

Pour une prospective de la **politique** **du rail** en Wallonie

La prospective n'étant pas une activité solitaire, les présentes réflexions se sont construites au départ d'un séminaire tenu à l'Institut Destrée en mars 2005¹. Ce texte doit aussi beaucoup aux échanges des *Jardins de Wallonie*, ces journées buissonnières organisées à l'Abbaye de Floreffe en septembre 2003 sous le titre *Infrastructures et mobilité : voies nouvelles et vieilles impasses*².

Lors du colloque "Voyageurs" organisé par l'Interrégionale wallonne de la FGTB et la CGSP Cheminot en mars 2005 à Namur, le directeur des études économiques de l'Union wallonne des Entreprises, Didier Paquot, a posé des questions particulièrement pertinentes, notamment parce qu'elles touchent directement à l'intérêt régional de la Wallonie : les implications du plan *New Passengers* sur la desserte interne de la région (dorsale wallonne et Bruxelles-Luxembourg), le maintien des connexions de la Wallonie avec ses voisins – et particulièrement les relations transfrontalières Liège-Luxembourg et Tournai-Lille –, les conséquences sur le trafic marchandise ainsi que la prise en compte réelle de l'évolution du tissu économique régional. Il est assurément utile de rappeler à la SNCB et à son ministre de tutelle que neuf travailleurs wallons sur dix ne correspondent pas au profil caricaturé du navetteur se rendant quotidiennement à Bruxelles³.

De fait, à certains moments de tout processus de réflexion stratégique, poser les questions pertinentes – et particulièrement les questions qui fâchent – constitue une tâche salutaire. De plus, la prospective nous apprend à concevoir les problématiques que l'on y aborde au travers de toute la complexité du système et donc des interactions qui s'y développent. Cette nécessité m'amène à faire cinq remarques liminaires :

- le Plan *New Passengers* lancé par la direction de la SNCB ne peut être déconnecté de l'ensemble de la straté-

gie voyageurs de la SNCB car ce plan ne constitue qu'une petite part de la stratégie de cette société ;

- la politique du rail – et donc des transports – ne peut ignorer celle de l'aménagement du territoire et des stratégies mises en place à ce niveau ;
- la politique du transport voyageurs ne peut être envisagée sans référence à la politique du transport marchandise et de l'ouverture européenne de son marché en 2008 ;
- la politique du rail ne peut être pensée sans l'intégrer dans l'ensemble de la politique de mobilité et donc de l'intermodalité, de la (dé)congestion des villes et des voies routières, aériennes, des déséquilibres territoriaux, etc. ;
- la politique du rail, enfin, ne peut être coupée de l'ensemble des stratégies de développement économique régional.

Il n'est évidemment pas possible de développer ici l'ensemble de ces interactions, d'autant qu'aucun exercice de prospective de la politique du rail qui mesurerait finement les attentes de la Wallonie n'a été jusqu'ici réalisé. Il devrait pourtant l'être afin de dégager une véritable stratégie wallonne en la matière. Cet article ne constitue dès lors qu'une première esquisse qui, sur base de diagnostics multiples et précis⁴, s'attache à déterminer des enjeux, pour – ultérieurement – bien cerner l'ensemble des variables (acteurs et facteurs), ouvrir le champs des possibles et déterminer les souhaitables.

La détermination de ces enjeux constitue un passage obligé. Il s'agit de mesurer ce que les tendances portent en elles en termes d'opportunités ou de menaces, ou encore, formulé autrement, ce que, sur le champs de bataille, on peut perdre ou gagner. Nous savons déjà tous que, en matière de transports, le prolongement des tendances qui ont prévalu jusqu'ici ne peut que nous mener à des situations intolérables, à des scénarios de l'inacceptable.

Carte du réseau



Six enjeux principaux seront ici esquissés, auxquels il faudrait apporter des réponses pour déterminer des objectifs cohérents, bâtir ainsi une vision, puis déterminer des axes stratégiques et des actions de mise en œuvre.

L'ATTRACTIVITÉ DE LA WALLONIE ET SON MAINTIEN DANS LES EUROCORRIDORS

La première idée d'enjeu me vient de l'histoire. C'est la propension, depuis la fin du XIX^e siècle, à essayer de contourner la Wallonie en matière de grands express internationaux. Il faut se rappeler

que les premiers projets d'une liaison Berlin - Cologne - Louvain - Bruxelles - Paris, sans passer par la dorsale wallonne, remontent au début du XX^e siècle. Le sénateur libéral liégeois Emile Dupont en a été un adversaire farouche dès 1903. Une manifestation réunira près de 20.000 personnes à Liège le 12 mai 1912, en dénonçant le risque d'isolement de la Wallonie. On sait que cette initiative ne fut pas la seule⁵. On peut rappeler aujourd'hui que, à cette tendance, correspond l'enjeu réel de l'attractivité de la Wallonie et de son maintien dans les eurocorridors du transport voyageurs européen ou, comme formulé dans le Plan de mobilité des transports en Wal-

lonie : *l'intégration de la Wallonie dans les systèmes de transport européens*. On sait que cette bataille a été partiellement perdue avec l'abandon des TEE sur la dorsale wallonne et leur remplacement par un Thalys quotidien unique, *torillard* et menacé.

En présentant le rapport *La France en Europe, Quelle ambition pour une politique des transports ?*⁶, le délégué de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale (DATAR), soulignait que *l'accessibilité des métropoles à vocation internationale dépend d'abord de leur accessibilité aérienne et des services ferroviaires à grande vitesse*⁷.

LA SOUTENABILITÉ DES POLITIQUES DE TRANSPORTS

La prospective faisant du long terme son jardin d'investigation, elle constitue par essence la méthode de réflexion pour interroger la durabilité des politiques, et particulièrement de ce fait fondamental que constitue le manque – sinon souvent l'absence totale – de prise en compte des coûts externes des modes de transports utilisés. C'est particulièrement vrai pour le transport routier qui, si on se limite au transport des voyageurs, représente près de 80 % de parts de marché au niveau européen contre environ 6 % pour le rail, *ex aequo* avec le transport aérien⁸ ! Par ailleurs, l'analyse de répartition des déplacements d'un jour moyen, selon les moyens de transports, montre que la part du train est limitée à 1,9 % contre 74,5% à la voiture comme conducteur ou passager⁹. Ces chiffres montrent bien sûr l'urgence d'un rééquilibrage des modes de transport dans la situation actuelle. Leur mise en perspective accentue encore cette nécessité. Ainsi, les travaux de prospective français nous montrent que, en se limitant à des hypothèses modérées, la croissance du transport pourrait être, d'ici 2020, d'environ 40 % pour les marchandises et d'environ 60 % pour les voyageurs¹⁰. Notez que cet accroissement prend en compte le vieillissement de la population tout comme la tendance à l'étalement urbain, qui est encore loin d'être renversée dans beaucoup de pays européens, et notamment en Wallonie.

Faut-il s'étonner de cette croissance ? On peut considérer que, à long terme, les rencontres de personne à personne ou de groupes à groupes prendront, probablement, une ampleur encore plus grande qu'aujourd'hui : management à divers niveaux des entreprises multinationales ou européennes, rencontres de scientifiques, gestion de l'Union européenne, rencontres politiques, mouvements associatifs, professionnels et syndicaux, etc. Ce qui est vrai au niveau européen est aussi vrai à l'échelon régional car le développement endogène et le développement des services exigent ce type de rencontres tout autant qu'une mobilité individuelle. Il

faut songer non seulement au développement des liaisons internationales et transfrontalières mais aussi aux liaisons rapides interrégionales et à des liaisons rapides intrarégionales.

Ces perspectives de croissance nous renvoient bien sûr aux enjeux locaux et globaux de la durabilité des politiques sur le plan environnemental. Mais pas seulement : l'insécurité et l'aménagement anarchique du territoire constituent des enjeux parallèles. La soutenabilité économique, sociale et culturelle des choix effectués doit être également prise en compte. Pour beaucoup de ces enjeux, les réponses pourront être technologiques. Ainsi, la réduction des nuisances sonores comme l'accroissement de la vitesse sur des terrains difficiles comme ceux de la Wallonie pourraient trouver des réponses mieux adaptées par une recherche ciblée.

LES NOUVEAUX VECTEURS DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

La compétitivité régionale, de même que la compétitivité fédérale, sont directement corrélées avec l'inscription du territoire dans les flux mondiaux d'échanges des personnes et des biens, et donc avec les portes ferroviaires mais aussi aériennes, fluviales et routières dans la logique d'intermodalité. Le facteur temps, et donc vitesse, y joue un rôle central tout autant que la fiabilité des liaisons. Ainsi, l'organisation du transport influence-t-elle directement sur les performances tant des acteurs économiques que du système productif régional dans sa totalité. La qualité du transport conditionne les coûts et délais d'approvisionnement et de distribution des marchandises ainsi que les conditions de mobilité des personnes. Un système de transport performant constitue sans nul doute un avantage concurrentiel pour les entreprises qui s'y déploient et paraît influencer leur niveau régional de productivité¹¹.

De plus, au moment où la connaissance, les savoirs et l'intelligence apparaissent comme des vecteurs majeurs de la mutation économique, il s'agit de rendre

particulièrement accessibles les pôles de développement scientifiques, de désenclaver les instituts de recherche, les universités et les entreprises. Cet enjeu n'est pas indifférent, par exemple, à la problématique du développement de l'axe Nord-Sud en Wallonie.

LA PRISE EN COMPTE DES MISSIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Certes, la logique de la rentabilité marchande se substitue au service public comme tendance lourde de l'évolution des transports européens. La sémantique indique bien cette évolution qui favorisait hier le *bénéficiaire*, devenu *usager* puis *client*. On oublie trop souvent que le voyageur est un citoyen qui paie ses impôts, qui n'ignore pas que la SNCB reçoit une dotation de l'Etat, que son activité – comme la sécurité sociale – n'est pas bénéficiaire et qu'il s'agit de participer au financement du service public rendu, tout en prenant en compte une logique de péréquation. Déjà en 1987, en réfléchissant de manière prospective à l'avenir du TGV en Wallonie, Michel Laffut notait que si l'on persistait à ne voir que la rentabilité industrielle, les risques de désenchantement étaient grands. *Si l'on se résout enfin à parler de rentabilité sociale et à mettre en place les instruments qui permettraient de la mesurer, les risques sont minimes*, ajoutait le maître de conférence à l'Université de Liège¹².

Mais les logiques d'intérêt général portent aussi sur la dimension centre - périphérie – fédérale ou régionale. Le plus local et le plus rural sont assurément des cibles indispensables des politiques de service public à mener dans le rail pour lesquels les critères de rentabilité doivent être à tout le moins nuancés. On ne saurait mettre sur le même pied la gare d'une commune qui draine 5.000 habitants et celle qui en accueille 50.000. Des deux côtés, les citoyens ont des besoins, des droits et devoirs qui doivent être pris en compte de la même façon. Le mot *devoir* ne doit pas étonner : il s'agit d'un devoir qui pèsera de plus en plus sur chacun d'entre nous : celui de se déplacer par des modes de transports moins aliénants pour les générations futures.

LES ENJEUX FINANCIERS

Paradoxalement, la vision de la Commission européenne de la politique du rail, telle que la donne le Livre blanc¹³, réduit les potentialités de développement fret et voyageurs en tournant le dos à la mise en place d'un service public ferroviaire européen et en privilégiant, par la libéralisation du rail, l'aspect commercial – et donc financier – du transport ferroviaire. Cette évolution pourrait encore s'accroître si la proposition de directive du 3 mars 2004 dans ce qu'on appelle le "troisième paquet ferroviaire" poursuit son chemin en ouvrant à la concurrence le transport international de passagers à compter du 1^{er} janvier 2010 et en autorisant le cabotage¹⁴.

Au delà de l'ingénierie cabalistique – et qui risque de se révéler *in fine* très coûteuse¹⁵ – des PPP (Partenariats Public-Privé) et des BOP (Build-Operate-Transfer), les vrais enjeux consistent à voir comment les acteurs majeurs que sont les entreprises et les pouvoirs publics régionaux peuvent devenir parties prenantes de la politique du rail en Wallonie, autrement que de manières supplétive et résiduelle de politiques qui seraient conçues ailleurs. Le désengagement du Fédéral dans plusieurs secteurs qui relevaient manifestement de ses compétences et la nécessité des communes et des régions de réaliser des missions d'intérêt général par substitution montrent la nécessité d'anticiper sur ce type d'enjeux.

La situation wallonne est en effet particulièrement délicate. Le député Bernard Wesphael la synthétisait lors d'une interpellation au Parlement wallon en mai 2005 : *En clair, la Wallonie paie doublement. D'abord, son réseau ferré a été sous-entretenu durant des décennies et elle a donc payé une première fois en perte de temps accumulée pour le transport des voyageurs, comme pour le transport des marchandises.*

La Wallonie a donc perdu en termes d'attractivité économique. Aujourd'hui, elle va financer les économies réalisées au niveau fédéral en acceptant de payer pour la réalisation des travaux que la SNCB aurait dû mettre en œuvre, année après année, depuis deux décennies¹⁶.

C'est néanmoins sur la question du financement du rail que, dans la logique du rééquilibrage des modes de transports, des transferts financiers doivent être directement organisés et rendus visibles au citoyen entre les transports qui contribuent à atteindre les objectifs de Kyoto et ceux qui vont à leur rencontre.

LA GOUVERNANCE ET LES MÉCANISMES DE PRISE DE DÉCISION

Les observateurs sont tous frappés par l'atomisation de la décision, des responsabilités, et dès lors des agendas politiques et de mise en œuvre des décisions. Certes, nous avons intégré depuis longtemps qu'il n'y a que très rarement un moment "t" précis où se prend *la* décision, que les décideurs s'inscrivent dans des logiques de processus. Toutefois, la bonne gouvernance implique transparence, concertation, association des acteurs, des bénéficiaires et des partenaires. On peut s'interroger sur la réalité de ces processus dans les fermetures annoncées à l'automne 2004 d'une vingtaine de gares wallonnes, les choix de lignes à valoriser, ou à dévaloriser, l'établissement des ratios pour évaluer *ex-ante* les choix ou pour mesurer les impacts des politiques décidées¹⁷.

Mais cette question de la gouvernance et de l'atomisation de la décision ne se pose pas qu'à la SNCB ou au gouvernement fédéral, elle se pose aussi – et peut-être même surtout – au plan wallon.

Ainsi, peut-on dire que, vu de Namur, l'enjeu majeur est la nécessaire appropriation de l'enjeu ferroviaire par la Wallonie tout entière, mais surtout plus particulièrement par les instances régionales.

Bien sûr, la Région wallonne n'est pas directement compétente en tant que telle, mais nous savons que, au-delà du *magistère d'influence et de contestation de son gouvernement*¹⁸, elle intervient déjà dans le domaine. Les exemples sont nombreux qui vont de l'accord de coopération du 26 mars 2002 relatif au plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB, l'accord de coopération entre Régions et Etat fédéral

concernant le Réseau express régional (RER) dans et autour de Bruxelles, le pré-financement de lignes, la tarification, les attentions du ministre des Affaires intérieures du Gouvernement wallon pour les gares délaissées et une sorte de partenariat qui se met en place, etc.

UNE POLITIQUE RÉGIONALE WALLONNE DU RAIL ?

Une première politique régionale wallonne du rail a pris corps au travers du Schéma de Développement de l'Espace régional et des contrats d'avenir successifs depuis 1999. Le SDER met essentiellement en avant la nécessité de connexions aux territoires voisins, particulièrement le RER Nivelles - Bruxelles et Namur - Bruxelles, le renforcement de la ligne Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg ainsi que de bonnes liaisons est-ouest dans le Brabant wallon (Wavre - Ottignies - Nivelles et Manage)¹⁹. Le Contrat d'avenir pour la Wallonie *privé* huit *points forts* parmi lesquels la *modernisation de la dorsale wallonne et de l'axe Bruxelles - Luxembourg*, le RER autour de Bruxelles, le renforcement de Bruxelles - Charleroi et Bruxelles - Namur, etc.²⁰

La note d'orientation déposée par le ministre de la Mobilité et des Transports José Daras, approuvée par le Gouvernement wallon en avril 2000, a insisté sur la nécessité de rendre le train plus attractif par rapport à la voiture individuelle et a retenu trois critères pour évaluer la nouvelle offre de trains :

- la fréquence des trains (nombre, cadence des horaires et répartition sur l'heure);
- la pertinence des liaisons offertes en fonction des besoins réels de déplacement;
- la vitesse commerciale (délais et ponctualité)²¹.

On sait que, depuis son plan décennal 1991, la SNCB consulte les Régions sur sa stratégie de développement et donc sur leurs besoins. Pour la période 2001-2010, le Gouvernement wallon avait fixé, début 2001, des priorités autour de sept axes dont les deux premiers étaient qualifiés de *structurants* :

- l'amélioration de la vitesse du trafic sur les relations entre Bruxelles et les villes de

- Liège, Mons, Namur et Charleroi, parallèlement au développement d'un RER;
- le renforcement de la qualité des liaisons sur la dorsale wallonne;
- le développement des accès TGV;
- le développement des relations transfrontalières;
- l'accès aux aéroports (national et régionaux);
- l'accès aux zones d'activités économiques, notamment les ports autonomes et les plates-formes multimodales;
- la consolidation des dessertes secondaires²².

Concrètement, ces axes ont débouché, le juin 2001, sur cinq priorités à inscrire dans le plan décennal de la SNCB : renforcement de Watermael - Ottignies et de Bruxelles - Nivelles, une ligne nouvelle "dorsale wallonne" entre Charleroi, Gosselies et Daussoix avec une gare à Rhisnes, une ligne nouvelle Daussoix - Ottignies ainsi que *la réalisation d'une meilleure desserte de l'ensemble des villes wallonnes*. Il était par ailleurs indiqué qu'*une attention devait être apportée aux relations internationales notamment la liaison Bruxelles - Luxembourg - Milan (viser une vitesse de référence portée à 200 km/h)*²³. Le 12 juillet 2001, dans le cadre de la préparation d'un accord de coopération, le Gouvernement wallon rappelait et précisait ses choix en ajoutant quelques éléments peu apparents précédemment comme l'électrification de la ligne de Montzen ou le REL (Réseau express liégeois)²⁴.

Cet essai de hiérarchisation des priorités va être remis en cause dans le cadre de l'ajustement du plan d'investissement de la SNCB pour la période 2004-2007 : tandis que le RER, notamment la mise à quatre voies²⁵, reste bien inscrit, la priorité Eurocap-Rail²⁶ y est manifestement renforcée tant entre Ottignies et Luxembourg qu'en ce qui concerne la ligne nouvelle Ciney - Libramont. Dans le même temps, *la construction d'une ligne nouvelle entre Ottignies et Daussoix n'est plus considérée comme une priorité*²⁷. Le Comité de concertation entre le Fédéral et les entités fédérées parviendra à un accord le 23 septembre 2003 pour réaliser le pré-financement par la Région wallonne des projets qui lui sont chers. Lors de l'iden-

tification en réunion du Gouvernement wallon de ces projets, on a pu notamment retrouver l'amélioration de l'axe Bruxelles - Luxembourg dans la perspective du projet Eurocap-Rail, mais aussi la modernisation de la ligne Namur - Charleroi ainsi que *des études de faisabilité et les premières tranches de réalisations d'une nouvelle dorsale wallonne avec en priorité le raccordement de Gosselies au réseau ferroviaire actuel vers Charleroi, d'une part, et vers Bruxelles, d'autre part*²⁸. Le Gouvernement wallon a confirmé l'ensemble de ces priorités le 29 avril 2004, en rappelant la nécessité de prévoir, entre 2004 et 2007, *les études d'une nouvelle dorsale wallonne (frontière à frontière) et les premiers travaux*²⁹.

Le nouveau Gouvernement wallon mis en place en juillet 2004 va reprendre l'ensemble de ces objectifs dans son cahier des charges : liaison des grandes villes wallonnes à trente minutes de Bruxelles, RER, mise en œuvre du plan d'investissements de la SNCB 2004-2007 dans les délais prévus, amélioration de Bruxelles - Luxembourg, obtention des crédits Eurocap-Rail, construire une dorsale wallonne par la création de nouveaux tronçons et l'amélioration de ceux qui peuvent techniquement l'être, ce qui permettrait de placer les principales villes wallonnes sur un axe européen et de relier les aéroports régionaux au réseau ferré, rénovation des gares de Mons et Charleroi, etc.³⁰ Ces objectifs ont été inscrits dans le Contrat d'avenir pour les Wallonnes et les Wallons du 1^{er} février 2005 sous l'intitulé *Affirmer les priorités wallonnes en matière de chemin de fer*.

Dans le cadre du plan d'investissements de la SNCB la Région continuera à défendre ses priorités pour la Wallonie :

- *la mise à quatre voies des lignes Bruxelles - Namur et Bruxelles - Charleroi; des travaux indispensables à la réalisation du RER qui renforcera l'articulation de Bruxelles avec les villes wallonnes situées dans un rayon de 30 kms;*
- *les travaux nécessaires pour mettre les villes de Mons, Charleroi et Namur à trente minutes de Bruxelles, et Liège à quarante minutes;*
- *l'amélioration de la ligne Bruxelles - Luxembourg et la réalisation d'une nou-*

La bonne gouvernance implique transparence, concertation, association des acteurs, des bénéficiaires et des partenaires.

Les engagements politiques qui ont été pris jusqu'ici doivent être consolidés et appuyés par un pôle d'expertise qui, par une observation sérieuse (...) puisse éclairer les choix à prendre dans les années à venir en matière de mobilité, d'aménagement du territoire...

- velle dorsale wallonne permettant aux villes de Wallonie de se situer sur un réseau de grande vitesse;*
- *le renforcement de l'attractivité des gares wallonnes ainsi que celle des trains via l'amélioration de leur confort, de leur fréquence et de leur vitesse. L'accessibilité des gares doit également être facilitée afin de favoriser l'intermodalité des personnes (parkings vélos, correspondances train/bus...);*
 - *la politique ferroviaire "marchandise" en Wallonie doit s'inscrire dans le cadre de l'intermodalité à travers les raccordements ferrés des zones d'activité et de leur desserte³¹.*

CONCLUSION

Comme l'a souligné au Parlement wallon le nouveau ministre des Transports et du Développement territorial André Antoine, le 26 octobre 2004, *il est toujours plus simple [...] d'accumuler les demandes formulées par les uns et les autres que de procéder à de véritables choix politiques³².*

Ainsi, en dehors de questions écrites ou orales ponctuelles, à quand remonte un débat au Parlement wallon sur la politique du rail en Wallonie ? Où est la carte des infrastructures ferroviaires à long terme³³? Quels sont les priorités clairement hiérarchisées de la Wallonie en cette matière ? Quel est le projet prioritaire et structurant reconnu permettant la mobilisation des forces vives ? Si Eurocap-Rail a été reconnu priorité d'intérêt européen – RTE, Réseau transeuropéen – grâce aux efforts passés, comment ce projet concret, malgré ses différentes configurations et les différentes compréhensions que l'on peut en avoir, peut-il apparaître en concurrence avec l'idée séduisante – mais l'idée seulement – d'une nouvelle dorsale wallonne au nord de l'autoroute de Wallonie et dont l'embranchement Daussoulx-Gosselies, venant de Louvain-la-Neuve, autre idée, constituerait une première étape ? En quoi dès lors la rénovation des gares de l'actuelle dorsale trouverait-elle sa justification profonde ?

Ce ne sont, bien sûr, que des questions auxquelles nous ne pouvons répondre,

faute de vision collective, faute de stratégie concertée, faute de travaux préparatoires consistants et motivés du côté wallon.

Les engagements politiques qui ont été pris jusqu'ici doivent être consolidés et appuyés par un pôle d'expertise qui, par une observation sérieuse (technique, économique, développement local, etc.) puisse éclairer les choix à prendre dans les années à venir en matière de mobilité, d'aménagement du territoire (Comment desservir le milieu rural en compensant la suppression de nombreuses gares pourtant fréquentées ? Quelle place l'actuelle dorsale wallonne doit-elle avoir dans la future architecture ferroviaire ? Quel doit être le positionnement face aux pôles extérieurs : Bruxelles, Lille, Luxembourg, Maastricht ?).

La création d'un pôle d'expertise prospectif au niveau régional dans le domaine ferroviaire (voyageurs et fret) est aujourd'hui une nécessité. Un premier effort a mis en place une "cellule" ferroviaire – aujourd'hui très maigrichonne – au sein du ministère de l'Équipement et des Transports. Il s'agissait de *doter la Région wallonne de l'expertise en techniques ferroviaires, en gestion financière des entreprises publiques et des marchés, en économie des transports dont elle a besoin pour le rail et arrêter de subir les choix du Fédéral et de la SNCB³⁴.* Cette cellule peut être renforcée, prise au sérieux, associée à l'IWEPS qui dispose des moyens pour piloter, financer et intégrer dans la dynamique les chercheurs qui disposent d'une bonne expertise dans nos universités et instituts de recherches. Mais il faut faire plus : associer l'ensemble des acteurs – au premier chef le CESRW, le CWED et le Parlement wallon – dans une réflexion collective et prospective destinée à déterminer et de hiérarchiser, à très court terme, les priorités en matière de politique du rail. La Wallonie, son Gouvernement et son Parlement seront ainsi parties prenantes d'une politique du rail qui ne peut – dans un Etat fédéral – être celle de la seule SNCB.

On pensera peut-être qu'il s'agit ici d'un plaidoyer pour la régionalisation. Rien n'est plus faux. Même si cette perspec-

tive d'un transfert de compétences et des moyens y afférents ne signifierait assurément pas une catastrophe pour une région que le ministre Antoine lui-même qualifiait, au Parlement même, de *dindon wallon* face au Fédéral³⁵. En particulier, les propositions avancées voici quelques années par Yves de Wasseige de régionaliser l'infrastructure étaient loin d'être absurdes. D'une part, en effet, les expériences allemande et surtout française montrent les avantages de laisser aux collectivités territoriales, proches du terrain, la gestion des réseaux de proximité et les équipements locaux³⁶. Il est manifeste que, en France, le développement des services régionaux a joué un rôle déterminant dans le développement du trafic voyageur, au même titre que la multiplication des trains à grande vitesse, alors même que le fret marchandise stagnait ou régressait. D'autre part, la récente scission de la SNCB en deux entités séparant l'infrastructure et l'exploitation nous laisse penser que, comme cela s'est passé en Angleterre, l'infrastructure deviendra le parent pauvre au plein sens du mot.

Avec le professeur Henry-Jean Gathon³⁷, on peut ne pas être convaincu que la fameuse clef de répartition 60-40 soit un gage de bonheur durable pour la mariée wallonne. Non seulement son application manque de transparence, mais en plus cette clef ne tient pas compte réellement des surfaces, des distances et des reliefs qui différencient profondément les deux grandes régions de la Belgique.

Aujourd'hui, la Wallonie ne "risque" pas d'être isolée, comme on se plaît à le craindre encore dans certains discours. Sur le plan du transport ferroviaire voyageurs, la Wallonie souffre déjà d'un isolement croissant³⁸. Enfin, dans un monde incertain sur le devenir de l'opérateur historique – au vu des regroupements qui peuvent se produire, considérons le transport aérien – comme sur les effets de la libéralisation, l'effort doit porter sur l'infrastructure, en qualité intrinsèque et en maillage porteur de développement régional et de cohésion territoriale, tant pour les voyageurs que pour le fret. A l'heure de la libéralisation, pas de rails, pas de trains. La Wallonie est contournée et continue à subir le trafic routier de transit.

Le Schéma de Développement de l'Espace régional wallon (SDER), adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, soulignait la nécessité de structurer le système de transport et d'assurer une meilleure compatibilité intermodale. Il ajoutait : *La répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir, du fédéral au communal, n'a pas toujours permis, jusqu'à présent, une organisation optimale de l'ensemble du système*³⁹.

C'est ce système tout entier qu'il s'agit aujourd'hui de revisiter afin de donner une meilleure visibilité de la politique menée à un long terme d'au moins vingt ans. Il s'agit d'une nécessité si on veut faire adhérer les acteurs et la population au changement profond de politique indispensable dans le domaine des transports. Car ce changement doit être porteur d'une véritable mutation des mentalités et des attitudes quotidiennes.

A de nombreux problèmes qui se posent à la Wallonie d'aujourd'hui, et qui se posent avec une plus grande acuité demain, le rail peut constituer une réponse puissante et adéquate. Il s'agit, pour réaliser cet objectif, que des infrastructures pérennes aient été mises en place, que les acteurs et opérateurs soient à la hauteur de la tâche et que toutes les prises de conscience aient été stimulées, particulièrement au sein de la population. ■

Notes

¹ Une première version de ce texte a été présentée au colloque "Voyageurs" organisé par l'Interrégionale wallonne de la FGTB et la CGSP Cheminots, à l'Arsenal de Namur le 11 mars 2005, est parue dans *Notes de recherche* 2005/3, Namur, Secrétariat du SDER, 13p.

² *Infrastructures et mobilité : voies nouvelles et vieilles impasses, Les Jardins de Wallonie*, 6 et 7 septembre 2003, Charleroi, Institut Jules-Destrée-RTBF, 2004, avec notamment la participation de Enza Alberti, François Belot, Pierre Bertin, Daniel Burnotte, Jean-Louis Brasseur, Olivier Chastel, Pierre Courbe, Michel Damar, Jean-Pierre Dawance, Anne Depiesse, George Dereau, Benoît Dupriez, Patrick Freney, Jean-Paul Gailly, Gilles Gantelet, Alain Geerts, Sylviane Gilmont, Michel Guilbert, Bart Jourquin, Pierre Laconte, Christophe Lacroix, Michel Lebrun, Benoît Lechat, Luc Maréchal, Bernadette Mérenne, Emile Mérenne, Eugène Mommen, Bertrand Montulet, Véronique Paternostre, Vincent Reuter, Samuel Saelens, Véronique Thirifays, Philippe Toint, Alain Trussart, Béné-

dicte Vellande, Angélique Widart. http://www.wallonie-en-ligne.net/Jardins-de-Wallonie/Jardins_Wallonie_2003.htm

³ PAQUOT D., *La réforme "New Passengers" de la SNCB, Le point de vue des entreprises*, Intervention au colloque de la FGTB, Namur, 11 mars 2005.

⁴ Voir notamment la contribution de MASQUILIER B., *Transports et mobilité*, dans GERMAIN M. et POTELLE J-F. dir., *La Wallonie à l'aube du XXI^e siècle, Portrait d'un pays et de ses habitants*, p. 175-189, Charleroi, Institut Jules-Destrée, 2005.

⁵ Voir la notice de DELFORGE P., *Transport ferroviaire*, dans *Encyclopédie du Mouvement wallon*, t. 3, p. 1540-1550, Charleroi, Institut Jules-Destrée, 2001.

⁶ *La France en Europe, Quelle ambition pour une politique des transports ?* Paris, DATAR-La Documentation française, Avril 2003. <http://www.datar.gouv.fr>.

⁷ Compte rendu du séminaire Prospective-Info du 22 mai 2003 consacré à la prospective des transports, p. 9, Paris, DATAR, 2003.

⁸ *La politique des transports à l'horizon 2010, L'heure des choix*, p. 11, Luxembourg, Communautés européennes, 2001.

⁹ Enquête MOBEL, dans MASQUILIER B., *Transports et mobilité...*, p. 180.

¹⁰ Conférence interministérielle d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003. <http://www.datar.gouv.fr> (10 mars 2005).

¹¹ MORVAN Y. dir., *Activités économiques et territoires, Changement de décor*, p. 153, La Tour d'Aigues, L'Aube-Datar, 2004. – QUINET E., *Infrastructures de transport et croissance*, Paris, Economica, 1992.

¹² LAFFUT M., *Un TGV pour la Wallonie ?*, dans *La Wallonie au futur, Vers un nouveau paradigme*, Charleroi, 1987 (cédérom, 1997).

¹³ COMMISSION EUROPÉENNE, *Livre blanc, la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, Luxembourg, Office des Publications officielles des Communautés européennes, 2001.

¹⁴ *Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires* (COM 2004 139final) du 3 mars 2004. – voir aussi la proposition de résolution n°187 du député Christian Philip déposée à l'Assemblée nationale française le 27 octobre 2004.

¹⁵ Le Groupe à haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport – dit Groupe Van Miert – laisse percevoir dans son rapport un doute sur le PPP concernant les infrastructures ferroviaires par rapport aux possibilités qu'offrent les ports, les aéroports ainsi que les routes et autoroutes (*Groupe à haut niveau sur le réseau transeuropéen de Transport, Rapport*, 27 juin 2003, p. 61-63, points 42 à 53). http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm

¹⁶ Parlement wallon, Session 2004-2005, Compte rendu intégral, Séance publique de la Commission de l'Aménagement du Territoire, du Patrimoine, des Transports et de l'Équipement, 19 mai 2005, *Interpellation de M. Wesphael à M. Van Cauwenberghe, Ministre-président du Gouvernement wallon, et à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, sur l'Avenir du projet EuroCap-Rail*, p. 5.

¹⁷ Voir la question orale de Mme Cornet à M. Antoine au Parlement wallon le 7 octobre 2004. Parlement wallon, Session 2004-2005, séance du jeudi 7 octobre 2004, p. 11-12, (CRI n°4 - 20042005).

¹⁸ PARLEMENT WALLON, Session 2004-2005, Compte rendu analytique de la Séance du 10 mars 2005, CRA n°30 (2004-2005), L'annonce de la fermeture des guichets dans Trente gares wallonnes, p. 6 (Réponse du ministre André Antoine à Mme Monika Dethier-Neumann).

¹⁹ *Schéma de Développement de l'Espace régional...*, p. 78-79.

²⁰ PARLEMENT WALLON, Session 1999-2000, *Contrat d'avenir pour la Wallonie*, 20 janvier 2000, Doc. 80 (1999-2000) - n°1, p. 114 (sous-fiche 75.6).

²¹ *Note d'orientation relative aux principes généraux de la position wallonne en matière d'offre ferroviaire et particulièrement l'offre RER dans et autour de Bruxelles*, dans *Le train doit devenir plus attractif : autant que la voiture individuelle*, Communiqué du Gouvernement wallon du 13 avril 2000. - Voir également la note technique *Réseau ferroviaire wallon : vers une approche multimodale, une étude de la DGIII du MET et de la DAU du MRW, Notes de recherche 2001/3*, Namur, Secrétariat du SDER, 57 p.

²² *SNCB : position du Gouvernement wallon relative au plan décennal*, Communiqué du Gouvernement wallon du 22 février 2001. - *Investissements ferroviaires*, Communiqué du Gouvernement wallon du 27 mars 2001.

²³ *SNCB*, Communiqué du Gouvernement wallon du 18 juin 2001. - *SNCB*, Communiqué du Gouvernement wallon du 21 juin 2001. La sortie successive de ces deux communiqués a probablement encore accru la confusion quant aux positions du gouvernement wallon.

²⁴ *SNCB*, Communiqué du Gouvernement wallon du 12 juillet 2001.

²⁵ Une précision sémantique s'impose : l'objectif est d'assurer la mise à quatre voies des lignes 124 et 161 vers Bruxelles au départ respectivement de Nivelles et de Ottignies. Ces travaux ne sont "que" la mise à niveaux des voies ferrées wallonnes vers Bruxelles, car toutes celles qui viennent des villes de Flandre, sauf une, ont déjà quatre voies. Ces quatre voies sont nécessaires, même sans RER. Pour le RER, elles sont indispensables.

²⁶ Eurocap-rail a pour objectif de relier Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg avec des liaisons ultrarapides : le temps de parcours entre Bruxelles et Luxembourg devrait être réduit à 1.30 heure contre 2.17 heures aujourd'hui. *Outre l'utilisation d'un matériel performant, la réduction du temps*

de parcours sur cet axe suppose des améliorations de l'infrastructure existante entre Namur et Bruxelles avec notamment l'aménagement de tronçons classiques où la vitesse devrait être portée à 160 km/h, ainsi que la construction de tronçons à grande vitesse (v>250 km/h). L'Union européenne, le Grand Duché de Luxembourg et la Belgique seront très vraisemblablement impliqués dans le financement de ce projet. DERMIENCE E. (Conseiller à la SNCB), SNCB - Relations transfrontalières : état des lieux et perspectives, 4 décembre 2003 dans *Les Ateliers "Transports", Infrastructures routières, Transports collectifs de personnes, Schéma de Développement transfrontalier*, p. 45, Longwy, Association transfrontalière de l'Agglomération du Pôle européen de Développement, 2004.

²⁷ *Priorités ferroviaires du Gouvernement wallon*, Communiqué du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003.

²⁸ *Préfinancement du rail*, Communiqué du Gouvernement wallon, 16 octobre 2003.

²⁹ *Investissements rail en Wallonie*, Communiqué du Gouvernement wallon du 29 avril 2004.

³⁰ Parlement wallon, Session extraordinaire 2004, *Déclaration de politique régionale du Gouvernement wallon*, 20 juillet 2004, p. 39, 62-64., (10 SE 2004 - N°1).

³¹ PARLEMENT WALLON, Session 2004-2005, *Contrat d'avenir pour les Wallonnes et les Wallons*, 1^{er} février 2005, p. 39, (85 2004-2005 - n01).

³² PARLEMENT WALLON, Session 2004-2005, Séance du mardi 26 octobre 2004, *Question orale de M. Lebrun à M. Antoine, ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial sur "La régionalisation larvée de la SNCB et son impact sur Eurocap-Rail" et Question orale de M. Walry [...] sur "Le plan d'investissement sur le rail belge"*, p. 40, (CRI n°5 - 2004-2005).

³³ On peut songer par exemple à la carte des infrastructures ferroviaires, portuaires, fluviales et maritimes à long terme, publiée en France à l'issue de la Conférence interministérielle d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003. <http://www.datar.gouv.fr> (10 mars 2005)

³⁴ Ces propos sont de José Daras, cité dans *Engagement d'un expert en matière ferroviaire au sein de la Direction générale des Transports du MET*, Communiqué du Gouvernement wallon du 22 avril 2004.

³⁵ Parlement wallon, Session 2004-2005, Compte rendu intégral, Commission de l'Aménagement du Territoire, du Patrimoine et de l'Énergie, Mardi 22 mars 2005, *Interpellation de Mme Cornet à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial sur "Le déclin du rail wallon"*, p. 47.

³⁶ L'article 21-1 de la loi française d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 dispose que *la région, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, est chargée, à compter du 1er janvier 2002, de l'organisation des services ferroviaires*

régionaux des voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux.

³⁷ Voir son interview : DEMONTY B., *Peur sur le rail wallon*, dans *Le Soir*, 2 mars 2005, p. 21.

³⁸ Le SDER notait déjà dans son diagnostic que, hormis Liège, les nœuds de communication majeurs sont situés en dehors du territoire de la Wallonie. *Schéma de développement de l'Espace régional...*, p. 78.

³⁹ *Schéma de développement de l'espace régional adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999*, p. 124, Namur, Gouvernement wallon, 2000. - Pour une lecture du SDER en termes de mobilité, voir MARECHAL L., *Mobilité et aménagement du territoire*, dans *Eloge de la mobilité, Le rail, la péniche et le bitume, Les Semaines sociales du MOC*, p. 51-72, Bruxelles, Couleur Livres, 2004.