

UN RAIL BELGE A DEUX VITESSES

Dessertes, fréquences, matériel et infrastructure en Région flamande et en Région wallonne : quelques exemples de situations discriminatoires

septembre 2005



ACTP

☎ 04/233.67.57

✉ Place des Guillemins, 17B/bte 25 – 4000 Liège

💻 actp@skynet.be

TABLE DES MATIERES

- I^{ère} PARTIE : Comparaison des dessertes ferroviaires des provinces de Limbourg et de Luxembourg** pages 3-5
 - 1. Nombre de voyageurs en 2004..... page 3
 - 2. Nombre de relations IC, IR et L..... page 3-4
 - 3. Carte des relations IC, IR et L..... page 4
 - 4. Cadence des dessertes de gares page 5
 - 5. Conclusion page 5

- II^{ème} PARTIE : Ouvertures et réouvertures de gares en Région flamande et en Région wallonne** page 6

- III^{ème} PARTIE : Répartition du matériel moderne entre la Région flamande et la Région wallonne** pages 7-10
 - 1. Matériel moderne belge page 7
 - 2. Relations assurées par du matériel moderne page 8
 - 3. Relations cadencées à l'heure effectuées par du matériel moderne entre les différentes villes du pays pages 8-9

- IV^{ème} PARTIE : Répartition des trains touristiques entre la Région flamande et la Région wallonne** page 10

- V^{ème} PARTIE : Gares de location de vélos en Région flamande et en Région wallonne** page 11

- Conclusion générale** page 12

I^{ère} PARTIE :COMPARAISON DES DESSERTES FERROVIAIRES DES PROVINCES DE
LIMBOURG ET DE LUXEMBOURG

Cette partie a pour but de comparer les dessertes ferroviaires de deux provinces pour lesquelles le nombre de voyageurs montés chaque jour est du même ordre de grandeur.

1. Nombre de voyageurs montés en 2004 (collection de statistiques, SNCB, 2004)

	Jour de semaine	Dimanche
Province de Limbourg	11 623	6 549
Province de Luxembourg	9 231	6 928

Le nombre de voyageurs est sensiblement du même ordre de grandeur dans les deux provinces. Les comptages ont été effectués du 9 au 17 octobre. Cette période est particulièrement défavorable à la province de Luxembourg où la clientèle touristique est importante : un comptage effectué entre juin et septembre donnerait des chiffres plus favorables.

On notera également que la population du Limbourg est trois fois supérieure à celle de la province de Luxembourg. Les Luxembourgeois sont donc meilleurs clients du rail que les Limbourgeois.

2. Nombre de relations IC, IR et L

➤ Relations IC (Intercity) :

- La province de **Limbourg** est desservie par **2 relations IC à cadence horaire** :

- **IC E** (Tongres – Hasselt – Bruxelles – Gand – Bruges – Blankenberg/Knokke)
- **IC K** (Genk – Hasselt – Saint Trond – Bruxelles – Gand)

Certains trains sont prolongés jusqu'à Blankenberge et Knokke pendant la période touristique.

- La province de **Luxembourg** est desservie par **1 seule relation IC à cadence horaire** :

- **IC J** (Bruxelles – Namur – Arlon – Luxembourg)

Trois fois par jour, une relation IC accélérée (IC+) s'ajoute à cette relation mais elle ne dessert que Libramont et Arlon.

➤ Relations IR (Interregio) :

- La Province de **Limbourg** est desservie par **2 relations IR à cadence horaire** :

- **IR c** (Anvers – Diest – Hasselt – Tongres – Liège)
- **IR e** (Anvers – Mol – Neerpelt)
Hasselt

- La province de **Luxembourg** est desservie par **1 seule relation IR toute les 2 heures** :

- **IR m** (Liège - Gouvy - Luxembourg)

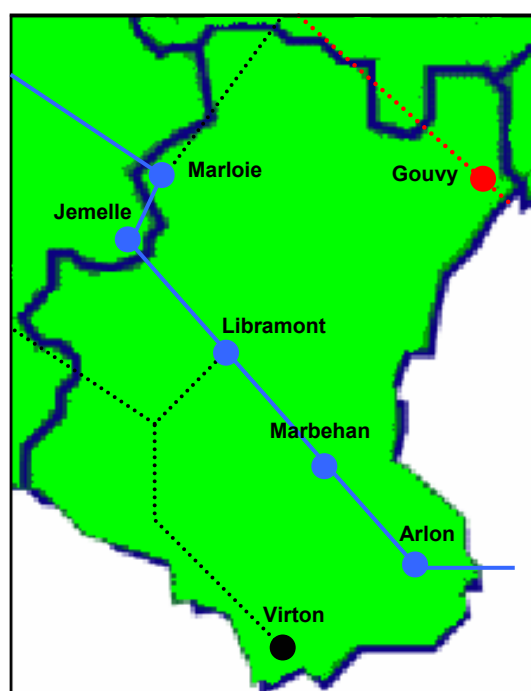
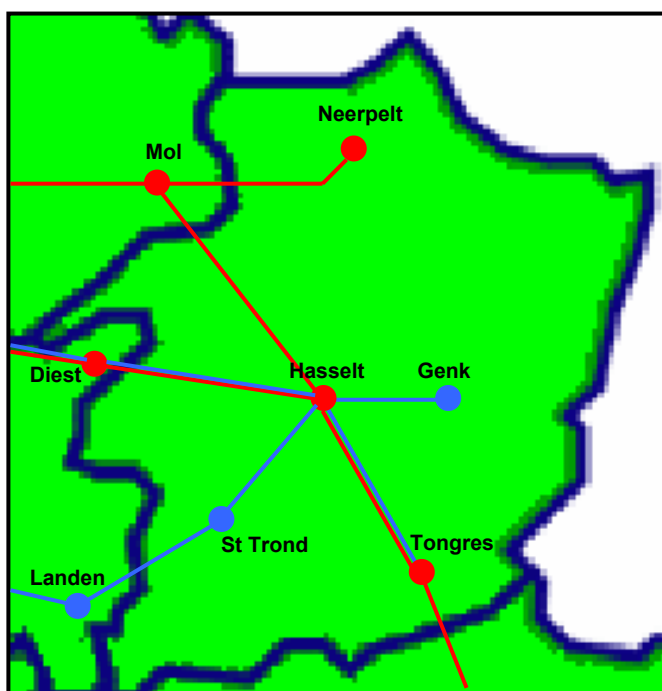
➤ Relations L (Locales) :

- En province de **Limbourg**, il existe **une desserte L à cadence horaire** entre Aarschot et Hasselt. Les **autres dessertes de type L sont assurées par les trains IC et IR** (IC E et IR c entre Hasselt et Tongres, IC K entre Landen et Genk et IR e entre Mol, Hasselt et Neerpelt).

- La province de **Luxembourg** est desservie par **5 relations L cadencée toutes les 2 heures** :

- **L 165** (Virton – Libramont)
- **L 166** (Libramont – Dinant)
- **L 162** (Libramont – Namur)
- **L 162** (Arlon – Libramont)
- **L 43** (Liège – Jemelle)

3. Cartes des relations **IC**, **IR** et **L** (relations cadencées toutes les 2 heures en pointillés)



4. Cadence des dessertes de gares

- En province de **Limbourg**, **toutes** les relations **IC, IR et L** sont à **cadence horaire** et **toutes** les gares sont **desservies au moins toutes les heures**.
- En province de **Luxembourg**, seule la relation IC Bruxelles-Luxembourg est à cadence horaire, toutes les autres **relations IR et L** sont **cadencées toutes les 2 heures** en dehors des heures de pointe. Les **gares** sont **desservies toutes les 2 heures** à l'exception des gares d'Arlon, Marbehan, Libramont et Marloie.

5. Conclusion

Pour un nombre de voyageurs du même ordre de grandeur, les dessertes ferroviaires des deux provinces se comparent comme suit :

- En province de **Limbourg** :
 - Toutes les gares sont desservies au moins **1 fois par heure**.
 - La plupart des **relations de type L** sont **assurées par des trains IC et IR** bénéficiant de matériel moderne et permettant de relier les localités moins importantes aux grandes villes (et notamment Bruxelles) sans changement de train.
 - Un **point d'arrêt** a récemment été **rouvert** (Zolder).
- En province de **Luxembourg** :
 - Les gares sont desservies **toutes les 2 heures** à l'exception des gares de Marloie, Libramont, Marbehan et Arlon.
 - Une ligne très touristique telle que la ligne 43 Liège-Jemelle est assurée par du **matériel vétuste** et à une cadence de toutes les 2 heures, excepté aux heures de pointe.
 - De nombreuses **gares** avec guichet ont été **fermées ou converties en points d'arrêt non gardés** (notamment les gares de Marche, Barvaux, Meix-devant-Virton et Halanzy).

Il faut bien constater que **le client de la SNCB en province de Luxembourg est le parent pauvre de son homologue de la province de Limbourg**.

II^{ème} PARTIE :OUVERTURE OU REOUVERTURE DE GARES EN REGION FLAMANDE ET EN
REGION WALLONNE

- En **Région flamande**, un certain nombre de **gares** ont été **ouvertes ou rouvertes**. La liste de ces gares avec leur fréquentation en 2004 est la suivante :
 - **Antwerpen Haven** (ligne 27A) : **150 voyageurs** par jour ouvrable.
Depuis les nouveaux horaires du 12 décembre 2004 et suite aux importants travaux du ring d'Anvers, des trains de voyageurs circulent à présent sur la ligne 27A à vocation marchandise.
 - **Schelle** (ligne 52) : fréquentation inconnue.
Le point d'arrêt de Schelle, situé entre Niel et Hemiksem, a été rouvert au trafic de voyageurs le 12 décembre 2004 plus de 20 ans après sa fermeture le 3 juin 1984.
 - **Wolfstee** (ligne 15) : **81 voyageurs** par jour ouvrable.
 - **Zolder** (ligne 18) : **56 voyageurs** par jour ouvrable.
 - **Zeebrugge Strand** (ligne 51A) : **42 voyageurs** le dimanche.

- En **Région wallonne**, de **nombreuses gares**, dont la fréquentation était nettement supérieure à celle des gares rouvertes en Région flamande, **ont été fermées**. Bien plus, **aucune demande de réouverture n'a été acceptée**. Ceci concerne notamment les gares de Comblain-au-Pont, Ligne, Meix-devant-Virton, Halanzy, Saintes et Bierghes.

III^{ème} PARTIE :

REPARTITION DU MATERIEL MODERNE ENTRE LA REGION FLAMANDE ET LA REGION WALLONNE

Nous entendons par matériel moderne, les voitures équipées de l'air conditionné et de 4 sièges individuels par rangée en 2^{ème} classe : les I11, AM96 et M6.

1. Matériel moderne SNCB



I11



AM 96



M 6



2. Relations assurées par du matériel moderne

- En **Région flamande**, le matériel moderne assure :
 - **Toutes les relations IC de Bruxelles vers Anvers, Gand, Brugge, Ostende, Louvain et Hasselt.**
 - **Toutes les relations IC sur la dorsale flamande** (Anvers – Gand – Brugge – Ostende)
Courtrai
 - **Une relation IR** entre Gand et Bruxelles Aéroport.

- En **Région wallonne**, le matériel moderne assure :
 - **Une relation IC sur deux de Bruxelles vers Liège.**
 - **Une relation IC sur deux de Bruxelles vers Namur** (IC J Bruxelles-Luxembourg).
 - **Une relation IC de Bruxelles vers Charleroi.**
 - **Une relation IC sur deux entre Liège et Namur** (IC D Liège-Lille).
 - **Aucune relation IC de Bruxelles vers Mons et Tournai**

3. Nombre de relations cadencées à l'heure effectuées par du matériel moderne entre les différentes villes du pays

Bruxelles-Gand	4	IC A / IC E / IC K / IR h
Bruxelles-Bruges	2	IC A / IC E
Bruxelles-Louvain	3	IC A / IC E / IC K
Bruxelles-Hasselt	2	IC E / IC K
Bruxelles-Anvers	2	IC I / IC N
Anvers-Gand	2	IC I / IC N
Gand-Bruges	3	IC A / IC E / IC G
Gand-Courtrai	1	IC C
Bruxelles-Liège	1	IC A
Bruxelles-Namur-Arlon	1	IC J
Bruxelles-Charleroi	1	IC I
Bruxelles-Mons	0	
Bruxelles-Tournai	0 (1 par jour)	
Liège-Namur-Charleroi-Mons-Tournai	1	IC D

En ce qui concerne les **relations d'heure de pointe**, nous devons constater que les seules relations sur une distance de **plus de 100km assurées par du matériel M5** (le plus inconfortable de la SNCB. Voir photos ci-dessous) sont en **Région wallonne**. Il s'agit des relations suivantes :

- Bruxelles-Angleur
- Bruxelles-Mouscron
- Bruxelles-Jemelle

Dans le souci d'une **répartition plus équitable du confort**, nous proposons d'assurer en matériel à air conditionné les relations IC suivantes :

- Liège-Bruxelles-Mons
- Bruxelles-Namur-Dinant
- Bruxelles-Namur-Liège

Ainsi que les trains d'heure de pointe suivants :

- Bruxelles-Angleur
- Bruxelles-Mouscron
- Bruxelles-Jemelle



M 5



IV^{ème} PARTIE :**REPARTITION DES TRAINS TOURISTIQUES ENTRE LA REGION FLAMANDE ET LA REGION WALLONNE**

Durant la période touristique (de fin juin à fin août), la SNCB met en service un certain nombre de trains supplémentaires. Les jours de semaine, une centaine de trains supplémentaires sont ainsi mis en circulation : **80 desservent la Région flamande et 20 desservent la Région wallonne** (dont la plupart ne roulent que les mercredi, jeudi et vendredi).

S'il est vrai que la Côte belge se prête particulièrement bien à une desserte ferroviaire, on ne peut que constater la **pauvreté de la desserte en Région wallonne** dont l'attrait touristique est pourtant indéniable.

La SNCB justifie cette situation par le fait que certains trains touristiques n'ont pas connu le succès escompté. Il s'agit notamment des trains suivants :

- Bruxelles-Dinant-Bertrix-Virton
- Anvers-Hasselt-Liège-Bastogne
- Bruxelles-Liège-Spa

La cause principale de ces échecs doit être recherchée dans le **caractère vétuste et totalement inconfortable du matériel** utilisé ainsi que dans les temps de parcours dissuasifs.

Il faut aussi constater qu'**un certain nombre de localités**, jadis très bien desservies par chemin de fer, **ont vu leur desserte supprimée** (notamment Malmédy, Stavelot, Butgenbach, Beloeil, Remouchamps, Nonceveux, Quarreux, Grand-Halleux et Chimay pour n'en citer que quelques-unes).

V^{ème} PARTIE :

GARES DE LOCATION DE VELOS EN REGION FLAMANDE ET EN REGION WALLONNE
--

➤ Région flamande :

Gares	Nombre de vélos
Blankenberge	40
Bruges	90
Essen	10
Gand Saint-Pierre	50
Hasselt	20
Knokke	55
Lierre	40
La Panne	15
Ostende	40
Puurs	10
Saint-Trond	20
Temonde	10
Tongres	20
Audenarde	15
Ypres	20

➤ Région wallonne :

Gare	Nombre de vélos
Vielsam	20

CONCLUSION GENERALE

Il y a bel et bien une SNCB à deux vitesses. Qu'il s'agisse des liaisons, des cadences ou de la qualité du matériel, la Région wallonne est nettement désavantagée par rapport à la Flandre.

La fréquentation est actuellement plus élevée en Flandre qu'en Wallonie : faut-il y voir une cause ou un effet de la misère du rail wallon ?

Nous estimons que, si la SNCB disposait d'un matériel mieux adapté, offrant une meilleure accessibilité et une plus grande souplesse d'exploitation, la fréquentation des lignes wallonnes augmenterait considérablement, à l'instar de ce que l'on peut observer chez nos voisins européens.

Le matériel pendulaire, qui permet d'augmenter la vitesse sur les lignes sinueuses sans modification importante de l'infrastructure, est délaissé par la SNCB alors qu'il roule sur une dizaine de réseaux étrangers dont la Suisse, l'Italie, l'Allemagne, la Suède, la Finlande et la Grande-Bretagne. Le train pendulaire permettrait pourtant d'améliorer les temps de parcours sur les lignes du sud du pays, et ce sans travaux d'infrastructure excessifs.