

## SNCB : un plan pluriannuel d'investissement qui ne garantit en rien une mobilité équitable et durable

Des négociations cruciales pour l'avenir de la SNCB se jouent en ce moment. En effet, ce 21 décembre, les trois entités qui composent le groupe SNCB devraient approuver définitivement leur Plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour la période 2013-2025, sur base d'une dotation publique fixée à 24,4 milliards d'euros. Le Gouvernement va ensuite devoir consulter les Régions et effectuer les derniers arbitrages. Pour le MOC, ce projet de plan, comme les moyens publics alloués à la SNCB, posent problèmes à plusieurs niveaux.

Le choix de revoir à la baisse la dotation publique de la SNCB, en la faisant passer d'environ 40 à 24,4 milliards € lors des différents conclaves budgétaires successifs, pose question : quelle mobilité veut-on pour demain ? A titre de comparaison, l'ambitieux plan STAR 21 de 1990 prévoyait de libérer plus de 45 milliards d'€ pour finaliser un réseau ferroviaire permettant de garantir une offre de transport suffisante, de qualité, confortable et ponctuelle. Les effets de la crise sur les finances publiques et un groupe très endetté ont eu raison de nombreux travaux prévus, malgré une croissance permanente des voyageurs depuis plus de 10 ans. De plus, on estime que la demande de transport de personnes va augmenter de 20% d'ici 2030 et que la part de la voiture va demeurer, à politique inchangée, de l'ordre de 80% des passagers-km. Infléchir ces prévisions dans le sens d'un report modal vers le rail et garantir une mobilité efficace et accessible à l'ensemble des citoyens constituent des impératifs à la fois sociaux, économiques et environnementaux qui nécessitent une politique ferroviaire ambitieuse, assortie de moyens adéquats que le Gouvernement ne semble pas vouloir mobiliser.

Pour le MOC, la décision prise dans le cadre de ces restrictions budgétaires de supprimer 193 trains dès maintenant, plus encore à terme (près de 400 trains) dans les zones rurales et de ne plus investir dans l'entretien des lignes correspondantes est inacceptable. Ce désinvestissement enclavera des régions déjà isolées et compromettra le développement économique de ces zones, tout comme la mobilité des travailleurs ainsi que celle des personnes vers les administrations et les services publics, sans parler des voyages de loisirs et culturels des citoyens. Il s'agit du rôle social du service public. A l'inverse de cette conception d'isolement et de précarisation de la population, le MOC estime que le rail doit être un outil de valorisation au service d'une vision territoriale basée sur la solidarité entre les territoires et un développement de l'ensemble de ceux-ci. Le MOC rappelle que la SNCB reçoit une dotation de service public pour effectuer des missions d'intérêt général et que le maintien de la desserte dans les régions rurales et les zones défavorisées relève de ces missions : par exemple, le citoyen de la Province du Luxembourg, qui paie des impôts comme tout autre citoyen, devrait-il accepter de ne plus recevoir qu'une offre ferroviaire minimale ?

La priorité des priorités doit donc être le maintien de l'ensemble des petites gares et points d'arrêt ainsi que le maintien de la capacité du réseau à son niveau actuel, en renouvelant en temps utile à la fois les composantes du réseau (voies, caténaires, etc.) et le matériel roulant. Le budget destiné à l'entretien des voies dans le plan d'investissement est ainsi clairement insuffisant (2,177 milliards €) en regard de l'étude « Tritel » (1) qui estime les besoins à 2,4 milliards € uniquement pour la Wallonie. Un réseau bien entretenu et du matériel de base renouvelé à temps sont également un gage de fiabilité et donc d'une bonne sécurité et d'une meilleure ponctualité ; ces objectifs doivent également constituer des priorités.

Viennent ensuite un confort et des services de base garantis, dans les gares et points d'arrêt comme dans les trains. La qualité de l'accueil dans les petites gares, de loin les plus nombreuses en Wallonie, doit ainsi être renforcée. De plus, une série de travaux en cours (citons à titre d'exemples la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg, la ligne Charleroi-Namur et les lignes RER Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles) doivent être finalisés avant d'entamer de nouveaux chantiers.

De manière générale, le MOC estime qu'il est indispensable, comme le souligne l'étude « Tritel » sur la Wallonie, de privilégier les fondamentaux plutôt que les projets de prestige. De plus, si on ne peut que se féliciter de l'option prise de faire de la sécurité une priorité absolue, le MOC aurait souhaité que le Gouvernement dégage des moyens financiers supplémentaires (par exemples par le biais d'une taxation des opérations boursières, de la spéculation immobilière, ou une imposition juste des grandes fortunes) afin d'assurer la sécurité sur le rail.

Diminutions de moyens, suppression de trains, dépenses de prestiges sont des options qui relèvent d'une vision à court terme de notre mobilité. Elles pénaliseront à terme l'ensemble de la population et compromettront le développement économique de nos régions. Il est encore temps de miser sur l'équité et le long terme. Les orientations suivies depuis plusieurs années par la SNCB vont, selon nous, à contre-sens de l'impératif du développement durable. C'est de l'avenir du service public et de son rôle social dont il est question.

Thierry JACQUES, Président

Pour le MOC: Anaïs TRIGALET – 0485/98.24.40

Pour la CSC-Transcom : Dominique DALNE – 0478/88.33.47

(1) Etude réalisée par le bureau d'étude Tritel à la demande du Gouvernement wallon, en vue de doter la Wallonie d'un plan de développement de la desserte ferroviaire : « Le transport ferroviaire : un atout structurant pour la Wallonie, Projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2012-2025 », document provisoire soumis à la consultation, le 21/10/2011.