

Extrait de l'avis 2004A02F du CFDD (Conseil Fédéral du Développement Durable)

6.3. Améliorer la qualité des alternatives au transport routier et aérien

6.3.1. Développer les infrastructures de transport public : créer un fonds de financement

[117] Un pays densément peuplé comme la Belgique doit être doté d'un réseau de transport public efficace et fiable. Le développement des infrastructures de transport public demandera des budgets considérables, notamment pour les chemins de fer. Ces budgets pourraient provenir entre autres des revenus de la taxation d'usage des infrastructures routières.

6.3.3. Améliorer les services fournis par la SNCB

[121] Les autorités doivent veiller à assurer le financement de la SNCB à court, moyen et long termes. Les incertitudes à ce propos doivent être levées. Le CFDD tient à souligner que **le financement de la SNCB est un investissement pour le long terme**. Il devra contribuer à mettre en place une mobilité plus compatible avec le développement durable, avec des effets positifs tant économiques, sociaux qu'environnementaux. Il faudra aussi libérer des moyens suffisants pour permettre à la SNCB de répondre à des objectifs liés au projet de gratuité du transport ferroviaire domicile - travail.

[122] Le CFDD tient à rappeler que le trajet de 92 % des clients de la SNCB ne concerne que le réseau intérieur. Le CFDD estime dès lors que

Le réseau intérieur (hérité en grande partie du dix-neuvième siècle) doit devenir la priorité en matière d'investissements, notamment en infrastructures.

Le patrimoine existant de la SNCB doit être entretenu et préservé, notamment les gares.

La tendance à la suppression ou à la diminution des fréquences des petites lignes et des petites gares doit être inversée.

La fréquence des trains intérieurs doit être augmentée sur toutes les lignes, en particulier dans les zones à forte densité d'habitat.

Sur la base d'études de faisabilité et d'incidences, des lignes intérieures doivent être remises en exploitation et de nouvelles lignes doivent être ouvertes.

Les trajets entre deux points doivent pouvoir se faire avec le moins de correspondances possible. Les gains en temps de parcours accomplis à grand frais (économique et énergétique) sur certaines lignes sont parfois perdus à cause de problèmes de correspondance ou d'organisation.

Le projet RER doit être finalisé au plus vite.

L'équipement des gares et des trains doit être amélioré afin de pouvoir accueillir les voyageurs moins valides ou handicapés. Cette catégorie de voyageurs devrait augmenter, du fait du vieillissement de la population. L'accès aux quais (notamment les passages souterrains ou les accès par ponts ou plates-formes) devraient être améliorés par l'installation d'ascenseurs et d'escalators.

Avis cadre mobilité

CFDD 35 / 63

Des lieux de stationnement sécurisés et idéalement gratuits à l'abord des gares doivent être mis à la disposition des voyageurs.

L'information donnée aux voyageurs doit être considérablement améliorée dans toutes les gares et points d'arrêt. On peut ainsi penser à développer un système d'information sur l'emplacement du train attendu en temps réel, comme dans le métro bruxellois.

Le confort et la sécurité des voyageurs dans les trains et dans les lieux d'attente doivent être fortement augmentés.

[123] En ce qui concerne le transport ferroviaire international de voyageurs, le CFDD tient à attirer l'attention sur les problèmes suivants :

La suppression d'une grande partie des trains internationaux (trains de nuit et trains non TGV) s'oppose à une politique de long terme en matière de transport ferroviaire. Cette suppression a été encouragée par la décision de la Commission européenne d'interdire les subventions pour les trajets ferroviaires internationaux.

Les trains locaux internationaux n'existent presque plus, alors que les activités

transfrontalières deviennent de plus en plus importantes.

Les moyens disponibles pour la réservation de sièges sur des trains internationaux sont de moins bonne qualité que ceux qui existent pour le transport aérien (notamment la disponibilité des données sur Internet), ce qui dissuade les compagnies de voyage et les voyageurs d'utiliser le transport ferroviaire.

6.3.4. Optimiser les correspondances

[124] Afin de réduire le temps de voyage total et d'en augmenter le confort, il convient de diminuer le nombre de correspondances nécessaires pour joindre deux points et en tout cas de les faciliter. Ceci concerne autant les correspondances entre véhicules du même mode de transport public qu'entre véhicules de modes de transports publics différents (train-tram-bus-metro).

[125] Par exemple, des progrès ont été faits dans certaines régions pour optimiser les correspondances entre trains et bus. Ces progrès devraient être généralisés.