

Mons-La Louvière 2020



Jean-Marc Urbain
CSC Mons-La Louvière
06/01/2012

Introduction

L'offre de service qui devra être déterminée par l'intermédiaire d'un contrat de gestion wallon est, selon nous, d'ordre interprofessionnel car il concerne l'ensemble de la population.

Il ne peut s'agir uniquement d'une position de centrale professionnelle pour les raisons suivantes:

- Un service public est au service des citoyens et donc, des travailleurs;
- Le service public offert conditionne la vie des citoyens et leur emploi;
- Les conditions salariales et de travail sont du ressort du secteur et intégrables dans une politique générale;
- Le renforcement du dit service public renforce également le futur des travailleurs;
- Une demande d'avis au CESW prouve l'intimité entre l'interprofessionnel et l'entreprise publique!

Le sujet "rail" ne peut être traité de façon singulière. En effet, c'est dans une logique d'ensemble des transports en commun interconnectés, dépendants des uns des autres que le contrat cohérent doit être élaboré.

Le plan rail wallon ne nécessite pas que quelques aménagements budgétaires en rapport avec le déficit chronique des entités SNCB voire avec la demande de réduction financière venant des mesures gouvernementales.

Aborder le débat cette manière est réducteur et oublie d'autres éléments comme l'élargissement de la définition du travail décent (de 25km à 60km), l'augmentation du volume de l'emploi, la révision de la législation chômage et l'accroissement de la pauvreté, une politique agressive contre les véhicules de société,... et, enfin et surtout, le développement des régions!

Il nous semble nécessaire de nous pencher sur une refonte de partielle à complète de l'offre en insistant et en renforçant la mission de service public en élargissant son champ.

Avec quels moyens? Est-ce pour autant que cela va coûter cher?

Si nous faisons un comparatif entre le budget de la CFF Suisse prise comme exemple et le budget SNCB, il existe peu de différences! D'un côté, 1 milliard /an indexé et de l'autre, 13,5 milliards pour le plan 2013-2025.

A contrario, l'effort pour une modernisation du trafic, les gains de temps, les économies d'énergie,... consenti en Suisse est incomparable - 30,5 milliards. Cet investissement doit être pondéré par une comparaison avec le retour sur investissement (création d'emplois directs et indirects via l'attractivité pour les entreprises, diminution de la pollution et de la congestion des routes,...). L'investissement d'1€ dans le rail correspond à 1,5€ de richesse créée.

D'un point de vue macro, revenons à la SNCB...

La 1ère question est de savoir si les 3 entités sont adéquates à un mode de fonctionnement optimal, rentable et productif ? La superposition des couches horizontales décisionnelles et le peu de transversalités opérationnelles, la guerre des chefs, l'impossibilité des transferts financiers, le triplement des hiérarchies, le manque de vision commune sont autant d'éléments qui plaident en la faveur d'un redéploiement des compétences des entités.

Dans l'immédiat, la priorisation des projets (voyageurs et marchandises) est à rechercher par l'intermédiaire d'un arbitrage au gouvernement wallon.

La 2ème question est d'avoir une nouvelle définition des missions de service public ! Outre la sécurité qui prévaut pour toutes les entreprises responsables et en corrélation avec le droit, le transport de voyageurs, il est fondamental d'intégrer l'infrastructure dans une logique de développement socio-économique comme mission de service public. En effet, l'infrastructure constitue le levier pour déterminer toutes les offres répondant aux besoins de mobilité des biens et des personnes.

Tant il est vrai que les entreprises qui délocalisent sont condamnables, que les intercommunales ont pour mission le développement économique, tant il est juste de dire qu'une entreprise publique est pourvoyeuse d'emplois et de richesses! Il est donc tout aussi vrai de considérer une voie/rail, comme une route, comme un axe de pénétration économique.

Les installations sont indispensables au développement d'une région. Il est assuré que l'amortissement direct de l'infrastructure est limité à 20-25% mais, comme dit précédemment, notre évaluation devrait aussi se porter sur les effets indirects qui doivent aussi être comptabilisés au sein de l'entreprise.

Est-il idiot d'affecter les gains relatifs à la réduction d'émission de CO2 par le choix du transport par rail à l'entreprise qui a financé les investissements?

Est-il injuste de lui affecter une partie des économies relatives à la diminution des accidents routiers?

Est-il impensable de lui affecter une partie de la diminution des dépenses relatives au chômage quand l'opérateur améliore l'accessibilité à l'emploi?

Ce qui est surtout idiot, injuste et impensable, c'est de ne pas s'y pencher en pêchant dans la facilité et le manque de vision et de volonté politique!

Pour poursuivre, si nous considérons que ce postulat est correct, la mise à disposition adéquate d'une infrastructure à destination des entreprises est directement liée au développement régional.

Quelle est la différence entre des avantages fiscaux, des réductions de charges patronales, des terrains vendus à faible prix et la mise à disposition de sillons?

D'un côté, la maîtrise des choses est faible et dans une sphère non protégée au niveau de la concurrence, et de l'autre, la propriété comme les règles d'exploitation sans oublier un secteur géographiquement protégé est de droit belge!

Pour rendre attractif le train comme le bus, nous devons y ajouter également la mise en place de politiques connexes permettant une utilisation maximale publique des moyens de transport en commun (interdiction du trafic routier de nuit comme de WE ainsi que la limitation du tonnage, versement des recettes relatives à la vignette, une partie de la TVA, une articulation public-privé style PPP)

Un autre souci est le trafic sans plus-value et principalement au niveau du transport de marchandises. L'aménagement du territoire en corrélation avec la raréfaction des espaces est un paramètre incontournable. La densification des pôles d'habitats autour des gares, la localisation des entreprises avec une connexion au rail, la réalisation de plateformes multimodales en fonction du paysage économique et sectoriel, sans oublier les ateliers de maintenance sont autant de possibilités de développement socio-économique.

Il n'existe pas nécessairement d'inadéquation entre le transport de personnes et de marchandises. En effet, les voies sont existantes et l'alternance réalisable par le fait d'appréhender de nouveaux comportements, une nouvelle organisation des trafics (cadencement).

Nous reviendrons sur ce sujet un peu plus tard!

A priori, il ne devrait pas non plus exister d'antinomie entre le bien être des travailleurs et le développement général de l'ensemble des secteurs du rail.

À titre d'exemple, une ligne touristique bénéficiaire est-elle compatible avec la dite mission comparativement à une ligne acheminant des travailleurs ?

Se pose alors la question de la rentabilité obligatoire en conflit avec les droits fondamentaux et une hiérarchisation. Quel accès donne droit à quel accès - de l'emploi à la culture,...

D'un point de vue micro, la situation socio-économique du bassin de vie Mons-La Louvière...

La dite région a été épinglée pour son retard de développement! Les critères sont divers : de la faible évolution démographique en passant par un taux de chômage important, à un PIB par habitant inférieur à la moyenne wallonne...

En mal de reconversion, la structuration économique est différente entre Mons et la Louvière. Au nord, l'emploi est de type industriel et, au sud, il est de type public et tertiaire! Il existe néanmoins une similitude non négligeable qu'est le potentiel de redéploiement sur base de sa localisation géographique car notre région se trouve sur un axe d'échanges importants, dispose de terrains en connexion avec les différents modes de transports et dans une zone frontalière.

En 2007, la région a accepté de financer un partenariat stratégique local à partir des acteurs locaux (universités, employeurs, représentants politiques, société civile, organisations syndicales,...) pour faire des régions de Mons-Borinage et du Centre, un seul bassin de vie. Cette considération n'est pas anecdotique car elle présuppose des interconnexions, des flux de population importants entre les deux sous-régions.

Un autre élément à souligner est la volonté des acteurs de trouver à désenclaver la région coincée entre le bassin de Charleroi, la Wallonie Picarde et la France. Il serait plus juste de dire un région de convergences. Dans ce sens, il a été aussi décidé de s'associer à la région de Valenciennes, de l'Avesnois, pour constituer un conseil de développement qui trouve son appellation exacte dans « euro-région » ou « groupement européen de coopérations transfrontalières ».

Le partenariat s'est également attardé à la mobilité des voyageurs et des marchandises. Il est acquis qu'une solution doit être recherchée pour connecter la région à Valenciennes, les sous-régions entre-elles!

Le souci réside en la pertinence du choix!

En ce qui concerne la liaison Belgique-France, d'aucuns estiment que le tram - énoncé pour relier Valenciennes à Mons - est une formule "demi-mal" comparativement au nombre d'années de patience pour une solution concertée. D'autres, dont nous, jugeons que cela hypothèque le second pôle de désenclavement qu'est le transport de marchandises ; d'autant que le coût financier, le choix de l'opérateur, les aménagements d'infrastructure compliqués en combinaison avec le trafic routier sont autant de freins qui plaident pour le maintien des gares et des liaisons ferrées.

Sans oublier, le canal d'Hensies...

Valoriser l'espace disponible pour créer de l'activité économique

La voie ferrée

Position théorique du gouvernement Wallon

Pour profiter de l'atout que constitue le territoire wallon, renforcer la compétitivité de la Région et attirer les investisseurs, il est important de mettre des espaces à disposition de nouvelles activités économiques et de les équiper en conséquence dans les meilleurs délais, tout en veillant à la qualité du cadre de vie et en répondant aux enjeux énergétiques et de mobilité.

Le plan Marshall a déjà mobilisé des moyens importants en vue d'équiper des zones d'activités économiques (ZAE) et des zones portuaires. Les efforts mis en œuvre précédemment doivent être poursuivis.

Sans préjudice des procédures déjà entamées, le programme de création de nouvelles zones d'activité économique, adopté en juillet 2008, sera évalué. Cette évaluation tiendra compte, notamment, des terrains qui, même vendus, restent inoccupés, de la concentration spatiale, de l'affectation et de la sélectivité en fonction du type d'activité, de l'accessibilité, des friches industrielles assainies ou à assainir. Elle intégrera d'autres critères qui permettent de favoriser le redéploiement économique régional tout en respectant les autres fonctions du territoire. Le Gouvernement accordera une priorité à cette évaluation en vue de la mise en œuvre d'un programme de création de parcs d'activité économique, dans le cadre du plan Marshall 2.vert.

Le Gouvernement veillera également à assainir et réhabiliter les friches industrielles et les chancres paysagers, qu'ils soient pollués ou non, en vue de leur reconversion. En plus des retombées économiques, cette démarche aura un impact environnemental et sanitaire positif et améliorera l'attractivité de la Wallonie.

De manière générale, cette ressource territoriale sera gérée avec parcimonie en intégrant les critères de durabilité, en identifiant les parties du territoire les plus appropriées pour implanter des entreprises et en utilisant de façon optimale les zones d'activités économiques existantes ou à créer.

Dans ce cadre, le Gouvernement pérennisera le financement des zones d'activité économique arrêtées dans le cadre du Plan Marshall et veillera au maintien de moyens financiers en faveur de la réaffectation à l'activité économique des friches industrielles et des chancres paysagers.

Pour atteindre ces divers objectifs, le Gouvernement veut :

- garantir la vision globale des terrains convertis à l'activité économique et la sécurité juridique des opérations, en veillant à mettre en évidence les obstacles qui empêchent de mener dans des délais raisonnables les procédures de valorisation des ZAE et à y remédier ;

- définir le concept d'éco-zoning, sur base des expériences existantes de zoning durable, et veiller à y inscrire les nouveaux parcs. Ce concept s'inspirera de l'écologie industrielle qui repose notamment sur les principes d'utilisation des déchets comme matières premières, de prise en charge commune des dépenses énergétiques, d'alimentation en énergie renouvelable,...
- étudier la modulation des taux de subventionnement des infrastructures en fonction de leur performance énergétique, de leur localisation et de leur adéquation au concept d'éco-zoning;
- **pour le subventionnement de l'acquisition de terrain en dehors d'un périmètre reconnu à l'expansion économique, prendre en compte le coût d'acquisition des parcelles à concurrence de 50 % en zone urbanisable ;**
- encourager les mécanismes tels que la vente à réméré ou le bail emphytéotique afin de garantir à long terme la maîtrise foncière des zones d'activité par les opérateurs ;
- poursuivre les investissements d'équipement et d'accessibilité des Zones d'Activités Economiques (ZAE) du Plan prioritaire et leurs aménagements alternatifs, ainsi que celles du Plan prioritaire bis pour les procédures déjà entamées et procéder à une évaluation, à une adaptation voire à une modification des plans susvisés ;
- **réaliser une base de données couvrant l'ensemble du territoire wallon inventoriant l'offre immobilière disponible pour l'activité économique (parcs d'activités économiques, zones portuaires, immeubles inoccupés, friches industrielles, etc.). Elle servira d'outil d'aide à la décision et de promotion auprès des investisseurs potentiels ;**
- en concertation avec les opérateurs, mener une réflexion sur la politique d'accueil des activités dans les zonings en vue d'y renforcer les critères de densité d'emploi créé, de nature des activités, de profil d'accessibilité et de spécialisation des parcs ;
- affecter prioritairement les terrains des zonings aux entreprises à vocation industrielle et veiller à ce que la superficie octroyée à chaque entreprise corresponde réellement à ses besoins, afin d'éviter tout gaspillage des surfaces disponibles ;
- **amplifier les montages financiers complémentaires du type « Partenariat Public-Privé » ;**
- inciter les opérateurs de développement économique et commercial à recentrer leurs actions d'aménagement sur les noyaux urbains parfois délaissés au profit de projets périurbains. Dans ce cadre, le Gouvernement évaluera et, le cas échéant, redéfinira les zones franches rurales à partir de critères de nature socio économique et territoriale ;
- **inciter les communes à accueillir ou développer, sur leur territoire, de nouveaux espaces dédiés à l'activité économique, notamment dans les zones franches urbaines ou rurales ;**

La Wallonie doit avoir comme objectif minimal de doubler à terme les quantités de voyageurs et **de marchandises à transporter par le rail sur son territoire.**

Bien que le rail soit une compétence fédérale, son redéploiement impose des décisions concrètes de la part des autorités wallonnes. Cette démarche active doit s'inscrire dans le développement territorial de la Région et s'articuler avec les autres politiques gouvernementales. Le Gouvernement wallon renforcera son rôle et défendra avec vigueur les intérêts régionaux dans l'orientation des projets ferroviaires envisagés et développés par le fédéral, dans le respect des compétences de chacun. Le Gouvernement veillera également à maintenir la clé de répartition 60/40 fixée au niveau fédéral pour les investissements ferroviaires localisables.

Pour ce faire, la Région doit se doter d'une vision intégrée du développement structurel du rail. S'appuyant sur une expertise ferroviaire transversale aux divers départements du Service Public de Wallonie (économie, aménagement du territoire, mobilité, travaux publics et environnement) le Gouvernement établira un plan de développement de la desserte ferroviaire, en adéquation avec le SDER. Ce plan qui devait être établi en 2010 l'est aujourd'hui et présidera aux orientations ferroviaires prioritaires.

Il sera évalué par le Gouvernement chaque année et démontrera une contribution chiffrée aux objectifs environnementaux et de mobilité. Il identifiera les principes à traduire en décret et textes législatifs qui garantiront l'intégration du rail dans les compétences économie, mobilité, travaux publics et aménagement du territoire. La cellule ferroviaire sera renforcée et impliquera les diverses administrations concernées.

Dans ce cadre, le Gouvernement défendra les projets suivants :

- améliorer la desserte ferroviaire des terminaux, des ports, des sites d'activité et des carrières. **Les sites accessibles par le rail ou raccordables au rail, seront privilégiés dans le cadre des politiques d'affectation du sol et de développement économique. Des partenariats sont à envisager avec les transporteurs et les industriels ;**

Le réseau routier régional interconnecté contribue au développement économique de l'ensemble de la Région. Il doit également se concevoir dans une logique d'usage rationnel de la route. Il doit être considéré comme complémentaire aux réseaux ferré et navigable et ne pas porter concurrence à ces derniers.

Développer le transport durable de marchandises

De nombreuses études présentent la Wallonie comme un pôle essentiel pour développer des activités de transport et de logistique. Un pôle de compétitivité est d'ailleurs consacré à ce secteur, largement intégré dans les grands flux européens. Il importe, dès lors, d'accompagner sa croissance, en le réorientant vers des modes de transport durables et en encourageant le report modal.

Si la Région wallonne dispose d'atouts pour devenir un des acteurs clés dans ce domaine, elle doit également relever les défis qui l'attendent pour développer ses acquis et rester dans la course de la mondialisation du secteur.

Cela nécessite de définir une vision globale et planifiée de développement du secteur et de promouvoir l'inter modalité du réseau (liens entre le fleuve, le rail et la route) pour garantir une meilleure mobilité et une cohérence territoriale, économique, sociale et environnementale.

De manière transversale, le Gouvernement entend :

- **définir un véritable plan intégré « transport et logistique » pour la Wallonie, garantissant la cohérence territoriale, économique, sociale, environnementale et budgétaire ;**
- étudier l'amplification, globaliser et coordonner les mesures et les investissements déjà réalisés par les pouvoirs publics (par exemple, les plateformes multimodales) ;
- **positionner correctement la Wallonie sur les grands corridors de fret européens (notamment les axes Allemagne - et au-delà - vers Paris /Dunkerque / UK et Rotterdam / Anvers / Paris), en l'intégrant dans une vision durable du développement ;**
- développer des campagnes de promotion internationale de la Région dans le domaine de la logistique, non seulement vis-à-vis de partenaires internationaux, mais aussi de notre hinterland ; À ce sujet, nous estimons important de développer des synergies avec les acteurs portuaires visant à faire de la région de Mons-Borinage-Valenciennes une sorte de faisceau d'arrière quai pour les activités des grands ports voire de ports secs.
- proposer aux entreprises des outils et des incitants pour faciliter leur coopération, afin de diminuer le coût financier et environnemental du transport de marchandises.

Etude Tritel

Force est de constater que cette étude, bien qu'ayant un intérêt certain, ne peut être considérée comme un véritable plan de transport prospectif et anticipatif. Tant sur le plan de la mobilité des personnes que sur celle des biens, elle n'envisage que trop un seul mode de déplacement. Cela correspond dès lors à une vision que l'on peut qualifier « à la petite semaine », ne pouvant modifier les volontés (les décisions peut-être déjà effectives à l'intérieur de cet Etat dans l'Etat) du groupe SNCB que dans une moindre mesure.

La région mérite beaucoup plus de la part de ses dirigeants et, en l'occurrence, devrait déterminer des objectifs **contraignants** pour Infrabel ainsi que pour tout autre opérateur en matière de transport.

UN PLAN DE TRANSPORT PROSPECTIF ET ANTICIPATIF ?

Si tel est l'objectif, comment ne pas tenir compte des pistes (contraintes) européennes du livre blanc, qui nous indiquent ce qui à terme (2050) devrait être effectif, à savoir : un système de transport compétitif, économe en ressources, respectueux de l'environnement et efficient. De plus cet objectif comprend la complémentarité entre les différents modes de transport tant au niveau voyageurs que des marchandises.

Le transport voyageurs

Cela implique, pour le transport des personnes, que chaque point d'arrêt d'une ligne IC ou IR existante **ou à créer** devienne un véritable nœud **d'inter communication (multimodal) cadencé pour chaque mode et qu'il jouisse d'une véritable infrastructure adaptée**. Cela doit être vrai tant pour les bâtiments d'accueil des personnes (lieu de vie) que de celui des outils de transport nécessaires. En la matière, comment ne pas dès aujourd'hui émettre nos exigences Wallonnes comme des contraintes devant être rencontrées par les différents opérateurs et dont les budgets et les financements seraient étalés dans le temps. Il doit en être de même pour la planification et l'achat des différents matériels nécessaires à la mise en place de telles liaisons. Cette anticipation devrait évidemment faire l'objet de réels contrôles pour ce qui est du respect et de l'avancement des travaux.

Il doit en être de même (cadencement, infrastructure et matériel) pour les dessertes multimodales régionales.

Il va de soi que cette démarche demande des phases intermédiaires, par exemple : 2020-2035-2050 et que, dans cet échéancier, 2050 est une année de contrôle de l'efficacité et de la bonne correspondance des moyens mis en œuvre pour atteindre l'objectif de mobilité des personnes. Ce n'est qu'au travers d'une telle démarche que nous éviterons la gabegie de travaux pharaoniques et inutiles.

Les projets du plan Tritel liés au transport de voyageurs et la région de Mons-La Louvière

Projet 3

Modernisation et augmentation de la capacité de la L.96 Mons — Bruxelles.

Faire du nœud de BLC un outil correspondant à son avenir de gare RER en plus des trafics existants aujourd'hui, mais aussi d'augmenter cette capacité par la mise à 4 voies entre BLC et Tubize. (Attention au maintien du raccord fret vers Clabecq qui est toujours utilisé)

Projet 8

Application du principe des nœuds de correspondance sur la Dorsale wallonne.

Correction des courbes sur le tronçon La Louvière sud Charleroi sud pour un gain de 2'. De plus même objectif entre La Louvière et BLC. (Voir à terme si autre type de matériel plus rapide en accélération pas mieux adapté pour l'exploitation)

Projet 27

Remise en service de la L.97 entre Quiévrain et la frontière française.

Liaison Mons- Valenciennes

Voilà, pour notre région, le projet voyageur sur lequel nous devons être le plus créatif et exigeant.

Cfr annexe 1

Tout comme le séminaire politique transfrontalier de juin 2011, nous voulons aller « Vers un réseau des territoires en Hainaut ». Nous voulons passer d'une coopération de proximité à une réelle existence commune d'euro-région.

Pour ce faire, nous proposons à l'échéance 2020 la mise en place d'une liaison cadencée (30') dans les deux sens telle que :

Mons/Valenciennes/Maubeuge/Mons/Valenciennes et desservant tous les points d'arrêt (cela impose l'aménagement et la modernisation de ceux-ci avec échéance finale en 2030).

Ce projet **NE** peut dès lors être mis en péril comme c'est le cas dans le plan Tritel actuel. En effet, dans ce plan comme dans les volontés de la SNCB et de la SNCF, on laisse en suspens le choix au bon vouloir de la France.

Soyons clair, il n'est pas question pour nous d'un projet de liaison à une seule voie (train) et partage de l'assiette avec le tram du projet SITURV et ce, pour les raisons suivantes :

Ce serait la mise à mort de notre projet d'euro-région.

Une seule voie fret nous mettrait dans l'impossibilité d'être, à terme, reconnu comme section de corridor fret européen (voir projet fret). La seule possibilité est de combiner une offre de type tram répondant aux contraintes des normes ferroviaires est le 'Light train'.

Pour réaliser cette liaison, il faut dès aujourd'hui envisager :

1. l'électrification du tronçon Boussu-Valenciennes en **25KV**.

Cette électrification amène les avantages suivants :

- Les TGV (Valenciennes-Paris) pourraient être prolongés jusque Mons.

- La gare de Mons (avec son investissement colossal plus de 150 millions d'euros) obtient une autre dimension et devient un véritable nœud ferroviaire devant assurer toutes les correspondances ferrées et autres dans des timings ne dépassant pas les 15 minutes. Elle ne pourra dès lors plus être considérée par la SNCB comme une gare de bout de ligne pouvant amortir tous les aléas de respect d'horaire comme cela est bien le cas aujourd'hui.
 - La possibilité pour les sous-régions que sont Charleroi, La Louvière, Soignies et Mons-Borinage d'être connectées à Paris sans devoir faire des kilomètres négatifs vers Bruxelles.
 - Possibilité pour les résidents du Grand Hainaut français d'accéder beaucoup plus facilement aux aéroports de Bruxelles Sud (développement de sa rentabilité) et de Zaventem.
 - Augmentation de la rentabilité actuelle et pérennité dans le temps pour les TGV ayant leur terminus à Valenciennes.
2. Prévoir la remise de l'assiette existante à deux voies entre Boussu et Quiévrain (pour éviter les frais de mise au gabarit de quelques ponts, il est possible techniquement de les maintenir à une voie).
 3. Prévoir l'étude et la réalisation d'une mise à quatre voies (voire trois voies) entre Quaregnon et Mons afin de permettre des croisements et d'avoir des réserves de capacité de ligne pour le fret (voir partie marchandises).

Le transport marchandises

Pour ce qui est du transport de marchandises, nous pouvons tous marquer notre accord sur les études qui, en résumé, font apparaître ce qui suit :

Que la projection de l'évolution de la capacité de transport au niveau Européen devrait croître de 50 % par rapport à 2010, qu'à politique inchangée le transport routier prendrait à nouveau 75 % (ce pourcentage est déjà le sien par rapport à la demande actuelle) de cette augmentation et que cela ne serait pas supportable tant au niveau des infrastructures (congestion) qu'au niveau environnemental (émission de gaz).

Que plus ou moins 75 % du trafic routier existant sur nos infrastructures routières est à caractère national ou régional. **On peut donc en déduire que les 25 % restant sont du trafic de transit.**

Que, comme le veut la commission européenne, il faut prendre toute les mesures **politiques** nécessaires afin d'organiser le transfert de la demande, actuelle et future,

de transport vers le rail (plan Marco Polo, aide financière au transfert vers le rail) et la voie d'eau.

→ Un positionnement politique permettant une réelle stratégie

Organisation du transfert modal pour le transit sur son territoire avec mise en place de plateformes en interface rail-route. Affectation des moyens financiers dégagés par la taxe routière ainsi que du gain d'émission de CO2, à la réalisation des investissements nécessaires.

Obligation du transport des matières dangereuses par rail ou voie d'eau.

Limitation de la circulation sur son territoire des camions de 60T ainsi que des systèmes dit « train de camions » à des navettes sur itinéraires dédiés et où la route n'a pas d'alternative.

→ Utilisation de la ligne 97 alimentée en 25KV pour le fret

Ce projet a un intérêt évident pour les trafics marchandises. En effet, il existe plusieurs industriels importants qui utilisent le rail côté français. L'ouverture d'une liaison directe vers la Belgique permettrait de gagner du temps et d'éviter le passage par le nœud de Lille qui est saturé.

À plus long terme, l'itinéraire par la ligne 97 dispose d'un excellent profil en long très favorable aux trains de marchandises lourds. Il pourrait donc accueillir également des convois en transit et évoluer vers une fonction de corridor européen.

La façade dite Atlantique fait l'objet de réaffectations et de repositionnement de ses ports suite à la volonté des Politiques Français.

De plus, l'existence actuelle de trafics montants et descendants Portugal-Espagne via IRUN nous montre déjà actuellement la possibilité de l'existence potentielle d'un corridor fret européen.



Le projet du plan Tritel liés au transport de marchandises et la région de Mons-La Louvière

Projet 33

Modernisation des grandes gares de triage.

Rien que le titre de ce projet nous laisse perplexes. Loin de nous de mettre en cause les projets concernant Stockem et Monceau mais quand même !!!!!

Les trafics d'aujourd'hui détermineraient à tout jamais la localisation et l'importance de ce type d'outil !!!!!

Les nouveaux trafics cités dans le paragraphe précédent permettraient de justifier à eux seuls la réouverture d'un outil sur l'aire de l'ancienne gare de formation de Saint-Ghislain, et de pérenniser la ligne 97 terminant actuellement en impasse à Quiévrain.

Le réaménagement de cette entité permettrait également d'augmenter l'attractivité de la zone Saint-Ghislain, Tertre, Ghlin, Baudour ; zones industrielles potentiellement trimodales et disposant de réserves foncières.

De plus, dans le cadre d'une véritable Politique de transport établie sur les trois principes énoncés ci-avant, pour rappel :

Organisation du transfert modal pour le transit sur son territoire avec mise en place de plateformes en interface rail-route. Affectation des moyens financiers dégagés par la taxe routière ainsi que du gain d'émission de CO₂, à la réalisation des investissements nécessaires.

Obligation du transport des matières dangereuses par rail ou voie d'eau.

Limitation de la circulation sur son territoire des camions de 60T ainsi que des systèmes dit « train de camions » à des navettes sur itinéraires dédiés et où la route n'a pas d'alternative.

Qu'en serait-il du rôle que St-Ghislain pourrait avoir ?

Les terrains disponibles sur toute la zone de l'ancienne implantation permettraient l'implémentation d'une zone de transfert modal de la route vers le rail. Sa situation géographique par rapport à l'autoroute, les modifications apportées au viaduc vers Hornu ne peuvent qu'être des atouts majeurs dans un tel cadre volontariste.

Les interdictions de rouler le week-end sur certains territoires et dès lors nos parkings complètement saturés suite à l'immobilisation des camions (48 heures), plus les temps de repos la nuit en semaine, deviendraient des temps de parcours.

Qui pourrait prétendre économiquement et socialement qu'il ne faut pas réaliser des investissements à cet endroit ? La région Wallonne peut-être ? L'intercommunale de développement IDEA ? La SNCB ? Ou les Ministres et députés de la région Mons-Borinage/Centre ?



La voie fluviale et la multimodalité



Position théorique du gouvernement Wallon

Pour le transport fluvial, l'action du Gouvernement visera à lever les goulets d'étranglement et à assurer l'entretien et la mise au gabarit adéquat du réseau fluvial en Wallonie pour l'inclure dans les réseaux européens de transport fluvial au travers d'une collaboration interrégionale avec Bruxelles, la Flandre et la France. Une recherche de cofinancement européen sera activée ainsi que la recherche de partenariats public-privé au niveau national et supranational.

Ces investissements devront permettre :

d'élargir la capacité du réseau wallon par l'étude des projets suivants :

- la mise en œuvre du Réseau Transeuropéen de Transport Seine-Escaut
- l'augmentation du gabarit de la Lys à 4.500 tonnes et, simultanément, le dragage du canal Condé-Pommeroeul
- l'accroissement du gabarit de l'Escaut à 3000 tonnes
- l'augmentation de la capacité fluviale entre le Hainaut et Namur de 1.350 à 2.000 tonnes

de poursuivre les aménagements des zones portuaires et des zones d'activités économiques localisées près d'une voie d'eau pour qu'elles disposent d'infrastructures et de services de chargement ;

le dragage des cours d'eau en vue d'assurer leur navigabilité et un accès aisé aux zones de quais, **en ayant recours prioritairement aux techniques de gestion les plus rapides et les plus respectueuses de l'environnement.**

Ces techniques seront préférées, dans la mesure du possible, aux dépôts en bassin de décantation.

Par ailleurs, le Gouvernement sera attentif :

- **à la poursuite des aides au transport fluvial ;**
- **à l'exploitation, sans dégradation préjudiciable de la nature et de la biodiversité, des surfaces disponibles le long des fleuves et canaux en attirant des investisseurs qui utilisent la voie d'eau ;**
- à la mise en place de formations pour assurer la relève du métier de batelier ;
- à l'étude de la mise en œuvre d'incitants fiscaux pour équiper les moteurs des embarcations de filtres à particules et encourager un renouvellement de la flotte qui respecte des normes strictes en termes de rendements énergétiques ;
- à la promotion d'unités de transport de petit gabarit.

Le Gouvernement étudiera également la possibilité d'élargir les plages d'ouverture des écluses.

Pour le transport routier, le Gouvernement s'engage à :

- **renforcer la coopération intra- et interentreprises pour réduire le nombre de camions « à moitié remplis » ;**
- **étudier la possibilité d'instaurer une interdiction de la circulation des poids lourds le dimanche, en concertation au niveau belge voire européen ;**
- **promouvoir la formation des chauffeurs routiers et leur protection sociale.**

Pour le transport ferroviaire, le Gouvernement s'engage à défendre les projets suivants :

- **assurer une priorité suffisante au fret notamment par la recherche de couloirs peu utilisés, voire secondaires, où les aménagements resteraient limités tout en permettant d'accroître la capacité, la rapidité et la flexibilité ;**
- **développer le transport combiné notamment de la frontière française à la frontière allemande ;**
- **améliorer la compétitivité du rail sur les longues distances, en s'inscrivant dans les initiatives européennes (inter connectivité transrégionale, interopérabilité, création de sillons horaires transnationaux) ;**
- **favoriser le raccordement au réseau ferroviaire des sites industriels et zones d'activités, en ciblant les trafics conventionnels massifiés.**

Pour le transport de marchandises en ville, l'action du Gouvernement visera à :

- **instaurer un interlocuteur unique dans les communes, chargé de la mise en place d'une politique intégrée de distribution urbaine ;**

- étudier la mise en place de plateformes de distribution urbaine aux extrémités des villes, basée sur la mutualisation des tournées de livraison et utilisant des véhicules plus légers ;
- étudier la création de zones logistiques urbaines dont l'accessibilité multimodale est garantie afin de localiser les professionnels plus près des noyaux d'habitat et, ainsi, limiter les mouvements de véhicules.

Les plates-formes multimodales : des infrastructures indispensables pour le développement durable

De ce qui précède, on peut conclure que pour la Région Wallonne les plates-formes multimodales terrestres sont indispensables dans la stratégie de développement de dessertes massifiées par fer et par voie d'eau.

Elle doit dès lors mettre en place une véritable stratégie qui lui permette de jouer un rôle incontournable.

Cette stratégie repose sur deux champs d'actions complémentaires :

- **le déploiement d'un réseau de « ports avancés ». destinés à la concentration des flux de conteneurs sur quelques points situés en Wallonie**
- **l'intensification de services de transport massifiés réguliers et directs par navettes fluviales et ferroviaire.**

→ Mons-La Louvière, indispensable dans la stratégie wallonne

Des réflexions sont aujourd'hui en cours afin de projeter ce que pourrait être la région Mons-La Louvière à l'échéance 2020 sur le plan socio-économique.

L'ensemble des acteurs économiques, sociaux et politiques participant à ces débats ne pourront pas, à plus ou moins court terme, se complaire aux seuls et uniques palabres.

Ils doivent être conscients que leur outil de développement est l'**IDEA**.

Il appartient donc à cet organisme de faire valoir les atouts d'un projet pouvant être une des clés obligatoires au repositionnement de notre région.

Par la création d'une plateforme multimodale dans la zone d'Hensies-Pommeroeul se situant aux abords du canal à grande section.

Pour ce faire, il faut dès à présent réaliser le discours à savoir :

le dragage effectif et le traitement des boues de la section Hensies— Condé

la réalisation réelle par la France de la section Hensies-Condé

la connexion ferrée de la ligne 25KV à la plate-forme multimodale (profiter de l'effet d'aubaine des travaux de mise à gabarit de la section concernée afin de réaliser des économies d'échelle)

Section devant être draguée, traitée et mise au gabarit



Liaison ferrée à voie unique (6km)



Les atouts de cette localisation

Elle se situe en zone frontalière, au centre du renouveau économique du Hainaut historique en partie constitué par la région de Valenciennes et son zoning industriel. Avec la terminaison des travaux Seine-Nord et ceux de la réalisation effective de la connexion avec Condé, cette localisation sera une porte ouverte, pour toute la région Wallonne, aux activités économiques qui se créeront avec Paris ainsi qu'avec le transport maritime des ports de Dunkerque et du Havre.

Connexion simple et existante avec le réseau autoroutier de et vers la France ainsi que l'Allemagne et tout le réseau routier Belge. (Annexe 1)

Une possibilité importante de terrain à rendre disponible et permettant d'atteindre une dimension minimale pour être viable.

La possibilité d'une connexion ferrée simple à réaliser.

L'existence à courte distance d'une plate forme (Saint-Ghislain) pouvant permettre les activités nécessaires à la mise en place de projets d'autoroute ferroviaire. **Il faut**

donc arrêter le démantèlement de ce qui était la gare de formation de Saint-Ghislain.

L'existence à courte distance d'une infrastructure et d'une main-d'œuvre compétente pour l'entretien et la réparation rapide des matériels ferrés nécessaires. À savoir l'atelier central de Cuesmes. Il faut donc, là aussi, en arrêter le démantèlement ou en obtenir l'acquisition totale. Cet outil est aussi totalement adapté à la réparation rapide des conteneurs utilisés dans les transports massifiés de demain.

Elle est le pendant de la localisation de la plateforme de Dourges avec l'avantage d'être située en Wallonie, mais avec un tout autre hinterland.

Directement connectée par le rail, la voie d'eau et la route avec l'entité Régionale Bruxelloise permettant une collaboration directe avec elle tel que voulue par la fédération Wallonie-Bruxelles et permettant dès lors un véritable développement du port Bruxellois.

Cette implantation donne au PACO plus de 150 km de quai et de développement industriel potentiel.

→ Le concept : sur un site unique, associer un terminal de transport combiné et une zone logistique

Créer une société propriétaire de l'infrastructure.

Desserte tri modale du site.

Surface de la plateforme :???? hectares

Surface des entrepôts à construire :????? m²

Entrepôts à louer ou à vendre

Entrepôts de classe A

Entrepôts embranchés fer

Interlocuteur unique

Services complémentaires : Restauration, hôtellerie, bâtiment tertiaire, station essence.

➤ Données techniques :

Terminal tri modal (rail/voie d'eau/route).

Terminal exploité par une société privée de **manutention**.

Description du terminal :

4 voies ferrées de 750 m

1 quai fluvial de 500 m

4 portiques ferroviaires

2 portiques tri modal

Zone de stockage de 1500 EVP

Faisceau d'attente : ex gare de formation de Saint-Ghislain

➤ **Services :**

Lignes fluviales desservant les principaux ports maritimes :

Le Havre, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, Amsterdam.

Lignes ferroviaires desservant :

France

Allemagne

Espagne

Portugal

Stockage sous douane

Stockage de marchandises « dangereuses » ???

Stockage de marchandises sous température dirigée.

➤ **Phasages :**

Nous devons nous inscrire dans la volonté du Gouvernement Wallon qui veut établir un plan cohérent.

Dès lors, l'agenda suivant pourrait être retenu :

De novembre 2012 à Juillet 2013 : étude de faisabilité.

Premier trimestre 2012 : mise en place des structures nécessaires (désignation des véritables responsables) à la réalisation.

Dernier trimestre 2011 : pose de la première pierre et début des travaux de terrassement et d'équipement du sol.

Troisième trimestre 2012 : début des travaux d'infrastructures et d'équipement.

De ce moment à fin 2014 : réalisation de l'ensemble du projet.

Début 2015 : inauguration de l'outil tel qu'envisagé permettant le redéploiement de notre région.

De 2013 à fin 2014 : structuration et mise en place des formations professionnelles nécessaires au bon fonctionnement.

Dès 2013 : prendre tous les contacts commerciaux et autres afin de projeter un début d'activité intéressant en termes économique et social.

Annexe 1

Vision pour la ligne Valenciennes-Mons avec la réouverture du tronçon Quiévrain-Blanc-Misseron.

« En 2032, la ligne ferroviaire Valenciennes- Mons structure la région traversée grâce à une offre ferroviaire voyageur régionale cadencée à la demi-heure, avec un temps de parcours d'environ 45 minutes pour un arrêt à toutes les haltes. Les haltes et les gares sont autant de noeuds de communication permettant des échanges entre les trains et les bus qui assurent le ramassage. La majeure partie de l'habitat, des implantations industrielles et des commerces est concentrée dans un rayon de 1 000 mètres autour des haltes et des gares. La communauté tarifaire «MoVal» permet d'utiliser tous les moyens de transport de l'agglomération Valenciennes-Mons avec un même billet.

Des embranchements particuliers desservent les zones industrielles, les plateformes multimodales situées le long de la ligne et les entrepôts des grands centres commerciaux.

Au niveau interrégional, une offre cadencée de trains directs Bruxelles Midi-Mons prolongés vers Valenciennes offre un accès direct vers l'agglomération bruxelloise avec un temps de parcours d'environ 55 minutes. Ce train ne s'arrête qu'à Bruxelles-Midi, Mons et Valenciennes. D'autre part, la correspondance vers Paris est ainsi assurée à Valenciennes. La ligne Mons-Quévy-Aulnoye-AymeriesBusigny-Tergnier-Paris, délestée du trafic marchandises, est la ligne usuelle pour les trains internationaux directs vers Paris. La liaison vers Lille sera assurée par un train rapide Liège-Namur-Charleroi-Mons-Tournai-Lille cadencé toutes les heures. Cette offre sera complétée par une offre régionale (un train cadencé au moins toutes les heures avec arrêt à toutes les haltes) et par une offre de régio-express (un train cadencé au moins toutes les heures desservant les villes moyennes). Valenciennes sera desservie par des trains IC cadencés sur la transversale Calais-Bâle.

Au niveau du trafic marchandises international, la ligne Mons-Valenciennes fait partie de l'axe ferroviaire Anvers-Nord de France et Anvers-Île-de-France. Elle désengorge le nœud ferroviaire de Lille d'une partie du trafic marchandises, ce qui permet à Lille de développer son réseau RER. Les gares marchandises de Saint-Ghislain et Monceau sont équipées de manière à pouvoir accepter des trains marchandises de 750 mètres.

Au niveau technique, la ligne Mons-Valenciennes figure sur la liste des lignes RTE-T et sera classée comme nouveau corridor européen Anvers-Mons-Valenciennes- Île-de-France. Elle est donc entièrement à double voie et électrifiée. Le tronçon reliant Valenciennes à l'entrée de Saint-Ghislain, à Boussu, est électrifié en 25 KV alternatif; le reste de la ligne, de Saint-Ghislain à Mons, est électrifié en 3 KV continu. La vitesse de référence est de 160 km/h. »

M. Rieder – « Ligne ferroviaire Quiévrain-Blanc Misseron et extensions vers Valenciennes et Mons –
Tableau de bord pour la réouverture de la ligne » Nov.2011 - page 12