

Le train, une autre façon de polluer?*

La carte blanche publiée par M [REDACTED] parue dans Le Soir du 08/01/09 à propos du coût environnemental des transports en communs peu utilisés soulève pas mal d'objections. Un « appel » également publié dans Vers L'Avenir et le quotidien gratuit Métro. La thèse fondamentale de ce texte est que certains transports publics et trains en particuliers ne sont pas suffisamment fréquentés pour que leur avantage écologique a priori par rapport à la voiture soit conservé et qu'ils apparaissent alors plus polluants et également plus coûteux. En effet, il n'est pas rare que certains trains soient très peu remplis en zones rurales et en heures creuses. M [REDACTED] plaide alors pour ces cas particuliers pour des transports publics alternatifs de type “ à la demande”, à l'instar de ce qui se fait déjà en Province de Namur avec des taxis collectifs ou d'autres initiatives de ce type en Hollande.

La proposition de M [REDACTED] par rapport à ces transports publics peu utilisés semble passer à la trappe un point essentiel pour une véritable étude de mobilité sur ce sujet: la prise en compte du système ferroviaire comme un système global. Une analogie souvent utilisée est que les petites voies peu utilisées sont indispensables au réseau global tout comme les capillaires du système sanguin sont essentiels au transport du sang vers les veines et artères. Certes, le réseau de chemins de fer belge n'irrigue pas (encore) tout le territoire et n'est pas essentiel à la survie de toutes ses parties (quoique), mais cette analogie veut simplement dire que la haute fréquentation des grandes lignes, et partant leur grande rentabilité, est assurée, en partie, par les apports de voyageurs des voies secondaires.

Par ailleurs, d'un point de vue économique, le coût marginal de la circulation d'un train en heures creuses sur une voie existante et amortie est minime, car l'investissement en matériel roulant utilisé au sein de la SNCB est imposé par la demande en heure de pointe, tout comme, dans une moindre mesure, le nombre d'employés et les frais généraux de l'entreprise publique. En d'autres mots, cela ne coûte pas très cher de faire rouler des trains en heures creuses dès lors que ces trains et le personnel y afférant est déjà mobilisé pour les heures de pointes. Ce raisonnement peut également s'appliquer pour le coût environnemental, car celui-ci compte également les coûts environnementaux engendrés lors de la fabrication et du démantèlement des trains, qui peuvent constituer une grande partie du coût environnemental total. Par ailleurs, vu la baisse de la demande en électricité durant les heures creuses, le coût environnemental de l'énergie est moindre en heures creuses dans le cadre actuel d'une offre d'électricité constante. Plus généralement, il est évident qu'il faille considérer le système ferroviaire belge dans sa totalité, de part sa petite taille, sa haute densité (une des plus élevées au monde!) et sa grande connectivité. Ainsi, une analyse économique ne saurait se concentrer uniquement sur certains tronçons ou à certaines périodes horaires, sous peine de négliger des effets sur d'autres parties du réseau.

M [REDACTED] déplore que seulement une petite partie des trains soient remplis à une capacité de 90-100% et qu'une infime partie soient surpeuplés (>100%). Pour le confort des voyageurs, il n'est certainement pas souhaitable de viser l'objectif d'un taux d'occupation moyen de 100%, quiconque est habitué des voyages en heures de pointe ne saurait en démordre! Il faut par ailleurs toujours conserver une marge raisonnable de capacité pour accueillir un flux supplémentaire inhabituel de voyageurs.

Enfin, vu la croissance énorme de la fréquentation du rail observé ces deux dernières années (+4,9% de 2006 à 2007¹), la hausse future indubitable et le formidable potentiel de développement du

* Titre de l'article paru dans les journaux du groupe « Vers L'Avenir » du 08/01/09

1 Rapport Annuel de la SNCB 2007, <http://www.b-rail.be/corporate/F/info/annualreport/index.php>

transport de personnes par rail grâce à la qualité du réseau belge (y compris les voies et gares aujourd'hui encore désaffectées), il est tout-à-fait dangereux et absurde de pointer du doigt des lignes ou des tranches horaires aujourd'hui peu fréquentées mais bien plus usitées demain. Il est du devoir des pouvoirs publics non seulement d'anticiper ces croissances futures, mais surtout de les favoriser par tous les moyens, plutôt que de se cantonner dans des analyses à court terme, vu les incroyables changements de mobilité que la crise énergétique et climatique impose. On sait d'ailleurs le coût exorbitant de remise en service de voies trop vite fermées, voire démantelées. Il est donc absolument réaliste et nécessaire de conserver des voies actuellement marginales mais qui devraient connaître un regain d'activité dans les prochaines années (voir par exemple la réaffectation de la ligne Virton-Athus en décembre 2006).

Nous ne voudrions pas faire à M [REDACTED] le procès d'un fossoyeur de service public de transport à vocation universelle, car il propose justement des idées pour les lignes les moins rentables. M [REDACTED] ne saurait en effet oublier que la vocation d'un service public est son universalité des prix (mêmes prix quelque soit la rentabilité de la ligne), un souci de développement des zones rurales, et enfin un service de qualité et accessibles pour les plus démunis mais aussi pour le reste de la population. Néanmoins, les propositions avancées par M [REDACTED] nous paraissent contre-productives pour l'objectif de promotion des transports en commun. En effet, il est indéniable qu'un transport à arrêts et horaires fixes est bien plus simple d'utilisation pour le navetteur qu'un transport à la demande. Pour le système TELBUS², une formule de minibus à la demande créée par le TEC, la réservation doit être introduite au plus tard la veille du déplacement! Cela est bien plus contraignant qu'un transport arrivant à toutes les heures à un arrêt donnée, et cela entraîne une bien moins grande attractivité pour les usagers. Il importe de développer l'offre des transports en communs pour tous les usagers, y compris les actifs qui veulent un système simple, rapide et facile d'utilisation ce que les systèmes de transport à la demande ne nous apparaissent pas. Enfin, il n'est pas sûr que ce type de transport de taxis collectifs ou de minibus soient vraiment plus écologique car leur taux de remplissage n'est pas plus assuré que celui des trains visés. Leur baisse d'attractivité ne saurait en effet que provoquer un report modal vers l'automobile individuelle.

En ces temps d'urgent développement des transports en communs, nous sommes en mesure d'attendre que les pouvoirs publics anticipent et promeuvent activement les changements de modes de transport plutôt que de réagir à la croissance de l'utilisation des transports en communs. Il est nécessaire de se poser la question de l'efficacité et du caractère universel des services publics et il est vrai que l'offre de train pourrait très certainement être déjà améliorée sans augmentation globale de l'offre. Toutefois, les constats et les propositions avancés par certains semblent aller vers un affaiblissement des transports publics...

Julien Minet
Janvier 2009

2 Voir <http://www.infotec.be/index.aspx?PageId=633015139031604626>