

Le maintien des lignes rurales dans le plan d'investissements de la SNCB

— Mots-clés associés : [Dimitri Fourny, - Aménagement du territoire, Transports, Mobilité, Energie, Logement, question écrite, 2013](#)

22 février 2013 | Question écrite de M. FOURNY au Ministre HENRY - Réponse disponible

Monsieur le Ministre,

Il me semble pertinent de revenir aux nouvelles – et j'espère aux bonnes nouvelles – à propos du plan pluriannuel d'investissements de la SNCB pour la période 2013-2025. L'évolution de ce dossier a en effet connu depuis notre dernière semaine de séance des faits nouveaux qui me semblent devoir être analysés aujourd'hui.

Nous avons été informés par voie de presse de votre rencontre avec le Ministre fédéral des Entreprises publiques, M. Labille. Et le 5 février dernier, la Commission Infrastructures de la Chambre a auditionné les 3 patrons du groupe SNCB venus présenter leur épure du plan d'investissements.

Permettez-moi d'ajouter comme autre fait marquant la publication d'une interview très remarquée du président du cdH, Benoît Lutgen. Il a, je crois qu'il faut le reconnaître, livré une vision claire, cohérente, à la fois ambitieuse et responsable, de nos priorités pour l'avenir du réseau ferroviaire, tant en ce qui concerne le fret que le transport des personnes. Retenons ici deux messages essentiels.

- Concernant les lignes C : il n'est pas admissible qu'un certain nombre de lignes existantes, surtout en zones rurales, soient menacées dans leur entretien et donc leur existence en raison d'une fréquentation prétendue trop faible. Soit dit en passant, la fréquentation est une notion relative. Il faut tenir compte de la densité de population et de l'importance d'une ligne en regard de la rareté des autres possibilités de transport. Cela apparaît évident si du moins la notion de service public a encore un sens !

- Concernant le RER, autant achever au plus vite une des deux antennes wallonnes, en l'occurrence la 161 vers Ottignies. D'autant qu'elle s'inscrit dans la modernisation de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg. On ne renonce pas pour autant à la ligne 121 vers Nivelles, dont l'achèvement est malheureusement retardé par des recours contre les permis qui la concernent.

C'est déjà sur ces priorités que j'avais fondé mes précédentes interventions à cette tribune. Mais il est toujours bon de pouvoir compter sur l'audience et la caisse de résonance d'une bonne communication présidentielle. Elle est dans le droit fil de notre combativité constante – nos représentants sont les seuls à avoir voté contre le plan à Infrabel et à la SNCB. Je crois que notre opiniâtreté a contribué à faire quelque peu bouger les lignes dans un sens favorable – j'attends du moins entendre aujourd'hui votre avis sur ce point.

Car on semble apercevoir une éclaircie dans le sombre horizon qui nous désole depuis des semaines. En effet, le patron d'Infrabel, Luc Lallemand, aurait déclaré à la Chambre que, grâce à des économies internes, des surplus budgétaires permettront de garantir à 100 % l'entretien des lignes C, du moins en 2013 et 2014. Il ajoute que, pour la suite, il conviendra de trouver un complément de moyens « pour maintenir le niveau ».

Après une succession de mauvaises nouvelles, on aurait envie de dire « c'est toujours ça ! ». Néanmoins, que penser de cet engagement assez minimaliste, pour deux années seulement, et qui semble dépendre de queues de budget et de raclage de tiroir ? Ne peut-on craindre que, face aux députés fédéraux et sénateurs, les patrons de la SNCB aient simplement enjolivé les choses, habillé le bébé, présenté le plan d'investissements sous un jour plus favorable ? Ou peut-on espérer qu'ils se seraient résignés à corriger leur épure ? Quelle est votre perception ?

J'en viens à votre contact avec le ministre Labille. Les échos qui en sont sortis font surtout état d'un échange de vues sur la clé 60/40, qui détermine la répartition des investissements entre la Flandre et la Wallonie.

Nous sommes tous d'accord : cette clé nous pose problème. Elle ne tient pas compte du coût plus important des infrastructures en Wallonie en raison de l'étendue et du relief de notre territoire. Elle fait dépendre nos investissements de ceux que les Flamands décident ou non de réaliser.

Surtout, son caractère strictement annuel rend le système particulièrement lourd et rigide.

Les commentateurs facétieux soulignent que cette clé est héritée de l'époque où le portefeuille fédéral des transports était aux mains de Mme Isabelle Durant. Je ne m'engage pas sur ce terrain polémique, une époque n'est pas l'autre.

Du reste, le problème est plus nuancé qu'il n'y paraît. D'une certaine façon, on pourrait dire que cette clé a le mérite d'exister. Sans elle, nous serions en permanence – et davantage qu'aujourd'hui – tributaire du simple rapport de force Nord-Sud – et nous n'en sortirions pas forcément avec 40 % ! Autre chose est de revendiquer que certains projets majeurs soient sortis de cette clé, en fonction de leur caractère prioritaire ou de leur dimension interrégionale voire internationale – c'est ce que nous demandons pour la modernisation de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg.

Quel est précisément votre souhait ? Une remise en cause de la clé dans son principe-même ? Un rééquilibrage de celle-ci ? Ou faut-il plutôt revendiquer que certains projets en soient affranchis, sans pour autant la remettre en cause ?

Par ailleurs, il s'est écrit que le ministre fédéral était ouvert à l'idée d'une application non plus annuelle mais pluriannuelle de la clé. Cette perspective s'est-elle précisée au cours des derniers jours ? Quelles conséquences et quels espoirs pourrions-nous en tirer ?

Enfin, c'est bien sûr votre avis que je sollicite, dans l'attente de l'avis officiel que le gouvernement dans sa collégialité est appelé à rendre sur le projet de PPI. Quand cet avis sera prêt, nous serons évidemment très heureux de pouvoir en prendre connaissance.

Réponse du Ministre P. HENRY le 19/03/2013

L'honorable membre se souvient qu'en réponse à sa question d'actualité, je lui répondais le 30 janvier par la proposition de phaser les travaux RER restant à faire en Wallonie en mettant le turbo, si j'ose ainsi m'exprimer, sur la L161 Bruxelles-Ottignies, tout en terminant ensuite les travaux sur la L124 Bruxelles - Nivelles, qui pâtit de recours ailleurs qu'en Région wallonne qui ont causé des retards non négligeables. Il m'avait d'ailleurs répondu, je cite le compte-rendu : « Je suis donc d'accord avec le phasage que vous proposez et le défends. »

L'important est de constater que les avis convergent et aboutissent à une volonté forte de tous les acteurs wallons pour dégager des solutions afin de rattraper le plus possible le temps perdu par le Fédéral et le Groupe SNCB sur chantiers retardés, ou encore pour sauvegarder, puis redévelopper, les différents types d'infrastructures ferroviaires wallonnes. Tout comme lui, je me réjouis des déclarations faites par les trois responsables du Groupe SNCB lors de récents débats ferroviaires tenus au Parlement fédéral.

Ces déclarations semblent en effet témoigner d'un effet de courbe rentrante, par exemple sur les incidences dans les années prochaines d'une classification des lignes ferroviaires en diverses catégories. Tout comme l'honorable membre, j'ai pu lire que, dans l'immédiat, ce classement serait sans effet sur le niveau d'entretien du réseau ferroviaire. En revanche, je serais beaucoup plus critique sur la durée de la garantie d'entretien des lignes C qui me semble insuffisante puisqu'elle n'est envisagée que jusqu'en 2014. A cet égard, j'estime que le maintien de la capacité existante constitue une priorité absolue qui doit couvrir la durée totale du prochain PPI, en l'occurrence jusqu'en 2025.

Concernant la clef de répartition 60/40, je pense que sur le principe, celle-ci reflète une préoccupation légitime d'équilibrer les investissements entre la Région flamande et la Wallonie. Ce principe, je ne souhaite pas le remettre en cause, bien au contraire puisque j'ai à plusieurs reprises exprimé l'idée de viser un objectif d'équité dans les investissements ferroviaires de telle sorte à permettre un développement ferroviaire homogène sur l'ensemble du territoire. Dans le même sens, j'estime que l'application de la clef ne peut avoir pour effet de ralentir les investissements dans l'une ou l'autre région. Une application pluriannuelle de la clef serait à première vue donc plus opportune.