



## POLITIQUE FERROVIAIRE : DES INCOHERENCES AUX COÛTS BIENTÔT INGERABLES

**La hausse de la mobilité des biens et des personnes est continue. S'il est nécessaire de réfléchir à la manière d'infléchir cette tendance, il est surtout urgent, à court terme, d'organiser le transport en Wallonie de manière à minimiser ses impacts négatifs sur la santé et le bien-être de la population, l'économie wallonne et l'environnement. Dans ce cadre, la part modale du rail doit impérativement progresser fortement dans les deux décennies qui viennent. Un scénario que le projet de Plan Pluriannuel d'Investissement de la SNCB (PPI 2013-2025), actuellement discuté, ne permet en rien d'envisager. Absence de vision, manque de moyens, mauvais choix... Tous les observateurs du dossier s'accordent : les coûts de l'inaction actuelle, aggravée à coups de conclaves budgétaires, seront extrêmement dommageables. Il est grand temps que le gouvernement wallon, bien trop passif sur ce dossier, donne de la voix. Il dispose pour ce faire d'un outil de qualité : le projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie.**

### **LA PRIORITE - UNE OFFRE ATTRACTIVE**

L'actuel projet de PPI s'autoproclame « ambitieux » ; il table pourtant sur une croissance annuelle du trafic passagers de 2,05% par an, moitié inférieure à celle constatée depuis une décennie (4,2%) et à peine différente du taux de croissance retenu par le Bureau du Plan « à politique inchangée »<sup>1</sup>. Avec pour conséquences attendues :

- +32% de véhicules-km sur le réseau routier du pays entre 2008 et 2030, dont une hausse de 59% pour les camions et 23% pour les voitures ;
- une suprématie de la voiture toujours écrasante dans le transport passager, en quasi statu quo (80%), et une situation quasi-semblable pour le fret ;
- une vitesse moyenne réduite de 29% en heure de pointe et 16% en heure creuse ;
- une hausse totale des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 20, rendant à elle seule impossible l'atteinte par la Belgique d'objectifs climatiques en phase avec le cadre européen ;

Un tel scénario serait proprement ingérable, en termes environnementaux mais aussi de bien-être et économiques.

---

<sup>1</sup> « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 », Bureau du Plan et Service Public Fédéral Mobilité et Transports, septembre 2012

Le projet de PPI doit être basé sur une croissance du nombre d'utilisateurs tenant compte de cette réalité. Dans le chapitre du projet consacré à la saturation de la jonction Nord-Midi à Bruxelles, la SNCB elle-même affirme que, « pour limiter la croissance du nombre de voyageurs (...), des mesures de ralentissement de la croissance devront éventuellement être prises »<sup>2</sup>. **La CSC wallonne refuse que le gouvernement wallon n'accepte un tel renoncement.**

#### **LA PONCTUALITÉ EST ESSENTIELLE AU DÉVELOPPEMENT DU RAIL. ELLE IMPLIQUE :**

- Une capacité suffisante d'entretien et de renouvellement du réseau. Le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie, remis en 2012 au gouvernement wallon par le bureau Tritel (ci-après «étude Tritel»), est clair : « retarder la maintenance pour affecter les dotations à de nouveaux projets, plus porteurs en termes de communication et d'impact politique, aurait des conséquences très dommageables (...). **Les besoins financiers de réhabilitation deviendraient colossaux, bien supérieurs à ceux qui auraient été initialement nécessaires (...)** » (p.65).

Dans le projet de PPI, **près de 600 millions manquent pourtant pour assurer le maintien de capacité en Wallonie.** Le déficit de moyens est particulièrement marqué entre 2013 et 2017. **Ces manquements doivent impérativement être corrigés.**

- Un **matériel roulant performant** et approprié : près d'un tiers des retards et suppressions de train sont causés par son niveau médiocre et son manque de fiabilité.

Les investissements prévus en matériel roulant sont surtout concentrés en fin de période. La CSC wallonne craint des conséquences sérieuses sur le confort des voyageurs.

- **L'amélioration de la capacité du réseau.** La suite directe du paragraphe de l'étude Tritel mentionnée ci-dessus est libellée comme suit : « Les besoins fondamentaux doivent être couverts en priorité, **mais de nouveaux projets pertinents doivent parallèlement être menés pour répondre à l'accroissement des besoins et développer la nécessaire attractivité du rail** ».

La finalisation des projets en cours (RER, axe 3 Namur-Luxembourg) est prioritaire, et plusieurs autres projets ont été analysés sous l'angle du rapport entre coût et bénéfice réel pour les usagers et l'économie wallonne, en tenant compte des gains environnementaux. **Sur 35 projets identifiés** pour la Wallonie dans l'étude Tritel, dont une majorité sont de grand intérêt, **seuls trois sont retenus dans l'actuel projet de PPI.**

La Wallonie devra poser des choix pour l'utilisation des enveloppes du PPI destinées au cofinancement et au développement des projets prioritaires régionaux. Les choix du gouvernement devront être motivés dans la transparence, **sur la seule base de leur efficacité en tant que vecteur de développement économique et social de la Région**, dans le respect de l'environnement. **Fréquence attractive et cadencement en réseau sont indispensables.** La situation désastreuse du **fret ferroviaire**, peu développée ici, n'est pas pour autant de moindre importance, comme le confirme l'avis d'initiative récent (19 juin

<sup>2</sup> Projet de PPI 2013-2025, III-219

2013) du Conseil Central de l'Economie sur la question.

- De même, **confort et services de base dans les petites gares et points d'arrêts** non gardés, particulièrement présents en Wallonie, doivent être garantis. Des rénovations et adaptations dans certaines gares de plus grande importance sont également grandement nécessaires.

**Le meilleur rapport entre dépenses, impératifs techniques et amélioration du confort pour les voyageurs** devrait toujours être recherché, de manière à **éviter les projets de prestige qui grèvent un budget peinant déjà à répondre aux priorités les plus flagrantes.**

### **LE FRET FERROVIAIRE, UNE PRIORITÉ TOTALEMENT NÉGLIGÉE**

Pour des raisons énergétiques et économiques (évolution attendue du prix des carburants, saturation du réseau routier, coûts d'entretien), environnementales et de santé publique, le fret ferroviaire, qui a vu sa part de marché s'éroder gravement, doit être repensé totalement. La Wallonie offre un grand potentiel de développement du secteur logistique, qui rend une politique ferroviaire ambitieuse d'autant plus pertinente.

Différents freins au développement du rail-marchandises sont identifiés par l'étude Tritel (respect des délais, communication et suivi des acheminements, flexibilité, meilleure intégration dans la chaîne logistique, ...), qui met par ailleurs en avant une série de priorités, en partie matérialisées via la liste des 35 projets étudiés sous un angle coût-bénéfice. Plusieurs de ceux-ci, relatifs aux augmentations de capacité ou à la réouverture de lignes, sont d'ailleurs pertinents à la fois pour le transport passagers et le fret.

### **UNE VISION GLOBALE COMME PRÉALABLE INDISPENSABLE**

Le projet de plan d'investissements aujourd'hui proposé **ne fait écho à aucune vision globale de la mobilité alors qu'une telle vision, articulant échelles nationale et régionale et intégrant de manière approfondie la complémentarité entre les divers modes de transport, est un préalable indispensable.** Même l'adoption du Plan de Transport de la SNCB n'est prévu que fin 2014 : on décide des investissements jusqu'en 2025 avant de s'accorder sur les priorités et la stratégie.