

# Remettre Liège-Guillemins sur la carte ferroviaire européenne ?

Conférence de presse, 26 mars 2015

François Schreuer, conseiller communal de la Ville de Liège

## 1. Introduction

L'intérêt de la Coopérative politique VEGA pour les questions ferroviaires n'est pas récent. S'il se concentre le plus souvent sur la desserte urbaine et suburbaine — qui est autant le parent pauvre du rail en Belgique que le service le plus utile à la majorité de nos concitoyens — nous ne méconnaissons pas pour autant les enjeux qui se posent à une échelle plus large.

Ces dernières semaines, l'interruption prévue fin de ce mois du service du « Thalys wallon » (empruntant la dorsale wallonne avant de rejoindre la LGV à Antoing et de se diriger vers Paris) a suscité une vive émotion dans le monde politique régional, qui a amené de nombreux intervenants — au premier rang desquels le gouvernement régional et ses principaux ministres — à s'exprimer sur le dossier, voire à en faire un *casus belli* avec le gouvernement fédéral.

Ce contexte nous amène à revenir sur ce dossier du *Thalys wallon* pour exprimer de sérieux doutes sur la pertinence des deux raisons avancées de sa fermeture ; il nous incite aussi à poser de façon plus large la question de la position de Liège et de sa gare principale — la toujours nommée Liège-Guillemins — sur la carte des chemins de fer européens du transport des personnes<sup>1</sup>.

## 2. Le *Thalys wallon* pourrait-il encore être sauvé ?

C'est à juste titre, nous semble-t-il, que les réactions se sont multipliées ces dernières semaines en faveur du maintien de la ligne Liège-Namur-Charleroi-Mons-Paris : le risque que sa « suspension » se transforme en fermeture définitive, qui priverait Namur et Charleroi<sup>2</sup> d'une connexion ferroviaire directe à Paris, ne doit pas être écarté. Comme nous avons eu l'occasion de l'indiquer lors du Conseil communal du deux mars dernier, la situation est sans doute moins préoccupante pour Liège, qui continue à être desservie par les trains empruntant la LGV entre Bruxelles et l'Allemagne. Il n'empêche : que ce soit au nom d'une solidarité wallonne hautement souhaitable dans un dossier aux forts relents communautaires ou au nom d'un projet de service public visant à une desserte de qualité

---

1 Les enjeux relatifs au fret ne seront pas abordés dans la présente conférence de presse.

2 Et peut-être Mons, qui pourrait cependant récupérer un arrêt intermédiaire sur certains trains entre Bruxelles et Paris.

de l'ensemble du territoire et au développement des villes régionales, il y a tout lieu de réagir.

Sans refaire ici l'ensemble du débat, deux éléments importants semblent devoir être mis sur la table, qui pourraient, s'ils se confirment, être de nature à modifier l'issue du dossier — pour autant, bien sûr, que les raisons de cette suspension soient bien celles qui ont été avancées, à savoir un déficit d'exploitation et des problèmes techniques.

## **2.1. Le service est interrompu... mais pas son financement**

Quoi qu'en dise la ministre des entreprises publiques, Mme Galant, qui déclarait, en Commission infrastructure de la Chambre, le 5 novembre dernier, que la dotation de la SNCB était à considérer comme un « *montant global couvrant les besoins de financement des missions prévues au contrat de gestion, entre autres l'utilisation en service intérieur des trains internationaux* », le Contrat de gestion de la SNCB, en son article 76, prévoit bel et bien une dotation spécifique à la SNCB pour assurer la desserte de destinations intérieures avec des trains à grande vitesse.

Si l'on se réfère aux Arrêtés royaux parus jusqu'à ce jour au Moniteur belge, cette dotation n'a non seulement pas été supprimée ou adaptée ; mais elle est explicitement maintenue (et même indexée) pour l'année 2015<sup>3</sup>.

Autrement dit, alors même que la desserte à grande vitesse de la dorsale wallonne est prévue noir sur blanc au Contrat de gestion — et que la SNCB reçoit un financement spécifique pour assurer ce service —, celle-ci peut, semble-t-il, être interrompue pour une durée indéterminée sans — jusqu'à présent — remettre en cause le versement de la dotation.

Dans ce contexte, il est particulièrement surprenant que des représentants des partis faisant partie de la majorité fédérale — M. Crucke, par exemple, le 6 mars dernier — appellent la Région wallonne à assumer un déficit d'exploitation qui est déjà au moins en partie — et continuera à être — couvert par une dotation fédérale, plutôt que de demander le retrait de la dotation pour un service qui n'est plus rendu ou, bien sûr, l'exécution du service pour lequel une dotation est versée..

## **2.2. Le même problème en Flandre et en Wallonie ne trouve pas la même réponse**

Si, officiellement, le *Thalys wallon* n'est pas supprimé mais suspendu, c'est en attendant la mise en service du système européen de contrôle de vitesse en continu ETCS.

Plus précisément : les rames Thalys sont actuellement équipées de la version 2.2 du système ETCS tandis qu'Infrabel est en train de passer — sans prendre la peine de veiller à synchroniser ces travaux avec le déploiement de technologie sur le matériel roulant — à la version 2.3.0. Cette différence cause certains problèmes techniques, notamment en gare de Namur. Ces problèmes techniques sont cependant parfaitement contournables en débranchant le système ETCS le temps de passer les zones problématiques en attendant l'adaptation des rames Thalys.

Il est intéressant de noter qu'exactement le même problème se pose actuellement à Anvers. Mais — on s'en réjouit évidemment pour les usagers de cette ligne — personne ne semble pour autant envisager l'interruption du service Thalys vers la Hollande.

Comment expliquer cette différence de traitement d'un même problème ? Certains éléments techniques justifieraient-ils une différence de traitement entre ces deux situations ?

---

3 AR du 21.3.2014 modifiant l'AR du 21.12.2013.

### 3. Liège-Guillemins, gare de moins en moins internationale

Dans le débat sur le *Thalys wallon*, le risque est cependant que l'arbre ne cache la forêt — et l'on ne saurait trop inviter celles et ceux qui s'alarment de la fin de ce service de prendre conscience que le problème est *beaucoup* plus profond. La dégradation des connexions ferroviaires internationales de Liège est en effet générale et mérite une approche d'ensemble.

Sans même remonter aux temps héroïques bien que pas si lointains où Liège était reliée quotidiennement à Berlin (par exemple), il suffit de se référer à la récente mise en place du nouveau plan de transport de la SNCB, en décembre dernier, pour se convaincre de cette dégradation. On ne l'a pas suffisamment souligné, mais en plus de tous les reculs qui ont affecté le service de façon générale — allongement global de nombreux temps de parcours, diminution de l'amplitude horaire sur bon nombre de liaisons, réduction de la fréquence, notamment vers Waremme, dégradation de certaines correspondances —, Liège a perdu deux liaisons internationales supplémentaires à cette occasion : Aachen et Lille.

À l'exception des deux services à grande vitesse (Thalys et ICE), Liège ne conserve dès lors plus à ce jour, au plan international, de liens directs qu'avec Maastricht et Luxembourg — ces deux liaisons offrant de surcroît des performances plutôt médiocres qui font craindre pour leur avenir.

Voilà qui est particulièrement difficile à admettre lorsqu'on sait ce qu'a coûté la nouvelle gare des Guillemins. Si l'on veut éviter que ne se précise un destin d'éléphant blanc pour la gare Calatrava, il est grand temps d'organiser une réaction, c'est-à-dire d'identifier, dans le paysage existant, la manière la plus avisée de mobiliser les rares ressources disponibles pour mettre le mieux possible en valeur les outils dont nous disposons.

### 4. Dix propositions

Pour élargir le débat et dégager quelques pistes visant à remettre Liège sur la carte ferroviaire européenne, nous formulons ici dix propositions, allant de la mesure la plus élémentaire à quelques perspectives de plus long terme. Ces propositions se veulent des revendications possibles — au double sens : potentielles et réalistes — que les Liégeois soucieux de la desserte ferroviaire de leur ville pourraient porter dans les divers lieux où les décisions se prennent.

#### 4.1. Traduire toute la signalétique de Liège-Guillemins en plusieurs langues

Cela paraît l'évidence dans une gare TGV qui prétend desservir des régions néerlandophones ou germanophones ou simplement accueillir des visiteurs internationaux : la signalétique doit être systématique quadrilingue (au moins). Elle ne l'est pas. La plupart des éléments signalétiques de la gare de Liège-Guillemins restent aujourd'hui exclusivement francophones.

La retentissante visite du gouverneur de la Province de Limbourg de 2007 est loin, lors de laquelle la gare de Liège — le nom « Liège-Limburg » avait été évoqué... — était présentée comme porte d'entrée d'un vaste hinterland transfrontalier et multilingue.

#### 4.2. Aménager dans la gare un espace d'attente chauffé

Seconde évidence — on est marri de devoir y revenir —, Liège-Guillemins manque toujours à ce jour d'un espace fermé et chauffé où puissent s'installer les voyageurs — internationaux ou pas — le temps d'une correspondance, ou simplement quand il arrive, par extraordinaire, qu'un train ait pris un peu de retard.

### 4.3. Intégrer une gare d'autocars sur le site du Plan Incliné

La localisation routière de Liège est remarquable, combien de fois cela a-t-il été répété ? Les services d'autocar qui traversent l'Europe sont nombreux à emprunter ses autoroutes ; beaucoup moins à s'y arrêter. Et pour cause : aucune infrastructure n'est prévue pour les accueillir. Les autocars s'arrêtent pour la plupart rue du Plan incliné, dans de très mauvaises conditions.

Pourquoi ne pas profiler la ville — et sa gare — comme une étape sur le trajet de ces autocars, en créant — dans le cadre des importants développements immobiliers envisagés par la SNCB sur son site de la rue du Plan incliné — une véritable gare des autocars, couverte, équipée, en connexion directe avec la gare ferroviaire ?

### 4.4. Rouvrir une relation directe avec Aachen

Jusqu'au mois de décembre, un train IR reliait, toutes les deux heures, Liège à sa plus proche voisine allemande. Ce train a été remplacé par un train reliant Aachen à Spa, Liège et Aachen perdant leur connexion directe par train ordinaire — au grand dam de tous les partisans de l'*Euregio*.

Sans remettre en cause ce nouveau service vers Spa, notons que la restauration d'une connexion vers Aachen serait aisément possible en prolongeant l'IC 408, venant d'Ostende, et qui s'arrête actuellement à Welkenraedt (après des arrêts à Angleur, Pepinster et Verviers-Central)<sup>4</sup>.

### 4.5. Mettre en service une liaison entre Liège et Anvers via Tongres et Hasselt

Jusqu'au dernier plan de transport de la SNCB, Liège disposait via Hasselt d'une relation directe avec Anvers — et donc vers la Hollande — dont il faut cependant souligner que les performances étaient médiocres en raison notamment de trop nombreux arrêts et d'une perte de temps consécutive au rebroussement opéré en gare d'Aarschot. Aujourd'hui, la liaison avec Anvers requiert, depuis Liège-Guillemins une correspondance à Leuven ou Bruxelles (et une double correspondance depuis Liège-Palais).

La remise en service d'un train direct avec arrêt intermédiaire à Liège-Palais, Tongres, Hasselt, Diest et éventuellement Lier, en empruntant la courbe d'Aarschot, aurait un temps de parcours compétitif, de l'ordre d'1h30<sup>5</sup>. Elle permettrait de desservir Liège-Palais et de maintenir un service attractif sur la ligne 34, qui est aujourd'hui assez fragilisée.

Ce service rencontrerait également la forte demande des Limbourgeois d'être reliés de manière rapide à Anvers et dans une moindre mesure à Liège, dans un contexte de complète saturation de l'E314 en Campine et vers Anvers. Le succès d'un train IC rapide entre Anvers et Hasselt paraît à peu près garanti sur ce tronçon.

---

4 En ce qui concerne la liaison avec Bruxelles, nous plaçons pour la mise en service, à moyen terme, de quatre IC horaires cadencés au quart d'heure (en plus de l'IC via Namur) — dont au moins un desservirait directement le quartier européen —, entre Liège et Bruxelles, desservant respectivement, après passage à Liège-Guillemins : a) Angleur, Pepinster, Verviers, Welkenraedt et Eupen ; b) Verviers, Aachen et Cologne ; c) Bressoux, Visé et Maastricht ; d) Seraing, Flémalle et Huy (via la ligne 125A).

5 Une autre hypothèse pour relier Liège et Anvers consisterait à emprunter les deux LGV et à faire un arrêt intermédiaire à l'aéroport de Bruxelles-National. Si elle serait plus rapide, cette liaison se heurterait cependant à plusieurs obstacles qui nous amènent à ne pas l'envisager. Elle serait très coûteuse en raison de l'utilisation de la ligne TGV (prix du sillon, matériel spécifique non disponible actuellement). Alternativement, il faut envisager d'utiliser la ligne 36, moins rapide avec ou sans arrêt intermédiaire. Mais cela rend la desserte moins lisible et plus lente. Cela risque aussi de se faire au détriment de l'IC reliant Liège à Bruxelles via Waremme actuellement, assez fragile. L'offre est par ailleurs déjà très attractive entre Liège et Leuven et le gain de sur cette relation sera quasi nul. Enfin, malgré des investissements colossaux, l'aéroport ne draine actuellement que fort peu de trafic au regard de la desserte dont il bénéficie.

La correspondance vers le Luxembourg et dans une moindre mesure vers l'Allemagne serait également intéressante depuis Hasselt et Tongres, contribuant à remplir ces trains.

En outre, en mettant une telle proposition à son agenda, Liège gagnerait un allié de poids dans ses projets ferroviaires.

#### **4.6. Prolonger l'Intercity Amsterdam-Maastricht jusqu'à Liège**

Le Limbourg hollandais multiplie, depuis de longues années, les initiatives pour se connecter à ses voisins belges et allemands. La relation entre Maastricht et Liège demeure cependant insatisfaisante.

Par ailleurs, les chemins de fer néerlandais semblent désireux d'améliorer leurs relations avec la Belgique, qui pourrait prendre la forme d'une prolongation jusqu'à Liège de l'Intercity reliant Amsterdam à Maastricht. Liège doit soutenir cette probable demande dont les effets positifs seraient multiples.

Dans ce cadre, et pour permettre à long terme l'établissement d'une relation directe entre le centre de Liège et Maastricht<sup>6</sup>, nous souhaitons que la Ville de Liège préserve, en établissant une zone de réservation au plan de secteur, la possibilité de construire un pont ferroviaire sur la Meuse en aval du centre-ville.

Ici comme pour les autres propositions, il faudra évidemment envisager les améliorations possibles des correspondances, notamment avec les trains de la dorsale wallonne et les trains vers Luxembourg.

#### **4.7. Ouvrir une négociation avec les CFL au sujet de la liaison entre Liège et Luxembourg**

On sait que les Chemins de fer luxembourgeois (CFL) sont — très — désireux de développer les relations avec leurs pays voisins et peinent manifestement à trouver en la SNCB un interlocuteur réceptif à leurs attentes.

Les CFL ont co-financé différents travaux d'infrastructure, notamment la rénovation de la ligne 42 (vers Gouvy) et exploitent actuellement une relation bi-horaire entre Liège et Luxembourg, dont les performances sont cependant trop faibles que pour la rendre attractive (avec un temps de parcours de plus de 2h30).

Nous proposons d'envisager avec les CFL un service IC via la ligne 43 : Liège-Palais / Liège-Guillemins / Rivage / Marloie (Marche-en-Famenne) / Libramont / Arlon / Luxembourg, toutes les deux heures, en complément des services actuels sur Liège-Marloie et sur la ligne 42.

Liège y gagnerait notamment une relation avec les principaux pôles de la Province de Luxembourg, actuellement uniquement accessibles par un train L vers Marloie (ou en passant par Namur).

À noter : cette ligne pourrait éventuellement n'en faire qu'une avec celle qui est envisagée vers Anvers, créant une très intéressante liaison entre Anvers et Luxembourg via au moins Hasselt, Marloie, Libramont et Arlon — aux nombreuses potentialités.

---

6 Le plan de transport répond à cette demande, avec le nouveau service Hasselt-Liège-Maastricht : le détour reste cependant important (ce qui pénalise le temps de trajet) sur la relation directe entre Liège-Palais et Maastricht.

#### **4.8. Faire de la rénovation de la dorsale wallonne LA première priorité ferroviaire régionale**

La dorsale wallonne dessert les principales villes de la Région. Elle est l'épine dorsale pour la majorité de la population. Les temps de parcours y sont pourtant très mauvais, et son amélioration peine à recevoir la priorité qu'elle mériterait, parmi d'autres projets.

Nous appelons donc à ce que la Région fasse de l'amélioration de la dorsale wallonne sa première priorité sur le plan ferroviaire, avec un objectif de réduction significative des temps de parcours, mais aussi un doublement de la cadence : deux « vrais » IC cadencés à la demi-heure entre Liège et Mons, l'un continuant vers Tournai et Lille et l'autre vers Valenciennes (moyennant réouverture du petit bout manquant de la ligne 97), restaurant ainsi une liaison directe entre Liège et Lille — supprimée dans le dernier plan de transport — qui nous ouvre au réseau français<sup>7</sup>.

Du coup l'IC Bruxelles / Namur / Liège pourrait être détourné par Seraing (via la 125A). La liaison Liège-Ottignies (et donc Louvain-la-Neuve) se ferait quant à elle via correspondance efficace à Leuven théoriquement plus rapide que la desserte actuelle si la correspondance est correctement assurée à Leuven.

#### **4.9. Anticiper les trains entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne**

Au printemps 2011, une pétition avait rassemblé une quinzaine de milliers de signatures en quelques semaines pour réclamer que la SNCB prenne les dispositions nécessaires à permettre l'arrêt à Liège des trains entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne, via le tunnel sous la Manche. Il était à l'époque question d'une mise en service rapide d'un ICE entre Francfort et Londres ; et pour l'accueillir, de travaux visant à permettre la « stérilisation » temporaire d'un quai de Liège-Guillemins (sur le modèle de Lille-Europe), pour répondre aux exigences de sécurité inhérentes au passage dans le tunnel sous la Manche et pour effectuer les contrôles exigés par la Grande-Bretagne pour l'entrée sur son territoire.

Depuis lors, la situation a un peu évolué. L'ICE est jusqu'à présent resté dans les cartons de la D-Bahn. Par contre, Eurostar a annoncé une desserte prochaine d'Amsterdam et d'autres villes hollandaises, sans que des travaux d'infrastructure ne soient, manifestement, envisagés dans les gares desservies : c'est à Bruxelles-Midi qu'auront probablement lieu les contrôles requis (à moins qu'un contrôle à bord des trains ne soit envisagé ?), rendant l'équation financière beaucoup plus raisonnable pour ces différentes destinations.

Ce modèle est évidemment transposable pour l'axe Est du réseau belge. Il pourrait permettre, s'il se confirme, la mise en service rapide d'une relation entre Londres et l'Allemagne. Il appartiendra aux Liégeois d'être suffisamment attentifs pour ne pas laisser passer cette opportunité.

#### **4.10. Remettre les trains de nuit à l'ordre du jour**

Les trains de nuit ont tout simplement disparu en Belgique. Il faut rejoindre Paris, Cologne ou Luxembourg pour trouver les rares services subsistants en Europe de l'Ouest.

Nous proposons de faire des trains de nuit le fer le lance d'un nouveau — d'un premier — projet de service public ferroviaire européen qui viserait notamment à offrir une alternative à l'aviation low-cost, moins nuisible à l'environnement que celle-ci (mais aussi, simplement, pour permettre aux voyageurs de ne pas perdre une journée dans les trains quand ils peuvent y passer la nuit). Dans ce cadre, Liège pourrait voir passer plusieurs trains vers le Nord ou l'Est de l'Europe.

---

<sup>7</sup> On notera que même la liaison entre Tournai et Lille n'est pour le moment assurée que par quelques trains français (et des bus belges), en raison d'une incompatibilité qui est soudainement apparue entre le matériel belge et système électrique français.

## 5. Conclusion : garder des liaisons à grande vitesse,... mais sortir de la logique du tout TGV

Un réseau ferroviaire forme un tout. Le développement de ses parties ou l'amélioration de la complémentarité entre elles bénéficie à toutes. Et inversement. C'est la raison fondamentale pour laquelle nous sommes convaincus que ce réseau doit être public, et éviter d'entrer dans des logiques de concurrence interne.

À ce titre, une critique du « Tout au TGV » est aujourd'hui nécessaire. Cette logique — particulièrement marquée en Belgique francophone, sans doute sous l'influence française — a amené à supprimer massivement — en particulier au niveau international — des services utiles et pertinents — et beaucoup moins coûteux — pour inciter voire contraindre les usagers, ou du moins ceux qui pouvaient se le permettre, à opter pour la grande vitesse. C'est ce qui s'est passé sur la dorsale wallonne où les trains internationaux vers Paris — dont les temps de parcours, même sur ligne classique, n'étaient pourtant pas si mauvais — ont tous été supprimés pour assurer le succès commercial du Thalys. Le *Thalys wallon*, il convient de ne pas l'oublier, était une compensation octroyée aux villes wallonnes — et garanti dans une série de textes — pour la fermeture de ces services. Avec le recul, il est clair qu'il s'agissait là d'un mauvais calcul, et que les villes wallonnes ont nettement perdu au change, a fortiori avec la suspension/suppression du Thalys.

*In fine*, cette logique du Tout-au-TGV a donc fragilisé l'ensemble du réseau. À certains égards, les reculs qu'on peut observer jusque dans l'offre à grande vitesse sont le résultat indirect de cette désertification progressive de l'offre ferroviaire.

Un nouvel équilibre doit donc être trouvé : le train à grande vitesse a démontré son efficacité sur une série de destinations ; à certains égards il a aidé à préserver un attrait pour le train vers certains publics, dans un contexte — désormais dépassé — de triomphe culturel de l'automobile. Mais les temps changent. Et l'on peut et doit dire aujourd'hui que la grande vitesse ne devrait constituer qu'une partie de l'offre ferroviaire internationale. Il est temps de cesser d'investir des sommes colossales dans le développement du réseau rapide européen et de recentrer l'investissement sur des besoins plus locaux et sur d'autres types de services, moins coûteux, plus accessibles à toutes et tous au plan tarifaire et complémentaires à l'offre à grande vitesse (insistons ici encore sur le potentiel que représentent les trains de nuit).

Penser un réseau ferroviaire passe par l'articulation de ses dimensions locales, régionales, nationales et internationales. Mettre en service des réseaux suburbains, améliorer la desserte des lignes rurales ou soigner, simplement, la qualité des liaisons intérieures, et pas uniquement celles qui desservent Bruxelles comme on l'a fait dans le récent plan de transport de la SNCB, est aussi une manière de viabiliser — de manière pérenne et structurelle — l'attrait des liaisons nationales ou internationales. Il serait bon que d'aucuns, dans nos divers gouvernements, s'en souviennent sans trop attendre.