

**SYNTHESE**

Le matériel "Light Rail", beaucoup plus flexible que les trains ordinaires, permet d'améliorer la capacité relative du réseau et de diminuer les frais d'exploitation. Il est le "chaînon manquant" entre le train lourd classique sur les lignes principales et le bus ou le tram pour les services locaux. Partout en Europe le Light Rail est de plus en plus introduit sur bon nombre de lignes locales et régionales, mais aussi en trafic suburbain. L'expérience prouve à suffisance que le Light Rail est un système avantageux et fiable, fonctionnant en toute sécurité.

En Belgique, le Light Rail est resté longtemps méconnu. Aujourd'hui encore de nombreux décideurs se limitent à la seule dualité "train ou bus", alors que de nouveaux projets Light Rail atteignent déjà nos frontières (Aachen). Il devient donc bien difficile de continuer à ignorer le Light Rail comme alternative au transport voyageurs traditionnel par chemin de fer, au risque de nuire à terme à la sauvegarde d'une mobilité durable.

Deux lignes Light Rail projetées au Limbourg (vers Maastricht et Maasmechelen) sont des relations intervilles qui ont leur place dans le réseau IC/IR. Or, comme la SNCB a toujours refusé d'envisager leur réouverture, il ne faut donc pas s'étonner que d'autres exploitants finissent par prendre eux-mêmes l'initiative. Le Light Rail est aussi tout indiqué pour réinstaurer certains chaînons manquants sur le réseau ferré, notamment au Limbourg, dans le Westhoek et le Meetjesland, ou encore en trafic suburbain.

De plus, de nombreux services omnibus fonctionneront mieux et seront plus rentables en exploitation Light Rail, surtout que cela permettra d'augmenter le nombre d'arrêts sans incidence négative sur la vitesse commerciale, et donc d'atteindre un public potentiellement plus large. D'autre part, un Light Rail n'est-il pas de loin préférable à la suppression pure et simple d'une relation ferroviaire ?

Par analogie avec des régions comparables, notamment en Allemagne, le Light Rail se présente comme la solution idéale pour donner au sud du sillon Sambre-Meuse un nouvel élan aux relations ferroviaires régionales et pour desservir de nouveau certaines zones d'habitat enclavées. Nous pensons notamment à Trois-Ponts-Waimes, l'Entre-Sambre-et-Meuse et surtout Libramont-Bastogne,

Il va de soi que le client marque sa préférence pour un système ferroviaire proche, convivial et de qualité. Peu lui importe qui en est l'exploitant, pourvu qu'un tel service public de transport régional ou local soit disponible

## **JUSTIFICATION**

Partout en Europe le concept Light Rail connaît un développement remarquable, jusqu'à nos propres frontières. Même en Belgique le sujet n'est plus vraiment tabou, au point que depuis peu plusieurs projets de Light Rail sont étudiés quant à leur faisabilité. Dès lors, le Comité Consultatif des Usagers considère qu'il est de son devoir de se pencher sur l'introduction éventuelle du Light Rail sur certaines lignes de la SNCB\* :

- Ainsi, les futures lignes Light Rail au Limbourg devront être aménagées en grande partie sur des lignes de la SNCB\* ou des tracés ferroviaires existants qui sont actuellement désaffectés ou dont l'infrastructure ferroviaire a été démantelée ;
- l'une de ces lignes, Genk-Maasmechelen, a d'ailleurs déjà fait l'objet d'une étude en vue de la réouverture au transport de voyageurs. laquelle figure dans le 2<sup>e</sup> avenant du Contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB – voir les avis **00/13** et **02/03**.
- le Comité qui a déjà plaidé plus d'une fois en faveur de la réouverture des lignes ferroviaires en question, surtout en trafic voyageurs (mais sans exclure les marchandises), même s'il est d'avis qu'en vertu de leur fonction intercity, plusieurs de ces lignes devraient être intégrées au réseau « intervalles » de la SNCB\*.

Le présent avis n'a certainement pas pour objet de porter un jugement sur les nouveaux projets en tant que tels, mais bien sur le concept de Light Rail en soi et sur son application éventuelle au réseau ferroviaire belge, tant au Limbourg qu'en Flandre, en Wallonie et en région de Bruxelles-Capitale.

## **LIGHT RAIL AUJOURD'HUI**

“Light Rail” est un concept datant du début des années 90 et qui a donc fait ses preuves. Il recouvre l'exploitation de lignes ferroviaires avec des véhicules moins lourds et donc moins onéreux à exploiter <sup>(1)</sup> que les trains lourds traditionnels des sociétés ferroviaires “nationales”. Ainsi le Light Rail incarne le “chaînon manquant” entre le train lourd classique sur les relations principales et le bus/tram pour les services locaux.

En combinant leur accélération et freinage rapides, leur capacité de transport performante et leur concept d'embarquement facile, les rames Light Rail permettent une exploitation beaucoup plus flexible que les trains classiques. De plus, elles permettent d'augmenter la capacité relative du réseau tout en diminuant les frais d'exploitation. L'expérience des autres pays d'Europe prouve à suffisance que le Light Rail est un système avantageux et fiable, fonctionnant en toute sécurité.

Dans toute l'Europe, le Light Rail est introduit sur bon nombre de lignes locales et régionales parce qu'il est plus rentable, surtout dans les régions faiblement peuplées, et que du coup il offre une bonne alternative là où l'exploitant national se désintéresse des lignes régionales ou les trouve trop “chères” à son goût. Ainsi, dans le cadre du processus européen de libéralisation, chaque opérateur peut faire le choix de l'exploitation ferroviaire la plus appropriée pour exécuter le service demandé.

---

1 Cet avis n'a pas pour but de développer les divers types d'exploitation du Light Rail, dont le “tram-train”

Aujourd'hui les véhicules Light Rail circulent aussi bien sur leur site propre que sur les voies des trains "lourds" et rapides <sup>(2)</sup>, tout en respectant les prescriptions de sécurité requises, tant au niveau du concept et de la construction des véhicules que du point de vue de leur utilisation et exploitation. Même en trafic suburbain le choix se porte de plus en plus sur le Light Rail (par ex. Karlsruhe, Saarbrücken, Mulhouse).

En Belgique, le Light Rail est peu connu, et jusqu'à il y a peu un sujet tabou à la SNCB. Même de nos jours bon nombre de décideurs se limitent à la seule dualité "train ou bus", malgré l'évolution radicale de la mobilité depuis les années 60, 70 et 80, ignorant que ces dernières années les systèmes de Light Rail se sont développés jusqu'à nos portes : à Aachen il est déjà opérationnel, à Luxembourg-ville les préparatifs sont en cours, tandis qu'à Lille on est au stade des projets. N'oublions pas Düren (D), l'un des pionniers, et Gouda (NL), qui ont tous deux leur système de Light Rail.

Il devient dès lors bien difficile de continuer à ignorer le Light Rail comme alternative au transport voyageurs traditionnel par chemin de fer, au risque de nuire à terme à la sauvegarde d'une mobilité durable.

## **LE LIGHT RAIL SUR LE RESEAU FERROVIAIRE BELGE**

Le Light Rail a-t-il également sa place chez nous ? Les nombreux exemples en Europe et leurs modalités d'exploitation ne laissent que peu de doute à ce sujet.

- Des lignes Light Rail projetées au Limbourg (vers Maastricht et Maasmechelen) deux sont des relations intervilles devant faire partie du réseau IC/IR. Or, la SNCB a toujours refusé d'envisager leur réouverture, malgré une étude positive sur la relation Genk-Maasmechelen datant des années 80 <sup>(3)</sup>. Il ne faut donc pas s'étonner que d'autres finissent par prendre eux-mêmes le taureau par les cornes. Par contre, la relation vers Neerpelt et les Pays-Bas est tout indiquée pour un Light Rail, d'autant plus que sa souplesse d'exploitation permettra de mieux desservir certaines zones d'habitat moyennant quelques légères déviations de tracé.
- Certaines options, dans les autres provinces flamandes <sup>(4)</sup>, sortent du cadre de cet avis. Toutefois le Comité estime que le Light Rail est tout indiqué pour réinstaurer certains chaînons manquants sur le réseau ferré, notamment dans le Westhoek et le Meetjesland. Dans un passé récent, l'idée a déjà été lancée d'une exploitation Light Rail, par ex. sur Gent-Eeklo et Antwerpen-Boom.
- De manière plus générale, on peut concevoir que, tant en Flandre qu'en Wallonie, de nombreux services omnibus fonctionneront mieux (et seront plus rentables) en exploitation Light Rail, surtout que ce système permet d'augmenter le nombre d'arrêts sans incidence négative sur la vitesse commerciale, et donc d'atteindre un public potentiellement plus large. D'autre part, un Light Rail n'est-il pas de loin préférable à la suppression pure et simple d'une relation ferroviaire ?

---

2 p.ex. le Talent d'Euregiobahn côte à côte avec l'ICE et le Thalys entre Aachen et Stolberg

3 sous l'ancien ministre des communications De Croo

4 comme le projet LiRA en Brabant Flamand

- Par analogie avec des régions comparables, notamment en Allemagne, le Light Rail se présente comme la solution idéale pour donner au sud du sillon Sambre-Meuse un nouvel élan aux relations ferroviaires régionales et pour desservir de nouveau certaines zones d'habitat enclavées. Nous pensons notamment à Trois-Ponts-Waimes, l'Entre-Sambre-et-Meuse et surtout Libramont-Bastogne, prolongée le cas échéant jusqu'à Gouvy ou le Grand-Duché. D'autres relations régionales ne sont évidemment pas à exclure, mais beaucoup dépendra de la vision d'avenir et de la volonté politique des décideurs.

Enfin, le Comité aimerait encore attirer l'attention sur l'attitude frileuse de certains, lorsque récemment encore il fut question d'une exploitation ferroviaire par des tiers (donc sans la SNCB\*).

L'essor et le succès du nombre de systèmes Light Rail en Europe – à quelques déconvenues près – sont la preuve de la faisabilité économique et de la viabilité du système, qui continue inexorablement sa marche en avant.

Il est évident que le client marque sa préférence pour un système ferroviaire proche, convivial et de qualité. Peu lui importe qui en est l'exploitant, pourvu qu'un tel service public de transport régional (ou local) soit disponible.

---

**CET AVIS A ETE APPROUVE AVEC LA MAJORITE DES VOIX, MOINS DEUX ABSTENTIONS, LORS DE LA REUNION PLENIERE DU 25 JANVIER 2005**

---

La loi du 21 mars 1991 stipule que le Comité Consultatif des Usagers émet des avis sur toute question relative aux services fournis par la SNCB.  
Il s'agit de la mission essentielle du Comité.

Ces avis sont émis sur la base du point de vue et de l'expérience de l'utilisateur, non seulement afin de signaler les problèmes et lacunes du service des trains, mais aussi dans le but de proposer des mesures complémentaires et des améliorations.

De cette manière, le Comité entend contribuer de manière constructive à l'amélioration des services ferroviaires en termes de qualité, d'attrait et d'orientation clientèle.

---

## Les destinataires

sont les Administrateurs-Délégués et les Présidents de l'exploitant SNCB, du gestionnaire d'infrastructure Infrabel et du Holding SNCB, leurs Conseils d'Administration, les directions Voyageurs et Trains (exploitant SNCB), les ministres fédéraux responsables, ainsi que les parlementaires de la Commission de l'Infrastructure et des Communications de la Chambre.

**Le Comité accorde beaucoup de soin à la préparation, à l'élaboration et à la rédaction de ses avis qui sont souvent le fruit d'un important travail de recherche. Dès lors, il attend de la SNCB qu'elle fasse preuve du même sérieux et de la même rigueur, et qu'elle réponde à ces avis de manière non sélective. Le Comité attend donc au moins une évaluation honnête de ses propositions quant à leur pertinence et leur faisabilité, sur la base de faits et de données concrets et vérifiables.**