

Le renforcement des moyens alloués au réseau ferroviaire en Région wallonne

19 janvier 2010 | Question orale de M. Dimitri FOURNY à M. le Ministre Philippe HENRY

M. le Ministre,

L'UWE ainsi que le Ministre de l'Economie, ont récemment rappelé combien la Région wallonne se situait idéalement au centre de l'Europe.

Cette situation géographique est un atout qui doit être renforcé, pour ce faire, la Région wallonne doit se doter d'infrastructures suffisantes et adéquates, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et freine le déploiement économique.

Lorsqu'on parle d'infrastructures de transport et in fine de mobilité, il est important d'avoir une approche multimodale, cela est nécessaire si l'on veut restreindre l'usage de la route, pour des raisons non seulement de sécurité routière mais également environnementales.

A côté de la route, le transport par voie d'eau constitue un des axes importants dans le développement du transfert multimodal, je suppose que nous y reviendrons plus en avant lors de l'examen en Commission du cahier d'observations de la cour des comptes qui est pour le moins intéressant en ce domaine.

Mon propos d'aujourd'hui veut s'axer sur l'autre pan du transport multimodal, à savoir le transport par voie ferrée.

Dans la DPR, la Région wallonne se donne comme objectif de doubler les quantités de voyageurs et de marchandises à transporter par le rail sur son territoire.

Les chiffres démontrent que l'utilisation de ce mode de transport notamment pour les marchandises est en expansion en Région wallonne, ce qui est encourageant. Toutefois, si l'on veut accentuer son utilisation et l'optimiser, des moyens doivent y être consacrés que ce soit en termes d'infrastructures, d'entretien, de ponctualité ou encore de sécurité.

L'on sait que le rail est une compétence fédérale, toutefois la Région wallonne doit défendre ses intérêts dans l'orientation des projets ferroviaires envisagés et développés par le Fédéral. Or, si l'on examine notamment les moyens dévolus notamment pour l'entretien du réseau, en comparant la longueur du réseau ferroviaire, l'on constate une disproportion des moyens alloués au profit de la Flandre.

L'UWE quant à elle réclame le développement d'une cellule ferroviaire régionale de valorisation des infrastructures régionales (Bressoux, Monceau, Kinkempois) et le raccordement des plateformes multimodales.

M. le Ministre, quelles orientations ferroviaires le gouvernement envisage-t-il?

Quelles actions concrètes le Gouvernement compte-t-il prendre afin que la Région wallonne ne soit lésée dans les investissements consentis par le Fédéral dans l'aménagement et

l'entretien du réseau ferroviaire dans son ensemble ?

Qu'en est-il également de la cellule ferroviaire ?

Merci pour votre réponse.

Réponse de Monsieur Philippe HENRY :

Je vous remercie de l'intérêt que vous manifestez à l'égard de la politique des infrastructures wallonnes.

Je me permettrai toutefois de renvoyer à mon collègue le ministre des travaux publics, les questions relatives aux infrastructures routières. Je me concentrerai par conséquent sur les infrastructures ferroviaires.

- La clé 60/40

La majeure partie des investissements effectués en Wallonie dans le cadre de la clé 60/40 est destinée à l'entretien normal du réseau. La marge de manœuvre qu'à la RW pour influencer cette clé de répartition des investissements en matière ferroviaire est très limitée. D'abord parce qu'il s'agit d'une compétence fédérale. Ensuite parce que la région flamande estime déjà qu'elle est désavantagée par cette clé de répartition et serait demandeuse d'une régionalisation même partielle de la compétence ferroviaire.

Ceci étant, des possibilités de débattre de cette clé de répartition pourraient intervenir dans le cadre du nouveau plan d'investissement du Groupe SNCB 2012-2025.

En préambule de ces importantes négociations, la région wallonne devra clairement exprimer ses besoins en matière d'investissements. Je compte à ce titre présenter au GW une note d'orientation à la fois volontariste et réaliste car comme vous le soulignez de manière opportune, le réseau ferroviaire et la capacité de transport qui en découle est un moteur fondamental de l'activité économique et un vecteur d'intégration des personnes ; le réseau ferroviaire wallon est un atout qu'il faut développer.

- La cellule ferroviaire

Dans le cadre de la DPR, l'option a été prise de renforcer la cellule ferroviaire notamment en impliquant les diverses administrations concernées. Des contacts ont déjà été pris avec la DPVNI et une réunion est prévue dans les semaines à venir.

A nouveau, il ne faut pas oublier que la desserte ferroviaire est une compétence fédérale et que la mise en place d'un light rail devrait être développée par le groupe SNCB dans le cadre de ses compétences.

La cellule ferroviaire est chargée de développer le recours au mode ferré et de préparer les positions wallonnes en matière ferroviaire.

Les futures priorités que je souhaite affecter à la cellule ferroviaire wallonne sont :

- l'élaboration d'une position argumentée et volontariste pour le rail wallon à l'horizon 2025 ;
- un support de négociation pour le plan d'investissement qui doit entrer en vigueur en 2012 ;

- le suivi des dossiers d'investissement qui sont dans le plan en cours et en particulier la facilitation des dossiers considérés comme prioritaires par la RW (en particulier la modernisation de la dorsale wallonne, le parc and ride de Louvain la Neuve et la gare de Gosselies) ;
- la mise sur pied du comité de concertation Région wallonne – groupe SNCB en vue de faire l'état des lieux du plan d'investissement de la SNCB (celui-ci aura normalement lieu fin janvier 2010) ;
- la proposition d'une prise de position sur les demandes adressées au Gouvernement wallon concernant le schéma d'exploitation du RER.

A noter que la SRWT fait partie d'un comité d'orientation qui traite notamment de sujets tels que le RER.

- B-cargo et la gare de Bressoux

La restructuration de B-cargo aura inévitablement un impact sur l'emploi et sur la logistique en Wallonie.

Comme déjà évoqué, la RW n'a que peu de moyens d'actions institutionnels sur cette problématique, à nouveau puisque le ferroviaire est une matière fédérale. Formellement la seule chose sur laquelle la Région a voix au chapitre est l'approbation du plan d'investissement pluriannuel du groupe SNCB. Le Gouvernement n'est pas formellement saisi du plan industriel qui relève strictement des instances du groupe SNCB et de sa tutelle, le gouvernement fédéral. Je vous suggère donc de relayer ce type de question plutôt au niveau du parlement fédéral.

Le plan industriel annonce qu'il entend recentrer l'activité de b-cargo en vue de limiter les pertes importantes et dans un contexte de crise économique et de libéralisation du secteur. Ce qui intéressera vraisemblablement le plus les opérateurs entrants à l'occasion de cette libéralisation, c'est le trafic massifié (de grosses quantités sur de longues distances). Or, le trafic diffus représente une part importante des activités de b-cargo en RW. Si à l'avenir le trafic diffus n'était plus assuré, certaines infrastructures risqueraient de ne plus être utilisées. Un recentrage des activités sur Anvers se ferait au détriment de certains sites wallons comme Kinkempois.

On peut se poser la question de la pertinence d'une libéralisation d'un secteur qui fragilise le transport ferroviaire diffus et qui va à terme impliquer un retour vers la route d'une partie du transport ferroviaire alors que par ailleurs on recherche à diminuer l'impact environnemental du transport par route à tous les niveaux, en premier lieu européen.

Les activités d'entretien des wagons resteraient à proximité des lieux d'utilisation. Les charges de certains ateliers seraient réduites et la gare de triage de Monceau perdrait de son importance.

Le GW doit s'assurer auprès d'Infrabel que les investissements prévus sur le territoire wallon soient maintenus. Il faut éviter le désinvestissement et le démantèlement des infrastructures de marchandises en Wallonie.

Concernant la gare de Bressoux, aucune réhabilitation n'est prévue à ce stade. Il subsiste uniquement un arrêt.

- le TGV-Fret

Le TGV-Fret pourrait remplacer les camions sur des distances de 600 à 700 KM.

A Liège, le terminal fret est prévu à côté de la piste et aura des connexions vers l'aéroport et les autoroutes voisines. Le terrain est déjà réservé à cet usage.

Le projet a le soutien du GW, mais avant la concrétisation de celui-ci, il faut aller rallier l'Allemagne, convaincre des investisseurs pour l'achat des rames, rassembler des opérateurs de transport et des clients.

Philippe HENRY.