

Sauver les petites lignes, impératif économique, écologique et social

Mathilde Collin et François Schreuer

www.lechainonmanquant.be (urbAgora), 29 décembre 2012

La presse s'en est fait l'écho fin novembre : Infrabel, le gestionnaire du réseau ferroviaire belge, a établi ses priorités pour le nouveau plan d'investissement 2013-2015, dans le cadre duquel il est question de classer le réseau en trois catégories (A, B et C). Les lignes reprises dans la catégorie C ne feraient l'objet d'aucun investissement d'ici 2025, ce qui aura notamment des conséquences sur leur vitesse de référence. À moyen terme, dès que des problèmes de sécurité commenceront à se poser, c'est la fermeture pure et simple de ces lignes — et leur remplacement par des services de bus — qui sera envisagée. Du point de vue des voyageurs, en Wallonie, pas moins de sept lignes sont concernées [1], auxquelles il faut ajouter des lignes et branchement utilisés pour le fret.

Cette perspective particulièrement sombre a d'ores et déjà suscité diverses réactions, notamment du côté syndical [2] et dans le chef de certains élus de localités concernées [3]. Plusieurs pétitions ont également commencé à circuler.

En région liégeoise, deux lignes utilisées par des services de voyageurs sont concernées : la L42 (Rivage-Gouvy-Luxembourg) et la L43 (Liège-Marloie-Jemelle), qui assurent la desserte de toute la région de l'Ourthe-Amblève et le lien avec Liège de l'Ardenne et du Grand-Duché du Luxembourg. Sont aussi concernées la L214 (Jupille-Chertal), la L36A (Kinkempois-Voroux) ainsi que la L285 (Val Saint-Lambert-Hermalle-sous-Huy).

À l'heure d'écrire ces lignes, Infrabel a réagi en expliquant qu'il ne s'agit « que » de pistes d'économie, d'« hypothèses », puisqu'elles doivent encore recevoir un aval ministériel. Pas de quoi s'affoler, en somme ! Sans doute les responsables de la société ferroviaire s'attendent-ils à ce que les (nombreux) usagers de ces lignes attendent docilement que les décisions soient entérinées avant de réagir...

Dans le même temps, des investissements conséquents restent prévus pour la construction de gares de prestige (en particulier à Mons) ou de projets farfelus (Gosselies) et un nouveau train à grande vitesse est mis en service entre Bruxelles et Amsterdam,...

Les conséquences d'une telle orientation — même si elle n'est pas encore certaine — seraient à ce point calamiteuses qu'on ne peut rester muet.

Une catastrophe sociale

Qui sont les usagers des lignes menacées de fermeture ? Vu la qualité du service qu'on y trouve (en termes de vitesse [4], de fréquence, de qualité du matériel roulant voire, dans certains cas, d'entretien très aléatoire des points d'arrêts), il ne semble pas très téméraire d'envisager, comme pour l'immense majorité des « petites lignes », en fait, qu'une grande partie des usagers sont probablement des « captifs », des gens qui ne disposent pas de la possibilité de se déplacer en voiture.

Dans un article consacré aux effets redistributifs du transport public en Belgique, Barbara Sak [5] indique que peu de chiffres existent (ou sont accessibles au public ?) pour déterminer si nos réseaux de transport publics jouent bien un rôle public, c'est-à-dire de mise en commun solidaire au profit de toutes et tous. Elle ne parvient d'ailleurs pas à tirer de conclusion. On y apprend néanmoins que dans d'autres pays, comme la Grande-Bretagne, les couches de revenus inférieurs utilisent plus massivement les transports en

commun de proximité, tandis que les revenus moyens et supérieurs utilisent davantage le transport ferroviaire. En clair, cela signifie que les personnes les plus précarisées utilisent plus volontiers les transports qui peuvent les prendre et les amener au plus près de leur point de départ et de leur destination. Cela paraît logique : ce sont ces personnes qui sont dans l'impossibilité de se payer une voiture qui les amènera à un point de départ, de se payer un taxi qui terminera le trajet ou encore de recourir au vélo en raison de leur santé ou parce qu'elles sont chargées, accompagnées de jeunes enfants, etc.

Nous plaçons par conséquent pour qu'une étude soit réalisée en ce sens : les effets redistributifs ne doivent pas être calculés en fonction du montant dépensés par les ménages pour le transport en commun, mais bien de la possibilité réelle qu'ont les personnes d'utiliser ce transport, cette possibilité dépendant directement de l'existence du transport en question. Doivent être pris en considération la présence et la fréquence du transport en commun, ainsi que la performance des correspondances.

Mais revenons au public des lignes menacées dont nous avons des raisons de penser qu'il est issu des couches les moins privilégiées de la société. Que va-t-il advenir de ces usagers ? Certaines, au prix d'un allongement non négligeable de leur temps de déplacement [6], pourront prendre le bus. D'autres n'auront pas d'autres choix (parce que les horaires des garderies, parce que les limites des anti-dépresseurs,...) que d'acheter une voiture ou, faute de moyens, de rester chez elles. L'augmentation sensible du prix de l'énergie, ces dernières années, a en effet placé de nombreux ménages dans une situation de plus en plus précaire. Les CPAS sont débordés par de nouveaux usagers et c'est souvent la précarité énergétique qui les y amène. Si certaines mesures commencent à être prises pour améliorer l'isolation des logements (notamment le développement — timide — de formules de tiers-investisseur dont on espère qu'elles vont permettre aux classes populaires de réduire leur consommation de chauffage), le coût du transport reste quant à lui très largement dépendant de choix collectifs, comme celui dont il est question ici.

Remarquons encore que des alternatives de mobilité laborieusement créées par des entreprises d'économie sociale ou des associations ont le mérite d'exister, même si elles complexifient grandement la lisibilité du réseau et créent de nouvelles ruptures ou discriminations. Les taxis collectifs, bus à la demande, réseaux de co-voiturages, locations de mobylettes... tentent de combler des lacunes, mais la cohabitation de ces solutions crée une fracture sociale entre celles et ceux qui ont accès à l'information (souvent disponible sur l'Internet), qui ont les compétences pour lire les différentes manières de présenter les horaires et les tarifs et les comparer entre eux, qui ont un rapport de sécurité à l'espace public (par exemple, les femmes co-voiturent moins facilement que les hommes, ou alors entre femmes), qui doivent trouver des solutions aussi pour d'autres personnes (enfants, personnes dépendantes).

Ces initiatives sont en outre largement subsidiées par... les pouvoirs publics. On assiste donc à un transfert financier du fédéral vers les régions, provinces et communes, couplé à une précarisation (des solutions de mobilité mais aussi des travailleurs de ces organisations et des travailleurs qui en dépendent pour se rendre sur leur lieu de travail) puisque le renouvellement, souvent annuel, des subsides (parfois multiples pour un seul projet) sont toujours conditionnés à des rapports en tout genre et liquidés avec un peu de retard, histoire pour les uns de gagner sur les intérêts en les faisant payer aux autres.

Une forfaiture écologique

Les engagements pris au niveau international par la Belgique en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre nous imposent de prendre à bras-le-corps la question du transport, dont on ne rappellera jamais assez que les émissions de CO₂ ont explosé depuis 20 ans.

De ce point de vue, le développement massif du rail de proximité ne devrait pas faire débat : dans de très nombreuses situations concrètes, il est tout simplement indispensable à l'organisation d'une transition écologique impliquant à la fois un transfert modal de la voiture individuelles vers des alternatives non dépendantes aux énergies fossiles ainsi qu'une réduction des distances parcourues [7].

Dès lors que, comme on l'a noté un peu plus haut, les premières personnes touchées par ces fermetures seront celles qui ont le moins de revenus, pas plus qu'elle ne pourront encore payer un plein d'essence par semaine pour aller travailler ou par mois pour survivre, elles ne pourront investir dans un véhicule qui consomme moins. Et ce sont déjà à l'heure actuelle les femmes et les personnes d'origine étrangère qui souffrent le plus d'absence de solution adaptée pour leurs déplacements.

Par ailleurs, dans un contexte — qui ne changera, si des mesures très vigoureuses sont prises, que dans le très long terme — d'étalement urbain déjà néfaste à bien des égards [8], la fermeture de lignes constituerait un véritable coup dans le dos à toutes les personnes qui ont choisi un mode de vie plus orienté vers les transports en commun que vers la voiture et ont notamment acheté un logement localisé en conséquence à proximité d'une gare. Ces personnes subiront, en plus du bouleversement de leur mode de vie, la perte de valeur de leur logement, ce qui privera certaines d'entre elles de la possibilité de se reloger à proximité d'une gare. C'est le pire signal qu'il soit possible de donner à celles et ceux qui envisagent de vivre autrement.

À l'heure où la Région wallonne essaie péniblement de faire émerger un concept (« les noyaux d'habitat ») visant à mettre un terme à la dédensification permanente du territoire régional, en promouvant la localisation de l'habitat autour des nœuds de transport en commun, la fermeture massive de lignes rurales aurait un effet déflagrateur qui justifie que le gouvernement wallon fasse de cette question un casus belli avec le niveau fédéral.

Une stupidité économique et budgétaire

Cela étant, même si l'on se place dans une posture cynique en ne considérant que l'impact sur les finances publiques, la fermeture de petites lignes ferroviaires est une aberration sans nom. Pour trois raisons principales.

Balance commerciale

Parmi les ressorts de « la crise » dans laquelle nous baignons, la dépendance aux énergies fossiles n'est pas le moindre des problèmes. Chaque jour, les Belges envoient directement des dizaines de millions d'euros en direction des pays producteurs de pétrole. L'impact de cette situation (sur le budget des ménages mais aussi) sur notre balance commerciale est considérable. Il est évident que tout ce qui réduit notre consommation d'énergie fossile doit être non seulement préservé, mais également développé.

Rentabilité du réseau

L'organisation d'un réseau de transports en commun ne peut se comprendre et se penser uniquement de façon atomique, en disséquant le réseau en morceaux et en jugeant de l'intérêt chacun d'entre eux séparément. Les choix de mobilité sont en effet posés à l'échelle d'une chaîne de

mobilité, longue et complexe. Fermer les petites lignes, c'est aussi réduire l'attrait des grandes, parce que bon nombre d'utilisateurs de celles-ci ont d'abord pris une correspondance pour rejoindre la gare principale d'une région et que, sans cette correspondance, leur choix de mobilité aurait peut-être été très différent. La SNCB est-elle fondée à prétendre que les omnibus desservant les localités de l'Ourthe-Amblève ne sont pas rentables tandis que les lignes principales desservant Liège le seraient ? C'est très loin d'être évident. La position consistant à soutenir cela (de manière plus ou moins explicite) équivaut grosso modo à celle d'un médecin qui prétendrait que, dans un organisme humain, les capillaires sanguins ne servent à rien et qu'on peut se contenter de conserver les artères car elles seules font transiter une quantité suffisante de sang pour que leur entretien soit « rentable ». Notons que ce raisonnement est d'ailleurs loin d'être seulement valable dans une approche géographique. On peut, mutatis mutandis, l'appliquer aux horaires ou à la politique tarifaire des transports publics.

Vision à courte-vue

Les lignes de chemin de fer qu'on envisage aujourd'hui de ne plus entretenir, on peut être certain qu'il faudra les rouvrir d'ici peu de temps, lorsque l'énergie bon marché ne sera plus qu'un souvenir. Les fermer puis les rouvrir coûtera nettement plus cher que de continuer à les entretenir régulièrement.

Inverser la tendance

Le combat qui démarre ne saurait rester local. À ce titre, il nous semble indispensable que les acteurs qui commencent à se mobiliser aujourd'hui — et le combat sera de longue haleine — évitent d'entrer dans une vision sous-localiste (« fermez telle autre ligne plutôt que la mienne »). Il s'agit en effet de définir rien moins que la façon dont le transport ferroviaire doit être pensé et géré — développement de la grande vitesse contre service de proximité, maillage et ancrage du territoire contre logique hors-sol — et plus largement un modèle de société.

Le simple fait que ses responsables puissent envisager la fermeture des petites lignes de son réseau indique — outre l'ampleur de la tâche — le profond égarement de la SNCB, qui persévère dans une vision selon laquelle le transport ferroviaire ne serait pertinent que pour relier entre eux les grands centres urbains. Nous devons au contraire défendre — et ces deux priorités vont de concert — la pertinence du ferroviaire pour la desserte tant rurale (les « petites lignes ») que suburbaine (les RER autour des grandes villes).

La nécessité est aujourd'hui urgente d'une puissante réaffirmation de l'importance vitale du service public ferroviaire et d'une redéfinition collective de ses objectifs — sociaux et écologiques —, au service de l'intérêt général.

C'est un changement de cap auquel nous appelons, un changement de culture : au-delà de la défense des lignes, des gares, des trains qui sont menacés, nous devons mener le combat pour la réouverture de gares et de lignes désaffectées, et même la construction de nouvelles lignes là où l'évolution démographique justifie qu'on repense les tracés hérités des deux siècles précédents.

Cette politique [9] constituerait, parce que génératrice d'emploi local et non délocalisable, parce qu'offrant de nouvelles opportunités de vie à des centaines de milliers de personnes épuisées par la précarité, un socle sur lequel recommencer à bâtir de la justice sociale et une vraie transition énergétique.

Au-delà de l'enjeu du transport, les points d'arrêts et gares, idéalement situés dans les principaux noyaux urbains et villageois, sont des lieux où pourraient se regrouper une

série de services actuellement éclatés, comme un bureau de poste (ou un « point poste »), une antenne communale, un guichet énergie, ainsi que des épiceries où acheter des biens de première nécessité. Le besoin en déplacement est aussi créé par la disparition de ces services près de chez soi.

--

|1| Ans-Kinkempois, Liège-Jemelle, Charleroi-Fleurus, Charleroi-Erquelinnes, Enghien-Acren, Ath-Acren et Liège-Gouvy

|2| LEROUGE, M., Lettre ouverte de la CSC Transcom Liège-Verviers-Luxembourg, publiée par l'Avenir du Luxembourg du 27 novembre 2012.

|3| Notamment la pétition lancée par Yves Reinkin, député communautaire ECOLO, mais uniquement, dans un premier temps, pour la ligne qui passe par chez lui, à Stavelot, à savoir la ligne 42. La ligne 43 a cependant été ajoutée par la suite.

|4| Il faut par exemple 53 minutes, dans le meilleur horaire, pour relier Aywaille à Liège-Palais, ce qui reste quand même substantiellement plus rapide que le bus.

|5| SAK, B., Les effets redistributifs du transport public en Belgique, In D'autres repères, mis en ligne le 16 octobre 2012 sur www.dautresreperes.be.

|6| Et ce n'est pas la récente augmentation — de 25 à 60 km — de la distance entre le domicile et le lieu de travail en deçà de laquelle un emploi est réputé convenable aux yeux de l'ONEm (et par conséquent doit être accepté par un chômeur) qui va arranger les choses.

|7| La part énergétique consommée par km de transport est largement inférieure aux autres modes de transport, sauf la marche et le vélo.

|8| Cf. Territoire et urbanisme : des enjeux éco-sociaux.

|9| Qui ne coûterait, rappelons-le, qu'une fraction, par exemple, des sommes investies annuellement dans des politiques aussi douteuses que les « intérêts notionnels » ou la destruction des tranches supérieures de l'impôt sur le revenu