

LIAISONS TRANSFRONTALIÈRES RÉGIONALES

DESSERTES FERROVIAIRES DE L'EUROREGION BELGIQUE – KENT – NORD PAS DE CALAIS

L'Eurorégion formée de la Belgique, du Kent et du Nord Pas de Calais est un ensemble très peuplé avec des réseaux ferroviaires et autoroutiers très denses. En son centre, l'Eurométropole est constituée de la Métropole Lilloise et de ses extensions vers le Bassin Minier et les régions de Courtrai et Tournai.

Cette Eurorégion est très concrète au plan routier : Nombre d'habitants passent les frontières pour leurs achats, pour leur travail (environ 30000 travailleurs frontaliers), ou leurs loisirs, et le réseau autoroutier est dense.

Au plan ferroviaire c'est malheureusement loin d'être le cas . Il faut distinguer :

- l'Europe à Grande Vitesse, Lille Europe se trouvant au centre des lignes TGV vers Paris, Londres et Bruxelles (puis Amsterdam ou Cologne) ;
- l'Europe des trains régionaux, inexistante entre Belgique et Kent bien sûr faute de tunnel direct, inexistante aussi entre Kent et Nord Pas de Calais malgré l'existence du tunnel, et peu utilisée entre Nord Pas de Calais et Belgique car mal connue.

Liaisons transfrontalières régionales Belgique-Nord Pas de Calais

Aucune liaison n'existe plus depuis Valenciennes ou Dunkerque.

Depuis Jeumont une liaison existe en semaine vers Charleroi (8 AR/jour) mais est menacée.

Lille a la particularité d'être très proche de la frontière belge et au centre d'un réseau ferroviaire dense, de sorte que toute la moitié Nord Est du territoire accessible depuis Lille se trouve en Belgique.

Deux artères issues de Lille desservent la Belgique :

Lille-Mouscron-Courtrai-Gand-Anvers avec des correspondances vers Ostende, Bruges, Bruxelles et les Pays Bas;

Lille-Tournai-Mons-Charleroi-Liège avec des correspondances vers Bruxelles et l'Allemagne.

Et pourtant ces liaisons cadencées à l'heure sont sous utilisées malgré des flux frontaliers importants.

Plusieurs causes expliquent cette situation :

Au sujet de l'exploitation ferroviaire

Même si la situation s'est un peu améliorée depuis les nouveaux horaires de Décembre 2011 (car un temps d'arrêt plus long a été prévu en gare frontière pour résorber les retards), les trains belges sont souvent en retard, voire même supprimés car le parcours français sert de variable d'ajustement. Il s'est déjà produit que plusieurs trains à la suite (cadencés à l'heure) soient supprimés au départ de Lille, ce qui laisse le voyageur sans solution.

En cas de retard l'information des voyageurs est quasi nulle : ce n'est qu'au passage de la frontière que la SNCF est informée du retard accumulé côté belge.

Les jours de grève en Belgique ne sont pas communiqués par les médias français, et dans ce cas en général aucune circulation n'a lieu sur ces lignes.

Au sujet de l'information des voyageurs et des tarifs

Aucune information sur la tarification belge n'est disponible en gares en région Nord Pas de Calais. Seul accès possible, le site Internet des chemins de fer belges. L'opacité tarifaire est totale.

Naturellement les réductions tarifaires usuelles en France, nationales ou régionales, ne s'appliquent pas en Belgique : Une famille nombreuse française par exemple n'a pas de réduction en Belgique (il faut être résidant belge).

Ces tarifications ne sont d'ailleurs pas accessibles depuis Lille : l'achat à prix réduit ne peut se faire qu'au départ d'une gare belge. Des tarifs belges intéressants (tarif week-end, tarif seniors, tarifs jeunes) nécessitent donc de se rendre à Mouscron ou à Tournai pour les acheter.

La Région Nord Pas de Calais a mis en place une tarification transfrontalière « Trampoline » assez peu connue (non proposée par les billetteries SNCF, information disponible seulement en cherchant bien sur le site Internet de la Région), qui permet des forfaits en semaine sur quelques relations à très courte distance (Lille-Courtrai, Lille-Tournai-Mons et Jeumont-Charleroi) et semble-t-il 40% de réduction sur des aller-retours le week-end entre Lille et 125 gares belges. Mais le seul mode d'achat est la queue au guichet.

Alors que l'aéroport de Charleroi attire de plus en plus de Nordistes, aucune information n'existe à ce sujet alors que la SNCB fait des billets combinés Train+bus en correspondance à Charleroi. Une société privée vient de mettre en place une liaison Lille-Aéroport de Charleroi par autocar.

Quelques tarifs comparés pour des distances similaires (distances à vol d'oiseau, tarifs proposés par voyages-sncf.com, avec parfois des « variantes TGV ») (en juin 2012) :

Lille Tournai : 6,40€ (forfait journée Trampoline à 8€)

Lille-Kortrijk : 7,40€ (forfait journée Trampoline à 8€)

Lille-Leforest : 6,90€

Lille-Charleroi : 22,00€ (par TGV via Bruxelles 42€)

Lille-Amiens : 20,20€ (72€ par TGV via Paris !!)

Lille-Gand : 15,80€ (41,40 par TGV via Bruxelles)

Lille Achiet : 13,10€

Lille-Dunkerque : 14,30€

Lille Anvers : 25,00€ (1h55 dest. Berchem ; 39,20 par TGV via Bruxelles en 1h30)

Lille Hirson : 19,70€

Lille-Liège : 32,20€ (en 3h ; 52,80 par TGV en 1h50)

Lille-Creil via Amiens 29,80€ (64,60 par TGV via Paris)

Lille Aachen (220 km) aucune proposition par TER, 78€ par TGV

Les tarifs par trains régionaux sont donc similaires à distances équivalentes, mais la SNCF a tendance à privilégier des liaisons par TGV plus longues et plus chères.

Au sujet de l'achat des billets

Pour acheter depuis une gare du Nord Pas de Calais un billet pour Arras ou Dunkerque aucun problème.

Mais où faut-il acheter un billet pour un train régional de Lille à une gare belge ?

Pas aux billetteries TER qui ne connaissent que les gares du Nord Pas de Calais ; Exception seulement pour les forfait journée vers Tournai et Kortrijk (8€)

Les billetteries SNCF jaunes connaissent surtout les TGV. Elles ne proposent aucune correspondance en Belgique donc Lille-Bruxelles n'existe qu'en TGV. Et beaucoup de liaisons possibles ne sont pas proposées

(par exemple seuls les trains directs Lille Ostende sont vendus (n'existe même plus depuis juillet 2012) alors qu'il y en a un par heure avec correspondance, aucun trajet Bruges-Lille un dimanche après midi,...). Parfois les horaires n'existent pas du tout (en juin 2010 par exemple pendant plusieurs semaines il fut impossible d'acheter un billet pour la Belgique)

Même chose pour voyages-sncf.com

Par internet sur le site snbc ? : les liaisons nationales belges ne connaissent pas Lille puisque c'est hors Belgique !! La gare de Lille n'est pas dans les présélections du logiciel.

A un distributeur de billets nationaux belge à Bruxelles ? La gare Lille Flandres est une destination inconnue là aussi.

A un guichet ? Il faut faire la queue, sans même savoir si on pourra acheter un billet qui convient ni à quel prix !!. Quel guichet ? Pas TER ? Grandes lignes ? En fait un guichet pour des trains internationaux, mais régionaux quand même, reste à inventer.

A noter que si on achète au guichet un billet avec un trajet entre deux gares étrangères (suite à une correspondance par exemple), le règlement SNCF prévoit la perception de 5 euros de « frais de dossier » !!

En résumé si on arrive à acheter un billet c'est vraiment avec beaucoup d'efforts, et souvent au plein tarif. Donc c'est dissuasif.

!

Liaisons transfrontalières régionales avec le Kent

Le tunnel devrait permettre des liaisons transfrontalières avec le Kent mais les règles de sécurité du tunnel (qu'on ne retrouve sur aucun autre tunnel ferroviaire européen !) excluent du matériel court adapté à du trafic local.

Reste la possibilité de cabotage Calais-Ashford par des rames Eurostar, qui est de fait rendu volontairement impossible (par exemple pour faire Calais-Ashford le 19 juin 2012, seulement deux propositions : un train via Paris Nord à 6h29 pour 306€ en 5h37, et un via Bruxelles à 15h02 pour 228€ en 3h30 !!)

Ou bien on pourrait imaginer des autocars TER utilisant les navettes Eurotunnel en correspondances avec les réseaux ferroviaires de part et d'autre ?

Liaisons transfrontalières TGV Belgique-Nord Pas de Calais-Kent

Ces liaisons existent mais sont proposées à des tarifs dissuasifs :

Exemples de tarif des relations TGV pour le lendemain en juin 2012 :

Lille Aachen (220 km) 78€ (aucune proposition par TER)

Lille Paris (200 km) 58 ou 42€

Lille Londres (270 km) 82 à 220€

Lille Amsterdam (230 km) 89 à 113€

Les tarifs sont donc tout simplement astronomiques (230 km en voiture = 69 € environ)

En outre l'achat des billets relève là aussi du casse-tête même entre des trains « membres de l'alliance Railteam », comme le montre ce test d'un achat de billet pour un voyage Lille-Haarlem aller-retour (ci dessous) !!

Pour faire Haarlem (Pays Bas)-Lille, voiture ou train ?

En voiture, il suffit de 10 secondes sur Mappy pour savoir qu'il faudra 2h55 (mais sans les bouchons) pour 302 km, avec le détail des routes à prendre.

En train il faut déjà les 2h55 rien que pour chercher les horaires et tenter de se procurer les billets : (recherche faite le 5 février pour un départ le 28 mars 2013, avec pour objectif un trajet dans l'après

midi arrivant avant 18h30 à Lille)

Le **site voyages-sncf** ne propose que **quelques liaisons avec le TGV et Thalys** (2 le matin, 2 le soir...) (durée entre 3 et 4h) avec au préalable un train local pour faire Haarlem-Rotterdam. A noter que à l'aller pour Lille-Haarlem il propose une correspondance de 10mn seulement à Bruxelles avec ensuite un billet Thalys non échangeable non remboursable, sachant que le TGV Lille Bruxelles de 9h07 vient du sud de la France et a donc quelques chances d'avoir un retard !!

Le **site de la DB** (même qualité pour **celui des CFF**) est **bien plus complet (44 trains proposés)** et propose les trains régionaux via Anvers notamment (le plus court en km, mais plus de 5 h). Mais la plupart des trains **ne peuvent pas être achetés** par Internet.

Une bonne partie des trajets qu'il propose sont avec des correspondances par Eurostar entre Bruxelles et Lille. Mais ces trains sont inaccessibles (le **site Eurostar** refuse de les vendre, celui de la SNCF ne les propose pas, Capitaine train mentionne les horaires mais ne les vend pas, etc..., **ce qui supprime une bonne moitié des trains à grande vitesse Bruxelles-Lille possibles**)

Il prévoit des correspondances très courtes aux Pays Bas (3 à 5mn). C'est sans doute bien calculé mais pour un esprit français habitué à la SNCF c'est plutôt stressant. Donc recherche sur le **site des NS** pour trouver un train local plus tôt par précaution.

Le site **SNCB International** propose les même trains et indique les prix, ce qui est nettement mieux. Mais **on ne peut rien acheter car on a le choix entre un envoi à domicile (Belgique et Luxembourg seulement) ou un retrait en gare sur un distributeur SNCB**, et la liste ne contient que des gares belges, même Lille n'y est pas !!

Pour pallier l'« invendabilité » des Eurostar Bruxelles-Lille, on se dit que via Bruxelles puis un train régional on doit pouvoir trouver mieux.

Sur le **site voyages sncf** pour Haarlem-Bruxelles on trouve un Thalys (12h59) qui n'était pas proposé pour faire Haarlem-Lille !

Sur le **site SNCB régional impossible de trouver Lille car ce site gère le trafic intérieur Belge.**

On cherche donc Bruxelles Tournai : trajet en 1h très correct.

Puis on cherche Tournai-Lille : **Voyages-sncf sait faire ...par TGV via Bruxelles !!**

Donc il faut chercher sur le **site des TER Nord Pas de Calais** la fiche horaire Tournai-Lille. Une liaison par heure, qui part... 4 mn avant l'arrivée du train de Bruxelles.

On arrive cependant à faire le trajet en 4h25.

Par hasard sur **Capitaine train** on trouve un TGV Bruxelles-Lille à 16h. Donc la bonne combinaison est le Thalys Haarlem-Bruxelles puis le TGV Bruxelles Lille (trajet en 3h30), et le seul site possible pour les acheter vraiment est **voyages-sncf**, mais achetés séparément car **les logiciels ne trouvent pas cette combinaison avec pourtant 2 trains à grande vitesse « membres de l'alliance Railteam » !!**

Il aura donc fallu consulter 7 sites Internet et commander 2 billets séparés pour préparer un trajet de 300 km. Une fois de plus on ne peut que regretter la grande misère du train (y compris à grande vitesse !) dès qu'il faut passer les frontières !!

Quelques notes d'information complémentaires :

Situation locale des frontaliers (Nord Eclair, 20,12,2011)

Un statut de frontalier a été formalisé en 1964, dans une convention fiscale franco-belge. À l'époque, on était en situation de plein emploi dans les deux pays. Un salarié travaillant dans une bande de 20 km de part et d'autre de la frontière continuait à payer ses impôts dans son pays de résidence. Dans un premier temps, ce sont surtout les Belges qui sont venus travailler chez nous. Notamment dans le textile à Roubaix. Aujourd'hui, sur les 30 000 travailleurs frontaliers, ce sont 25 000 Français qui vont travailler en Belgique (dont 6 000 domiciliés dans la zone Roubaix-Tourcoing) contre environ 5 000 Belges qui viennent travailler en France. Le statut de transfrontalier est devenu de plus en plus attrayant pour les Français. La pression fiscale sur les salaires est plus élevée en Belgique qu'en France. Les salaires y sont donc aussi plus élevés. Exemple : un couple qui gagne 90 000 E par an et qui a quatre enfants paie 28 000 E d'impôts sur le revenu en Belgique contre « seulement » 5 000 en France. Traduit en salaire, cela veut dire une différence d'environ 2 000 E par mois !

Ce statut de 1964 vient d'être modifié avec application progressive, pour fiscaliser les revenus dans le pays du lieu de travail. Il y aura moins de Français à chercher du travail en Belgique. On va donc avoir une aggravation du manque de main-d'oeuvre en Flandre. Par contre, on aura beaucoup plus de Belges qui vont venir travailler en France sur toute la zone frontalière. On peut aussi penser que certaines entreprises belges, notamment flamandes, vont devoir se délocaliser côté français faute de trouver de la main-d'oeuvre chez elles. Et un jour on pourrait avoir 20 000 ou 30 000 Belges, notamment Flamands qui travailleront dans le Nord.

Au delà de ce statut de frontalier limité à 20 km de part et d'autre de la frontière, de nombreux employés font journalièrement la navette France-Belgique notamment entre Lille et Bruxelles.

Taxes aux frontières : Question réponse de l'Etat belge

Question écrite n° 4-2876, posée le 28 janvier 2009 par Madame Dominique TILMANS, Sénatrice, à Monsieur Steven VANACKERE, Vice-Premier Ministre et Ministre de la Fonction Publique, des Entreprises Publiques et des Réformes institutionnelles.

Trajet ferroviaire entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg - Tarifs - Taxe de passage de frontière – Problème pour les navetteurs - Redéfinition des trajets ferroviaires transfrontaliers à caractère régional - Groupe de travail tarification.

Plus de 33 000 travailleurs wallons, dont environ 25 000 résidents de la province de Luxembourg, 5 800 résidents de la province de Liège, 950 résidents de la province de Namur (sans compter les 1 700 issus de la Région flamande et de Bruxelles), ont un emploi au grand-duché de Luxembourg. Un certain nombre d'entre eux utilise le train pour se rendre au travail. Et d'autres, plus nombreux, utilisent leur voiture.

Or, les navetteurs utilisateurs du transport ferroviaire vers le grand-duché se voient appliquer une tarification défavorable par rapport aux navetteurs belges ne sortant pas des frontières nationales. En effet, à l'exception de ceux qui voyagent au départ des gares frontières (Arlon, Gouvy, ...), ces usagers sont soumis à des tarifs plus élevés suite au caractère international du transport impliquant une taxe de passage de frontière.

Si une telle taxe peut se justifier pour des trajets internationaux de longue distance, il est par contre surprenant qu'elle s'applique encore à des trajets - grands couloirs de déplacements des navetteurs – tels que

Libramont-Luxembourg ou Bertrix-Virton-Luxembourg, qui répondent en tous points aux caractéristiques des trajets régionaux et n'ont d'international que le passage d'une frontière. Cette tarification dissuade sans nul doute toute une série de travailleurs à adopter le transport ferroviaire en lieu et place de leur véhicule personnel pour se rendre à leur travail, ce qui provoque quotidiennement des bouchons (plus ou moins 6 km à la frontière belgo-grand-ducale).

Lors de ma question orale n° 4-559 (Annales n° 4-59 du 15 janvier 2009, p. 38), vous m'aviez déjà répondu qu'un groupe de travail étudiait cette tarification et les possibilités d'améliorations. Mes questions sont les suivantes :

- Est-il possible de prendre connaissance de cette étude et d'en disposer d'une copie ?
- La Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) a-t-elle réellement conscience de la progression du nombre de navetteurs vers le grand-duché de Luxembourg (22 663 personnes en 2000 ; 32 930 personnes en 2007, soit une augmentation de 45,3 % en sept ans ! [cf. « Le travail frontalier belgo-luxembourgeois », in : Cahier EURES, 2008, n°2]) ?
- Au vu du nombre et de la provenance des navetteurs, n'y a-t-il pas lieu de redéfinir territorialement les trajets transfrontaliers à caractère régional ?
- Les deux États peuvent-ils s'accorder à considérer ces trajets comme « co-subsidiés » pour les navetteurs, ce qui permettrait de proposer un tarif comparable aux tarifs intérieurs ?
- Enfin, n'est-il pas aberrant qu'une taxe de passage de frontière subsiste encore à l'heure où l'on défend le principe de libre circulation des personnes, et notamment des travailleurs, au sein de l'Union européenne ?

REPONSE du Ministre :

1. et 2.

Un groupe de travail composé de spécialistes de la politique tarifaire de la SNCB et des CFL a étudié l'offre tarifaire existante pour les voyages entre la Belgique et le Luxembourg, tant sur les courtes que sur les longues distances. La conclusion de cette étude est qu'il existe un produit adapté pour tous les segments importants, comme notamment le billet Benelux Week-end, Benelux Youth et le billet transfrontalier.

3. et 4.

A l'heure actuelle, la carte train Belgique – Luxembourg est déjà disponible pour bon nombre de gares situées sur les lignes directes à destination du Luxembourg, même pour des distances relativement longues. Il existe actuellement des cartes train à destination du Luxembourg et ce, au départ des gares belges suivantes :

- via Gouvy fr. : Gouvy, Vielsalm, Trois-Ponts;
- via Athus ou Sterpenich fr. : Arlon, Messancy, Bertrix;
- via Sterpenich fr. : Viville, Stockem, Habay, Marbehan, Neufchâteau, Libramont, Pois-St- Hubert, Grupont, Forrière, Bastogne, Jemelle, Marloie;
- via Athus : Aubange, Halanzy, Virton, Florenville, Messancy.

Pour ces cartes train en particulier, les tarifs du service intérieur sont d'ores et déjà appliqués dans les deux pays. Le prix d'une carte train transfrontalière n'est pas plus élevé que celui d'une carte train trajet du service intérieur. Toutefois, contrairement à la Belgique, il n'existe pas au Luxembourg d'intervention patronale obligatoire; par conséquent, le travailleur supporte seul le coût de la carte train.

5.

En trafic transfrontalier, il n'est pas appliqué de taxe frontalière lors du calcul des prix des titres

de transport internationaux. Chaque réseau ferroviaire fixe le prix pour son parcours et ces prix sont additionnés. Il est vrai que ces tarifs sont généralement plus élevés que les prix du service intérieur étant donné que, sauf exception (certains trafics transfrontaliers), le trafic international n'est pas subsidié et que le transport proprement dit doit être rentable.

Frais de dossier pour trajets à l'étranger (extrait des règles SNCF)

FRAIS DE DOSSIER

Des frais de dossier sont appliqués sur certains trajets internationaux :

si votre gare de départ et votre gare d'arrivée se situent à l'étranger. Ces frais de dossier sont de 5€ par passager et par trajet. Le montant total des frais de dossier est plafonné à 9 € par commande (une « commande » pouvant regrouper plusieurs trajets, et plusieurs passagers).

A savoir :

- Les frais de dossier sont facturés par passager et par trajet international uniquement si le montant du trajet est supérieur à 15 €.
- Ces frais ne sont pas remboursables en cas d'annulation ou de modification.

En cas de modification, de nouveaux frais de dossiers seront comptés dans les cas suivants:

- Ajout ou suppression d'un passager
- Modification du trajet
- Inversion des villes d'arrivée et de départ
- Modification de la gare de départ dans le cas où la gare de remplacement ne se situe pas dans la même localité

Par "trajet" est entendu un voyage sans correspondance. Exemple : un voyage avec une correspondance représente deux trajets.

... Et donc si votre voyage nécessite un changement de train à l'étranger, vous payez le supplément !!

Un peu d'histoire

Lors du développement du chemin de fer, plusieurs lignes ont traversé la frontière, notamment dans le secteur le plus industrialisé, entre Lille et Maubeuge. La plupart sont aujourd'hui fermées, seules subsistent Lille - Courtrai, Lille - Tournai, et Jeumont - Recquignies - Charleroi, ainsi que la LGV Lille - Bruxelles. Les différentes lignes transfrontalières aujourd'hui fermées étaient : (ouverture - fermetures au voyageurs)

Dunkerque - Furnes (1870 - ?)

Hazebrouck - Poperinghe (1870 - 1954)

Armentières - Comines B (1870 - 1937)

Comines Fr - Comines B (1876 - 1963)

Halluin - Menin (1879 - ?)

Wattrelos - Herseaux (1899 - 1937)

Orchies - Tournai (1880 - 1939)

St Amand - Tournai (1880 - 1939)

Valenciennes - St Ghislain

Bavay - St Ghislain (1882 - 1939)

Hautmont - Feignies - Mons (1858 - 1995?)

Anor - Chimay (1868 - 1954)

Somain - Peruwelz (Mines) (1874 - 1963)

A noter aussi des lignes d'intérêt local, des Chemins de fer vicinaux belges (Hondschoote - Houthem, Steenwerck - Ypres (1897-1949) et Halluin - Menin) ou des Chemins de Fer Economiques du Nord (Valenciennes - Harchies (1890 - 1965))

Dans l'histoire récente (horaires hiver 1981) les dessertes pour les lignes encore présentes à l'indicateur concernaient :

Dunkerque - Bray Dunes : rien

Hazebrouck - Poperinghe : 7 AR par autocar

Lille - Courtrai : 14 AR Tourcoing- Courtrai. (aucune liaison directe de la frontière jusque Lille ni jusque

Anvers)

Lille – Tournai : 15 AR Lille – Tournai dont 7 prolongés jusque Bruxelles

Aulnoye – Mons (- Bruxelles) : Aucune desserte locale, mais 7 AR (Paris-Nord) – Aulnoye – Bruxelles

Aulnoye – Jeumont – Charleroi (- Liège) : 2 trains par jour desservent Erquelinnes, pas de desserte locale au delà de Jeumont, 7 AR (Aulnoye ou Maubeuge) – Liège dont 3 de nuit.

En résumé, seules Lille – Courtrai et Lille – Tournai avaient une desserte locale utilisable, et Aulnoye était assez bien reliée à Bruxelles et Amsterdam mais ce point frontière n'avait aucune utilité locale.

Dessertes actuelles (2012)

A la mise en service de la LGV Nord et du service Thalys, Aulnoye/Maubeuge deviennent des terminus franco-français.

Simultanément, les trains Lille – Bruxelles deviennent des Lille – Liège desservant toute la « dorsale wallonne » (12 AR/J + 6 AR Tournai) avec correspondance à Tournai pour Bruxelles, et des Lille – Anvers / Ostende 15 AR/jour) sont mis en service en correspondance avec les TGV Paris – Lille.

La Région N PdC a aussi recréé un service TER Jeumont – Charleroi en (2000 ?) avec 8 AR par jour omnibus.

En outre la desserte par TGV place Lille au centre d'une étoile à grande vitesse vers Londres (10 AR/j) et Bruxelles (16 AR/j). Calais dispose pour Londres de 2 AR directs en 1 heure, et 6 AR via Lille ou Bruxelles en 4h et beaucoup plus chers.