

L'avenir prend le train

*Document mis en débat au Forum « L'Avenir prend le train »
le 19 novembre 2005*

Par Jean-Rodolphe Dussart, GT Mobilité d'Ecolo et Benoît Lechat, chercheur à étopia

Novembre 2005, analyse n°17

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	1
1 INTRODUCTION : LE RAIL, MOYEN DE TRANSPORT DE L'AVENIR POUR LA WALLONIE ET BRUXELLES	2
2 QUE FAUT-IL FAIRE POUR QUE NOUS SOYONS DE PLUS EN PLUS NOMBREUX A PRENDRE LE RAIL ?	4
2.1 LE FAIRE REPONDRE AUX ATTENTES DES CLIENTS	4
2.2 15 PRIORITES POUR AMELIORER ET DEVELOPPER LE TRANSPORT DE VOYAGEURS	6
2.2.1 Améliorer l'axe voyageurs Bruxelles - Luxembourg	6
2.2.2 Améliorer la dorsale wallonne (Mons-Charleroi-Namur-Liège)	7
2.2.3 Améliorer l'axe Bruxelles - Charleroi	7
2.2.4 Utiliser les lignes du TGV pour le trafic intérieur à Tournai comme à Liège	8
2.2.5 Rouvrir des arrêts en fonction des besoins	8
2.2.6 Remettre en état le réseau ferroviaire wallon	8
2.2.7 Retisser les liaisons transfrontalières	9
2.2.8 Réaliser et compléter le RER pour Bruxelles et le Brabant wallon	10
2.2.9 Mettre en chantier le RE de Liège	10
2.2.10 Lancer les « mini-RER »	11
2.2.11 Mettre en service des trains légers et confortables adaptés aux dessertes locales	13
2.2.12 Mettre en service des trains pendulaires adaptés au réseau wallon	14
2.2.13 Proposer des gares accueillantes pour tous	14
2.2.14 Améliorer la relation entre le train et les autres moyens de transport : bus, vélo, voiture.	14
2.2.15 Améliorer le confort et la qualité du matériel roulant : la première classe pour tous !	14
3 COMMENT PERMETTRE AU RAIL DE TRANSPORTER PLUS DE MARCHANDISES ?	15
3.1 RACCORDER AU RAIL LES ZONINGS D'ACTIVITE ECONOMIQUES	15
3.2 DEVELOPPER LES TERMINAUX MULTIMODAUX	15
3.3 AMELIORER LA DESSERTE DES PORTS	16
3.4 AMELIORER LA DESSERTE DES CARRIERES	16
3.5 AMELIORER LA DESSERTE DES AEROPORTS	16
3.6 AMELIORER L'AXE MARCHANDISES « ATHUS - MUSE ».	16
4 CONCLUSION PROVISOIRE : POUR UN DEBAT WALLON SUR LES PRIORITES FERROVIAIRES	18

1 Introduction : Le rail, moyen de transport de l'avenir pour la Wallonie et Bruxelles

En Wallonie et à Bruxelles, on est encore très loin de prendre la mesure des efforts colossaux qu'il va falloir livrer dans les prochaines décennies pour développer notre système de transports en commun. En effet, une série de facteurs comme le réchauffement climatique, le renchérissement du pétrole, la saturation du réseau routier et la montée des préoccupations environnementales donneront au rail et aux transports en commun en général une place beaucoup plus importante dans notre mobilité. Encore faudrait-il que tous les décideurs en soient conscients et agissent en conséquence !

Le présent document propose de recadrer les débats actuels sur le rail en fonction de cette perspective de long terme. Les politiques ferroviaires se mettent en place très lentement. Il est donc indispensable d'anticiper longuement les choix cruciaux qui devront être faits pour l'avenir. Dans ce but, Ecolo propose un certain nombre de pistes au débat afin d'inviter les acteurs politiques, sociaux et environnementaux à se positionner le plus clairement possible.

Il va de soi que le rail ne constitue qu'un maillon – certes capital – de la chaîne de la mobilité durable. Il faut l'intégrer dans le cadre plus global d'une gestion de la demande de mobilité et singulièrement d'une réforme de la fiscalité des déplacements.

Partout en Europe, les Etats étudient (ou sont déjà passés aux applications) la mise en œuvre de systèmes de tarification kilométrique des déplacements motorisés. Ceux-ci devraient avoir pour résultats d'augmenter la demande de mobilité non routière. Ils devraient également permettre de mieux financer les indispensables investissements à réaliser pour développer de réelles alternatives à la route.

Enfin, le rail constitue un réel outil du développement territorial et contribue à rationaliser les orientations en matière d'aménagement du territoire.

Le rail est le moyen de transport de l'avenir. Pour au moins trois raisons :

1. Le réchauffement climatique impose de réduire nos émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).
2. Le réseau routier va connaître une saturation croissante, ce qui est écologiquement et économiquement intenable.
3. Les économies modernes ont besoin d'une offre complète et efficace de moyens de transports.

Un aperçu de l'évolution des émissions de Gaz à Effet de Serre du transport routier en Belgique donne une idée de l'effort colossal auquel nous allons devoir procéder dans les prochaines décennies.

- 1990 : 21,6 millions tonnes équivalents CO₂
- 2000 : 25,704 millions de tonnes (+ 19 pc)
- 2010 : 30,24 millions (+ 40 pc)
- 2020 : 34,9 millions (+ 62 pc)

Or le PFDD (Plan fédéral de Développement durable) de 2000 avait fixé un objectif de réduction de 5 pc en 2010 par rapport aux quantités de GES émises en 1990 par le transport routier. On est loin du compte ! Il faudra donc redoubler d'efforts. D'autant que nous devons non seulement poursuivre l'objectif Kyoto 1, nous devons également

préparer très rapidement Kyoto 2. Cela veut dire anticiper une réduction d'au moins 30 pc des émissions de GES en 2020 par rapport à 1990. Et encore, il ne s'agira que d'une étape sur la voie d'une réduction plus importante pour les décennies suivantes. Pourquoi ? Parce que c'est la condition *sine qua non* pour que le réchauffement climatique ne dépasse pas 2°C d'ici la fin du siècle. Comme d'autres secteurs (logement, industrie, consommation...), le transport doit donc contribuer à la réduction des émissions des GES. Le rail peut nous y aider ! En effet, se déplacer en train provoque en moyenne sept fois moins d'émissions de CO₂ que de se déplacer seul en voiture : 25 grammes de CO₂/km en train contre 180 grammes de CO₂/km en voiture.

En 2000, le Gouvernement fédéral s'est donné pour objectif d'augmenter de 50 pc le nombre de personnes et les quantités de marchandises transportées par le rail. Minimal, l'objectif a cependant requis d'importants efforts qui commencent à être couronnés de succès. En effet, en moins de cinq ans, le nombre de personnes transportées par le rail a crû de près de 18 pc. L'entrée progressive en service du RER devrait permettre de poursuivre la croissance à un rythme soutenu. Mais il ne peut être question de s'arrêter en chemin. Un objectif suivant serait de parvenir à ce que le rail transporte au moins LE DOUBLE de personnes et de marchandises en 2020 par rapport à 2000.

Il faut donc anticiper un développement **SANS PRECEDENT** du transport ferroviaire. En Belgique, en Wallonie et à Bruxelles. **Cette orientation d'avenir doit être prise LE PLUS VITE POSSIBLE.** Parce qu'on sait que les investissements ferroviaires prennent un temps très important avant d'être réalisés. Ce choix nous engagera pour les deux prochaines décennies. Au moins ! Il s'agit de refaire du rail le moyen de transport de la nouvelle révolution énergétique. Au 19ème siècle, le rail a joué un rôle capital dans la révolution industrielle. Mais les années '50 et 60 ont marqué le début de son déclin qui s'est accéléré tout au long des « années voitures » où le réseau ferroviaire a été réduit tandis que les politiques de transport soutenaient massivement le développement du transport routier (fiscalité et infrastructures).

1980 – 1999 : réduction du km de voies

Flandre : de 2.869,2 à 2.705,7

(soit en densité du réseau – 5,7%)

Wallonie : de 3.219,2 à 2.766

(soit en densité du réseau – 14,2%)

A partir de 1999, les participations écologistes aux Gouvernements fédéral et régional ont entrepris d'inverser cette tendance. Une nouvelle approche du rail et de la qualité du service ferroviaire a été mise en place. Un nouveau plan d'investissement a permis le lancement d'une série de chantiers dont celui du RER attendu depuis près de 20 ans. Un moratoire a été décreté sur la suppression d'arrêts et le démantèlement de lignes désaffectées. Le projet EuroCaprail (Bruxelles-Luxembourg) a été conçu malgré les nombreuses résistances. Cette action ne peut en aucun cas être remise en question. Elle doit être poursuivie et amplifiée.

2 Que faut-il faire pour que nous soyons de plus en plus nombreux à prendre le rail ?

2.1 Le faire répondre aux attentes des clients

Le droit à la mobilité est de plus en plus largement reconnu dans nos sociétés. Il est vrai que la mobilité est indispensable pour garantir des droits sociaux les plus élémentaires : notamment le droit au travail, mais aussi celui aux loisirs, aux relations sociales ... Parce que tout le monde ne dispose pas et ne disposera jamais d'un véhicule motorisé, il revient aux autorités publiques de garantir et d'organiser une mobilité de base pour tous leurs citoyens.

Le principe consiste à organiser, par les transports publics réguliers ou à la demande, une desserte garantie à chaque citoyen en fonction de critères géographiques objectifs : ainsi on a droit à un service de qualité en ville, mais aussi à un service de base quel que soit l'endroit sur le territoire. Nos déplacements imposent souvent le recours à plusieurs moyens de transport public – le train, le tram, le bus, ... ou autre : le taxi par exemple. Ces moyens doivent être juxtaposés et coordonnés pour, ensemble, répondre à l'objectif.

Cette juxtaposition passe par l'imposition – par contrat de gestion ou cahier des charges – d'un service public où les différents acteurs doivent se compléter (SNCB, TEC, STIB, De Lijn). La coordination des transports publics mais aussi l'organisation de l'ensemble du système pour garantir la mobilité de base pourrait se faire sous l'égide d'une autorité organisatrice des transports de personnes, définissant la mission et chapeautant les prestations des opérateurs afin de coordonner au mieux leurs services.

Le redéploiement du rail comme mode de transport majeur passe par un réel redéploiement de l'offre. Les personnes qui prennent le train ou qui souhaitent le prendre demandent :

- d'abord, des trains tout court. Où et quand ils se déplacent ;
- des trains qui disposent de bonnes correspondances avec les autres modes de transports publics (bus, métro, trams...) ;
- des trains fréquents, rapides ;
- des trains fiables, ponctuels ;
- un service et un accueil de qualité ;
- une sécurité et un sentiment de sécurité maximum.

Les besoins sont multiples :

- on se déplace entre villes, proches ou éloignées, dans les villes et les banlieues, à la campagne ;
- en tous lieux et entre tous lieux ;
- pour aller au travail, à l'école, mais surtout pour d'autres raisons, telles les loisirs : deux fois plus de trajets sont effectués à des fins non liées au travail ou à l'école ;
- à tout moment de la journée, tous les jours.

Pour rencontrer ces attentes, il existe un instrument politique, le **Contrat de gestion**. Conclu entre l'état et l'opérateur ferroviaire, il fixe les missions de service public que la SNCB remplit en échange de dotations payées par l'Etat. En 2003, Isabelle Durant et ses collaborateurs ont négocié un projet de Contrat de gestion. Que prévoyait ce projet ?

Grandes lignes du projet de Contrat de gestion

négocié en 2002-2003 entre le cabinet Durant et la SNCB :

- Des trains pour tous : IC, IR, RER, S, L, P, T
- Avec des fréquences élevées (1 à 4 trains par heure) entre les villes
- Avec des fréquences élevées (4 trains par heure) dans les zones urbaines et suburbaines
- Avec une capacité suffisante à l'heure de pointe : ne pas toujours voyager debout !
- Avec des horaires adaptés aux déplacements, aussi le soir et le week-end, où les déplacements sont aussi nombreux qu'en semaine
- Avec le remplacement progressif des banquettes à trois places par des sièges doubles
- Avec un service de restauration légère dans les trains IC
- Avec dans les villes des gares où le client est accueilli. Avec des guichets, des services dont la qualité fait l'objet de normes
- Avec en dehors des villes des arrêts: correctement éclairés, pour le confort et la sécurité, équipés d'abris en suffisance, avec l'information nécessaire au voyage, y compris l'annonce des trains, avec des parkings pour les vélos partout, pour les autos où c'est possible.

Le projet de Contrat de gestion de 2003 proposait en outre « *que la SNCB soit récompensée financièrement pour ses efforts d'amélioration de la quantité et de la qualité de ses services* »... Hélas en mai 2005, le Gouvernement fédéral a approuvé des Contrats de gestion pour chacune des nouvelles entités de la SNCB (Holding, Infrastructure, Exploitation) qui vont nettement moins loin en termes d'amélioration de la qualité du service et de l'offre de transport. Les nouveaux contrats préfigurent également le nouveau plan de voyageurs de la SNCB. Ses moyens étant limités, elle entend concentrer le redéploiement de l'offre sur les grands axes, ceux qui concentrent les voyageurs. Certes, la SNCB est un transporteur de masse et l'attractivité de l'offre passe par une excellente fréquence entre les villes principales (jusqu'à 4 trains par heure). Certes, les trains complémentaires qu'elle envisage de mettre en service sur Liège et Namur sont évidemment les bienvenus. Mais pour les relations de type secondaires ou rurales, l'opérateur ferroviaire se montre nettement moins ambitieux. Au mieux, il tâche de maintenir le *statu quo* de la desserte L. La SNCB justifie de plus en plus ses choix par rapport à des objectifs de rentabilité et de moins en moins par des considérations de service public.

Au contraire, il faudrait que le redéploiement de l'offre de trains sous une forme plus adaptée à ce type de desserte, notamment en maximisant la complémentarité avec les autres modes de transport (spécialement les TEC) et en recourant à un matériel roulant léger et moins coûteux à l'exploitation.

2.2 15 priorités pour améliorer et développer le transport de voyageurs

La politique ferroviaire est un levier capital pour le développement territorial et économique wallon. L'enjeu dépasse de loin les questions de patrimoine et d'intérêts sous-régionaux. Elle doit s'inscrire dans :

- une structuration cohérente et coordonnée de l'aménagement du territoire ;
- une recherche du transfert modal vers le rail tant en transport de passagers que de marchandises ;
- une vision de la mobilité de demain où le rail n'occupe plus une position marginale.

Voici les 15 grandes priorités de travaux et d'aménagement en matière de transports de voyageurs dont il est proposé de débattre avec les partis politiques, les partenaires sociaux, les associations d'usagers et les associations de protection de l'environnement. Les futurs choix devront être faits de manière rationnelle. Cela veut dire :

- en privilégiant l'intérêt général aux intérêts partisans, locaux ou sous-régionaux ;
- en tenant compte des besoins en croissance et qu'il faut rencontrer ;
- en recherchant le meilleur ratio efficacité/coût ;
- en tenant compte des choix qui auront été faits en matière d'aménagement du territoire ;
- en visant une réduction maximale des nuisances sonores générées par le rail. (éventuellement encadré sur la réduction des nuisances sonores) ;
- en veillant à répondre aux attentes des opérateurs ferroviaires qui vont circuler de plus en plus nombreux sur le réseau belge.

2.2.1

Améliorer l'axe voyageurs Bruxelles – Luxembourg

Vers 2012, la circulation pourra s'effectuer sur quatre voies entre Bruxelles et Ottignies et la vitesse sera alors portée à 160 Km/h. Entre Bruxelles et Namur, il importe de renoncer définitivement au projet coûteux de déviation des trains sur une ligne nouvelle Ottignies – Daussoulx (- Rhisnes) et de porter également la vitesse autorisée à 200 km/h. Surtout, il est fondamental de mener à bien le projet EuroCap-Rail. Alors que la durée actuelle du parcours Bruxelles-Luxembourg est de 2h42, Eurocaprail ramène le temps de parcours à 1h30. Via la mise à 160 Km/h, et 200 en fonction des tronçons, de la ligne classique et la création d'une ligne nouvelle entre Ciney et Libramont (jusqu'à 300 km/h). Le projet EuroCaprail tel qu'il a été conçu sous la précédente législature wallonne comporte deux chantiers à mener conjointement :

1. Un premier chantier d'entretien et de maintien de capacité (283 millions € 2001) couplée à une modernisation (83 millions) (pour un gain de temps de 15 minutes) Ce chantier durera 9 à 10 ans, ce qui est beaucoup trop lent.
2. Un deuxième chantier plus ambitieux qui comporte, outre une réelle modernisation de la ligne actuelle, la création d'une nouvelle ligne rapide entre Ciney et Libramont pour un montant de 414 millions d'euros (pour un gain de temps de 30 à 35 minutes) avec un complément attendu de l'Europe et du Luxembourg de 250 millions d'euros (soit un total de 664 Mios d'euros).

Or, le Gouvernement wallon a accepté, en décembre 2004, que le premier chantier soit financé par un Partenariat public-privé (PPP). Il est cependant apparu que ce projet ne pouvait pas être financé par un PPP, comme Ecolo l'avait très clairement prédit.

Par conséquent, en octobre 2005, le principe du PPP pour la ligne 161-162 a été bien entendu abandonné. Une année encore est perdue. Cet abandon au profit de la formule de pré-financement initialement développée par Isabelle Durant et inscrite dans la Loi du 22 mars 2002 que le Ministre Vande Lanotte n'a pas cru utile de mettre en œuvre, pour des raisons notamment de consolidation de la dette. Il est entendu que cette formule convient davantage au financement de projets de cette nature.

Cependant, il est regrettable, une fois encore, que l'actuel Gouvernement wallon se montre si timoré et se contente d'appliquer la formule du pré-financement au seul projet de maintien de capacité de l'axe, ignorant proprement une modernisation significative et indispensable de cet axe. Or, le pré-financement a comme vocation de permettre des extensions de capacité. Les projets au nord du pays qui seront pré-financés concernent bien des extensions de capacité.

2.2.2 Améliorer la dorsale wallonne (Mons-Charleroi-Namur-Liège)

La dorsale wallonne relie les principaux pôles urbains de la Région wallonne. Elle constitue donc un enjeu capital. C'est pourquoi il est plus urgent de valoriser la ligne actuelle que de réaliser le projet de dédoublement entre Gosselies et Daussoulx qui, lui, court-circuiterait les métropoles wallonnes ! Une amélioration significative des temps de parcours pourrait être réalisée notamment grâce à l'utilisation de matériel roulant pendulaire. La Dorsale wallonne actuelle est en fond de vallée dans un contexte urbanisé relativement dense, ce qui limite les possibilités d'accroissement de performances. Sur une certaine portion, la dorsale a atteint un niveau de performance maximale et sur certains tronçons les niveaux de performance sont appréciables comme Tournai- Mons à 160 Km/h ou Liège-frontière allemande qui est en cours de mise au gabarit TGV. Il reste que sur le segment Charleroi – Namur, sur lequel se concentrent d'importants flux voyageurs et marchandises (dont l'Athus – Meuse), des efforts de performances doivent être rapidement entrepris. Le plan d'investissement retient quelques améliorations, de loin insuffisantes pour réellement augmenter le niveau de capacité. Il faut y réaliser la mise à 4 voies des infrastructures au moins entre Tamines et Namur. Le tronçon entre Namur et Liège peut encore être optimalisé et porté à une vitesse de référence à 140 km/h. Pour le trafic marchandise, il faudra être attentif à terminer l'exécution des travaux sur la L 130a entre Charleroi et Erquelinnes.

Rien ne démontre l'opportunité d'une nouvelle dorsale wallonne située en haut de vallée le long de l'autoroute E42. D'une part, les points d'arrêts en sont situés loin des centres des grandes villes de la dorsale (10-20km). Leur desserte nécessiterait dès lors une rupture de charge et l'obligation d'utiliser un autre mode de transport. Sachant que la majorité des déplacements effectués sur la dorsale concernent des déplacements de villes à villes successives (de Mons à Charleroi, de Charleroi à Namur, de Namur à Liège, ...) et non sur l'ensemble de la ligne, les gains de temps de parcours via la nouvelle dorsale en haut de vallée risquent d'être nuls, voire négatifs.

2.2.3 Améliorer l'axe Bruxelles – Charleroi

Le plan d'investissements prévoit la mise à 4 voies du tronçon Bruxelles – Nivelles, avec un gain de temps très limité, du fait de la sinuosité du tracé, peu rectifiable à cause de la densité d'occupation de l'espace. Sa réalisation est indispensable en raison

du RER, du moins entre Uccle et Braine-l'Alleud. Mais il faut remettre à l'étude la création d'une ligne longeant l'autoroute E-19, pour atteindre un objectif légitime pour la Wallonie de voir ses grandes villes reliées en 30 minutes à Bruxelles.

2.2.4 Utiliser les lignes du TGV pour le trafic intérieur à Tournai comme à Liège

A l'instar de ce qui se fait entre Liège et Bruxelles, il faut par un raccordement à Antoing mettre Tournai à 38 minutes de Bruxelles et Mouscron à 52 minutes environ, en faisant circuler des trains IC et des P sur la ligne du TGV Bruxelles-Paris.

2.2.5 Rouvrir des arrêts en fonction des besoins

Les suppressions d'arrêts ont été plus nombreuses en Wallonie qu'en Flandre. Elles ont été décidées sur base de comptages de voyageurs réalisés en fonction d'un service déjà réduit et inadapté. Il est indispensable de positionner les arrêts en fonction des clientèles à desservir (concentrations de population, d'emploi et d'écoles). Si on prend ce critère en considération, de nombreux arrêts doivent être rouverts. Des études ont été menées sous l'égide du Comité des usagers. A l'avenir, les plans d'investissements doivent comporter une provision permettant de financer un programme quantifié de réaménagement d'arrêts à rouvrir sous des formes attractives et peu coûteuses. Inspirons-nous des exemples étrangers !

Exemples d'arrêts dont la réouverture est évidente, car participant au RER bruxellois : Bierghes, Saintes et Petit-Enghien.

En 1979, le train L Namur – Luxembourg desservait 33 arrêts utiles (en plus des villes). Actuellement, le week-end, il n'en dessert plus que quatorze ... et le même nombre de rames est mis en service pour assurer la même fréquence : souvent rouvrir des arrêts ne coûte souvent rien, comme l'a d'ailleurs maintes fois fait remarquer le Comité consultatif des Usagers de la SNCB ; par contre ils rapportent une clientèle (re)trouvée.

2.2.6 Remailler le réseau ferroviaire wallon

Indépendamment des liens transfrontaliers, il est indispensable de rouvrir les lignes suivantes, dont l'exploitation doit être envisagée avec du matériel léger qui génère des économies substantielles au niveau des coûts d'achat du matériel et au niveau de l'exploitation :

- Virton – Athus (connexion vers Luxembourg) – Arlon, apport fondamental à l'échelle de la province, requérant un investissement minime (mais non prévu au plan SNCB)
- Ottignies - Court-St-Etienne - Nivelles, dans le cadre du RER de Bruxelles et du volume croissant des déplacements et de la congestion routière en Brabant wallon.

Il faut également d'urgence étudier l'opportunité d'une réouverture des lignes :

- Renaix – Leuze, qui devrait permettre de soutenir une liaison de plus grande envergure entre Gand et Mons, composante d'une réponse à la saturation croissante des infrastructures via Bruxelles.
- Trois-Ponts – Stavelot – Malmedy : cette desserte locale désenclaverait ces villes et valoriserait en même temps l'artère Liège – Luxembourg dans une

zone d'activités (notamment touristiques) qui mérite d'être soutenue doit faire partie d'un concept global moderne pour la ligne 42 et ses affluentes.

- Nivelles – Manage¹ offrirait un raccourci notable entre Bruxelles et l'agglomération du Centre (100.000 habitants), spécialement si une ligne nouvelle Bruxelles–Charleroi était construite.

2.2.7 Retisser les liaisons transfrontalières

Comme toutes les régions d'Europe, la Wallonie entretient de plus en plus d'échanges avec ses voisines. Mais presque tout le développement des transports s'y fait par la route. L'offre ferroviaire présente des lacunes majeures, sur des axes auparavant desservis. La priorité sur le plan des relations transfrontières doit être sans doute donnée aux liaisons vers le Grand Duché du Luxembourg. Le potentiel de navetteurs existe. De même, l'infrastructure au niveau belge est en place. Les Luxembourgeois procèdent actuellement à la mise à doubles voies de la liaison entre Rodange et Luxembourg, dès que celle-ci sera réalisée, il faudra établir des relations directes entre Virton, Athus et Arlon et Luxembourg, même si cela doit être exploiter par les CFL (Chemins de fer du Grand Duché)

- La ligne transfrontalière Dinant – Givet, courte section interrompue de l'axe international (Bruxelles / Liège -) Namur - Charleville-Mézières (- Reims) est un maillon manquant obérant tout l'intérêt de l'axe, exploité correctement au sud comme au nord. L'intérêt d'une réouverture est réel. Autorisé au trafic marchandises, l'axe permettrait des échanges entre les barreaux Anvers – Meuse - Athus et Dunkerque – Lorraine, améliorant l'accès ferroviaire aux deux ports concernés.
- Il est indispensable de rouvrir la ligne transfrontalière Mons–Valenciennes, les deux agglomérations totalisent un demi million d'habitants et ne sont distantes que de 35 km à peine, mais reliées seulement par des axes routiers chargés. Cette liaison a un intérêt en tout cas au niveau des marchandises. La réouverture marchandise peut se faire à moindre frais dès lors qu'elle ne nécessite pas une électrification.
- Les lignes de Charleroi–Erquelinnes-Maubeuge-Aulnoye et Mons–Aulnoye-Maubeuge sont exploitées uniquement pour le transport de marchandises. Or, du côté français, elles relèvent de l'autorité de la Région Nord – Pas-de-Calais, très volontariste en matière de transport public. Cela ne peut que favoriser d'éventuelles synergies en matière de transport de personnes.

Certains services transfrontaliers resteraient sans doute « déficitaires » au sens comptable du terme. Pourtant, moyennant des accords *ad hoc* que souvent les partenaires de la Belgique sont prêts à conclure, ils peuvent émerger au financement des missions de service public, concept de plus en plus présent dans les pays ou régions limitrophes de la Belgique.

Voyons les exemples qui marchent ! Comme la ligne Tournai – Lille (qui fait un tabac le samedi après-midi du fait de l'adoucissement du tarif transfrontalier rédhibitoire), mais également, pas loin de la Wallonie, voyons le succès de la ligne Stolberg – Aachen – Heerlen ou encore le RER généralisé au Luxembourg

¹ la ligne est toutefois partiellement aliénée

2.2.8 Réaliser et compléter le RER pour Bruxelles et le Brabant wallon

Le RER doit être réalisé. Mais son succès est conditionné par la réalisation d'une série de mesures d'accompagnement, sinon il facilitera l'exode urbain. Les navetteurs doivent être incités à prendre le train et il faut développer pour ce faire une politique de stationnement drastique en Région Bruxelles-Capitale mais également dans les deux autres Régions (pour ne pas créer un déséquilibre défavorable à Bruxelles qui pourrait voir ses entreprises aller s'installer dans une Région voisine où il n'existe pas de contraintes de stationnement). Le RER doit être l'occasion de favoriser la concentration des activités autour des centres urbains. Les communes concernées ont un rôle important à jouer dans l'aménagement des abords et alentours des gares pour garantir le développement d'activités de résidence et économique à proximité immédiate de ces gares au détriment de leur implantation de manière décentrée comme on le constate trop régulièrement.

La mise en œuvre de ces mesures d'accompagnement nécessite une coordination au niveau régional et interrégional. Or, cette coordination aujourd'hui ne semble pas être garantie. Les accords de coopération ne trouvent pas d'application et on ne pressent aucune volonté régionale d'appréhender ces enjeux.

Le plan d'investissements ne prévoit à ce stade que le financement des grands projets spécifiques identifiés comme les lignes 124 et 161. Une enveloppe « gares et parkings » a été prévue. Il faudrait y prévoir :

- la réouverture des arrêts de Saintes, Bierghes et Petit Enghien, l'établissement de nouveaux arrêts de Braine Alliance et éventuellement Witterzée et Tubize sud (à étudier) ;
- Le prolongement du RER à Basse Wavre (il s'agit d'un « micro investissement » à haute valeur ajoutée) et à Villers-la-Ville ;
- Par ailleurs il y a lieu de réaliser le « Park and ride » à hauteur de Louvain-la-neuve ;
- Enfin, il serait adéquat d'étudier l'opportunité de retenir Clabecq comme terminus de certaines missions RER. Les infrastructures existent et ne requièrent qu'une mise à niveau identique à celle de presque tous les arrêts RER existants ;
- Il y a actuellement 28 gares ou haltes de chemin de fer en service dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le PRD en prévoit 40. Il faut donc les compléter, les rénover et augmenter la fréquence des trains locaux sur toutes les lignes bruxelloises (au moins 4 trains par heure et par sens), assurer un service le soir et le week-end. Pour que le train devienne un autre métro pour les bruxellois.

2.2.9 Mettre en chantier le RE de Liège (REL)

Liège et son agglomération comptent actuellement cinq cent mille habitants. Cela constitue un potentiel formidable en termes de mobilité ferroviaire, d'autant que l'infrastructure existe. La création d'un Réseau Express Liégeois (REL) doit être mise sérieusement à l'étude. Il faut examiner s'il ne faut pas retenir la formule du train-tram, qui à l'étranger a montré ses avantages dans des agglomérations de taille comparable. Il est également indispensable de réexaminer la piste d'une connexion du réseau liégeois et verviétois au réseau ferroviaire de l'EuRegio RFA-Pays Bas et Belgique en cours de gestation.

2.2.10 Lancer les « mini-RERs »

En Belgique, on a tendance à considérer que le concept de RER ne s'applique qu'aux grandes villes entourées d'une banlieue importante. Cet a priori est réducteur en ce sens qu'il néglige des opportunités pour le rail. La mise en service de petits RERs dans les agglomérations de moyenne importance, soit les « villes régionales » au sens de la géographie, dont la population s'étend de 50 à 100.000 habitants² se justifie pleinement dans la mesure où il n'est pas du tout nécessaire d'investir beaucoup pour organiser une desserte urbaine et suburbaine de qualité.

Trois exemples concrets :

Namur

L'agglomération regroupe 100.000 habitants. Elle est le théâtre de nombreux déplacements, majoritairement en voiture, avec des problèmes d'encombrements. Le réseau d'autobus n'est pas mauvais mais voit sa limite dictée précisément par les encombrements.

Un réseau RER offrirait un appoint spécialement pour les points les plus éloignés du centre : typiquement 5 ou 6 km, que le train joint en 6 ou 7 minutes alors que le bus en demande environ 20, outre une incertitude plus grande. Avec l'appoint de facilités P+R (notamment à Rhisnes et Naninne), il bénéficie d'un potentiel en rapport avec les moyens à déployer.

L'agglomération est sillonnée par cinq axes ferroviaires répartis de manière équilibrée (ils forment réellement une étoile) et pas mal situés par rapport aux zones à desservir :

- 161 > Rhisnes
- 125 > Beez
- 162 > Naninne
- 154 > Dave
- 125 > Flawinne

Une rapide analyse montre qu'il suffirait de **neuf véhicules** en ligne pour offrir une desserte aux 15 minutes sur l'ensemble de ces axes, en ce compris les arrêts intermédiaires, existant, à rouvrir, ou à créer (en nombre limité pour ne pas péjorer significativement la vitesse commerciale).

Question **capacité** des lignes, on peut voir facilement qu'il n'y a pas de problème à condition soit d'accepter de définir de manière coordonnée les sillons de l'ensemble de trains, y compris ceux-ci, soit d'admettre des écarts d'une ou deux minutes par rapport à un cadencement strict. La ligne un peu délicate à traiter est Rhisnes – Namur aux heures de pointe. Ponctuellement, la gare de Namur est également un peu délicate ; le pont-tube allègera ce problème ; en attendant le couplage des missions radiales en missions diagonales limitant les croisements (ex. 161-125 et 130-154 ou 162) limiterait drastiquement les difficultés.

De ce fait, les seuls **investissements** à consentir sont – hors réouverture d'arrêts, facultatives – l'établissement d'une voie de garage à l'extrême de chaque tronçon exploité.

² Exception faite de Mons-Borinage, qui rassemble 180.000 personnes, mais est à considérer question transport avec l'ensemble de la zone industrialo-urbaine Charleroi – Centre – Mons-Borinage - Valenciennes

Verviers

Verviers est une agglomération assez linéaire, traversée par un axe ferroviaire unique, y correspondant assez bien, allant (pour ce qui concerne l'agglomération) de Pepinster Cité à Verviers Est.

De Pepinster à Verviers Central, il est déjà desservi par deux trains par heure, l'un des deux continuant vers l'est quoique sans arrêt dans la gare supprimée.

Pour établir un service toutes les 15 minutes sur cet axe, il suffirait donc d'en prolonger un des deux et d'en ajouter deux. L'exploitation requerrait seulement deux rames supplémentaires. Ceci fait probablement du cas verviétois le plus intéressant des mini-RERs.

Les investissements seraient limités au tiroir à ménager aux deux terminus, et au rééquipement des arrêts supprimés de Verviers Est, de même qu'Ensival pour optimiser le rendement du système.

Tournai

L'axe Antoing – Tournai – Froyennes mérite l'attention : Antoing est une ville, orientée vers Tournai ; la vallée entre les deux est assez peuplée, ce qui justifie la réouverture de l'arrêt de Vaux ; de l'autre côté Froyennes fait maintenant partie intégrante de l'agglomération tournaise.

A noter en complément que la région Nord – Pas-de-Calais, qui profite déjà un peu des trains IC Liège – Lille en les faisant arrêter en France, verrait plus que probablement d'un bon œil une desserte locale cadencée Tournai – Lille, qui s'inscrirait en prolongement de celle envisagée ici ; les performances des IC pourraient en être améliorées d'autant.

Comme les autres cités, l'axe Antoing - Froyennes peut sans le moindre problème bénéficier d'une desserte toutes les 15 minutes moyennant seulement trois rames en ligne.

Pour valoriser la desserte, un nouvel arrêt au faubourg du Maire et éventuellement un au faubourg de Marvis (Warchin) se justifieraient : on aurait alors 6 points desservis. L'arrêt de Froyennes pourrait peut-être être avantageusement déplacé.

Les investissements seraient limités au tiroir à ménager à Froyennes, et à l'équipement ou au rééquipement des arrêts nouveaux ou supprimés.

... et partout

A l'heure de la désaffection des trains locaux de la SNCB, y compris dans les villes³, il est pertinent de se demander quelles sont les chances de succès de telles initiatives. Mais il suffit de s'intéresser à de nombreuses expériences réussies à l'étranger, notamment en Allemagne ou en Suisse pour se rendre compte que si le produit proposé aux clients est attractif, les changements de comportements sont possibles. Plus concrètement, cela suppose :

- une cadence avec des fréquences suffisantes dans l'offre de base sur toutes les lignes : les quinze minutes proposées ici sont très bonnes par rapport aux attentes ;

³ Voir les lamentables statistiques de voyageurs montés dans les gares urbaines, y compris à Bruxelles

- une vitesse suffisante : environ 50 km/h, tel que proposé ici, est un très bon chiffre ;
- des tarifs intégrés avec les autres transports urbains et suburbains ; ce point est très important pour le public, qui doit pouvoir jouir sans difficultés de l'ensemble du système ; en soi cela ne coûte rien ;
- une image unitaire du réseau vis-à-vis du public (communication, image de marque, couleurs, logo, ...) : ainsi par exemple le RER de Tournai doit être partie intégrante de l'image « Tournai City » donnée au réseau d'autobus urbains ;
- garantie d'une coordination sous tous les aspects avec les autres entreprises de transport dans chaque agglomération (également avec les services de transports urbains) ; en particulier les arrêts RER doivent bénéficier d'une attention spéciale dans la détermination du tracé des itinéraires de bus ; l'intégration dans les services de trains locaux à plus longue distance est tout aussi importante, car elle est porteuse de synergies, donc d'économies (voir exemple de Verviers).

Les deux premiers critères sont intrinsèquement rencontrés dans les exemples examinés ici. Les trois autres ne coûtent rien : ils doivent simplement faire l'objet d'une entente entre SNCB (ou exploitant ferroviaire) et TECs.

Des atouts complémentaires peuvent encore renforcer le succès du système, par exemple :

- des parkings relais aux endroits adéquats, pour attirer des automobilistes venant de la campagne ;
- un matériel roulant moderne ; quoique le matériel SNCB existant (automotrices doubles) fasse l'affaire, et permette de commencer sans investir, il est presque amorti et devra de toute manière être remplacé sous peu ; autant choisir alors un matériel moderne, adapté et performant, qui ne coûte pas plus cher que du matériel neuf de conception dépassée ;
- une politique stricte de stationnement automobile, pour le plus grand bien des riverains et des automobilistes ayant réellement besoin d'une place, en éliminant les voitures ventouses de personnes qui viendraient par les transports publics.

Le concept de mini-RER peut contribuer à des modifications de comportements en matière de déplacements urbains et suburbains dans les villes moyennes, comportements actuellement dictés par l'automobile, avec les problèmes que cela pose, autant au niveau de l'environnement local qu'en matière de développement durable.

2.2.11 Mettre en service des trains légers et confortables adaptés aux dessertes locales

Il existe du matériel roulant moins coûteux à l'investissement (et donc l'amortissement) et à l'exploitation que le matériel actuellement utilisé par la SNCB. Un tel matériel abaisse le seuil de rentabilité et permet de justifier le maintien de lignes jugées trop coûteuses par rapport au volume de clientèle. En outre, les performances du matériel moderne permettent d'assurer des arrêts complémentaires dans les mêmes temps de parcours. Pour les dessertes suburbaines, il existe ainsi du matériel de type train-tram, également performant et économique à l'exploitation, moyennant des méthodes modernes. Et puis, faut-il le répéter, tout le matériel roulant doit être accessible aux personnes à mobilité réduite et au transport de vélos !

2.2.12 Mettre en service des trains pendulaires adaptés au réseau wallon

La plupart des lignes wallonnes présentent un profil tourmenté, pour des raisons géographiques, ce qui rend difficile les rectifications de tracé favorisant une augmentation de vitesse (lignes 162, 125/130/130A, 42 et 43). L'utilisation de matériel pendulaire permet des gains de temps de parcours non négligeables – 10 à 15 % - et est nettement moins coûteuse dans de nombreux cas que la création d'infrastructures en site propre. Cette technique est de plus en plus appliquée à l'étranger, pour résoudre des problèmes de ce type, et constitue donc une solution opérationnelle et porteuse.

2.2.13 Proposer des gares accueillantes pour tous

Indépendamment des (ré)ouvertures, il est crucial que l'accueil des voyageurs soit soigné. Il faut concevoir les aménagements de manière à répondre aux attentes, notamment en matière d'accueil des personnes, d'accessibilité pour tous les usagers, d'interface avec les transports en commun locaux, de stationnement des voitures et des vélos, ...

2.2.14 Améliorer la relation entre le train et les autres moyens de transport : bus, vélo, voiture.

Le train n'est souvent qu'un maillon de la chaîne de transport. Dans la même journée, ses clients peuvent employer plusieurs moyens de transport : la voiture, le bus, le vélo, le tram, le métro, la marche... Il est donc indispensable de veiller à de bonnes correspondances. Les gares doivent devenir des lieux de rencontre de ces modes de transport. Cela implique une bonne gestion des correspondances et de l'information aux usagers, de même que la mise en place d'infrastructures adaptées notamment pour les vélos et pour les voitures.

2.2.15 Améliorer le confort et la qualité du matériel roulant : la première classe pour tous !

On ne peut vouloir convaincre de plus en plus de personnes à prendre le train sans se préoccuper au maximum de leur confort. Il faut non seulement que le matériel soit en nombre suffisant pour garantir une place assise aux voyageurs mais il faut également que ceux-ci disposent de facilités modernes comme des liaisons internet, des toilettes confortables et propres. Il ne faut pas supprimer la première classe, il faut la généraliser !

Mais évidemment, un tel bouleversement ne peut se faire du jour au lendemain. Ici aussi tout est affaire de volonté politique, de programmation à long terme et de mobilisation de moyens suffisants.

3 Comment permettre au rail de transporter plus de marchandises ?

Les dés sont jetés : le transport de marchandises sera désormais confié au marché. La SNCB pourra continuer à y jouer un rôle si sa filiale marchandises s'améliore ; sinon les autres sociétés s'en chargeront, pour le plus grand bien du rail – et du climat.

Qu'attendent les opérateurs de trains de marchandises ?

1. Un réseau de bonne qualité, apte au transport de marchandises.
2. Un réseau disponible, où les trains de marchandises peuvent circuler de manière fluide, selon l'horaire prévu.

Cela suppose non seulement une politique d'infrastructures – et donc d'investissements - judicieuse, mais aussi une politique de mise à disposition de l'infrastructure : les sillons. Celle-ci doit être sans discrimination, mais aussi sans préjudice des opérateurs marchandises comme voyageurs, ce qui suppose parfois de subtils équilibres.

Il faut qu'Infrabel – sous contrôle de l'Etat notamment pour les arbitrages avec les missions de service public - mette sur pied une politique efficace d'attribution des sillons, en tenant compte de la vocation des lignes (priorité voyageurs ou marchandises) et de la période (priorité voyageurs aux heures de pointe, marchandises la nuit, ...).

Qu'attendent les clients des opérateurs, c'est-à-dire les chargeurs ? Que leurs marchandises arrivent en état, à temps et à heure et pour cela il est indispensable que la desserte des terminaux soit garantie.

S'il ne se trouve pas d'opérateur capable de l'assurer de manière rentable, un opérateur de transport combiné – pourquoi pas la SNCB ? – devrait se voir confier une mission de service public de transport « feeder » depuis les terminaux de combiné vers les gares de concentration du trafic où se constituent les trains internationaux (et vice-versa).

3.1 Raccorder au rail les zonings d'activité économique

En Wallonie, le recours au rail dépend moins des ports que des zonings d'activité. Or, les plus récents ont souvent été implantés sans attention pour le transport ferré. Il faut donc raccorder les zonings qui ne l'ont jamais été et permettre un re-raccordement des zones autrefois desservies par le rail. Les programmes de réaffectation des friches et autres zonings en Région wallonne doivent privilégier les sites raccordés ou raccordables au chemin de fer (et/ou à la voie d'eau). Cela devrait se traduire notamment dans les modalités de concession aux occupants des sites par l'obligation d'un recours minimum au rail (et/ou à la voie d'eau).

3.2 Développer les terminaux multimodaux

Le territoire wallon dispose probablement d'assez de terminaux multimodaux mais pêche par une absence totale de vision coordonnée et volontaire de valorisation de ces plates-formes et de leur exploitation. Une politique coordonnée en matière d'équipement mais surtout de desserte, pour donner des garanties aux utilisateurs, doit être définie. Il faut un plan stratégique et opérationnel de développement du transfert modal sur la Région wallonne impliquant une nécessaire coordination et complémentarité des infrastructures multi-modales et de leur exploitation. A ce jour,

l'absence de coordination et la diversité des statuts des terminaux renforce la concurrence nuisible entre les plates-formes et menace très sérieusement leur survie. Il revient à la Région de prendre à son compte les 5 principaux terminaux publics et de les mettre en concessions, garantissant ainsi par la mise à disposition de l'infrastructure, une exploitation saine de celle-ci. Le système de PPP dans ce cadre pourrait être étudié.

3.3 Améliorer la desserte des ports

Les installations de desserte du port de Liège, deuxième port fluvial d'Europe, méritent d'être prises en considération. Liège essaye de se positionner comme arrière port d'Anvers ce qui drainerait de très conséquents volumes de marchandises et d'activité de type logistique. Ces marchandises pourraient être acheminées vers Liège, principalement par barges. Le rail a un potentiel de développement important dans ce cadre également mais aussi au niveau de l'expédition des marchandises reconditionnées depuis Liège vers d'autres places européennes.

Les autres ports doivent également voir valoriser leur potentiel tant fluvial que ferroviaire. A cet égard, la desserte de Charleroi par le canal du même nom doit être garantie (les capacités du canal doivent être renforcées).

Enfin, les droits de navigation doivent être adaptés (le « plan Marshall » le prévoit et c'est heureux).

3.4 Améliorer la desserte des carrières

Le transport ferroviaire de produits de carrières revêt une importance particulière en Région wallonne. Il s'agit d'un enjeu significatif à la fois sur le plan de l'environnement et à l'échelle du transport ferroviaire (avec des perspectives plus solides que la sidérurgie). Il faut donc encourager partout où c'est possible la desserte des carrières par le rail.

3.5 Améliorer la desserte des aéroports

Quoique leurs perspectives en matière de trafic ferroviaire induit restent limitées, des infrastructures d'accès adéquatement dimensionnées pourraient se justifier pour les aéroports régionaux de Liège (marchandises, éventuellement TGV) et Charleroi (surtout personnes), du fait des possibilités offertes par les lignes passant à proximité (respectivement lignes 36 et 36N et ligne 140).

3.6 Améliorer l'axe marchandises « Athus – Meuse ».

Le projet Athus – Meuse est bien avancé, mais comporte quelques goulets qui réduisent l'efficacité de l'ensemble de la ligne. Il faut donc supprimer ces goulets entre Wavre et Ottignies ; entre Ottignies et la Sambre ; le long de la Sambre .

Entre Wavre et Ottignies, Un problème de capacité va se poser de par la cohabitation du RER et des trains de marchandises. En ligne, les deux voies actuelles suffisent, vu la longueur et les différences de vitesse limitées, mais des dégagements doivent être optimisés pour les terminus RER. Entre Ottignies et la Sambre, la ligne 147 doit à terme accueillir les deux sens de circulation, évitant la réalisation d'un coûteux saut-de-mouton à Ottignies pour le trafic remontant vers le nord. La mise à doubles voies de la L 147 ne résoudrait pas le problème qui se manifestera entre Tamines,

Jemeppe et Namur, du fait de la superposition du trafic de la dorsale, axe wallon majeur. Les investissements prévus dans le plan d'investissements pour cet axe n'apporteront que très peu en matière de capacité. Une éventuelle ligne nouvelle Gosselies – Daussoulx n'apporterait quant à elle rien du tout, puisque non reliable.

Il faut donc compléter le plan d'investissements en y ajoutant une solution au goulet que constitue le tronçon de la basse Sambre, soit en multipliant les voies, soit en traçant un itinéraire by-passant l'axe pour l'Athus – Meuse, par récupération de la ligne 150 Tamines – Anhée (qui aurait en outre l'avantage de décharger d'un transit marchandises lourd et bruyant la capitale régionale).

Il faut également garantir la mise à disposition du matériel de traction bi-courant pour valoriser au mieux l'infrastructure, sous exploitée à ce jour. De même, idéalement, il faut plaider fermement pour que les trafics vers le sud empruntent prioritairement cet axe dont la récente et coûteuse modernisation doit être valorisée, plutôt que de « laisser filer » les flux par Courtrai ou Montzen.

4 Conclusion : pour un débat wallon sur les priorités ferroviaires

Le développement ferroviaire constitue un enjeu majeur pour l'avenir de la Wallonie et de Bruxelles. Des décisions doivent être prises. Certains choix proposés par la SNCB peuvent être sérieusement améliorés afin de permettre de réaliser des investissements répondant aux besoins wallons. Ces choix sont parfaitement finançables et réalisables à la condition que soit mis en place un processus de décision adéquat. Vu les enjeux, qui conditionnent dans une mesure importante l'avenir de la mobilité à l'échelle de la Région (et au-delà), la décision doit faire l'objet d'un débat et revenir aux représentants de la population, et pas seulement à quelques fonctionnaires de l'entreprise publique autonome actuellement en charge du dossier.

Il est entendu que le redéploiement du rail wallon nécessite la création d'un front francophone aux niveaux régional et fédéral qui porte un projet de développement ferroviaire intégré, cohérent et réaliste. Ce front francophone n'aurait pas vocation à être vindicatif par rapport aux demandes en matière ferroviaire émanant du nord du pays mais au contraire doit être le moteur du développement d'un réel projet wallon contre l'actuelle désinvolture à l'égard de cet enjeu majeur.

Par ailleurs, une réforme de la taxation des transports se profile dans toute l'Union européenne dans le sens d'une tarification kilométrique reflétant plus justement les coûts réels occasionnés par les déplacements. Cela ouvre des possibilités nouvelles de financement. La création d'un Fonds fédéral de la Mobilité durable reste plus que jamais un objectif à poursuivre si on veut être en mesure de financer le développement d'alternatives au « tout à la route ».

Il revient aux autorités wallonnes de fixer le cadre du développement du rail en garantissant une politique de développement territorial et économique cohérente articulée autour des transports ferroviaires.

A cet égard, la Wallonie doit se doter d'une vision précise du redéploiement du rail et susciter une collaboration étroite et ambitieuse avec les autorités fédérales et la SNCB pour définir un projet opérationnel qui se base d'abord sur la réponse aux besoins des usagers. C'est dans ce sens que les Autorités wallonnes se doivent d'identifier les objectifs concrets à décliner en nombre de voyageurs à atteindre par axes et par lignes, niveau de la fréquence et de la cadence, temps de parcours, modalités d'intermodalité par points d'arrêt, ...

Le « plan d'actions prioritaires pour l'avenir wallon », encore appelé « Plan Marshall » est relativement peu loquace par rapport au développement du transport ferroviaire comme levier du redéploiement wallon. Il évoque le recours à la voie d'eau pour le transport de marchandises comme seule action valorisant le transfert modal.