



Projet de Plan de Développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025

Avis du Conseil d'administration de l'Union des Villes et Communes de Wallonie

Résumé

Le Gouvernement wallon a soumis à consultation un projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie. Ce projet identifie 6 enjeux essentiels auxquels la Région wallonne doit être particulièrement attentive et proactive pour garantir son potentiel ferroviaire :

- Garantir les fondamentaux, que sont la sécurité, la ponctualité et la maintenance du réseau;
- Renforcer l'attractivité du service. L'étude propose, dans ce cadre, notamment, de doubler les fréquences des trains sur l'ensemble du réseau wallon et de cadencer les trains "en réseau", c'est-à-dire de permettre une organisation optimale des correspondances entre les trains lents et les trains rapides;
- Accroître la capacité du réseau;
- Valoriser les gares et les points d'arrêts;
- Renforcer l'accès du réseau pour les chargeurs en matière de transport de marchandises;
- Améliorer la gouvernance au sein du groupe SNCB, notamment en rationalisant et en clarifiant le rôle de chacune des entités.

Le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie propose, enfin, 34 projets prioritaires d'infrastructure, ainsi qu'une hiérarchisation de ceux-ci afin de pouvoir proposer l'inscription de ceux-ci dans le programme d'investissement du Holding SNCB. Ce programme d'investissement représente 2 milliards d'euros d'investissement sur 12 ans.

De l'importance d'une intégration accrue de l'offre de mobilité au bénéfice des citoyens

Le transport ferroviaire constitue et doit constituer, tant en termes de mobilité des personnes que des marchandises, l'épine dorsale du réseau de transport en Wallonie. Le caractère structurant du réseau ferroviaire doit être renforcé, et les services ferroviaires doivent refléter cette ambition. Toutefois, le réseau ferroviaire ne porte pas, seul, les ambitions à avoir en matière de transport en commun, et une articulation entre les services ferroviaires et les transports en commun par route doit être renforcée. A ce titre, l'Union plaide activement pour que la Région se penche rapidement sur l'élaboration du **Plan régional de mobilité durable** inscrit dans la Déclaration de politique régionale.

En outre, une **concertation accrue entre les sociétés de transport et les autorités locales nous semble donc impérative. La mise en place de structures de concertation locale devrait ainsi être envisagée.**

Le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire évoque la nécessité d'envisager, sans tabou, la fermeture de certaines gares dont le potentiel ferroviaire est faible. Cette perspective nous semble devoir être appréhendée avec discernement. D'une part, il nous semble que les mouvements de rationalisation opérés par le passé ont clairement démontré que **les fermetures de petites gares impactent, à terme, la fréquentation des trains sur les liaisons plus structurantes**. A ce titre, les fermetures de gares et les réductions de desserte nous semblent mettre à mal par principe le redéploiement ferroviaire wallon. En outre, il nous semble que **l'analyse préalable de l'impact**, pour les usagers, de telles mesures, doit être réalisée avec attention, au niveau d'une part de l'ensemble des modes de transport disponibles et des solutions de mobilité existantes, dans une perspective de mobilité durable, et d'autre part sur base d'une identification claire des éléments prévalant à toutes décisions, les éléments d'évaluation du potentiel des gares n'étant pas clairement identifiés dans l'étude. Enfin, une procédure claire et impérative de concertation entre les autorités locales et les opérateurs ferroviaires doit être mise en place et respectée. La question de **l'intervention des opérateurs ferroviaires dans la requalification des quartiers de gares désaffectées** nous semble de plus devoir être soulevée.

La desserte des grandes villes wallonnes se résume, en termes de propositions d'investissement notamment, à la seule mise en place d'un Réseau Express liégeois. Cette limitation nous semble être trop conséquente au regard de la nécessité, singulièrement en zone urbaine, de proposer des solutions de mobilité alternatives, et de développer un réseau de transport en commun structurant. **Les grandes villes wallonnes méritent, nous semble-t-il, une attention particulière en la matière et des propositions complémentaires devraient pouvoir être réalisées, notamment dans le cadre de solutions d'exploitation innovantes.**

L'étude propose, à bon escient, le **redéploiement ferroviaire en milieu rural et périurbain**. Ces volontés de développement ne peuvent qu'être positivement soulignées. Leur mise en œuvre, dans des perspectives de désenclavement et d'amélioration de l'accessibilité de ces zones, nous semble grandement nécessaire. Ces propositions devraient toutefois être renforcées, au travers des propositions d'exploitation novatrices, et complétées dans certaines portions du territoire wallon.

La place réservée à la rénovation et à la réhabilitation des gares dans le projet nous semble être grandement insuffisante. Il nous semble que la Wallonie devrait plaider auprès des opérateurs ferroviaires pour une **remise à niveau des gares et points d'arrêts, en termes d'entretien, tant au niveau des quais que des abords**. En outre, la Région devrait à notre estime inscrire dans ses priorités d'investissements **la rénovation lourde des gares wallonnes**, parents pauvres des investissements ferroviaires récents. Dans ces perspectives, il nous semble que **le traitement des abords de gares, en termes d'accessibilité, de multimodalité, et de stationnement, devrait être systématiquement envisagé.**

De l'importance des réserves foncières ferroviaires pour le développement territorial des villes et communes wallonnes

Les opérateurs ferroviaires disposent de réserves foncières importantes, parfois non utilisées, notamment aux abords des gares et en centres urbains ou en agglomérations. Ces réserves foncières, dans la perspective de la densification des zones agglomérées, et du bon aménagement des quartiers de gare et urbains, devraient pouvoir être mobilisées activement, et rapidement. Nous demandons donc au Gouvernement wallon de plaider auprès du législateur fédéral et des sociétés ferroviaires pour dresser **un inventaire des terrains non utilisés**, afin de pouvoir déterminer leur devenir, sans mettre en péril l'exploitation ferroviaire ou les développements futurs du rail.

Du nécessaire développement du fret ferroviaire

L'intégration de la Wallonie dans les corridors européens de fret constitue un enjeu majeur. L'intégration de notre région dans le corridor fret européen est-ouest semble nécessiter

l'intégration de connexion **du futur terminal de Liège Carex au réseau en tant que 35^{ème} projet** dans le projet de plan. Les coûts limités qu'il nécessite en termes d'infrastructure nous semblent plaider pour son intégration, en bonne place, dans la liste des priorités de la Région wallonne.

Des capacités d'investissements ferroviaires en Wallonie

Les ambitions portées par le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie sont importantes. Les moyens disponibles pour y parvenir nous semblent, quant à eux, plus limités. En effet, les éléments de financement nécessaires à la mise en œuvre des priorités retenues par l'étude ne portent que sur les investissements nouveaux, et aucunement sur les moyens disponibles pour permettre l'exploitation souhaitée (notamment en termes de matériel roulant). En outre, en matière d'investissements, les ambitions wallonnes ne semblent pas proportionnées aux capacités d'investissements disponibles pour ce faire. Il nous semble, dans ce cadre, nécessaire de **plaider pour une refonte de la clé de répartition** à l'œuvre en matière d'investissement ferroviaire entre les budgets dévolus à la Wallonie (40 % de l'enveloppe) et ceux dévolus à la Flandre (60 % de l'enveloppe).

I. Contexte du projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie

Le Gouvernement wallon a commandité, auprès du Bureau d'Etudes Tritel, une étude relative aux grandes options à défendre dans le cadre du futur plan d'investissement ferroviaire dont doit se doter le Groupe SNCB, soumis à l'avis des Régions, avant approbation par le Gouvernement fédéral.

Les Régions sont en effet invitées, dans le cadre de l'élaboration du plan d'investissement du Holding SNCB, à soumettre leurs priorités en termes d'investissements ferroviaires. La consultation impose l'identification et la remise des propositions des Régions en novembre 2011, à charge ensuite du Holding SNCB de constituer un plan d'investissement cohérent, respectant notamment la clé de répartition d'investissements entre la Flandre et la Wallonie (clé 60/40), d'ici fin janvier 2012, afin de le soumettre à son autorité de tutelle, le Gouvernement fédéral.

Le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie a pour ambition, au niveau wallon, de constituer les propositions de la Région wallonne en termes de priorités d'investissements, auprès du Holding SNCB.

La sollicitation du Gouvernement wallon est intervenue le 3 novembre 2011. Les instances consultées sont le Conseil économique et social de Wallonie (CESW), l'Union wallonne des Entreprises (UWE), la Société régionale wallonne du Transport (SRWT), la Commission régionale de l'Aménagement du territoire (CRAT), Inter-Environnement Wallonie (IEW) et l'Union des Villes et Communes de Wallonie. Le délai de remise des avis est fixé à la fin décembre 2011.

II. Les grands enjeux du développement ferroviaire identifiés par l'étude

Le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie identifie 6 enjeux essentiels auxquels la Région wallonne doit être particulièrement attentive et proactive pour garantir son potentiel ferroviaire :

- Garantir les fondamentaux, que sont la sécurité (en assurant l'équipement des lignes et du matériel roulant d'un système d'arrêt automatique en cas d'anomalie), la ponctualité (en améliorant la fiabilité et les performances du matériel roulant, en adaptant l'infrastructure au schéma d'exploitation, ou encore en investissant dans des moyens de réserves (matériel roulant, personnel, etc.) et la maintenance du réseau (en assurant notamment le remplacement des installations électriques de 400 km de lignes wallonnes électrifiées entre 1945 et 1975) ;
- Renforcer l'attractivité du service. L'étude propose, dans ce cadre, d'améliorer, d'une part, la desserte ferroviaire, en assurant des liaisons manquantes au niveau de l'exploitation

ferroviaire actuelle, en assurant une desserte adéquate et attractive des grandes agglomérations wallonnes, et singulièrement Liège, en assurant le raccordement ferroviaire aux lignes 124 et 140 de l'aéroport de Gosselies, et en rouvrant d'anciennes lignes au trafic ferroviaire, notamment en Brabant wallon, tout en permettant des modalités d'exploitation innovantes améliorant les taux de couverture des services ferroviaires.

En outre, l'étude propose de doubler les fréquences sur l'ensemble du réseau et de cadencer les trains "en réseau". L'ambition est importante, puisqu'il s'agit, sur la plupart des relations, de doubler la fréquence actuelle, permettant de résoudre les problèmes de saturation de trains, d'accroître l'offre et de diminuer les temps de parcours en cas de correspondance. Le cadencement des trains "en réseau" permet quant à lui une organisation optimale des correspondances, basée sur une convergence des trains rapides et des trains lents. L'organisation de l'exploitation ainsi envisagée permettrait le passage de deux trains par heure sur chaque relation (sauf dans certaines zones peu densément peuplées), avec une fréquence augmentée de 3 à 4 relations par heure entre les principales agglomérations wallonnes et Bruxelles. Le projet de plan envisage également le renforcement de certaines liaisons avec l'étranger (Luxembourg-Strasbourg, Londres et Cologne ainsi que l'intégration dans les réseaux urbains de Lille, Aix-la-Chapelle et Luxembourg).

De plus, l'étude identifie les éléments utiles afin de réduire les temps de parcours, notamment au travers de l'infrastructure et du matériel roulant (trains pendulaires sur la ligne 162 notamment).

Enfin, l'étude propose d'intégrer les grandes évolutions du secteur fret ferroviaire, en veillant à une intégration adéquate dans les corridors frets européens, en proposant des bases logistiques intéressantes, de par leur proximité aux ports maritimes (en termes de prestations de conduite) et en assurant une intégration dans les grands réseaux frets, développés par certains opérateurs majeurs;

- Accroître la capacité du réseau, notamment, en termes d'infrastructures, par la réouverture de certaines lignes, par le dédoublement de certaines voies et par une action particulière sur certains nœuds afin d'éviter les cisaillements. Une analyse de chacun des grands axes wallons est ainsi proposée par l'étude;
- Valoriser les gares et les points d'arrêts. L'étude préconise à ce titre un certain réinvestissement dans les gares, en vue de les réhabiliter et d'améliorer la gare, mais également de requalifier les quartiers de gare, afin d'y implanter des activités et des services, ainsi que du logement. L'étude postule en effet la nécessité d'une articulation forte entre l'aménagement du territoire et les développements ferroviaires, afin de répondre à la nécessité d'impulser un report modal de la voiture vers le train. L'étude envisage en outre l'ouverture de 44 nouvelles gares¹, ainsi que la fermeture de certaines autres². Les investissements utiles dans les grandes gares marchandises wallonnes sont également abordés (Kinkempois, Monceau et Ronet notamment);
- Renforcer l'accès du réseau pour les chargeurs, en matière de transport de marchandises, afin d'inciter le transport de marchandises par le rail et d'inscrire les développements ferroviaires dans les politiques menées au niveau wallon notamment en termes de déploiement du secteur de la logistique (moyennant la création de nouveaux raccordements et une articulation plus forte de la politique ferroviaire avec la politique économique et l'aménagement du territoire, notamment dans le cadre de la requalification de friches industrielles ferroviaires) ;
- Améliorer la gouvernance au sein du groupe SNCB, notamment en rationalisant et en clarifiant le rôle de chacune des entités. Le document prône également une application

¹ Amercoeur, Bomerée, Coronmeuse-Vivegnis, Cuesmes, Dave-Wépion, Jemeppe-Froidmont, Meix-Devant-Virton, Méllier-Léglise, Musson, Nivelles-Sud, Saintes, Stockem-P+R, Stoumont et Venne présentent selon l'étude un rapport pertinence potentiel/contrainte élevé. Bierghes, Blandain, Barry, Cheratte, Grand-Halleux, Jambes-Sud, La Croÿère, Ligne, Nonceveux, Petit-Enghien, Préalles, Ransart, Rulles-Houdemont, Tubize-Sud et Wandre présentent selon l'étude un rapport pertinence potentiel/contrainte moyen, alors que Basècles, Chaudfontaine, Comblain-au-Pont, Ensival, Fouches, Hachy, Hautrage, Havinnes, Mont-sur-Marchienne, Namur-CHR, Nivelles-A54, Ponderôme, Remouchamps, Rencheux et Soignies-Nord présentent un même rapport bas.

² Les points d'arrêt suivant sont inscrits dans l'étude comme ayant un potentiel très faible : Bleret, Florée, Ham-Sur-Sambre, Hourpes, Pry, Stockem et Viville.

pluriannuelle de la clé de répartition des investissements 60/40 entre la Flandre et la Wallonie, l'application annuelle étant un réel frein du développement, notamment au niveau wallon, de projets d'envergures.

Le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie propose, enfin, 34 projets prioritaires d'infrastructure, ainsi qu'une hiérarchisation de ceux-ci (selon leur bénéfice d'une part (en termes de qualité du service, de fréquentation, d'intégration au réseau) et leur coût (en termes de coût d'investissement, de complexité technique et d'impact environnemental), d'autre part, afin de pouvoir proposer l'inscription de ceux-ci dans le programme d'investissement du Holding SNCB. Ce programme d'investissement représente 2 milliards d'euros d'investissement sur 12 ans, et concerne tant des travaux de grandes envergures que des travaux plus modérés. Ils excluent toutefois les projets en cours de réalisation, extérieurs à la Wallonie, ceux liés à la sécurité, au matériel roulant, à l'entretien du réseau, ainsi que les projets de gares et de points d'arrêts, les raccordements industriels et les travaux aux ateliers. Ces 34 projets ne représentent donc qu'une partie des moyens nécessaires pour mettre en œuvre le plan de développement ferroviaire présenté.

Les 34 projets prioritaires sont les suivants :

- (1) Mise à 160 km/h de l'itinéraire Mouscron-Tournai-Bruxelles, en ce compris le réaménagement de la gare d'Enghien (67M€);
- (2) Valorisation de la ligne à grande vitesse pour les liaisons Mouscron-Tournai-Bruxelles (33M€);
- (3) Modernisation et augmentation de la capacité de la ligne 96 Mons-Bruxelles, en ce compris le réaménagement des gares de Jurbise, Braine-le-Comte et Tubize (150M€);
- (4) Application du principe des nœuds de correspondance entre La Louvière et Bruxelles (59M€);
- (5) Application du principe des nœuds de correspondance entre Charleroi et Bruxelles (16M€);
- (6) Augmentation de la capacité des lignes 161 et 161A dans la zone d'Ottignies-Louvain-la-Neuve (14M€);
- (7) Augmentation de la capacité de la ligne 161 entre Ottignies et Gembloux (63M€);
- (8) Application du principe des nœuds de correspondance sur la dorsale wallonne (72M€);
- (9) Augmentation de la capacité entre Fleurus, Auvélais et Namur – version de base (42M€);
- (10) Augmentation de la capacité entre Fleurus, Auvélais et Namur – version maximaliste (mise à 3 voies entre Auvélais et Flawinne) (179M€);
- (11) Raccordement de l'aéroport de Gosselies (600M€);
- (12) Adaptations spécifiques aux trains pendulaires sur la ligne 162 (25M€);
- (13) Trains pendulaires et gains de temps supplémentaires sur la ligne 162 (145M€) ;
- (14) Optimisation de l'axe de l'Athus-Meuse – version de base (40M€) ;
- (15) Optimisation de l'axe de l'Athus-Meuse – version maximaliste (aménagement du tunnel d'Houyet et augmentation de la vitesse sur le tronçon Namur-Dinant) (114M€);
- (16) Finalisation de la modernisation de la ligne 42 (6M€);
- (17) Augmentation de la capacité de la ligne 43 (10M€);
- (18) Modernisation et augmentation de la capacité de la ligne 132 (12M€);
- (19) Modernisation et augmentation de la capacité de la ligne 139 (15M€);
- (20) Réseau express liégeois – version de base (réaménagement de 4 points d'arrêts et réouverture de l'arrêt Milmort) (19M€);
- (21) Réseau express liégeois – version maximaliste (nouvelle ligne ferroviaire entre Coronmeuse et Bressoux, remise en service de la ligne 31 Liers-Ans et réouverture des points d'arrêt sur la ligne 40) (100M€);
- (22) Remise en service de la ligne 45 de Trois-Ponts à Malmedy (27M€);
- (23) Remise en service de la Ligne 48-49 entre Eupen et la frontière allemande (14M€);
- (24) Remise en service de la ligne 86 entre Blaton et Renaix (66M€);
- (25) Remise en service de la ligne 115 entre Braine-l'Alleud et Tubize (32M€);
- (26) Remise en service de la ligne 123 entre Enghien et Braine-le-Comte (46M€);

- (27) Remise en service de la ligne 97 entre Quiévrain et la frontière française (6M€);
- (28) Remise en service de la ligne 141 entre Nivelles et Court-Saint-Etienne et terminus du RER à Nivelles-Sud (53M€);
- (29) Réouverture de la ligne 141 entre Manage et Nivelles (40M€);
- (30) Réouverture de la ligne 154 entre Dinant et Givet (40M€);
- (31) Réouverture de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne (56M€);
- (32) Réouverture de la ligne 164 entre Bastogne et la frontière luxembourgeoise (18M€);
- (33) Modernisation des gares de triage de Monceau, Kinkempois et des autres gares de triage (75M€);
- (34) Corridor européen de fret Est-Ouest, via la dorsale wallonne (10M€).

III. Les enjeux territoriaux et les défis en termes de mobilité auxquels doit répondre le groupe SNCB dans le cadre du développement de sa desserte ferroviaire

L'étude du projet de plan de développement de la desserte ferroviaire, de grande qualité, constitue un document de référence pour appuyer les revendications wallonnes en matière ferroviaire, auprès des trois sociétés du Groupe SNCB et de l'Etat fédéral. Cette étude nécessite toutefois certains amendements et certaines précisions, afin d'améliorer son caractère transversal et sa pertinence pour guider les autorités wallonnes dans le redéploiement ferroviaire sur son territoire.

a. De l'importance d'une intégration accrue de l'offre de mobilité au bénéfice des citoyens

Le transport ferroviaire constitue et doit constituer, tant en termes de mobilité des personnes que des marchandises, l'épine dorsale du réseau de transport en Wallonie. Le caractère structurant du réseau ferroviaire doit être renforcé, et les services ferroviaires doivent refléter cette ambition.

A ce titre, le projet de développement de la desserte ferroviaire contenu dans le projet de plan constitue une avancée majeure, qui doit être fermement portée par la Région wallonne. Le doublement des fréquences et le cadencement en réseau, permettant une meilleure articulation entre les services de transports rapides et les services lents, constitue à ce titre une ambition forte, porteuse d'une amélioration des conditions de mobilité en Wallonie.

Cette ambition doit, toutefois, pour apporter les effets escomptés en termes de mobilité durable, et répondre ainsi aux besoins des usagers, être amplifiée par une articulation adéquate, mais forte, des autres services de transport en Wallonie, en l'occurrence les réseaux TEC. L'interdépendance, aujourd'hui limitée, du transport en commun ferroviaire et routier, mérite que la réflexion actuelle soit prolongée et élargie au transport par bus, afin de l'amplifier et de constituer un réseau de transport complet, au bénéfice des usagers. L'Union continue donc de plaider activement pour que la Région se penche rapidement sur l'élaboration du **Plan régional de mobilité durable** inscrit dans la Déclaration de politique régionale.

En outre, une articulation complémentaire devrait pouvoir être organisée entre les sociétés de transport en commun et les pouvoirs locaux, le projet de plan de développement de l'offre ferroviaire prévoyant un ensemble d'actions pouvant avoir des impacts importants au niveau de la mobilité locale, que les villes et communes doivent pouvoir appréhender et accompagner. Il en va ainsi de la plupart des projets prioritaires retenus, et singulièrement des réseaux express dans les grandes agglomérations. Il en est de même pour les aménagements d'abords de gares, notamment en termes de stationnement, où une articulation forte entre la politique de stationnement locale et l'offre en stationnement offerte par la SNCB doit, qualitativement et quantitativement, être trouvée.

Une **concertation accrue entre les sociétés de transport et les autorités locales nous semble donc impérative**. Force est de constater qu'elle n'est pas organisée aujourd'hui, et que les tentatives pour rassembler les opérateurs de transport dans le cadre des plans communaux de mobilité n'ont pas été concluantes. **La mise en place de structures de concertation locale devrait ainsi être envisagée.**

Le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire évoque la nécessité d'envisager, sans tabou, la fermeture de certaines gares dont le potentiel ferroviaire est faible. De même, certaines réductions de desserte de petites gares sont en filigrane des considérations relatives à la mise en œuvre du cadencement des services ferroviaires en réseau. Cette perspective nous semble devoir être appréhendée avec discernement. D'une part, il nous semble que les mouvements de rationalisation opérés par le passé ont clairement démontré que **les fermetures de petites gares impactent, à terme, la fréquentation des trains sur les liaisons plus structurantes**. A ce titre, les fermetures de gares et les réductions de desserte nous semblent mettre à mal par principe le redéploiement ferroviaire wallon. En outre, il nous semble que **l'analyse préalable de l'impact**, pour les usagers, de telles mesures, doit être réalisée avec attention, au niveau d'une part de l'ensemble des modes de transport disponibles et des solutions de mobilité existantes, dans une perspective de mobilité durable, et d'autre part sur base d'une identification claire des éléments prévalant à toutes décisions, les éléments d'évaluation du potentiel des gares n'étant pas clairement identifiés dans l'étude. Enfin, une procédure claire et impérative de concertation entre les autorités locales et les opérateurs ferroviaires doit être mise en place et respectée. La question de **l'intervention des opérateurs ferroviaires dans la requalification des quartiers de gares désaffectées** nous semble de plus devoir être soulevée.

En ce qui concerne les propositions concrètes présentées dans le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire, celles-ci appellent plusieurs considérations:

- la desserte des grandes villes wallonnes se résume, en termes de propositions d'investissement notamment, à la seule mise en place d'un Réseau Express liégeois. Cette limitation nous semble être fortement limitée au regard de la nécessité, singulièrement en zone urbaine, de proposer des solutions de mobilité alternative, et de développer un réseau de transport en commun structurant. L'écartement pur et simple de Mons et de Namur de toute considération de réseau ferroviaire urbain nous semble excessif et incompréhensible, au regard notamment de proposition de réouverture de gares proposées par l'étude elle-même. En outre, l'agglomération de Charleroi présente des potentialités de développement fortes qui semblent ignorées, la présence du tram ne pouvant à elle seule justifier l'absence d'analyse plus approfondie. **Les grandes villes wallonnes méritent, nous semble-t-il, une attention particulière en la matière et des propositions complémentaires devraient pouvoir être réalisées, notamment dans le cadre de solutions d'exploitation innovantes;**
- l'étude propose, à bon escient, le **redéploiement ferroviaire en milieu rural et périurbain**. Ces volontés de développement ne peuvent qu'être positivement soulignées. Leur mise en œuvre, dans des perspectives de désenclavement et d'amélioration de l'accessibilité de ces zones, nous semble grandement nécessaire. Ces propositions devraient toutefois être renforcées, au travers des propositions d'exploitation novatrices, et complétées dans certaines portions du territoire wallon;
- la place réservée à la rénovation et à la réhabilitation des gares dans le projet nous semble être grandement insuffisante. En effet, les conditions d'accueil et d'entretien, notamment au niveau des points d'arrêts non gardés, contribuent aujourd'hui d'une part à la mauvaise image du chemin de fer, mais pose parfois des problèmes de sécurité, voire entraîne la dépréciation des quartiers de gares dans certaines villes et communes. Il nous semble que la Région wallonne devrait plaider auprès des opérateurs ferroviaires pour une **remise à niveau des gares et points d'arrêts, en termes d'entretien, tant au niveau des quais que des abords**. En outre, la Région devrait à notre estime inscrire dans ses priorités d'investissements **la rénovation lourde des gares wallonnes**, parents pauvres des investissements ferroviaires récents. Dans ces perspectives, il nous semble que **le traitement des abords de gares, en termes d'accessibilité, de multimodalité, et de stationnement, devrait être systématiquement envisagé**. L'importance du stationnement pour le déploiement de l'offre ferroviaire, et sa nécessaire articulation avec les politiques locales doivent faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre des investissements ferroviaires, et nécessitent une concertation accrue avec les autorités locales ;

- l'attention portée aux **lignes transfrontalières**, et à leur réouverture, doit être soulignée et soutenue ;
- l'importance des investissements en Région bruxelloise pour la fluidité, la ponctualité et le renforcement de la desserte en Région wallonne doit être soulignée. Le Gouvernement wallon doit, à notre sens, porter une attention singulière aux investissements qui y sont envisagés, afin de ne pas obérer à terme le développement ferroviaire wallon.

b. De l'importance des réserves foncières ferroviaires pour le développement territorial des villes et communes wallonnes

Les opérateurs ferroviaires disposent de réserves foncières importantes, parfois non utilisées, notamment aux abords des gares et en centres urbains ou en agglomérations. Ces réserves foncières, dans la perspective de la densification des zones agglomérées, et du bon aménagement des quartiers de gare et urbain, devraient pouvoir être mobilisées activement, et rapidement. En outre, certaines friches ferroviaires pourraient utilement participer au développement des activités économiques wallonnes, avec des localisations centrales, aisément mobilisables par ailleurs pour la plupart.

A ce titre, l'Union des Villes et Communes de Wallonie plaide pour une mobilisation active de ces espaces, en concertation avec les autorités locales. Nous demandons donc au Gouvernement wallon de plaider auprès du législateur fédéral et des sociétés ferroviaires pour dresser **un inventaire des terrains non utilisés**, afin de pouvoir déterminer leur devenir, sans mettre en péril l'exploitation ferroviaire ou les développements futurs du rail. A ce titre, des mécanismes de **cession à titre gratuit** ou de mise en œuvre d'un **droit de préemption** devraient être envisagés, ou à tout le moins, **un mécanisme de régulation des prix des terrains**. Si nous plaidons pour la sauvegarde du patrimoine ferroviaire aux fins de redéploiement (maintien des assiettes en vue de réouvertures de lignes par exemple), il nous semble que la requalification et la valorisation des terrains mobilisables et non utilisables aux fins d'exploitation ferroviaire devraient être sérieusement envisagées dans la perspective d'un développement territorial réfléchi.

c. Du nécessaire développement du fret ferroviaire

Le développement des activités fret ferroviaire constitue un levier de déploiement économique important pour la Wallonie. Si les propositions émises dans le projet de plan nous semblent intéressantes et doivent être concrétisées, ce sont principalement les conditions d'accès aux services ferroviaires qui posent aujourd'hui problème. Des solutions concrètes doivent à notre sens être apportées au niveau des freins à l'utilisation du train pour le transport de marchandises.

L'intégration de la Wallonie dans les corridors européens de fret constitue en outre un enjeu complémentaire majeur. L'intégration de notre région dans le corridor fret européen est-ouest nous semble, dans cette perspective, manquer d'ambition. Si l'utilisation de la dorsale wallonne nous apparaît évidente en termes de déploiement des activités logistiques, elle fait fi du développement potentiellement porteur pour la Région du fret à grande vitesse. A ce titre, la connexion **du futur terminal de Liège Carex au réseau**, de même que les travaux nécessaires à la circulation des rames fret à grande vitesse sur les lignes TGV existantes **nous semblent devoir être reprises en tant que 35^{ème} projet**. Les coûts limités qu'il nécessite en termes d'infrastructure nous semblent plaider pour son intégration, en bonne place, dans la liste des priorités de la Région wallonne.

d. Des capacités d'investissements ferroviaires en Wallonie

Les ambitions portées par le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie sont importantes. Les moyens disponibles pour y parvenir nous semblent, quant à eux, plus limités. En effet, les éléments de financement nécessaires à la mise en œuvre des priorités retenues par l'étude ne portent que sur les investissements nouveaux, et aucunement sur les moyens disponibles pour permettre l'exploitation souhaitée (notamment en termes de matériel roulant). En outre, en matière d'investissements, les ambitions wallonnes ne semblent pas proportionnées aux capacités d'investissements disponibles pour ce faire. Il nous semble, dans ce cadre, nécessaire de plaider pour **une refonte de la clé de répartition à l'œuvre en matière**

d'investissement ferroviaire entre les budgets dévolus à la Wallonie (40 % de l'enveloppe) et ceux dévolus à la Flandre (60 % de l'enveloppe). Nous rappellerons à ce titre que plus de 45 % des lignes et des gares se situent en Wallonie, qui concentre par ailleurs près de 70 % des ouvrages d'art. Si la proposition inscrite dans le projet de plan est de permettre à la clé de répartition de s'exprimer de manière pluriannuelle nous semble pleine de bon sens, elle apparaît insuffisante au vu des besoins nécessaires pour permettre au rail de jouer un rôle structurant encore plus important dans la mobilité des citoyens wallons.

A ce titre, le raccordement de l'aéroport de Gosselies ne nous semble pas en phase avec les moyens dont dispose la Wallonie en matière d'investissement ferroviaire. Envisager le raccordement de l'aéroport de Gosselies dans un cadre plus limité, via un raccordement uniquement vers la ligne 140 vers Charleroi, nous semblerait à ce titre plus proportionné aux moyens potentiellement disponibles, que le projet actuel, envisageant également un raccordement vers la ligne 124.

TOM/VBI/16.1.2012