



AVIS 14/01

PLAN DE TRANSPORT 2014-2017

Le CCU regrette de n'avoir été informé que très tardivement du nouveau plan de transport. Il aurait souhaité être associé dans la phase de conception et non dans une phase de simple information de façon à prendre en compte le point de vue de tous les membres du Comité. Il demande qu'une présentation des nouveaux horaires détaillés par ligne puisse avoir lieu dès que possible devant tous ses membres.

Le CCU tient d'abord à souligner **les points positifs de ce plan** :

- Une 4ème relation rapide par heure entre Bruxelles et Gand
- Une troisième relation directe entre Bruxelles et Namur
- Une relation cadencée à l'heure entre Bruxelles et Hasselt sans passer par Louvain
- L'amélioration des correspondances en un certain nombre de points.

Par contre **le CCU ne peut marquer son accord sur les points suivants** :

Catégories de trains

Le système actuel est basé sur 3 catégories de trains : IC, IR, et L.

Le Comité ne soutient pas l'idée, sauf circonstances exceptionnelles, de diminuer la vitesse des trains IC en leur ajoutant des arrêts ressortissant à la catégorie inférieure, détériorant ainsi le service pour un grand nombre de clients.

S'il simplifie l'exploitation, le système à 2 catégories de trains tel que prévu pénalise fortement les clients des grandes agglomérations telles que Anvers, Namur, Charleroi et Mons. Le CCU demande le maintien des 3 catégories de trains : IC, IR et L.

Relations avec l'aéroport

Une des priorités du plan de transport 2014-2017 est la desserte de l'aéroport.

Le CCU comprend que la SNCB est forcée d'étoffer la desserte de l'aéroport de par les obligations contractuelles découlant du contrat PPP du Diabolo. Ceci ne correspond pas à une attente prioritaire de la clientèle.

Le nombre de trains/km générés par cette desserte additionnelle se fait au détriment de la desserte d'autres lignes.

Le CCU demande que la contrainte de croissance nulle du nombre de trains/km (due au carcan budgétaire) soit respectée hors dessertes additionnelles de l'aéroport.



Fréquences

Le CCU estime que la cadence au minimum horaire est nécessaire pour garantir l'attractivité de l'offre ferroviaire.

Le plan 2014-2017 ne comporte à ce sujet aucune amélioration ; au contraire 4 lignes vont passer de la cadence horaire à la cadence toutes les 2 heures. La rupture du cadencement est également maintenue entre Anvers et Noorderkempen.

Le service cadencé horaire est appliqué dans tous les pays limitrophes sauf la France qui l'appliquera pour 2017.

Comme l'expérience l'a montré dans le passé, l'abandon du cadencement horaire est le prélude à l'abandon du service ferroviaire.

Amplitudes

D'une façon générale, le Comité regrette que la nouvelle offre de transport consacre la suppression de nombreux trains tôt le matin et tard le soir et n'apporte aucune amélioration le soir au départ de Bruxelles et des grandes villes.

Temps de parcours

Le plan de transport est basé sur une augmentation des temps de parcours en vue d'améliorer la ponctualité. Cette stratégie est appliquée depuis de nombreuses années sans amélioration de la ponctualité.

Si l'augmentation des temps de parcours n'est que de 3% par rapport à 2013, elle est beaucoup plus importante si on la compare à des années antérieures.

A titre d'exemple, voici la comparaison sur le trajet Bruxelles Luxembourg – Namur avec arrêts à Ottignies et Gembloux :

- 1938 : 48 min (traction vapeur)
- 1970 : 37 min.
- 2014 : 51 min.

La moyenne commerciale en 2014 sera de 65 km/h.

Si les travaux, certes importants, entre Bruxelles et Ottignies justifient un certain nombre de minutes additionnelles, les 14 minutes additionnelles sur les temps de parcours pratiqués entre 1960 et 2000 ne sont pas justifiées.

La comparaison avec les liaisons entre Bruxelles et les grandes villes du pays (sauf Liège et Hasselt) conduirait aux mêmes conclusions.



Liaisons transfrontalières

Le CCU souhaite :

- Une liaison 2 fois par heure entre Liège et Maastricht (souhaitée également par nos collègues du Limbourg hollandais de l'association ROVER)
- Le rétablissement de la liaison entre Erquelinnes et Jeumont ; sa suppression n'entraîne aucune économie. En effet, l'automotrice stationne à Erquelinnes ainsi que le conducteur et l'accompagnateur. Le seul coût supplémentaire est la consommation d'énergie d'une automotrice double sur 1500 m, ce qui est négligeable. Cette suppression présente par contre l'inconvénient majeur de couper Charleroi de toute liaison avec la France (hormis un Thalys par jour !)
- L'établissement d'une liaison rapide Bruxelles – Namur – Libramont – Luxembourg toutes les 2 heures. Il est en effet inadmissible de mettre autant de temps pour aller au Grand-Duché que pour aller à Lyon.

Objectifs de croissance

La SNCB va devoir faire face dans les années futures à une augmentation importante de voyageurs. Au sein du nouveau plan de transport, il est prévu la prise en compte d'une augmentation des voyageurs estimée annuellement à 2%. La situation de la mobilité en Belgique mise en corrélation avec la croissance prévue en la matière ne peut que s'aggraver alors qu'elle est à l'heure actuelle déjà dramatique. Le CCU estime que l'objectif de croissance est insuffisant pour résoudre les problèmes de mobilité qui s'avèrent de plus en plus critiques

Plan de transport 2017-2020

Le CCU souhaite être consulté **dès le début** de l'élaboration du plan de façon à participer à la définition de la stratégie et des différentes options retenues.

Le CCU souhaite que le Plan 2017-2020 soit réellement ambitieux pour le service aux voyageurs. Il souhaiterait que soient inscrites les orientations permettant la mise en place d'un service cadencé à la demi-heure sur les lignes principales et à l'heure sur les autres lignes et du principe des nœuds de correspondance, une amélioration de l'amplitude horaire et une réduction significative des temps de parcours .

L'objectif doit être de transporter 300 millions de voyageurs, chiffre réalisé par les Chemins de fer suisses.

Conclusions

Si le plan contient des points positifs tels que les relations supplémentaires vers Gand et Namur et l'amélioration de la desserte Bruxelles – Hasselt, il n'en comporte pas moins beaucoup de points négatifs tels que :



- Augmentation des temps de parcours avec la perspective illusoire d'une amélioration de la ponctualité. La vitesse commerciale entre Bruxelles et Anvers, Namur et Charleroi sera inférieure à 70 km/h
- Suppression de relations directes avec comme corolaire des ruptures de charge
- Suppression de la cadence horaire sur un certain nombre de lignes

Le bilan est donc globalement négatif pour les voyageurs.