

**NOTE SUR L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DE LA
SUSPENSION DU THALYS DE LA DORSALE WALLONNE**

JUIN 2015

CENTRE DE RESSOURCES DE LA CPDT



Auteur :

Jean-Marc Lambotte, coordinateur scientifique du Lepur – ULg

Avec l'aide de :

Gilles Lacroix, Lepur-ULg

Hubert Maldague, Lepur-ULg

Sébastien Hendrickx, Lepur-ULg

Responsable scientifique :

Mario Cools, Chargé de cours en Transport et mobilité, Lepur – LEMA - ULg

NOTE SUR L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DE LA SUSPENSION DU THALYS DE LA DORSALE WALLONNE

1. OBJECTIFS DE LA PRESENTE NOTE

Via le Cabinet du Ministre Di Antonio, le Gouvernement a confié le 24 mars 2015 une brève expertise au Centre de ressources de la CPDT sur l'impact socio-économique du Thalys de la dorsale wallonne. Cette demande fait suite, d'une part, à la décision de la SNCB de suspendre à partir du 01^{er} avril 2015 la liaison Thalys reliant Paris aux grandes villes wallonnes de la dorsale (Mons, Charleroi, Namur et Liège) et, d'autre part, aux menaces de suppression à plus long terme de ce Thalys de la dorsale wallonne comme cela a été décidé par le fédéral pour le Thalys reliant Ostende à Paris via Bruges, Gand et Bruxelles.

Le Thalys en question est le TGV circulant jusqu'au 31 mars 2015 une fois par jour et par sens sur la LGV reliant Paris à Bruxelles jusque l'Y d'Antoing avant de prendre la ligne classique de la dorsale wallonne et de s'arrêter dans les gares de Mons, Charleroi-Sud, Namur et Liège-Guillemins puis d'être rangé pour la nuit à la gare de formation de Liers. Son horaire le matin est le suivant : Liège 5 h 48 ; Namur 6 h 35 ; Charleroi 7 h 07 ; Mons 7 h 38 et Paris-Nord 8 h 59. Le soir, dans le sens retour, son horaire est le suivant : Paris-Nord 19 h 49 ; Mons 21 h 12 ; Charleroi 21 h 43 ; Namur 22 h 15 et Liège 22 h 53. Ce Thalys met Paris à environ 1 h 22 de Mons, à 1 h 53 de Charleroi, à 2 h 25 de Namur et à 3 h 12 Liège. Sa suspension ne remet pas en question la desserte de la gare de Liège-Guillemins par les 5 Thalys par jour et par sens reliant Paris à Cologne via Bruxelles (en un temps de 2 h 15 en moyenne).

Le but de ce travail synthétique est double :

- objectiver et contextualiser la question de cette liaison en Thalys (Wallonie-Paris) avec tous les chiffres potentiellement disponibles de façon à montrer l'intérêt du TGV pour la Wallonie et ses 4 "grandes villes" (chiffres de fréquentation, coût et déficit au regard du Thalys flamand et du réseau intérieur...);
- déterminer, notamment à partir de la littérature scientifique, l'impact socio-économique de la suppression de cette connexion directe au réseau TGV sur le développement des villes (et hinterland) concernées et plus globalement de la Région. La question sous-jacente (en vue du futur « Schéma de Développement Territorial), est celle de la place des villes wallonnes (et donc de la Wallonie) face à la métropolisation.

Dans ce cadre, nous avons basé notre travail sur le recoupement de diverses sources d'informations et de données statistiques (y compris des coupures de presse et des comptes rendus de commissions parlementaires). Nous avons surtout pu bénéficier de l'éclairage de M. Jean Godin, Conseiller Transport/mobilité au Cabinet du Ministre président et de réponses fournies par le service SNCB Europe représenté par son directeur M. Michel Jadot et ses collaborateurs Michel Allé et Isabelle Kint (rencontrés le 11 mai 2015).

2. LE THALYS DE LA DORSALE WALLONNE : FREQUENTATION, COUTS, RENTABILITE, HISTORIQUE

2.1 FREQUENTATION DES DEUX THALYS WALLONS ET FLAMANDS ET LEUR RENTABILITE

2.1.1 Nombre de voyageurs sur les dorsales wallonne et flamande par an et par destination

En 2014, 141.580 personnes ont effectué un trajet simple via le Thalys de la dorsale wallonne. Ce trafic est relativement stable au cours du temps et est plutôt réparti de façon équivalente entre les 4 grandes villes wallonnes. Liège est, depuis 2012, la seule ville qui a vu son trafic à destination/en provenance de Paris augmenter de façon sensible ces dernières années. Ces 141.580 billets en 2014 constituent le record de fréquentation depuis sa mise en service. Notons qu'en 1998, première année complète d'exploitation, 132.000 passagers étaient déjà transportés par ce Thalys circulant alors deux fois par jour et par sens mais de Paris à Namur uniquement.

Tableau 1 : Evolution 2009-2014 de la fréquentation totale annuelle des deux Thalys des dorsales wallonne et flamande

Dorsale Wallonne		2009	2010	2011	2012	2013	2014
	en Pax				+ 3 mois d'interruption	+ 3 mois d'interruption	
	Trafic International	135,900	135,616	138,773	101,203	92,236	141,580
	Paris-Mons	35,838	34,247	35,853	25,236	21,602	33,145
	Paris-Charleroi	35,430	33,998	34,298	23,300	19,736	31,373
	Paris-Namur	33,960	33,298	34,731	24,289	20,987	33,332
	Paris-Liège	30,672	34,073	33,891	28,378	29,911	43,730
	Trafic Intérieur (Tarif Thalys)	276	263	168	152	99	121

Dorsale Flamande		2009	2010	2011	2012	2013	2014
	en Pax				+ 3 mois d'interruption	+ 3 mois d'interruption	
	Trafic International		61,358	61,970	40,628	37,538	58,481
	Paris-Gent	n.a	17,459	17,671	12,307	11,135	18,312
	Paris-Brugge	n.a	38,429	38,841	25,182	23,371	35,666
	Paris-Oostende	n.a	5,470	5,458	3,139	3,032	4,503

Source : SNCB Europe, 11 mai 2015

Quant à lui, le Thalys de la dorsale flamande n'a été emprunté que par 58.481 voyageurs en 2014, soit un volume représentant à peine 41% de la fréquentation du Thalys de la dorsale wallonne, alors même que la fréquence du Thalys flamand est doublée le week-end. En dehors de Bruges qui réussissait à capter un volume de voyageurs voisin de celui capté par chacune des 4 villes wallonnes (sans doute surtout grâce aux touristes français ou aux touristes internationaux faisant un tour d'Europe des principales villes touristiques), les 2 autres villes flamandes ne fournissaient qu'un très faible contingent d'usagers (cf. 4.503 personnes partant ou arrivant à Ostende en 2014, soit 5 personnes par jour et par sens en moyenne).

Il faut dire que ce train faisait complètement double emploi sans gain de temps avec la formule Thalys Paris-Bruxelles + correspondance avec l'IC vers Ostende. Le seul intérêt de ce TGV flamand désormais définitivement supprimé depuis ce 1^{er} avril 2015 était que son usage permettait d'éviter une rupture de charge.

Côté wallon, l'avantage en termes de temps de parcours d'opter pour le Thalys de la dorsale wallonne plutôt que de le prendre via correspondance à Bruxelles est par contre considérable en temps, comme nous le verrons au point 2.3.3, surtout du côté de Mons mais aussi, dans une moindre mesure pour les usagers de Charleroi et de Namur. Du côté de Liège, l'intérêt de ce Thalys wallon n'est nullement celui d'un gain de temps, bien au contraire mais bien son horaire, l'absence de rupture de charge par rapport à un voyage via Bruxelles, voire le moindre coût du ticket (voir ci-après).

Taux d'occupation et nombre de voyageurs par jour de la semaine et par sens

Le tableau ci-dessous reprend le nombre moyen de voyageurs dans chaque train par jour en 2014 dans le Thalys de la dorsale wallonne. Il est à noter que la capacité de la rame est de 371 sièges. Le taux d'occupation maximum (tronçon Paris-Mons) est également repris ; on notera le taux plus élevé dans le sens Paris-Mons qui s'explique par les retours vers Liège fort élevés. Ce volume quasi doublé dans le sens du retour de Paris par rapport à l'aller pour Liège (79 passagers par trajet contre 41) est lié au fait que ce train arrivant à Liège à 22 h 53 est le dernier train direct tandis que revenir de Paris via une correspondance à Bruxelles nécessite en général un billet à un tarif bien plus élevé (le taux de saturation sur cet axe à ces heures tardives est souvent proche de 100 %). En moyenne, les 2 sens confondus, ce sont 46 personnes qui montent ou descendent du Thalys en gares de Mons et de Namur, 43 en gare de Charleroi-Sud

et 60 à Liège-Guillemins. Ainsi, malgré l'existence d'autres liaisons directes vers Paris au cours de la journée, Liège occupe la première place de ce classement.

Tableau 2 : Nombre moyen de passagers du Thalys de la dorsale wallonne et flamande par jour de semaine et par origine et destination

DW 2014 Pax	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Moyenne	Taux d'occupation moyen
To Paris (9406)	192	153	154	156	196	255	112	174	47%
From Paris (9483)	176	174	179	198	255	211	310	215	58%
Mons-Paris	47	37	40	40	47	70	30	45	
Paris-Mons	36	40	40	44	53	48	64	47	
Charleroi-Paris	49	39	38	38	47	63	31	43	
Paris-Charleroi	38	35	38	40	52	42	54	43	
Namur-Paris	50	41	41	41	50	64	27	45	
Paris-Namur	39	38	39	43	58	45	64	47	
Liège-Paris	45	37	36	36	52	59	24	41	
Paris-Liège	64	62	64	71	91	76	127	79	

Source : SNCB Europe, 11 mai 2015

Avec 174 sièges occupés à l'aller et 215 au retour en moyenne, le taux d'occupation de la ligne (sur le trajet Mons-Paris) était en 2014 de 52,4 % (46,9% vers Paris et 58,0% depuis Paris).

En comparaison, le taux d'occupation moyen global sur le tronçon Paris-Bruxelles était de 74% en 2014 (74,5% en 2013). Ce taux d'occupation tient compte de la clientèle ayant une origine/destination au-delà de Bruxelles, pour les Thalys desservant des villes au-delà de Bruxelles. Avec ses 58.481 passagers, le Thalys de la dorsale flamande avait quant à lui un taux d'occupation (sur le tronçon Gand-Bruxelles) limité à seulement 17% (tenant compte d'une fréquence double le WE (2 trains par jour et par sens) en vertu de l'art. 23 du Contrat de gestion de la SNCB).

Notons déjà que les liaisons du Thalys wallon les plus remplies sont celles du dimanche soir avec 310 sièges occupés (soit 83,6 de taux d'occupation) en moyenne (retour de WE de Paris) et, à égalité avec 255 sièges occupés (soit 74,7% de taux d'occupation), celles du samedi matin (départ en WE) et du vendredi soir (retour de fin de semaine). Le mardi, mercredi et jeudi, le taux d'occupation chute par contre aux alentours de 46% (42% à l'aller et 50% au retour).

2.1.2 Revenu moyen sur Mons-Paris et recettes

Le service international Paris-Bruxelles est exploité par Thalys sur une base purement commerciale dans un marché libéralisé. Les données relatives à cette activité commerciale sont strictement confidentielles. Dès lors, les informations transmises par la SNCB à ce sujet sont très sommaires. SNCB-Europe a juste accepté de fournir le revenu moyen par voyage simple sur Paris-Mons : 37,6 € en 2014 et 39,0 € en 2013. Sur base de la presse, il apparaît qu'en moyenne, les 141.580 navetteurs de la dorsale wallonne ont payé 41 € par trajet. Ceci a généré une recette totale de 5,7 millions d'€ en 2014.

Pour sa part, la recette générée par le Thalys de la dorsale flamande s'est élevé à 3,3 millions d'€ en 2014, ce qui donne un billet moyen à 57 € pour chaque trajet complet entre une des 3 gares flamandes et Paris-Nord. En comparaison, le revenu (Yield) moyen par voyage simple sur Paris-Bruxelles était de : 72,1 €, en 2014 et en 2013.

Ces très importants différentiels relatifs au prix moyen des billets pour un trajet assez similaire en termes de distance s'explique surtout par le différentiel en termes de taux d'occupation des trains. Plus un train est occupé, plus grande est la proportion de clients qui doivent acheter des billets à tarif élevé sur base d'une grille tarifaire inspirée directement du principe du jeu de l'offre et de la demande comme cela se pratique dans l'aérien low cost. En effet, Thalys propose une certaine quantité de billets à différents tarifs et ce pour chaque niveau de confort (1 ou 2) et pour une même formule tarifaire¹. Dès que la totalité des billets bon marché sont écoulés, on passe

¹ Il existe 3 formules tarifaires différentes chez Thalys offrant des conditions d'annulation et de remboursement très différentes :

- Non Flex : tarif sans flexibilité (échange et remboursement pas possibles) – formule seulement disponible en Confort 2 ;

dans une catégorie de prix plus élevée et ce, quelle que soit la formule tarifaire retenue. Dès lors, les trains les moins bondés offrent jusqu'en dernière minute des places à prix réduit tandis que les trains les plus chargés ne disposent plus de telles places, parfois plusieurs semaines à l'avance, ce qui pousse certains usagers à soit payer le prix fort, soit à opter pour un autre train moins chargé. De même, l'importance relative des navetteurs optant pour le niveau de confort 1 plutôt que le 2 et de ceux qui optent pour les formules tarifaires les plus flexibles influencent aussi fortement le prix moyen du billet selon les destinations. Vers Bruxelles, le public d'affaires friand de confort 1 étant très présent, il tire le prix du billet vers le haut.

Selon les représentants de SNCB Europe, en pratiquant de la sorte, Thalys vise ainsi à optimiser ses recettes via sa grille tarifaire. Si elle pratique des prix bas pour une grande part des utilisateurs de la ligne de la dorsale wallonne c'est par ce qu'au vu des comportements d'achats des clients, elle sait que ceux-ci sont dans une large mesure plutôt sensibles au prix (cf. faible présence d'hommes d'affaires). Même si elle n'a jamais réalisé d'étude de marché spécifique pour cette ligne pour connaître avec précision la sensibilité au prix de sa clientèle (contrairement à d'autres destinations comme Cologne ou Amsterdam), Thalys sait que relever nettement les prix sera compensé par une chute de la fréquentation.

Selon SNCB Europe, la recette moyenne en € par km parcouru par le Thalys de la dorsale wallonne est de l'ordre de 11 ou 12 centimes / km, celle-ci est de 24 centimes / km sur le Thalys Paris-Bruxelles mais de l'ordre de 6,45 centimes / km sur le réseau intérieur SNCB (seulement 4,6 centimes / km pour les seuls abonnés). Le problème réside dans le fait que la technologie TGV est une technologie très coûteuse tant pour ce qui concerne les infrastructures (coûts du sillon) que pour le matériel roulant et le personnel d'accompagnement (cf. présence d'un service catering).

2.1.3 Coûts d'exploitation et déficit

Le coût d'exploitation des deux Thalys des dorsales wallonne et flamande s'est élevé à 16,6 millions d'€ en 2014 selon la presse. Le déficit d'exploitation pour ces deux lignes est pris en charge par la SNCB au travers d'une dotation fournie par l'Etat belge. Celle-ci a été spécifiquement inscrite début des années 2000 dans le contrat de gestion de la SNCB². Pour les 2 dorsales, la subvention ainsi fixée par ce Contrat de gestion était de 6,1 million d'€ en 2010, valeur depuis lors indexée.

Pour 2014, c'est 7,6 millions d'€ de déficit qui ont dû être pris en charge par l'Etat fédéral pour ces 2 dorsales répartis à peu près dans la proportion suivante : 1/3 pour la dorsale flamande et 2/3 pour la dorsale wallonne. Relativisé par le nombre d'utilisateurs, la perte moyenne s'est élevée à 39 € par trajet pour le Thalys wallon et à près de 50 € par trajet pour le Thalys flamand.

Au vu des chiffres de recettes et de déficit, le taux de rentabilité du Thalys wallon peut dès lors être estimé à 52%, ce qui est bien supérieur au taux de rentabilité sur le trafic intérieur pour l'ensemble de la SNCB, celui-ci étant de peu inférieur à 40%³. Calculer un taux de rentabilité pour le Thalys flamand n'a pas de sens car, dans les chiffres disponibles, les recettes sont relatives au trajet total de Paris vers les 3 villes flamandes tandis que le déficit d'exploitation à charge de la SNCB ne concerne que le tronçon Ostende-Bruxelles. Selon SNCB Europe, un taux

-
- Mid Flex : tarif avec flexibilité limitée (échange jusqu'à 1 jour avant le départ et/ou remboursement à 50% jusqu'à 1 h après le départ prévu) ;
 - High Flex : Tarif avec flexibilité (échange jusqu'à 1 h après le départ et remboursement possible à 100% jusqu'à 1 h après le départ prévu et 50% au-delà) – formule seulement disponible en Confort 1.

² cf. art. 23 Les dessertes intérieures par trains à grande vitesse et art. 76 Dotations pour les dessertes intérieures par TGV (cf. http://www.mobilite.belgium.be/fr/traficferroviaire/financement/contrats_gestion/).

³ Cf. Extrait d'une carte blanche publiée le 25 mars 2015 dans Regards économiques par Axel Gautier, professeur d'économie à HEC-Ecole de gestion de l'Université de Liège (HEC-ULg) « Le transport public est une activité fortement subsidiée. En contrepartie de ses obligations de service public, la SNCB reçoit chaque année une dotation de l'Etat Fédéral. En 2013, cette dotation s'élevait à 1022,3 millions d'euros. A titre de comparaison, les recettes du trafic intérieur étaient de 611,3 millions d'euros (rapport annuel 2013 de la SNCB/ SNCB holding). » (http://reflexions.ulg.ac.be/cms/c_385362/fr/faut-il-payer-le-train-plus-cher-a-lheure-de-pointe)

d'occupation minimal de l'ordre de 65 % tant en confort 1 qu'en confort 2 est nécessaire pour assurer la rentabilité d'un Thalys.

Depuis le 1^{er} avril, Thalys n'est plus une co-entreprise entre la SNCB, la SNCF et la DB mais un opérateur indépendant dont les actionnaires sont la SNCB et la SNCF. Il peut dès lors plus librement fixer ses tarifs. Il a donc décidé d'intégrer au coût d'exploitation une série de coûts jadis cachés jusque-là pris en charge par ailleurs et surtout, il a décidé d'imputer comme coût pour le Thalys wallon, la recette escomptée s'il pouvait utiliser la rame en question sur une autre ligne plus rentable (ligne Paris-Bruxelles-Amsterdam, il semblerait). Ce changement dans le calcul du prix de revient qui devient de la sorte un coût d'opportunité ou, plus exactement, un manque à gagner vis-à-vis d'une recette escomptée introduit une forte hausse du déficit d'exploitation à charge du fédéral pour le seul Thalys de la dorsale wallonne. Visiblement, on peut en déduire que Thalys souhaite vivement décourager la poursuite de la ligne passant par la dorsale wallonne, ce pour capter plus de recettes sur la ligne à ce stade la plus rentable de son réseau avec le même matériel. Cette nouvelle mouture des charges d'exploitation pour les deux Thalys des dorsales passerait de 16,6 à 19 millions d'€ (12,9 côté wallon et 6,1 côté flamand). Pour la dorsale wallonne, cela ferait chuter la rentabilité à 44%.

Tableau 3 : Déficit d'exploitation pris en charge par le fédéral au travers du Contrat de gestion de la SNCB

	Situation antérieure ⇒ 31/03/2015	Proposition Thalys à partir du 01/04/2015	Proposition Thalys + location rame TGV Tri
Dorsale wallonne			
Coût annuel pour la SNCB	5.345.000 €	7.136.000 €	10.048.000 €
Nbre voyageurs/an (oct 13 – sept 14)	136.470		
Coût / passager / aller simple	39,2 €	50 €	72 €
Dorsale flamande			
Coût annuel pour la SNCB	2.766.000 €	2.794.000	
Nbre voyageurs/an (oct 13 – sept 14)	54.810		
Coût / passager / aller simple	50,5 €	51 €	

Source : Le soir du 27/02/2015 + SNCB

Remplacer le matériel Thalys par la location d'une rame TGV Tri de la SNCF le temps que les problèmes d'incompatibilité de matériel se résolvent sur le tronçon Charleroi-Bruxelles suite à l'équipement de ce tronçon en ETCS ferait quant à elle exploser le déficit d'exploitation.

2.2 LE PROFIL DES UTILISATEURS DE LA DORSALE WALLONNE

Il a été possible de distinguer pour le Thalys wallon la répartition des billets selon le pays d'achat. Selon la SNCB Europe, en additionnant les ventes via ses différents canaux, la SNCB représente environ 2/3 du volume des billets distribués et des revenus générés (en 2013 et 2014) pour cette ligne du Thalys de la dorsale wallonne. Le solde est constitué des sièges/billets vendus via les canaux de la SNCF ou via le site internet propre du groupe Thalys. Ceci démontre que ce Thalys est bien plus utilisé par des clients résidant en Belgique (et donc en Wallonie) que de clients français. Ceci est bien entendu à mettre en relation avec l'horaire de ce train partant de Wallonie très tôt le matin et revenant très tard le soir. En effet, un Parisien souhaitant venir en Wallonie pour un congrès, une réunion ou la visite d'une exposition doit, s'il utilise ce Thalys, partir la veille au soir et repartir 2 jours plus tard en début de matinée.

La SNCB n'a pas souhaité indiquer parmi les 141 000 usagers de cette ligne comment ils se répartissent par niveau de confort (Confort 1 ou 2). Il semble toutefois, d'après de nombreux indices et l'avis de nombreuses personnes que cette ligne souffre surtout d'une faible fréquentation en confort 1, ce qui atteste d'une faible utilisation par des hommes d'affaires. Néanmoins, comme le prix du billet en confort 1 sur cette ligne est bien moins élevé en moyenne que le prix du billet en confort 2 acheté peu de temps avant le départ sur la plupart des relations Bruxelles-Paris et qu'il offrait l'avantage de pouvoir profiter d'un repas, le taux de remplissage en confort 1 était lui aussi loin d'être négligeable. Toutefois, cet usage modéré des wagons en Confort 1 n'engendre pas une répercussion positive significative sur la rentabilité.

De leur côté, les wagons de type Confort 2 étaient souvent fortement occupés, surtout sur les 3 liaisons les plus fréquentées (celles du vendredi et du dimanche soir ainsi que celle du samedi matin). En effet, les rames Thalys comportent 371 places dont 115 en confort 1 (soit 31% du total) et 256 en confort 2 (69%).

Au vu de la répartition des flux par jour de semaine et sur base des indices liés au prix moyen du billet, il apparaît qu'une partie importante des utilisateurs de cette ligne sont davantage des particuliers qui l'utilisent pour des motifs liés aux loisirs. Il s'agit notamment de Wallons venant faire un court séjour comme un WE à Paris ; Wallons venant donc visiter des musées, faire du shopping ou assister à un spectacle. Il peut aussi s'agir de personnes résidant en Wallonie venant voir de la famille ou des connaissances en région parisienne (la présence en Wallonie de nombreux habitants de nationalité française favorisant ce type de déplacements). D'ailleurs, en lien avec cette forte présence du motif loisirs parmi les motifs associés à l'usage du Thalys wallon, il semble que sa fréquentation estivale est supérieure à sa fréquentation hivernale.

Est aussi en phase avec les forts taux d'occupation de cette liaison le samedi matin et le dimanche soir le fait que beaucoup d'étudiants français qui suivent leur cursus dans nos universités (U. Mons, U. Namur et U. Liège) et nos hautes écoles sont des utilisateurs habituels de ce TGV.

A propos de l'enseignement supérieur, notons aussi les fréquentes relations entre le monde scientifique des universités de Mons, de Namur et de Liège avec leurs homologues français et en particulier franciliens. De nombreux professeurs d'université et chercheurs sont des utilisateurs fréquents de cette liaison Thalys vu son horaire en phase avec une journée de travail à Paris, surtout au niveau du retour.

Le monde de la culture est aussi un utilisateur régulier de ce Thalys. Vu la concentration en France des principales institutions culturelles au centre de Paris et vu cette même concentration en Wallonie au centre des pôles de Mons, Charleroi, Namur et Liège ainsi que vu le fait qu'avec la France on partage plus qu'une même langue, les échanges à ce niveau sont très intenses et une partie de ceux-ci pouvait profiter régulièrement du Thalys de la dorsale wallonne. D'ailleurs, si le monde de la culture belge est bien plus présent depuis 2 décennies dans les médias et le reste de la culture à Paris et en province (cinéma, théâtre, chanson, humour, danse, arts plastiques...), c'est en partie par la facilité de déplacement offerte par le Thalys que cela est rendu possible. Il est donc fréquent de voir des acteurs célèbres utiliser ce train reliant Paris aux 4 grandes villes wallonnes.

Si le monde des affaires est relativement peu représenté parmi les usagers de ce Thalys de la dorsale wallonne, nous avons pu identifier quelques entreprises dont plusieurs cadres étaient des utilisateurs fréquents de cette ligne (avec usage des wagons en Confort 1 le plus souvent). En région de Charleroi, c'est notamment le cas des entreprises suivantes : APERAM STAINLESS EUROPE, INDUSTRIE Charleroi, ALSTOM Charleroi⁴.

Plus anecdotique, à Charleroi, il semble qu'il n'était pas rare que, parmi les utilisateurs de ce train, on compte quelques voyageurs en transit depuis ou à destination du Brussels-South Charleroi Airport.

2.3 HISTORIQUE DE LA LIGNE THALYS DE LA DORSALE WALLONNE

2.3.1 Historique : liaisons des grandes villes wallonnes à Paris antérieures au Thalys – fréquence et temps de parcours

Divers acteurs wallons revendiquent le maintien du Thalys de la dorsale wallonne car celle-ci constitue une compensation historique au fait que, suite à la construction de la LGV reliant Paris à Bruxelles, il y a eu disparition des connections directes entre les grandes villes wallonnes et Paris via la ligne historique passant par Aulnoye-Aimeries et Saint-Quentin. De même, il s'agit d'une compensation vis-à-vis du fait que la Wallonie, en particulier le Hainaut a sacrifié une partie de son territoire pour accueillir la ligne à grande vitesse menant à Bruxelles ; la Wallonie ayant

⁴ Information fournie par M. Daniel Werion, Transports Manager chez Aperam Stainless à Chatelet via Samuel Saelens, Conseiller en mobilité à l'UWE.

octroyé en temps et en heure les permis et ayant accepté que les travaux de la LGV n°1 soient pris en charge dans le cadre des 40 % des travaux d'infrastructures qui reviennent à la partie wallonne du réseau ferré.

La SNCB nous a permis d'objectiver la perte subie par la disparition de ces connexions il y a près d'une vingtaine d'années. Avant l'arrivée du Thalys en Belgique, Mons était desservie sur l'axe PBA Paris-Bruxelles-Amsterdam) par 6 trains / jour / sens en hiver (7 / jour / sens en été) dont un venant de Liège. Sur l'axe Maubeuge-Charleroi-Namur-Liège-Verviers circulaient 5 trains / jour / sens (6 en été) sans compter celui passant par Bruxelles et Mons au départ de Verviers et Liège.

Le tableau ci-dessous reprend le temps de parcours le plus court et le nombre de trains (directs) par jour pour chacune des gares des 4 grandes villes wallonnes.

Tableau 4 : Temps de parcours et fréquence des relations directes entre les 4 grandes villes wallonnes et Paris avant l'arrivée du Thalys (en 1987, 1993 et 1995)

	1987 (Hiver)		1993 (Hiver)		1995 (Hiver)	
	Temps de parcours	Fréquence	Temps de parcours	Fréquence*	Temps de parcours	Fréquence*
Mons-Paris	2h25	5	2h13	6 (7)	2h13	6 (7)
Paris-Mons	2h07	7	2h26	6 (7)	2h12	6 (7)
Charleroi-Paris	2h18	7	2h25	5 (6)	2h14	5 (6)
Paris-Charleroi	2h30	7	2h54	5 (6)	2h15	5 (6)
Namur-Paris	2h47	7	2h53	5 (6)	2h43	5 (6)
Paris-Namur	3h01	7	3h23	5 (6)	2h44	5 (6)
Liège-Paris	3h25	8	3h15	6 (7)	3h21	6 (7)
Paris-Liège	3h44	8	3h26	6 (7)	3h22	6 (7)
			* trains de jour (trains de jour + trains de nuit)			

Source : SNCB Europe, 11 mai 2015

Il apparait que le Thalys de la dorsale wallonne a permis un très net raccourcissement du temps mis pour rejoindre Paris (gain pour Mons de l'ordre de 50 minutes, pour Charleroi et de Namur de 20 minutes). En l'absence du Thalys wallon, on assiste bien à l'opposé à un léger allongement du temps de parcours vers Paris pour ces trois villes par rapport à la situation antérieure à la mise en place du Thalys même si cet allongement est peu significatif.

Face à ces arguments liés à une situation passée mis en avant par les acteurs wallons, la position de la SNCB est que les contraintes qui pèsent sur elle désormais ne sont plus les mêmes qu'il y a encore 20 ans.

La SNCB est face à la libéralisation. En vertu des règles européennes, les liaisons internationales longue distance doivent être self-supporting, donc rentables à 100%. Ce n'est que grâce au fait que des dotations peuvent être octroyées pour une telle liaison lorsque les trains internationaux contribuent au trafic intérieur, que ce train existe. Or, dans le cas présent, cette contribution au trafic intérieur est plutôt symbolique.

Suite à cette libéralisation d'une part et suite à l'avènement de modes de déplacements longue distance low-cost d'autre part (l'avion low cost type Ryanair ainsi que le bus type Eurolines, IdBus et MegaBus), on a assisté partout en Europe à une disparition progressive d'un grand nombre de dessertes ferroviaires internationales en dehors de quelques exceptions. A côté des dessertes de proximité (cf. liaisons vers Lille, Luxembourg, Maastricht ou Aachen) servant davantage au trafic intérieur, seules subsistent au niveau du trafic ferroviaire international des liaisons TGV sur lignes à grande vitesse reliant entre elles des métropoles et des lignes internationales plus classiques qui juxtaposent deux liaisons internes à deux pays distincts et qui ne dépassent pas 3 h. (cf. axe Bruxelles – Amsterdam avec le Fyra ou axe Zurich – Vienne...). D'ailleurs, dès avril 2016, une autre liaison internationale à grande distance passant par Namur devrait disparaître suite à sa non rentabilité et au développement d'une alternative nettement plus rapide car intégralement sur ligne à grande vitesse pour relier Strasbourg à Bruxelles (le TGV Bruxelles-Lille-Roissy-CDG-Strasbourg).

2.3.2 Historique : évolution au cours du temps de la desserte Thalys sur la dorsale wallonne

C'est le 14 décembre 1997 qu'a vu le jour la desserte de la dorsale wallonne par le Thalys. A cette époque-là, la fréquence de ce Thalys reliant Paris à Mons, Charleroi et Namur, gare terminus était de 2 AR/jour en semaine et 1 AR le weekend. A cela s'ajoutait une liaison classique Paris-Charleroi-Namur (via Saint-Quentin, Aulnoye-Aimeries et Maubeuge) avec une fréquence de 2 AR/jour (1 le week-end).

Dès 2000, la fréquence du Thalys Paris-Namur est passée à 1 AR/jour. A cette liaison, s'ajoutait désormais 1 AR/jour pour la liaison classique Paris-Charleroi-Namur (via Maubeuge)

Peu de temps après 2000, cette desserte classique a été abandonnée faute de rentabilité. En contrepartie, le Thalys a été prolongé jusque Liège à la même époque. Depuis lors, il n'y a plus eu de changement notable dans cette liaison.

Ces dernières années, particulièrement en 2012 et 2013, il est arrivé que la desserte de la dorsale wallonne par le Thalys soit suspendue. C'est notamment arrivé durant 1 mois et demi à l'été 2012 puis du 12 novembre 2012 au 1^{er} avril 2013. Selon la SNCB, ces suspensions étaient justifiées par l'indisponibilité de matériel roulant en raison d'un entretien de celui-ci. La SNCB a souligné à ce propos qu'un gros entretien à tour de rôle de toutes les rames Thalys s'avère d'ailleurs nécessaire à moyen terme. Celles-ci arrivent en effet à mi-vie (vu leur acquisition il y a près de 20 ans). Au niveau de Thalys, lorsque, lors de ces entretiens, le matériel devient insuffisant pour assurer l'ensemble de l'offre qui est la sienne, le choix opéré est systématiquement d'interrompre temporairement la desserte sur les liaisons les moins rentables. Remplacer le matériel Thalys par du matériel TGV de la SNCF s'avère dans ce cas trop onéreux. Vu que ce programme de gros entretien est plutôt à ses débuts, il est probable que d'autres interruptions de ce type sont à attendre dans les prochaines années selon la SNCB.

2.3.3 Pistes envisagées par la SNCB pour suppléer au Thalys de la dorsale suite au problème lié à l'équipement en ETCS du tronçon Charleroi-Namur

Comme expliqué dans la presse, l'activation sur l'Athus-Meuse dans sa traversée de la dorsale wallonne du système de régulation des vitesses ETCS pose de gros problèmes techniques de compatibilité avec les rames Thalys. Pour résoudre ce problème, la SNCF doit mettre à niveau les rames du Thalys puis procéder aux homologations sur les 4 réseaux.

Selon les informations transmises par Thalys à Infrabel en date du 19 décembre 2014, le matériel concerné ne sera équipé de la version compatible d'ETCS qu'à la mi-décembre 2015 au plus tard, soit avec plus d'un an de retard par rapport au *gentlemen's agreement* signé entre Infrabel et Thalys, le 16 janvier 2014, à propos de l'échéancier commun vis-à-vis de l'implémentation de l'ETCS. Ce délai est toutefois incertain (l'an passé, ce travail était annoncé pour fin 2014).

Vu l'impossibilité de prolonger le Thalys au-delà de Charleroi d'ici la résolution de ce problème technique, la SNCB a mené une réflexion sur les alternatives possibles. Celle consistant à placer le terminus de la ligne à Charleroi a d'office été écartée vu l'impossibilité de garantir en région de Charleroi le non vandalisme de la rame durant la nuit et le surcoût du fait de faire remonter celle-ci sur Bruxelles.

En fait deux alternatives ont sérieusement été étudiées. La première consiste à ne rien faire et donc à obliger les Wallons à monter sur Bruxelles pour prendre le Thalys et la seconde consiste à mettre en place, temporairement, un train Bruxelles-Mons-Paris via les lignes classiques puis la LGV à partir d'Antoing. Voici les avantages et inconvénients de ces deux alternatives selon la SNCB.

a. Alternative avec correspondance à Bruxelles

Horaires et temps de parcours

Dans cette formule finalement retenue, les clients doivent emprunter les trains du trafic intérieur pour se rendre à Bruxelles. Certes les Liégeois peuvent continuer à emprunter l'un des 5 Thalys quotidiens Essen-Cologne-Paris via Bruxelles. Mais le matin, comme les autres usagers, ils doivent aussi se rendre à Bruxelles, le premier train pour Paris ne quittant Liège qu'à 7h52.

Tableau 5 : Temps de parcours entre Namur, Charleroi, Mons et Paris via Bruxelles-Midi en l'absence de Thalys sur la dorsale wallonne

Wallonie -> Paris												
Train NR	De	A	Départ	Arrivée	Thalys Nr	De	A	Départ	Arrivée	Temps de parcours	Avec DW	Ecart
IC 2426	Namur	Brux-Midi	05:45	06:57	-> THA 9304	Bruxelles-Midi	Paris	07:10	08:35	2h50	2h24	+ 26 min
IC 2005	Charleroi	Brux-Midi	05:54	06:47	-> THA 9304	Bruxelles-Midi	Paris	07:10	08:35	2h41	1h52	+ 43 min
IC 7800	Mons	Brux-Midi	06:07	06:52	-> THA 9304	Bruxelles-Midi	Paris	07:10	08:35	2h28	1h21	+ 1h07
Paris-> Wallonie												
Thalys Nr	De	A	Départ	Arrivée	Train NR	De	A	Départ	Arrivée	Temps de parcours	Avec DW	Ecart
THA 9377	Paris	Brux-Midi	18:52	20:17	-> IC 1741	Brux-Midi	Mons	20:24	21:11	2h19	1h21	+ 58 min
THA 9377	Paris	Brux-Midi	18:52	20:17	-> IC 4541	Brux-Midi	Charleroi	20:43	21:36	02:44	1h52	+ 52 min
THA 9381	Paris	Brux-Midi	19:22	20:47	-> IC 2421	Brux-Midi	Namur	21:03	22:15	02h53	2h24	+ 31 min

Source : SNCB Europe, 11 mai 2015

Impacts pour les clients

Les temps de parcours, par rapport à l'AR quotidien sur la dorsale wallonne, sont allongés de 26 à 31 minutes pour les clients namurois (+18 à +21%), de 43 à 52 minutes pour les clients de Charleroi (+38 à +46%) et de 58 minutes à 1 heure et 7 minutes pour les clients montois (+70 à +83%).

Il y aura rupture de charge à Bruxelles avec les risques liés aux correspondances. Dès lors, pour éviter les risques de rater son Thalys en gare de Bruxelles-Midi en raison des retards fréquents au niveau de l'IC menant à Bruxelles, il est probable que certains usagers optent pour un train partant encore plus tôt que celui mis en avant par la SNCB au départ de Mons, Charleroi, Namur ou Liège.

Le prix payé par le client sera augmenté par le prix d'approche vers Bruxelles (ce dernier dépendant de la formule tarifaire utilisée par le voyageur, mais avec le tarif Toutes Gares Belges, de l'ordre de 10 EUR par passager par voyage simple) ainsi que par les prix au départ de Bruxelles plus élevés.

Il est à noter que la dorsale offre une fréquence quotidienne unique et que les relations via Bruxelles offrent entre 21 et 30 relations quotidiennes.

Impacts opérationnels/financiers pour Thalys et la SNCB

Suppression du déficit à charge du contribuable belge.

Une rame disponible pour faciliter la maintenance et le renfort là où la demande le justifie.

b. Alternative avec la mise en place d'un nouveau train Thalys direct Bruxelles-Mons- Paris quotidien

Horaires et temps de parcours

Ce scénario alternatif considère la suppression du train direct quotidien de la dorsale wallonne au départ de Liège vers Paris et son remplacement par la mise en service d'un service quotidien aller-retour au départ de Bruxelles, puis via la ligne classique vers Mons, et de là reprendre la dorsale vers Antoing puis la LGV vers Paris.

Tableau 6 : Temps de parcours entre Bruxelles-Midi, Mons et Paris via en cas de remplacement du Thalys sur la dorsale wallonne par un Thalys Bruxelles-Midi – Mons - Paris

Nouveau Thalys Bruxelles-Mons-Paris						
De	A	Départ	Arrivée	Temps de parcours	de	Thalys DW
Brux-Midi	Mons	06:53	07:33	0h40		-
Mons	Paris Nord	07:38	08:59	1h21		1h21
B-P via Mons		06:53	08:59	2h06		-
Nouveau Thalys Paris-Bruxelles-Mons						
De	A	Départ	Arrivée	Temps de parcours	de	Thalys DW
Paris Nord	Mons	19h49	21h10	1h21		1h21
Mons	Bruxelles	21h15	21h50	0h35		-
P-B via Mons		19h49	21h50	2h01		-

Source : SNCB Europe, 11 mai 2015

Impacts pour les clients

Les clients pour Namur et Charleroi peuvent prendre l'IC Namur-Lille avec correspondance (15 minutes) à Mons.

Les temps de parcours pour Charleroi sont allongés de 19 minutes à l'aller et de 31 minutes au retour par rapport à l'AR quotidien sur la dorsale wallonne. Pour Namur, ils le sont de 26 minutes à l'aller et de 38 minutes au retour, mais ils sont plus intéressants que via les correspondances à Bruxelles. Cette alternative n'offre aucun avantage par rapport à la précédente pour les Liégeois.

Il est à noter que cette nouvelle relation offrirait une fréquence quotidienne unique et que les relations via Bruxelles offrent entre 21 et 30 relations quotidiennes.

Impacts opérationnels/financiers pour Thalys et la SNCB

Déficit important à charge du contribuable belge.

c. Autres alternatives

La SNCB a également étudié les alternatives avec une correspondance en TGV à Lille vers Paris. Elle a aussi analysé l'idée de prolonger à nouveau le train classique reliant Paris à Maubeuge vers Charleroi et Namur. Ces deux alternatives ont rapidement été écartées car elles ne présentaient pas d'amélioration significative par rapport à une correspondance à Bruxelles.

2.4 EXTENSION SPATIALE DE LA ZONE AU SEIN DE LAQUELLE IL EXISTE UN INTERET POTENTIEL POUR CE THALYS ET CHOIX DES ALTERNATIVES EN CAS DE SON ABSENCE

2.4.1 Extension spatiale au sein du territoire wallon

Sur base de l'horaire des trains reliant Paris aux 4 grandes villes wallonnes et aux autres villes proches du territoire wallon connectées directement à celle-ci (Bruxelles ainsi que Lille, Valenciennes, Maubeuge, Charleville-Mézières, Sedan et Luxembourg), il est possible de délimiter la zone de chalandise des 4 grandes gares wallonnes en cas de desserte par le Thalys de la dorsale. Il est aussi possible de modéliser ce qui se passe, depuis le 1^{er} avril 2015 en l'absence de ce Thalys de la dorsale, en termes de temps de parcours total par trajet pour un wallon combinant voiture + train direct vers Paris (arrivée le matin vers 9 h et départ le soir vers 20 h). Pour déterminer à quelle gare de départ/d'arrivée est associé chaque point du territoire wallon dans ces deux scénarios, cette modélisation est basée sur le principe de la minimisation du temps de parcours total depuis le lieu de résidence en Wallonie jusque Paris-Nord.

Pour cette simulation en l'absence de Thalys de la dorsale, nous n'avons donc pas tenu compte, sauf dans le cas de Liège où cette formule est la plus rapide possible, de la possibilité de prendre l'IC à Mons, à Charleroi ou à Namur car, pour un automobiliste, cette double rupture de charge engendre un allongement considérable du temps de parcours total.

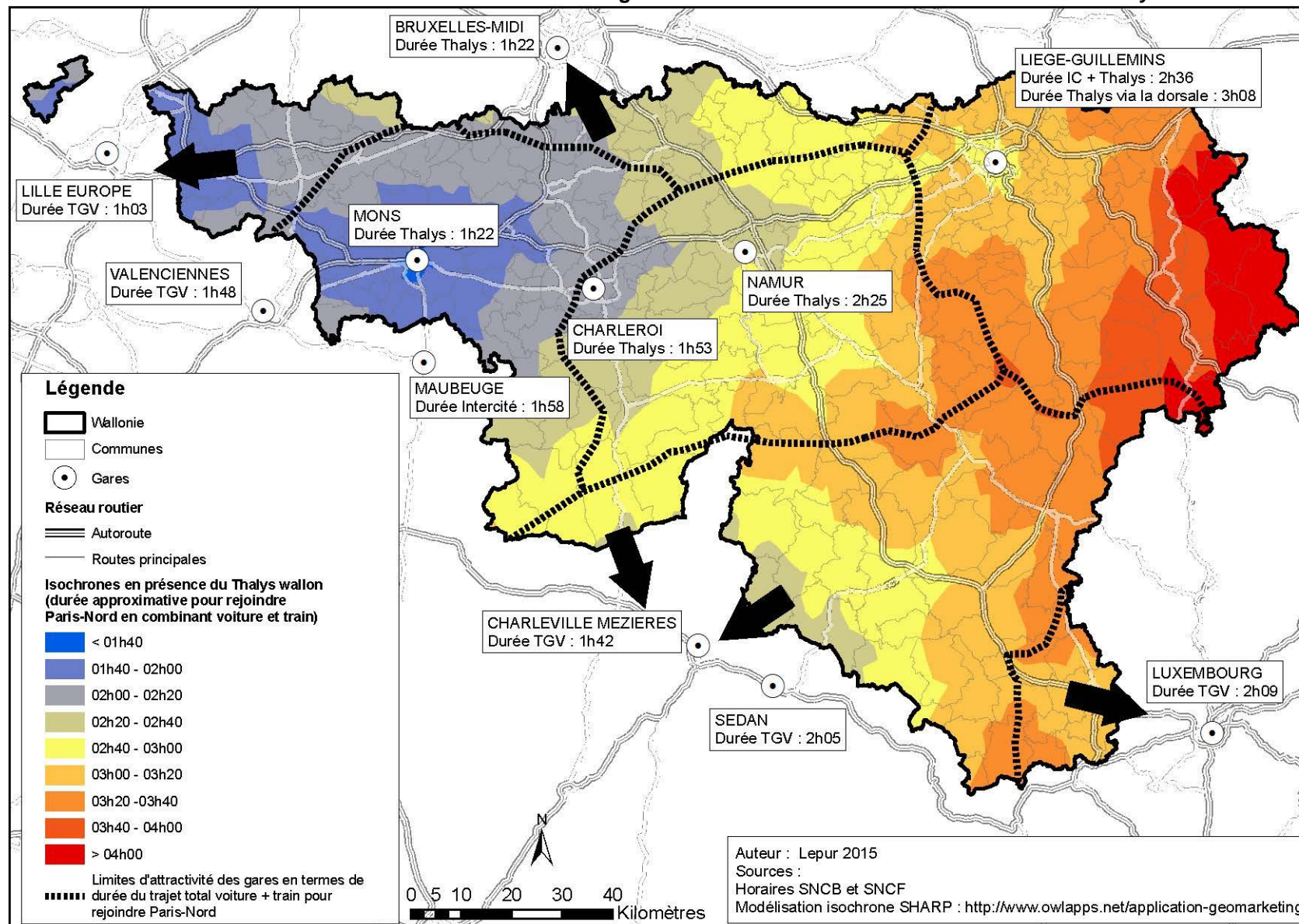
Pour ces simulations, nous avons tenu compte d'un temps lié à la rupture de charge entre voiture et train direct pour Paris (temps consacré à l'approche finale du parking, trouver son emplacement, se garer, se rendre sur le quai et embarquer). Celui-ci a été fixé arbitrairement à 10 minutes pour la plupart des gares. Au niveau de Bruxelles-Midi, de Luxembourg et de Lille, nous avons porté ce temps de rupture de charge à 30 minutes dans les deux premiers cas et à 20 minutes dans le dernier cas vu les difficultés à circuler au centre de ces villes métropoles même en dehors des heures de pointe.

Le différentiel entre ces deux simulations permet d'estimer avec une approximation assez large quelle est l'ampleur du temps que le Thalys wallon permet de faire gagner aux automobilistes usagers de ce train par rapport au scénario où ceux-ci, faute de Thalys wallon, doivent se rendre jusqu'à la gare extérieure au territoire wallon offrant une connexion directe avec Paris et qui leur permet de minimiser le temps de parcours total dans ce second scénario.

Comme toute modélisation, ces simulations intègrent des choix arbitraires discutables et des approximations :

- la prise en compte uniquement de la voiture comme mode de déplacement pour se rendre dans une gare directement connectée à Paris sauf pour Liège ;
- la prise en compte du temps lié à la rupture de charge de façon arbitraire ;

Carte 1 : Zones de chalandise au sein du territoire wallon des gares directement connectées à Paris en cas de Thalys sur la dorsale wallonne



- la non prise en compte d'autres paramètres que le temps de parcours (non prise en compte de la fréquence ou du prix moyen du billet qui peuvent influencer pour certains usagers plus que le temps de parcours sur le choix de la gare...);
- les imprécisions dans le calcul des courbes isochrones qui se renforcent lors de leur comparaison pour délimiter les aires de chalandises et, plus encore, lors du calcul des différences de temps entre les résultats des deux scénarios...

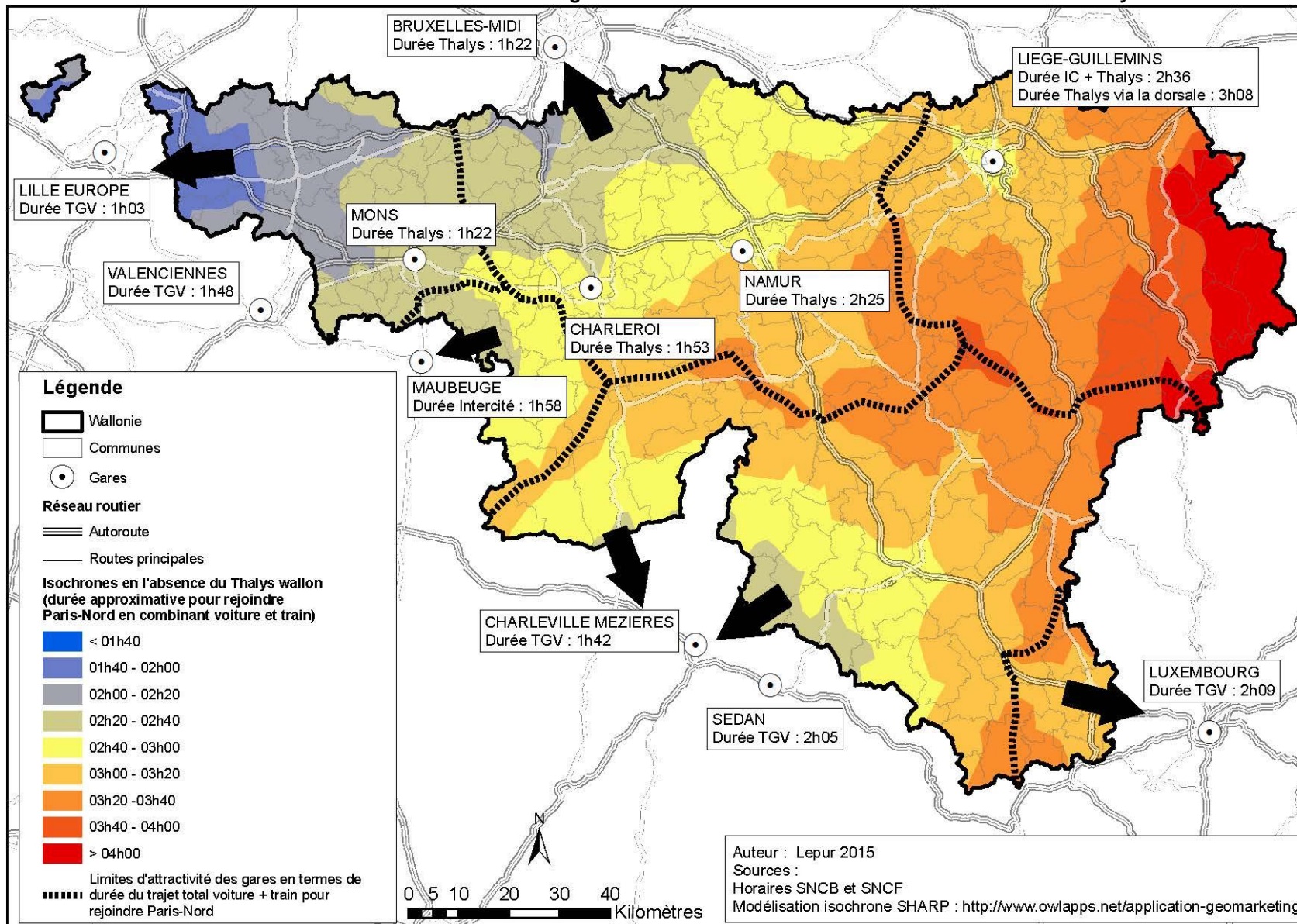
Globalement, la première carte montre qu'une partie très importante du territoire wallon a un réel intérêt, en vue de minimiser son temps de parcours à destination de Paris, à opter pour le Thalys wallon. Notons néanmoins le fait qu'en région liégeoise, la solution impliquant, au départ de Liège-Guillemins, la combinaison d'un IC jusque Bruxelles-Midi suivi d'un Thalys met nettement moins de temps que la formule du Thalys de la dorsale Wallonne (si l'IC est à l'heure car le temps pour la correspondance est réduit à Bruxelles). En dehors de ce cas spécifique, les autres régions qui ont avantage à prendre un autre train que le Thalys de la dorsale wallonne pour minimiser le temps de parcours vers Paris sont :

- le Brabant wallon (sauf au niveau de Nivelles, Iltre, Genappe et Villers-la-Ville, communes attirées par la gare de Mons dans ce scénario) et le nord-ouest de la province de Liège, territoire d'office intégré à la zone de chalandise de Bruxelles-Midi ;
- le Hainaut occidental jusqu'à un axe reliant Péruwelz à Lessines mais laissant de côté Ath (zone de chalandise de Lille-Europe) ;
- la Province du Luxembourg (sauf la zone de Marche et Durbuy, sous-région attirée par la gare de Namur) et le Sud de la province de Namur (zones de chalandise de Charleville-Mézières, Sedan et, du côté d'Arlon, de Luxembourg).

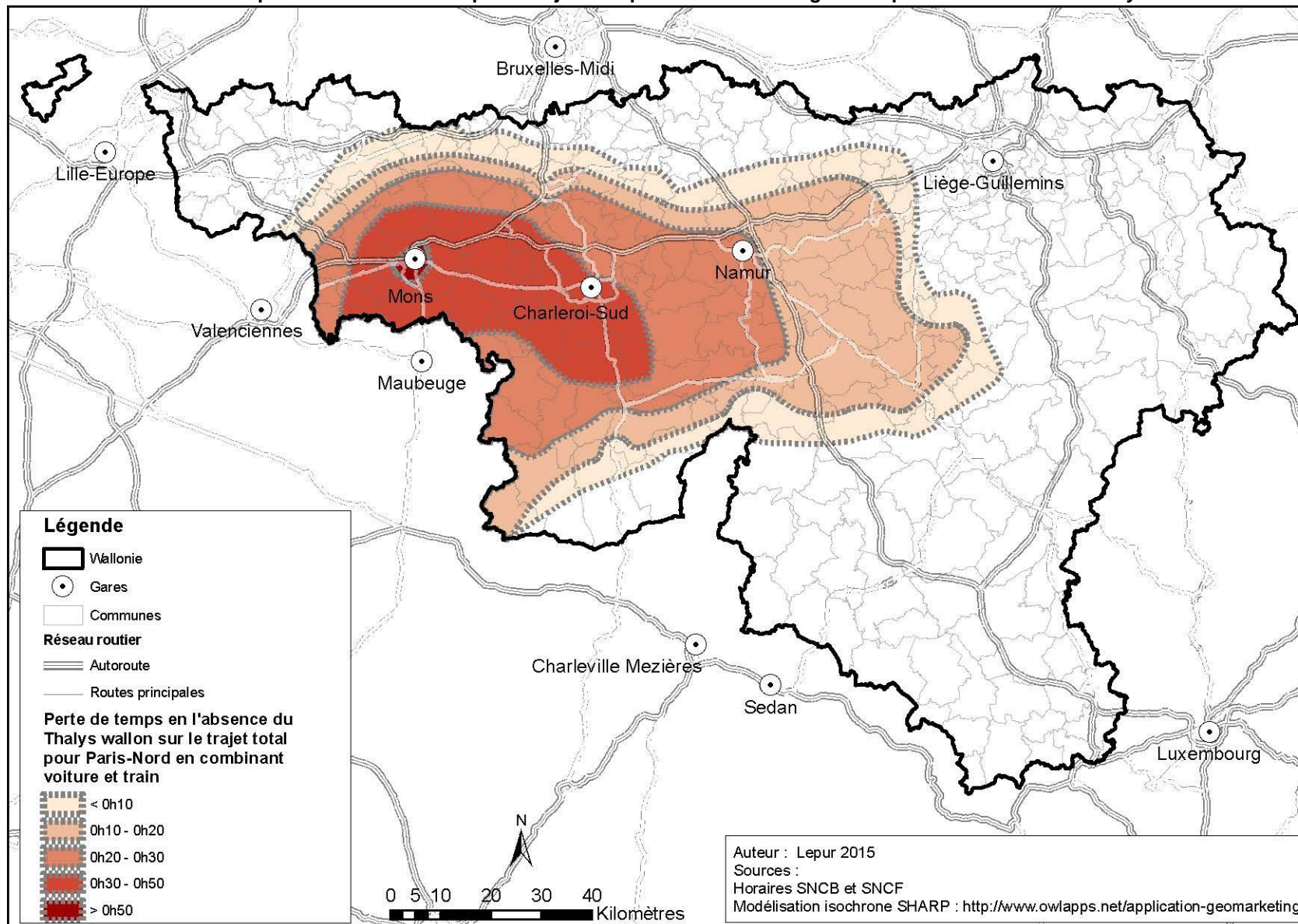
La carte 3 permet de visualiser, en tout point de l'aire de chalandise des gares de Mons, Charleroi et Namur, la perte de temps liée à l'utilisation de l'alternative qui permet de minimiser le temps de parcours plutôt qu'à celle du Thalys wallon (solde des temps de parcours liés aux 2 scénarios). Pour les personnes qui n'habitent pas à proximité des gares de Mons, Charleroi et Namur et qui se rendent en voiture jusqu'à la gare d'où ils peuvent prendre un train direct pour Paris, cette perte de temps n'est pas très significative sur une large partie de leur zone de chalandise. La perte de temps ne dépasse la demi-heure que dans la partie du Hainaut comprise entre Saint-Ghislain et Châtelet, tout en ne débordant guère vers le nord l'autoroute de Wallonie (sauf autour de Mons et de La Louvière) et en ne dépassant pas au sud un axe reliant Erquelines à Florennes. C'est vraiment ce territoire qui est le plus impacté par la suspension et l'éventuelle suppression du Thalys wallon car il conjugue à la fois un temps de parcours global assez réduit dans le scénario avec Thalys et une forte perte de temps lorsque l'on soustrait les temps de parcours des deux scénarios. Dans tout le Namurois, à proximité du Brabant wallon et dans le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse, le différentiel est quant à lui plutôt limité (inférieur à 20 minutes sur un temps de parcours qui approche ou dépasse les 3 heures sauf à proximité du Brabant wallon où ce temps de parcours global est moindre.

De ce fait, ce sont surtout les villes de Mons, de Charleroi et, dans une moindre mesure, de Namur ainsi que leur proche périphérie sud qui ont à souffrir de la disparition du Thalys wallon. C'est d'ailleurs sans doute dans cet espace central guère étendu que se recrute une forte proportion des utilisateurs du Thalys wallon qui partent de ces gares. Dès que l'on s'éloigne vers le nord de quelques kilomètres de ces gares, ces pertes de temps chutent rapidement. Ainsi, le temps de parcours depuis l'avenue Georges Lemaitre en plein cœur du parc d'activités de l'Aéropole à Gosselies jusque la gare de Charleroi-Sud est de 16 minutes tandis que, en dehors des heures de pointe, le temps mis pour rejoindre la gare de Bruxelles-Midi au départ de ce même lieu n'est que de 44 minutes même si le trajet est 5 fois plus long. Ce différentiel est largement compensé par le temps plus réduit du trajet en Thalys Bruxelles-Paris (1h22' en moyenne) vis-à-vis du trajet en Thalys Charleroi-Paris (1h53'). Ce ne sont que les problèmes d'engorgement routier et les difficultés de stationnement aux abords de la gare de Bruxelles-Midi qui avantagent un peu l'option du Thalys wallon à Charleroi au départ de ce lieu au niveau du temps de parcours.

Carte 2 : Zones de chalandise au sein du territoire wallon des gares directement connectées à Paris en l'absence de Thalys sur la dorsale wallonne



Carte 3 : Distribution de la perte au niveau du temps de trajet total pour relier Paris engendrée par l'absence de Thalys sur la dorsale wallonne



L'autre gros avantage de l'option du Thalys wallon consiste dans le moindre coût du billet, auquel s'ajoute le moindre coût du parking au niveau de Charleroi en comparaison de l'option Bruxelles. Par contre, cette seconde option a l'avantage d'offrir une vingtaine de liaisons par sens et par jour contre une seule pour le Thalys wallon.

2.4.2 Extension spatiale côté français en région parisienne et au-delà

De l'autre côté de la frontière, il semble que ce ne sont que les localisations inscrites dans le territoire de l'Île de France pour lesquelles ce Thalys de la dorsale wallonne représente un intérêt significatif afin de rejoindre les 4 grandes villes wallonnes. Plus encore, c'est au niveau de la région parisienne (Ville de Paris et sa 1^{ère} couronne bien desservie en métro ou RER à l'image du quartier de la Défense dans les Hauts de Seine) qu'il y a un réel avantage en temps à utiliser ce Thalys pour relier Mons, Charleroi, Namur ou Liège. Même au sein de l'Île de France, les habitants qui résident en Seine et Marne (2^{de} couronne à l'Est de Paris) se rendant en TGV en Wallonie ont avantage à prendre un des 8 TGV par jour et par sens faisant le parcours Bruxelles – Lille – Roissy-CDG – Marne-la-Vallée – Lyon... Il est en effet plus simple pour un banlieusard du grand Est parisien de changer de train à Bruxelles que de devoir changer de mode de transport en région parisienne avec obligation de plusieurs ruptures de charge (arrivée en gare de Lyon ou gare de l'Est puis transfert en métro jusque la gare du Nord).

Tout comme pour la Seine et Marne, depuis l'axe Paris-Lyon-Avignon-Marseille/Montpellier, l'intérêt du Thalys wallon est quasi nul en raison de la concurrence avec le TGV direct venant de / menant à Bruxelles et du fait que la rupture de charge est plus aisée à Bruxelles qu'à Paris. A partir d'avril 2016, avec la mise en service de la seconde portion de la LGV Est française, est prévue l'ouverture d'une connexion TGV directe Bruxelles-Lille-Roissy-CDG-Reims (Champagne Ardennes TGV)–Strasbourg. Cette liaison devrait non seulement mener à la disparition de l'international Bruxelles-Namur-Luxembourg-Metz-Strasbourg-Bâle mais aussi rendre plus attrayant le fait de changer de train à Bruxelles plutôt qu'à Paris pour les usagers de la grande vitesse habitant dans le Nord-Est de la France et souhaitant se rendre en train dans une des 4 grandes villes wallonnes.

Pour les habitants de l'extrême sud de la France et de tout le quart sud-ouest, c'est surtout la concurrence de l'avion qui rend illusoire le fait de monter en train à Paris pour prendre le Thalys de la dorsale wallonne afin de se rendre dans une des 4 grandes villes wallonnes. En effet, l'aéroport de Charleroi possède 12 relations avec des aéroports situés dans ces parties du territoire français. Il s'agit de 10 dessertes Ryanair à savoir 2 quotidiennes toute l'année (Marseille et Carcassonne) et d'autres moins fréquentes (au niveau de Nîmes, Montpellier, Perpignan, Biarritz, Rodez, Bergerac, Bordeaux et La Rochelle) et de 2 dessertes Jetair en haute et moyenne saison (Nice et Toulon). Vu les temps de parcours et les tarifs pratiqués par ces deux compagnies en comparaison des formules SNCF + Thalys, le train ne peut nullement être concurrentiel à l'avion pour ces destinations.

2.4.3 Conclusion relative à cette extension spatiale de la zone au sein de laquelle les clients potentiels ont un intérêt potentiel à prendre ce Thalys

En conclusion, il faut comprendre que le gain de temps offert par le Thalys de la dorsale wallonne est très significatif au niveau de la gare de Mons et, de façon secondaire, au niveau de Charleroi et de Namur. Toutefois, pour profiter de cet avantage en temps, il convient d'habiter ou de se rendre près de ces 3 gares. Avec l'éloignement à ces gares, cet avantage s'estompe rapidement (subsiste par contre l'avantage d'un coût du billet bien plus réduit qu'en cas de correspondance à Bruxelles). Dès lors, pour assurer la fréquentation et donc la rentabilité de cette liaison Thalys, les 4 grandes villes doivent compter principalement sur leurs propres forces, donc sur l'intensité de leurs relations avec la seule région parisienne au sens restreint à Paris et 1^{ère} couronne).

3. ANALYSE DE L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DE LA LIGNE THALYS DE LA DORSALE WALLONNE

3.1 ETAT DE L'ART SUR BASE DE LA LITTERATURE SCIENTIFIQUE

La problématique de l'impact socio-économique des infrastructures de transport est un sujet qui fait l'objet d'une abondante littérature scientifique. Celle spécifiquement liée aux effets d'une connexion ferroviaire à grande vitesse sur l'économie des villes ainsi desservies est elle-même bien fournie. Il n'a été possible, faute de temps, d'en parcourir qu'une partie minime.

En fait, le sujet est relativement controversé. Bien souvent, les discours politiques et les études préalables à l'installation des lignes à grandes vitesses sont caractérisés par des attentes fortes en matière de développement économique pour les villes desservies. Cependant, les études scientifiques a posteriori constatent généralement que cet objectif est loin d'être atteint et que les améliorations socio-économiques ne sont pas systématiques. Certains auteurs vont même jusqu'à dénoncer « *Le mythe du développement économique induit par les grandes infrastructures de transport* » (Dobruszkes F., Rouyet Y., 2002). Dans une revue de la littérature récente recensant près de 90 références académiques et de littérature grise¹, M. Delaplace souligne « *le fossé existant entre une littérature académique réfutant ou contextualisant ces effets et la littérature grise qui continue de voir dans ces dessertes un facteur de dynamisme économique quasi systématique dès lors que des politiques d'accompagnement sont mises en œuvre* ».

Par ailleurs, les études scientifiques soulignent que le rôle propre d'une desserte en TGV dans la croissance constatée lorsqu'il y en a n'est pas évident tant les succès peuvent être conditionnés par d'autres éléments (contexte socio-économique, ressources économiques et culturelles des villes desservies et mesures connexes à la mise en place de l'infrastructure). L'offre en transport « *représente une «condition nécessaire mais non suffisante» (de la croissance économique, de l'aménagement du territoire, etc.). Il est désormais régulièrement fait mention de l'absence d'effets «automatiques» et de la nécessité d'élaborer des mesures d'accompagnement* » (Offner, 1993, p. 238). Si les grandes infrastructures des transports sont des dispositifs insuffisants pour favoriser le développement économique d'une région, c'est parce que le développement économique nécessite de réunir bien d'autres conditions économiques et socio-professionnelles.

Parce qu'elle accroît l'accessibilité d'une ville et réduit les temps de parcours, une ligne à grande vitesse pourrait n'avoir qu'un effet d'amplification des tendances préexistantes.

M. Delaplace a tenté dans une étude présentée lors d'un colloque tenu à Mons en 2013² de mesurer les effets des liaisons ferroviaires à grande vitesse sur les dynamiques d'emplois dans l'ensemble des unités urbaines françaises comptant plus de 9.000 habitants en 1999, desservies et non desservies. « *Les calculs effectués montrent, d'une part, que l'analyse empirique de ces effets se doit de prendre en compte les biais d'endogénéité³ existant entre infrastructures et développement local : la desserte des villes n'est pas aléatoire. Autrement dit, il existe des variables inobservées par les chercheurs influençant à la fois le dynamisme économique local et la probabilité qu'une unité urbaine soit connectée au réseau ferroviaire à grande vitesse. Ces calculs mettent en évidence, d'autre part, que les effets associés à une desserte doivent être différenciés selon la nature de la desserte (sur ligne à grande vitesse (LGV) ou par TGV en partie sur ligne classique). En contrôlant le biais de sélection, les calculs montrent que l'effet propre aux*

¹ BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M., VANDENBOSSCHE L. (2011). « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature ». Recherche Transports Sécurité, vol. 27, p. 215-238.

² KONING M., BLANQUART C., DELAPLACE M. (2013). « Dessertes ferroviaires à Grande Vitesse et dynamisme économique local : une analyse exploratoire sur les unités urbaines françaises », Colloque de l'ASRDLF, 8-11 juillet, Mons, Belgique

³ Dans un modèle statistique, l'endogénéité d'un paramètre ou d'une variable est la corrélation entre ce paramètre ou cette variable et le résidu. Il existe un biais d'endogénéité lorsqu'on ne peut expliquer le résultat Y (par exemple une croissance des emplois plus importante) par la variable X (ici la desserte TGV) parce que 1) Y est construit à partir de X, 2) dans la relation entre Y et X existe une 3^e variable qui n'a pas pu être observée (corrélation partielle), ou bien 3) parce qu'il est possible que ce soit la variable Y qui explique X (causalité inverse). Dans le cas qui nous intéresse, le biais d'endogénéité est du second type.

LGV sur la création d'emplois est positif, et d'une ampleur supérieure pour les cadres des « fonctions métropolitaines supérieures », alors qu'un effet négatif est observé dans les villes uniquement desservies par TGV sur ligne classique. Si les analyses doivent être approfondies, notamment en intégrant la spécialisation productive des territoires ou en précisant les sources d'endogénéité entre infrastructures et croissance locale, ces premiers résultats montrent bien l'inexistence d'effets systématiques » (Delaplace M., in : L'Espace Géographique, 2014, p. 57).

En fait, le fait pour une ville moyenne de disposer d'une bonne desserte ou une mauvaise desserte est bien plus le révélateur du fait que la ville en question concentre ou non un grand potentiel de fonctions métropolitaines que la cause à l'origine d'un surcroît ou d'un déficit de développement économique.

La mise en place d'une ligne TGV n'a pas que des conséquences positives pour les villes considérées dans leur ensemble. Elle a généralement pour conséquence la suppression d'un autre train (voire de plusieurs) qui empruntent les voies classiques, ce au détriment de la connexion de polarités secondaires avec le ou les pôles principaux. La ligne TGV mettant en relation surtout entre elles les métropoles et autres plus grandes villes dans la hiérarchie urbaine, elle met à l'écart les villes plus secondaires et périphériques qui ne sont desservies que par le réseau conventionnel. Dans le meilleur des cas, une liaison mixte LGV + ligne classique à faible fréquence permet de maintenir un lien direct mais ténu entre ces villes secondaires et la métropole voisine. Il en résulte une concurrence aux dépens des villes périphériques, celles-ci subissant une dégradation de l'offre ferroviaire à longue distance en termes de liaisons directes vers les pôles métropolitains et de fréquence. Ce phénomène, bien documenté par de nombreux exemples, est appelé effet tunnel. Cette réduction de l'accessibilité peut être dommageable pour ces agglomérations du point de vue du développement socio-économique. Ce point précis n'a toutefois pas été clairement démontré sur le plan scientifique, semble-t-il.

A propos du lien entre desserte TGV et développement de l'activité touristique, Marie Delaplace souligne dans un autre article⁴ combien les attentes étaient importantes en termes de développement touristique dans les villes de France desservies par le réseau TGV. Elle montre aussi que paradoxalement c'est Paris et l'Île-de-France qui, constituant à la fois la principale destination touristique française et le cœur du réseau TGV, ont davantage vu leur activité touristique se renforcer au fur et à mesure de l'extension des dessertes.

3.2 IMPACT DIRECT AU NIVEAU DE L'EMPLOI

Les syndicats cheminots liégeois ont protesté lors de l'annonce de la suspension et possible suppression du Thalys de la dorsale wallonne concernant l'impact en termes d'emplois directs supprimés en région liégeoise. La SNCB Europe a fait savoir qu'aucune perte d'emploi n'est à redouter suite à cette suspension / probable suppression, le personnel en question étant affecté sur d'autres liaisons. De plus, le personnel associé à ce Thalys de la dorsale wallonne est fort réduit. Pour chaque trajet, on compte un conducteur + un peu de personnel au niveau des accompagnateurs et du catering. Par contre, en gare de Liers où est stationnée la rame pendant la nuit, aucun entretien de celle-ci n'est fait. Le seul travail opéré consiste à vider les poubelles, ce qui ne prend guère plus d'une heure ou deux (tout l'entretien des Thalys en Belgique étant centralisé à Forest).

Si le point de vue de la SNCB relatif à l'absence d'impact négatif sur l'emploi au niveau du personnel liégeois de Thalys est juste sur le court terme, il nous semble incorrect sur le moyen-long terme à moins que l'absence du Thalys sur la dorsale wallonne soit compensée par l'accroissement de l'offre Thalys sur la liaison Paris-Bruxelles-Liège-Cologne. En effet, il est probable que, lorsque les travailleurs de Thalys basés à Liège seront amenés à être remplacés dans les prochaines années, les embauches nouvelles devraient plutôt être opérées au niveau des 2 autres bases belges de Thalys, à savoir Bruxelles et Anvers. A priori, selon la SNCB, c'est plutôt la liaison Paris-Bruxelles-Amsterdam qui devrait être renforcée. Néanmoins, il est aussi question d'un renforcement à terme de la liaison Paris-Bruxelles-Cologne avec extension jusque

⁴ DELAPLACE M., PERRIN J. (2013). « Multiplication des dessertes TGV et tourisms urbains et d'affaires. Regards croisés sur la Province et l'Île-de-France ». *Recherche Transport Sécurité*, vol. 29, p. 177-191.

Dortmund, à l'extrémité orientale de la Ruhr. Il faut dire que, selon la SNCB, ce sont les deux liaisons Bruxelles-Amsterdam et Bruxelles-Cologne qui sont les plus rentables pour Thalys.

3.3 IMPACT SUR LE TISSU DES ENTREPRISES DANS LES 4 AGGLOMERATIONS TRAVERSEES

Mesurer en termes monétaires l'impact sur le tissu économique wallon de la liaison quotidienne unique avec Paris qu'offre le Thalys de la dorsale wallonne, alors que d'autres alternatives sont possibles même si elles impliquent un allongement du parcours, est une tâche colossale, voire impossible à mener étant donné surtout la faible quantité d'informations disponibles sur le profil des usagers du Thalys wallon.

A priori, ces impacts sont de 3 types :

- l'impact sur l'attractivité des pôles desservis auprès des investisseurs potentiels ;
- le gain de temps monétarisable pour les utilisateurs du Thalys à des fins professionnelles ;
- la maximisation des interrelations avec les partenaires franciliens que cette liaison Thalys directe permet et ses effets bénéfiques au niveau des échanges commerciaux et des processus d'innovation.

Il est probable que le premier effet soit quasi nul comme le démontre indéniablement l'absence d'effet en termes d'investissement étranger en région liégeoise qui soit imputable même partiellement au fait que cette ville est un nœud du réseau des lignes à grande vitesse en Europe et dispose de ce fait de plus d'une dizaine de relations TGV au total la connectant directement avec de grandes métropoles européennes (Paris, Bruxelles, Cologne et Francfort). Depuis que ces connections TGV existent et qu'elles s'appuient intégralement sur de nouvelles lignes à grandes vitesses (vitesse > 300 km/h) ou, entre Aix-la-Chapelle et Cologne, sur une ligne classique modernisée (vitesse jusqu'à 250 km/h), la Ville de Liège et, en particulier, le quartier de la Gare des Guillemins n'a guère vu l'arrivée d'investisseurs étrangers prêts à y installer une filiale de façon à profiter de cette accessibilité. Les prévisions faites à ce sujet début des années 1990 se sont révélées fausses.

Le second effet par contre existe. En théorie, il pourrait d'ailleurs être calculé. Ceci nécessiterait toutefois de disposer d'une bonne connaissance de l'importance du public d'affaires parmi les utilisateurs de ce Thalys propres à chaque gare. Il conviendrait en plus d'émettre des hypothèses sur la valeur du temps pour ce public. Le fait que le public d'affaires n'est pas présent massivement sur cette liaison ne contribue guère à faire grossir le montant financier en jeu. Par contre, pour les utilisateurs à vocation professionnelle sur cette ligne, voyager en Thalys même si c'est pendant 2 ou 3 heures sans subir de rupture de charge permet de valoriser son temps de parcours comme temps de travail. A l'opposé, devoir effectuer intégralement le trajet en voiture pour rejoindre Paris même sans ralentissement implique une perte par trajet minimale comprise entre 2 h 15 depuis Mons et 3 h 30 depuis Liège (sauf si on dispose d'un chauffeur). Entre les deux, devoir monter sur Bruxelles-Midi n'occasionne qu'une perte partielle ; le temps de la rupture de charge et le temps du voyage jusque Bruxelles-Midi à moins que ce trajet puisse s'effectuer en IC dans une voiture de classe 1. Au regard des 5 millions d'euros de déficit du Thalys de la dorsale wallonne, la moins-value associée à cette perte de temps est sans doute minimale tout en devant être significative tenant compte d'un salaire brut moyen TTC qui dépasse a priori les 60 €/heure.

Le troisième effet est lui aussi impossible à quantifier, faute de données. Conclure des contrats, exporter, faire connaître ses produits, innover afin de répondre aux besoins du client... sont des actions qui nécessitent de pouvoir échanger en face à face avec ses interlocuteurs et donc qui requièrent une connexion rapide avec les lieux de pouvoir tels que Paris. Il est néanmoins impossible de quantifier le chiffre d'affaires supplémentaire réalisé au sein des entreprises wallonnes qui pourrait être imputé au fait de disposer d'une connexion ferroviaire directe avec Paris.

Notons toutefois que la France est de loin devant l'Allemagne le 1^{er} pays vers lequel la Wallonie exporte (12 milliards d'€ soit 28,4% de part de marché dans les exportations en 2014, part en

croissance depuis 2011⁵). En comparaison, si en Flandre, le montant de ces exportations vers la France s'élève à 36 milliards d'€ en 2014, ce montant ne représente pour cette région que 11% du total des exportations⁶. Toutefois, il convient de très fortement relativiser le lien entre ce Thalys de la dorsale wallonne et ces 12 milliards d'€ d'exportations vers la France.

En effet, l'activité économique exportatrice en Wallonie est loin de se concentrer uniquement dans les régions de Mons-Borinage, du Centre, de Charleroi, de Namur et de Liège. De même, côté français, la région parisienne ne concentre qu'une partie de l'activité économique présente en France même si elle accueille une part importante des sièges sociaux des grandes entreprises françaises, y compris celles ayant des filiales en Wallonie. De plus, le Thalys wallon est loin d'être incontournable pour mettre en relation les acteurs économiques des grandes agglomérations de Wallonie et ceux de la région parisienne. Passer par Bruxelles-Midi ou par Lille, Maubeuge ou Charleville-Mézières n'occasionne pour certains qu'une perte de temps modérée afin de rejoindre Paris en train. De même, il reste possible de prendre la voiture afin de rejoindre la région parisienne surtout si on doit se rendre en dehors du centre de Paris et enfin, il est possible de nouer ces contacts de façon virtuelle via internet avec les solutions de type skype.

3.4 IMPACT DU THALYS SUR LA FREQUENTATION TOURISTIQUE DANS LES 4 VILLES WALLONNES TRAVERSEES

Le Thalys de la dorsale wallonne sert bien davantage à soutenir l'activité touristique de la capitale française qu'à soutenir celle présente dans les grandes villes wallonnes. En effet, son horaire impose pour un parisien en visite une journée dans une des grandes villes wallonnes de passer 2 nuits (arrivée en milieu voire en fin de soirée à son hôtel chez nous + départ le surlendemain très tôt, surtout du côté de Liège). En dehors de Mons, cet horaire représente une forte contrainte qui rend ce trajet peu attrayant. Dès lors, le Thalys n'est visiblement pas un atout de poids pour attirer les touristes français dans les grandes villes wallonnes malgré son faible prix. Il n'intéresse que les habitants de l'Île de France se rendant à Mons et, dans une moindre mesure à Charleroi ou à Namur acceptant de passer au moins 2 nuits chez nous.

De plus, pour évaluer l'impact économique lié au flux de touristes amené par le Thalys de la dorsale wallonne, il faudrait tenir compte uniquement des nuitées et des dépenses consenties par les touristes (d'affaires ou de loisirs) qui ne seraient pas venus en séjour en Wallonie en l'absence d'un tel Thalys. Faute de données précises sur la fréquentation du Thalys par ses différents publics, cette évaluation est impossible. De plus, elle n'aurait été possible que moyennant une enquête auprès des utilisateurs du Thalys wallon qui effectivement viennent comme touristes à Mons, Charleroi, Namur ou Liège.

3.5 IMPORTANCE DES LIENS ENTRE PARIS ET LA WALLONIE A TOUS LES NIVEAUX

Même s'il n'est pas possible de quantifier l'impact socio-économique sur les grandes villes wallonnes du Thalys de la dorsale wallonne, il n'en reste pas moins vrai que, pour la Wallonie, disposer de facilités pour accéder au centre de la capitale française est d'une grande importance au vu de l'ampleur des flux qui relient les grandes villes wallonnes à la France dans son ensemble. En termes relatifs, il peut d'ailleurs être montré facilement que ces liens qui unissent la Wallonie à la France sont beaucoup plus significatifs que ceux qui unissent la Flandre à la France. Nous avons déjà souligné que la France constitue de loin le 1^{er} marché à l'exportation de la Wallonie avec une part de 28,4% alors que cette part n'est que de 11% pour la Flandre. Ci-après, sont réunies et commentées quelques statistiques visant à monter l'importance de ces liens unissant la Wallonie, en particulier ses 4 grandes agglomérations et le territoire français (sans possibilité de distinguer en son sein ce qui est spécifique à la région parisienne).

Dans ce relevé, nous n'avons pu traiter les flux qui unissent le personnel (professeurs et chercheurs) des établissements d'enseignement supérieur présents dans les 4 grandes villes

⁵ Cf. site : www.awex.be, rubrique : Stat Export / Analyses conjoncturelles / Ventilation géographique 2014.

⁶ Cf. site : <http://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/landen/frankrijk/cijfers>

wallonnes avec leurs homologues de l'Île-de-France⁷. Nous n'avons pas pu non plus quantifier les liens qui unissent les institutions et acteurs culturels des 4 grandes villes wallonnes et les institutions culturelles parisiennes au sens large. Rappelons à ce sujet le fait que, comme en Wallonie où les institutions culturelles ont une forte tendance à se concentrer au centre des 4 grandes villes, les institutions culturelles françaises ont une forte propension à se concentrer au centre de Paris.

Par contre, nous avons pu faire le point sur la forte présence en Wallonie, en particulier au sein de ses 4 grandes villes :

- d'entreprises à capitaux français ;
- de résidents de nationalité française ;
- d'étudiants de nationalité française dans l'enseignement supérieur ;
- du marché français dans les nuitées touristiques.

Quand c'est possible, nous soulignons l'importance relative de ces liens vis-à-vis de ceux qui unissent la Flandre à la France.

3.5.1 Forte présence d'entreprises à capitaux français en Wallonie

Au départ de la banque de données BelFirst, il est possible d'isoler les entreprises dont un minimum de 50,01% du capital est détenu par une tête de groupe localisée en France. Cette extraction⁸ a permis d'identifier 562 sociétés implantées quelque part en Wallonie. Dans ce volume, l'emploi n'est disponible au travers de cette base de données que pour 389 d'entre elles (volume total d'emploi : 31.789 travailleurs). Ceux-ci concernent un très large spectre d'activités dont certaines sont peu susceptibles de générer de fréquents déplacements du personnel vers le siège social en France car les biens et services qu'ils vendent sont destinés quasi intégralement à la consommation intérieure. Il s'agit donc pour partie d'activités relevant de l'économie résidentielle plutôt que de l'économie productive. Ainsi, on y retrouve des entreprises des secteurs de la construction, des maisons de repos, de compagnies d'autocars... Le secteur de la logistique est aussi assez présent dans ces 389 entreprises (cf. Base Intermarché à Villers-le-Bouillet ou Norbert Dentressangle à Welkenraedt...). Idem concernant le secteur carrier et cimentier.

Nous nous sommes particulièrement intéressés aux 127 entreprises installées en Wallonie et qui comptent 50 emplois minimum (soit un volume total de 25.861 emplois) en distinguant en leur sein celles qui sont situées dans les sous-régions des 4 grandes villes wallonnes.

Tableau 7 : Répartition spatiale des 127 entreprises à capitaux majoritairement français présents en Wallonie et comptant plus de 50 travailleurs selon BelFirst en 2015

Sous-région de Wallonie	Nombre d'entreprises de + de 50 tr.	Volume total d'emploi	Exemples
Liège agglomération	21	4.148	Techspace Aero à Milmort – 1.327 tr. ; Sita Wallonie à Wandre – 518 tr. ; Lyreco à Vottem – 480 tr. ; Ets Yvan Pâques et Air Liquide à Liège – 244 et 217 tr.
Liège reste de la Province	14	2.282	Duchêne à Strée (Modave) – 416 tr. ; Corman à Goé (Limbourg) – 399 tr. ; Norbert Dentressangle à Welkenraedt – 295 tr. ; Ensival-Moret aux Plenesses (Thimister-Clermont) – 259 tr.
Namur	2	739	Materne Confilux à Floreffe – 481 tr. ; Carwall à Boignée (Sombrefe) – 258 tr.
Charleroi	16	4.939	Alstom Belgium à Marcinelle – 1.013 tr. ; Industeel Belgium à Marchienne-au-Pont – 911 tr. ; Nexans Benelux à Marcinelle – 627 tr. ; Thales Alenia Space à Mont-sur-

⁷ Notons toutefois à ce sujet qu'à l'initiative du Professeur E. Cornelis et du Professeur émérite B. Mérenne-Schoumacker, les recteurs des 4 grandes universités implantées en Wallonie (U. de Liège, U. de Namur, U. Mons et UCL vu son implantation à Mons) ont décidé de réagir afin de faire connaître leur mécontentement face à la menace de disparition du Thalys de la dorsale wallonne. A ce jour, la démarche est en cours.

⁸ Cette extraction a été opérée par Benoit Collet et Françoise Lambert, collaborateurs au sein de la SPI. Elle se base sur les données à jour au 18 juin 2015.

			Marchienne – 516 tr.
La Louvière	6	1.274	Total Feluy – 662 tr.
Mons	6	629	Opticable à Frameries – 157 tr.
Sous-total zone d'influence du Thalys wallon	65	14.011	
Mouscron	6	1.621	McBride à Estaimpuis – 975 tr.
Tournai	12	1.944	Compagnie des Ciments belges à Gaurain-Ramecroix – 420 tr. ; Cofidis et Saint-Brice à Orcq – 388 et 367 tr.
Ath	8	1.979	Valeo Vision Belgique à Ghislenghien – 975 tr.
Brabant wallon	30	5.066	Belpark (Walibi) à Wavre – 402 tr.
Prov. de Luxembourg	6	1.240	L'Oréal à Libramont – 401 tr. ; Collignon à Erezée – 340 tr.
Sous-total hors zone d'influence du Thalys wallon	62	11.850	
Total pour la Wallonie	127	25.861	

Source : BelFist, juin 2015

On peut constater que la région liégeoise et la région carolorégienne sont concernées par une forte présence d'entreprises à capitaux français de plus de 50 travailleurs. Au contraire, la région montoise et, plus encore, la province de Namur sont peu, voire très peu concernées. Quelques fleurons de l'industrie technologique wallonne, surtout à Charleroi et à Liège (Alstom, Thales Alenia Spa, Techspace Aero...) sont donc ainsi concernés par la perte d'une connexion ferroviaire quotidienne directe avec Paris.

Aucune comparaison avec la Flandre n'a été tentée à ce sujet.

3.5.2 Grand nombre de résidents de nationalité française

Au contraire des grandes villes flamandes, les 4 grandes villes wallonnes comptent parmi leurs habitants un volume très significatif d'habitants de nationalité française.

Tableau 8 : Habitants de nationalité française résidant dans les grandes villes wallonnes et flamandes ainsi que par région en valeurs absolue et relative en 2008

Lieu de résidence	Habitants de nationalité française	Population totale	Part nationalité française
Liège	3.490	190.102	1,84%
Charleroi	2.376	201.593	1,18%
Mons	1.791	91.152	1,96%
Namur	1.399	107.939	1,30%
Région wallonne	65.603	3.456.775	1,90%
Anvers	2.143	472.071	0,45%
Gand	813	237.250	0,34%
Bruges	362	117.073	0,31%
Ostende	280	69.175	0,40%
Région Flamande	18.959	6.161.600	0,31%
Région de Bruxelles-Capitale	46.006	1.048.491	4,39%
Total Belgique	130.568	10.666.866	1,22%

Source : DGS - 2008

Dans les 4 grandes villes wallonnes, habitent 9.056 personnes de nationalité française (soit une proportion moyenne de 1,54%). Cette proportion est bien supérieure à celle caractérisant les grandes villes flamandes, en particulier les 3 villes de la dorsale desservie par le Thalys flamand.

Ces dernières ne comptent en effet dans leur ensemble que 1.455 habitants de nationalité française (soit un taux de 0,34%, ce qui est 4,5 fois moins élevé que celui des 4 grandes villes wallonnes).

Parmi ces habitants, un certain nombre sont originaires de l'Île-de-France⁹. De même, une partie plutôt minime de ces résidents français est formée de cadres au sein d'une société à capitaux français implantée en Wallonie et qui sont détachés depuis la maison mère ou une filiale située en France. Par rapport à la population de nationalité belge ou d'autres nationalités, ces personnes génèrent sans doute un grand nombre de voyages à destination de Paris au départ des grandes villes wallonnes, que ce soit pour les affaires, pour les loisirs ou tout autre motif.

Relativisons toutefois l'importance de cette population de nationalité française dans les grandes villes wallonnes. Avec une part de Français dans la population totale de 1,54%, les 4 grandes villes wallonnes sont légèrement en deçà de la moyenne globale pour l'ensemble de la Wallonie (1,90%). Notons aussi que 49 communes parmi les 589 qui composent le territoire de la Belgique comptent plus de 3% de leur population de nationalité française (30 en Wallonie, 10 en Région de Bruxelles-Capitale et 9 en Flandre). Aucune n'est située dans l'agglomération d'une des 4 grandes villes wallonnes. Par contre, elles ont une forte propension à se localiser aux abords de Lille (5 en Flandre et surtout 8 en Wallonie dont Estaimpuis, Comines et Mouscron qui détiennent toutes les 3 les parts les plus élevées à savoir : 23,4%, 22,7% et 15,3%). Ensuite, c'est autour de Bruxelles qu'elles se concentrent (10 communes en RBC, 3 en Flandre et 2 en Wallonie – Waterloo et La Hulpe). Notons que la Région de Bruxelles-Capitale compte dans son ensemble 4,4% de population de nationalité française concentrée essentiellement dans la partie sud-est de cette région avec des pointes à Ixelles (10,1%) et à Uccle (9,3%). Le reste des 49 communes évoquées ci-dessus se localise le long de la frontière française depuis La Panne jusqu'Aubange avec des concentrations plus particulières autour de Valenciennes et dans le Sud-Luxembourg.

3.5.3 Forte présence d'étudiants de nationalité française dans l'enseignement supérieur en Wallonie

S'il existe un domaine dans lequel les flux France-Wallonie sont sans commune mesure avec les flux France-Flandre, c'est bien celui qui concerne la présence d'étudiants de nationalité française au sein de l'enseignement supérieur. Madame Jauniaux, directrice de l'Observatoire de l'enseignement supérieur au sein de la Fédération Wallonie-Bruxelles a pu fournir le volume des étudiants français en question et leur ventilation par ville.

1) *Enseignement supérieur Hors université (2014-2015) - source = base de données SATURN*

- Mons = 523 étudiants
- Charleroi = 631 étudiants
- Namur = 645 étudiants
- Liège = 2.063 étudiants

Total FWB = 12.231 étudiants

2) *Université (2012-2013) - Source = CREF (www.cref.be)*

- Mons = 370 étudiants (attention manque l'implantation montoise de l'UCL -exFUCAM- mais la dernière année disponible cela concernait 21 Français)
- Liège = 1.777 étudiants (y compris la faculté d'agronomie à Gembloux et l'implantation d'Arlon)
- Namur = 314 étudiants

Total FWB = 8.210 étudiants

⁹ Une forte proportion des Français habitant en Wallonie est toutefois originaire de la partie septentrionale de la France à l'image des départements du Nord, du Pas de Calais, des Ardennes et de la Meurthe et Moselle. Toutefois la prépondérance de ces départements d'origine parmi les résidents de nationalité française en Wallonie est surtout marquée dans les communes wallonnes proches de la frontière française. Elle est a priori bien moins sensible au sein des grandes villes wallonnes. Aucune statistique au sujet des départements d'origine en France des résidents de nationalité française en Belgique n'est toutefois disponible auprès de la Direction Générale de la Statistique.

En comparaison de ces 20.441 étudiants pour tout l'enseignement supérieur de la Fédération Wallonie-Bruxelles, au niveau de la Communauté flamande, en 2011-2012, il y avait seulement 525 étudiants français pour l'ensemble de l'enseignement supérieur.

Quand on additionne les volumes d'étudiants pour les 4 grandes villes wallonnes (près de 3.840 étudiants sur Liège, 959 sur Namur, près de 914 sur Mons et 631 sur Charleroi, soit 6.344 étudiants au total) et que l'on tient compte du fait qu'un peu plus de 15% de ce volume habite sans doute en Région Ile-de-France, on comprend que les Thalys circulant sur la dorsale wallonne les samedi matin et dimanche soir sont quasi complets en confort 2 chaque WE en période scolaire.

3.5.4 Forte présence du marché français dans le tourisme en Wallonie

Sur base des dernières statistiques disponibles, il apparaît que les 4 grandes villes wallonnes concentrent un volume important de nuitées dans les hébergements touristiques hors hébergement de terroir (gîtes, chambre d'hôtes...). Toutefois, ces volumes sont bien en deçà des chiffres pour Bruxelles et pour les villes flamandes de Bruges, Anvers et Gand.

Tableau 9 : Nombre de nuitées totales et de nuitées de touristes étrangers en 2013 dans les principales communes touristiques des 3 régions du pays

Commune	Nombre total de nuitées	nuitées par des touristes belges	Nuitées par des touristes étrangers	Ordre en Belgique sur base des nuitées étrangères	Part des nuitées liées aux touristes étrangers
Bruxelles	3.348.025	552.032	2.795.993	1	83,51%
Bruges	1.819.347	389.114	1.430.233	2	78,61%
Anvers	1.742.751	511.397	1.231.354	3	70,66%
Gand	959.724	276.672	683.052	4	71,17%
Saint-Gilles	675.900	137.682	538.218	5	79,63%
Louvain	416.498	161.685	254.813	13	61,18%
Liège	392.131	157.684	234.447	14	59,79%
Ostende	850.581	617.743	232.838	15	27,37%
Vielsalm	368.847	182.475	186.372	17	50,53%
Malines	206.642	74.939	131.703	22	63,73%
Charleroi	208.294	84.853	123.441	23	59,26%
Stavelot	174.643	51.753	122.890	24	70,37%
Durbuy	327.321	218.858	108.463	28	33,14%
Froidchapelle	145.626	58.677	86.949	30	59,71%
Mons	124.723	43.994	80.729	33	64,73%
Namur	147.392	86.945	60.447	39	41,01%

Source : DGS, 2013

Tandis que Bruges, Gand et Ostende occupent en 2013 les 2^e, 4^e et 15^e rang au niveau des communes de Belgique comptant le plus de nuitées d'étrangers, Liège, Charleroi, Mons et Namur occupent cette année-là les 14^e, 23^e, 33^e et 39^e rang dans ce classement au sein des 589 communes belges. Ce faisant, elles arrivent bien loin derrière beaucoup de communes de la côte, de villes flamandes, de communes bruxelloises, des abords de l'aéroport de Zaventem et de Campine. En Wallonie toutefois, les 4 grandes villes wallonnes occupent, sur base du nombre de nuitées étrangères, les 1^{ère}, 3^e, 7^e et 8^e place du classement.

De plus, au sein des grandes villes wallonnes, le marché français occupe de loin le 1^{er} marché étranger (après le marché belge) en termes de part de marché comme l'atteste le dossier *Les séjours touristiques dans les villes wallonnes - Liège, Namur, Mons, Tournai, Charleroi – 2004-2012* élaboré par Wallonie Bruxelles Tourisme dans le cadre du Printemps du Tourisme¹⁰ ayant eu lieu en 2014. En effet, cette part de marché y occupe en moyenne 17% (19% à Liège, 17% à Charleroi et 16% à Mons et à Namur en 2012). A l'opposé, en Flandre, ce marché n'occupe que le 3^e rang dans le cas de Bruges et que le 5^e rang dans le cas de Gand et d'Anvers.

Tableau 10 : Importance du marché français dans les nuitées touristiques en 2012 dans les principales villes touristiques du pays

Marché français

Nuitées	2010	2011	2012				Ranking		
	Nuitées Français	Nuitées Français	Nuitées Français	Total des nuitées	Parts de marché				
Bruxelles	722.729	776.367	767.082	-1,2%	5.978.378	+0,1%	12,8%	-0,17	2 ^{ème}
Liège	69.975	74.759	74.425	-0,4%	400.987	+2,8%	18,6%	-0,61	2 ^{ème}
Namur	22.859	21.881	22.532	+3,0%	141.097	-6,1%	16,0%	+1,41	2 ^{ème}
Charleroi	35.302	30.406	34.615	+13,8%	205.292	+4,6%	16,9%	+1,37	2 ^{ème}
Mons	19.309	17.519	19.209	+9,6%	121.848	-1,0%	15,8%	+1,53	2 ^{ème}
Tournai	10.188	9.440	11.946	+26,5%	46.129	+9,0%	25,9%	+3,59	2 ^{ème}
Anvers	76.202	79.764	75.933	-4,8%	1.766.591	+4,9%	4,3%	-0,44	5 ^{ème}
Bruges	181.333	201.930	188.384	-6,7%	1.762.922	+3,5%	10,7%	-1,17	3 ^{ème}
Gand	49.299	54.685	55.422	+1,3%	908.632	+6,5%	6,1%	-0,31	5 ^{ème}

Source : Wallonie Bruxelles Tourisme, 2014

A propos de ce marché français pour le tourisme au sein des grandes villes wallonnes, notons qu'en juin et juillet 2011, à l'initiative du ministre Furlan, la Région wallonne a mené une campagne publicitaire «Villes wallonnes, villes de cœur» via une série d'affiches dans le métro de Paris afin de vanter les attraits touristiques et culturels de Charleroi, Liège, Namur, Mons et Tournai (150 affiches pour un budget de 55.000 euros).

Dans une réponse à une question parlementaire¹¹ portant sur cette campagne, le ministre Furlan affirmait que « près de 40% de touristes français qui viennent chez nous sont originaires de l'Île de France » alors que l'Île de France avec ses 11,9 millions d'habitants ne compte que pour 18,8% de la population française totale métropolitaine. Cette surreprésentation est peut-être liée justement pour partie au Thalys de la dorsale wallonne, celui-ci obligeant ses utilisateurs français à passer deux nuits à Mons, Charleroi, Namur ou Liège s'ils se déplacent avec ce mode.

Notons qu'en ce qui concerne Charleroi, l'essentiel des nuitées est opéré au niveau des hôtels situés à proximité de l'aéroport et est imputable à l'activité de ce dernier (personnel navigant + voyageurs en transit en majorité). Parmi les voyageurs en transit, il semble toutefois qu'une petite partie a pour origine ou destination la région parisienne et, pour rejoindre cette dernière emprunte le Thalys de la dorsale wallonne.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ahlfeldt, G. M. and Feddersen, A., 2010. *From Periphery to Core: Economic Adjustments to High Speed Rail*, Munich Personal RePEc Archive, 64 p.
URL : http://mpira.ub.uni-muenchen.de/25106/1/MPRA_paper_25106.pdf

¹⁰ Cf. http://www.printempsdutourisme.be/fiches/Sejours_dans_les_villes_wallonnes.pdf

¹¹ 12 juillet 2011 | Question orale de Mme Anne-Catherine GOFFINET à M. le Ministre Paul FURLAN (disponible via le site : <http://www.cdh-wallonie.be/notre-action-au-pw/archives/questions-orales/la-campagne-d2019affichage-publicitaire-a-caractere-touristique-dans-le-metro-de-paris>)

- Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S., 2004. La LGV-Est européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise ? 40^e Colloque ASRDLF, 19p.
- Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Blanquart C., Vandenbossche L., 2010. Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature. Comité National de Géographie. Transport et développement des territoires, Le Havre, France. 21p.
- Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., 2011. Les effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse : des divergences d'objectifs qui limitent la portée des stratégies d'accompagnement. 48^e Colloque ASRDLF, session S3, 17p.
- Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M., 2012, « Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 18 avril 2015.
URL : <http://belgeo.revues.org/6669>
- Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., 2013, Valorisation touristique du patrimoine et lignes à grande vitesse dans les villes intermédiaires à moins d'1h30 de Paris : les cas de Reims, Metz, Le Mans et Tours, 50^e Colloque de l'ASRDLF, 18p.
- Bocquet M., Bousquet F., Gaudino P., Saillard S., 2014. Grande vitesse et territoire : le cas du territoire angoumois, diagnostic initial. Etudes de l'observatoire socio-économique, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 29p.
- CERTU, CETE Méditerranée, 1997. Effets induits des grandes infrastructures, synthèse de l'analyse bibliographique. Rapport d'étude, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, Lyon, France, 42 p.
- Cour des comptes, 2014. La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence. Rapport public thématique [En ligne].
URL : http://www.ccomptes.fr/content/download/75381/1935524/version/4/file/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf
- De Decker C., 2013. High Speed Trains are killing the European Railway Network. Low-Tech Magazine [En ligne], mis en ligne le 16 décembre 2013.
URL : <http://www.lowtechmagazine.com/2013/12/high-speed-trains-are-killing-the-european-railway-network.html>
- Dobruszkes F., Rouyet Y., 2002. Le mythe du développement économique induit par les grandes infrastructures de transport. In: Le développement durable des territoires. Editions de l'Université de Bruxelles, Belgique, pp. 85-90.
- Facchinetti-Mannone V., Richer C., 2011. L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique. Recherche Transports Sécurité, NecPlus, 27 (3), pp. 200-214.
- Jonction, 2008. Etude d'impact sur les effets socio-économiques et réseaux d'un axe ferroviaire de haute qualité / haute capacité sur l'arc méditerranéen, les effets attendus de la liaison à grande vitesse ARCOMED. Rapport, 28 p.
- Klein O., Ravalet E., Vincent-Geslin S., Facchinetti-Mannone V., Richer C., 2012. Les gares TGV dans les zones périurbaines des villes moyennes sont-elles des vecteurs de métropolisation. 49^e Colloque ASRDLF, session spéciale S12, 19p.
- Koning M., Blanquart C, Delaplace M., 2013. Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamisme économique local : une analyse économétrique exploratoire sur les unités urbaines françaises. 50^e Colloque ASRDLF, 32 p.
- Offner J.-M., 1993. Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. In : Espace géographique, tome 22 n°3, pp. 233-242.
- Setec Organisation, 2010. Ligne à Grande Vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon. Aménagement et développement des territoires. Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire. Réseau Ferré de France, 23 p.

Setec Organisation, 2004. Ligne à Grande Vitesse PACA. Etude relative aux effets socio-économique et en terme d'aménagement. Volet 1. Analyse bibliographique des effets des LGV, synthèse du fonds documentaire. Rapport, 32 p.

Setec Organisation, 2006. Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges. Etude prospective des effets d'aménagement et de développement des territoires. Réseau Ferré de France, 95p.

Troin J.-F., 1997. Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux. In : Annales de Géographie, t. 106, n°593-594, pp. 34-50.

Woessner R., 2014. L'Europe de la grande vitesse ferroviaire, diversités nationales et logiques métropolitaines. Géoconfluences [En ligne], mis en ligne le 4 novembre 2014.

URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transports/articles-scientifiques/la-grande-vitesse-ferroviaire-en-europe>