



Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw (BBL)
Koepel van Vlaamse milieuverenigingen
Tweekerkenstraat 47 - 1000 Brussel
tel. 02/282.17.20 - fax. 02/230.53.89.
hostmaster@bbly.be - www.bondbeterleefmilieu.be



Inter-Environnement Wallonie asbl (IEW)
Fédération des associations d'environnement
6 Boulevard du Nord - 5000 Namur
tel. 081/25.52.80 - fax 081/22.63.09.
iew@skynet.be - www.iewonline.be



Brusselse Raad voor het Leefmilieu vzw
Koepel van Brusselse milieuverenigingen
Zaterdagplein 13 - 1000 Brussel
tel. 02/217.56.33 - fax. 02/217.06.11.
bral@village.uunet.be



Inter-Environnement Bruxelles asbl (IEB)
Fédération des associations d'environnement
16a Rue Marcq - 1000 Brussel
tel. 02/223.01.01 - fax. 02/223.12.96.
iebbxl@skynet.be, www.ieb.be

Donner de la voie(x) au rail

Les fédérations d'environnement (ré)agissent

(juin 2001)

► Boulevard du Nord, 6 - 5000 Namur
Tél. : 081/25.52.80 - Fax : 081/22.63.09 - E-Mail : iew@skynet.be
► Rue de la Révolution, 7 - 1000 Bruxelles
Tél. : 02/219.89.46 - Fax : 02/219.91.68 - E-Mail : iew.bxl@skynet.be
<http://www.iewonline.be>

Introduction

La mobilité est devenue un enjeu fondamental dans nos sociétés. Elle a, au cours des 30 dernières années, pris une importance considérable. Et force est de constater que nous n'avons pas réussi à l'heure actuelle à en gérer la croissance exponentielle, qui est probablement la caractéristique la plus visible de ce secteur.

Le défi est de taille. Il est devenu incontestable que la qualité de vie des sociétés dépendra étroitement de l'intégration correcte de ce secteur clé.

La mobilité possède en effet tout à la fois une portée

- **économique** : le développement économique serait de plus en plus lié à la participation à des échanges multiples au sein d'un espace toujours plus globalisé ;
- **sociale** : l'accès à la mobilité (mais aussi à l'emploi, à la culture...) constituerait tous les jours davantage un facteur déterminant d'in- ou d'exclusion sociale ;
- **écologique** : de la qualité de nos choix dépendra le caractère durable de notre développement.

Bref, le débat public sur la mobilité doit devenir une exigence démocratique de premier plan.

La situation actuelle est loin d'être optimale. Faute d'une prise en considération suffisante de cette problématique au cours des décennies précédentes, notre pays s'enlise dans la congestion du trafic. En trente ans, la masse totale du transport – personnes et marchandises confondues – a quasiment doublé. Cette croissance s'est concentrée presque exclusivement sur la route au point de provoquer la saturation de parties de plus en plus importantes du réseau sur des périodes horaires de plus en plus longues.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes :

Evolution du volume des transports en Belgique (source : INS)

Transport de personnes	1970	1998
Chemin de fer	100	86
Voiture particulière	100	194
Total	100	188

Transport de marchandises	1970	1998
Chemin de fer	100	95
Route	100	350
Voie navigable	100	88
Oléoduc	100	565
Total	100	218

Evolution de la répartition modale en Belgique (source INS)

Transport de personnes	1980	1998
Chemin de fer	9.2%	6.6%
Voiture particulière	86.4%	88.7%
Autobus et autocars	4.4%	4.7%
Total	100%	100%

Transport de marchandises	1970	1997
Chemin de fer	28%	12.3%
Route	46.9%	75.5%
Voie navigable	24.1%	9.8%
Oléoduc	1%	2.5%
Total	100%	100%

Evolution des infrastructures en Belgique

Infrastructures de transport	1980	1998	
Voies ferrées (en km)	3971	3410	- 14%
Gares et points d'arrêts SNCB	1003	678	- 32%
Routes (x 1000 km)	122.8	144.5	+ 18%
Dont autoroutes (en km)	1203	1682	+ 40%

Par ailleurs, l'actualité se charge de nous rappeler l'acuité de la **question énergétique**. Au cours des trois dernières décennies, la consommation énergétique du secteur des transports a plus que doublé. Et, la dépendance de notre système de transport aux énergies fossiles est quasi totale : 98% ! Les carburants représentent plus de 50% des émissions nocives de NO_x et de CO, qui, avec le CO₂, ont les effets nocifs que l'on connaît sur la santé humaine et l'environnement naturel.

Production de CO₂ en gr/passager/km (Europe des 15 - source : Institut pour le Dév. Durable)

Voiture	165
Avion	310
Bus	51
Train	56

Production de CO₂ en gr/tonne/km

Camion	240
Avion	1600
Rail	44
Eau	53

D'autre part, **les surcoûts externes** sont loin d'être négligeables pour la collectivité. Au sein de l'AELE (Europe des 15 plus la Suisse et la Norvège), tous les types de transports ont généré ensemble, en 1995, des coûts externes pour un montant de 530 milliards d'euros et de 658 milliards d'euros si l'on y inclut les coûts de la congestion.

Coûts externes hors congestion générés par mode pour 1000 voy.-km (source : INFRAS-IWW)

voiture	87 euros
avion	48 euros
bus	38 euros
train	20 euros

Coûts externes hors congestion générés par mode pour 1000 tonnes-km

route	88 euros
air	205 euros
train	19 euros

Et l'on prévoit d'ici 2010 une augmentation de la mobilité générale de 30% !

Enfin, si l'on peut constater une très légère amélioration des parts de marché du rail en Europe, force est de constater que la Belgique est très nettement à la traîne. Cette tendance est particulièrement vraie en matière d'investissement en infrastructures ferroviaire et de transport combiné.

Indicateurs de performances

Europe	1 cheminot pour 500 habitants
Belgique	1 cheminot pour 250 habitants

(le transport ferroviaire européen est en moyenne plus performant en terme de parts de marché avec quasiment deux fois moins de cheminots)

Europe	1 cheminot produit en moyenne 3390 trains x kilomètres par an
Belgique	1 cheminot produit en moyenne 2350 trains x kilomètres par an

(nous ne prônons pas une diminution du nombre de cheminots, mais bien un « doublement » de l'efficacité du rail !!)

Si on se réfère aux indications relatives au train dans les tableaux qui précèdent, il devient clair

- qu'un des modes de transports les plus intéressants selon les critères du développement durable est l'objet, depuis 30 ans, d'un désinvestissement massif dont les conséquences deviennent chaque jour plus visibles ;
- que le rail consomme très peu d'énergie par personne ou tonne transportées tout en ne dépendant pas d'une seule source d'énergie (qui plus est, non renouvelable) ;
- que la route et l'air se taillent la part du lion malgré des coûts sociaux et environnementaux (coûts externes) très élevés : si l'on internalisait les coûts externes de chaque mode, le rail deviendrait concurrentiel ;
- que la Belgique souffre particulièrement d'un « mal du rail ».

Le gouvernement actuel, et principalement sa Ministre chargée de la mobilité et des transports, semble l'avoir compris : la déclaration gouvernementale du 17 octobre 2000 intègre un « plan transport » qui tente de faire la part belle au transport ferroviaire. Depuis, le débat s'est quelque peu rigidifié, sur fond de tensions politiques et communautaires.

C'est pourquoi il nous a semblé important que les fédérations belges d'associations de protection de l'environnement interviennent dans le débat en demandant de le recentrer sur ses dimensions les plus importantes : relever le défi d'une mobilité qui soit, à terme, conforme aux principes du développement durable. Un réinvestissement massif dans le rail devient, dans ce cadre, incontournable.

Nos revendications portent essentiellement sur :

- une réorientation des choix stratégiques de la SNCB vers une amélioration de l'offre de transport de voyageurs (service intérieur notamment) et de marchandises, c'est-à-dire :
 - un réinvestissement quantitatif (volume, fréquence, amplitude) et qualitatif (accessibilité, confort, accueil, politique tarifaire, intermodalité, sécurité...) important dans la mission de service public « transport voyageurs » ,
 - le développement d'une véritable politique de transport de marchandises en développant le transport combiné ,
 - le développement d'une infrastructure qui permette de concrétiser ces politiques ;
- la prise en compte de critères environnementaux et sociaux dans les choix, notamment en matière de sites d'infrastructure et d'accessibilité aux services ;
- l'implication des usagers au moment des choix importants, mais aussi lors d'évaluations régulières des services proposés. Notre action : carte « donner de la voie » s'inscrit dans cette optique ;
- une transparence des structures et modes de fonctionnement de la SNCB et , en tant qu'entreprise publique, sa « soumission » aux objectifs de mobilité définis par le politique.

1. A propos de la réorganisation de la structure de la SNCB

Il s'agit ici de propositions susceptibles d'améliorer les rapports entre d'une part l'Etat qui est actionnaire principal (99%) de la SNCB et l'entreprise elle-même.

1) Les organes de la SNCB

Parlant des structures de la SNCB, il est impossible de faire l'impasse sur la composition du conseil d'administration dont l'une des principales caractéristiques est un manque total d'indépendance par rapport à la direction de la SNCB et partant, une impossibilité de jouer son rôle de contrôle sur la gestion de l'entreprise.

Rappel :

- L'actuel **conseil d'administration** est composé de 18 membres : 9 francophones, 9 néerlandophones ; mais aussi : 6 CVP, 5 PS, 3 PSC, 2 SP, 1 VLD, depuis peu 1 PRL; deux de ces membres sont des représentants syndicaux (1 CGSP, 1 CVCC).
- Le **Comité restreint**, qui exerce le pouvoir que lui confère le CA, est composé de 6 membres + 2 avec vox consultatives (les représentants syndicaux) : répartition linguistique égale, 2 CVP, 2 PS, 1 SP et 1 PSC.
- Le **Comité de direction** est quant à lui composé de 6 membres (3 fr, 3 nl ; 2 PS, 2 CVP, 1 SP, 1 PSC).
- Les membres du Comité de direction font tous partie du CA, et 3 d'entre eux font partie du comité restreint.
- Un accord conclu en 1997 entre la direction de la SNCB et les syndicats prévoit une dépense de 250 millions à titre de « primes syndicales », et, les administrateurs représentant les travailleurs touchent le double d'un administrateur ordinaire. Il n'y a plus eu de grève depuis cette époque, et les menaces survenaient uniquement sur des propositions de changement formulées par l'Etat.
- Rappelons enfin que selon la loi de 91 la définition de la politique générale est une compétence dévolue au CA et non à l'assemblée générale (= les actionnaires = l'Etat).
- Pour révoquer un administrateur, 2/3 des voix sont nécessaires, ce qui, dans l'état actuel des choses empêche toute révocation.

Il est évident qu'il faut :

- distinguer clairement le conseil d'administration et le comité de direction : seul le président du comité de direction devrait se retrouver au CA ; le rôle de ces deux organes est fondamentalement différent : le premier veille à ce que la gestion du second corresponde vraiment aux objectifs définis, et rend compte de l'ensemble aux actionnaires.
- de veiller à ce que le CA soit représentatif de l'actionnaire principal (l'Etat donc) : le rôle propre du CA n'empêche en rien son renouvellement partiel en fonction du paysage politique (la « continuité » est assurée par les partis restant au pouvoir, par exemple, et il n'y a pas de contre-indication majeure à ce que l'opposition y soit également représentée).
- de remettre en question la place des représentants syndicaux au sein même du CA. Nous ne contestons nullement leur rôle qui est de tout premier ordre en tant que représentants officiels des travailleurs et donc en tant que défenseurs des acquis sociaux et de la qualité des relations de travail au sein de l'entreprise, mais nous doutons que la présence au CA soit une garantie quelconque que celui-ci soit correctement rempli.
- de remettre en question le mode de révocation des administrateurs (nécessité de 2/3 des voix) qui ne permet pas à l'actionnaire de changer les personnes qui gèrent la société.
- enfin, de laisser à l'assemblée générale la compétence de définir la politique générale, à charge des organes de gestion de gérer au mieux l'entreprise pour rencontrer la politique définie.

2) Une procédure logique

Jusqu'à présent, on a déterminé les moyens pour atteindre les objectifs AVANT de définir ceux-ci. En effet, la loi de 1991 a pour conséquence que le contrat de gestion est systématiquement renégoциé après la définition du plan décennal d'investissement.

Nous plaçons donc pour une liaison du contrat de gestion et du plan décennal d'investissement, ce qui revient donc à demander que les objectifs à atteindre soient définis avant les moyens d'y parvenir.

Nous plaçons également pour un renforcement et une amélioration du rôle du commissaire du gouvernement, notamment en lui donnant les moyens et le temps de pouvoir exercer son pouvoir de suspension.

3) La question des filiales

La loi de 91 stipule que « *les entreprises publiques autonomes sont libres de développer, dans les limites de la présente loi, toutes les activités qui sont compatibles avec leur objet social* ».

Outre le fait que la « compatibilité » n'est en rien définie, se pose la question du contrôle public des multiples filiales (à peu près 150) et plus précisément encore de l'utilisation des fonds publics dans ce cadre. Aujourd'hui, la politique d'acquisitions et de prises de participations de filiales est menée en toute autonomie par la SNCB, sans que l'Etat-Actionnaire ne puisse avoir un quelconque contrôle sur celle-ci, alors que ce sont notamment les liquidités de trésorerie dégagées par l'intervention de l'Etat qui permettent ce type d'opération.

Deux principes devraient au minimum être ici respectés :

- la priorité du rail + eau sur la route ou l'air : il est difficilement justifiable que la SNCB développe des activités dont la concurrence avec le rail jouerait en défaveur de celui-ci (cf. exemple ABX¹) ;
- la tenue d'une compatibilité analytique par secteur d'activité qui permettrait à l'Actionnaire principal de contrôler l'utilisation des fonds publics. Cela permettrait par exemple d'éviter que les montants accordés à des fins d'investissements ne servent à autre chose (développement d'une activité commerciale par exemple, ou service de la dette). Aujourd'hui, le paiement de l'intervention de l'Etat pour les investissements n'est, en outre, pas subordonné à la réalisation effective de ceux-ci !

A propos d'ABX

Comme nous l'avons déjà souligné plus haut, il est difficilement justifiable que la SNCB développe des activités dont la concurrence avec le rail jouerait en défaveur de celui-ci. Cette filiale, dévolue au courrier express, s'inscrit pleinement dans une logique économique qui ne tient que grâce à une distorsion flagrante de concurrence de la route et de l'air sur le rail. Dopé par un faible prix de l'énergie fossile, le développement de ce secteur est essentiellement basé sur la logique du « just in time » à laquelle le rail est aujourd'hui incapable de répondre. La poste allemande, lors de son entrée en bourse, a liquidé ses partenariats avec le rail et est devenue actionnaire majoritaire de DHL. Ce même phénomène avait eu lieu, quelques années auparavant, consacrant la fusion de la poste hollandaise avec TNT.

Les propos (LLB des 3 et 4 mars 2001) du ministre des Entreprises publiques sont on ne peut plus clairs quant à cette logique : « *Economiquement parlant, il n'y a pas de réelles synergies (d'ABX) avec les chemins de fer. D'autres synergies sont possibles. Avec la Poste, par exemple* ». Et Rik Daems de plaider pour une sortie d'ABX du giron de la SNCB.

On a donc créé, sur fonds publics destinés au rail, une activité qui a toutes les caractéristiques pour profiter pleinement de la route et de l'air . Une fois créée et économiquement viable, elle se privatise à 100% !

La collectivisation des coûts et la privatisation des bénéfices seraient-ils le nouveau modèle économique belge ?

Le flou du contrat de gestion quant aux « activités compatibles avec l'objet social de la SNCB » a permis ce genre de dérive.

4) L'obligation de résultats

Selon les termes actuels de la loi de 91, l'Etat , s'il constate que les engagements pris par les organes de gestion de la SNCB ne sont pas honorés, ne peut que constater les faits et en essayer les conséquences. La société dispose en effet d'une autonomie sans la responsabilité des conséquences de sa gestion et l'Etat ne dispose d'aucune marge de manoeuvre pour imposer des sanctions en cas de non-respect des clauses du contrat.

Nous préconisons dès lors **un intéressement du management de l'entreprise** conjointement :

- par rapport aux prestations à l'égard de la clientèle ;
- par rapport au volume de la clientèle ;
- par rapport aux résultats dégagés ;

ce qui permettra de dégager de meilleurs résultats financiers tout en offrant un service de qualité, mais aussi d'augmenter le volume de la clientèle en engrangeant des résultats financiers.

2. Les priorités de la SNCB doivent être définies sur base de critères objectifs

A l'heure actuelle, les critères en fonction desquels la SNCB définit ses priorités pour son prochain plan décennal d'investissement sont tout sauf clairs.

Pour les fédérations d'environnement, les priorités de la SNCB devraient être définies sur base des 4 critères suivants :

- **le service public** : l'usager, le citoyen donc, doit être au centre des priorités de la SNCB. Le critère de service public implique évidemment qu'il faut améliorer le service offert, tant sur le plan qualitatif que quantitatif : liaisons plus fréquentes, gares plus accueillantes, voitures plus confortables, etc. En outre, les investissements dans le transport de marchandises, plus rentables pour la SNCB, ne doivent pas se faire au détriment du transport de voyageurs.

- **l'aménagement du territoire dans les 3 régions** : la politique du rail doit tenir compte des politiques régionales d'aménagement du territoire, tels qu'elles sont définies par le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, le Schéma de Développement de l'Espace Régional wallon et le Plan Régional de Développement bruxellois. La cohérence entre l'offre de transport public et les plans régionaux est indispensable si l'on veut parvenir à maîtriser la croissance de l'automobilité. Concrètement, il s'agit d'améliorer les liaisons en train entre les grandes villes et leurs périphéries respectives. *En particulier, le RER autour de Bruxelles doit voir le jour dans les plus brefs délais.*

- **les effets potentiels des investissements sur l'environnement** : ceux-ci doivent être pris en considération via la comparaison des différentes alternatives envisageables. En particulier, le projet de « Rhin d'Acier » et celui de la nouvelle liaison Anvers-Zaventem doivent rapidement faire l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement.

- **les décisions politiques** : c'est aux pouvoirs publics, et non à la SNCB, qu'il revient de déterminer les lignes de force de la politique ferroviaire. Sinon, on court le risque que les missions de service public soient négligées au profit d'activités plus rentables, comme par exemple le transport de fret. En d'autres mots, le conseil d'administration de la SNCB doit mettre en œuvre la politique définie par le Gouvernement.

2. bis - Exemples d'investissements choisis en fonction de critères opaques et peu objectifs

1) Deux nouvelles lignes d'intérêt discutable

Alors que le gouvernement propose un plan d'investissement de 500 milliards BEF, le conseil d'administration de la SNCB a, quand à lui, approuvé un plan de 644 milliards. Il justifie ce montant en arguant que l'ambitieuse politique du gouvernement impliquerait des investissements publics sensiblement (!) supérieurs à ceux envisagés, faute de quoi certains objectifs devraient être abandonnés.

Et la SNCB de mettre les priorités dans la maintenance de l'infrastructure existante et l'acquisition de matériel neuf performant et de menacer de supprimer des projets tels que le RER et le développement de grands axes marchandises si l'enveloppe devait être réduite.

Rappelons que dans la déclaration gouvernementale d'octobre 2000, le RER est une priorité, et que celui-ci se développera entre autres par la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Ottignies et Bruxelles.

On ne peut que s'étonner de voir soudain la souhait de la SNCB de développer deux nouvelles grandes lignes rapides. La première courrait le long de l'autoroute E411 jusque Sart-Bernard, via Daussoulx, d'où une bifurcation partirait le long de l' E42 vers Gosselies (coût : 55milliards eu lieu de 18) et la seconde relierait Anvers et Bruxelles et serait implantée sur la berne centrale de l'autoroute E19 (15 milliards). Objectifs : faire gagner du temps aux usagers venant du Luxembourg et relier les aéroports de Zaventem et de Gosselies ; fournir un accès direct à Zaventem pour les Anversois et les Malinois. Bref, alors que l'on a toujours pas réussi à résoudre les problèmes d'accès à Bruxelles (le RER est en discussion depuis 10 ans maintenant), alors que de nombreux spécialistes s'accordent sur la nécessité de développer un réseau ferré structurant reliant entre elles les grandes villes au départ de gares accessibles pour tous par des modes dits « doux », la SNCB sort de son chapeau des projets pharaoniques qui augmentent l'enveloppe de 150 milliards et qui sont essentiellement consacrés à la vitesse.

Concernant la ligne BXL-Daussoulx : ce changement de cap n'est étayé par aucune étude comparative sérieuse des 2 options en présence (ni d'éventuelles autres alternatives) alors que les inconvénients de la nouvelle option sont loin d'être négligeables :

- quel navetteur est vraiment intéressés par ces lignes ? Le Bruxelles - Charleroi classique reste plus rapide ; les Namurois ne sont pas concerné par cette ligne excentrée qui leur imposera une correspondance à Daussoulx ;
- la nouvelle ligne ne comportera pas d'arrêts entre Bruxelles et Daussoulx. Elle ne pourra donc être empruntée par les trains IC-IR ralliant Ottignies et Gembloux, qui continueront à devoir cohabiter avec les trains RER ;
- comment de telles lignes contribueront-elles à une revitalisation des centres des villes ? Il est par contre très probable qu'elles contribueront à continuer la tendance devenue classique à la dispersion de l'habitat et son cortège d'effets secondaires négatifs (au niveau environnemental et social) aujourd'hui bien (re)connus ;
- la nouvelle ligne imposera le percement d'un tunnel de plusieurs kilomètres de long sous la forêt de Soignes ainsi que la réalisation de nombreux ouvrages d'arts pour compenser les fortes dénivellations présentes sur le tracé de l'autoroute E 411.

Depuis trente ans, les seuls projets d'infrastructures ferroviaires qui ont vu le jour ont tous été consacrés à la grande vitesse, laissant le transport intérieur de passagers littéralement sur place, donc en régression constante vu l'augmentation de la demande de mobilité. A la veille de la révision du plan décennal d'investissement, alors que le gouvernement s'est accordé sur l'importance de ce (re)développement du transport intérieur de voyageurs pour tenter de résoudre les impasses dans lesquelles se trouvent la mobilité des citoyens, la SNCB sème la confusion en proposant de mégalomaniaques projets qui laissent la majorité des utilisateurs quotidiens du rail sur leurs quais minables.

Nous demandons donc prioritairement un véritable réinvestissement du transport intérieur de voyageurs : réalisation la plus rapide possible du RER et de ses multiples mesures d'accompagnement (voir document 4 fédérations d'octobre 2000), améliorations quantitatives (en fréquence et en volume), et qualitatives du service proposé, optimisation du réseau existant et modernisation de certains axes pour la grande vitesse (ligne 161 et dorsale wallonne), réouvertures de voies pour parfaire le maillage, création de nouvelles voies quand cela s'avère nécessaire, développement d'une véritable intermodalité train/modes doux et transports en commun par route...

2) Le second terminal TGV de Schaerbeek-Formation

C'est en 1994 que la SNCB a pour la première fois manifesté son intention de construire un second terminal TGV bruxellois sur le site ferroviaire de Schaerbeek-Formation (situé au nord de la Région bruxelloise). Sa pertinence et son urgence n'ont toujours pas été démontrées à l'heure actuelle. Ce qui n'empêche pas la SNCB de le faire figurer dans sa proposition de nouveau plan décennal d'investissement.

En bref, le principal argument avancé à l'appui de ce projet est que la saturation prochaine de la Jonction Nord-Midi accélèrera celle du terminal existant gare du Midi (puisque un nombre croissant

de TGV devront y rebrousser chemin). Mais il est apparu d'emblée que ce projet était aussi – sinon surtout ? - motivé par le désir de la SNCB de réaliser une opération de promotion immobilière sur ses terrains de Schaerbeek-Formation, le terminal TGV étant supposé générer comme par enchantement une demande pour des bureaux.

Sur le plan de la mobilité, il n'est en effet pas du tout clair que ce projet de second terminal offre la meilleure réponse aux futurs problèmes de capacité du réseau.

Comme l'a souligné une récente étude réalisée à la demande de la Ministre fédérale de la Mobilité¹, la croissance prévue des TGV est peu susceptible d'affecter significativement le niveau de saturation de la Jonction Nord-Midi. Quant à l'augmentation des autres types de trains (IC/IR et RER), elle pourrait être absorbée par les 2 dédoublements de la Jonction, soit, à l'ouest, la ligne 28 (existante), et à l'est, le tunnel Schuman-Josaphat, dont le percement semble à présent acquis.

Par ailleurs, il suffit de regarder une carte pour se rendre compte que ce nouveau terminal serait littéralement situé « au milieu de nulle part ». Outre ses coûts propres (16 milliards), il nécessiterait également de lourds investissements connexes (estimés à 10 milliards au moins) pour être connecté aux réseaux de transports publics et routiers existants. Et même comme ça, il resterait nettement moins accessible que le Midi ou le Nord.

Deux expertises récentes² ont souligné qu'il serait vraisemblablement possible de résoudre autrement le problème de la saturation de la Jonction et celui – plus éloigné – de la saturation du terminal TGV du Midi, éventuellement même à moindre frais. Mais les alternatives à la construction d'un terminal en rase campagne n'ont jamais été prises en considération par la SNCB.

Il n'est bien sûr pas illégitime que la SNCB réclame un financement accru pour ses investissements. Mais encore faut-il qu'elle l'emploie à bon escient.

2ter. Les impératifs régionaux

1) Région bruxelloise

Le plan d'investissement 2001-2010 est tout à fait décevant pour ce qui concerne la réalisation du réseau RER dans et autour de la Région bruxelloise. Manifestement, et en contradiction avec les accords politiques existants, la SNCB se refuse encore et toujours à considérer ce projet comme prioritaire. Elle semble considérer que l'engorgement de Bruxelles est avant tout un problème régional, comme si l'énorme flot de navetteurs en provenance des autres Régions n'existait pas.

- Ainsi l'aménagement de la ligne 28, qui devrait permettre au RER de desservir directement l'ouest de la Région bruxelloise est reporté aux calendes grecques ; la SNCB ne veut apparemment se servir de cette ligne actuellement sous-utilisée que pour décharger la jonction Nord-Midi du trafic TGV.

- Ensuite, les moyens prévus pour le réaménagement des 28 gares bruxelloises sont tout à fait insuffisant (4 milliards de BEF sur les 104 milliards prévus pour Bruxelles et ses environs). La SNCB semble en effet considérer que la desserte des gares secondaires de la Région constituerait une espèce de « réseau intérieur bruxellois », qui ne serait pas de son ressort. Alors que les gares bruxelloises donnent aux navetteurs en provenance des 2 autres Régions la possibilité d'arriver en train à proximité immédiate de leur destination.

- Enfin, le nouveau plan d'investissement laisse tomber la mise à 4 voies de la ligne 161 (Bruxelles-Namur), alors que cela avait été fermement décidé par l'accord interrégional sur le RER du 30 mars 1999. L'alternative proposée par la société des chemins de fer est une nouvelle ligne, coûteuse et contestée le long de l'autoroute E411 (cf. ci-dessus).

Par ailleurs, il faut aussi rappeler que l'incertitude continue à planer sur le financement du matériel roulant nécessaire pour le RER et celui de son exploitation.

¹ Tony Young Consult

² Id. + ULB – IGEAT.

En bref, tout ceci nous laisse craindre que la réalisation du RER soit à nouveau postposée *sine die*. La SNCB insiste sur le fait que « les travaux pour le TGV doivent être terminés le plus rapidement possible » mais n'a cure de l'enlèvement chaque jour plus profond de la mobilité en Région bruxelloise et dans sa large périphérie.

2) Région flamande

Il faut investir dans les réseaux de banlieue d'Anvers et Gand afin d'améliorer l'habitabilité de ces deux villes et d'enrayer la fuite des habitants. Ces réseaux de banlieue représentent le chaînon manquant entre les réseaux locaux de bus-trams et les liaisons ferroviaires IC-IR. Comme pour le RER bruxellois, il ne s'agit pour l'essentiel pas de créer de nouvelles infrastructures mais d'optimiser l'utilisation des lignes et gares existantes. Cela suppose toutefois d'investir dans du matériel roulant confortable et dans un réaménagement des points d'arrêts visant à les rendre plus accueillant et à y faciliter les correspondances avec les bus et trams ainsi que l'intermodalité train-vélo.

Bien sûr, pour que ces réseaux de banlieue débouche effectivement sur une diminution du trafic et l'amélioration de la qualité de vie en ville, ils doivent aller de pair avec une politique de mobilité qui décourage l'utilisation de la voiture : gestion restrictive du parking, diminution de la capacité des voies de pénétration, création de parkings de dissuasion en bordure de la ville, multiplication des zones résidentielles.

Par ailleurs, le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen prévoit une amélioration des liaisons ferroviaires entre les zones urbaines. Or, un certain nombre des lignes ferroviaires principales du RSV ne se retrouvent pas dans le plan d'investissement de la SNCB. Entre autres : une liaison directe et rapide entre Anvers et Hasselt, une amélioration des liaisons entre Turnhout et la Campine.

En ce qui concerne le transport de marchandises, il faut mener une politique de discrimination positive du transport par chemin de fer par rapport au transport par route. Le port d'Anvers a un urgent besoin d'une seconde connexion ferroviaire et le port de Gand devrait pouvoir bénéficier d'une nouvelle liaison avec Terneuzen. Il faut cependant éviter que la création de nouvelles voies ferrées ne débouche sur une augmentation générale du transport de fret : l'augmentation du transport de marchandises par chemin de fer doit permettre une réduction du transport de marchandises par route. Pour cela, il est nécessaire de prévoir une politique d'accompagnement (cf. plus loin).

D'autre part, les nouvelles lignes pour le trafic de marchandises - et notamment la liaison Gand-Terneuzen - doivent aussi pouvoir être empruntées par les trains de voyageurs.

Enfin, la planification des nouvelles lignes marchandises doit tenir compte des incidences sur l'environnement. En conséquence, il est nécessaire de systématiquement réaliser pour tout nouveau projet une étude d'incidences comparant les effets sur la mobilité et sur l'environnement des différentes alternatives possibles (tracés alternatifs, alternatives par voie d'eau, etc.). Lors du choix d'un tracé, il faut également examiner quelles mesures seront nécessaires pour garantir la protection de l'environnement, de la nature et de la qualité de vie des riverains. Concrètement, la deuxième liaison ferroviaire au port d'Anvers devrait être mise en tranchée et la réouverture du Rhin d'Acier devrait d'urgence faire l'objet d'une étude d'incidences approfondie.

3) Région wallonne

Nous demandons tout d'abord aux autorités wallonnes de manifester plus clairement de l'intérêt pour le rail, intérêt qui, jusqu'à présent est loin d'être manifeste. Si les revendications flamandes sont précises, chiffrées, planifiées, il n'en est rien du côté wallon où dominant l'imprécision et le flou.

Une première revendication concerne la continuation de la modernisation du réseau wallon qui a souffert, par le passé, de l'application à l'ensemble des investissements de la clé de répartition 60/40 (et du manque de volonté politique pour qu'il en soit autrement). Par exemple, dans le plan 1996/2005, par suite des besoins en maintenance, la Wallonie n'a reçu que 23% pour la modernisation de son infrastructure. D'où l'importance de dotations précises à l'investissement en infrastructures, distinctes

d'une dotation à l'exploitation. Notons d'ailleurs que si cette clé se justifie du point de vue de la population elle est totalement injustifiée pour la maintenance des infrastructures. Cette dernière est en effet fonction de la longueur, de la nature et de l'état du réseau. La modernisation du réseau en Flandre est déjà plus avancée, et demande donc une maintenance moindre.

En matière de transport de personnes

Si comme nous l'avons souligné plus haut, nous ne soutenons nullement les projets mégalomanes de la SNCB, nous pensons que des investissements très importants sont nécessaires pour rattraper le retard énorme du rail dans le domaine des transports et de la mobilité. Et, en transport de personnes, la vitesse n'est jamais qu'une partie des défis à relever : la fréquence et l'amplitude des navettes, l'étendue du territoire couverte par l'infrastructure et la qualité du service feront la différence.

A cet égard, nous soutenons la mise à 4 voies des lignes 161 et 124 telle que prévue depuis longtemps dans le projet RER. Nous plaçons également pour une politique de réouvertures et/ou de créations de voies qui permettraient de parfaire le maillage entre les villes. Nous soutenons par ailleurs le gouvernement Wallon dans sa demande de renforcement de la « dorsale wallonne » ainsi que de modernisation de certaines voies pour la grande vitesse (par exemple la 161 vers le Luxembourg).

Nous préconisons aussi le développement autour des grandes villes d'infrastructures adaptées de transport en commun (transports péri-urbains) en se basant notamment sur de nombreuses expériences réussies depuis un certain temps déjà à l'étranger (le train-tram par exemple). Nous ne sommes, dans ces cas, pas opposés à un co-financement régional par transfert d'une partie des budgets liés à l'infrastructure routière.

Nous demandons une attention toute particulière à l'intermodalité en matière de transport de voyageur : ceci est incontournable dans les parties rurales de la Wallonie. Une politique de transport en commun adaptée, où la complémentarité train/bus (ou autre) est particulièrement soignée est encore à créer.

L'ensemble de ses mesures sera complété par une remise en état et une amélioration nette des gares et points d'arrêt (y compris des réouvertures, si nécessaire).

En matière de transport de marchandises :

Outre la finalisation de la ligne Athus-Meuse que nous souhaitons voir rapidement raccordée aux réseaux français et luxembourgeois, nous avons les mêmes revendications que pour le transport de personnes en ce qui concerne la modernisation des grands axes (notamment la ligne 130A : Charleroi-Erquelinnes).

Nous plaçons plus particulièrement pour la mise sur pieds d'une véritable politique d'intermodalité. Les responsables des plates-formes de Renory (rail-route-eau), de Bressoux (rail-route), d'Athus (rail-route), de Bierset (rail-route-eau), de Châtelet (rail-route-eau) et Mouscron (rail-route) regrettent unanimement de ne pas être intégrés à la politique wallonne de la mobilité. Bien plus, ils dénoncent les investissements du MET dans la rénovation des autoroutes, sans par ailleurs favoriser le recours au rail pour le transport des containers. Le rail peut délester la route de centaines de milliers de camions par an, lesquels sont bien sûr les principaux destructeurs des infrastructures routières.

Le renforcement de la « dorsale ferroviaire wallonne » est dans ce contexte une priorité, avec la mise sur pieds d'un TGV fret dont on parle souvent sans jamais rien en voir.

Pour la Wallonie, l'investissement dans la vitesse ferroviaire au niveau de la marchandise est un défi qui mérite des investissements importants. Elle constitue, à n'en pas douter, l'alternative la plus crédible à la route et l'air qui raflent actuellement toutes les parts de marché. La SNCB souffre malheureusement d'une image négative auprès des partenaires commerciaux : manque de fiabilité, niveau de service proposé incompatible avec une gestion moderne... On ne rattrape pas du jour au lendemain 30 ans d'investissements minimaux (ou de désinvestissement maximal ?).

3. Une politique de soutien à l'amélioration de l'offre ferroviaire

Le rail ne deviendra une alternative à la route que pour autant que l'accroissement de l'offre ferroviaire aille de pari avec des mesures décourageant l'utilisation de la voiture. La politique du rail doit donc s'inscrire dans une politique générale de la mobilité.

Il s'agit notamment de donner enfin une traduction concrète au principe de la variabilisation des coûts d'utilisation de la voiture ainsi qu'au principe de l'internalisation des coûts externes des transports.

Pour le transport de marchandises, l'introduction d'une taxe kilométrique (via GPS) constitue une option intéressante. La taxe kilométrique (qui peut être modulée en fonction du type de route, etc.) évite les inconvénients du péage (itinéraires « bison fûté »). Un tel système vient d'être introduit en Suisse. Il concerne tous les camions de plus de 3,5 tonnes. En Allemagne, il est question de remplacer l'Eurovignette par un système similaire à l'horizon 2003. Les Pays-Bas envisagent également de le faire dans un avenir proche. Les 4 fédérations demandent au gouvernement fédéral de profiter de la prochaine présidence belge de l'Union européenne pour mettre la taxe kilométrique sur les poids lourds à l'agenda.

Par ailleurs, il faut souligner qu'un contrôle plus strict du respect de la législation sociale par les transporteurs contribuerait également à assainir les conditions de la concurrence entre fer et route.

4. La consultation des usagers et de la population

1) Le Comité consultatif auprès de la SNCB

Le comité consultatif auprès de la SNCB est aujourd'hui composé de représentants de l'industrie, des travailleurs (syndicats), des utilisateurs industriels, des intérêts familiaux, des utilisateurs de trains, des Villes et des Communes, des consommateurs, du Ministère des affaires économiques, du Ministère de la Fonction publique, des Exécutifs régionaux, du Conseil national supérieur des Handicapés, du CA de la Poste et des cyclistes, soit, selon les textes du Moniteur, 34 personnes.

L'objet n'est certainement pas de critiquer le travail accompli jusqu'à présent par ce Comité, mais bien de faire des propositions pour que l'avis des usagers puisse être véritablement pris en compte :

- lors la définition des objectifs de mobilité propres au rail ;
- lors de tous choix importants du point de vue des usagers.

Il nous paraît également important que ce Comité soit régulièrement consulté dans le cadre du suivi des politiques menées.

3 points importants donc:

- la composition de ce Comité : est-il aujourd'hui composé de véritables utilisateurs du train, que ce soit de voyageurs ou de marchandises ? Il y a actuellement 8 représentants des travailleurs, 5 représentants de l'industrie, 6 représentants des consommateurs (au sens large) : est-ce justifié quand on compte 2 représentants « des utilisateurs de trains » ?
- une consultation régulière de ce Comité plutôt qu'une consultation épisodique pour une remise d'avis sur des questions fondamentales dans des délais extrêmement courts comme c'est le cas actuellement ;
- et surtout : la garantie que les avis remis soient véritablement pris en compte. Il serait par exemple intéressant que la SNCB doive justifier les raisons pour lesquelles un avis n'a pas été suivi.

Il serait également intéressant de pouvoir consulter les usagers de manière beaucoup plus large lors de choix importants comme ce fut le cas pour le nouveau matériel roulant, et ce à l'initiative de la Ministre des transports.

Enfin, nous pensons qu'il serait intéressant d'aider des associations d'usagers à organiser une meilleure représentation des utilisateurs du rail notamment par la création et le soutien de comités de lignes. Les usagers ont des avis pertinents sur bien des points, mais qu'il n'existe à l'heure actuelle

aucune structure qui puisse à la fois collecter ces avis et les mettre en débat pour les « construire » et les faire valoir auprès de la SNCB et du (de la) Ministre de tutelle. Ces groupements d'usagers pourraient, en outre, « sonder » la qualité, l'efficacité et la pertinence du service offert, à l'instar par exemple de l'éclairante enquête que vient de publier « Test Achat ».

Une meilleure structuration des usagers permettrait de formuler, à partir de plaintes diverses des propositions concrètes et positives : elle permettrait donc de passer de la « râlerie » à la proposition.

Notre action « donner de la voie » est une modeste ébauche de ce processus.

2) Une étude d'impact stratégique pour le plan d'investissements de la SNCB

Une telle étude se situe en amont des études d'incidences classiques, portant sur un projet bien spécifique. Elle devrait permettre d'investiguer toutes les alternatives possibles (y compris les alternatives non exclusivement ferroviaires). Elle devrait également - tout comme les études d'incidences classiques - faire l'objet d'une enquête publique, pour donner aux citoyens la possibilité de faire valoir leurs remarques et leurs suggestions. Cela permettrait d'organiser un vrai débat public sur l'avenir du chemin de fer et, en particulier, sur le rapport coût/bénéfice des grands investissements.

5. Et le plan fédéral de développement durable dans tout ça ?

La Belgique devrait réduire ses émissions de CO₂ de 7,5% en 2010 par rapport à 1990. Elle les a déjà augmentées de 13% et si les tendances actuelles se poursuivent, ce chiffre atteindra 22% d'ici 10 ans. Les transports (hors aviation et transport maritime) seraient à eux seuls responsables de plus de la moitié de cette augmentation. C'est dire s'il est nécessaire de renverser la vapeur dans ce secteur.

La version définitive du Plan Fédéral de Développement Durable (PFDD), approuvée par le Gouvernement fédéral le 20 juillet, a déjà revu à la baisse l'objectif de réduction des émissions de CO₂ assignée au secteur du transport puisque celui n'est plus « que » de 5%, contre 7,5% dans le projet de PFDD (ce qui, soit dit en passant, signifie que d'autres secteurs devront mettre les bouchées doubles). Comment les objectifs SNCB du Gouvernement s'inscrivent-ils dans ce cadre général ?

A l'heure actuelle, la part de marché du rail dans le transport de personnes est de 6,6%. L'objectif du Gouvernement fédéral est de la porter à 7,6% en 2010, ce qui correspond à une croissance de 15% et renverse donc la tendance à la baisse enregistrée au cours des dernières décennies (la part des chemins de fer dans le transport de personnes était encore de 9,2% en 1980).

Mais comme la mobilité devrait, de manière générale, augmenter de 30% sur la prochaine décennie (croissance que le gouvernement ne remet nullement en question), cette croissance de 15% de la part du rail correspond en fait à une augmentation de la clientèle de près de 50% ! C'est ce dernier chiffre qu'on retient en général. Il a l'avantage de souligner l'importance de l'effort demandé à la SNCB.

Mais il faut bien se rendre compte que dans un contexte de croissance de la mobilité de 30%, le fait que le rail gagne un point de part de marché n'aura qu'une incidence très limitée sur l'évolution du trafic automobile, même si les autres moyens de transport public progressent dans les mêmes proportions (autobus et autocars emportent 4,7% du marché, ils devraient atteindre 5,4% en 2010). En fait, la croissance de l'utilisation de la voiture particulière sera ramenée à 27,5%, au lieu de 30% en cas de stagnation de la part de marché des transports publics ! Autant dire qu'on peut oublier l'objectif des 5% de CO₂ en moins fixé par le PFDD. Pour l'atteindre, il faudrait en effet que l'amélioration des performances énergétiques des véhicules en circulation fasse plus que compenser cette croissance à venir de 27,5% et la croissance plus au moins équivalente déjà intervenue depuis 1990, ce qui ne sera pas le cas.

Même la FEBIAC - non suspecte de noircir le tableau en la matière - reconnaît que la quantité de CO₂ produite par le trafic automobile en Belgique continuera à croître au cours des 20 prochaines années³. Le même raisonnement peut être tenu pour le transport de marchandises.

Bref, s'il est plus que nécessaire d'améliorer quantitativement et qualitativement l'offre SNCB et, plus généralement, l'offre de transports publics, il faudrait aussi sérieusement s'interroger sur la soi-disant inéluctabilité de la croissance de la mobilité.

³ Publi-reportage paru notamment dans le Vif-L'Express du 7-13 avril 2000.

