

# SNCB : changer de voie

seulement  
**6,5%**  
de trains  
en +

#possibleautrement

#letraincestlavenir

**+58%**  
de voyageurs  
en plus  
en 15 ans

**10%**  
seulement de  
places assises  
en plus sur la  
même période  
de 15 ans

#sncb

Les navetteurs méritent un plan d'investissement ambitieux pour des trains +ponctuels et +confortables !

En 15 ans, le nombre de navetteurs a plus que doublé ! Ce succès a été rendu possible par le plan de mobilité mis en œuvre par Isabelle Durant lorsqu'elle était Ministre des Transports de 1999 à 2003. La suite fût moins glorieuse.

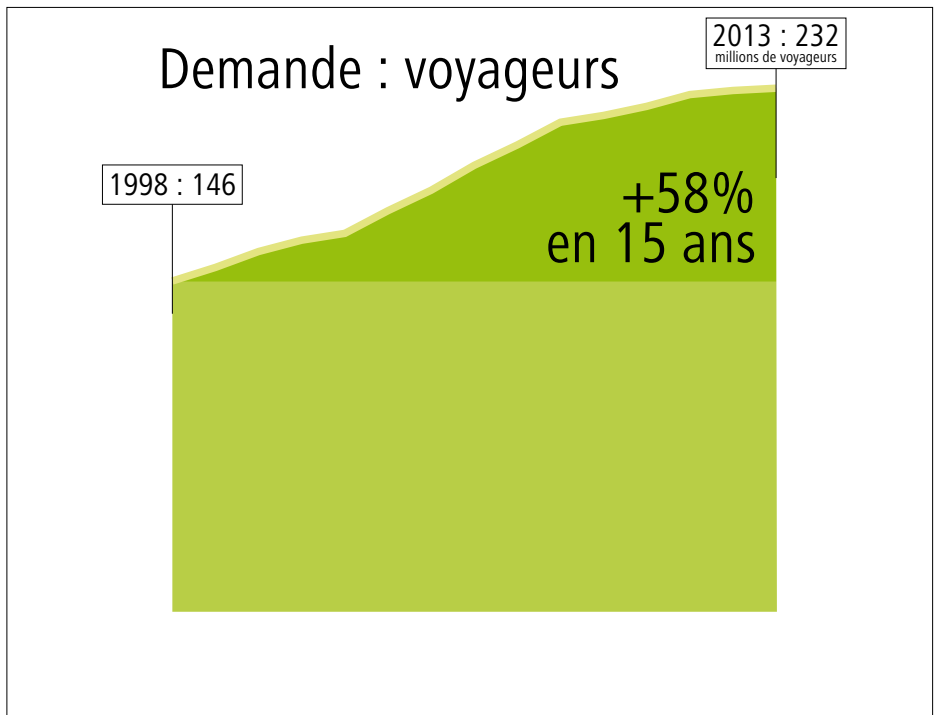
Les Gouvernements regroupant PS, MR ou CDH ont préféré faire (déjà!) de la SNCB un outil d'ajustement budgétaire plutôt qu'une entreprise au service de la mobilité. Et pourtant, le rail nous permet chaque jour d'éviter l'émission de milliers de

tonnes de gaz à effet de serre, et réduit la congestion et ses coûts pour l'économie. Cependant, force est de constater que le Gouvernement fédéral et la SNCB restent sourds aux demandes des navetteurs, contraints de voyager dans des

trains de plus en plus remplis et pas assez ponctuels. Si le personnel de la SNCB fait le maximum, il ne peut pallier le manque d'investissements dans le maintien de la qualité des services.

Ecolo demande dès lors de procéder à un audit de l'état du réseau et de la gestion de la SNCB pour investir au plus juste. Par ailleurs, le plan de transport de la SNCB passe à côté des enjeux de mobilité de notre temps. Il doit être revu.

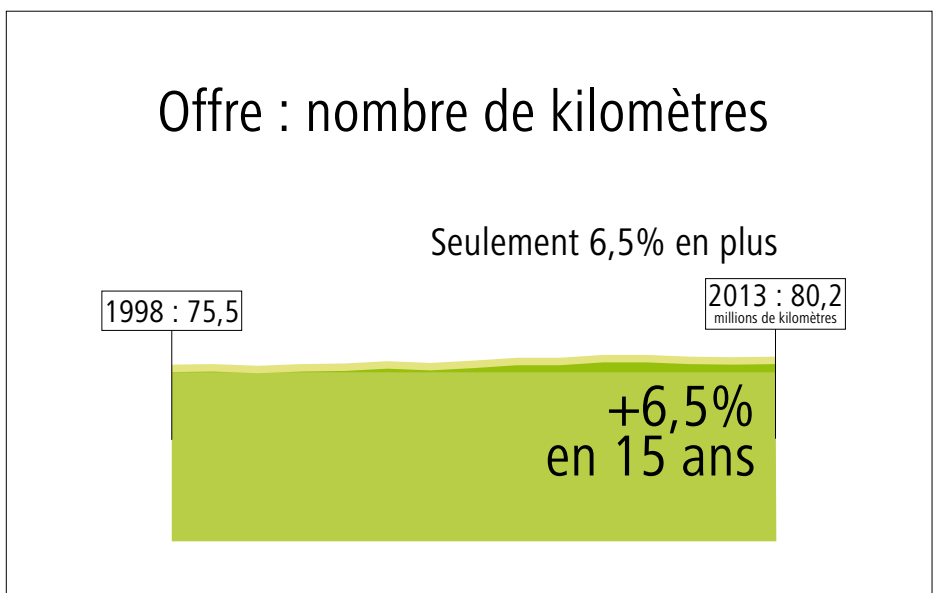
Né dans la foulée de la Belgique, le chemin de fer national accompagne depuis toujours l'histoire de notre pays. Aujourd'hui pourtant, le train est bien mal en point et est victime d'un manque d'ambition couplé à un désinvestissement continu depuis près de 10 ans. Les premiers à en souffrir étant évidemment ses centaines de milliers d'usagers. Pourtant cette situation n'est pas une fatalité.



Le train, déjà un goût de voyage ? Parce qu'il circule sur un des réseaux les plus denses d'Europe, parce qu'il est un moyen rapide, confortable, parce qu'il émet de 5 à 20 fois moins de CO<sub>2</sub> par voyageur qu'une voiture, parce qu'il est une réponse concrète aux problèmes de mobilité comme la congestion automobile (qui coûte pas moins de 8 milliards d'euros par an), le train est un moyen de transport qui occupe une place centrale dans la mobilité belge.

En 2011, le rapport du médiateur pour les voyageurs ferroviaires soulignait déjà les besoins criants des navetteurs : des trains à l'heure, des places assises en suffisance, une bonne information... Et le paradoxe de messages politiques

appelant la population à investir toujours plus le train tout en désinvestissant continuellement celui-ci. 4 ans plus tard, la situation n'a pas évolué. Ou pas dans le bon sens. Une récente enquête de Test-Achats soulignant même que neuf navetteurs sur dix désavouent le nouveau plan de transport de la SNCB pourtant supposé leur rendre la vie plus simple. Cette situation dure depuis... 10 ans. Depuis la fin des années 90, le nombre de voyageurs n'a pas cessé d'augmenter. Mais pas le nombre de train. D'où un inévitable encombrement dans les wagons. Couplé à un déficit de ponctualité. Or investir dans le rail, cela met du temps.



## Service : trains annulés

en 13 ans,  
3,5 fois plus d'annulations



Isabelle Durant,  
Ministre fédérale  
des Transports et de la  
Mobilité entre 1999 et  
2003, en charge de la  
SNCB. Et un plan : plus  
de 50% de navetteurs  
en 10 ans !

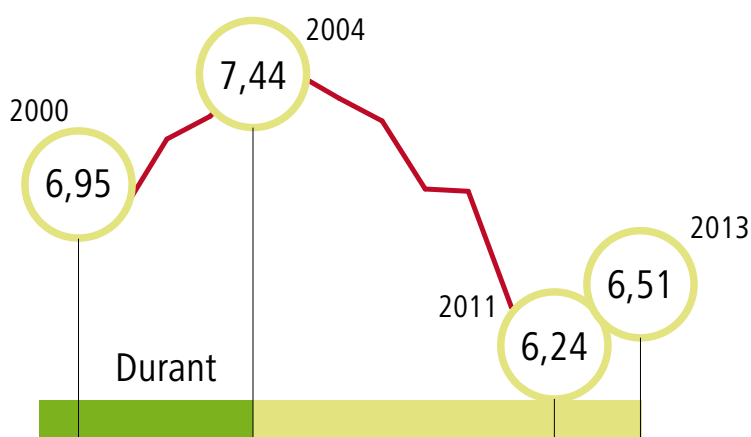
### Une vision pour le rail

Pourtant, réinvestir le train, cela marche. Au-delà des exemples allemands et suisses, en 1999, la ministre écologiste Isabelle Durant a mis en place un plan ambitieux, sur dix ans. 50% de navetteurs en plus, une augmentation substantielle des subsides à la SNCB liée à un plan d'entreprise, une tarification sociale pour attirer de nouveaux usagers... Cela a marché ! L'indice de satisfaction des navetteurs n'avait jamais été aussi élevé.

Malheureusement, ce plan d'investissement sera par la suite systématique-

ment rogné, avec pour conséquences un vieillissement des infrastructures, du matériel roulant, et des conséquences en terme de retard et d'inconfort. Nous payons donc aujourd'hui l'absence d'investissements pertinents dans le rail durant les décennies précédentes mais aussi l'abandon de cet enjeu majeur par le politique depuis le départ des écologistes du gouvernement fédéral en 2003. Il est grand temps de renverser la vapeur. Avant même les coupes budgétaires drastiques du Gouvernement Michel, les décisions du Gouvernement Di Rupo étaient déjà inquiétantes : sur les 18 projets

## Indice de satisfaction (sur 10)



prioritaires listés par le Gouvernement wallon, seulement 3 apparaissent dans le plan d'investissement de la SNCB. Ce qui est sur la table ne permet pas de développer le rail mais juste de le maintenir à sa capacité actuelle.

### **La mobilité en Belgique ne peut se passer d'un rail performant**

Le chemin de fer d'une Belgique au cœur de l'Europe, carrefour portuaire et aéroportuaire, reste un atout économique majeur. Reste à voir ce que l'on décide d'en faire. En effet, une infrastructure ferroviaire est un atout pour un pays, et le réseau ferroviaire belge est particulièrement dense. La SNCB a besoin d'être utilisée pour se positionner comme acteur central de la mobilité en Belgique. Elle a les cartes en main.

Ecolo demande, avant toute politique d'économie budgétaire aveugle et face à un réseau ferroviaire wallon dont la qualité se dégrade, de procéder à un audit de l'état du réseau, et de la gestion de la SNCB. Avec une bonne méthode, une véritable réflexion de service public, la SNCB peut offrir beaucoup plus à ses nombreux navetteurs : RER, REB (Réseau Express Bruxellois),... . Le plan de transport de la SNCB ne peut plus passer à côté des enjeux de mobilité de notre temps. Il doit être revu.

### **Comparons**

Avec les 2,1 milliards € d'économie combinées par les Gouvernements Di Rupo et Michel on ne fait pas :

Soit :

- RER: 1,3 milliard € (infrastructures et automotrices)
- Achat de nouveaux trains : 800 millions €

Soit :

- Modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg : 525 millions €
- Extension de capacité en places assises : 1110 millions €
- Parkings dans les gares : 358 millions €

Alors que le Bureau fédéral du plan attend une augmentation de passagers de +45% d'ici 2030 (et de + 115% pour les marchandises).

**Pour aller plus loin**

#### **Ecolo:**

Le programme 2014 pour les chemins de fer : [www.ecolo.be/?-priorite-2-donner-aux-chemins-de-](http://www.ecolo.be/?-priorite-2-donner-aux-chemins-de-fer)

Le communiqué de presse contre les mesures d'austérité budgétaire à l'égard des transports ferroviaires : [www.ecolo.be/?non-au-massacre-de-la-sncb](http://www.ecolo.be/?non-au-massacre-de-la-sncb)

#### **Etopia:**

L'avenir prend le train : un projet à 15 ans pour le rail : [www.etopia.be/spip.php?article311](http://www.etopia.be/spip.php?article311)

Le REB : [www.etopia.be/spip.php?article2317](http://www.etopia.be/spip.php?article2317)

L'avenir des transports : [www.etopia.be/spip.php?article1662](http://www.etopia.be/spip.php?article1662)

Dans les pas du cabinet Durant : [www.etopia.be/spip.php?article2352](http://www.etopia.be/spip.php?article2352)

#### **liens extérieurs:**

[www.test-achats.be/nt/nc/en-direct/satisfait-ou-pas-du-nouveau-plan-de-transport-sncb](http://www.test-achats.be/nt/nc/en-direct/satisfait-ou-pas-du-nouveau-plan-de-transport-sncb)

[www.navetteurs.be/](http://www.navetteurs.be/)