

- DORZEE, H., « L'exode urbain n'est pas terminé », *Le Soir.be*, http://archives.lesoir.be/l-exode-urbain-n-est-pas-termine-societe-selon-une-etud_t-20040120-Z0NZ0C.html
- DURAND, G., « SNCB : le plan de transport approuvé et déjà critiqué », *Le Soir*, 14 août 2014.
- GLAUDOT, A., « La plan SCNB 2014 va favoriser les lignes les plus fréquentées », *RTBF.be*, http://www.rtf.be/info/belgique/detail_plan-sncb-2014-changements-et-contraintes?id=8549699
- LAMBERT, E., « Le Plan IC/IR modifiera fondamentalement des habitudes ancrées depuis 1984 », *LeSoir.be*, http://archives.lesoir.be/le-plan-ic-ir-modifiera-fondamentalement-des-habitudes-_t-19980404-Z0F2JJ.html
- LAURENT, C. et TESNIERE, C., « Créer des indicateurs ruraux pour étayer la politique territoriale », *Économie rurale*, vol. 225, n° 1, 1995, p. 45-46.

– Sites internet

- SCNB, www.b-rail.be
- *Navetteurs.be*, www.navetteurs.be

Auteur : Jean-Yves Kitantou

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



Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises 45 - 1000 Bruxelles

Tél. : 02/238 01 27

info@cpcp.be

© CPCP asbl - 2014