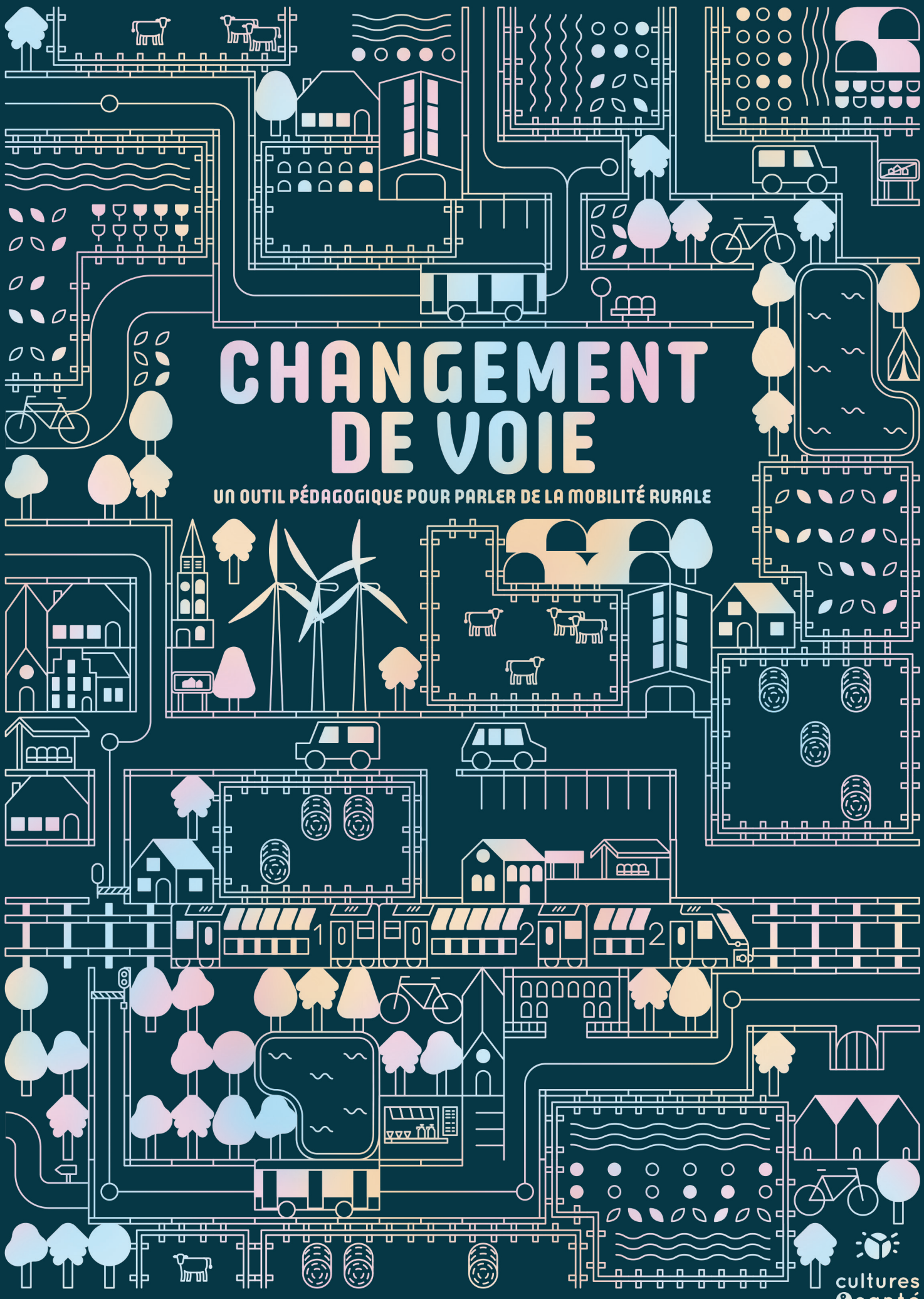
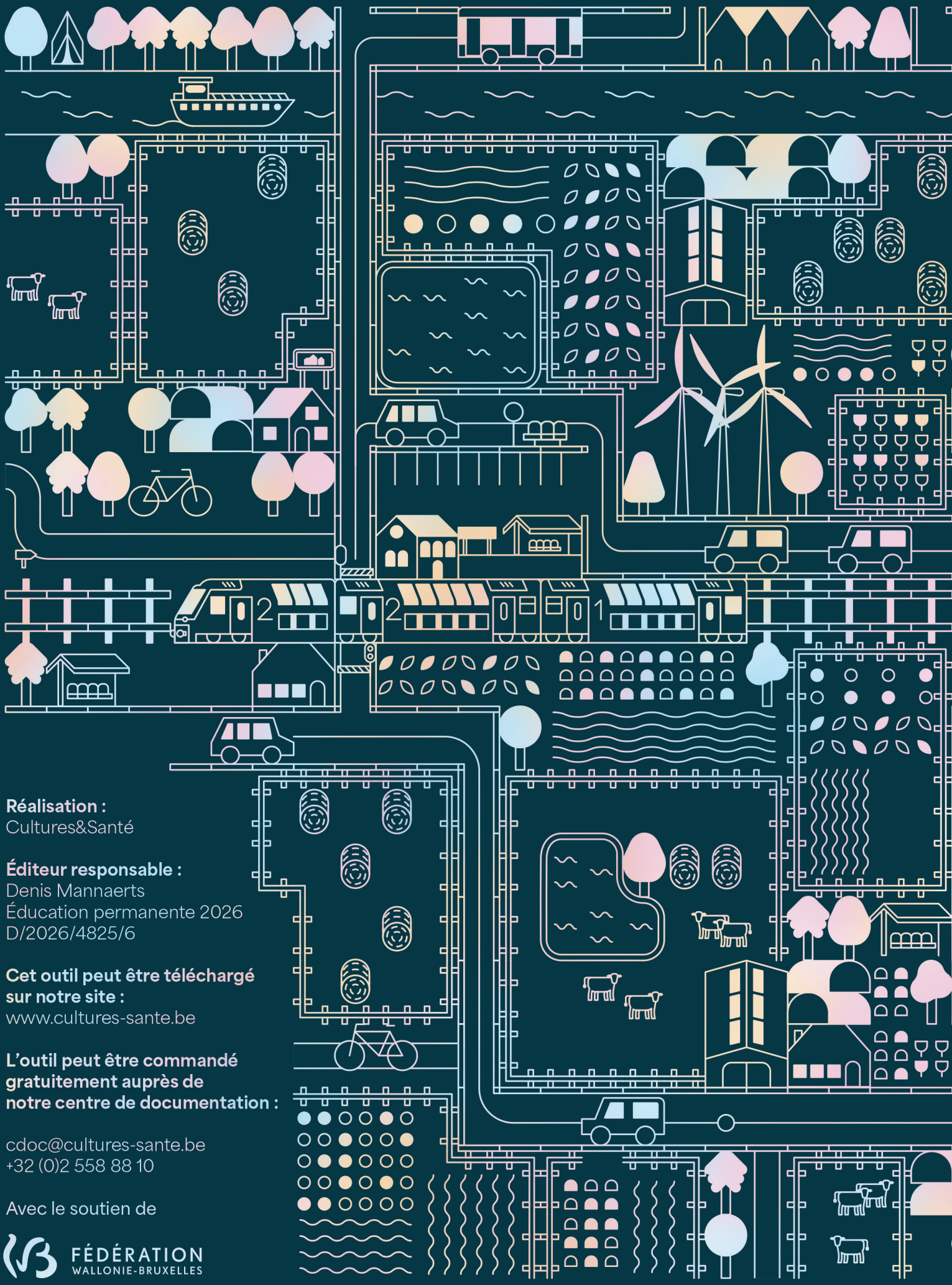

CHANGEMENT
DE VOIE
UN OUTIL PÉDAGOGIQUE POUR PARLER DE LA MOBILITÉ RURALE
cultures
&santé



Réalisation :
Cultures&Santé

Éditeur responsable :
Denis Mannaerts
Éducation permanente 2026
D/2026/4825/6

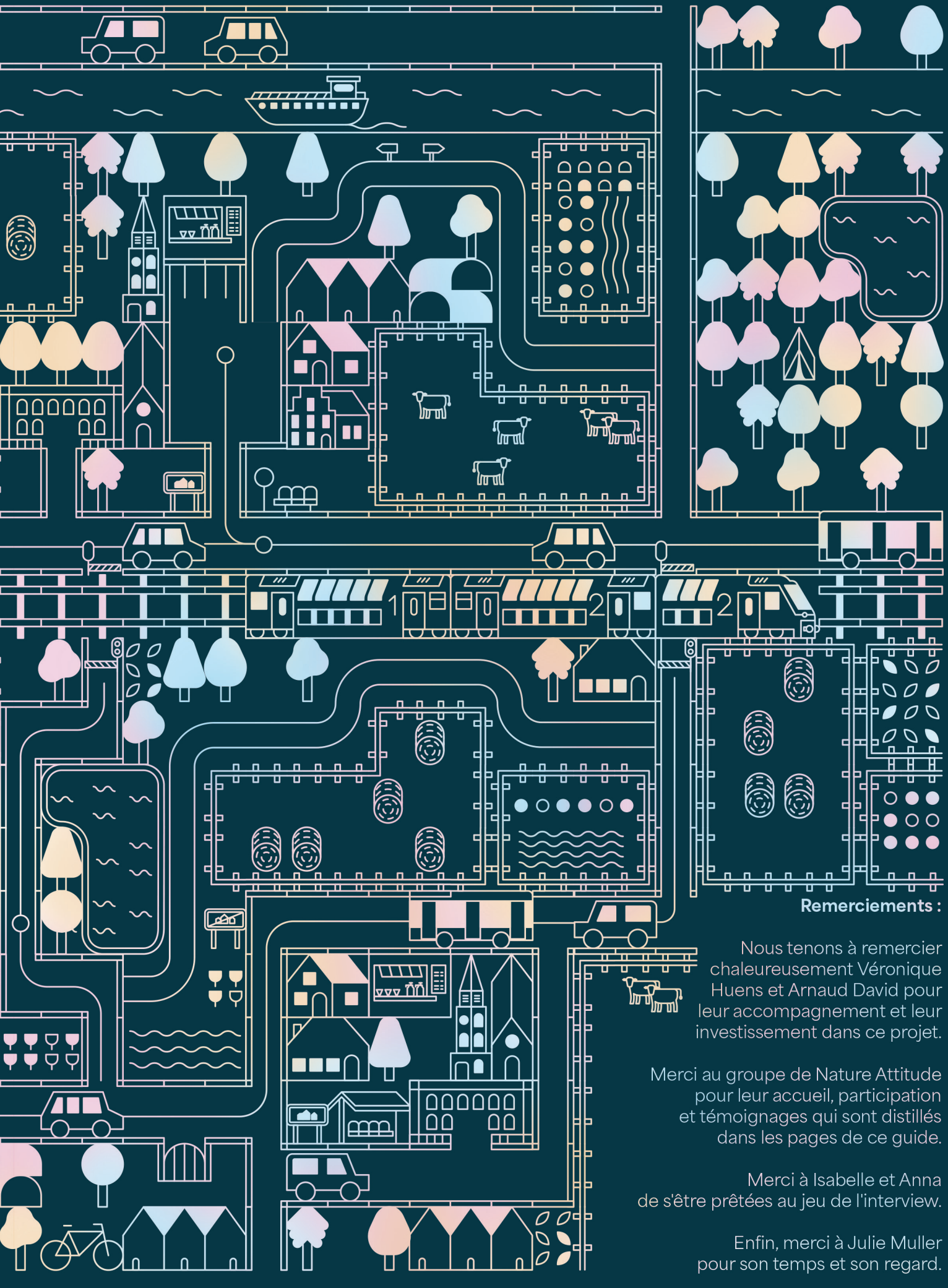
Cet outil peut être téléchargé sur notre site :
www.cultures-sante.be

L'outil peut être commandé gratuitement auprès de notre centre de documentation :

cdoc@cultures-sante.be
+32 (0)2 558 88 10

Avec le soutien de

FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES



Remerciements :

Nous tenons à remercier chaleureusement Véronique Huens et Arnaud David pour leur accompagnement et leur investissement dans ce projet.

Merci au groupe de Nature Attitude pour leur accueil, participation et témoignages qui sont distillés dans les pages de ce guide.

Merci à Isabelle et Anna de s'être prêtées au jeu de l'interview.

Enfin, merci à Julie Muller pour son temps et son regard.

PRÉSENTATION DE L'OUTIL 4

Objectifs .....

Publics .....

Durée .....

Matériel .....

PRÉSENTATION DE L'AUDIO 5

LES PISTES D'ANIMATION 6

Débat mouvant 6

Trajets quotidiens 7

Évolution de la mobilité 7

Cartographie sensible 8

REPÈRES THÉORIQUES 10

Le coût de la mobilité en ruralité : enjeux socio-politiques 10

Les obstacles à la mobilité en province de Luxembourg 12

Bref regard sur le tramway vicinal 14

La libéralisation du rail en 2032 15

Bref regard sur la structuration du réseau ferroviaire en Belgique 16

BIBLIOGRAPHIE 19

À écouter ou à voir .....

À lire .....

INTRODUCTION

Habiter en dehors des villes principales de Belgique ne devrait pas être un enjeu central dans son quotidien lorsqu'on ne possède pas de voiture. Prendre rendez-vous chez un·e médecin spécialiste, participer à des événements, à des activités de loisir, se rendre à son travail, récupérer un colis ou encore aller faire ses courses sont apparemment considérés comme du non prioritaires pour les politiques en charge de la mobilité wallonne tant le système de transport en commun dessert (pour ne pas dire lèse) la population rurale. En province de Luxembourg, il faut souvent être patient·e pour arriver trop tôt ou en retard. Le trajet entre deux communes voisines peut prendre 1h en ayant fait un long détour. Au vu des horaires des transports en commun et du trajet qu'il faut parcourir, la fréquentation n'a fait que chuter et c'est cette faible fréquentation qui est utilisée comme argument pour diminuer l'offre, un serpent qui se mord la queue.

« Avant on remplaçait les chauffeurs qui ne pouvaient pas venir mais maintenant on ne les remplace plus et donc parfois le bus ne vient carrément pas. »

« Le train est trop cher depuis la réforme des tarifs de la SNCB donc à choisir entre le bus et le train, je prends le bus. »

« Il n'y a pas de dermatologue ici ou alors il faut attendre 9 mois avant un rendez-vous. Et pour s'y rendre, ça peut prendre parfois la journée en transports en commun. »

« Si je veux aller à Etalle à vélo, c'est impossible, appelez directement les pompes funèbres. »

« On doit choisir son logement en fonction des bus. Si on veut habiter près de la forêt, c'est impossible sans voiture. »

Lorsque nous avons voulu rejoindre la province de Luxembourg depuis Bruxelles, nous nous sommes heurté·es de plein fouet à cette mobilité entravée. Pour un trajet Bruxelles-Virton, il faut compter 4h en train, le double de la voiture. Pour aller rencontrer des gens, faire une animation, récolter des témoignages, c'est toute une organisation jonchée de plan B car nous avons pris les transports en commun (en partie). Les témoignages des habitant·es en disent long sur la centralité de la mobilité en milieu rural, elle est fréquemment soulevée dans les animations collectives qu'elle en soit le sujet ou non.

Avec cet outil, nous vous proposons de regarder et d'écouter collectivement quelle place occupe la mobilité dans la vie de tous les jours et comment elle peut conditionner le quotidien ou être un obstacle aux droits.

PRÉSENTATION DE L'OUTIL

OBJECTIFS

1. Appréhender les enjeux liés à la mobilité rurale
2. Écouter et discuter des obstacles et ressources rencontrées dans les trajets quotidiens par des wallon·nes habitant la province de Luxembourg
3. Porter un regard historique et contemporain sur les politiques de mobilité

PUBLICS

- Des groupes d'adultes présents dans les champs de l'alphabétisation, de l'éducation permanente, du social, de l'insertion socioprofessionnelle et de la santé
- Des bénévoles, étudiant·es et professionnel·les du social-santé

DURÉE

Selon le temps de la séance, le niveau de maitrise du français du groupe et la volonté d'approfondissement du sujet, vous pouvez réaliser une partie ou l'entièreté des pistes d'animation. Avec un groupe qui maitrisent le français, la quasi-totalité des pistes a été animée en 2h30 avec une pause. L'écoute collective nécessite d'y consacrer un peu de temps qu'il faudra prendre en compte lors de la préparation de l'animation.

Si vous souhaitez écouter les 5 capsules sonores, il faudra compter entre 25 et 30 minutes d'écoute.

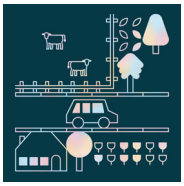
MATÉRIEL

Vous aurez besoin :

- de grandes feuilles type flipchart et de feutres pour réaliser la piste « Cartographie sensible »,
- d'un tableau blanc pour la quasi-totalité des pistes,
- d'enceintes et d'un ordinateur pour l'écoute collective,
- d'un espace assez grand pour le déplacement proposé dans le débat mouvant (avancer ou reculer d'un pas à partir d'une ligne droite où les participant·es sont côte à côte).

PRÉSENTATION DE L'AUDIO

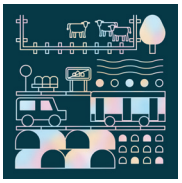
5 capsules sonores qui donnent à voir et à entendre des enjeux autour de la mobilité dans la province de Luxembourg.





2 témoignages du côté de Virton, grâce à la participation de l'asbl Nature Attitude.

- Virton 1
  Durée 5'34
- Virton 2
  Durée 5'44





2 témoignages du côté de Saint-Hubert, grâce à la participation de la Maison de jeunes de Saint-Hubert.

- Saint-Hubert 1
  Durée 5'06
- Saint-Hubert 2
  Durée 2'22



Un témoignage de la Centrale locale de mobilité Luxembourg.

- Centrale locale de mobilité 1
  Durée 5'45

LES PISTES D'ANIMATION



Les 5 animations sont des propositions de réflexion. Elles n'ont pas pour vocation d'être réalisées les unes à la suite des autres mais un enchainement et/ou une combinaison est possible en gardant le fil des discussions et approfondissant d'une piste à l'autre.

Les questions peuvent être piochées d'une catégorie à une autre en fonction des discussions avec le groupe.

L'anim· peut faire du lien avec la partie théorique en évoquant les enjeux politiques autour de la mobilité rurale comme la fermeture des gares, l'appauvrissement de l'offre de bus, le manque d'équipements publics, l'isolement des personnes, etc.

Enfin, l'anim· est libre d'approfondir les pistes qui propose une réflexion sur un futur désirable en termes de mobilité et les alternatives déjà mises en place.

1 DÉBAT MOUVANT

Les participant·es sont invité·es à se positionner dans la pièce en ligne droite, les un·es à côté des autres. Selon qu'iels sont d'accord ou pas avec l'affirmation qui va être énoncée par l'anim·, iels avanceront ou reculeront d'un pas ou garderont leur position pour signifier qu'iels n'ont pas d'avis tranché.

Les participant·es peuvent ensuite échanger autour de leur positionnement.

Affirmations :

- Sans voiture, on ne peut rien faire.
- Je peux compter sur les transports en commun de ma région pour me déplacer.
- Je n'ai pas besoin de trop réfléchir avant de me déplacer sans voiture.
- J'ai déjà raté un rendez-vous à cause des transports en commun.
- J'habite loin de tout.
- Faire du vélo dans ma région, c'est dangereux.

2 TRAJETS QUOTIDIENS

L'anim· propose aux participant·es de réfléchir à leurs trajets quotidiens et leurs modes de déplacement.

Iel pose les questions suivantes :

Où vous êtes-vous rendu·es au cours des 3 derniers jours ? Et comment vous y êtes-vous rendu·es ?

L'anim· classe les réponses dans un tableau.

Lieux de déplacement	Modes de déplacement

Une fois que tout le monde s'est exprimé, l'anim· demande au groupe :

Quelles sont les raisons principales de vos déplacements ?

Quels sont les obstacles et les ressources mobilisées dans vos déplacements ?

3 ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ

L'anim· forme plusieurs sous-groupes en fonction du nombre de participant·es.

Qu'est-ce que vous observez, constatez, vivez comme évolutions ou changements ces dernières années (sur 5, 10 ou 20 ans, par exemple), et leurs impacts, en termes de mobilité autour de vous et dans la région ?

- Listez tout ce qui vous passe par la tête, positif ou négatif et partez de vos observations concrètes.

Qu'est-ce qui vous préoccupe, aujourd'hui, face à l'ensemble de ces faits ?

- Citez 3 préoccupations maximum.

Qu'est-ce que vous aimeriez qui soit mis en place pour rendre la mobilité fluide, rapide et accessible dans votre région ou autour de vous ?

- Citez au moins une amélioration.

PAR EXEMPLE

Évolutions/changements

Les trains sont de plus en plus souvent en retard ou supprimés, le prix des billets ne cesse d'augmenter, il n'y a pas assez de bus à la campagne, pas assez de places de parking, rouler à vélo est trop dangereux, l'interdiction des vieilles voitures est injuste, etc.

Préoccupation

Faible accessibilité économique des transports publics (pas encourageant pour les gens de les prendre), le « tout à la voiture » qui se maintient.

Amélioration

Ne plus dépendre des voitures et avoir d'autres moyens de transport 100 % gratuits.

4 CARTOGRAPHIE SENSIBLE

L'anim· propose de former des sous-groupes. Iel leur propose de réaliser une carte qui illustre leur quotidien à partir de leurs déplacements. Chaque sous-groupe peut se mettre d'accord sur un point de repère commun par exemple, le local dans lequel l'animation a lieu. Chaque participant·e à l'intérieur des sous-groupes indique sur la carte leur lieu de vie. Une même carte peut représenter un espace géographique large. Chaque sous-groupe réalise également une légende pour expliquer les types de déplacement et faire des annotations directement sur la carte. L'idée n'est pas de faire une carte géographique réaliste mais plutôt sensible avec différentes échelles.

L'anim· distribue ensuite une grande feuille et des feutres à chaque sous-groupe et note les consignes au tableau :

1. Dans deux couleurs différentes indiquez ce qui se trouve autour de vous (de votre domicile/association/province) :

   5 endroits (équipements, communes, événements...) que vous fréquentez

   5 endroits que vous ne fréquentez pas ou peu

2. Dans une autre couleur ou par des traits différents :

   Comment faites-vous pour aller aux endroits que vous fréquentez ?

   Est-ce que c'est compliqué d'aller aux endroits que vous ne fréquentez pas ? Notez les raisons (par exemple des détours).

3. Dans une autre couleur :

   Qu'est-ce que vous aimeriez trouver autour de vous ?

   Comment vous aimeriez rejoindre ce qui se trouve ou trouverait autour de vous ?

4. Enfin, dans une autre couleur, imaginez :

   Pour faciliter vos déplacements, il faudrait que... Notez le moyen de transport ou les équipements pour améliorer votre mobilité.

Lorsque chaque sous-groupe est satisfait de sa carte, l'anim· leur propose de la présenter à tour de rôle.

Une fois que tous les sous-groupes se sont exprimés, l'anim· demande en grand groupe :

Est-ce que vous voyez des points communs entre toutes les cartes ?

Quels sont les moyens de transports les plus utilisés ?

Quels sont ceux qui sont mis en avant dans la dernière consigne (« Pour faciliter vos déplacements, il faudrait que... ») ?

Quelles solutions pourraient-on imaginer pour améliorer la mobilité de toutes et tous ?

5 ÉCOUTE COLLECTIVE

L'anim· propose au groupe d'écouter des témoignages audios recueillis en province de Luxembourg.

Après un moment d'écoute, iel demande :

Quels sont les obstacles et les ressources à la mobilité dans ces témoignages ?

Est-ce qu'il y a des éléments qui vous ont marqué·es ?

Est-ce qu'il y a des éléments avec lesquels vous êtes familier·es en termes de mobilité ?

L'anim· forme ensuite des sous-groupes. Iel propose de réfléchir à des alternatives :

Comment pourrait-on se déplacer de manière solidaire ?

Est-ce que des exemples donnés dans les témoignages vous semblent faisables ?

Quelles seraient des alternatives à mettre en place ? À un niveau collectif et à un niveau politique ?

REPÈRES THÉORIQUES



LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN RURALITÉ : ENJEUX SOCIO-POLITIQUES

La mobilité en zone rurale est une difficulté majeure lorsqu'on ne possède pas de voiture. Il est nécessaire de se déplacer pour avoir accès à toute une série de services publics ou d'infrastructures mais aussi pour poursuivre les activités de la vie quotidienne.

- Voir des ami.es, la famille ;
- Déposer/chercher quelqu'un·e
- Aller au travail
- Aller à l'école ou à des activités extra-scolaire
- Faire ses courses
- Se rendre à des activités de loisir, de sports
- Se rendre à des rendez-vous médicaux, administratifs
- ...

Vivre en zone rurale entraîne un coût de la mobilité important.
Ce coût n'est pas le même pour tout le monde. Tandis qu'une partie de la population a les « moyens » de l'encaisser sans difficulté par des revenus élevés et souvent une voiture de société (qui est souvent un bonus en nature plutôt qu'un outil nécessaire à la fonction), d'autres doivent réfléchir à l'organisation de leur journée en fonction du déplacement quitte parfois à annuler un rendez-vous ou une activité qui ne peut pas se cumuler faute de temps à cause du déplacement.

Vivre en zone rurale lorsqu'on a un temps partiel et un bas salaire est parfois synonyme d'isolement social et de non-recours aux droits.

« Dans le film « Le prix du pain », réalisé par Yves Dorme en collaboration avec le RWLP, [on peut y voir] le portrait de quatre ménages en situation de pauvreté, singulièrement en ruralité. Sur les quatre témoignages, trois d'entre eux montrent à quel point la question de la mobilité apparaît comme très importante. Il y a un ménage qui habite dans un camping en milieu rural. Ils ont une mobylette. Elle tombe en panne, elle n'est pas réparable, on rate un emploi à cause de cela. On découvre une maman avec cinq enfants qui a besoin d'une voiture, qui n'a pas les moyens de payer une bonne voiture, donc qui roule avec un vieux truc et qui doit s'organiser pour que ça tienne. Et une jeune femme avec sa fille qui, notamment, témoigne que, à un moment donné, il faut se rendre au PMS qui se situe à 30 km de l'endroit où elle habite. Il n'y a pas véritablement de transport en commun qui permette d'y aller facilement »[1].

[1] Extrait du discours de Christine Mahy, RWLP dans *Mobilité inclusive et solidaire*, Actes du colloque du 5 juin 2018, Direction des Affaires Sociales et Sanitaires (DASS) de la Province de Namur.

La Belgique, comme de nombreux pays européens, s'est tournée vers des politiques de mobilité favorisant la voiture. Sous l'impulsion des lobbies et d'une idéologie de marché[2], la voiture est encore aujourd'hui le seul moyen de déplacement fiable lorsqu'on vit en zone rurale. Dans ces territoires, il est quasi-impossible d'occuper un emploi et de ne pas posséder de voiture pour s'y rendre. Cette logique du tout-à-la-voiture a encore aujourd'hui des conséquences dans les territoires ruraux : la disparition des commerces locaux au profit de grandes enseignes et multinationales dans des zones reculées. Ces espaces posent de nombreux problèmes en termes d'occupation et de bétonisation du sol alors que des centres de villes ou de villages sont de plus en plus déserts.

« Il y a une disparition de petits commerces et avant, à Virton, il y avait des cordonniers, maintenant, il y a une concentration des grands commerces et supermarchés dans des zones industrielles bétonisées ».

« Avant, le boulanger livrait dans différentes endroits et y'avait plein de petits commerces à proximité. »

En même temps que l'on construit des zones commerciales aux abords des communes, on entend beaucoup parler de développement de la mobilité douce pour répondre aux enjeux climatiques. Ce sont deux visions déconnectées l'une de l'autre. Bétoniser d'un côté et faire des pistes cyclables de l'autre. Des infrastructures cyclables sécurisées sont timidement mises en place pour les habitant·es et ce, grâce à la pression des habitant·es sur les élus locaux mais le développement de pistes cyclables peut être questionnable lorsqu'il est pensé pour le tourisme avant tout, c'est-à-dire de capitaliser sur la « mobilité douce ». Cette mobilité douce sert principalement un intérêt économique.

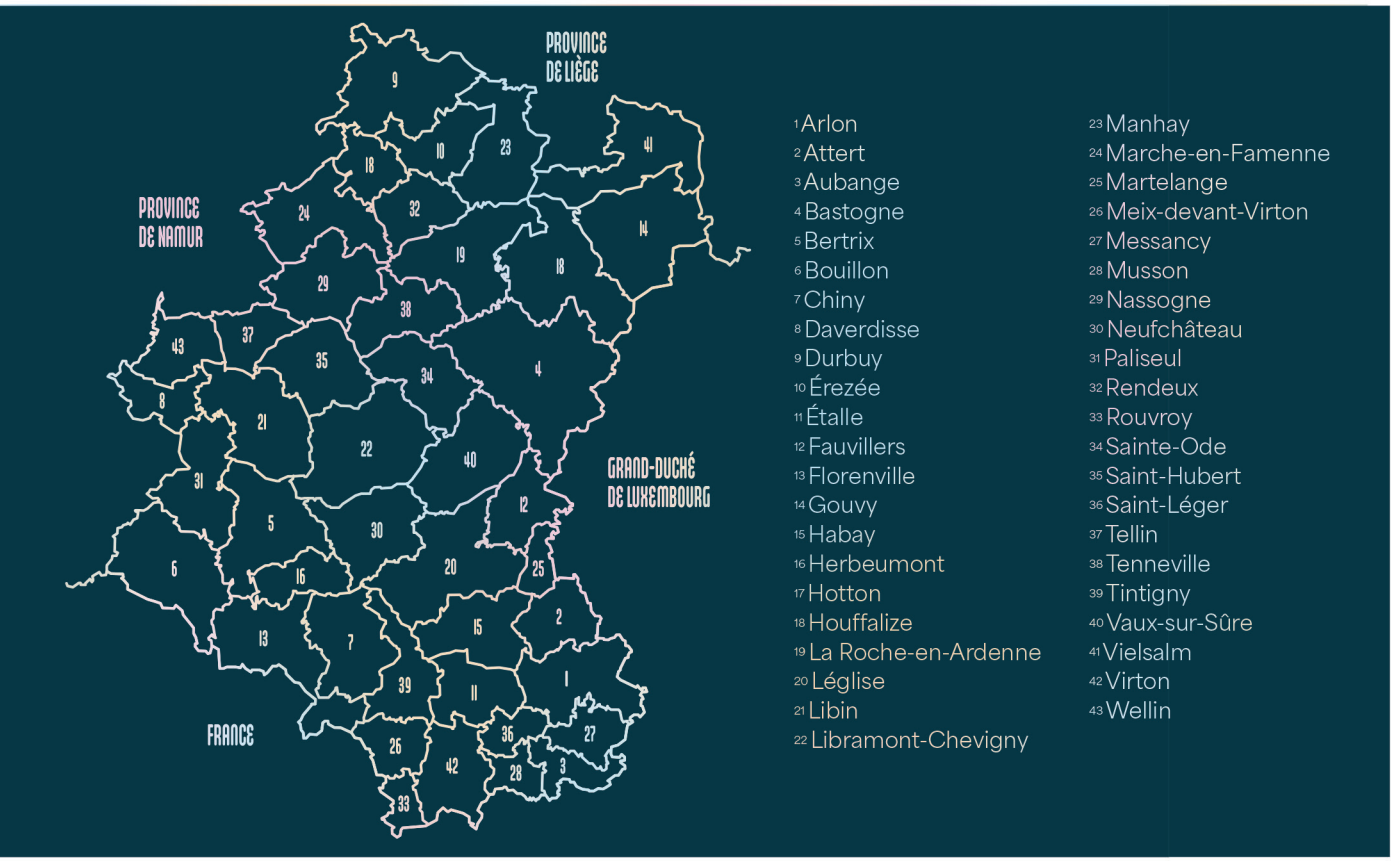
Les Ravel (Réseau Autonome des Voies Lentes) sont d'anciennes voies de chemin de fer réaménagées pour en faire des pistes cyclables touristiques. Ce projet enterre toute possibilité de réutiliser les voies ferrées alors que le rail fait partie de la mobilité douce et reste une solution essentielle pour répondre aux enjeux climatiques et de mobilité au quotidien pour les habitant·es. On peut se demander si cela répond aux besoins premiers des habitant·es. L'attrait que constitue le tourisme pour les autorités publiques va-t-il gommer la nécessité d'améliorer la mobilité au quotidien des habitant·es ?[3]

---

[2] On le voit clairement avec les voitures de société qui sont un moyen de détourner les impôts pour les sociétés. Les voitures de société sont une rétribution salariale en nature pour les employés, souvent cadre supérieur et qui n'a aucun lien avec la nature de leur emploi. Iels n'en ont pas besoin pour répondre à leur mission et pourtant, ces voitures sont nombreuses sur les routes belges.

[3] Lire à ce propos : *Mobilité douce et emprunte [sic] carbone – Comment améliorer le multimodal ?,* in : *Amis du rail Halanzy asbl*, 25 mai 2021.

LES OBSTACLES À LA MOBILITÉ EN PROVINCE DE LUXEMBOURG



1 Arlon
2 Attert
3 Aubange
4 Bastogne
5 Bertrix
6 Bouillon
7 Chiny
8 Daverdisse
9 Durbuy
10 Érezée
11 Étalle
12 Fauvillers
13 Florenville
14 Gouvy
15 Habay
16 Herbeumont
17 Hotton
18 Houffalize
19 La Roche-en-Ardenne
20 Léglise
21 Libin
22 Libramont-Chevigny
23 Manhay
24 Marche-en-Famenne
25 Martelange
26 Meix-devant-Virton
27 Messancy
28 Musson
29 Nassogne
30 Neufchâteau
31 Paliseul
32 Rendeux
33 Rouvroy
34 Sainte-Ode
35 Saint-Hubert
36 Saint-Léger
37 Tellin
38 Tenneville
39 Tintigny
40 Vaux-sur-Sûre
41 Vielsalm
42 Virton
43 Wellin

Habiter en province de Luxembourg ne veut pas dire la même chose d'un bout à l'autre du territoire. En fonction de la commune où l'on habite, on aura une accessibilité moindre ou plus élevée à des transports en commun. Certaines communes sont aussi plus riches que d'autres abritant une population souvent transfrontalière où les rémunérations sont nettement plus hautes que du côté belge. Cette population possède généralement une ou plusieurs voitures rendant les déplacements faciles et certaines questions caduques comme le maintien ou l'augmentation des lignes de transports en commun.

« On a des communes ultra-riches avec des poches de pauvreté et y'a des communes pauvres qui n'ont rien en termes d'infrastructures ou de services à la population comme des médecins. »

« Une commune ultra-riche est en train de construire de nouvelles habitations pour faire venir des médecins avec surplus de salaire et logement gratuit. »

« A Chiny, il y a une coopérative de citoyens qui tentent d'acheter un bâtiment pour faire venir des médecins. »

C'est également une province où il y a une concentration de services situés à Arlon, son chef-lieu. Pour les villages et communes les plus éloignées d'Arlon, c'est souvent une série de contraintes et de difficultés auxquelles font face les populations précaires, les séniors et les jeunes pour accéder à leurs droits.

« Les écoles sont particulièrement touchées, il y a beaucoup moins de budget pour les bus scolaires. »

Les habitant·es se retrouvent face à une offre de bus inadéquate. On entend souvent l'argument : les bus roulent souvent à vide donc ce n'est pas nécessaire d'en mettre plus. Or, ce n'est pas une explication causale qui convient le mieux à cette situation. Si les bus roulent parfois, voire souvent, avec peu de monde, il faudrait plutôt interroger les horaires de passage, les dessertes, les trajets empruntés par les lignes, etc.

En dehors des périodes scolaires, il y a des lignes qui ne circulent pas, conduisant certain·es habitant·es à faire de longs détours pour arriver à destination. Iels doivent aussi planifier leur déplacement bien en avance car ça peut prendre une journée pour faire un aller-retour tant les horaires de bus ne sont pas adaptés à une mobilité fluide. En soirée et en week-end, il n'y a pas de bus et les activités de loisirs ou autre à ce moment-là ne sont plus du tout accessibles à toute une partie de la population.

« Dans le temps, il y a avait des bus gérés par le TEC mais le problème s'est posé quand ils ont informatisé la réservation. Avant, on appelait le chauffeur pour réserver une place. Ensuite, il a fallu passer par un système informatique qui disait que le bus était complet dès qu'une personne s'inscrivait. »

Les navettes à la demande ont constitué une option bien accueillie par la population, surtout celles qui venaient chercher les gens directement chez eux. L'évolution vers une numérisation du système de réservation a cependant entrainé des complications pour une partie des usagers et usagères. Certaines des personnes avec qui nous avons parlées pointaient le fait que le système de réservation était parfois lourd et incompréhensible. Les navettes étaient également vite remplies selon ce système de réservation alors qu'il pouvait physiquement encore y avoir des places.

« Depuis le TEC.be c'est compliqué, on ne comprend rien au nouveau site. »

Dans cette course forcée vers la numérisation, le comité de direction de l'OTW, l'opérateur de transport wallon avait décidé de remplacer les fiches horaires papier des arrêts de bus du TEC par un QR code à scanner avec un smartphone. Cette décision a été remise en cause suite aux protestations citoyennes et l'engagement d'Unia pour la contester, la jugeant discriminatoire[4].

[4] Pascale Serret, *Des QR codes à la place des horaires papier aux arrêts de bus : le ministre Desquesnes suspend l'exécution de la décision*, in : L'Avenir, 2 juin 2026.

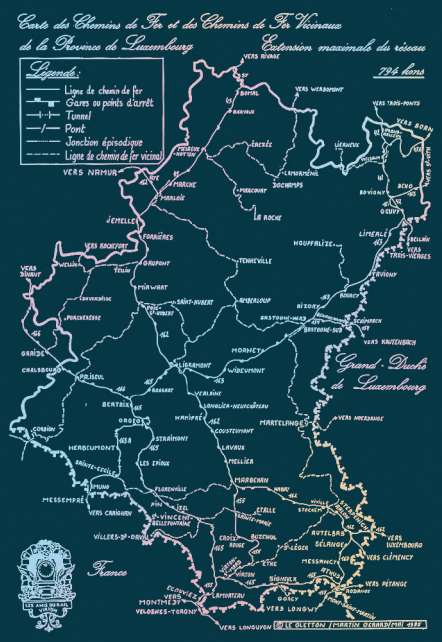
Le service de bus à la demande opéré par le TEC en province de Luxembourg ne permet plus d'aller chercher les navetteurs et navetteuses, iels doivent se déplacer à un arrêt fixe qui est parfois très éloigné, par exemple dans une zone commerciale. Il est également disponible qu'en semaine de 9h à 17h[5].

Il existe un service communal et provincial luxembourgeois de taxi mais il faut réserver au minimum 7 jours à l'avance son déplacement, excluant des déplacements qui ne peuvent pas se prévoir.

BREF REGARD SUR LE TRAMWAY VICINAL[6][7]



Le tram Houffalize-Bourcy par Marie-Josée Martin



En 1930, il existait de nombreuses lignes de tramways de la Société nationale des chemins de fer vicinaux (SNCV) dans la province de Luxembourg[8] qui venaient s'ajouter aux lignes de trains. Tous les territoires belges étaient équipés d'un réseau de voies ferrées et en 1939, le tramway vicinal s'étendait sur 5000 km.
Au début pensé pour le transport de marchandises, il s'est ensuite ouvert aux navetteurs et navetteuses.
Ce réseau permettait de relier les villes et les campagnes et fonctionnait sur un système solidaire : **les lignes plus fréquentées finançaient celles qui l'étaient moins**.
A partir des années 1950, le tramway vicinal a été démantelé au profit de ligne de bus.

[5] *Me déplacer dans la Province du Luxembourg grâce au service Telbus du TEC,* Sites généraux de Wallonie.

[6] Hugues Danza, *Le tram vicinal, une autre histoire du rail Une véritable galerie de la farfouille Le dernier voyage du tram 67*, in : Le Soir, 11 septembre 2000.

[7] Benoît Strepenne, *Le tram à Saint-Hubert*, Saint-Hubert D'Ardenne asbl, Société royale d'histoire et d'archéologie, 15 février 2021.

[8] *Lignes de tramway de la SNCV*, in : Wikipédia.

LA LIBÉRALISATION DU RAIL EN 2032[9]

Au détour d'une animation sur la thématique, il est revenu à plusieurs reprises l'idée qu'en 2032 s'en était fini du système actuel, on allait passer à une libéralisation voire, selon certain·es des participant·es, à une privatisation du rail en Belgique. Pour les médias et dans les discours de beaucoup de politiques, c'est inévitable, la concurrence étant perçue comme une marche vers le progrès. C'est aussi l'Union européenne qui le demanderait (imposerait) à ses États membres. Pour le ministre fédéral de la mobilité : « *dès 2032, le rail belge sera soumis à la concurrence* ». [...] « *Nous devons être prêts pour la libéralisation obligatoire des chemins de fer en 2032. Si la SNCB ne met pas de l'ordre dans ses affaires d'ici là, elle sera évincée par la concurrence.* ». [...] ou encore ce qu'on peut lire dans la presse « *Les chemins de fer doivent être libéralisés en 2032, c'est imposé par l'UE* » dans Het Nieuwsblad le 24 janvier[10]. Pourtant, des études ont déjà fait un bilan de la libéralisation du rail dans les pays qui ont choisi cette option politique. Les données ne sont pas élogieuses. Le Royaume-Uni qui est allé jusqu'à privatiser son rail a fait depuis marche-arrière. En cause, un manque d'investissement du privé, peu d'entretien des infrastructures qui ont conduit à des accidents mortels et une hausse du prix[11]. Alors, de nombreux politiques mettent en avant que la privatisation au Royaume-Uni a été mal mise en œuvre et que la libéralisation est la meilleure voie possible.

Un des problèmes principaux avec cette logique de concurrence à tout prix est que le public continue à payer les infrastructures. Ce sont les compagnies privées qui bénéficient d'un système public. Les voies de fer sont entretenues par de l'argent public.

Dans une étude de 2019[12] qui analyse ce que la libéralisation a transformé dans trois pays où elle était le plus avancée (Suède, Royaume-Uni et Allemagne), il en est ressorti quelques éléments qui mettent en doute la nécessité de libéraliser pour améliorer :

- le coût pour le contribuable ne s'est pas réduit,
- les subsides publics ont augmenté,
- la qualité des services s'est détériorée,
- une différenciation des tarifs avec des billets plus couteux en heure de pointe et moins couteux en heure creuse s'est généralisé,
- le nombre de cheminots a été drastiquement réduit ce qui a entrainé une augmentation des cadences pour le personnel restant et leurs conditions de travail se sont détériorées.

---

[9] Pour creuser la question, on vous recommande la lecture de l'article de *Michaël Verbauwhede, La libéralisation du rail est une « folie »,* in : Lava, 19 mars 2026.

[10] Ibid.

[11] Marc Roche, *La catastrophe de Hatfield, symbole des ratés de la privatisation*, in : Le Monde, 20 octobre 2000.

[12] Olivier E. Malay, Leila Van Keirsbilck, *Libéralisation du rail : qui va gagner, qui va perdre ?,* Discussion paper, IRES, UCLouvain, janvier 2019.

Un autre rapport[13], plus récent celui-ci, a montré une fragilisation du système ferroviaire en 15 ans de libéralisation en France. Ce sont deux sénateurs de droite derrière ce rapport qui pointent des effets néfastes pour les finances publiques, des problèmes de cohérence du réseau et l'abandon des plus petites dessertes. Face à l'analyse des faits, c'est toute une vision politique qui ne tient pas la route.

Le gouvernement Arizona prévoit de garder le cap sur la libéralisation avec des réformes qui ont déjà eu lieu dès l'entrée au pouvoir. On peut craindre, comme les données le montrent, moins de trains sur les petites lignes voire une fermeture de certaines lignes moins fréquentées ce qui va aggraver les inégalités de mobilité entre les territoires.

Dans un système libéralisé, il faut faire du profit mais ce profit va être fait aux dépens de la population, en particulier, la population qui vit en ruralité.

BREF REGARD SUR LA STRUCTURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE EN BELGIQUE[14]

Il y a différents organes de pouvoir qui sont en charge du transport ferroviaire en Belgique[15] :

- **L'Union européenne** donne des directives et recommandations en matière d'organisation, de sécurité, etc. sur le réseau ferroviaire.
- **Le Gouvernement fédéral** organise et finance les entités du Groupe SNCB, la certification, le contrôle, la régulation, la sécurité et les enquêtes après les accidents.
- **Le groupe SNCB** met en œuvre la politique ferroviaire définie par le gouvernement fédéral au travers de ces trois entités : SNCB Holding, Infrabel et SNCB.
- **Les Régions** donnent des priorités qu'elles peuvent co-financer, exercent des compétences en relation avec la politique du rail et siègent dans les conseils d'administration du Groupe SNCB.
- **D'autres opérateurs** présents sur le réseau belge dans les secteurs du transport international de voyageurs et voyageuses et du transport de marchandises, désormais totalement libéralisés[16].

[13] Erwann Manac'h, *Ouverture à la concurrence du train : même des sénateurs de droite décrivent un fiasco*, in : Reporterre, 25 mai 2026.

[14] Les données sont issues de ce document : *Projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025*, Service public de Wallonie, 19 mars 2012.

[15] Ibid., p.54.

[16] Depuis mars 2026, la société de fret Lineas a été renationalisée par l'État belge pour combler son déficit. De l'argent public est donc mobilisé pour renflouer les caisses de la société avant un futur rachat privé. On peut donc interroger la logique derrière le fait d'engager de grosses sommes publiques pour sauver une entreprise et ensuite la laisser au privé une fois remise sur pied. Une système de solidarité pour les pertes et de privatisation du profit. *L'opérateur de fret ferroviaire Lineas redevient une entreprise publique*, Belga, in : La Libre Digital +, 24 mars 2026.

Depuis 2005, la SNCB a été divisé en 3 entités différentes pour répondre aux volontés de la Commission européenne de libéraliser le marché[17].

- **La SNCB-Holding** est responsable des ressources humaines et des 37 principales gares du pays, dont 13 en Wallonie. Elle doit également assurer la coordination des entités du groupe SNCB. Elle détient les terrains et bâtiments qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation du réseau (abords de gares, anciens dépôts, etc.).
- **Infrabel**, gestionnaire d'infrastructure (voies, signaux, ouvrages d'art, etc.), est chargée de la gestion et l'extension de l'infrastructure, de la gestion des trains qui y circulent et de l'accès au réseau. Infrabel gère également les 225 gares et points d'arrêt qui ne sont pas dévolus à la SNCB-Holding, mais dont certains sont concédés à la SNCB.
- **La SNCB** est l'un des opérateurs de transport opérant sur le réseau d'Infrabel. La SNCB propose des services de transports de voyageurs (nationaux et internationaux) et de marchandises (nationaux et internationaux, via sa filiale B-Logistics).

D'AUTRES VOIES SONT POSSIBLES

La libéralisation ne rime pas avec amélioration, bien au contraire. Cette solution est un choix politique, un point de vue idéologique qui s'appuient sur les manquements et la déliquescence du réseau ferroviaire après de nombreuses années de politiques d'austérité.

« On arrive à la gare et le train est supprimé mais je n'ai pas eu l'info sur leur site. »

« On a décidé de partager le train+ alors que c'est illégal mais c'est devenu trop cher maintenant. »

« Au moins la voiture n'est jamais en grève. »

« Virton-Bruxelles prend 4h maintenant alors qu'avant c'était une heure de moins. Avant j'avais le rail pass et ça me coûtait 10 euros par trajet et maintenant ça me coûte 10 euros de plus même avec la carte réduc train+. Donc je prédis que dans quelques années, ils fermeront la gare de Virton ».

[17] *Projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025*, op. cit., p.55.

Le système d'aujourd'hui n'est pas à idéaliser : des trains souvent en retard ou supprimés, des changements de voies en dernière minute, des gares qui ne sont pas accessibles pour les personnes à mobilité réduite, une précarisation des conditions de travail dans ce secteur, etc.

Cependant, en investissant massivement, on peut résoudre les problématiques aujourd'hui rencontrées. Le réseau doit se concentrer sur ses objectifs premiers à savoir le service à la population[18]. Ce réseau, la SNCB, a été découpé, ce qui a créé au passage des intermédiaires avec des postes de cadre supérieur (souvent bien payés), qui apporte plus d'incohérence que d'unité pour gérer et planifier le réseau.

Un exemple qui est souvent pris est celui de la Suisse qui n'a pas libéralisé son réseau et possède le meilleur système de transport en Europe avec des horaires qui intègrent plusieurs modalités de déplacement, le train, le bus et le tram, avec une ponctualité remarquable. Il existe également beaucoup plus de gares et d'arrêts qu'en Belgique[19].

« Multiplier les horaires de bus. »

« Faire des navettes à la demande. »

« Les transports publics au Luxembourg [le pays] sont gratuits. »

« Protester pour plus de mobilité, plus de bus, et moins de voiture. »

« Au Luxembourg, il y a une bande réservée pour les voitures où il y a au moins 2 personnes donc pas d'embouteillages pour les co-voiturages car la plupart des gens sont seuls dans leur voiture ».

« Mon grand-père allait en stop à son boulot mais les gens ont peur et ont perdu l'habitude de prendre des auto-stoppeurs et de faire du stop et ça, c'est arrivé en même temps que les supermarchés et zones commerciales. »

La mobilité en zone rurale est un enjeu primordial dans la vie des gens, il la façonne. Alors que les gouvernements successifs s'attèlent à démanteler des systèmes de transports en commun qui peuvent être efficaces s'ils répondent aux besoins selon une vision long terme, des initiatives citoyennes n'ont jamais attendu que les politiques changent pour s'organiser collectivement. Des voitures ou camionnettes partagées à l'auto-stop sont des pratiques qui existent encore, voire réapparaissent.

[18] Pour la région liégeoise, l'élu François Schreuer a proposé 10 pistes de solution pour repenser la mobilité dans cette région dans une double page du journal La Meuse du 14 janvier 2026.

[19] Retrouvez plus d'informations dans l'article de *Michaël Verbauwhede, La libéralisation du rail est une « folie »,* op.cit.

« Rezopouce est une plateforme française d'auto-stop encadré et si on faisait la même chose en Belgique et par nous-même ça pourrait amener des gens à l'utiliser et avoir moins peur. »

En Bretagne (France), une initiative permet d'améliorer la mobilité dans les villages. Covoit'go[20] est un système pensé entre le bus et l'autostop. C'est un réseau de 6 lignes avec 14 arrêts à travers 10 communes. Un·e habitant·e qui souhaite se déplacer se rend à un arrêt Covoit'go, sélectionne la destination qui s'affiche sur un panneau lumineux, et attend qu'une voiture s'arrête pour le·a prendre. Ce mode de transport est gratuit et permet un déplacement fluide qui repose sur la solidarité : *« Ça marche bien, j'attends rarement longtemps. Je n'aurais pas osé faire du stop classique… Là, les trajets sont courts, c'est encadré. »* [21]

BIBLIOGRAPHIE

À ÉCOUTER OU À VOIR

À la SNCB, des technocrates déraillent…,
documentaire, 27', 1979, collection GSARA, Sonuma.

Entendre la France rurale,
Podcast LSD, France Culture, 4 épisodes, octobre 2025.

Le prix du pain,
Yves Dorme en collaboration avec le RWLP, documentaire, 52', 2013.

À LIRE

Nicolas Mathieu,
Leurs enfants après eux,
Actes Sud : Arles, 2018.

Mobilité douce et emprunte [sic] carbone – Comment améliorer le multimodal ?,
in : Amis du rail Halanzy asbl, 25 mai 2021.

Pascale Serret,
Des QR codes à la place des horaires papier aux arrêts de bus : le ministre Desquesnes suspend l'exécution de la décision,
in : L'Avenir, 2 juin 2026.

Me déplacer dans la Province du Luxembourg grâce au service Telbus du TEC,
Sites généraux de Wallonie.

[20] Quentin Bonadé-Vernault, *Gratuit et sans réservation : ces communes réinventent le covoiturage*, in : Reporterre,12 mai 2026.

[21] Ibid.

Hugues Danza,
Le tram vicinal, une autre histoire du rail Une véritable galerie de la farfouille Le dernier voyage du tram 67,
in : Le Soir, 11 septembre 2000.

Benoît Strepenne,
Le tram à Saint-Hubert,
Saint-Hubert D'Ardenne asbl, Société royale d'histoire et d'archéologie, 15 février 2021.

Lignes de tramway de la SNCV,
in : Wikipédia.

Michaël Verbauwhede,
La libéralisation du rail est une « folie »,
in : Lava, 19 mars 2026.

Marc Roche,
La catastrophe de Hatfield, symbole des ratés de la privatisation,
in : Le Monde, 20 octobre 2000.

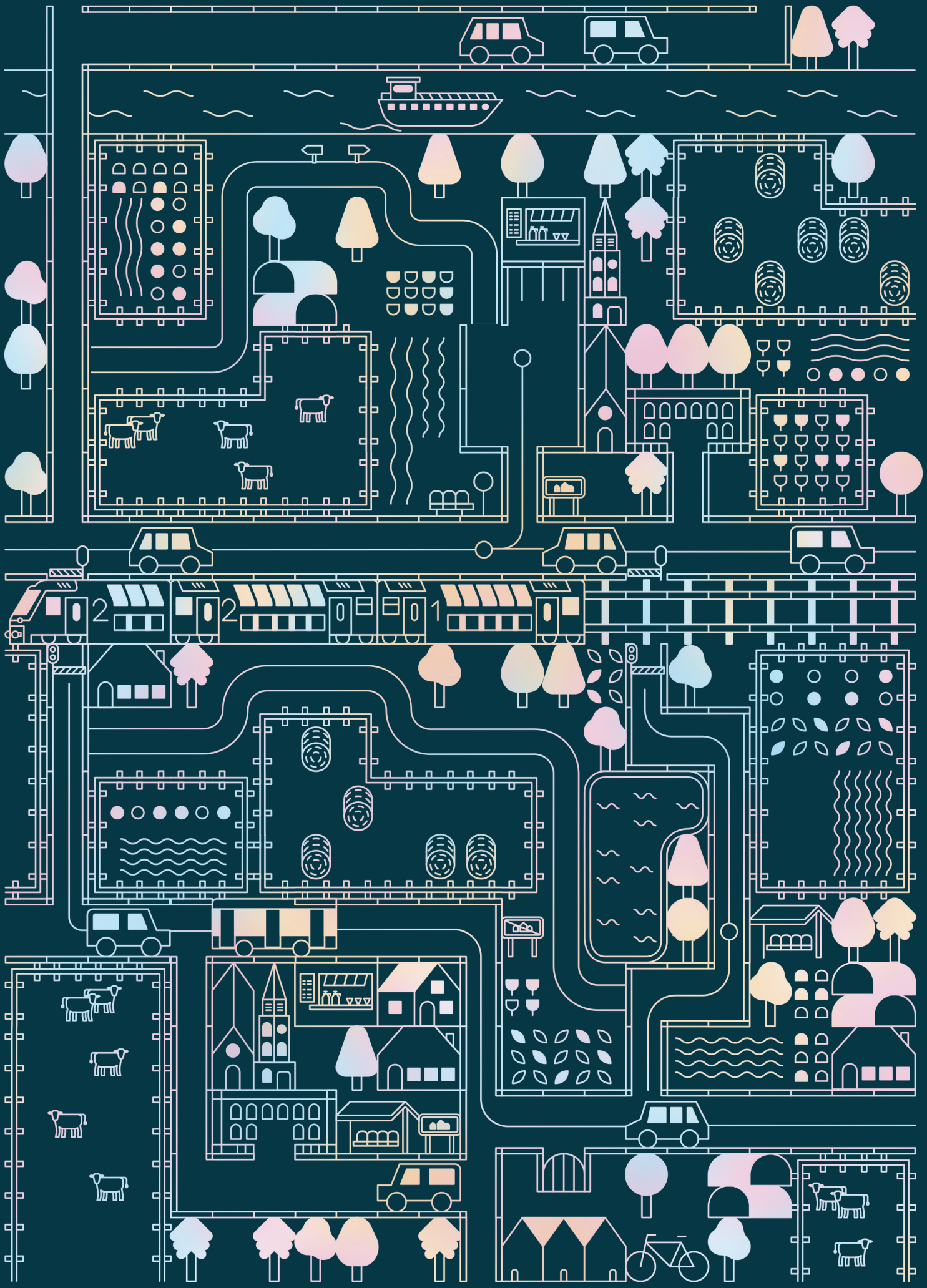
Olivier E. Malay, Leila Van Keirsbilck,
Libéralisation du rail : qui va gagner, qui va perdre ?,
Discussion paper, IRES, UCLouvain, janvier 2019.

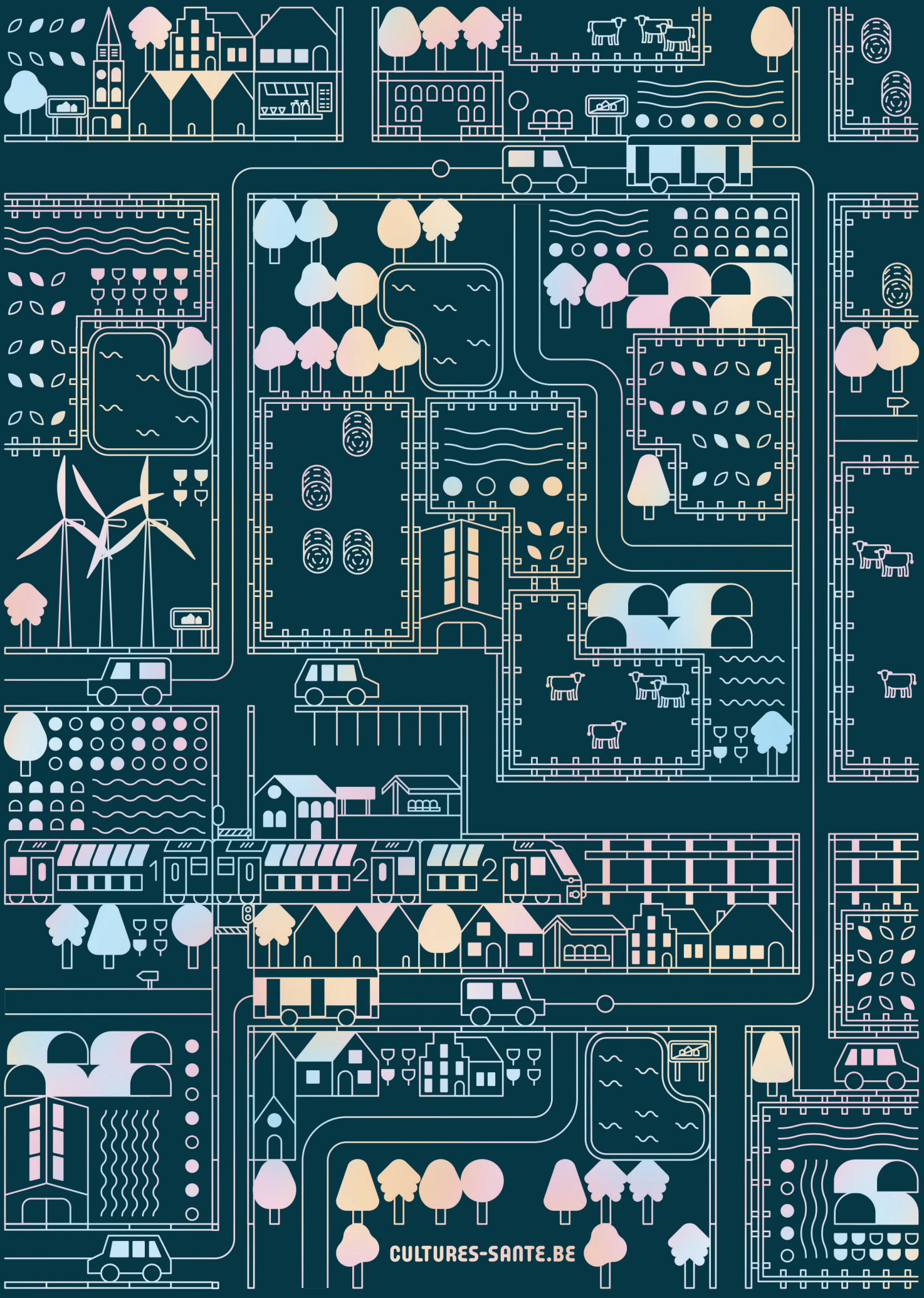
Erwann Manac'h,
Ouverture à la concurrence du train : même des sénateurs de droite décrivent un fiasco,
in : Reporterre, 25 mai 2026.

Projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025,
Service public de Wallonie, 19 mars 2012.

Quentin Bonadé-Vernault,
Gratuit et sans réservation : ces communes réinventent le covoiturage,
in : Reporterre,12 mai 2026.

Mobilité inclusive et solidaire,
Actes du colloque du 5 juin 2018,
Direction des Affaires Sociales et Sanitaires (DASS) de la Province de Namur.


2
2
1


CULTURES-SANTE.BE