



COMMISSION RÉGIONALE
D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Nos réf. : 11/CRAT A.937-OD
JH/AB

Le 8 décembre 2011

Avis de la CRAT relatif au projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025

1. RÉTROACTES

Le 31 octobre 2011, le Ministre Henry invitait différents organismes représentatifs dont la CRAT, à une présentation organisée le 9 novembre 2011 du projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025, réalisé par le bureau d'études Tritel et intitulé « Le transport ferroviaire : un atout structurant pour la Wallonie ». Par la même occasion, le Ministre lançait une procédure de consultation des organismes concernés, en les invitant à formuler leurs remarques et propositions d'améliorations sur le projet de plan.

Entre temps, la CRAT chargeait la section « Orientation-Décentralisation » élargie aux membres des sections « Aménagement actif » et « Aménagement normatif » à préparer un avis sur le dossier. Pour ce faire, une réunion s'est tenue le 30 novembre 2011 en présence d'un représentant du Cabinet du Ministre Henry et de M. Nicaise (Tritel) de manière à débattre du sujet.

2. AVIS

Si la demande d'avis adressée par le Ministre Henry porte exclusivement sur le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie, la CRAT préfère néanmoins apporter une contribution plus globale sur la politique ferroviaire en Wallonie, recadrée dans le contexte d'une politique intégrée des modes de transport qui reste toujours à définir.

En effet, il semble primordial à la Commission de ne pas cantonner le débat au projet de plan soumis à consultation et à la sélection de projets d'infrastructures qui en découle, mais de le globaliser en abordant la question de la politique régionale de transport. Cette logique n'empêche toutefois pas la CRAT d'apporter certains commentaires à l'égard du projet de plan proprement dit.

La CRAT souligne l'utilité d'être associée à la consultation dans la mesure où les politiques en matière de mobilité et d'aménagement du territoire sont étroitement liées. La Commission met également en évidence la démarche visant à doter la Wallonie d'un document de référence et d'aide à la décision en matière ferroviaire. Cette étude permet en effet de cerner les forces et faiblesses du rail wallon d'une

part, et les menaces et opportunités du devenir ferroviaire d'autre part. De plus, ce projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie identifie les enjeux stratégiques auxquels les autorités publiques wallonnes doivent être particulièrement attentives et proactives pour garantir son potentiel ferroviaire. La CRAT insiste en outre sur l'urgence d'agir afin de valoriser le potentiel ferroviaire pour son développement économique, territorial et social.

La Commission souligne la qualité, la rigueur et le caractère critique de l'étude réalisée par Tritel privilégiant une vision à long terme. Le projet de plan englobe toutes les dimensions de la problématique ferroviaire tant pour les voyageurs que pour les marchandises, que ce soit en matière d'infrastructures, de ponctualité, de fiabilité, d'attractivité, de sécurité ou encore de gouvernance. La CRAT apprécie globalement que l'approche développée place l'offre comme élément central déterminant, l'utilisateur étant lui placé au cœur de la réflexion.

La Commission insiste sur l'importance de mener des études multimodales telles que visées dans la Déclaration de Politique Régionale (DPR) à travers la réalisation d'un « plan régional de mobilité durable » dans lequel s'insère notamment le « plan intégré de transport et de logistique ». Elle suggère donc que le plan de desserte ferroviaire, au même titre que les autres études modales menées sans transversalité et vision stratégique, s'inscrive dans une logique de schéma directeur et ce, aussi bien pour le transport des personnes que de marchandises.

La CRAT demande d'approfondir certains aspects essentiels n'ayant pas été suffisamment abordés. A cet égard, elle recommande vivement d'intégrer dans la réflexion la question du maillage territorial afin de créer un véritable réseau performant en associant les autres modes de transport tant collectifs pour les voyageurs (bus, tram, métro) que de fret. La Commission insiste dès lors pour que ces points soient étudiés et intégrés au sein du plan global de transport et de logistique inscrit dans la DPR.

La CRAT recommande que ce plan sectoriel s'articule au mieux avec la politique d'aménagement du territoire et plus particulièrement le Schéma de Développement de l'Espace Régional dans le but de renforcer le caractère structurant du rail sur le territoire. Cela permettrait à la Wallonie de se doter d'une stratégie territoriale identifiant notamment les gares, les plateformes, les équipements et les lignes à développer ainsi que les outils nécessaires à leur attractivité et efficacité (parkings, densification d'habitat, d'activités et de services, d'entreprises, massification de flux...). Elle relève également la question de l'aménagement des abords autour des gares, point déterminant pour tendre vers une offre attractive, ainsi que les différentes interconnexions avec les autres modes de transport collectif. Ceci contribuerait à faire du rail un levier de développement territorial au vu de l'énorme potentiel du réseau ferroviaire en Wallonie.

Concernant les projets retenus dans l'étude Tritel et dans le contexte budgétaire difficile actuel, la CRAT constate que le bureau d'études classe les projets en fonction de leur rapport coûts/bénéfices. Elle encourage leur priorisation en privilégiant les projets ayant un effet structurant pour le territoire à différentes échelles et des synergies possibles entre le transport fret et voyageurs. Par ailleurs, la CRAT suggère que les projets soient coordonnés avec la Flandre et Bruxelles d'une part, et avec les pays limitrophes d'autre part. A titre d'exemple, il est essentiel que la Wallonie soutienne les efforts entrepris afin de faire face à la problématique de la congestion de la liaison Bruxelles Nord-Midi. De même, dans le cadre d'une intégration du réseau

ferroviaire fret dans différents corridors européens, il est primordial de s'assurer de l'harmonisation des standards ferroviaires, notamment avec la France.

En ce qui concerne le projet de Gosselies relevé par Tritel, la CRAT le rejoint sur le fait qu'il serait opportun de faire de ce point un nœud stratégique dans le maillage ferroviaire dans une perspective de liaison entre le Hainaut et le Brabant wallon. Cet argument rejoint la question de la prise en compte du développement territorial, évoquée par ailleurs, et de la nécessité d'ouvrir la perspective au-delà de la seule question ferroviaire.

A l'instar de ce qui se fait à Aix-la-Chapelle et d'autres villes allemandes et suisses, la CRAT recommande qu'une réflexion soit menée à l'échelle d'une ou plusieurs sous-régions sur un possible soutien régional de la gestion de l'exploitation des transports structurants desservant des zones locales (tram, bus à haut niveau de service...).

En guise de conclusion, la CRAT insiste sur le fait qu'une véritable politique de mobilité nécessite une articulation forte avec le développement territorial, une globalisation de l'offre des différents opérateurs, une complémentarité plutôt qu'une concurrence entre les différents modes, et des investissements à la hauteur des ambitions déclarées. Ce n'est qu'à ce prix que la Région sera en mesure d'offrir des services de mobilité attractifs au bénéfice des différents usagers (voyageurs ou entreprises, régionaux ou extérieurs), et d'exploiter pleinement son potentiel en la matière au service du redéploiement régional durable.



Pierre GOVAERTS,
Président

