



## Vision du rail par le ministre Georges Gilkinet en 2040

*Horaires, gares, tarifs...*

**Voici le plan de Georges Gilkinet pour doubler  
le nombre de voyageurs en train d'ici 2040**

LLB – 09/02/2022

**Dans sa «Vision 2040», que «La Libre» a pu lire, le ministre de la Mobilité dresse le plan de route de la SNCB à long terme.**

«Le train sera la colonne vertébrale de la mobilité de demain.» Ce credo, le ministre de la Mobilité Georges Gilkinet (Écolo) le répète depuis octobre 2021. Comment cela va-t-il se concrétiser dans les années à venir ? Les discussions vont bon train depuis plusieurs semaines pour élaborer une feuille de route.

Un vent favorable a apporté à La Libre la «**Vision 2040**» concoctée par Georges Gilkinet. Trente-huit pages dans lesquelles il développe ses ambitions pour le rail. **Précision toutefois** : il s'agit d'un document de travail amené à évoluer au rythme des nombreuses concertations attendues avec la SNCB, Infrabel, les partenaires sociaux, etc. Le texte devrait aboutir sur la table du Conseil des ministres dans les prochaines semaines. Les questions sont encore nombreuses, notamment concernant le financement. Le document que La Libre a pu consulter ne mentionne en effet aucun budget.

«*Cette vision (2040) sera basée sur des objectifs ambitieux en termes de part modale*», prévoyait l'accord de majorité de la Vivaldi. On peut dire que le ministre de la Mobilité l'a pris au pied de la lettre. Voici les grands points repris dans le document.

### 1. Doubler la part du train dans les déplacements des Belges




La part que représente le train dans les déplacements des Belges devra doubler d'ici 2040. Aujourd'hui, on estime que la part modale du train s'élève à 8 %. Cela signifie que, sur l'ensemble des déplacements effectués en Belgique, 8 % se font en le train. **L'ambition affichée dans la vision 2040 est de la porter à 15 %.**

**Le défi s'annonce de taille** : avec la crise sanitaire, la fréquentation des trains avait fortement diminué, et la SNCB n'atteint toujours pas les taux d'avant la crise.



[cheminots@cgsp.be](mailto:cheminots@cgsp.be)

[www.cheminots.be](http://www.cheminots.be)

 Parole de cheminots

Il faudra donc aller chercher des anciens utilisateurs, en convaincre de nouveaux, mais aussi adapter l'offre ferroviaire. «*Les études réalisées montrent qu'à court terme, les segments sur lesquels la SNCB peut gagner le plus de voyageurs sont les déplacements de loisirs, donc des déplacements en dehors des heures de pointe, là où la SNCB a déjà des réserves de capacités suffisantes*», précise le ministre. Mais cela ne suffira pas. Il faudra aussi augmenter la flotte des véhicules ou encore le personnel de la SNCB ou d'Infrabel. Or tout cela coûte très cher, et les situations financières des entreprises ferroviaires ne sont guère réjouissantes.

## 2. Réformer les horaires et assurer deux trains par heure dans chaque gare

C'est une mesure phare destinée à rendre le train plus attractif. D'ici 2040, chaque gare du royaume verra passer deux trains par heure, «**au minimum**». Cette cadence concerne aussi bien les trains IC que les IR. Pour les omnibus, elle pourrait monter à quatre trains par heure. C'est notamment le cas pour l'offre S qui dessert les gares bruxelloises.

### La «Vision 2040» prévoit aussi la création de nouvelles lignes IC entre les pôles urbains majeurs. Où ? Quand ? Ces questions restent en suspens.

Si l'ambition de faire circuler deux trains par heure était connue, on sait désormais comment elle devrait se mettre en place. Le ministre de la Mobilité entend adapter les horaires et opter pour le modèle «cadencé», calqué sur la Suisse. Cela signifie que l'horaire du train est échelonné toutes les 15, 30 ou 60 minutes selon la cadence de la ligne. Le projet prévoit en outre un horaire symétrique pour les allers et les retours. Tout cela implique une réorganisation de la fréquentation des voies et une refonte générale des horaires.

**Georges Gilkinet en est convaincu** : cette transformation va augmenter l'attractivité du rail tout en facilitant l'organisation, notamment pour coordonner les bus et les trams à la sortie des gares. «Un tel modèle peut être mis progressivement en place au niveau du système ferroviaire belge», assure le ministre dans le document, avant d'ajouter qu'une étude sera bien lancée pour évaluer la faisabilité technique et budgétaire d'un tel projet. **Cette étude était en fait prévue par l'accord de gouvernement conclu en octobre 2021.**

## 3. Des trains 100 % verts d'ici 2040



Le train constitue un point majeur de la transition écologique.

La «Vision 2040» entend verdir le secteur avec un objectif :

**«Le transport ferroviaire belge sera alimenté par de l'énergie 100 % verte, et explorera les sources d'énergie alternative (comme l'hydrogène)»**, peut-on lire. Mais cette ambition ne concerne pas que le matériel roulant. Ainsi, d'ici 2040, les gares et les ateliers de production devront atteindre la neutralité carbone.

## 4. Vers des tarifs variables selon les heures ?

Rendre le train plus attractif passera aussi par la simplification et l'adaptation de la tarification. L'équation s'annonce compliquée. Il ne sera pas question de diminuer les rentrées de la SNCB, dont un quart provient justement de la vente de titres de transport, à moins de proposer une compensation. La note évoque une «*politique ferroviaire qui visera notamment à encourager l'utilisation du train en dehors des heures de pointe et sur les trajets courts et moyens, en proposant des tarifs attractifs*».

**Les prix seront-ils à la hausse durant les heures de pointe, afin de motiver le voyageur à se déplacer à un autre moment ?** Si l'idée devait se concrétiser, il faudrait au moins convaincre les partenaires sociaux. Dans un avis rendu fin janvier, ils avaient recalé le principe d'un tarif adaptatif.



**N'hésitez pas à contacter votre délégué ou votre secrétaire régional pour de plus amples informations.**