

Les enjeux ferroviaires liégeois

Propositions pour la
mise en oeuvre d'un REL

Conférence de presse, 6 octobre 2011
Orateurs : Pierre Eyben, Johan Riga, François Schreuer

urbAgora
des idées pour la ville



Table des matières

1. Introduction.....	4
2. Contexte.....	5
2.1. Une pression démographique considérable.....	5
2.2. Une dégradation préoccupante de la qualité du service ferroviaire.....	5
2.3. Le dogme néo-libéral en action.....	6
2.4. Des échéances institutionnelles imminentes.....	7
2.5. L'absence de stratégie ferroviaire wallonne.....	7
2.6. Une infrastructure relativement préservée en région liégeoise.....	9
3. Concept d'un RER liégeois.....	10
3.1. La première étape: l'intégration tarifaire.....	10
3.2. Un projet à l'échelle de la province.....	10
3.3. Quatre lignes.....	11
3.3.1. Ligne A – Statte-Seraing-Tongres (lignes 125, 125A et 34).....	12
3.3.2. Ligne B – Maastricht-Waremme (lignes 40 et 36).....	13
3.3.3. Ligne C – Verviers-Liers(-Ans) (lignes 37 et 34).....	13
3.3.4. Ligne D – Spa-Eupen (lignes 44, 37 et 49).....	14
3.3.5. Les vallées de l'Ourthe et de l'Ambblève (lignes 42 et 43).....	14
3.4. Une cadence à la demi-heure.....	14
3.5. Matériel roulant.....	15
3.6. Articulation avec les autres modes de transport.....	16
3.7. Normalisation de la hauteur des quais.....	16
3.8. Une exploitation commune par la SRWT et la SNCB ?.....	16
3.9. Budget & phasage.....	16
3.9.1. Première phase, investissement (horizon : 2017).....	16
3.9.2. Seconde phase, investissement (horizon : 2025).....	17
3.9.3. Coût d'exploitation.....	17
4. Quels investissements ?.....	18
4.1. À court-terme (pour 2017) : Une meilleure exploitation du réseau existant.....	18
4.1.1. Construction d'un nouveau bâtiment pour la gare du Palais (ligne 34).....	18
4.1.2. Réouverture d'une gare complète à Bressoux (ligne 40).....	18
4.1.3 Réouverture d'un point d'arrêt à Chaudfontaine (ligne 37).....	19
4.1.4 Réouverture d'un point d'arrêt dans le quartier des Vennes (ligne 40).....	19
4.1.5 Ouverture d'un point d'arrêt à la Bonne-Femme (ligne 40).....	19
4.1.6. Réouverture d'un point d'arrêt à Cornillon (ligne 40).....	19
4.1.7. Réouverture d'un point d'arrêt à Jupille (ligne 40).....	20
4.1.8. Réouverture d'un point d'arrêt à Wandre (ligne 40).....	20
4.1.9. Réouverture d'un point d'arrêt à Cheratte-Bas (ligne 40).....	20
4.1.10. Réouverture d'un point d'arrêt à Argenteau (ligne 40).....	20
4.1.11. Réouverture d'un point d'arrêt place Vivegnis (ligne 34).....	20
4.1.12. Réouverture d'un point d'arrêt à La Préalles (Herstal) (ligne 34).....	20
4.1.13. Réouverture d'un point d'arrêt au Haut-Pré (ligne 36).....	21
4.1.14 Réouverture d'un point d'arrêt à Ougrée (ligne 125A).....	22
4.1.15 Réouverture d'un point d'arrêt à Seraing (ligne 125A).....	22
4.1.16. Réouverture d'un point d'arrêt au Val Saint-Lambert (ligne 125A).....	22
4.1.17. Création d'une voie d'accès direct à Eupen depuis Aachen.....	22
4.1.18. Suppression du cisaillement en sortie de la gare d'Ans.....	23
4.1.19. Création d'une voie d'évitement entre Pepinster et Spa (L44).....	23
4.1.20. Réouverture d'un point d'arrêt à Kinkampoix (ligne 125A).....	23
4.1.20. Réouverture d'un point d'arrêt à Juprelle (ligne 24).....	23
4.1.20. Réouverture d'un point d'arrêt à Ensival (ligne 37).....	23
4.1.20. Réouverture d'un point d'arrêt à La Brouck (ligne 37).....	23
4.1.20. Réouverture d'un point d'arrêt à Vaux-sous-Chèvremont (ligne 37).....	23
4.2. À moyen-terme: un réseau de gares IC autour de Liège.....	23
4.2.1. Réouverture de la ligne 31 (Liers-Ans).....	24
4.2.2. Développement de la gare d'Ans.....	24
4.2.3. Construire une gare IC à Seraing.....	25
4.2.4. P+R d'Angleur.....	25
4.2.5. Un dispositif de stérilisation temporaire d'un quai aux Guillemins.....	25
4.3. À plus long terme: accroître la capacité du réseau.....	25
4.3.1. Un pont entre Bressoux et Coronmeuse.....	25
4.3.2. Mise à quatre voies entre Ans et les Guillemins.....	25
4.3.3. Etudier la mise à trois ou quatre voies de la ligne 40 entre Kinkampoix et Jupille.....	26
4.3.4. Etudier la mise à quatre voies entre Statte et Flémalle.....	26
5. Conclusion.....	27
6. Bibliographie sélective.....	28

Avertissement : le présent document est l'ébauche d'une étude réalisée par l'asbl urbAgora dans le cadre de sa demande de reconnaissance en Education permanente. Ce document est présenté en l'état en raison de l'imminence des échéances très importantes. Il est cependant appelé à évoluer significativement jusqu'à la publication de sa version définitive, au mois de novembre 2011, qui seule fera référence.

1. Introduction

Depuis plus d'un siècle et demi, le réseau des chemins de fer influence la vie des collectivités locales, pour l'organisation du territoire ou pour le développement économique. À ce titre, il constitue un enjeu politique dont l'importance ne se dément pas au cours des époques.



Cheratte

Les pouvoirs publics locaux et surtout régionaux – dont dépendent aujourd'hui la mobilité, l'aménagement du territoire ou le développement économique – éprouvent cependant de notoires difficultés à intégrer effectivement la question ferroviaire dans leurs préoccupations et à développer une politique intégrant territoire, économie et transport ferré.

La saga de la construction de la gare des Guillemins – un processus dont les autorités de la Ville de Liège ont été tenues éloignées, et dont elles n'ont sans doute pas su prendre la mesure – témoigne de cette situation. Face à cette difficulté à influencer l'organisation du ferroviaire, les pouvoirs locaux et régionaux semblent trop souvent se désintéresser de la question. La façon très surprenante dont le futur tram de Liège est aujourd'hui conçu – dans une indifférence quasiment complète à l'égard de l'enjeu ferroviaire, voire dans une rivalité larvée entre la société des transports régionaux et la SNCB (urbAgora, septembre 2011) – n'est pas sans évoquer les « chiens de faïence » dont parlait le rapport « Liège en 2020 », il y a quelques années (Collet & De Jouvenel, 2004). C'est évidemment le pire scénario qui soit pour le développement de la mobilité.

Soucieux de contribuer à déjouer cette fatalité annoncée, persuadée que cette tendance délétère peut être inversée, nous tentons ici d'identifier les voies qui permettraient une reprise en main politique et citoyenne de la question ferroviaire à l'échelle liégeoise, celui de la grande agglomération et celui de la

Province. Nous tentons de démontrer que concevoir un projet de RER à l'échelle de celle-ci – le « REL » – est une ambition réaliste – tant sur le plan budgétaire que sur le plan technique – mais aussi absolument nécessaire pour affronter les défis qui nous attendent en matière démographique, énergétique ou sociale.

De surcroît, le moment dans lequel nous nous trouvons est de ceux qu'il ne faut pas manquer. Dans les mois qui viennent, nous assisterons en effet à rien moins qu'à l'échéance des contrats de gestion des différentes entités du groupe SNCB (Holding, SNCB et Infrabel), à la possible concrétisation de sérieuses menaces de réduction substantielle de l'offre ferroviaire, aux premières décisions sur le prochain plan d'investissement (2013-2025), à la probable publication de l'étude stratégique wallonne sur le rail (Tritel) qui serait en cours de finalisation et à la publication attendue, par la Région wallonne, du Plan urbain de mobilité (PUM). Entre autres choses. Ceci devrait inciter toutes les forces politiques de la province à mettre la question ferroviaire – et la revendication du REL – au pinacle de leurs agendas respectifs. C'est d'autant plus urgent qu'aucune décision irrévocable n'a encore été prise concernant le tram, et qu'il est encore temps de réorienter celui-ci dans une optique de complémentarité nettement plus grande avec le chemin de fer.

Le présent document s'inscrit dans la suite des précédentes publications d'urbAgora sur la question de la mobilité métropolitaine. Il complète notamment, en approfondissant et en précisant des options qui y ont déjà été ébauchées, les deux brochures intitulées « Quel tram pour Liège ? » (juillet 2008) et « Structurer la ville » (septembre 2009).

2. Contexte

2.1. Une pression démographique considérable

Dans ses « Perspectives de population 2007-2060 » (mai 2008), le Bureau fédéral du Plan annonce une augmentation d'un million d'habitants en Wallonie en 50 ans (4.324.570 habitants en 2060 et 3.751.511 en 2020 pour 3.435.879 en 2007). La Province de Liège connaîtrait une augmentation de sa population équivalente en passant de 1.020.042 (2000) à 1.306.875 (2060).

Selon les dernières perspectives de la DGSIE et du BFP (avril 2011) données non encore validées ni publiées dans leur intégralité, ces chiffres seraient encore revus à la hausse. La province de Liège devrait atteindre 1.350.000 habitants en 2060, dont 758.000 habitants pour l'arrondissement de Liège (613.000 en 2011, 645.000 en 2020). C'est l'arrondissement de Waremme qui connaîtrait la hausse de population la plus forte de tous les arrondissement du pays d'ici 2060 (45 %) suivi par Huy et Bastogne (plus de 40 %).

Si l'on peut souhaiter qu'une politique d'aménagement du territoire – encore théorique à ce jour – qui permettrait de faire reculer l'étalement urbain contribue à ralentir la croissance actuelle des déplacements par habitants, ces chiffres considérables annoncent en tout état de cause des besoins de mobilité considérablement plus importants qu'aujourd'hui – et donc la nécessité de construire de nouvelle infrastructure de transports pour permettre une augmentation significative de l'offre. Le ferroviaire devra jouer, dans ce contexte, un rôle central, tant pour des raisons énergétiques (la raréfaction des énergies fossiles à bon marché annonce une augmentation structurelle du coût de l'énergie qui devrait inciter dès à présent à l'économiser autant que possible) et donc sociales (garantir un droit effectif à la mobilité), écologiques (le respect des engagements pris dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques ne sera pas possible sans une sérieuse réorientation de la politique des transports et donc sans un report modal) ou simplement urbanistiques (l'espace n'étant pas extensible, il ne sera pas possible de poursuivre indéfiniment, en particulier en milieu urbain, l'extension des capacités du réseau routier).

2.2. Une dégradation préoccupante de la qualité du service ferroviaire

Ce constat tranche assez crûment avec la réalité qui est celle d'une dégradation très manifeste de la qualité du service rendu aux usagers (et non simples «clients») du train, lesquels doivent composer avec une offre d'exploitation en baisse sur les «petites lignes» et insuffisante sur les grandes lignes, avec une baisse de l'infrastructure d'accueil à disposition (fermeture de gares et de guichets, non entretien des points d'arrêts,...) à l'exception de quelques grandes gares (lesquelles se muent d'ailleurs en véritables centres commerciaux ce qui pose question sur la nature de la mission dévolue à la SNCB), et avec une qualité de service rendu (ponctualité notamment) très insatisfaisante.

Une enquête récente (octobre 2010) réalisée par la revue Test-Achat a mis en lumière de façon claire le bilan déplorable de la SNCB. Trente-cinq pourcents des trains accusait en 2009 en retard d'au moins six minutes, un train sur vingt étant carrément supprimé soit un triplement des chiffres par rapport à 2000. Six pourcents des voyageurs ne trouvent que rarement, voire jamais de place assise. En particulier, cette étude a montré que les petites gares sont mal entretenues et peu desservies.

Autre chiffre relativement alarmant, l'an dernier, le médiateur de la SNCB a reçu plus de 5000 plaintes, soit deux fois plus qu'en 2004.

Il est bon de rappeler par ailleurs qu'à peine 0.1 % des retards et 0.8 % de suppressions de trains sont imputables à des arrêts de travail, l'essentiel des problèmes (par exemple les avaries) étant la conséquence directe des politiques de compression des coûts (exploitation et investissements) qui découlent d'une recherche de rentabilité financière au détriment du service au public.

2.3. Le dogme néo-libéral en action

Cette dégradation a une cause. Au cours des trente dernières années, la SNCB, prise dans le carcan de la libéralisation progressive du secteur du rail émanant de l'UE avec l'aval des autorités fédérales, a progressivement abandonné sa logique de service public, démantelant son réseau pour recentrer son activité sur des axes principaux (plus « rentables ») desservant les grandes villes. Un coup de canif central fut en 1984, dans le cadre du plan IC/IR, la suppression de pas moins de 234 gares et points d'arrêts. In fine, le nombre de gares et points d'arrêts est passé de 1003 en 1980 à 537 en 2000, soit une diminution de 50 %. On diminue également le service rendu dans les gares. EN juillet de cette année encore, la SNCB a annoncé la suppression des guichets de 38 gares. Selon une enquête réalisée par l'association néerlandophone d'usagers des transports publics « TreinTramBus », il ressort pourtant que 66 % des personnes interrogées préfèrent acheter leurs billets de train à un guichet. Par ailleurs, 82 % d'entre elles trouvent que la présence de guichets dans les gares de départ est nécessaire.

Le processus de libéralisation du secteur a été impulsé via une série de directives européennes, prises avec l'aval des différents gouvernements et élus nationaux, il est bon de le rappeler. Il a débuté en 1991 avec la directive 91/440 relative au développement de chemins de fer communautaires qui déjà réclamait « d'assainir leur situation financière pour les rendre compétitives », « d'ouvrir les réseaux aux entreprises ferroviaires des autres États-membres dans certains secteurs (transport combiné et transport international de marchandises) » et « de séparer la gestion de l'infrastructure ferroviaire de celle de l'exploitation des services de transport ». Cependant le processus a débuté réellement avec la publication d'un livre blanc paru en 1996, lequel constitue un virage important. Y est proposé un arsenal législatif s'attaquant à la technicité particulière du secteur ferroviaire (en proposant par exemple l'uniformisation des licences de conducteurs ou de certaines interfaces techniques) qui préservait de la mise en concurrence via des spécificités nationales les acteurs existants. Sa mise en oeuvre s'articule pour l'essentiel autour de 3 paquets de directives datant de 1998 (le « premier paquet » dit « Infrastructure » qui s'attelaient essentiellement à la libéralisation du secteur fret), 2002 (le « second paquet ferroviaire » qui fait suite à la parution d'un second livre blanc ficelant l'ouverture du marché fret) et 2004 (le « troisième paquet ferroviaire » qui contenait une directive sur l'ouverture du marché pour les services de transport de voyageurs). Concrètement, la libéralisation du fret ferroviaire a débuté réellement en mars 2003 (fret international) et est complète (également fret national) depuis janvier 2007. Le Parlement s'est prononcé en septembre 2005 pour une libéralisation du trafic voyageur uniquement international en 2008, et en totalité pour 2012. Cependant, suite à la levée de bouclier que ceci suscita le Conseil des ministres du 5 décembre 2005 à Bruxelles a calmé le jeu en repoussant « l'international » à 2010, et en faisant momentanément l'impasse sur une libéralisation totale des services intérieurs. En 2011, ce dernier verrou a sauté et la libéralisation de ce dernier pan est désormais prévue pour 2017.

Conséquence de cette logique de libéralisation, les compagnies ferroviaires ont été découpées afin de pouvoir isoler les secteurs rentables (exploitation du fret et des grandes lignes) et moins rentables (typiquement l'infrastructure). De cette logique découle la tripartition de la SNCB (SNCB, SCNB Holding et Infrabel). De

ceci résulte un découpage aberrant des compétences des diverses unités (exemple de la gestion des gares et points d'arrêts) et l'impossibilité de trouver un interlocuteur généraliste. Cette tripartition a également un coût (40 millions d'euros par an) dont il n'est pas inutile qu'il est supérieur à celui des trains que l'on envisage de supprimer.

2.4. Des échéances institutionnelles imminentes

En son article 10, le contrat de gestion de la SNCB dispose que « *Pour décembre 2011 au plus tard, la SNCB implémentera, en concertation avec la DGTT, les sociétés régionales de transport et d'autres stakeholders, un concept de transport intégré et orienté client, en ce compris l'éventuel développement d'un réseau suburbain autour d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi. De manière multimodale, il doit être possible d'obtenir une offre de transport public de 'porte à porte' et ce, sur la base de l'offre train minimale susmentionnée.* »

Alors que l'échéance approche à grands pas, il semble cependant, à en croire la presse¹, que même cette obligation minimale – elle ne concerne que la réalisation d'une étude – ne sera pas respectée par la SNCB.

Tout au plus quelques possibilités d'application du « light rail » ont-elles été identifiées, dont une dans la région liégeoise entre Flémalle et les Guillemins², en vertu de l'article 43 du Contrat de Gestion, qui dispose que « *La SNCB participe à l'étude relative à l'application possible du lightrail sur l'infrastructure existante, sur l'éventuelle nouvelle infrastructure, ainsi qu'en trafic mixte (heavyrail/lightrail). Cette étude est réalisée par la SNCB Holding. L'apport de la SNCB se situe surtout sur le plan de l'étude de marché relative aux possibilités de relations lightrail et de l'étude de la compatibilité technique du matériel concerné. Les résultats de cette étude de marché doivent être fournis par la SNCB à la SNCB Holding et à l'Etat le 1er janvier 2009 au plus tard et doivent démontrer que l'analyse a porté sur les trois régions du pays. Les résultats de l'étude de marché serviront de base à l'étude de faisabilité. L'analyse coûts-bénéfices pour la partie qui la concerne, sera transmise par la SNCB à la SNCB Holding pour le 31 mars 2009 au plus tard.* »

La quasi-absence d'interventions politiques – tant au niveau liégeois qu'au niveau wallon – dans ce dossier contraste douloureusement avec l'attitude proactive des pouvoirs publics flamands – locaux et régionaux –, pour qui l'enjeu des réseaux suburbains autour de Gand et Anvers est une priorité affirmée et défendue avec constance.

À cette échéance immédiate s'ajoute cette des contrats de gestion des différentes entités du groupe SNCB et, surtout, l'approbation, dans les deux ans à venir, des prochains plans d'investissement décennaux.

2.5. L'absence de stratégie ferroviaire wallonne

Depuis la régionalisation du transport urbain et vicinal, les Régions sont invitées par le Gouvernement fédéral à se prononcer sur les plans d'investissement décennaux de la SNCB. Ils ont également, depuis une dizaine d'années, la possibilité de pré-financer certains investissements afin d'en accélérer la réalisation. Ces leviers non négligeables ne sont cependant pas utilisés – loin s'en faut – comme ils pourraient l'être par une Région wallonne qui a semblé fort dépourvue chaque fois qu'il lui a fallu formuler des propositions de déploiement de son réseau ferré.

Cette absence de stratégie ferroviaire wallonne a trouvé son symbole dans la désastreuse proposition³ formulée en 2001 par le gouvernement wallon, visant à

1 RENETTE E., « Liège veut exploiter 'son' train », in *Le Soir*, 10 août 2011.

2 RENETTE E., « Cinq lignes de trains 'légers'? », in *Le Soir*, 26 août 2011.

3 Burette N., « Finalement, une demi-ligne nouvelle pour la Wallonie », in *La Libre Belgique*, 18 juin

construire une nouvelle ligne rapide le long des autoroutes entre Ottignies et Gosselies via Daussoix (Schreuer et Swartenbroekx, 2005). Si ce projet profondément anti-urbain (il promettait à terme, de déplacer les gares principales de la plupart des villes de la dorsale wallonne le long de l'autoroute, pour des performances de centre à centre pire qu'aujourd'hui) semble à présent abandonné, la décision prise le 1^{er} avril 2010 par le Gouvernement wallon d'implanter (et de pré-financer) une gare ferroviaire souterraine sous l'aéroport de Gosselies en est la regrettable héritière (Courbe, 2010). Cet investissement grotesque – au budget prévisionnel hallucinant de 487 millions d'euros – est un sommet dans l'irresponsabilité et le gaspillage des moyens publics. Cette gare allongera en effet le parcours Charleroi - Bruxelles (qui est déjà l'un des plus lents du pays) des sept à huit minutes, il ne sera pas connecté aux principaux transports urbains de l'agglomération et ne pourra donc pas jouer le rôle – qui aurait été bien utile – de gare Nord de l'agglomération de Charleroi. Il est exclusivement pensé pour desservir un aéroport dont le modèle économique repose sur le dumping social et fiscal le plus éhonté et le pétrole bon marché, le modèle du «Low Cost» aérien, représenté par une unique société – qui peut s'en aller du jour au lendemain, comme elle l'a fait dans d'autres aéroports européens –, RyanAir. Bref, ce projet va tout simplement dégrader la qualité du service offert aux usagers réguliers du train – et notamment aux navetteurs qui vont de Charleroi à Bruxelles –, n'apporter aucune solution de mobilité au Nord de l'agglomération qui en a pourtant grand besoin, tout cela pour favoriser le mode de transport le plus polluant qui soit : l'avion, qui plus est dans sa version la plus dégradante pour ses travailleurs et pour l'environnement. Qu'une taxe européenne sur le kérosène entre en vigueur d'ici là et la gare la plus chère jamais construite en Wallonie sera inaugurée dans un désert...

On peut encore citer la gare de Mons (Denoël, 2010), voulue à toute force par le (puissant) pouvoir municipal montois, pour des raisons de prestige, une nouvelle gare «Calatrava» sur le modèle de celle de Liège. Cette dernière, dont le coût avait initialement été estimé à 150 millions d'euro, a finalement coûté plus de 400 millions d'euros⁴, une somme à mettre en balance avec l'absence d'investissements dans les autres gares de l'agglomération, qui tombent en ruine. À Mons, l'estimation actuelle est de 155 millions d'euros et le projet est encore plus interpellant qu'à Liège : en effet, rien ne justifie la démolition de la gare existante (une œuvre de l'architecte René Panis, datant de 1952, dont l'étude d'incidence du projet conclut que «*sa démolition implique la disparition d'un élément du patrimoine architectural et ferroviaire de qualité*») qui est suffisante pour répondre aux besoins des usagers actuels du chemin de fer dans cette ville.

Bref, le gaspillage est la norme, alors même que les – réels – besoins non satisfaits sont immenses. Il est donc plus que temps d'acter le fait que la Wallonie n'a pas les moyens de se payer de tels travaux somptuaires (pour les gares de Liège et Mons) voire carrément inutiles (pour la gare de Gosselies) et doit cibler l'investissement – et les moyens, même s'ils ne sont pas extensibles à l'infini, existent bel et bien – sur les infrastructures qui amélioreront effectivement le service quotidiennement offert aux usagers du rail. C'est dans cette perspective que nous tâchons d'inscrire la présente étude.

Deux bonnes nouvelles laissent pourtant espérer que la situation va évoluer : la reconstitution, par le ministre Henry, d'une cellule ferroviaire régionale, chargée de réaliser un travail de prospective sur ces enjeux, et le lancement, par le même, d'une étude (qui serait en cours de finalisation) sur la stratégie ferroviaire régionale (confiée au bureau Tritel).

2001.

4 Une somme qui a été payée, cependant, par la Financière TGV, selon un montage complexe associant les pays limitrophes, un financement exceptionnel de l'Etat fédéral et un endettement de la SNCB.

2.6. Une infrastructure relativement préservée en région liégeoise

Avec les lignes 34 (Hasselt - Liège-Guillemins), 36 (Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins), 37 (Liège-Guillemins - Hergenrath), 40 (Liège - Visé), 42 (Rivage - Gouvy), 43 (Angleur - Marloie), 44 (Pepinster - Spa), 49 (Eupen - Welkenraedt) et 125 (Liège-Guillemins - Namur), avec ses deux lignes à grandes vitesse (LGV2 et LGV3), sans oublier les lignes de fret (lignes 24, 36A et 125A, notamment), la province de Liège dispose d'un réseau ferré tout à fait appréciable et recelant des réserves de capacité non négligeables.

Bien sûr, certaines lignes ont été fermées, mais leur conversion en « RAVeL » a souvent permis de maintenir une propriété publique des emprises, laissant ouverte la possibilité de referrer (en préservant la plupart du temps les cheminements cyclo-pédestre; au pire en les déplaçant) ces lignes lorsque le besoin s'en fera sentir. C'est notamment le cas de la ligne 31 (Ans-Liers) qui pourrait s'avérer particulièrement précieuse pour la desserte du Nord de l'agglomération (et notamment les zonings commerciaux et industriels de Rocourt, d'Alleur et des Hauts-Sarts). Nous y reviendrons.

Cet intérêt n'existe cependant pas pour toutes les anciennes lignes. Les anciennes lignes 126 (Statte - Ciney) et 127 (Landen - Statte) ne présentent sans doute pas assez d'intérêt pour envisager leur réouverture dans un horizon prévisible. De même, une hypothétique réouverture de l'ancienne ligne 38 (Chênée - Plombières), même si elle dessert d'importants bassins de populations (notamment Chênée, Grivegnée, Robertmont, Beyne-Heysay, Fléron ou Soumagne) semble improbable pour diverses raisons (en particulier son tracé tortueux qui allonge fortement la distance entre les localités desservies et le centre de Liège, mais aussi le succès bien réel du RAVeL, qu'il faut également prendre en considération). Elle pourrait par contre être partiellement réutilisée par un transport en commun en site propre (trolley, tram ou autre) dans la partie où elle longe la N3 (entre Fayenbois et Soumagne). C'est d'autant plus vrai que l'assiette de l'ancienne ligne 38A (Battice - Verviers), qui connectait Verviers au pays de Herve, a été en bonne partie détruite lors de la construction de l'autoroute E42.

Quant à la grande vitesse ferroviaire, son impact doit être analysé avec nuance. Si le TGV a monopolisé pendant deux décennies les moyens publics pour la réalisation d'infrastructures très coûteuses au regard de leur usage réel, il a aussi contribué à rendre au rail – moribond, dans les années 80 – un attrait aux yeux du public et des décideurs. Il a également permis – en tout cas pour les navetteurs liégeois – une amélioration du service offert aux usagers quotidiens du chemin de fer, dès lors que la LGV2, entre Ans et Louvain, est également utilisée par les trains du service intérieur.

Quoi qu'il en soit, il est certain qu'il est maintenant nécessaire d'investir dans le service local et régional. Le cruel contraste entre le prestige de la gare Calatrava et l'état de déréliction avancée dans lequel se trouvent bon nombre de gares de moindre importance (Palais ou Bressoux, notamment) doit être résorbé au plus vite.

3. Concept d'un RER liégeois

Poser la question de l'avenir du rail en région liégeoise, c'est, pensons-nous, principalement poser la question d'un réseau de type « RER », que nous nommerons ainsi que l'usage s'en est imposé, « REL » pour « Réseau express liégeois ». Ce REL, loin d'être une utopie, loin d'être aussi complexe à réaliser que le RER bruxellois qui n'en finit pas de ne pas se finir, peut être réalisé pour un coût d'investissement très raisonnable (infrastructure et matériel roulant), en s'appuyant autant que possible sur l'infrastructure existante et ne développant pas – en tout cas pas dans l'immédiat – de lourdes infrastructures comme ça a été le cas à Bruxelles. Nous formulons ici une proposition pour la réalisation d'un tel REL.

3.1. La première étape: l'intégration tarifaire

Avant toute chose, il faut souligner qu'il existe, d'ores et déjà, une offre ferroviaire non négligeable sur certaines parties du réseau. C'est par exemple le cas de la ligne 34 entre les Guillemins et Herstal, même si les trains sont assez mal répartis sur le plan horaire. Ces trains – alors qu'il offrent des temps de parcours très inférieurs à ceux des bus qui font le même chemin, sont à ce jour très peu utilisés pour la mobilité urbaine. L'explication principale tient sans doute à différents facteurs (déficit d'information et de visibilité, éloignement relatif de certaines gares par rapport aux destinations réelles de usagers,...) mais nous pensons que le principal est sans aucun doute l'absence d'intégration tarifaire entre les deux réseaux.

Cette situation n'est pas une fatalité, comme le démontre la situation de la Région de Bruxelles-Capitale où l'usager de la STIB peut, avec son titre de transport urbain, embarquer dans les trains de la SNCB, sur le territoire de la RBC. Permettre l'application d'un tel système à Liège devrait dès lors être un objectif prioritaire des autorités publiques, à tous les niveaux de pouvoirs. Dans un contexte où le réseau des TEC connaît une saturation qui porte à présent ouvertement préjudice à certains de ses usagers, cette intégration tarifaire apparaît d'ailleurs comme la seule manière de sauver les meubles, en attendant un réseau de transports urbains structurant digne de ce nom (dont on désespère presque par ailleurs de voir un jour l'avènement).

Cette intégration tarifaire, qui devrait être un objectif de court-terme, doit être conçue comme la première étape du REL : en permettant aux usagers de passer, au sein de l'agglomération, d'un mode de transport public à l'autre avec le même titre de transport, on amorcera le mouvement, qui se poursuivra notamment par une pression populaire en faveur du REL – tout comme une pression populaire réelle existe aujourd'hui en faveur de l'amélioration des performances du chemin de fer en général ou en faveur de l'augmentation de la capacité du réseau urbain.

3.2. Un projet à l'échelle de la province

Le territoire pertinent pour envisager le réseau express liégeois nous semble être celui de la Province de Liège, en tenant compte d'une nécessaire interaction avec les territoires limitrophes et notamment avec les deux grandes villes frontalières que sont Aachen et Maastricht – qui développent depuis longtemps des réseaux dont les Liégeois auraient grand intérêt à s'inspirer⁵ – et avec le Sud de la Province du Limbourg, dont les liens avec Liège demeurent étroits.

Ce territoire permet de dépasser la taille critique du million d'habitants. Il entre en outre en coïncidence avec le territoire desservi par le TEC Liège-Verviers -

5 Cf. notamment <http://de.wikipedia.org/wiki/Euregiobahn>

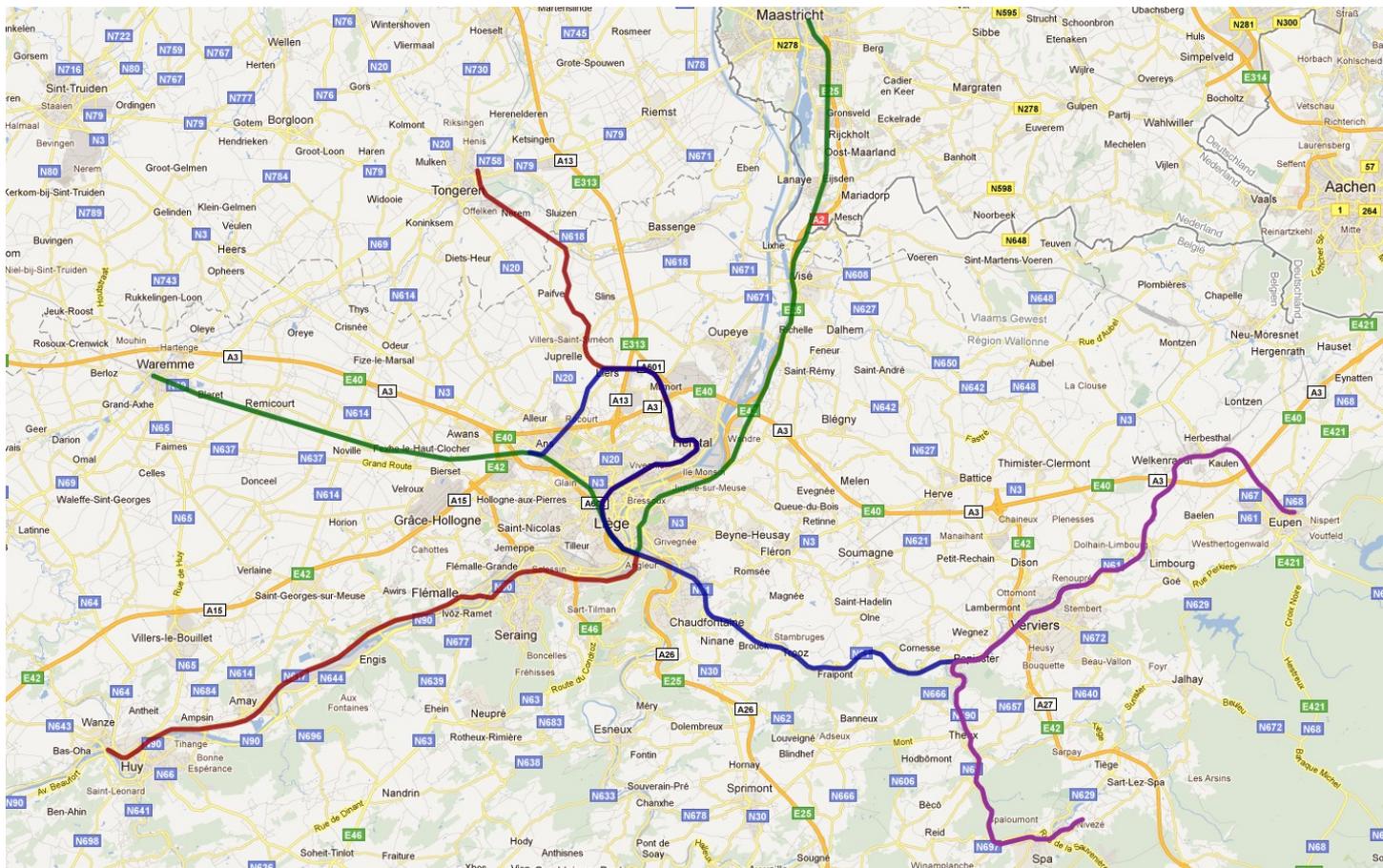
alors même que l'on n'insistera jamais assez sur la nécessité d'intégration et de complémentarité les plus grandes possibles entre le réseau ferroviaire et le réseau des bus, en particulier sur le plan tarifaire.

3.3. Quatre lignes

Nous proposons d'organiser le REL autour de quatre lignes, dont trois se croiseront en gare de Liège-Guillemins. Ce réseau, qui remplacera en augmentant leur fréquence, leur confort et leur vitesse, la plupart des actuelles lignes «L», offrira une desserte de grande qualité de la province de Liège dans son ensemble.

Le principe de base, pour construire ce réseau, consistera à assembler deux à deux les actuelles lignes L, pour en faire des lignes traversantes des deux principales agglomérations de la province. Ce principe permet notamment d'obtenir des liaisons directes de périphérie à périphérie. Il permettra aussi d'éviter la saturation de la nouvelle gare de Liège-Guillemins, qui, avec seulement 9 quais désormais, n'est plus dimensionnée pour accueillir des terminus RER.

Le choix des tracés doit en outre éviter de multiplier les cisaillements (croisement de deux lignes), notamment dans le «grill» des Guillemins. C'est une des raisons pour lesquelles nous ne proposons pas de créer une boucle ferroviaire qui entourerait complètement le centre-ville de Liège (et permettrait de passer de Bressoux à Jonfosse ou des Venues au Palais, par exemple) : le passage de la ligne 40 à la ligne 34 suppose en effet de traverser une bonne partie du grill des Guillemins, ce qui est à éviter car cela réduit le nombre de trains qui peuvent utiliser le réseau.



	Longueur	Arrêts	Tps de parcours (45 km/h)	Interstation
<i>Ligne A – Statte-Tongres</i>	59 km	22	~ 1h18	2,8 km
<i>Ligne B – Maastricht-Waremme</i>	57 km	22	~ 1h16	2,7 km
<i>Ligne C (phase 1) – Verviers-Liers</i>	42 km	19	~ 56'	2,2 km
<i>Ligne C (phase 2) – Verviers-Ans</i>	48 km	23	~ 1h04	2,1 km
<i>Ligne D (phase 1) – Spa-Eupen</i>	35 km	13	~46'	2,9 km
<i>Ligne D (phase 2) – Nivezé-Eupen</i>	39 km	15	~ 52'	2,7 km

3.3.1. Ligne A – Statte-Seraing-Tongres (lignes 125, 125A et 34)

La plus longue des lignes que nous proposons de créer (59 km) desservira toute la Haute-Meuse, passant d'une rive du fleuve à l'autre pour aller chercher l'important noyau de population situé à Seraing, au Sud de la Meuse. Partant de Statte, où l'espace de stockage ne manque pas, elle dessert les stations de la ligne 125 situées entre Huy et Flémalle-Haute, Ampsin, Amay, Haute-Flone et Engis, avant d'emprunter la ligne 125A et de desservir le Val-Saint-Lambert, Seraing-Molinay, Ougrée et Kinkampoix puis de retrouver la rive droite, Liège-Guillemins et les gares de la ligne 34 (Jonfosse, Palais, Vivegnis, Herstal, La Préalles, Milmort, Liers, Juprelle, Glons et enfin Tongeren (Tongres). Elle pourrait cependant éventuellement s'arrêter à Liers dans un premier temps.

La suppression de la desserte des stations de la ligne 125 entre Flémalle-Haute et les Guillemins (Leman, Flémalle-Grande, Jemeppe-Sur-Meuse, Pont-De-Seraing et Sclessin) devra en tout état de cause être compensée. Ce pourrait être le cas avec le tram (qui est annoncé jusqu'à Jemeppe), même si ce n'est pas l'option que nous privilégions. Signalons aussi que l'étude « light rail », qui vient d'être achevée par la SNCB, envisage une desserte avec ce type de matériel précisément entre Flémalle-Haute et les Guillemins (nous ne sommes cependant pas en état de commenter cette étude à ce jour, n'y ayant pas encore eu accès). Nous n'envisageons cependant pas un scénario de « splitsing », selon lequel, sur les deux trains par heure que nous envisageons, l'un emprunterait la ligne 125 et l'autre la ligne 125A : ce scénario supprimerait en effet sur les stations concernées un des principaux avantages du RER, sa régularité. L'hypothèse de doubler les fréquences entre Statte et les Guillemins semble peu évidente dans l'état actuel du réseau, de la signalisation et du trafic, entre Statte et Flémalle-Haute.

Enfin, on ne saurait parler de la ligne 125A sans mentionner le projet de réhabilitation de cette ligne pour le transport des voyageurs, défendu par la Ville de Seraing. Ce projet doit être applaudi comme un embryon du futur REL. Il importe cependant de lui donner une dimension métropolitaine, en l'intégrant dans un schéma d'ensemble à l'échelle de toute la vallée, ce qui n'est pas encore le cas. À cet égard, l'hypothèse envisagée par les autorités communales sérésiennes d'emprunter la ligne industrielle vers Yvoz-Ramet (non électrifiée à ce jour, de surcroît) plutôt que de continuer la 125A vers Flémalle-Haute ne nous semble pas la bonne car elle empêche une correspondance intéressante, à Flémalle, avec les trains de la dorsale wallonne.

3.3.2. Ligne B – Maastricht-Waremme (lignes 40 et 36)

Partant de la gare de Waremme, dont les cinq quais suffisent au stockage des rames faisant leur terminus, cette ligne de 57 km de long reprendra l'actuel train L (cadencé à l'heure) de la ligne 36, desservant les stations actuelles, en la prolongeant vers Maastricht (via la ligne 40) et en doublant sa fréquence. Elle

suppose la réouverture des arrêts suivants : Haut-Pré, Vennes, Cornillon, Jupille, Wandre, Cheratte-Bas, Argenteau et éventuellement Bonne-Femme. Elle offrira en outre un accès direct aux gares hollandaises de Eijsden et Maastricht-Randwyck (qui dessert notamment le MECC, grand centre de congrès internationaux, et une partie du campus universitaire). Au total, elle desservira donc 21 ou 22 stations : Waremme, Bleret, Remicourt, Momalle, Fexhe-Le-Haut-Clocher, Voroux, Bierset-Awans, Ans, Haut-Pré, Liège-Guillemins, Vennes, (Bonne-Femme), Cornillon, Bressoux, Jupille, Wandre, Cheratte-Bas, Argenteau, Visé, Eijsden, Maastricht-Randwyck, Maastricht. Son temps de parcours, de bout en bout, devrait être d'environ 1h18.

3.3.3. Ligne C – Verviers-Liers(-Ans) (lignes 37 et 34)

Cette ligne, longue de 48 km (42 sans la prolongation vers Ans), remplacera (et prolongera vers Liers) l'actuel train L Verviers-central/Liège-Palais (cadencé à l'heure) mais il permettra également, par l'amélioration de la desserte de la vallée de la Vesdre obtenue par le doublement de sa fréquence, une accélération sensible du train IR (qui n'en a que le nom) vers Aachen (dont les performances actuelles sont loin de concurrencer la voiture : 1h08 pour relier Aachen aux Guillemins contre 40 minutes en voiture), qui passerait à une cadence horaire (et non plus bi-horaire comme actuellement) et ne desservirait plus que 6 arrêts intermédiaires (Hergenrath, Welkenraedt, Verviers, Pepinster, Trooz, Angleur) entre Aachen et les Guillemins, contre 11 à ce jour). À noter que cette ligne impose un cisaillement en gare de Liège-Guillemins.

3.3.4. Ligne D – Spa-Eupen (lignes 44, 37 et 49)

Cette ligne, d'une longueur de 38,4 km, dessert les principales polarités de l'arrondissement de Verviers. Elle remplacera l'actuel train L entre Spa et Welkenraedt (actuellement cadencé à l'heure), qui dessert Spa-Geronstere, Spa, Franchimont, Theux, Jusleville, Pepinster-Cité, Pepinster, Verviers-central, Verviers-Palais, Dolhain-Gileppe et Welkenraedt et le prolongera vers Eupen.

C'est la seule ligne du réseau pour laquelle une exploitation en tram-train nous semble pertinente, via le centre de Verviers (et qui remplacerait alors l'arrête à Verviers-Palais par plusieurs arrêts dans le centre de Verviers), ainsi que divers acteurs du débat verviétois l'ont proposé au cours des dernières années.

Un arrêt supplémentaires à Ensival pourrait être envisagé, de même qu'un prolongement jusqu'au centre ADEPS de Spa (SDER, 2001). Enfin, l'accroissement de la fréquence pourrait éventuellement justifier la création de voies d'évitement sur les lignes à voie unique, entre Spa et Pepinster et peut-être entre Eupen et Welkenraedt.

3.3.5. Les vallées de l'Ourthe et de l'Amblève (lignes 42 et 43)

Outre les quatre lignes principales du réseau, il importe de dire deux mots des lignes desservant les vallées de l'Ourthe (ligne 43) et de l'Amblève (ligne 42). La densité de population, nettement plus faible que dans les autres zones desservies, ne justifie sans doute pas dans l'immédiat le passage à deux trains par heure et donc la qualification de « REL ». Nous proposons cependant de rouvrir une ligne locale sur l'Amblève (cadencée à l'heure) et de porter le niveau de service sur ces deux lignes au même niveau que sur le réseau REL (amplitude horaire, intégration tarifaire, matériel roulant moderne, accès de plein-pied, système d'information,...). En outre, sur le tronçon Guillemins-Rivage, commun à ces deux lignes, il suffira de répartir correctement les trains au niveau horaire pour obtenir une cadence à la demi-heure, qui inclura de fait les stations de la basse vallée de l'Ourthe (Tilff, Mery, Hony, Esneux et Poulseur) dans le projet REL

(un arrêt supplémentaire à Chanxhe pourrait en sus être envisagé). L'intégration de ces deux lignes permettra également d'atteindre 4 trains par heure en gare d'Angleur (il serait évidemment souhaitable d'organiser la cadencement de ces quatre trains au quart d'heure).

3.4. Une cadence à la demi-heure

La qualité du service suppose une fréquence aussi élevée que possible ; en-dessous de deux trains par heure, il semble impropre de parler de « RER ». En outre, il convient que ces trains soient répartis de manière homogène, donc cadencés à la demi-heure.

Dans l'état actuel du réseau (et notamment en raison des quatre points durs suivants: ligne 36 entre les Guillemins et Ans, ligne 34 entre les Guillemins et Palais, ligne 40 entre Kinkampoix et Bressoux et ligne 125 entre Statte et Flémalle), il nous semble difficile de prôner dès à présent une cadence au quart d'heure.

Cette situation pourrait évoluer avec la mise en service complète, d'ici une dizaine d'années, du système de signalisation ETCS, qui permet notamment de raccourcir l'intervalle de temps entre deux trains (2' au lieu de 3' actuellement), et donc de passer de 16 à 24 sillons théoriques par heure et par voie.

Sur la ligne 34 qui dessert l'hypocentre de Liège, notre proposition de réseau REL (dont 2 lignes empruntent la ligne 34) permet cependant d'obtenir une fréquence doublée, soit quatre trains par heure. Ceci devrait être tenable avec les sillons disponibles même si des aménagements horaires pour les trains IR/IC existants seraient sans doute nécessaires.

Ajoutons enfin que si l'on souhaite que le REL soit pleinement utile comme leur complément, son amplitude horaire doit être supérieure à celle des trains IC. Il faudrait donc idéalement que le REL roule entre 5h et 1h du matin.

3.5. Matériel roulant

L'exploitation d'un réseau express régional, très exigeante par ses nombreux arrêts et les performances élevées qu'on en attend, requiert un matériel roulant adapté, capable de freinages et d'accélération fréquents et efficaces et permettant l'accès de plein-pied (donc la normalisation de la hauteur des quais, cf. infra), des portes larges (pour permettre à un grand nombre de personnes de monter ou de descendre sans devoir allonger la durée des arrêts), des vastes dégagements pouvant par exemple accueillir des vélos.

La SNCB a acheté – pour le RER bruxellois, mais aussi pour remplacer le vieilles rames M –, pour un montant de 1,425 milliard d'euros, 305 rames Siemens Desiro qui sont remarquablement adaptées à cet usage. Chaque rame «Desiro» compte 3 voitures et 280 places assises et fait 78 mètres de long. Leur vitesse maximale de 160 km/h. Certaines d'entre elles sont adaptées au courant 25 kV, en plus du 3 kV habituel, les rendant relativement polyvalentes.

Leur livraison a d'ores et déjà commencé et les premières rames devraient être homologuées pour la circulation sur le réseau belge d'ici la fin de l'année 2011. Dès lors que le RER bruxellois n'entrera sans doute pas en fonction avant la fin de la décennie (et que d'autres contrats d'achat de matériel auront pu être conclus d'ici là), il y a une vraie opportunité d'obtenir du matériel roulant rapidement pour le REL, sans léser personne.

Combien faut-il de rames pour exploiter un RER à Liège ? Le RER bruxellois est prévu pour fonctionner avec des convois rassemblant chacun trois rames DESIRO (soit 9 voitures, 840 places assises et 240 mètres de long). Nous proposons de commencer, à Liège, avec une rame par convoi (3 voitures et 280 places assises)

tout en prévoyant la possibilité de passer, lorsque le besoin s'en fera sentir et donc éventuellement assez rapidement sur certaines lignes, à des convois composés de deux rames (6 voitures et 560 places assises). Nous proposons en conséquence de prévoir une longueur de quais de 170 mètres pour les stations du REL. Cette longueur reste raisonnable pour permettre une bonne insertion des stations dans des contextes urbains parfois chargés.

Pour desservir nos quatre lignes avec des rames simples et une cadence à la demi-heure, nous estimons qu'il faudra environ 26 rames. Soit un budget d'un peu moins de 125 millions d'euros (à 4,76 millions d'euros l'unité). Une partie de ce budget sera cependant couverte (pour approximativement un tiers de l'ensemble) par le renouvellement, d'ores et déjà budgété, du matériel roulant actuel qui arrive en fin de vie.

À terme, lorsqu'on passera à une cadence au quart-d'heure⁶ et qu'on augmentera la longueur des convois là où la demande le justifie, on pourrait avoir besoin de jusqu'à une centaine de rames (soit un budget approximatif de 500 millions d'euros, au tarif actuel).

Nous n'aborderons pas ici la question du tram-train, déjà traitée dans une précédente analyse (Schreuer, 2010).

3.6. Articulation avec les autres modes de transport

Le nouveau réseau de RER ainsi créé va profondément modifier le paysage des transports en commun au sein de l'agglomération. Le réseau de bus TEC devra certainement s'y adapter afin de se réorienter vers des destinations que le RER ne peut desservir. Ils devront aussi desservir les grands arrêts des différentes lignes pour y amener les passagers résidents dans des zones périphériques.

Le RER devrait également pour nous s'accompagner de la création d'un téléphérique entre la citadelle et le futur arrêt potentiel place Vivegnis. Il rendrait l'accès à l'hôpital de la Citadelle plus accessible pour tous et pourrait également servir d'alternative à la voiture pour accéder à la ville en évitant les engorgements de la côte d'Ans et des rues avoisinantes comme la rue de Campine, montagne Sainte-Walburge et la rue Jean Haust.

Cet uniquement avec cette vision d'intermodalité entre les différents moyens de transports que la mobilité à Liège et dans ses alentours sera efficace et par conséquent, plus agréable pour tous

3.7. Normalisation de la hauteur des quais

L'accès de plein-pied aux véhicules de transport en commun devrait être la norme pour tous les nouveaux investissements réalisés. Raisons d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Mais aussi raison d'efficacité et de sécurité.

L'achat par la SNCB de plusieurs centaines de rames DESIRO (hauteur du plancher : 80 cm) et la construction, aux Guillemins, de quais de 76 cm ne laissent pas place à la discussion sur la norme à retenir : il faut aller vers une normalisation de tous les quais ferroviaires de la région (sinon de Belgique) à une hauteur de 76 cm.

Le coût, lorsqu'on rénove une gare ou un point d'arrêt, est dérisoire. Encore faut-il y penser...

⁶ Ce qui n'est pas nécessairement techniquement possible partout à ce jour, mais cette situation pourrait évoluer avec l'adoption de la norme ETCS ou l'augmentation du nombre de voies en certains points du réseau.

3.8. Une exploitation commune par la SRWT et la SNCB ?

Nous proposons la création d'une société commune SRWT-SNCB pour exploiter un premier embryon de RER Liégeois. Cette formule présente plusieurs avantages :

- Intégration tarifaire avec le réseau TEC qui est, rappelons-le, primordial pour augmenter le taux de fréquentation et donc d'assurer la réussite du RER ;
- Utilisation d'un matériel roulant SNCB qui a déjà été acheté et qui est donc utilisable rapidement ;
- Quel statut pour le personnel ? TEC ? SNCB ? Mixte ?
- Co-financement de la société, à parts égales, par la Région et par la SNCB.

3.9. Budget & phasage

L'investissement nécessaire à la mise en oeuvre de la première phase reste très limité, au regard de l'ampleur du projet. Nous le chiffrons à moins de 200 millions d'euros pour la première phase, dont la moitié pour le matériel roulant.

3.9.1. Première phase, investissement (horizon : 2017)

En millions d'euros.

Achat de matériel roulant : 26 rames Desiro	125
Matériel roulant déjà budgété	-45
Réouverture de 19 points d'arrêts	20
• Haut-Pré (ligne 36)	
• Vaux-sous-Chèvremont, Chaudfontaine, La Brouck, Ensival (ligne 37)	
• Vennes, Bonne-Femme, Cornillon, Jupille, Wandre, Cheratte-Bas, Argenteau (ligne 40)	
• Vivegnis, La Préalles, Juprelle (ligne 34)	
• Kinkampoix, Ougrée, Seraing-centre, Val-Saint-Lambert (ligne 125A)	
Suppression du cisaillement en sortie de la gare d'Ans	20
Création d'une voie d'évitement entre Pepinster et Spa	3
Normalisation de la hauteur des quais dans les stations existantes	20
Construction d'un atelier de maintenance et d'un dépôt	10
Système d'information des voyageurs	5
Divers (signalisation,...)	5
Total	163

3.9.2. Seconde phase, investissement (horizon : 2025)

En millions d'euros.

Achat de matériel roulant supplémentaire : 26 rames Desiro	125
Réouverture de la ligne 31 et création de trois points d'arrêts	40
Agrandissement du P+R d'Angleur	5
Prolongation de la ligne de Spa vers Nivezé	10
Ateliers de maintenance et dépôt	10
Total	170

3.9.3. Coût d'exploitation

Comme pour tout projet de transport en commun, a fortiori ferré, c'est le coût d'exploitation qui est le plus problématique, en tout cas dans le court-terme (à long terme, le coût du transport individuel devrait rendre le transport collectif beaucoup plus attractif). La possibilité d'assumer le coût d'exploitation passera sans doute par la remise en cause de la règle des « deux hommes par train » et par une réévaluation du coût des sillons ferroviaires, aujourd'hui trop onéreux que pour équilibrer les comptes d'un service local ou régional sur le rail.

4. Quels investissements ?

Au-delà du concept du REL, dont il importe de planifier les infrastructures nécessaires à sa mise en oeuvre, c'est toute la question des investissements ferroviaires qui doit être abordée, dans la perspective de l'adoption des plans d'investissements à venir. Nous ébauchons ici une proposition de « liste de course », articulée autour de trois horizons temporels : l'immédiat (avant 2017), le moyen-terme (ce qui doit être planifié dans le prochain plan d'investissement) et le long terme (plusieurs dizaines d'années). Les aspects RER y sont intégrés, mais d'autres questions (notamment en rapport avec le trafic IC) sont également abordées.

4.1. À court-terme (pour 2017) : Une meilleure exploitation du réseau existant

Afin d'optimiser l'utilisation de ces lignes REL (et donc la déserte en zone urbaine et péri-urbaines) nous proposons la réouverture (ou l'ouverture) d'une série de points d'arrêt (voir graphique ci-dessous). Notons notamment les cas de Vivegnis (quartier Nord) sur la ligne 34 où nous proposons par ailleurs la constitution d'un pôle multimodal (tram, téléphérique), la réouverture d'un point d'arrêt Haut-pré sur la ligne 36, la réouverture du point d'arrêt de Chaudfontaine sur la ligne 37, et pour la ligne 40 l'ouverture de points d'arrêt Vennes, Jupille, Wandre, Cheratte-Bas et Argenteau. Le coût pour la construction d'un point d'arrêt (soit 2 quais de 170 mètres de longueur d'une hauteur standard de 76 cm et des rampes d'accès de chaque côté) est de maximum 1 million d'euros. Nous proposons de réouvrir au total x points d'accès nécessitant la création d'une telle infrastructure pour un investissement total qui serait donc inférieur ou égal à x millions d'euros.

4.1.1. Construction d'un nouveau bâtiment pour la gare du Palais (ligne 34)

Le projet – attendu depuis longtemps – est en cours (SNCB Holding).

Une série de points auxquels il faudra être attentif :

- Parking vélo ;
- Salle d'attente ;
- Hauteur des quais à 76 cm ;

4.1.2. Réouverture d'une gare complète à Bressoux (ligne 40)

La gare de Bressoux – 11 887 habitants (Ville de Liège, 2007) – qui permettrait de drainer les voyageurs venant des communes du Nord (Visé, Cheratte) et de l'Est (Fléron, Soumagne, Blegny, Herve,...) de la ville, ainsi que des quartiers connexes (Wandre, Jupille, Bressoux, Droixhe) qui sont des quartiers densément peuplés (notamment avec beaucoup de jeunes qui constituent des utilisateurs potentiels des TC). Enclavée, laissée à l'abandon depuis la fin des wagons-lits et sa requalification en simple point d'arrêt, la gare de Bressoux qui est un bâtiment relativement récent est en piteux Etat. En y adjoignant deux points d'accès aisés afin de désenclaver le bâtiment (un vers la route de Visé et un vers le quartier de Droixhe), en prévoyant des arrêts de bus face à la gare, en offrant un parking gardé (voiture et vélo) et remettant dans la gare des fonctionnalités de confort (vente de billets, brasserie, librairie) celle-ci pourrait devenir un nœud modal important. Nous estimons les investissements nécessaires à environ 30 millions d'euros.

4.1.3 Réouverture d'un point d'arrêt à Chaudfontaine (ligne 37)

La commune compte 20 983 habitants (certes répartis sur un territoire relativement large, incluant Embourg et Vaux-sous-Chèvremont) et aucune gare ni point d'arrêt sur son territoire à ce jour.

Chaudfontaine présente des infrastructures de loisir assez intéressantes qui attirent un public venant de toute l'agglomération : piscine, casino et site de « Source O'Rama » entre autres.

La réouverture de l'arrêt à l'ancienne (superbe) gare aménagée en brasserie à l'heure actuelle ne présente aucune difficulté.



4.1.4 Réouverture d'un point d'arrêt dans le quartier des Vennes (ligne 40)

Dans un souci d'intermodalité, des correspondances avec plusieurs lignes de bus (26,30,31...) mais aussi du futur tram devront se mettre en place

Le quartier étant densément peuplé – 6737 habitants (Ville de Liège, 2007) – et situé à un endroit stratégique (proximité pont de Fragnée et du pied de la côte du Sart-Tilman côté Angleur, proximité avec l'école supérieure Gramme). La pertinence d'un arrêt à cet endroit semble claire. Cependant, l'accès aux bâtiments de Gramme se fera via la passerelle existante accolée au pont du chemin de fer sur l'Ourthe avec des élargissements à réaménager si nécessaire.

4.1.5 Ouverture d'un point d'arrêt à la Bonne-Femme (ligne 40)

Malgré une implantation qui risque d'être difficile dans un contexte urbain très dense (12 255 habitants dans le Longdoz), nous pensons que l'arrêt du RER dans ce quartier – a fortiori depuis l'implantation de la Médiacité – s'avère nécessaire, notamment en vue de la diminution de la circulation dans la rue Gretry qui est, aux heures de pointes voire même au-delà, complètement saturée.



L'insertion urbaine dans le quartier de la Bonne-Femme semble complexe. Nous pensons cependant qu'il est possible d'implanter des quais entre la rue Grétry et le «Boulevard de l'automobile».

4.1.6. Réouverture d'un point d'arrêt à Cornillon (ligne 40)

L'arrêt de Cornillon doit être effectué et la coordination avec lignes de bus vers le

plateau de Herve (38b, 106, 107, 108, 109, 110 et 238). De plus, la proximité avec le Valdor, des caves du cornillon (haut lieu festif liegeois), du hall omnisport de Grivegnée et de son karting ainsi le site de la chartreuse (poumon vert liegeois qui se sera bientôt aussi réaffecté en zone habitable vu la probable réhabilitation du site) en fait un lieu stratégique important sur le réseau.

4.1.7. Réouverture d'un point d'arrêt à Jupille (ligne 40)

Des lieux économiques importants comme le marché de Liège, les brasseries Inbev et le port autonome de Liège (si on se dirige au-delà du pont barrage de Wandre) seraient déservis par la réouverture de cet arrêt. On y compte en outre pas moins de 10 440 habitants (Ville de Liège, 2007).

4.1.8. Réouverture d'un point d'arrêt à Wandre (ligne 40)

5733 habitants à Wandre (Ville de Liège, 2007). Les habitants de Saive seraient aussi concernés vu leur proximité avec cet arrêt. La communauté Wandre-Saive formerait un bassin de population non négligeable.

4.1.9. Réouverture d'un point d'arrêt à Cheratte-Bas (ligne 40)

La densité de population est assez élevée dans ce quartier plus défavorisé. La demande en transport en commun doit donc y être une priorité pour permettre à tous ces habitants de pouvoir jouir d'une mobilité à moindre coût.

La réhabilitation d'un arrêt à Cheratte-bas pourrait re-dynamiser l'ensemble d'un quartier et constituerait un projet de redéploiement intéressant pour l'ensemble des habitants de l'entité. L'ancien chantier industriel du Hasard (côté Meuse) s'avère être un site intéressant pour y aménager des espaces nécessaires à la venue du RER (parking, espaces verts, petits commerces...) Plus qu'un simple arrêt, c'est un véritable projet de quartier qui pourrait s'y développer.

4.1.10. Réouverture d'un point d'arrêt à Argenteau (ligne 40)

La construction désormais vraisemblable (le permis venant d'être délivré) du Trilogiport contribue à l'intérêt d'un arrêt à Argenteau.

4.1.11. Réouverture d'un point d'arrêt place Vivegnis (ligne 34)

Ce quartier en plein essor (12283 habitants) pourrait accueillir un pôle modal pour l'ensemble du Nord-Est de la ville de Liège. La mise en place d'un téléphérique reliant la place Vivegnis à la Citadelle contribuerait, en lien avec le REL, à résoudre les problèmes de mobilité endémiques qu'on y rencontre. De plus, la mise en place d'un réseau de transport en commun intelligent et d'un parking gratuit à ses abords permettraient d'attirer les habitants de rocourt, Vottem, liers, Ste-Walburge à utiliser ces différents transports en commun pour accéder à la ville et désengorger la côte d'Ans et le Thier-à-Liège.

4.1.12. Réouverture d'un point d'arrêt à La Préalles (Herstal) (ligne 34)

Cet arrêt historique se situe à la limite entre le quartier de La Préalles et de Vottem. À cette surface correspond une densité de population élevée,



ce qui justifie amplement la réouverture d'un arrêt. Un parking de déstassement, rue verte, où les bus du tec (ligne 5) font déjà arrêt, peut y être aménagé dans un bref délai.

4.1.13. Réouverture d'un point d'arrêt au Haut-Pré (ligne 36)

Compte tenu des sillons disponibles⁷, il semble envisageable de faire un arrêt (et un seul) entre les Guillemins et Ans. Plusieurs sites présentent un intérêt (notamment le point où la ligne croise la rue Jaurès, à Ans). Il nous semble cependant que le site du Haut-Pré s'impose assez nettement comme celui qu'il faut privilégier, pour les raisons suivantes :

- Il s'agit du point d'interconnexion le plus probable avec le réseau tram ;
- Même si la courbe a été rectifiée à l'occasion des travaux du TGV, on dispose d'un espace relativement important permettant d'aménagement des équipements nécessaires (en ce compris un petit P+R à vocation locale) ; (écrire P+R en entier la première fois qu'il apparaît)
- Il s'agit du seul replat entre les deux plans inclinés : c'est donc le site le mieux adapté au redémarrage des convois dans la côte ;



4.1.14 Réouverture d'un point d'arrêt à Ougrée (ligne 125A)

Présence des Ateliers centraux. Possibilité d'un P+R. Accès vers Boncelles et Le Sart-Tilman.

4.1.15 Réouverture d'un point d'arrêt à Seraing (ligne 125A)

Seraing doit se pouvoir d'une ligne reliant cette commune de plus de 60 000 habitants à Liège. Le noyau d'habitat que forme Seraing, Ougrée et Flémalle doit intégrer le RER. Cependant, il faut remarquer que la réalisation de ce RER ne doit

⁷ 16 sillons théoriques dont 8 déjà occupés à la pointe. La création de la ligne RER n'en crée qu'un nouveau (puisqu'on récupère la ligne L actuelle), auquel il faut ajouter deux sillons supplémentaires pour un arrêt intermédiaire.

pas concurrencer le futur tracé du tram afin d'éviter une concurrence ridicule entre les deux moyens de transport. Ces deux outils doivent s'enchevêtrer l'un dans l'autre afin d'assurer un maximum de liaison entre les rives, entre les centres d'intérêts économiques et les noyaux d'habitation le long de ces entités mosanes.

À noter : en dépit des discours, rien n'est prévu pour l'arrêt des trains dans le cadre de l'aménagement du passage sous voies !

4.1.16. Réouverture d'un point d'arrêt au Val Saint-Lambert (ligne 125A)

Aménagement nécessaire pour permettre l'accès au site du Val à travers un terrain industriel.

4.1.17. Création d'une voie d'accès direct à Eupen depuis Aachen

L'actuelle ligne ne permet pas de relier Eupen à Aachen sans rebroussement à Welkenraedt. L'ajout d'une courbe au branchement des deux lignes (SDER, 2001) permettrait de relier directement les deux villes et donc d'éventuellement intégrer la capitale de la Communauté germanophone dans le réseau de l'Euregiobahn.

4.1.18. Suppression du cisaillement en sortie de la gare d'Ans

La section de la ligne 36 située entre la gare d'Ans et celle de Liège Guillemins est l'une de plus sensible du réseau ferroviaire liégeois. Y passent des trains L, des trains de pointes, plusieurs IC et des trains à grande vitesse. Une partie de ce trafic poursuit ensuite par la ligne classique vers Waremme. L'autre emprunte la ligne à grande vitesse. La configuration actuelle de l'infrastructure implique cependant un cisaillement entre la voie montant vers la LGV avec celle qui arrive de Waremme, provoquant le gaspillage de précieux sillons et l'arrêt de certains convois pour en laisser passer d'autres.

En attendant une hypothétique mise à quatre voie de la ligne 36 entre Ans et les Guillemins, qui n'interviendra en tout état de cause pas avant plusieurs décennies, nous proposons donc, dans l'immédiat, la suppression de ce cisaillement en sortie Sud de la gare d'Ans, par la réalisation d'une infrastructure adaptée (pont ou tunnel), ce qui permettrait d'augmenter de 20 à 30 % la capacité de cette ligne. Cet investissement permettra notamment d'éviter de pénaliser de manière trop importante les trains REL pour les retards (endémiques, sur certaines lignes) des trains nationaux et internationaux. Nous chiffrons cet investissement à une vingtaine de millions d'euros.

4.1.19. Création d'une voie d'évitement entre Pepinster et Spa (L44)

La ligne 44 étant à voie unique, il pourrait s'avérer nécessaire de créer une voie d'évitement (permettant le croisement des trains) entre Pepinster et Spa, afin de permettre le cadencement de ces trains.

[à vérifier en fonction du temps de parcours réel entre Spa et Pepinster et d'un horaire hypothétique ; question de la possibilité d'un trafic fret vers Spa-Monopole]

4.1.20. Réouverture d'un point d'arrêt à Kinkampoix (ligne 125A)

[à compléter]

4.1.20. Réouverture d'un point d'arrêt à Juprelle (ligne 24)

[à compléter]

4.1.20. Réouverture d'un point d'arrêt à Ensival (ligne 37)

[à compléter]

4.1.20. Réouverture d'un point d'arrêt à La Brouck (ligne 37)

[à compléter]

4.1.20. Réouverture d'un point d'arrêt à Vaux-sous-Chèvremont (ligne 37)

[à compléter]

4.2. À moyen-terme: un réseau de gares IC autour de Liège

Un second horizon temporel est celui des investissements à inscrire dans le prochain plan d'investissement.

4.2.1. Réouverture de la ligne 31 (Liers-Ans)

La ligne 31, mise en service le 25 juin 1864 et et électrifiée le 31 mai 1976, longue de 6 km, n'est plus en service pour le service des voyageurs depuis 1984 et le plan IC-IR (un accès est cependant demeuré jusqu'il y a peu depuis Liers pour l'arsenal de Rocourt). Aujourd'hui, son assiette est occupée par un RAVeL. Si la dernière tentative



d'exploitation a été un échec (pour des raisons qui tenaient notamment à une demande insuffisante, à un temps de parcours non compétitif mais aussi à une tarification inadaptée), il est permis de penser que les conditions ont évolué d'une façon très favorable à la remise en service de la ligne: la zone traversée (Aleur, Rocourt, Voroux) a été largement urbanisée au cours des dernières décennies. Quant à la E40 (ou « ring Nord »), jadis fluide, elle connaît des engorgements quotidiens aux heures de pointe, qui plaident pour le développement d'alternatives.

Nous proposons dès-lors la réouverture de cette ligne, en voie unique électrifiée, avec des arrêts à Aleur (au croisement de la Rue du Zoning), à Rocourt (sur le site de l'ancienne gare) et à Voroux, en prévoyant une densification du bâti – tout à fait possible – autour de chacun de ces trois arrêts. La largeur de l'assiette existante rend possible le maintien du RAVeL sur la totalité du parcours⁸. Le principal problème posé par cette réouverture est le grand nombre de croisements avec des voiries qu'elle implique. Hormis pour la chaussée de Tongres, où un passage sous la chaussée devrait être envisagé, nous défendons le principe de recourir à des passages à niveau, en sachant que le nombre de trains (2 par heure et par sens) restera très raisonnable. Si cette hypothèse devait être retenue, le coût de la réouverture de cette ligne devrait être compris entre 30 et

⁸ Sur le modèle de la ligne reliant Puurs à Sint-Amands.

40 millions d'euros.

Une variante devrait cependant être étudiée, passant le long de l'autoroute et desservant le zoning commercial de Rocourt (Cora, Kinopolis,...). Cette option implique la pose d'un kilométrage de voies légèrement supérieur (7,4 km), mais raccourcit le trajet vers le centre-ville d'environ 2,5 km – et l'on sait que le détour par Liers est l'une des raisons qui a rendu cette ligne moins attractive lors de la dernière tentative d'exploitation. Ce raccourci fait cependant perdre l'accès, depuis Ans, à la gare de Milmort (et donc au zoning des Hauts-Sarts).

Un autre problème qui se posera dans tous les cas est l'impossibilité – à moins de très importants travaux de génie civil pour passer en-dessous – de franchir la LGV pour rejoindre la ligne 36 (et par exemple poursuivre jusqu'à Bierset ou au-delà). Ce problème peut être contourné en renonçant à connecter les lignes 31 et 36 entre elles et en se contentant d'aménager un terminus en cul-de-sac au Nord de la LGV, en mordant de quelques mètres sur l'actuel parking.

4.2.2. Développement de la gare d'Ans

Arrivée du tram à anticiper. Parking connecté sur l'autoroute. Valoriser les terrains situés à l'arrière de la gare pour le développement d'un quartier multifonctionnel.

[ce point doit encore être développé]

4.2.3. Construire une gare IC à Seraing

Avec plus de 63.590 habitants⁹ il n'est pas compréhensible que la Ville de Seraing ne dispose pas d'une liaison directe et régulière (1 train/heure) avec Bruxelles et avec la dorsale wallonne (Huy, Namur, Charleroi, La Louvière, Mons). Pour accueillir ces trains, la création d'une infrastructure adaptée (quatre quais longs et un bâtiment pour les voyageurs) est indispensable. Nous chiffrons cet investissement à 20 millions d'euros.

4.2.4. P+R d'Angleur

À Liège-Angleur, on constate notamment une totale saturation du parking voiture. Y développer un P+R de plus grande taille (soit via des étages, soit via l'utilisation de terrains situés en face de la gare) semblerait pertinent.

4.2.5. Un dispositif de stérilisation temporaire d'un quai aux Guillemins

Enfin, afin de ne pas couper Liège des grandes capitales européennes et en particulier de profiter du futur passage par Liège des trains reliant Frankfurt et Londres (et, à moyen terme, Berlin et Londres), ainsi que l'ont demandé les 15.000 signatures d'une pétition lancée par urbAgora¹⁰, nous proposons la mise en place de dispositif de « stérilisation » temporaire de quai via l'utilisation d'un système de barrières amovibles et un personnel ad-hoc (ce qui permet de ne pas réserver 2 quais en permanence à ce seul usage), sur le modèle de ce qui se fait en gare de Lille-Europe. Les investissements nécessaires pour un tel dispositif sont limités.

4.3. À plus long terme: accroître la capacité du réseau

Dans un horizon de long terme (20 à 30 ans), nous pensons que le contexte énergétique, démographique et écologique rendra inévitables des

⁹ 01/08/2011; INS

¹⁰ Voir la pétition sur <http://liege-londres.be/>

investissements beaucoup plus lourds, qui viseront à accroître de façon importante la capacité du réseau, notamment pour permettre l'exploitation du REL à une cadence d'un quart-d'heure (voire au-delà). Il importe d'envisager ces investissements dès à présent, notamment pour éviter de bâtir des immeubles ou des infrastructures qui rendraient ces projets impossibles. Nous plaidons dès lors pour que soient adoptées le plus rapidement possible des zones de réservation qui rendront ces projets possibles d'ici quelques décennies.

4.3.1. Un pont entre Bressoux et Coronmeuse

La construction d'un pont (ou éventuellement d'un tunnel, même si cette option est nettement plus coûteuse) entre Bressoux et Coronmeuse (avec point d'arrêt au niveau de Coronmeuse) permettra, à long terme, de boucler le REL. Comme pour le tram, une structure en boucle apporte des solutions intéressantes au problème des ruptures de charge (en permettant aux lignes venant de la périphérie de desservir un plus grand nombre de destinations centrales) et de fluidifier le trafic (en offrant un itinéraire de délestage susceptible de soulager la ligne 34). Ce franchissement du fleuve permettrait également d'offrir une liaison directe, de centre à centre, entre Maastricht et Liège, par exemple en prolongeant la dorsale wallonne vers Visé et Maastricht.

Au regard des ouvrages de même gabarit, la construction d'un pont devrait constituer un investissement de l'ordre de 50 millions d'euros. Il est important de prévoir d'ores et déjà une zone de réservation pour cette infrastructure dans le cadre des aménagements de l'éventuelle exposition internationale de 2017.

4.3.2. Mise à quatre voies entre Ans et les Guillemins

La mise à quatre voies du plan incliné (tronçon Guillemins-Ans de la ligne 36) ce qui permettrait la mise en circulation d'une ligne RER entre Waremme et Liège Guillemins à plus grande fréquence et la réouverture d'un point d'arrêt supplémentaire (par exemple un point d'arrêt « Jaurès » au niveau de la rue des Français et du complexe Carrefour) parallèlement au développement des trains à grande vitesse. Ceci devrait constituer un investissement de plusieurs centaines de millions.

4.3.3. Etudier la mise à trois ou quatre voies de la ligne 40 entre Kinkempoix et Jupille

Enjeu de fret (accès à l'Île Monsin, à Chertal et au Trilogiport depuis Kinkampoix, tout en permettant un trafic passagers plus important qu'à l'heure actuelle).

4.3.4. Etudier la mise à quatre voies entre Statte et Flémalle

Ce tronçon est particulièrement sollicité en raison de la présence conjointe d'un trafic fret, du trafic IC et des trains L (et demain REL). Au-delà de Flémalle, la ligne 125A permet de répartir la charge de part et d'autre de la Meuse. L'augmentation de la capacité fret, l'accroissement de la vitesse sur la dorsale wallonne et le passage des REL à 4 trains par heure pourraient éventuellement le justifier.

5. Conclusion

Notre conclusion est simple : il est financièrement et techniquement possible de réaliser – sans quasiment aucuns travaux d’infrastructures, dans une première phase, sinon la réouverture de points d’arrêts – en quelques années un Réseau express liégeois dans toute la province de Liège (nous proposons quatre lignes, avec une exploitation cadencée à la demi-heure, desservant Huy, Waremme, Tongres, Visé et Maastricht, Verviers, Spa et Eupen) pour un investissement minimal (en regard d’autres projets de mobilité) que nous évaluons à moins de 200 millions d’euros (infrastructure et matériel roulant), soit à peine plus du tiers du coût de la réalisation de la seule première ligne du tram liégeois.

Il nous paraît en conséquence urgent et primordial qu’ait lieu rapidement une mobilisation politique d’ampleur de tous les niveaux de pouvoir (depuis les communes concernées jusqu’au gouvernement fédéral en passant par la Province et la Région) autour de cette question car nous nous trouvons aujourd’hui dans une « fenêtre de tir » exceptionnelle, caractérisée notamment par l’ouverture du débat métropolitain liégeois (le tram est toujours en cours de discussion, le PUM doit être publié prochainement et parle du REL), par l’imminence du plan d’investissement d’Infrabel 2013-2025 (les prochains mois seront décisifs à cet égard), par la disponibilité de matériel roulant (Desiro) en raison des retards que connaît le RER bruxellois, sans parler de l’obligation qu’a la SNCB (art. 10 de son contrat de gestion) de rendre publique, d’ici la fin de cette année, une étude sur la faisabilité de réseaux suburbains autour de Charleroi, Gand, Anvers et Liège – obligation dont il semble qu’elle se soit dispensée.

Sans une volonté politique concertée et décidée, s’exprimant sans tarder, la fenêtre d’opportunité dans laquelle nous nous trouvons se refermera vite. Si les Liégeois laissent passer les prochains plans décennaux d’investissement sans y inscrire les budgets minimaux qui conditionnent la réalisation de ce REL, si le projet de tram n’est pas adapté pour augmenter sa complémentarité avec le chemin de fer, si le pouvoir politique laisse passer sans réagir le non-respect par la SNCB de l’article 10 de son contrat de gestion, il y a fort à parier qu’une génération de plus sera sacrifiée à attendre la réalisation d’un transport en commun efficace à l’échelle de la grande agglomération liégeoise. Nous ne pouvons nous y résoudre.

6. Bibliographie sélective

Nous référençons ici les principales ressources documentaires consultées dans le cadre de ce travail. Il convient d'y ajouter de nombreux articles de presse, trop nombreux pour être repris in extenso. Des entretiens avec des experts ferroviaires que nous avons consulté ont bien voulu nous apporter de très précieux éclairages. Nous leur exprimons notre gratitude.

- DASSET L., *Liège-Tournai de 1936 aux IC-IR*, Duculot, 1985.
- Le rail passe par Liège (Brochure), GTF, 1988.
- Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève, Trans-fer, numéro Hors-Série, GTF, 1989.
- Recensement de la population et des logements, INS, 1991.
- MARGANNE R. (sldd), *Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen*, GTF, 1993.
- Les lignes nouvelles de la SNCB 1926-1996, Trans-fer, numéro Hors-Série, GTF, 1996.
- Réseau ferroviaire wallon : vers une approche intégrée, Ministère de la Région wallonne, 2001, Secrétariat du SDER, 57 pages.
- VAN DER HERTEN B., VAN MEERTEN M., VERBEURGT G., *Le temps du train*, Presses universitaires de Louvain, 2001.
- SNCB : mise à 4 voies ou nouvelles LGV ?, Position d'Inter-Environnement Wallonie, juin 2001.
- MANGIN D., *La ville franchisée*, Editions de la Villette, 2004.
- *Options pour une politique ferroviaire en Région wallonne*, rapport établi sur base des tables rondes sur le transport ferroviaire organisées conjointement par le Ministre wallon des Transports et de la Mobilité et par le CESRW, janvier 2004.
- COLLET B., DE JOUVENEL H., *La Province de Liège à l'horizon 2020, choisir son avenir ou le subir*, SPI+, décembre 2004.
- « Sur la stratégie 'voyageurs' 2006-2012 de la SNCB », Avis A.753 du Conseil économique et social de la Région wallonne, janvier 2005.
- SCHREUER F., SWARTENBROEKX B., « Le 'plan Marshall' passe-t-il par une ligne Ottignies-Daussoulx-Rhisnes-Gosselies ? », 1^{er} décembre 2005, <http://tchouktchouk.eu.org/editos/Le-plan-Marshall-passe-t-il-par>
- « Etude concernant les champs d'application possible du 'light rail' sur le réseau ferroviaire belge », rapport intermédiaire, SNCB, 2007.
- DOUMAYROU V., *La fracture ferroviaire*, Paris : Editions de l'Atelier, 2007.
- « Tableau de bord de la population liégeoise », Ville de Liège, avril 2007.
- Contrat de Gestion 2008 - 2012 de la SNCB, disponible sur <http://www.b-rail.be/corporate/F/info/managementcontract/summary/index.php>
- KAUFFMANN V., *Les paradoxes de la mobilité*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008.
- « Perspectives de population 2007-2060 », Bureau fédéral du Plan, mai 2008.
- *Sur la mobilité urbaine en Région wallonne*, Avis A.930 du Conseil

économique et social de la Région wallonne, juin 2008.

- SWARTENBROEKX B., « Pour une politique ferroviaire en Wallonie », in *Politique revue de débats*, juin 2008.
- Quel tram pour Liège ?, *urbAgora*, juillet 2008.
- Ville, rail et transport n° 470 - La gare demain (Revue), avril 2009.
- SCHREUER F., « Ohne Grund und Boden », in *Bauwelt*, 9 avril 2009.
- EYBEN P., « Bressoux, vie et mort d'une gare de banlieue », in *Le Chaînon manquant*, 27 avril 2009.
- SCHREUER F., SWARTENBROEKX B., « Liège-Guillemins, éléphant blanc ? », in *Le Soir*, 22 septembre 2009.
- Structurer la ville, *urbAgora*, septembre 2009.
- LEBRUN L., CARTON V., HUBERT M. & al., *La Cityvision ou comment faire beaucoup mieux que la « Métrovision » de la STIB avec moins de moyens*, SMOB, 2009. Disponible sur <http://www.ieb.be/article2093>
- FRENAY P., « Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois. Essai de mise en évidence des facteurs déterminants fondamentaux », in *Brussels Studies*, Numéro 31, 16 novembre 2009, www.brusselsstudies.be
- MAKSIM H., VINCENT S., GALLEZ C., KAUFFMANN V., *L'action publique face à la mobilité*, L'Harmattan, 2010.
- COURBE P., « Gosselies, gare 'terminale' », *Inter-Environnement Wallonie*, 15 avril 2010.
- DENOËL T., « La gare Calatrava à Mons : un projet contesté et suspect », in *Le Vif*, 16 avril 2010.
- La réouverture de la ligne 125A doit être la première étape du « REL », *Communiqué d'urbAgora*, 1er octobre 2010.
- SCHREUER F., « Le tram-train est-il une solution adaptée à Liège ? », in *Le Chaînon manquant*, 26 novembre 2010.
- WALCKIERS J., « La reconversion des parkings », *Inter-Environnement Wallonie*, 31 janvier 2011.
- Menaces sur la liaison Maastricht-Bruxelles : il faut renforcer l'offre ferroviaire, *Communiqué d'urbAgora*, 3 mars 2011.
- Rapport annuel 2010 du Médiateur auprès du Groupe SNCB, mai 2011, 194 pages.
- Regagner la confiance : rapport annuel SNCB 2010, SNCB, juillet 2011, 128 pages.
- « Mobilité, les grands défis de la SNCB, entretien avec Marc Descheemaker », in *Lettre mensuelle socio-économique*, Conseil Central de l'Économie, septembre 2011.
- « Tram de Liège : un état des lieux du dossier », *Note de travail d'urbAgora*, septembre 2011.