



Ecolo Province de Namur
Patricia Grandchamps, Échevine de la Mobilité à Namur
Georges Gilkinet, Député fédéral
Stéphane Hazée, Député wallon
Patrick Dupriez, Coprésident

Saint-Valentin 2017

Les Namurois(es) méritent un autre service ferroviaire !

Pour la 17ème fois, militants et élus écologistes namurois étaient dès l'aube sur les quais des gares et points d'arrêt de la province à l'occasion de la Saint-Valentin, ce 14 février. Dans le Namurois, ce sont plus de 12.000 navetteurs¹ qui ont débuté leur journée avec une petite douceur et un peu de lecture. En effet, outre un chocolat, Ecolo distribuait le Rapido: le (faux) journal d'information de la Société des transports par voie ferrée. A la une, l'achat par la SNCB de 150 locomotives à vapeur, censées permettre de "stabiliser les temps de parcours aux alentours de ceux des années 60".

A travers ce clin d'œil, les Verts veulent surtout tirer la sonnette d'alarme par rapport à la situation de la SNCB (et en écho au désarroi de ces navetteurs) et appeler le Gouvernement fédéral à revoir sa politique de mobilité et à doter la SNCB de moyens plus adéquats par rapport aux objectifs à atteindre.

Au niveau namurois, on pouvait s'attendre à ce que l'arrivée d'un ministre issu de notre région et connaisseur du dossier change la donne, il n'en est malheureusement rien : les navetteurs et navetteuses namurois(es) ne sont décidément pas gâté(e)s par la SNCB ! Il méritent décidément un autre service ferroviaire.

¹ Dans les gares d'Andenne, Ciney, Couvin, Dinant, Floreffe, Franière, Gedinne, Houyet, Gembloux, Godinne, Jemelle, Jemeppe-sur-Sambre, Lustin, Mariembourg, Namêche, Namur, Natoye, Philippeville, Rhisnes, Saint-Denis, Sart-Bernard, Sclaigneaux, Walcourt et Yvoir

Ponctualité, correspondances: Namur à nouveau lanterne rouge!

Les chiffres parlent d'eux-mêmes: les navetteurs qui embarquent et débarquent dans le Namurois (ou le traversent) sont particulièrement mal lotis. Navetteurs.be a ainsi relevé que, de novembre 2015 à octobre 2016, seuls 50% des trains circulant sur la ligne Arlon-Namur-Luxembourg accusaient moins de 6 minutes de retard. Il faut aujourd'hui, quand tout va bien, 72 minutes pour parcourir la distance entre Bruxelles-Midi et Namur. En 2005, ce temps de parcours était de 63 minutes. Si l'on multiplie ces neuf minutes par 220 jours de travail, ce sont 33 heures qui ont été « perdues » par les navetteurs de la ligne 161 en 2016.

Et ce n'est pas tout, d'après les chiffres publiés par Infrabel², parmi les dix grandes gares belges, c'est à Namur que le taux de correspondances assurées est le plus mauvais.

A ces retards, il faut ajouter la suppression des trains omnibus entre Ciney et Courrière, remplacés par des bus qui ne sont pas toujours en mesure d'assurer les correspondances optimales pour les étudiant(e)s et travailleurs(-euses) provenant des communes d'Assesse, Gesves ou Hamois.

Décidément, le Gouvernement doit donner à la SNCB les moyens de mettre le turbo pour finaliser les travaux sur l'axe Luxembourg-Bruxelles, afin de raccourcir le temps de parcours sur cette ligne et de limiter au minimum les mauvaises surprises pour celles et ceux qui les empruntent quotidiennement.

TAUX DE CORRESPONDANCES ASSURÉES

	décembre 2015	décembre 2016
Anvers-Central	93,7%	91,0%
Bruges	96,6%	95,1%
Charleroi-Sud	91,9%	93,3%
Gand-Saint-Pierre	92,9%	91,1%
Louvain	95,0%	90,6%
Liège-Guillemins	92,9%	87,5%
Malines	94,7%	92,2%
Mons	93,2%	92,7%
Namur	92,8%	87,1%
Zottegem	91,1%	93,5%
Total	93,7%	91,0%

2 <https://www.infrabel.be/fr/a-propos/ponctualite/chiffres-ponctualit%C3%A9/2016/12>

Le rail est aussi un outil de mobilité incontournable à l'intérieur du grand Namur. C'est ainsi que l'échevine de la Mobilité Patricia Grandchamps travaille avec la SNCB à la mise en place d'un "réseau express namurois" intégrant les gares de la périphérie (Flawinne, Marche-les-Dames, Jambes) . Concrètement, il s'agirait d'augmenter l'offre de trains, en particulier aux heures de pointe, et d'améliorer les facilités de parking..C'est une manière aussi de réduire la pression automobile au centre. Dans le cadre du futur plan de transport de la SNCB, le Ministre a annoncé la création d'une desserte supplémentaire entre Charleroi-Jambes. Pour les Verts, c'est un premier pas important.

Accessibilité des gares: revenir au bon sens!

Ces dernières années, aux quatre coins de la province (Walcourt, Beauraing, Jemeppe-sur-Sambre, Yvoir et Mariembourg), des navetteurs ont assisté à la fermeture des guichets de leurs gares avec pour seul substitut des automates pas toujours opérationnels et dont l'utilisation est malaisée pour certains publics. Systématiquement, Ecolo a regretté la disparition de toute présence humaine, pourtant garante de sécurité, de qualité d'accueil et de convivialité, et a appelé à la recherche d'alternatives. A Lustin, Ecolo a obtenu de la SNCB la réouverture d'une salle d'attente et œuvre au réaménagement du parking et de l'accès à la gare. A Godinne, des logements publics et un espace multi-services devraient voir le jour à moyen terme dans l'ancienne gare, grâce à l'obstination de la société de logements relayée à la Chambre par Georges Gilkinet.

Mais, dans le même temps, les voyageurs continuent d'assister à des décisions ahurissantes de la SNCB en matière d'accueil des voyageurs. Fort heureusement, la SNCB opère parfois une courbe rentrante, mais ce n'est pas toujours le cas et jamais spontanément. Ainsi, en décembre, elle annonçait la fermeture des halls de gare dès 13h15 à Andenne et dès 20h00 à Ciney et à Dinant soit à l'heure de la fermeture des guichets, obligeant les voyageurs à attendre leur train ou leur bus dans le froid, l'humidité ou l'insécurité. Dans ces deux dernières gares, elle réalisait des aménagements improbables (par ex. l'édification d'une passerelle de chantier au-dessus des voies à Dinant) qui devraient s'avérer inutiles puisque, notamment suite aux interventions d'Ecolo à la Chambre, des solutions pragmatiques sont ou seront mises en œuvre: la présence prolongée d'agents d'Infrabel dans la cité mosane, l'ouverture automatique des portes avec passage régulier de la police locale en ce qui concerne sa voisine condruzienne. A Andenne, par contre, aucune solution n'est encore sur la table. Une motion sera déposée au prochain conseil communal par Ecolo pour demander au Collège d'exiger de la SNCB une solution, telle celle trouvée à Ciney.

Enfin, à Namur, la SNCB a décidé unilatéralement de fermer l'accès au parking pour les usagers des modes de transport doux qui pouvaient jusqu'alors rejoindre le tunnel sous-voie depuis le quartier de Bomel. Grâce à la détermination des échevins Ecolo depuis le début du dossier et aux propositions faites par l'Echevinat de la Mobilité pour trouver une solution, le dossier n'est pas enterré et des solutions en vue de l'amélioration du cheminement piéton via la gare entre Bomel et le centre-ville restent en discussion avec le Ministre.

Des trains avec accompagnateur sur la ligne Charleroi-Couvin !

Dans l'arrondissement de Philippeville, les accompagnateurs se mobilisent à juste titre pour dénoncer le projet de mettre en circulation d'ici 2 à 3 ans des trains avec pour seul personnel roulant le chauffeur. Pour Ecolo, le caractère rural de la ligne Charleroi-Couvin ne convient pas du tout à ce type d'essai, ni à plus long terme à des convois sans accompagnateurs. Cette ligne nécessite au contraire la présence permanente d'un accompagnateur, en cas d'incident, pour la sécurité et pour le confort des voyageurs. Si non, c'est son attractivité qui va être fortement diminuée et les voyageurs quotidiens, étudiants ou travailleurs, de la région couvinoise qui seront –à nouveau pénalisés.

Si la SNCB et le Ministre Bellot persistaient dans leur projet, ce sont une nouvelle fois les navetteurs ruraux qui subiraient les conséquences de l'austérité imposée par le Gouvernement fédéral à la SNCB. Ecolo va continuer à suivre ce projet de très près au Parlement comme dans les conseils communaux pour faire reculer le Gouvernement quant à ces funestes intentions.

Conclusion : + des moyens pour le rail, c'est bon pour l'économie, les navetteurs et la planète!

Début février, le Ministre annonçait qu'une enveloppe d'un milliard d'euros serait dégagée notamment en vue de résorber le retard enregistré sur le chantier du RER. Il s'agit d'une bonne nouvelle mais cet effort ne suffira pas si l'on veut vraiment favoriser un transfert modal de la route vers le train.

Au-delà de la problématique très handicapante de la répartition 60/40 des investissements et de la concurrence interne entre les différentes filiales de la SNCB, qui freine le développement du rail wallon, faut-il encore rappeler que ce sont 2,1 milliards d'euros d'économies qui ont été exigées de la SNCB sous cette législature? Le cadeau fiscal accordé aux voitures de société par exemple (plus de 4 milliards d'euros par an) démontre que des marges budgétaires

existent pour que le train (re)devienne un 1^{er} choix. C'est l'appel des écologistes, ces amoureux du train, en ce 14 février 2017 !