

Question écrite de Caroline Cassart, Députée,
à Philippe HENRY, Vice-Président et Ministre du Climat,
de l'Énergie et de la Mobilité, concernant
**Le plan de transport 2020-2023 de la SNCB
et les répercussions sur l'OTW**

Monsieur le Ministre,

Il y a quelques semaines, la SNCB dévoilait son plan de transport 2020-2023. Celui-ci prévoit d'augmenter de 5 % l'offre de trains afin de soutenir et pérenniser la croissance du nombre de voyageurs. Si nous pouvons nous en réjouir, il n'en demeure pas moins qu'une mobilité transversale est essentielle pour offrir un service fiable et de qualité à l'ensemble des navetteurs. A cet égard, une coordination avec l'OTW est indispensable.

Monsieur le Ministre, quelles étaient les revendications de la Région wallonne à l'égard de ce plan de transport? Ont-elles été entendues? Concrètement, qu'est-il mis en œuvre afin d'optimiser les correspondances entre la SNCB et l'OTW?

Je vous remercie.

Réponse du Ministre Henry:

Le Gouvernement wallon s'est effectivement positionné sur le Plan de transport le 5 décembre 2019 et a transmis ses revendications à la SNCB afin qu'elles soient intégrées dans leur plan.

Pour rappel, les revendications de la Wallonie dans le cadre du Plan de transport 2020-2023 sont basées sur une vision à long terme. Au vu de l'état de dégradation continue du réseau et des menaces de suppression de lignes ou de mise à voie unique, la priorité est donnée à la qualité du service. Aucune réouverture de gares ou de lignes n'était ainsi demandée.

En ce qui concerne l'offre, on peut effectivement se réjouir d'une augmentation de 5 % dans ce nouveau plan de transport. La Wallonie requerrait prioritairement que le seuil d'attractivité minimal d'un train par heure dans chaque sens soit atteint dans toutes les gares. Or, certaines gares wallonnes ne bénéficieront toujours pas d'ici 2023 de cette offre minimale. De plus, pour certaines gares l'adaptation de l'offre est finalement reportée à une date encore inconnue. C'est le cas pour la ligne 42 (Liège-Gouvy) dont l'offre devait doubler en décembre de cette année pour passer à 1 train/h.

Je déplore également que certaines lignes, à commencer par les axes structurants que constituent la dorsale wallonne (Tournai - Liège) et l'axe Bruxelles - Luxembourg, ne jouissent toujours pas d'une desserte efficace, robuste et lisible. Les travaux s'éternisent entre Namur et Luxembourg et le projet d'IC aux heures de pointe sur la dorsale wallonne n'a pas été retenu.

En ce qui concerne l'articulation entre l'offre ferroviaire et l'offre de bus régionale, il est clair que le ferroviaire est la colonne vertébrale de la mobilité collective et il est dès lors primordial que la concertation entre les deux opérateurs soit efficace.

Au fil du temps, on peut noter qu'une meilleure concertation s'est mise en place entre l'OTW et la SNCB, et ce depuis le plan de transport 2017 de la SNCB. L'opérateur régional participe aux réunions de consultation des principaux « stakeholders » qui ont été organisées par la SNCB entre février et novembre 2019. Des concertations bilatérales par bassin de vie viennent compléter ces échanges d'information. Par ailleurs, l'OTW est informé par la SNCB de ses changements d'horaires. C'est ainsi qu'en janvier 2020, la SNCB a transmis à l'OTW son projet d'horaires pour décembre 2020, afin que l'OTW puisse identifier les éventuelles adaptations nécessaires pour l'offre de transport régional. Les horaires des lignes de bus sont alors adaptés au cas par cas, là où c'est nécessaire, en fonction aussi des contraintes de l'opérateur et des autres cibles (clientèle scolaire notamment).

Les changements en décembre 2020 auront peu d'impact sur le réseau de bus classique.

Le développement d'un réseau intégré est une priorité de la vision Fast 2030 et de la SRM. Pour y répondre, l'OTW a un plan de développement de lignes structurantes (les lignes express) dont l'objectif est de connecter les pôles wallons entre eux et le territoire wallon aux pôles en complément du réseau ferroviaire. Ce plan de réseau hiérarchisé et sa concrétisation opérationnelle sont analysés sous le pilotage de l'AOT conformément à la SRM et au regard des budgets disponibles.

Une connexion au réseau SNCB est prévue pour la toute grande majorité de ces lignes. Les correspondances à privilégier sont en cours d'analyses, en concertation avec l'AOT et la cellule ferroviaire de la Région wallonne. Afin de renforcer encore la collaboration entre les deux opérateurs à cet égard, j'ai demandé à mon administration d'inviter désormais la SNCB aux Organes de Concertation des Bassins de Mobilité (OCBM), organisée par l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT) régionale.