

Pour l'arrêt en gare de Liège des trains reliant Londres et l'Allemagne

Pétition au gouvernement
belge, mai 2011, liege-londres.be



Le 6 mai 2011, l'asbl urbAgora a lancé sur le web une pétition réclamant l'arrêt à Liège des futurs trains rapides qui relieront d'ici quelques années l'Allemagne (Francfort dans un premier temps, probablement d'autres destinations à moyen terme) et Londres. Même si d'importantes zones d'ombres demeurent dans ce dossier, il nous a semblé utile et pertinent d'attirer l'attention de nos concitoyens sur cette question et de les inviter à signaler aux autorités politiques l'intérêt qu'ils portent à cette question. Celui-ci s'est avéré massif : en quelques semaines, plus de 15.000 personnes ont signé notre pétition. La réaction du monde politique ne s'est pas fait attendre puisque les responsables provinciaux des quatre principaux partis francophones ont publié une déclaration commune, le 20 mai, affirmant leur soutien unanime à la position défendue dans la pétition. La pétition demeure à ce jour ouverte aux signatures sur le site liege-londres.be.

Le texte de la pétition

Attendu que les chemins de fer allemands préparent la mise en service, à l'horizon de 2013, d'un train rapide entre Francfort et Londres, qui passera par Liège sans que ses promoteurs souhaitent qu'il s'y arrête ;

Attendu que les forces vives liégeoises se sont ardemment mobilisées, avec succès mais non sans mal, il y a 20 ans pour que la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et l'Allemagne passe par Liège ;

Attendu que près d'un demi-milliard d'euros d'argent public ont été investis pour accueillir la grande vitesse à Liège-Guillemins et qu'il serait incompréhensible que cet investissement ne serve pas autant qu'il est possible ;

Attendu que des aménagements sont nécessaires en gare de Bruxelles-Midi pour accueillir ce service et que la SNCB Holding dispose en conséquence d'une capacité de négociation avec l'opérateur ;

Attendu que les trains devront de toute façon ralentir pour traverser Liège et que la perte de temps suscitée par un arrêt sera en conséquence relativement limitée ;

Attendu qu'il semble techniquement possible d'adapter la gare des Guillemins aux exigences particulières d'un service ferroviaire empruntant le tunnel sous la Manche ;

Attendu que la Ville de Liège est candidate à l'organisation d'une exposition internationale en 2017, que la Ville de Maastricht est candidate au titre de capitale européenne de la culture en 2018, candidatures pour lesquelles une liaison ferroviaire avec de grandes métropoles européennes serait un atout certain ;

Attendu que la gare de Liège est loin de desservir la seule agglomération liégeoise, mais constitue un point de correspondance important, notamment pour le trafic venant du Limbourg belge ou de la dorsale wallonne et se dirigeant vers l'Allemagne ainsi que de celui venant du Limbourg hollandais et se dirigeant vers Bruxelles ou Londres ;

Attendu que l'enjeu est loin de se limiter à la liaison avec la seule ville de Londres, mais concerne toutes les destinations desservies par cette ligne (et demain une éventuelle ligne allant jusqu'à Berlin) ainsi que les correspondances qu'elle permettra (notamment vers le reste de la Grande-Bretagne) et donc l'insertion de Liège dans le réseau à grande vitesse européen ;

Les soussignés s'engagent à agir, dans la mesure de leurs moyens, en faveur de l'arrêt à Liège des trains rapides reliant Londres et l'Allemagne et demandent au gouvernement belge ainsi qu'aux différentes composantes du groupe SNCB d'œuvrer dans ce sens également.

Premiers signataires

Mehmet Aydogdu, conseiller communal à Liège (PS), **Arthur Bodson**, recteur honoraire de l'ULg, **Marc Bolland**, député wallon (PS) ; **Paul Bolland**, gouverneur honoraire de la Province de Liège, **Serge Cappa**, bourgmestre de Beyne-Heusay (PS), **Robert Charlier**, professeur à l'ULg, **Guy Coeme**, député et bourgmestre de Waremme (PS), **Veronica Cremasco**, députée régionale (Ecolo), **Amand Dalem**, ancien ministre, gouverneur honoraire de la Province de Namur, **Alain De Clerck**, plasticien, fondateur de la SPACE, **Jacques Defourny**, professeur d'économie à l'ULg, **Christine Defraigne**, sénatrice et conseillère communale à Liège (MR), **Jean-Maurice Dehousse**, ancien ministre, **Francis Dejon**, bourgmestre de Saint-Georges-sur-Meuse (CDH), **Véronique De Keyser**, députée européenne et conseillère communale de Liège (PS), **Michel Delville**, professeur à l'ULg, **Daniel Dethier**, architecte, **Yannick Docquier**, secrétaire national CSC Transcom, **Pascal Durand**, professeur à l'ULg, **Marc Elsen**, député wallon (CDH), **Claude Emonts**, président du CPAS de Liège (PS), **Jean Englebert**, professeur honoraire de l'ULg, **José Fontaine**, directeur de la revue TOUDI, **Jean-Géry Godeaux**, échevin, Officier de l'Etat-Civil de Liège (PS), **Mathieu Grosch**, député européen, coordinateur Transport et Mobilité du PPE, **Jean-Marie Halleux**, professeur de géographie économique à l'ULg, **Micheline Halleux**, conseillère communale à Liège (Ecolo), **Philippe Hanocq**, directeur du Centre de Recherche en Aménagement et urbanisme de l'ULg, **Pierre Hebbelinck**, architecte, **Jean-Marie Hermand**, administrateur délégué des Grignoux, **Eric Jadot**, député fédéral (Ecolo), **Michel Jadoul**, bourgmestre de Berloz, **Jean-Marie Klinkenberg**, de l'Académie royale de Belgique, professeur émérite de l'ULg, **Olgierd Kutny**, professeur émérite à l'ULg, **Bouli Lanners**, cinéaste, **Roland Léonard**, échevin à Liège (PS), **Pierre Luthers**, directeur général de l'asbl ENJEU, **Thierry Michel**, cinéaste, **Marc-Emmanuel Mélon**, professeur à l'ULg, **Luc Misson**, avocat, **Jacky Moraël**, sénateur (Ecolo), **Paul-Emile Mottard**, député provincial de la Province de Liège (PS), **Linda Musin**, députée fédérale (PS), **Jean-Marc Namotte**, secrétaire fédéral de la CSC Liège-Huy-Waremme, **Norbert Nelles**, co-doyen de la faculté d'architecture de l'ULg, **Pierre Ozer**, climatologue, chercheur à l'ULg, **Luc Pire**, éditeur, **Nagi Sabbagh**, président du Centre Culturel Arabe en Pays de Liège, **François Schreuer**, président d'urbAgora, **Cyril Soldani**, coordinateur du Gracq-Liège, **Jim Sumkay**, photographe, **Jean-Pierre Rousseau**, président de la Chambre française de Commerce et d'Industrie Liège-Luxembourg, **Jean-Paul Tasset**, avocat, président de la CCATM de la Ville de Liège, **Jacques Teller**, professeur à l'ULg, **France Truffaut**, sénatrice honoraire, **Bart Van den Boom**, projectcoordinator Maastricht Culturele Hoofdstad 2018, **Peter Van Ettro**, consul général des Pays-Bas, **Pierre Verjans**, professeur à l'ULg, **Francis Wégimont**, secrétaire général de l'Interrégionale wallonne de la CGSP, **Pierre Wolper**, vice-recteur à la recherche de l'ULg, **Carine Zanella**, directrice du marketing au TEC Liège-Verviers.

Avec le soutien de la FGTB Liège-Huy-Waremme.

Questions fréquentes

La publication de la pétition a donné lieu à un certain nombre de questions ou d'objections. Nous reprenons ici une synthèse des principales d'entre elles et des réponses que nous y avons données.

Défendre un arrêt à Liège, n'est-ce pas une revendication sous-localiste ? Qu'est-ce que les habitants des autres régions du pays ont à gagner dans cette affaire ?

Nous estimons au contraire que cette question relève de l'intérêt général. Si l'on peut construire une gare de 500 millions d'euros dans une agglomération de 600 000 habitants et accepter que des trains y passent sans s'arrêter, toutes les gares sont menacées et notamment les services Thalys qui desservent Mons, Charleroi et Namur, ou Gand, Bruges et Ostende. D'ores et déjà l'on doit constater que le cas de Liège n'est pas isolé. Anvers et sa très belle (et néanmoins coûteuse) nouvelle gare, risque de subir le même ostracisme économique. En effet, le train rapide reliant Amsterdam à Bruxelles et devant s'y accoupler au train venant de Francfort en direction de Londres, ne semble pas non plus devoir s'arrêter dans la métropole flamande.

Exiger l'arrêt de ce train à Liège, c'est aussi plaider pour un modèle ferroviaire qui continue à irriguer les territoires, contre une vision du chemin de fer qui ne serait, à terme, destiné qu'à relier les grands centres entre eux, avec le minimum d'arrêts intermédiaires. Nous sommes d'ailleurs solidaires d'autres combats, notamment pour la réouverture de petites gares rurales ou le maintien de services internationaux passant par des villes de taille moyenne (notamment celles de la dorsale wallonne).

Ajoutons que cet arrêt à Liège serait loin de concerner uniquement les usagers liégeois. Par exemple, un trajet Charleroi-Cologne sera plus court d'environ 20 à 30 minutes¹ en passant par Liège plutôt que par Bruxelles (et encore : le potentiel d'amélioration des temps de parcours de la dorsale wallonne est considérable). Et le coût devrait en être moindre (car le trajet est plus court dans l'option passant par Liège). Le même type de remarque peut être formulé pour de nombreux autres trajets, notamment pour les usagers venant des Limbourg belge et hollandais.

L'arrêt ou le non-arrêt de cette liaison n'est-il pas un problème anecdotique par rapport à la globalité des enjeux ferroviaires ? Il serait inacceptable de se focaliser sur ce point quand d'autres priorités (RER, liaison avec Maastricht, etc) sont négligées.

Il y a effectivement beaucoup d'autres enjeux. Et urbAgora s'en préoccupe de façon suivie et intense depuis sa création (nos nombreuses publications sur le sujet en témoignent; et chacun peut constater que l'essentiel de notre temps est bien consacré à ces questions). Toutefois, le succès populaire de cette pétition démontre qu'une thématique plus ciblée comme « Liège-Londres » constitue une « porte d'entrée » permettant d'introduire une réflexion ferroviaire plus large à l'attention d'un public qui n'a peut-être même pas conscience d'enjeux moins visibles ou plus difficiles à comprendre.

Investir dans cet arrêt pour trois trains par jour, n'est-ce pas du gaspillage ?

Des travaux sont en effet nécessaires en gare de Liège-Guillemins pour permettre un arrêt des trains vers Londres (un montant de 2 millions d'euros a été coté dans la presse). Contrairement aux trains vers l'Allemagne, les Pays-Bas ou la France

¹ En tablant, par hypothèse, sur un temps de correspondance identique dans les deux options.

qui sont dans l'espace Schengen comme nous, un service de douane est en effet nécessaire pour embarquer vers la Grande-Bretagne. Nous pensons cependant que le dispositif à mettre en place peut être relativement léger sur le modèle de ce qui a été fait en gare de Lille-Europe avec une « stérilisation » temporaire d'un quai via l'utilisation d'un système de barrières amovibles et un personnel ad-hoc. Cette approche permettrait de ne pas devoir réserver deux quais en permanence à ce seul usage. Il est important par exemple de noter que la gare de Lille-Europe qui ne compte que 4 quais et 6 voies contre 9 pour Liège-Guillemins, assume sans mal ce service. Selon l'administrateur délégué d'Euro Liège TGV, Vincent Bourlard, un dispositif similaire pourrait être installé sans problème à Liège. En tout état de cause, nous plaidons pour qu'une étude technique soit réalisée.

Il est également réducteur de parler de seulement 3 trains par jour. Dans un contexte de croissance du transport de passager par rail, si nous accrochons le « wagon » des trains à grande vitesse allemands, il est plus que probable que d'autres services entre l'Allemagne et Londres seront, à moyen terme, mis en service. On parle d'ores et déjà d'un Berlin-Londres et on peut penser qu'un Copenhague-Hambourg-Londres sera d'ici quelques années dans les cartons. Et ces trains pourraient voir leur fréquence augmenter à terme.



ICE 4611 en gare de Liège-Guillemins le 25 février 2008. Source de l'image : sites.google.com/site/hispeedrijtuigen

Comment comptez-vous convaincre la Deutsche Bahn qui ne veut pas a priori de cet arrêt à Liège ?

Afin de permettre un arrêt à Bruxelles de l'ICE reliant l'Allemagne à Londres, il faudra effectuer des travaux d'aménagement en gare de Bruxelles-Midi. Le quai stérilisé n'est actuellement pas conçu pour les trains venant de l'Est qui traversent la gare. En conséquence, la SNCB (et à travers elle nos responsables politiques) ont à disposition un argument de poids afin de faire pression sur la DB. Et ceci ne concerne pas uniquement Liège mais également Anvers.

Le TGV est-il pas un modèle ferroviaire durable ? Il consomme en effet beaucoup plus d'énergie par kilomètre/passager qu'un train normal...

La monoculture du TGV n'est pas notre idéal ferroviaire. Nous déplorons vivement la disparition des services internationaux classiques – particulièrement les trains de nuit – au profit de la grande vitesse, qui coûte beaucoup plus cher : avec l'argent du TGV, on aurait pu, en effet, redéployer le chemin de fer dans tout le pays, rénover les infrastructures existantes, etc. Cela étant, la grande vitesse permet aujourd'hui au train de concurrencer l'avion sur des distances de 500 à 1000 km et a contribué à relancer l'intérêt pour le transport ferroviaire. Le bilan CO2 du train (même du TGV) reste en tout état de cause très nettement meilleur que celui de l'avion ou de la voiture. Nous estimons que tout report modal vers le ferroviaire est bon à prendre.

Dans le cas présent, la question qui se pose n'est de surcroît pas celle de l'ouverture d'une ligne nouvelle, mais de la création possible d'un arrêt sur une ligne qui sera de toute façon exploitée. Ce qui renvoie à deux enjeux. D'une part, la question du type d'exploitation de la grande vitesse (avec ou sans arrêt dans les métropoles intermédiaires, et là, une approche écologique plaide clairement pour des services desservant un plus grand nombre de destination que pour des services directs à très longue distance). D'autre part, le statut de Liège dans le réseau ferroviaire européen et – incidemment – la question de la pertinence d'avoir investi 500 millions dans la gare.

En ouvrant cette liaison, ne va-t-on pas inciter certaines personnes à effectuer des déplacements qu'elles n'auraient pas faits sans cela, par exemple pour aller faire un jour de shopping à Londres ? Est-ce acceptable ?

Même si la publicité (cfr. Eurostar) vante en premier ses mérites de temple de la consommation, Londres présente bien d'autres atouts, notamment sur le plan culturel (musées gratuits, opéra, concerts,...). C'est aussi un bassin d'emploi important et un pôle de formation. Toutefois, quelles qu'en soient les raisons (shopping, travail, culture, famille, études,...), l'ouverture d'une liaison va en effet augmenter la quantité totale de déplacements. L'effet rebond est une chose dont nous n'ignorons pas l'existence.

Reste que, indépendamment de son incidence environnementale, la démocratisation de l'accès à la mobilité, constitue fondamentalement un progrès, en ce qu'elle crée de nouvelles possibilités d'interaction sociale, de découvertes culturelles ou d'opportunités économiques. Tout en prenant en compte le principe de solidarité avec les générations futures et la nécessaire décarbonisation de notre mobilité, nous estimons donc qu'il est essentiel de ne pas refaire de la mobilité un luxe accessible aux seuls fortunés.

Si l'on peut aborder la question de la réduction (choisie ou subie en conséquence de la raréfaction des énergies fossiles) de nos déplacements, on doit aussi aborder celle d'un transfert modal vers des modes de déplacement moins polluants. Notre proposition s'inscrit dans ce cadre. Il existe en effet une liaison en avion (Easyjet) Cologne-Londres. On peut imaginer (voire demander à ce) qu'elle soit supprimée suite à l'ouverture de la ligne ferroviaire, une ligne dont la fréquentation sera améliorée par la création d'un arrêt à Liège. Plus globalement, parce qu'on leur offrira de nouvelles possibilités de déplacement en train (pas seulement celle-ci, c'est un problème d'ensemble), certaines personnes renonceront probablement à acheter une voiture ou à opter pour la voiture pour certains déplacements.

Enfin, en utilisant plus intensivement les infrastructures existantes, on diminuera (en principe) le coût de leur utilisation et on rendra donc le train plus abordable (dans le cadre d'un service public).

Il va falloir payer des douaniers dans la gare de Liège-Guillemins...

Nous voyons plutôt cela comme une bonne nouvelle dans une région manquant cruellement d'emplois.

Avec la libéralisation du chemin de fer, ce combat n'est-il pas voué à l'échec ?

Notre point de vue est différent. La libéralisation est une réalité en droit, mais sa traduction dans les faits reste à établir. Nous pensons que batailler pour maintenir, en fait, une prérogative publique sur le choix des services à opérer (et la puissance publique ne manque pas d'arguments, si elle souhaite les utiliser) est utile et constitue un acte de résistance à la libéralisation. Avec une revendication comme celle-ci – a fortiori si elle est couronnée de succès – on participe à la réaffirmation de l'idée que l'organisation du réseau relève du débat démocratique et non du seul calcul d'utilité des sociétés de transports. En outre, nous pensons que le fait que les contribuables puissent investir des milliards d'euros dans des infrastructures dont il n'auront même pas l'usage parce que les exploitants privés les considèrent comme trop peu rentables est en soi un argument de poids contre la libéralisation et pour le retour au service public.



ICE entrant en gare de Liège Guillemins, matin du 30 mars 2009. Source de l'image : De Rond Hans und Jeanny, rail-pictures.com

Pour signer la pétition, rendez-vous sur le site web :

<http://liege-londres.be/>

Nous contacter

urbAgora asbl

(a) En Pierreuse 19-21
4000 Liège

(e) secretariat@urbagora.be

(w) <http://urbagora.be>