

## Le rail carolo attaqué de toutes parts

~

Brève histoire des coups portés par les gouvernements fédéraux et illustration par des cas concrets

Par

Aubry MAIRIAUX  
Secrétaire régional

Jean-Marc NOLLET,  
Député fédéral

Charleroi,  
Le 02 octobre 2015

**Contact Presse :**  
**Christophe Clersy**  
**0476/86.87.57**

DOSSIER DE PRESSE

# Un taux de croissance en passagers inférieur aux défis de demain

---

## Des constats

---

Les constats et les enjeux en matière de mobilité sont connus depuis plusieurs années : saturation des centres urbains avec ses impacts sur la santé et l'économie, dégradation du cadre de vie, problèmes de sécurité routière, coût de l'entretien du réseau routier...

Au niveau du rail plus particulièrement, la situation empire : retards à répétition, suppressions de trains, fermetures de gares, trains bondés, menaces sur les lignes moins rentables ou permettant de désenclaver des zones plus rurales, reports des investissements prioritaires, pression sur les travailleurs du rail... Or l'évolution démographique et de l'aménagement du territoire nécessitent de poursuivre et d'amplifier les efforts accomplis en matière d'offre et de mobilité douce.

Pour Ecolo, il n'y a pas de fatalité pour autant que des politiques cohérentes et volontaristes soient menées.

Une mobilité sûre, plus efficace et multimodale requiert la mobilisation de tous : les pouvoirs publics à tous les niveaux et leurs différents organes exécutifs, bien sûr, mais également la société civile, les syndicats et les entreprises, les écoles ainsi que chaque citoyenne et citoyen.

## La priorité ECOLO

---

Notre priorité : donner à la SNCB les moyens d'augmenter sa fréquentation de 50% en 10 ans, en assurant service et confort aux voyageurs.

Le rail a un rôle primordial à jouer dans la mobilité domicile-travail voire domicile-école, non seulement en tant que moyen de déplacement pour les citoyennes et les citoyens qui sont ponctuellement ou régulièrement non motorisés mais également en tant que transport « de masse » seul à même de garantir une offre de mobilité suffisante (en capacité) au plus fort des navettes matinales et de fin de journée.

Pour Ecolo, les politiques de mobilité ferroviaire n'ont cependant pas pour seul et unique objectif de garantir l'accessibilité des pôles d'emplois et d'éviter la paralysie du réseau routier pendant les heures de pointe. La vie sociale et culturelle, par exemple, doit aussi être assurée par un service public digne de ce nom. L'offre de mobilité doit pour cela être elle-même diversifiée et coordonnée de manière à permettre à un maximum de gens de se déplacer sans pour autant posséder leur propre voiture.

## Des chiffres

---

Après une croissance de son trafic voyageurs d'environ 50% entre 1998 et 2008 (soit un peu plus de 4% en moyenne par an), la fréquentation des services de la SNCB a cru de façon plus modeste ces dernières années pour atteindre environ 230 millions de voyages et 10,5 milliards de voyageurs-km par an, dans le contexte de quasi stagnation de son offre de trains, à environ 80 millions de trains-km par an, et de contraction de ses dotations lors des conclaves budgétaires de décembre 2011 et de novembre 2012. Quant au Gouvernement Michel, il a choisi de poursuivre cette dynamique négative en demandant à la SNCB près de 2 milliards d'économies !

Nous nous sommes procurés les statistiques sur le nombre de voyageurs à l'embarquement par gare. Vous trouverez ci-dessous le tableau reprenant le nombre de voyageurs montés dans les gares de l'arrondissement de Charleroi (source: comptage d'octobre - moyenne d'un jour ouvrable).

Sans surprise, la première gare de l'arrondissement reste celle de Charleroi Sud avec ses 13.223 montées par jour suivie de Luttre et de Marchienne-au-Pont qui viennent compléter le podium.

STATIONS/GARES	ANNEES						% 2009-2014 *
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
AISEAU	57	51	75	52	47	48	15,79%
CHARLEROI-OUEST	96	101	101	108	140	116	-20,83%
CHARLEROI-SUD	11217	11518	12139	12280	13195	13223	-17,88%
CHATELET	1082	900	949	905	909	1012	6,47%
COUILLET	25	35	38	45	33	31	-24,00%
COURCELLES-MOTTE	212	212	258	221	230	217	-2,36%
FARCIENNES	148	117	161	178	113	125	15,54%
FLEURUS	512	491	572	622	564	574	-12,11%
FORCHIES	172	206	186	157	174	159	7,56%
GODARVILLE	172	178	213	207	232	229	-33,14%
GOUY-LEZ-PIETON	144	146	160	163	186	183	-27,08%
LANDELIES	92	85	103	87	84	74	19,57%
LE CAMPINAIRE	71	52	63	64	56	54	23,94%
LODELINSART	58	90	97	100	127	80	-37,93%
LUTTRE	2037	2035	2623	2323	2212	2358	-15,76%
MANAGE	427	474	436	423	471	471	-10,30%
MARCHIENNE-AU-PONT	1157	1111	1282	1136	1226	1365	-17,98%
MARCHIENNE-ZONE	30	32	34	39	28	27	10,00%
OBAIX-BUZET	135	115	186	147	126	102	24,44%
PIETON	154	184	168	169	169	173	-12,34%
PONT-A-CELLES	131	171	203	174	186	170	-29,77%
ROUX	149	175	217	159	202	168	-12,75%
<b>TOTAL</b>	<b>18278</b>	<b>18479</b>	<b>20078</b>	<b>19759</b>	<b>20710</b>	<b>20959</b>	<b>-14,67%</b>

**Tableau 1: Fréquentation en nombre de voyageurs des gares de l'arrondissement de Charleroi - En rouge, les hausses de passagers ; en noir, les baisses.**

En dépit d'une offre de services déjà passablement saturée, notamment aux heures de pointe (mais également le week-end sur certaines lignes), la SNCB, qui table de manière 'optimiste' sur un accroissement annuel limité à environ 2% de son trafic voyageurs dans les années à venir, ne prévoit aucune augmentation de son offre de trains dans les trois prochaines années... Plus inquiétant encore, d'ici à 2025, le transporteur ferroviaire

national n'envisagerait qu'une progression limitée à 8% de son offre de trains. En d'autres termes, même en supposant un taux d'occupation moyen inchangé, l'essentiel de la croissance du nombre de voyageurs sur cette période devrait être absorbé par une simple augmentation de la capacité de ses trains (par la mise en service de trains plus longs, d'un plus grand nombre de rames Desiro et de voitures à double étage).

## Une seule conclusion possible

---

A Charleroi et dans son arrondissement, le constat est dramatique. Si, depuis 2009, le nombre de passagers a cru très légèrement au niveau de notre arrondissement (+ 2,44% par an), force est de constater que cette évolution est insuffisante au regard du défi climatique qui est le nôtre. Le train représente seulement 7,3 % des parts des moyens de transport dans les passagers-kilomètres en Belgique en 2008. A politique inchangée, d'après le bureau du plan, ce chiffre passerait à 9 %, un chiffre insuffisant pour ECOLO en regard des rapports alarmants du GIEC<sup>1</sup>.

Le scandale VW montre bien que la voiture « propre » a ses limites et qu'il est indispensable, pour améliorer la santé et la qualité de l'air, de développer largement les alternatives à la voiture.

De toute évidence, le Gouvernement fédéral et la SNCB planifient l'offre de trains en excluant toute politique volontariste de promotion des modes durables.

Mais pourquoi le rail est-il encore un peu plus à la peine à Charleroi qu'ailleurs en Belgique?

Démonstration de la mise en place d'un développement à la 6, 4, 2 : opération abandon !

---

<sup>1</sup>Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, Bureau du plan, 2012

# Vélo-Rail, partout sauf chez nous !

---

## Bref historique

---

En 2011, la SNCB lançait le concept "Blue Bike". Le principe ? Mettre à disposition des navetteurs des « vélos partagés ». Les Blue Bike sont disponibles dans les points-vélo de quelques 44 gares du pays. Ces "points vélo" existants permettent de faire garder et même réparer, son propre deux-roues ou d'en louer un.

4 ans après le lancement des Blue Bike, seulement 4 gares disposent de vélos partagés en Wallonie et aucune gare dans l'arrondissement de Charleroi ! La première métropole wallonne a été superbement ignorée.

## Manque de réactivité : A qui la balle ? Ville ou fédéral ?

---

En réponse à une question parlementaire de Jean-Marc Nollet, le 6 juillet 2015, la Ministre Galant donne quelques explications sur cette absence remarquée : *Au lancement de Blue-bike (mai 2011), le système de location de vélos n'était pas encore automatisé et était installé là où il y avait des Points vélos. (...) Le choix des implantations des Blue-bike a donc été motivé par la présence ou non d'un Point vélo. Cela permettait d'être cohérent et d'offrir un service "vélo" élargi dans un même espace. (...) Outre cet aspect opérationnel, des paramètres stratégiques ont également été analysés, comme entre autres le nombre de voyageurs, le nombre d'entreprises et de travailleurs à proximité de la gare. L'objectif est que l'utilisation des Blue-bikes soit maximale. Enfin, la collaboration des autorités locales est primordiale au niveau de l'utilisation des Blue-bikes. (...)*

Et la Ministre de soigneusement rappeler que la Ville de Charleroi, aussi, n'a pas réellement fait de cet axe une véritable priorité :

*Pour installer une station Blue-bike à la gare de Charleroi-Sud, il fallait donc d'abord la présence d'un Point vélo. La SNCB a réalisé des investissements pour concrétiser l'ouverture d'un Point Vélo qui a été lancé en 2014. Un budget d'investissement pour l'installation d'une station Blue-bike est prévu. Ce budget sera investi sous réserve d'un accord de collaboration avec la Ville.*

Une première réunion entre la Ville et la SNCB a eu lieu en mai 2015. Depuis, le dossier semble avoir été expédié aux oubliettes de l'histoire.

## Charleroi, barré de la carte européenne du rail

---

Pour ECOLO, la première métropole wallonne mérite une liaison ferroviaire de qualité vers Paris.

### Bref historique « Thalys »

---

Jusqu'en 1994, une ancienne ligne assurait une liaison Paris - Moscou via Jeumont, Charleroi, Berlin et Varsovie (pour ne citer que les principales villes), mieux connue sous le nom d'Ost-West-Express Paris-Varsovie-Moscou. Celle-ci fut remplacée en partie par le Thalys wallon en 1997. À cette époque, sept dessertes quotidiennes étaient organisées alors que, jusqu'il y a peu, un seul Thalys par jour assurait liaison.

L'arrivée du Thalys en 1997 fut, à l'époque, accueillie avec enthousiasme par l'ensemble des forces vives carolorégiennes qui y voyaient une piste intéressante pour le redéploiement local.

Pour les écologistes, à l'image de la ligne directe Bruxelles-Paris qui a incité la compagnie Air France à supprimer sa liaison aérienne et réserver à la place des sièges à bord de Thalys pour ses clients, ce train constitue un élément important dans le report modal de l'avion vers le train. Dans le cadre du défi climatique, il s'agit d'une belle opportunité.

### Suspension ou suppression ?

---

Pourtant, le 1er avril 2015, le Gouvernement fédéral a décidé de suspendre la liaison Thalys sur la dorsale wallonne sans aucune concertation avec les autorités locales ou régionales.

Afin d'éviter d'amplifier les réactions négatives qui ont suivi cette annonce, le terme « suspension » a toujours été de mise dans la communication des ministres fédéraux.

Thalys y va plus franchement. Jugez plutôt : par le passé, cette ligne a malheureusement vécu quelques périodes de suspension. Lors de chaque épisode de ce type, le site <https://www.thalys.com/fr/fr/> continuait à référencer la dorsale wallonne sur la carte illustrant les différentes destinations possibles.

Depuis le 1er avril 2015, cette liaison a curieusement disparu de la carte. Un malheureux hasard ? Les écologistes carolos en doutent...

Pour ECOLO Charleroi, à l'aube du sommet climatique de Paris, le maintien de cette liaison est primordial pour faire du rail une réelle alternative au transport aérien à l'échelon européen et il constitue une piste de redéploiement économique intéressante pour le Charleroi de demain.

### La liaison à la Région de Maubeuge

---

Au-delà d'une ligne directe Paris-Charleroi, la connexion de Charleroi au nord de la France et à la région de Maubeuge permettrait, entre autres, l'accessibilité de l'aéroport de Gosselies à toute la population desservie par la ligne Maubeuge-Paris. Prolonger cette ligne aurait le double avantage de préserver le service de la ligne Charleroi-Erquennes et d'augmenter son attractivité.

# La SNCB est-elle encore un service public à Charleroi ?

## Le cas de la gare de Marchienne-au-Pont

Depuis l'entrée en vigueur, le 15 décembre 2014, du nouveau plan de transport de la SNCB, tous les trains vers ou en provenance de Bruxelles s'arrêtent à Marchienne-au-Pont. Ce qui n'était le cas que pour un train sur deux auparavant. On ne pouvait que se réjouir de cette mesure pour la troisième gare de l'arrondissement de Charleroi et pour les quelques 1.300 navetteurs qui y prennent quotidiennement le train. A priori, cette mesure signifie que plus de trains, et donc plus de navetteurs, devraient venir rejoindre les quais.

Cette décision plutôt positive s'est, paradoxalement, accompagnée de deux autres mesures totalement incohérentes :

- x La Ministre de la mobilité a décidé dans le même temps de fermer le guichet et la salle d'attente de la gare tous les après-midis. À l'époque, Jacqueline Galant avait laissé une petite porte entre-baillée. Elle avait précisé que cette mesure ferait l'objet d'une évaluation.

Jean Marc Nollet, notre Député fédéral, est donc revenu à la charge par le biais d'une interpellation. Et la réponse, cette fois, fut sans appel : le guichet ne rouvrira pas l'après-midi!

Jacqueline Galant s'est, dit-elle, basée sur le nombre de voyageurs qui embarquent en gare de Marchienne-au-Pont. «Ce nombre n'a pas été influencé par le nouveau plan de transport. Les circonstances n'ayant pas évolué, les heures d'ouverture actuelles du guichet seront maintenues telles quelles». Voilà donc pour la sentence pour le moins paradoxale !

- x En mars 2015, les navetteurs qui fréquentent la gare SNCB de Marchienne-au-Pont et qui ont voulu renouveler leur abonnement au parking ont été pour le moins surpris. Le prix de l'abonnement annuel est en effet passé de 200 à 336 euros/an !

Pour ECOLO, cette augmentation des prix est aussi insensée qu'impromptue.

Sur la forme, aucune communication ciblée n'avait été mise en place pour avertir les usagers de cette nouvelle mesure.

Sur le fond, encore une fois, le nouveau plan de transport qui a été adopté est plutôt favorable au niveau de la desserte de la gare de Marchienne qui devrait voir sa fréquentation augmenter. Le parking jouxtant la gare est d'ailleurs souvent saturé. Cette mesure est donc totalement incompréhensible et risque de faire perdre de nouveaux clients à la SNCB qui lui préféreront la voiture au train.

Interpellée par Jean-Marc Nollet, la Ministre Galant a tenté, dans sa réponse, de justifier ses choix.

Alors que la gratuité pour les parkings des gare est d'application dans la plupart des pays européens, Jacqueline Galant signale que la mise en œuvre de cette politique à Marchienne visait à éviter que des voitures ventouses liées à la proximité des écoles et des cafés voisins ne viennent prendre la place des navetteurs.

Les écologistes carolos ont donc invité, d'urgence, la Ministre à venir se rendre compte de la réalité de terrain : il n'existe pas d'école à proximité immédiate de la gare. Quant au seul café voisin de la gare, il ne draine pas la foule de clients

telle que l'envisage la Ministre. Pour ce qui concerne la MIREC voisine, elle possède ses propres emplacements de stationnement. Quant au parking, depuis l'instauration des nouveaux tarifs, il est déserté par bon nombre de clients de la SNCB !

La réalité que la Ministre semble méconnaître, c'est que de plus en plus de navetteurs fréquentent la gare (+ 17,98 % sur les 6 dernières années, un chiffre supérieur à la moyenne de notre arrondissement) et que le maillage de la mobilité douce leur permet difficilement de rejoindre ce point central autrement qu'en voiture.

La situation de la gare de Marchienne-au-Pont est symptomatique de la manière dont le redéploiement du rail est envisagé au départ de Bruxelles : un pas en avant, deux pas en arrière !

## Et ailleurs dans l'arrondissement...

---

Depuis le 1er juillet de cette année, les guichets de la gare de Fleurus ont également fermé leurs portes.

A Châtelet, les navetteurs regrettent la fermeture des guichets à 13h en semaine et les journées du samedi et du dimanche. La gare est devenue peu sécurisée et in-sécurisante pour les habitants et les usagers puisque la salle des pas perdus a été fermée et que 90 % du bâtiment reste inoccupé. Certains individus en profitent pour accéder à la gare par les rails. Les utilisateurs constatent également que c'est l'une des rares gares qui ne dispose pas de toilettes. L'accès aux personnes à mobilité réduite reste, quant à lui, très difficile.

Au niveau des parkings, le même dispositif tarifaire qu'à Marchienne-au-Pont devrait affecter les navetteurs de la gare de Luttre, si un jour les travaux envisagés pour l'extension - tant attendue - du parking démarrent sur le terrain, au-delà des déclarations politiques.

Au niveau de l'arrondissement de Charleroi, seules les gares de Charleroi Sud et Luttre ont encore un guichet ouvert toute la journée, et seules les gares de Châtelet et Marchienne-au-Pont ont un guichet ouvert le matin. Sur la ligne vers Ottignies, seules les gares de Charleroi et Ottignies ont encore un guichet. Sur la ligne vers Couvin, seule la gare de Mariembourg a encore un guichet ouvert en journée, et sur la ligne vers Erquelinnes, la seule gare avec guichet est celle de Charleroi Sud ! Cette situation sur ces deux dernières lignes rurales qui desservent efficacement le bassin de vie carolorégien, la vallée de la Haute-Sambre et l'Entre Sambre et Meuse, est particulièrement préoccupante !



## Charleroi, là où les PMR restent à quai

Depuis des années, le Centre pour l'Égalité des Chances prie la SNCB de permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder plus facilement à l'infrastructure. C'est un flot ininterrompu de plaintes à ce sujet qui motive cette recommandation récurrente du Centre.

### Investissements passés

Fin 2014, la ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant, confirmait que les aménagements d'accessibilité des quais et des trains prévus dans le plan de gestion 2008-2012 avaient tous été réalisés. Avec un an de retard, soit. Mais depuis, le nouveau plan de gestion de la SNCB se faisant attendre certes, plus rien n'est prévu. Dans l'ensemble du pays, on en reste donc à 52 gares accessibles et seulement 37 où les quais peuvent être rejoints via des ascenseurs ou des rampes d'accès.

### Et à Charleroi ?

Le dossier est encore plus dramatique pour le Pays de Charleroi : sur les 17 principales gares de l'arrondissement de Charleroi, seule la Gare de Charleroi Sud dispose de ce dernier type de quais accessibles aux P.M.R. ! 4 bâtiments de gare seulement possèdent au moins un accès totalement dégagé de tout obstacle reliant la voie publique au hall des guichets et des sanitaires réservés aux PMR. Luttre, avec 2.358 passagers de moyenne en semaine, la seconde gare de l'arrondissement de Charleroi ne figure même pas dans cette micro-liste !

Gare	Nombre de passagers en moyenne par semaine (chiffres 2014)	Bâtiments accessibles aux PMR ? (sanitaires adaptés, accès aux guichets)	Quais accessibles aux PMR ?
Aiseau	48	Non	Non
Charleroi-Ouest	116	Non	Non
Charleroi-Sud	13223	Oui	Oui
Chatelet	1012	Oui	Non
Courcelles-Motte	217	Non	Non
Familleureux	83	Non	Non
Farciennes	125	Non	Non
Fleurus	574	Oui	Non
Forchies	159	Non	Non
Godarville	229	Non	Non
Gouy-lez-Pièton	183	Non	Non
Le Campinaire	54	Non	Non
Lodelinsart	80	Non	Non
Luttre	2358	Non	Non
Manage	471	Non	Non
Marchienne-au-Pont	1365	Oui	Non
Pont-à-Celles	170	Non	Non
Roux	168	Non	Non

Certes, depuis cette année, la SNCB offre aux personnes à mobilité réduite une assistance dans certaines de ces gares, mais celle-ci doit être demandée au moins 24 heures à l'avance. ECOLO estime ce préavis beaucoup trop long et constate par ailleurs que, malgré ce délai, des problèmes se produisent souvent et que ce service n'est pas assuré dans toutes les gares.

## Le développement industriel carolo en danger

---

### Le fret, une piste à relancer

---

La relance du fret ferroviaire constitue un enjeu important de la politique des transports. À côté des sources de transport massifié que représentent notamment les corridors européens, l'importance du fret local ou de proximité doit être soulignée.

Dans ce cadre, les écologistes regrettent amèrement qu'aucune piste ne soit activée actuellement par Infrabel dans la région de Charleroi, notamment en lien avec le développement du futur écopôle de Farciennes. Infrabel a été approchée par l'IDEA dans le cadre d'un projet visant entre autres à susciter l'émergence d'un Opérateur Fret de Proximité (O.F.P.) sur le territoire du "Coeur du Hainaut » (Mons-Centre). Infrabel apporte son expertise technique dans le cadre de ce dossier. ECOLO souhaiterait que des initiatives similaires soient développées dans notre région.

### Le cas de la gare de Monceau

---

Par ailleurs, lors de l'adoption du dernier plan pluriannuel d'investissement de la SNCB, ECOLO n'avait pas manqué de dénoncer l'absence d'investissement pour la gare de Monceau qui était essentiellement tournée vers le fret. Cette décision sous-entendait que le groupe soutenait la politique menée par B-Logistics de concentration des moyens sur Anvers.

En 2013, le couperet tombe et la gare de triage cesse ses activités. Elle aurait pourtant pu devenir une plaque multimodale que ce soit dans le cadre du développement transfrontalier avec la communauté urbaine de Maubeuge ou dans le cadre du redéploiement économique de la Porte Ouest (les sites dépollués et réservés à l'activité économique AMS Nord et Sud, ancien site Carsid-Duferco).

### La plaque multimodale de Châtelet

---

Sur le volet du fret ferroviaire, ECOLO souhaite également montrer à quel point la politique de la SNCB a été désastreuse pour la plate-forme multimodale de Châtelet. Développée sur l'ancien site sidérurgique de Hainaut-Sambre, la plateforme multimodale de Charleroi-Châtelet dispose d'atouts indéniables. En effet, sa localisation au coeur d'un réseau routier permettant plusieurs connexions avec de nombreuses villes, ses liaisons ferroviaires et fluviales font de cette plateforme de 40 hectares un outil performant en matière de transport combiné eau-rail-route.

Les investissements réalisés depuis les années 90 (près de 50 millions d'euros en partie couverts par des subsides européens) ont permis d'équiper, d'étendre et de renforcer cette plateforme, notamment par la construction de nouvelles surfaces d'accueil des entreprises, le réaménagement d'une zone de quais et la réalisation des voiries de dessertes.

L'accessibilité est également améliorée par la création d'une liaison vers le réseau autoroutier nord (R9) et vers le périphérique R3, via la RN 576 en connexion avec l'autoroute E42.

Par ailleurs, son terminal est équipé de deux portiques de 40 tonnes chacun (eau-rail-route/rail-route), de deux « reach stackers » pour le chargement et le déchargement de charges jusqu'à 40 tonnes, de trois voies de chemin de fer et d'un quai de 85 m de long de la Sambre, permettant la réception de barges de 1.350 tonnes.

Grâce aux bâtiment-relais et au hall industriel construits sur une zone assainie (site dit « Lumat »), la plateforme accroissait encore, il y a quelques années, son attractivité pour des activités logistiques diversifiées.

En 2011, selon le rapport annuel du Port autonome de Charleroi, 572.544 tonnes de marchandises transitaient par la plate-forme dont 461.653 par le rail. En 2014, on ne parlait plus que 243.377 tonnes dont seulement 141.729 par le rail (- 69,3 %) !

Afin de sauver les meubles et sa crédibilité vis-à-vis de l'Europe, le Port autonome de Charleroi a décidé de mettre sur pied une concession avec l'entreprise Lanutti afin de maintenir une activité sur le site. Entre-temps, la suppression des subsides au transport combiné est passée par là...

# Le gel des investissements dans les infrastructures d'accueil

## Des chiffres

Malheureusement, l'avenir du rail à Charleroi ne s'annonce pas rose. Les investissements prévus dans le plan pluriannuel 2013-2025 sont plutôt mièvres en regard de l'état désastreux de nos infrastructures d'accueil.

	Categorie/ Catégorie	Capacite it/ Capacité		Geïnvesteerde bedragen/Montants investis 2010- 2014(€ courante/courants)		Meerjaren investeringsplan 2013-2025 (€ 2012)/Plan Pluri-Annuel 2013-2025 (€ 2012)	
		Parkings	Fietsen/ Vélos	Totaal/ Totaux	Voornaamste werken (einde werken tussen haakjes)/ Principaux travaux (fin des travaux entre parenthèses)	Totaal/ Totaux	Detail/ Détail
Aiseau	PANG	10	nihil	€0		nihil	
Charleroi- Ouest	PANG	152	10	€0		nihil	
Charleroi- Sud	20000	775	40	€8.859.974	(2011)Esplanade (2012) en Galerie Sambre (2012)/ Gare: Phase 2 (2011), Esplanade (2012) et Galerie Sambre (2012)	€80.352.000	Omgeving: (€ 80.000.000)/ Abords: masterplan(€80.000.000)
					Parking: toegangscontrole (2012) en Masterplan (in uitvoering)/ Parking: Contrôle d'accès (2012) et Masterplan (en cours)		
Châtelet	ANDERE/ AUTRES	168	18	€443.958	(2013)/ Gare: aménagement guichets (2013)	€944.000	(€ 900.000)/ Gare: Aménagement guichets (€900.000)
Couillet	PANG	60	10	€0		nihil	
Courcelles- Motte	PANG	100	10	€198		nihil	
Familleureux	PANG	30	20	€0		nihil	
Farciennes	PANG	35	10	€0		nihil	
Fleurus	ANDERE/ AUTRES	52	15	€69.397	Station: dak (2010)/ Gare: Toiture ( 2010)	nihil	
Forchies	PANG	26	nihil	€0		nihil	
Godarville	PANG	50	10	€0		nihil	
Gouy-lez- Piéton	PANG	10	10	€0		nihil	
Landelies	PANG	20	10	€0		nihil	
Le Campinaire	PANG	nihil	nihil	€0		nihil	
Lodelinsart	PANG	nihil	nihil	€0		nihil	
Luttre	10000	324	86	€625.860	Station: renovatie (2014) Parking: uitbreiding (2014)/ Gare: rénovation (2014); Parking: extension (2014)	€5.865.000	Parking: uitbreiding (€ 5.610.000)/ Parking: extension(€5.610.000)
Manage	PANG	43	20	€0		nihil	

<b>Marchienne-Zone</b>	PANG	10	6	€0		nihil
<b>Obaix-Buzet</b>	PANG	30	15	€0		nihil
<b>Piéton</b>	PANG	106	20	€70.891	Station: vernieuwing dak (2013)/ Gare: Renouveau toiture (2013)	nihil
<b>Pont-à-Celles</b>	PANG	nihil	10	€0		nihil
<b>Roux</b>	PANG	62	10	€74.844	Perrons: luifels (2014)/ Quais: Abris parapluies (2014)	nihil

## Une seule lecture possible

Que retenir de ce tableau au-delà des budgets insuffisants octroyés à Charleroi ?

1. Les investissements programmés par les Gouvernements fédéraux successifs pour la gare de Marchienne<sup>2</sup> sont en passe d'être livrés aux oubliettes de l'histoire ! Premiers perdants : les navetteurs et la région de Charleroi ! Ils y perdent financièrement mais aussi en confort, en convivialité et en sécurité...

Jugez plutôt :

Le 21 janvier 2009, Jean-Marc Nollet interrogerait la ministre Vervotte qui assurait que la SNCB n'est pas opposée à avancer de quelques minutes l'heure d'ouverture des guichets si cela s'avère nécessaire. Toutefois, cette mesure irait alors de pair avec une même avancée de la fermeture des guichets le soir. La SNCB étudiera les statistiques de vente pour mieux déterminer les besoins réels. On sait ce qu'il est advenu...

1ère promesse non tenue : Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, les horaires d'ouverture du guichet de la gare de Marchienne-au-Pont ont effectivement été modifiés mais pas dans le sens souhaité. La Ministre Galant estime que l'activité réalisée après 13 heures ne justifie plus le maintien d'un agent au guichet et elle en profite pour majorer de 60 % le prix du parking. Les usagers, en plus de payer la note salée de parking, se voient cantonnés, avec des espaces où s'asseoir réduits, dehors tous les après-midi qu'il pleuve, qu'il vente ou qu'il gèle.

Pire en 2008, un projet de cahier spécial des charges était à l'étude pour réaménager les quais<sup>1</sup> et un appel d'offres devait avoir lieu dans le courant du premier semestre 2009. Lors de l'élaboration du budget 2009, Infrabel avait été, une première fois, amené à reporter ces travaux, à 2010-2011 et ce, en fonction des diverses priorités et des moyens budgétaires disponibles.

2<sup>de</sup> promesse non tenue : en réponse à une question parlementaire du 2 février dernier de Jean-Marc Nollet, Jacqueline Galant assène un nouveau coup qui ressemble à un enterrement de première classe du dossier : dans le PPI actuel d'Infrabel, le remplacement des bordures et le prolongement des quais sont prévus à partir de 2022. Il est cependant possible qu'en raison du nouveau cadre budgétaire, le glissement de certains projets, dont l'ampleur reste à déterminer, doive intervenir. Les autres aménagements - revêtement et équipements de quais (abris, sièges etc.) - sont du ressort de la SNCB, qui n'a toutefois pas encore établi de planning et ne prévoit donc rien à court terme.

<sup>2</sup>a) l'allongement de la longueur des quais à 350m; b) le remplacement de l'ensemble des bordures; c) l'aménagement nager du revêtement des quais en pavés de béton colorés, avec adaptation pour malvoyants; d) l'installation de panneaux indicateurs de gare lumineux; e) l'équipement des quais d'abris; f) le prolongement de 30m de la longueur de l'abri contre la pluie du quai II-III

2. Le plan pluriannuel 2013-2025 consacrait une somme de 80 millions d'euros en 2012 pour la SNCB pour améliorer l'intermodalité et l'accessibilité de la gare de Charleroi-Sud. La construction d'un parking de 1600 places connecté au réseau routier structurant, l'amélioration des quais, la promotion des modes doux et la réalisation d'une large galerie sous voies pour améliorer la transversalité de la gare constituent les pièces maîtresses de ce projet. Même si la réalisation du projet en tant que tel peut être rediscutée, il faut maintenir ces investissements.

*D'après la Ministre Galant, Infrabel et la SNCB actualiseront leurs plans d'investissement et le planning de tous les projets qu'ils regroupent. D'autre part, pour des raisons de bonne gouvernance, la SNCB ne peut s'engager dans des études plus détaillées avant d'avoir la certitude que les budgets nécessaires soient confirmés et que les partenaires publics que sont la Ville, la Région wallonne (SPW-Routes) et la SRWT confirment leur adhésion au projet tant au niveau technique qu'au niveau d'un calendrier financier. Pour ces deux raisons, il n'est pour l'instant pas possible de préciser la planification de ce projet.*

Bref, on est encore loin de voir le bout du tunnel... L'incertitude sur cet investissement doit être levée surtout au vu de l'attractivité de la gare de Charleroi Sud dans son futur nouvel environnement (Rive Gauche, Left Side Business Park).

## L'attractivité de la dorsale wallonne

---

### Des axes stratégiques wallons

---

La Wallonie dispose de deux lignes ferroviaires particulièrement stratégiques : l'axe 3 (Bruxelles-Luxembourg) et la dorsale wallonne (Tournai-Liège).

Ces axes sont tant des pôles d'emploi et de développement que des lieux d'habitat privilégiés pour la Wallonie. Ils sont aussi des axes à privilégier pour le transport de marchandises, vu leurs potentialités d'articulation avec les autres modes de transport (en particulier la voie d'eau pour la dorsale wallonne). Leur importance est d'ailleurs soulignée dans le nouveau Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) comme dans le Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie (dit « étude Tritel »).

Le Gouvernement wallon précédent a par ailleurs soutenu ces deux axes stratégiques dans son avis relatif au Plan pluriannuel d'investissement (2013-2025) du Groupe SNCB. D'une part, l'amélioration de l'attractivité de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg, par la finalisation au plus vite des travaux qui y sont réalisés et la réduction associée des temps de parcours, est classée comme deuxième priorité dans l'avis du Gouvernement wallon, juste après la demande de garantie d'un maintien de capacité suffisant du réseau.

D'autre part, le développement du principe de nœuds de correspondance sur l'ensemble de la dorsale wallonne, y est envisagé comme projet prioritaire dans l'ensemble des projets du Plan de développement de la desserte ferroviaire. Pour assurer l'application de ce principe de nœuds de correspondance, la SNCB devrait donc orienter son offre vers une réduction des temps de parcours entre les différentes villes de la dorsale wallonne : la région de Charleroi, au centre des ces deux axes stratégiques, devait théoriquement bénéficier de ce système de nœuds pour une accessibilité plus rapide aux autres villes wallonnes.

A l'inverse de ces soutiens majeurs aux deux axes stratégiques wallons, le projet de Plan Transport 2014-2017 de la SNCB a notamment détricoté l'axe Tournai-Liège pour le plus grand malheur de la première métropole wallonne et de son bassin. Quelques éléments :

- augmentation du temps de parcours entre les différentes villes de la dorsale wallonne, dont notamment : +2 min (IC19) à + 4 min (IC25) entre Mons et Charleroi (t = 34 min et 36 min), - 1 min (IC19) à + 8 min (IC25) entre Charleroi et Namur (t = 30 min et 39 min), et +11 min (IC25) à +14 min (IC18) entre Namur et Liège (t = 51 min et 54 min). Alors que pour envisager d'optimiser les correspondances (cadencement en réseau), il faudrait parvenir à des temps de parcours de 30 minutes entre ces villes ;
- scission partielle de la desserte de la dorsale wallonne en deux IC distincts avec obligation de changer de train à Namur

Cette situation porte clairement préjudice à Charleroi. En 2000, il fallait 68 minutes pour rejoindre Liège en train au départ de Charleroi ; aujourd'hui, il faut 88 minutes ! Soit 20 minutes de plus ! A cela s'ajoutent des problèmes récurrents de ponctualité qui font de la dorsale l'une des lignes les plus problématiques du réseau belge.

Outre le fait que les liaisons vers Tournai et Liège sont mises à mal, l'évolution du temps de parcours vers la capitale n'est guère plus positive. Jugez plutôt : le meilleur temps de parcours entre Bruxelles et Charleroi en 2013 était de 46 minutes, en 2014, on est passé à 53 minutes soit une augmentation de 7 minutes du temps de parcours. Si la Ministre met souvent en avant que les retards au départ de la gare de Charleroi sont inférieurs à la moyenne nationale, ce paramètre est néanmoins largement mis à mal par ces allongements globaux des temps de parcours. Sur ce point, aussi, Charleroi et les carolos semblent largement sacrifiés.

## Un autre rail est possible !

Soucieux d'une mobilité orientée vers la protection de la santé, l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des gaz à effet de serre et vers la préservation des services publics dans les zones rurales et plus enclavées, Ecolo, dans l'arrondissement de Charleroi, comme ailleurs, demande la remise sur le métier du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 et enfin la réponse aux attentes légitimes des habitants vis-à-vis d'un service public.

Pour la régionale ECOLO de Charleroi, au niveau du rail, la première métropole wallonne et son arrondissement ont clairement été oubliés alors que les enjeux économiques et environnementaux sont de taille pour le développement de ce grand bassin de vie.

### Nos propositions

Dans ce cadre, ECOLO Charleroi formule quelques propositions :

1. Suite au veto posé par la ministre fédérale de la Mobilité Jacqueline Galant au projet de gare ferroviaire à l'aéroport de Charleroi, les écologistes souhaitent que les montants (environ 500 millions d'euros) qui avaient été budgétisés puissent profiter au rail dans notre arrondissement. Pas question de voir Charleroi et ses intérêts en matière de mobilité durable une nouvelle fois lésés ! ECOLO souhaite en effet que les montants soient, au moins partiellement, réaffectés à des projets d'amélioration du réseau dans la région de Charleroi. Dont :
  - Une liaison bus à haut niveau de service qui relie l'aéroport à la gare de Charleroi en lieu et place de la solution initialement proposée.
  - Le renforcement (au lieu de la dégradation) de la ligne Charleroi-Couvin (L132) afin de désengorger la sortie sud de Charleroi (N5) et de renforcer l'attractivité de Charleroi-Sud en tant que gare-noeud de correspondance mais également Charleroi comme ville centrale de la région rayonnant jusque dans la zone rurale du Sud-Hainaut.
  - Dans la même optique, le réinvestissement de la ligne Charleroi-Erquelines (L130a) doit aboutir à retrouver des services adaptés pour les habitants de la région (horaires, correspondances,...).
  - La remise à neuf des infrastructures d'accueil dans notre région. Concrètement, en 2014, l'association navetteurs.be avait mené une étude sur la situation des points d'arrêt non gardés en Wallonie. Elle avait ainsi publié une liste de 19 points d'arrêt non gardés où la situation était réellement problématique, ceux réclamant une intervention urgente de la SNCB afin de permettre à ce que ces lieux bénéficient des conditions minimales d'accueil et de propreté. Parmi les urgences, citons les points d'arrêt de Farciennes, Marchienne-au-Pont, Charleroi Ouest (rénovation complète), Pièton (insalubrité), Le Campinaire (vandalisme et abris de quais), et Pont-à-Celles (abris de quai). Enfin, le reste des sommes prévues pourrait être consacré au projet de RER carolo tel que décrit ci-dessous.
2. ECOLO Charleroi souhaite fermement que les investissements programmés dans le plan pluriannuel d'investissement se concrétisent rapidement au niveau des gares de Luttre, Charleroi et Châtelet. Par ailleurs, les investissements qui avaient été programmés dans le précédent plan d'investissement pour la gare de Marchienne, la troisième gare de notre arrondissement, doivent être remis à l'ordre du jour.
3. Face à la problématique de saturation des parkings situés à proximité des grandes gares et face à l'engorgement des grandes voiries pénétrantes de l'agglomération de Charleroi, les écologistes souhaitent qu'une réflexion aboutisse pour mettre en place un RER carolo. Un RER peut combiner différents modes de transports (train, tram, bus), voire combiner des services rendus par différentes sociétés exploitantes pour autant que les différents services soient coordonnés. L'ensemble de l'offre de transports en commun est, selon cette conception, amenée à s'articuler autour d'un nombre limité de nœuds de correspondance favorisant les correspondances fréquentes



et rapides. Ceux-ci se doivent d'être choisis et aménagés avec soin de manière à valoriser l'interconnexion efficace entre modes de transport tout en collant au maximum aux zones névralgiques du tissu urbain. Elle peut se décliner à tous les étages, en partant de la marche à pied lorsque l'on quitte son domicile. Pour ECOLO, ce RER nécessitera une intégration tarifaire entre les différents opérateurs. La desserte fine de notre bassin de vie carolorégien nécessite que les lignes de chemin de fer qui le drainent soient valorisées : la réouverture de certaines gares, proposées par l'étude Tritel (p.e. Bomerée, Ransart), doit être envisagée.

4. Par ailleurs, pour ECOLO, il y a urgence au niveau du développement d'une alternative au transport de marchandises par la route. ECOLO souhaite qu'une réflexion soit menée au niveau des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP). Il s'agit d'un concept, plus particulièrement attribué à l'activité Fret ferroviaire de type « wagon isolé », apparu en France au début des années 2000 à l'occasion de l'adaptation dans le droit français de directives européennes concernant « l'ouverture du marché européen du transport à la concurrence ». En France, un OFP est une petite ou moyenne entreprise, du domaine ferroviaire, assurant un trafic de fret local, notamment dans les zones portuaires, et/ou la maintenance de voies ferrées locales à faible trafic dédiées au fret (dites "capillaires fret »). Comme nous l'avons mentionné plus avant, la relance du fret ferroviaire constitue un enjeu important de la politique des transports. À côté des sources de transport massifié que représentent notamment les corridors européens, l'importance du fret local ou de proximité doit être soulignée. Ces opérateurs ferroviaires de petite taille constituent une réponse nouvelle au transport de courte et moyenne distances dans nos régions. L'intercommunale IDEA a pris les devants en proposant de développer un projet-pilote en la matière. Charleroi pourrait embrayer. Plus globalement, il serait opportun de moderniser le transport de marchandises de la SNCB (suivi continu de la localisation des wagons, accélération des temps de formation des trains, augmentation de la vitesse commerciale...) afin de ramener des clients vers le chemin de fer.
5. A travers les difficultés que connaît la dorsale wallonne et que nous venons d'évoquer et la suppression du Thalys, ECOLO souhaite qu'une mobilisation de l'ensemble des forces vives carolos ait lieu afin d'éviter une situation d'enclavement de Charleroi au niveau du rail. Nous ne pouvons nous permettre de subir le préjudice environnemental et économique d'une telle situation.

**Régionale de Charleroi**

Maison de l'Ecologie de la Vallée de la Sambre

Rue Lebeau, 5

6000 Charleroi

071/304.325

**Christophe Clersy** - Assistant Parlementaire de Jean-Marc Nollet

0476/86.87.57

[c.clersy@gmail.com](mailto:c.clersy@gmail.com)

**Auxane Genette** - Animatrice politique

0478/59.42.14

[auxane.genette@ecolo.be](mailto:auxane.genette@ecolo.be)

---