



Association sans but lucratif
Fédération des associations d'environnement

SNCB : mise à 4 voies ou nouvelles LGV ?

Position d' Inter-Environnement Wallonie

(juin 2001)

► Boulevard du Nord, 6 - 5000 Namur
Tél. : 081/25.52.80 - Fax : 081/22.63.09 - E-Mail : iew@skynet.be
► Rue de la Révolution, 7 - 1000 Bruxelles
Tél. : 02/219.89.46 - Fax : 02/219.91.68 - E-Mail : iew.bxl@skynet.be
<http://www.iewonline.be>

C'est au mois de juillet 2000 que la SNCB a sorti de son chapeau la proposition de construire de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) qui relieraient, dans des temps particulièrement courts, les principales villes du pays. Ce réseau serait indépendant d'un réseau affecté au trafic de proximité (RER et courtes distances). Et, point important, il ne remplacerait pas le réseau TGV, qui a vocation internationale.

Principales alternatives en présence

Le projet, qui à l'heure actuelle retient toute l'attention notamment du gouvernement wallon, est la création d'une nouvelle ligne 161 (L161N) entre Etterbeek et Sart-Bernart (sud de Namur). Elle suivrait l'autoroute E411. Une bifurcation est prévue à hauteur de Daussoulx vers Gosselies (L130N) le long de la E42. Ce projet s'accompagne de la création de deux nouvelles gares : une en Brabant Wallon (Wavre ou environ, probablement au croisement avec la L139 (Ottignies-Louvain), l'autre à Daussoulx, au milieu des champs de betteraves. Un parking que l'on imagine conséquent (on parle de 25 hectares)¹ la jouxterait.

D'imposants ouvrages d'art seraient nécessaires: 3 tunnels dont un de 5000 à 7500 mètres sous la forêt de Soignes et 4 viaducs dont un enjambant la Meuse plus de 10 mètres au-dessus du viaduc de Beez. Le coût, estimé à 54,8 milliards par la SNCB, ne devrait pas descendre sous les 70 milliards, vu les contraintes importantes.

La SNCB examine également deux limitations de ce projet. Soit la ligne rejoindrait Ottignies via Wavre-Bierges avec raccord en tunnel sur la L139 (20 milliards), soit elle rejoindrait Louvain-la-Neuve avec un raccordement à la L161 à Mont-Saint-Guibert (20,2 milliards).

Ces nouvelles lignes seraient donc une alternative à la mise à 4 voies de la L161 entre Watermael et Ottignies (avec une bifurcation vers LLN). Dont coût: 18 milliards.

La SNCB proposait (mais ce projet ne serait officiellement plus à l'ordre du jour) également la création d'une ligne nouvelle 124 (L124N) entre Forest-Midi et Nivelles, Obaix-Buzet ou Roux/Gosselies, le long de l'E19 (pas d'estimation des coûts à l'heure actuelle, mais devrait tourner autour de 30 milliards). Ce projet s'accompagnerait de la création d'une nouvelle gare à Nivelles.

Cette ligne pourrait s'arrêter dans un premier temps à Nivelles (16 milliards).

Il est présenté comme alternative à la mise à 4 voies de la L124 jusque Nivelles (17,2 milliards).

Nous sommes étonnés que ce projet ne soit plus à l'ordre du jour. Même si, comme nous allons le montrer, nous avons de sérieuses réticences aux développements de ces LGV, celle-ci présentait des arguments plus recevables surtout si l'on y ajoutait la réouverture de la ligne 141 Nivelles-Manage. Une liaison directe Bruxelles-Manage-La Louvière-Binche était ainsi créée, ce qui ne manque pas d'intérêt pour la région du Centre.

¹ On estime qu'il faut un hectare de parking (complet) pour remplir un train. La desserte envisagée à Daussoulx prévoit au moins 30 trains par jour et par sens...

Notre critique se concentrera donc sur le projet L161N et L130N.

Arguments de la SNCB

Pour justifier ses choix, la SNCB invoque 3 inconvénients aux mises à 4 voies :

- des perturbations importantes en terme d'exploitation des lignes dues aux travaux: retards, modifications d'horaire, ...
- « travaux lourds dans le cœur des communes de la grande périphérie bruxelloise qui s'accompagneront d'un impact énorme sur l'environnement » (p.4 du document complémentaire de la SNCB sur le plan d'investissement 2001/2010).
- « la destruction du tissu urbain au centre des villages et communes » due à l'augmentation de la surface occupée par les gares (idem p.5).

La SNCB souligne par contre 2 avantages aux nouvelles lignes, qu'elle juge d'ailleurs décisifs :

- amélioration de la qualité de l'offre de transport : existence du RER sur les lignes classiques, mais vitesse commerciale améliorée vers des villes situées à moyenne et longue distance de Bruxelles. Ces lignes permettraient d'attirer une clientèle nouvelle en créant des gares avec parking le long des autoroutes.
- travaux moins perturbants et réalisés dans des délais plus courts. Et ce, malgré les modifications des plans de secteurs.

Positions critiques sur ces projets

Principes d'Utilisation Rationnelle...

L'option LGV déroge manifestement à tout projet d'utilisation rationnelle des infrastructures existantes motivé par un principe d'utilisation parcimonieuse du sol, mais aussi par un principe de saine gestion budgétaire. La Belgique est de loin le pays d'Europe qui consacre le plus de sol à ses infrastructures de transport. Encore faut-il pouvoir les entretenir ! La Wallonie éprouve toutes les peines du monde à maintenir en état son réseau routier et autoroutier (qu'elle estime par ailleurs insuffisant). Va-t-elle s'engouffrer dans le même cul de sac budgétaire avec la gestion de son infrastructure ferroviaire qu'une prévisible régionalisation de la SNCB lui mettra à charge ?

Pourquoi ne pas tenir compte de plusieurs études récentes² qui montrent que, contrairement à l'idée communément répandue, le développement des infrastructures peut devenir largement contre-productif, économiquement, socialement et environnementalement.

Le rail, mode de transport durable, a tout à gagner à respecter ses principes de base.

Il est tout à fait possible de moderniser les lignes existantes pour atteindre des vitesses de 160 voire 200 km/h en ayant éventuellement recours à du matériel roulant performant (trains pendulaires). La Flandre l'a compris depuis longtemps. *La*

² The Standing Advisory Committee on Trunk Road (SACTRA) s'est largement penché sur la question des infrastructures de transport et de l'économie. Il a démontré que l'idée communément avancée selon laquelle l'investissement en infrastructures de transport est source de profits économiques et créateur d'emplois sur une large échelle ne repose sur aucune preuve empirique tangible. Voir le rapport « Transport, Infrastructure and the Economy » de T&E (European Federation for Transport and Environment).

modernisation des lignes 161 et 162 jusqu'au Luxembourg ainsi que celle de la « dorsale Wallonne » (Liège-Namur-Charleroi-Tournai) devrait être une priorité incontournable pour la Région Wallonne !

A qui profitent ces LGV?

Le projet SNCB privilégie Dausseux et Gosselies au détriment de Namur et Charleroi-Sud. Namur, gare la plus fréquentée de Wallonie, en pleine rénovation, serait délaissée. Ottignies, gare neuve et très fréquentée aussi, souffrirait de la suppression de la liaison Namur-Bruxelles. Gembloux, importante gare de navetteurs, également. Combien de cyclistes et de piétons profiteront pleinement de ces implantations essentiellement accessibles en voiture? Combien d'habitants du centre de Namur ou de Charleroi? Nous sommes aux antipodes de la desserte de pôles existants susceptible de renforcer la cohésion des systèmes urbains. Par de tel choix, on écarte la possibilité de recourir à une structuration de l'espace déterminée par un réseau de transport en commun dont les principaux nœuds seraient des gares bien insérées dans un tissu urbain. La mobilité pour quelques uns l'emporte sur l'accessibilité pour tous.

Un gain en terme de service public voyageur ?

N'est-ce pas un peu léger, voire provoquant, de venir retarder la mise en œuvre du RER en avançant des projets aussi pharaoniques que mal ficelés? Pour le RER, tout est prêt depuis Mars 99 : les expropriations sont administrativement réalisées, les plans sont bouclés, les nuisances connues. Le budget est connu au centime près. Pour les nouveaux tracés : rien de sérieux. Nous ne pouvons en outre que douter des délais annoncés par la SNCB qui affirme que son option serait plus rapidement opérationnelle que la mise à 4 voies, et ce malgré les modifications des plans de secteurs bruxellois et flamand.

Est-ce bien sérieux de proposer 60 à 70 milliards d'investissement pour deux lignes qui intéressent peu d'usagers, aux gains réels de vitesse limités, articulées autour de deux gares qui ne bénéficient d'aucune correspondance ferroviaire (vers Liège ou Mons, par exemple)... ?

S'agit-il vraiment d'un projet significatif en terme d'amélioration quantitative et qualitative du service public de transport intérieur de passagers? Dont les résultats, en terme de transfert modal, seront marquants? Peu d'éléments plaident en ce sens.

Par contre, à force de tergiverser, nous nous dirigeons tout droit vers un RER à deux vitesses : les mises à 4 voies des principaux axes vers la Flandre seront réalisés avant que ne débutent les travaux sur le territoire wallon.

Concernant les nuisances environnementales

Que ces mises à 4 voies entraînent des perturbations et des nuisances importantes, notamment au cœur des communes, est indéniable. Nous estimons que la manière la plus responsable pour les autorités (fédérales et régionales) "d'assumer" ces effets négatifs est de mettre tout en œuvre pour que le RER ait un réel effet de diminution des nuisances générées par le transport routier. C'est-à-dire que les mesures

d'accompagnement³ à la mise en place du RER ne passent pas à la trappe. Rappelons que les objectifs de ces mesures d'accompagnement sont, entre autres :

- d'amener les navetteurs de la périphérie à changer effectivement leurs habitudes de mobilité en faveur des transports publics ;
- d'éviter que l'accroissement de l'offre de transport public entre Bruxelles et sa périphérie ne relance l'exode urbain et ne réduise à néant l'impact du RER sur le transfert modal.

Un peu d'analyse et de prospective pour élargir le débat

Nous avons essayé de montrer dans les lignes qui précèdent que si l'on adopte le point de vue d'une politique de la mobilité centrée sur la maîtrise de la demande au profit de l'accessibilité pour tous, la nouvelle ligne proposée n'est pas pertinente. Nous allons maintenant montrer qu'elle ne l'est pas véritablement non plus si l'on adopte le point de vue opposé : l'offre systématique d'infrastructure en privilégiant une croissance effrénée de la mobilité des plus nantis .

Les passagers de l'aéroport de Gosselies... et de Zaventem seraient aussi, ne l'oublions pas, les bénéficiaires de cette LGV. En 2010, à l'heure où cette nouvelle infrastructure ferroviaire serait terminée, l'aéroport de Zaventem sera saturé et devra donc se délester d'une partie de son trafic vers le Brussel South Charleroi Airport (Gosselies). Ceci n'est véritablement concevable sans une liaison ferroviaire rapide entre eux!

Vus sous cet angle, les enjeux apparaissent plus clairement. La SNCB et les défenseurs des lignes à grandes vitesses inscrivent leurs réflexions dans un contexte économiquement rentable de demande croissante et non contrainte de mobilité rapide à laquelle il convient de répondre par une augmentation systématique de l'offre en infrastructure⁴.

L'aérien, dont la croissance dépasse de plus de 2 unités la croissance du PIB s'inscrit pleinement dans ce contexte. Le TGV aussi, même si ses parts de marché sont loin d'égaliser celles du transport aérien. La demande existe, le marché est à prendre : les avantages économiques pallieront bien les quelques nuisances environnementales et sociales générées !

Dès lors, ces LGV (L161N et L130N) ne sont-elles pas tout simplement un moyen de répondre au plus vite à la croissance du secteur rentable de la mobilité rapide ? En offrant au mode le plus performant (l'aérien) les moyens de son développement (des liaisons ou correspondances ferroviaires rapides)?

Si la Région wallonne s'inscrit dans cette logique, ce que, *malheureusement*, nous soupçonnons, nous tenons à l'informer qu'il y a mieux : une plateforme transcontinentale multimodale air/TGV capable de recevoir les gros porteurs du futur

³ Par exemple : la révision de la fiscalité automobile, la limitation de l'accessibilité de Bruxelles en voiture (gestion des parkings, repartage de l'espace public...), l'amélioration des transports urbains, l'organisation d'un rabattement en transport public vers les gares RER de la périphérie, le développement de politiques cohérentes d'aménagement du territoire et de revitalisation des centres urbains, l'information et la sensibilisation des citoyens...

⁴ . C'est ce même type de raisonnement qui se tient depuis plus de vingt ans maintenant relativement au transport routier. L'offre en infrastructures a atteint tous les records, et est loin d'être terminée: les projets de nouvelles bandes aux autoroutes et de contournements en tous genres pullulent. Et ce, malgré un retour de manivelle sous forme nuisances sociales et environnementales, dont les coûts pour la société ne cessent de croître.

(largeur de piste : 60 mètres !) est le type même d'infrastructure d'avenir que toute région se devra de posséder dans les 20 ans à venir⁵. Ni Gosselies, ni même Zaventem ne peuvent suivre, mais pourquoi pas Chièvres ? Idéalement située dans un très faible bâti entre les autoroutes E42 et A8, et à un jet de pierre de la ligne TGV, elle ne leur laisse aucune chance!

A terme, Gosselies n'aura plus donc plus qu'un intérêt très limité qui ne justifie pas une desserte LGV.

D'aucuns, rétrogrades ou opportunistes, soutiendront que c'est pour créer de l'emploi...

Les priorités :

- **Nous souhaitons que la Région wallonne soutienne une politique de la mobilité centrée sur la maîtrise de la demande et l'accessibilité de tous plutôt que sur l'offre systématique d'infrastructures en réponse à une demande de mobilité effrénée émanant majoritairement des citoyens les plus aisés.**
- **La modernisation et donc la mise à 160, voire 200 km/h des lignes existantes, combinée avec d'éventuelles réouvertures de lignes nous paraît plus pertinente que la création de lignes nouvelles. La liaison Bruxelles-Luxembourg et la « dorsale Wallonne » constituent, à ce titre, des priorités. Nous doutons qu'il ne soit possible de desservir Gosselies de la sorte tout en offrant des conditions intéressantes aux carolos pour rejoindre Bruxelles rapidement.**
- **La mise en œuvre rapide du RER telle que prévue depuis longtemps et ce, conformément aux accords de mars 99, est également une priorité en matière de politique de mobilité. La mise en place des mesures d'accompagnement à ce RER seront la garantie de sa réussite. La Région wallonne a déjà suffisamment pris de retard sur ce dossier.**
- **Nous suggérons à la SNCB, pour qu'elle contribue de manière radicale et « avant gardiste » à une gestion de la mobilité centrée sur l'accessibilité et la maîtrise de la demande (critères essentiels pour une mobilité durable digne de ce nom), d'implanter ces LGV sur les 3^{ème} bandes des autoroutes menant à Bruxelles avec des jonctions aux principales gares concernées.**

⁵ Si l'on en croit les études prospectives en matière de transport, réalisées par 4 universités et commanditées par la Conférence Permanente de Développement Territorial (CPDT).