

Charleroi-Couvin : Affaire à suivre

1310 kilomètres carrés accueillent une population estimée à 85 000 habitants, soit 65 habitants au kilomètre carré. Telle est l'Entre-Sambre-et-Meuse, région à faible densité de population traversée par une seule ligne de chemin de fer entre Charleroi et Couvin.

Entre 1954 et 1964, la desserte par trains fut fortement réduite en raison des premières rationalisations du chemin de fer, de l'implantation de l'automobile et de la modification de l'habitat de plus en plus éclaté en dehors des agglomérations locales. Avant juin 1982, il ne restait donc plus qu'une seule desserte ferroviaire : entre Charleroi - Walcourt - Mariembourg.

L'offre de transport dans la région s'est très médiocrement adaptée dans les dernières décennies aux modifications structurelles dans l'économie régionale et à la croissance de Charleroi comme pôle d'attraction.

Horaires lents, (90 minutes pour 49 km) insuffisance de la desserte matinale vers Charleroi, matériel ancien (M1), modernisation des liaisons routières : autant de facteurs qui expliquent la dégradation des services du chemin de fer dans la région. Les remodelages de la ligne lui ont redonné vie.

Divers responsables régionaux s'étaient émus de cette situation voici quelques années et avaient décidé de réagir. Les premières interventions locales datent d'un peu avant 1980. Les usagers de la ligne, regroupés dans un comité de défense, ont alors demandé à la SNCB d'entreprendre une étude de la situation. Leurs doléances avaient d'ailleurs reçu l'appui du Bureau Economique de la Province de Namur qui accepta d'assumer les revendications. A la demande de ce Bureau et en collaboration avec celui-ci, la Direction générale de la SNCB réalisa une étude de la desserte de la région. La Direction

(suite de la page 9).

délaissé et nous devons rechercher plus de collaboration entre réseaux. Nous avons d'abord cherché de la coopération avec les Anglais (Red Star) puis nous avons créé Eurail Express. La D.B. veut encore améliorer le réseau européen en acheminement à grande vitesse ordinaire et en service courrier. Le SERNAM de la SNCF est aussi d'accord de coopérer sur une large échelle... La coopération nous permettra d'acquiescer de nouvelles parts du marché, il y a sûrement quelque chose à faire. Autre gros problème à solutionner : la longueur excessive des formalités de dédouanement. Des délais de quinze jours sont encore chose courante!

Notre secteur devra s'adapter au marché en créant de nouveaux services, comme le transport direct du client vers le destinataire ou la gestion informatisée des stocks. Mais cela demande aussi des moyens adaptés... ■

commerciale fut chargée de la réalisation d'une enquête permettant de mettre en évidence les habitudes de déplacement des habitants. L'enquête sur le terrain fut confiée à Marketing Unit. Il convenait ainsi, par la mise en évidence des flux de déplacements, d'estimer le marché potentiel du chemin de fer et de formuler des propositions devant aboutir à la détermination d'une desserte répondant aux besoins des clientèles existantes et potentielles.

Les parts de marché de la SNCB représentaient à cette époque, 16,8 % pour le déplacement domicile - travail, 12,1 % pour le déplacement domicile - école et 8,4 % pour les déplacements sociaux ou occasionnels, soit des chiffres très en dessous des moyennes nationales (respectivement 19 %, 24 % et 11,2 %).

L'étude de marché fut publiée en octobre 1980 par la Direction commerciale de notre Société. Elle fit d'abord apparaître que les horaires offerts étaient inadéquats et que la rapidité du trajet était très insuffisante. Elle préconisait d'autre part un remodelage des services d'autobus à mettre véritablement en correspondance avec les trains. Il convenait de rechercher une série de mesures d'exploitation qui permettraient d'enrayer la baisse de clientèle observée depuis une petite dizaine d'années.

CINQ VARIANTES.

Il est significatif de mentionner que le

coût de l'enquête (700 000 francs) fut partiellement supporté par les communes intéressées, pour un montant de 200 000 francs. Les responsables enten-

daient ainsi motiver les demandeurs par une prise directe de responsabilités et éviter que l'étude ne soit entreprise gratuitement à la demande de groupes de pression peu sérieux.

Le chemin de fer tira donc les conclusions de cette enquête en concevant avec la SNCV et le Bureau Economique de la Province de Namur un "projet d'une réorganisation de la desserte par trains de voyageurs de l'axe Charleroi-Couvin et de l'adaptation correspondante des services d'autobus", publié en mai 1981.

On s'attaqua au problème de la rapidité de la desserte. Augmenter la vitesse en ligne ne permettait, vu la configuration géographique, qu'un gain très modéré de temps. Les responsables du projet travaillèrent avec une optique différente. Remarquant que la préférence donnée au train comme moyen de transport augmente avec la distance du trajet, et que la répartition des voyageurs entre les points d'arrêt et les gares était très inégale, on prit une option pour des dessertes par chemin de fer à plus longue distance. Aussi plusieurs points d'arrêt furent-ils supprimés dans l'approche de Charleroi, avantage étant ainsi donné à des trajets à plus longue distance, de 20 km au moins dans le cadre de ce projet.

Le projet présenta cinq variantes d'exploitation, en traction diesel lourde et légère, électrique, avec ou sans la desserte ferroviaire de Florennes. La solution semblant apporter le plus de satisfaction aux usagers, aux exploitants SNCB ou SNCV et à l'Etat assumant certaines charges consistait en une desserte accélérée de l'ensemble de la Botte du Hainaut, réalisée avec un matériel économique et attrayant devant être l'autorail moderne, moins lourd que la rame diesel tractée.

L'étude mit aussi en évidence l'intérêt de remettre en service la desserte jusqu'à Couvin, réduite depuis plusieurs années à un simple rôle de tête de ligne à marchandises.

Couvin peut en effet être considérée comme une petite métropole régionale en raison de la présence d'industries et de centres d'enseignement scolaire.

En sa séance du 24 novembre 1981, le Conseil d'administration de la SNCB marqua son accord pour procéder à la réforme du transport des voyageurs entre Charleroi et Couvin. L'application se fit en plusieurs étapes.

En juin 1982, la SNCB institua de nouveaux horaires entre Charleroi et Mariembourg. Quelques vingt minutes étaient gagnées sur le trajet de 49 kilomètres tandis que l'offre était adaptée à la demande de la clientèle. Ces premières mesures donnèrent déjà des résultats favorables (tableau). Le matériel M1 fut aussi remplacé par du matériel M2 déjà plus confortable.

TROIS AGENTS.

En juin 1984, la SNCB rouvrit la gare de Couvin. On renouvela complètement les six kilomètres de voies entre Mariembourg et Couvin équipées pour la circonstance d'une signalisation moderne. Deux quais furent aménagés en gare. Le montant des investissements consentis fut de quatre-vingt-dix millions.

Une dernière étape n'est pas encore réalisée: elle consiste à desservir la ligne avec des autorails modernes, ce qui permettrait de réaliser un maximum d'économies sur le coût du transport en commun.

Rien n'est décidé en ce domaine. Commander une nouvelle série d'autorails n'a de sens que dans le cadre d'un marché portant sur suffisamment d'exemplaires que pour abaisser le coût à l'unité. Celui-ci serait trop élevé pour les huit ou neuf unités nécessaires à l'exploitation de la ligne 132. L'étude de réforme d'autres dessertes régionales dans le pays aboutissant à des solutions d'exploitations similaires constituerait sans doute la seule manière d'acquiescer ce matériel. Entretemps, l'exploitation de la ligne se fait toujours avec des rames tractées lourdes réversibles en traction diesel, la solution de la traction électrique ayant été écartée du projet dès sa genèse.

La situation depuis juin 1984, moment d'application de la nouvelle offre, a permis un regain d'activité ferroviaire dans la région. La fréquentation est en hausse et comparable aux chiffres enregistrés sur des lignes similaires dans le pays, comme Hasselt-Mol ou Mol-Neerpelt par exemple.

Cette réorganisation - quasi expérimentale dans la situation actuelle - a mis

aussi en évidence la justesse des observations faites sur les motivations de la clientèle dans le choix d'un mode de transport. Le modèle d'étude "Prix-temps" tenant compte du prix payé pour le trajet et du temps consacré au trajet, a été vérifié par une hausse des recettes et un parcours moyen au départ de Couvin supérieur à la moyenne nationale.

En situation définitive, le personnel fixe desservant Couvin correspondra à trois agents par année après l'installation d'un dispositif de télécommande au départ de Mariembourg. Reste le passage à un matériel léger et moderne qui devrait permettre une réduction des coûts d'exploitation de vingt millions par an. Ce nouveau maté-

riel permettrait aussi d'accroître la souplesse des horaires: le risque de non-réversibilité des rames actuelles implique la prise en compte d'une marge nécessaire à des manœuvres éventuelles. L'attractivité commerciale n'en serait aussi que meilleure.

La remise en service d'un tronçon ferroviaire pour voyageurs est chose suffisamment rare de nos jours que pour être mentionnée. La présentation de cet exemple nous a paru utile pour démontrer qu'un avenir est possible pour le chemin de fer dans des régions à densité de population faible.

L'évolution de la clientèle revenue au chemin de fer nous dira si les promoteurs de cette rénovation ont vu juste. Affaire à suivre... ■

INDICE DES RECETTES VOYAGEURS EN SERVICE INTERIEUR

— Ligne 132

..... Réseau

Base 100% : recette du 01.10.81 au 30.09.82

