Plaidoyer pour une ligne ferroviaire transbrabançonne

François Schreuer et Bernard Swartenbroekx

notes de travail, janvier 2011

Céroux-Mousty, novembre 2010, photo : urbAgora.

urbAgora
des idées pour la ville

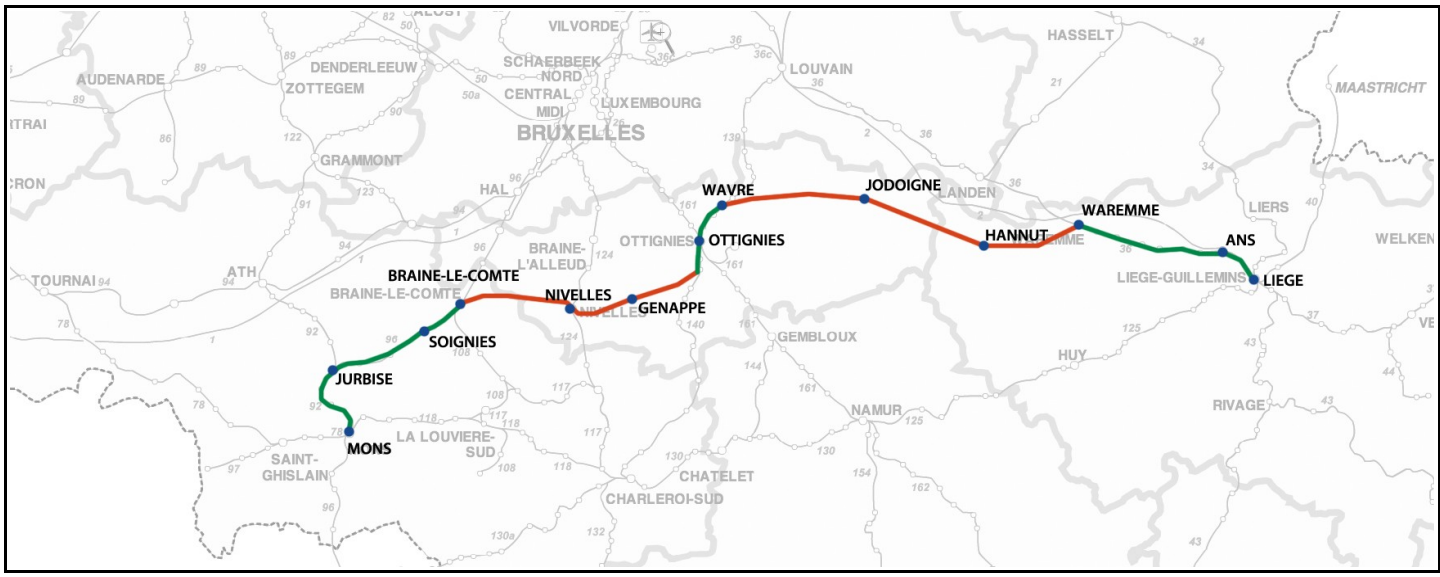
Nous vous invitons à découvrir dans ces quelques pages une proposition de redéploiement de l'offre ferroviaire en Wallonie. Ce redéploiement s'articule autour d'un nouvel axe de chemin de fer reliant Mons à Liège à travers le Brabant wallon : la *transbrabançonne*. Celle-ci se veut être bien davantage que quelques kilomètres de rails posés entre des villes que le chemin de fer ne relie plus aujourd'hui. La transbrabançonne a vocation à devenir une pièce maîtresse d'une mobilité régionale qui favorise enfin les transports en commun et contribue à un développement territorial harmonieux.

Alors que l'on subit année après année l'engorgement croissant des routes et le renchérissement structurel du pétrole, que se profilent l'épuisement des ressources fossiles et la raréfaction des terres cultivables et que s'allonge la liste des conséquences néfastes de la politique du « tout à la voiture », cette proposition concrète vise à montrer que le rail wallon dispose d'un magnifique potentiel : il pourrait être, bien plus encore qu'aujourd'hui, un outil efficace au service de notre région et de ses habitants.

Pour cela, il convient de consacrer les moyens disponibles au développement raisonné du réseau existant, à la réouverture de gares et de lignes dans le souci de démultiplier les possibilités du réseau actuel et de répondre prioritairement aux besoins des usagers quotidiens du rail — actuels et futurs. Il est également temps de penser le chemin de fer comme un outil d'aménagement du territoire à part entière, à même de rationnaliser notre occupation du sol, de réduire notre empreinte sur l'écosystème et de favoriser la convivialité de l'espace public.

1. Présentation succincte : tracé et correspondances

La transbrabançonne consiste à remettre progressivement en service une desserte ferroviaire entre les Provinces de Liège et du Hainaut à travers le Brabant wallon. Schématiquement, elle suivrait le parcours suivant : Liège – Ans – Waremme – Hannut – Jodoigne – Wavre – Ottignies – Genappe – Nivelles – Braine-le-Comte – Soignies – Jurbise – Mons.



La transbrabançonne serait connectée au reste du réseau à travers les pôles de correspondance suivants :

- Liège : correspondances vers Maastricht (Ligne 40), Verviers et Eupen (lignes 37), et la vallée de L'Ourthe et de l'Amblève (Lignes 42 et 43) ;
- Wavre : correspondance vers Leuven (Ligne 139) ;
- Ottignies : correspondances vers Bruxelles, Namur et Louvain-la-Neuve

(Lignes 161 et 161 D) ainsi que Charleroi (Ligne 140) ;
- Nivelles : correspondances vers Bruxelles, Braine l'Alleud et Charleroi (Ligne 124) ;
- Braine-le-Comte : correspondances vers Tubize (ligne 96), Ecaussines et Manage (Ligne 117) ;
- Jurbise : correspondances vers Ath et Lessines (ligne 90) ;
- Mons : correspondances vers Tournai, Quiévrain (Ligne 97 et 78) et éventuellement le nord de la France.

2. Pourquoi il faut construire la transbrabançonne

Le projet est né de la rencontre de deux types de considérations : l'analyse des besoins présents et prévisibles en matière de mobilité à l'échelle de la Région d'une part et l'analyse du réseau ferroviaire existant d'autre part. L'idée, simple, est de démultiplier les potentialités de l'ensemble du réseau existant en densifiant le maillage de celui-ci là où il existe des besoins évidents de déplacements.

2.1. Des besoins de déplacements non rencontrés : le cas du Brabant wallon

Le Brabant wallon est la province wallonne qui connaît la plus grande croissance économique et démographique. Celle-ci semble appelée à durer. Elle va entrainer des problèmes croissants de mobilité que les infrastructures existantes, tant routières que de transports en commun, sont incapables de rencontrer, sans parler des conséquences sur le coût et l'accès au logement. L'asphyxie est programmée à relativement brève échéance.

Les besoins de déplacements sont de trois types, par ordre d'importance.

— Internes au Brabant wallon : ses différents pôles (villes, écoles, emplois, centres de loisirs) sont assez mal reliés entre eux par les transports en commun. Ceux-ci sont en effet majoritairement, voire parfois exclusivement, orientés vers la desserte de Bruxelles.

— Entre ces pôles et le reste de la Wallonie : il suffit de consulter les horaires de trains pour se rendre de Nivelles à Liège ou de Mons à Wavre pour comprendre pourquoi les gens, s'ils ont le choix, prennent la voiture. Les itinéraires ne sont pas du tout directs, les correspondances aléatoires, les temps de parcours rédhibitoires.

— Avec Bruxelles : c'est le seul aspect pris en compte par le projet RER actuellement en cours de réalisation. Malgré l'aspect spectaculaire de l'engorgement de la capitale, les trajets de et vers Bruxelles ne représentent qu'une partie relativement faible de l'ensemble des déplacements. On ne peut donc focaliser l'ensemble de la politique de mobilité d'une région sur les problèmes d'accès à la capitale, même si ceux-ci sont importants.

Cette situation entraîne de facto une pression au tout à la voiture intenable à brève échéance (coût d'investissements et d'entretien des routes, raréfaction des terres disponibles, démultiplication des nuisances de toutes sortes,...).

2.2. Remailler un réseau dense autour de pôles de correspondances efficaces

Pour répondre à ces besoins, une liaison ferroviaire transversale est-ouest est la mieux à même d'offrir une alternative crédible au tout à la route, tant en termes de fréquences et de temps de parcours que de capacité. La transbrabançonne ferroviaire constitue un axe structurant pour les déplacements internes à la Jeune province et serait connectée efficacement au reste du réseau, tant vers Bruxelles que vers l'ensemble de la Wallonie. Dans le même temps, elle améliore significativement l'accessibilité des pôles d'emplois, d'étude et de loisirs situés en Brabant wallon depuis les bassins de population que sont le Hainaut et la province de Liège. De plus, des tronçons de cette liaison existent déjà, d'autres correspondent à d'anciennes lignes dont l'assiette existe encore en grande partie.

La réussite du projet dépend de manière cruciale d'une exploitation du réseau qui valorise des pôles de correspondance efficaces. Les horaires doivent permettre de changer facilement de trains dans toutes les grandes gares connectées à la nouvelle ligne afin qu'il soit possible de relier ces destinations entre elles sans pertes de temps inutiles. Les infrastructures doivent aussi être conçues de manière à favoriser l'intégration avec les autres modes de déplacement, en particulier les plus doux, vélo et marche à pied. Il faut donc concevoir la nouvelle ligne dans son intégration dans des réseaux plus larges.

Ce maillage plus dense du réseau ferré combiné à une desserte organisée autour de pôles de correspondance sera sans nul doute bénéfique à un grand nombre d'usagers des transports en commun. Elle est également souhaitable du point de vue de l'exploitant, à savoir la SNCB, et des pouvoirs publics qui la subventionnent

Baulers, novembre 2010, photo : urbAgora

Une nouvelle liaison régionale transversale doperait en effet les performances du reste du réseau. Elle contribuerait à l'augmentation de l'usage du train non seulement vers Bruxelles mais également pour des déplacements intra-régionaux. L'augmentation du nombre de trains et du nombre de voyageurs par train sur l'ensemble de leur parcours accroît à la fois l'attractivité de l'offre du point de vue des usagers mais également la rentabilité du réseau du point de vue des opérateurs.

À l'heure où la demande pour des alternatives à la voiture explose, y compris pour d'autres destinations que Bruxelles, la transbrabançonne alimente les autres lignes à partir de Waremme vers Liège et au-delà, à partir d'Ottignies vers Namur et au-delà, à partir de Nivelles vers Charleroi et au-delà, et à partir de Soignies, vers Mons, Ath et au-delà. Dans chaque cas, la transbrabançonne sollicite le réseau là où il dispose de réserves de capacités importantes. Cela justifie en retour une amélioration des fréquences sur ces lignes et l'entretien régulier des infrastructures. À l'inverse, il n'est plus nécessaire de passer par Bruxelles pour aller de Louvain-la-Neuve à Braine-l'Alleud, Mons ou Ath, dégageant de la place dans les trains pour les voyageurs se rendant à Bruxelles.

La transbrabançonne est amenée à exercer ainsi un effet de levier important pour dynamiser l'ensemble du rail wallon. Elle augmente l'attractivité des tronçons actuellement utilisés bien en dessous de leurs capacités. À l'inverse, en créant des itinéraires de déviation plus directs ne passant pas par Bruxelles, le projet dégage quelques capacités supplémentaires sur les tronçons les plus saturés tout en offrant des liaisons incomparablement plus performantes pour les usagers transitant actuellement par Bruxelles alors que ce n'est pas leur destination finale.

2.3. Engager une dynamique vertueuse

Une transbrabançonne ferroviaire est ainsi appelée à devenir la pierre d'angle du redéploiement d'un réseau structurant de transports publics en Wallonie. Celui-ci a pour vocation d'offrir des connexions efficaces entres toutes les parties du territoire en valorisant au maximum l'infrastructure existante. Le réseau serait ainsi à même de répondre aux défis d'une transition écologique qui se fait chaque jour plus urgente. Elle évite en même temps la duplication d'infrastructures existantes, particulièrement lourdes et coûteuses. Sa philosophie consiste au contraire à (re)mettre en place des liaisons alternatives aux axes existants de manière à répondre à des besoins aujourd'hui négligés tout en allégeant la pression sur les axes les plus encombrés.

3. En pratique : des investissements importants mais ciblés

Le projet ne part pas de rien. Il s'agit davantage d'un assemblage de tronçons existants, à réhabiliter et à créer. La « transbrabançonne », ce n'est donc que très partiellement une ligne nouvelle.

3.1. Les tronçons de lignes existantes

— La ligne 36 entre Liège et Waremme (environ 25 kilomètres) ;
— La ligne 139 entre Wavre et Ottignies (7 kilomètres) ;
— La ligne 140 entre Ottignies et Court-Saint-Etienne (2 kilomètres) ;
— La traversée de Nivelles par la ligne 124 (2,5 kilomètres) ;
— La ligne 96 entre Soignies et Jurbise (13 kilomètres) ;
— La ligne 96 entre Jurbise et Mons (12 kilomètres).

3.2. Les assises existantes à réhabiliter

La partie Est de la ligne 141, entre Court-Saint-Etienne et Nivelles-Sud (19 kilomètres). Elle a été progressivement désaffectée puis déferrée depuis les années '50 |1|. Une partie du parcours a été transformée en piste cyclable (« Ravel »). Il est possible de maintenir celle-ci dans un premier temps si on se contente d'une voie unique.

3.3. Les tronçons à créer

Les deux branches extérieures :
— Waremme – Hannut – Jodoigne – Wavre d'une part (environ 49 kilomètres) ;
— Nivelles-Sud – Ecaussines (option Sud) ou Genappe – Nivelles-Sud (5 ou 6 kilomètres) + Nivelles – Braine-le-Comte (15 kilomètres), dans l'hypothèse Nord.

— Eventuellement la courbe de raccordement permettant de brancher directement Wavre sur Bruxelles (projet élaboré dans le cadre du RER Bruxellois mais jusqu'ici non réalisée).

Des arrêts intermédiaires peuvent être envisagés à Geer, Orp-Jauche, Piétrebais, Grez-Doiceau, Bousval, Nivelles-Sud (sur la ligne 124 vers Charleroi, qui serait commune à cet endroit), Ronquières.

Notons que plusieurs options sont possibles entre Genappe et Soignies selon qu'on choisit d'utiliser entièrement l'ancienne ligne 141 (entrée par le Nord de Nivelles) ou que l'on envisage une entrée par le Sud de Nivelles (en longeant le contournement routier, ce qui permet de mieux desservir le zoning Sud de Nivelles). Dans le premier cas, on rejoindrait la ligne 108 au Nord d'Ecaussines (solution plus simple, mais donnant de moins bonnes connexions avec le reste du réseau). Dans le second cas, on relierait Nivelles à Braine-le-Comte en passant par Ronquières (tracé plus intéressant, mais plus complexe : gestion de la sortie Nord de Nivelles, caractère plus accidenté du terrain, traversée du Bois de la Houssière). Ceci, comme le reste du tracé, doit faire l'objet d'une étude approfondie.

4. Les temps de parcours

Quels gains de temps la transbrabançonne peut-elle offrir par rapport à la situation actuelle ? Si la transbrabançonne reliera Liège à Mons, il ne sera pas intéressant de l'utiliser sur l'ensemble de ce parcours : sur cette liaison, c'est une amélioration du temps de parcours sur la dorsale wallonne via Namur et Charleroi qui est nécessaire[1]. Sur bon nombre de liaisons intermédiaires, par contre, les gains de temps seront substantiels.

1 Tout au plus, le projet permet de désengorger le tronçon le plus problématique de la dorsale entre Auvelais et Namur. À titre indicatif, le nouveau parcours Liège – Mons, avec arrêts intermédiaires mais sans rupture de charges, devrait tourner autour de 2h ou 2h10. L'IC Mons – Liège met aujourd'hui plus d'1h45 (temps qui pourrait être significativement réduit).

Les temps de parcours indiqués dans le tableau ci-dessous constituent à nos yeux un objectif commercial réalisable avec une desserte IR s'arrêtant dans les gares intermédiaires et prenant en considération les temps de correspondance le cas échéant (en partant du principe que celles-ci sont optimalisées)[2].

Dans la plupart des cas, les temps de parcours en eux–mêmes ne sont pas spectaculaires. Par contre les gains de temps par rapport à la situation actuelle en transports en commun le sont. Ils le sont d'autant plus si l'on compare aux gains de temps procurés par certains investissements lourds consentis sur le réseau ferré ces dernières années.

Liaison	**Durée actuelle**	**Durée en voiture[3]**	**Durée attendue**
Liège – Hannut	57'[4]	34'	30'
Liège – Jodoigne	1h30[5]	43'	43'
Liège – Wavre	1h28[6]	1h04	55'
Liège – Ottignies	1h14	1h06	60'
Liège – Nivelles	1h40	1h16	1h17
Waremme – Hannut	27'[7]	21'	8'
Waremme – Jodoigne	47'[8]	34'	19'
Waremme – Wavre	1h29	59'	35'
Waremme – Ottignies	1h38	1h01	40'
Jodoigne – Wavre	44'[9]	29'	12'
Jodoigne – Bruxelles	1h12[10]	44'	moins de 45'[11]
Nivelles – Wavre	1h30 (SNCB) ou 1h06 (TEC)	35'	25'
Nivelles – Louvain-la-Neuve	33'[12]	26'	30'[13]
Soignies – Nivelles	59'	26'	15'
Mons – Nivelles	59'	29'	35'
Mons – Ottignies	1h28	51'	52'
Mons – Wavre	1h46	1h01	60'
Mons – Waremme	1h46	1h23	1h33
Nivelles – Namur	58'	47'	45'

5. Perspectives

5.1. Enrayer le déclin du rail en Wallonie

Aujourd'hui, plus on s'éloigne de Bruxelles, moins la capacité du réseau ferroviaire est utilisée. Il y roule moins de trains et, en moyenne, moins de voyageurs les utilisent. Ce phénomène se rencontre à des degrés divers sur tous les axes desservant la Wallonie depuis Bruxelles Cette situation n'est pas uniquement due à la densité de population mais tient également à l'organisation du réseau. Celui-ci est historiquement centré sur Bruxelles. Cette tendance s'est

2 Précisons que les temps sont calculés de manière approximative : les auteurs de la présente proposition ne sont pas techniciens et la réalité des temps de parcours dépendra beaucoup des choix faits en matière d'infrastructure : traction électrique à deux voies performante ou voie unique à traction diesel minimaliste,...
3 Selon Google maps.
4 TEC jusqu'à Waremme puis train.
5 TEC jusqu'à Tienen, puis train.
6 Via Leuven.
7 Ligne TEC 128.
8 Via Tienen.
9 Ligne 23 du TEC BW.
10 Jusqu'à Bruxelles-Central, via Tienen.
11 Jusqu'à Bruxelles-Luxembourg avec (une bonne) correspondance à Ottignies. Nettement moins dans l'hypothèse d'un direct empruntant la courbe de connexion de Wavre sur Bruxelles (qu'il était question de construire dans le cadre du dossier RER et qui est restée jusqu'à présent dans les cartons, mais pourrait être remise sur la table).
12 Ligne 4 du TEC BW.
13 Avec correspondance à Ottignies.

renforcée avec la désaffectation progressive de la plupart des liaisons régionales en dehors de la dorsale wallonne et de quelques lignes irriguant les lignes principales. Cela entraîne un cercle vicieux : moins il y a d'usagers dans les trains, moins on fait rouler de trains et moins on investit dans l'infrastructure, ce qui décourage plus encore les gens de prendre le train, jusqu'à justifier la suppression de services, ce qui se répercute à son tour sur la fréquentation des autres lignes. Ce scénario a condamné un nombre incroyable de lignes et de gares.

Cette dynamique crée une utilisation très peu homogène du réseau, saturé aux abord de la capitale mais sous-utilisés, et sous-entretenus, lorsque l'on s'en éloigne. La fréquentation relativement faible des grandes gares wallonnes (Liège, Charleroi, Mons) tient au moins en partie à un manque de liaisons et de correspondances intra-régionales efficaces. En dehors des nœuds de correspondance de Namur et Ottignies, dont le succès ne s'est jamais démenti, l'offre existante est en effet beaucoup trop parcellaire et souvent mal organisée. Or c'est précisément la principale vertu d'une liaison transbrabançonne que de créer à elle seule un grand nombre de liaisons régionales qui, séparément, n'ont qu'un potentiel limité mais qui, mises ensembles, sont significatives.

5.2. Un projet d'aménagement du territoire

Le succès de la transbrabançonne dépendra largement de son intégration dans une politique cohérente d'aménagement du territoire. La réouverture d'une ligne de chemin de fer doit aller de pair avec une concentration des activités économiques et commerciales autour des gares existantes ou à créer. Densifier les abords des gares permet d'une part de contrer la tendance à l'utilisation dispersée et souvent anarchique du territoire et assure d'autre part la rentabilité économique et sociale du projet ferroviaire.

Une desserte à cadence fixe et fréquente, donnant correspondance de manière fiable vers un grand nombre de destinations, offre en effet une alternative crédible à une population qui n'utilise les transports en commun qu'à cette condition. Elle renforce l'attrait des zones proches des gares et permet de lutter contre l'étalement urbain. Elle offre aussi des moyens de déplacement efficaces à cette part de la population qui utilise les transports publics parce qu'elle n'a pas vraiment le choix (jeunes, personnes âgées, personnes à faible revenu), tout en lui donnant accès à des bassins d'emplois et à une offre scolaire ou culturelle qui lui est difficilement accessible aujourd'hui.

Concrètement, la transbrabançonne passerait en plein milieu de la zone d'activité économique au sud de Nivelles où une halte pourrait être créée d'une part à l'intention des travailleurs de ce zoning et d'autre part à destination des navetteurs qui ne devraient plus entrer dans Nivelles à l'heure de pointe pour rejoindre la gare. Elle desservirait également Louvain-la-Neuve et ses entreprises moyennant correspondance à Ottignies.

Plus fondamentalement, le projet implique de coordonner la construction de la ligne avec la localisation des nouveaux parcs d'activités économiques et des zones destinées à l'urbanisation. Par exemple, le site des anciennes usines Henricot à Court Saint Etienne, en bordure immédiate de la gare, pourrait idéalement être valorisé, en tout ou en partie, en zone d'activité économique. Même chose sur le site de l'ancienne sucrière de Genappe.

De manière générale, la multiplication de zones urbanisées au milieu de terres agricoles n'est de toute évidence pas tenable, en Brabant wallon comme ailleurs en Wallonie. Le projet phare de nouvelle liaison ferroviaire régionale pourrait au contraire être l'occasion d'impulser un changement de mentalité, susceptible de faire école. Il doit aller de pair d'une part avec la prise de conscience des potentialités des nombreuses zones non exploitées en bordure du réseau ferré et d'autre part de la nécessité de planifier progressivement mais résolument la diminution de la dépendance à la voiture individuelle.

5.3. Le projet doit-il être réalisé dans son intégralité immédiatement ?

Le projet peut se développer par étapes et ne nécessite pas d'être réalisé dans son ensemble immédiatement. Il peut se faire par tronçons successifs, en commençant par le plus évident : la réouverture de la ligne entre Ottignies et Nivelles. La capacité de l'infrastructure peut également être augmentée progressivement, en programmant dès le départ la mise ultérieure à deux voies sans nécessairement la réaliser d'emblée sur l'ensemble du parcours. De même, l'exploitation « voyageurs » peut précéder une éventuelle exploitation fret complémentaire, par nature plus difficile à faire admettre dans un environnement relativement dense comme l'est une bonne partie du parcours, mais sans doute un jour utile à la compétitivité régionale.

Pour approfondir ce bref exposé et permettre l'échange d'arguments sur le projet, un site web a été ouvert :

http://transbrabanconne.be/

Nous contacter

urbAgora asbl
(a) En Pierreuse 19-21
4000 Liège
(e) secretariat@urbagora.be
(w) http://urbagora.be