

*Rompre avec l'archaïsme du Groupe SNCB
Rompre avec le mode de pensée de dégradation de l'offre ferroviaire
Pour en finir avec les modèles financiers et de moyennes
(Dominique Dalne - Responsable général CSC-Transcom)*

septembre 2011

1. Introduction

Le Livre blanc qui a été approuvé récemment par la Commission européenne n'introduit pas de grandes révolutions, mais il assure une étape en plus dans la continuité du mode de pensée de la Commission. L'Europe évolue à grands pas dans son projet de libéralisation, d'ailleurs un nouveau paquet « ferroviaire » sera décidé avant la fin 2011. Il existe une pression pour accélérer la mise en œuvre de la libéralisation du secteur des voyageurs « nationaux », prévue initialement vers 2017. La Commission européenne n'aime guère la structure en holding mise en place dans 22 pays membres sur 27, deux autres n'ayant pas de réseau ferroviaire. Les services annexes à mettre en œuvre autour du système ferroviaire, dans la perspective d'accès équitables entre les opérateurs, seraient libéralisés : il s'agit notamment des gares, des ateliers d'entretien du matériel,... En bref, il faut détricoter les monopoles publics des sociétés historiques.

Aux exigences de l'Europe, s'ajoute la dette de la SNCB (opérateur) qui est structurelle et non accidentelle. Elle n'est pas liée uniquement au manque d'investissements. N'est-elle pas aussi le résultat de mauvais choix en matière de politique de gestion ? Cette dette pèse lourd sur l'avenir du transport des voyageurs en Wallonie. La population est moins nombreuse qu'en Flandre, et, beaucoup des lignes ferroviaires de Wallonie qui traversent des zones rurales ne sont pas rentables. Elles sont donc menacées d'extinction. Ce qui signifie que les habitants des zones rurales seront privés de mobilité et de plus en plus exclus dans leur ruralité.

L'option proposée par la CSC -Transcom est la suivante: supprimer des trains et des lignes, que ce soit en Wallonie ou ailleurs est une option qui représente elle-même un échec, au regard de la congestion des routes et de ses conséquences en matière économique, sociale et environnementale. La déstructuration, c'est le début de la fin d'une entreprise.

Plutôt que de supprimer des trains et des lignes, la SNCB doit penser à long terme et proposer une offre ferroviaire qui attire les voyageurs. Celle-ci passe par la collaboration avec les autres moyens de transports (bus, voitures... etc) et par la création de plateformes multimodales, comme suggéré par le Livre Blanc européen. A l'instar d'une revendication de la Région Flamande, il faut associer de manières plus étroites les localités, les Provinces, les Régions à la définition des besoins de mobilité pour définir une offre adaptée et pertinente. Il faut sortir d'un raisonnement de masse et travailler de manière fine, en collaboration avec les bureaux économiques des Provinces et les sociétés régionales des transports : Tec, De Lijn, Stib.

Enfin, dans une perspective d'éventuelle régionalisation du réseau, à terme, ou à tout le moins des outils de production, comme les ateliers du matériel roulant, de l'infrastructure, ou encore des bâtiments

liés à l'exploitation ferroviaire, tous les nouveaux projets doivent être pensés comme des centres de profits et non plus comme des centres de coûts. Il faut appréhender l'avenir avec confiance et intelligence sous peine d'être les fossoyeurs de la mobilité.

2. Les avantages et les inconvénients de la structure actuelle du Groupe SNCB

« Le 18 octobre 2004 est une date importante dans l'histoire de la SNCB. Il est mis un terme à une structure de gestion centralisée du temps passé pour ouvrir la voie le 1^{er} janvier 2005 à 00h00 à une Nouvelle SNCB composée de trois entités distinctes mais liées par leur actionnariat.»¹ La scission de l'entreprise SNCB fut coulée en force de Loi par l'Arrêté Royal d'exécution du 28 octobre 2004 (M.B. Du 17.11.2004).

La SNCB-Holding a été investie, entre autre, du rôle de banquier² pour l'ensemble du Groupe SNCB. Le but de ce montage juridique est de maîtriser la situation financière et de stabiliser l'endettement du Groupe, l'Etat limitant ainsi ses contributions financières à ses obligations prévues dans les contrats de gestions respectifs.

Les bénéficiaires d'une filiale ou de la maison mère peuvent servir :

- à apporter de l'argent frais à la branche plus faible financièrement ;*
- à réduire l'impact négatif des restructurations ;*
- à accélérer les investissements dans le Groupe ;*
- à réduire l'endettement consolidé.*

Dans le but de conserver cet équilibre global pour l'ensemble du Groupe SNCB, la SNCB-Holding doit imposer une discipline financière à l'ensemble des partenaires. Cette rigueur n'est pas évidente dans la mesure où chaque filiale, dirigée par un Conseil d'Administration autonome dans ses décisions, est indépendante. Le pouvoir de pression de la SNCB-Holding sur ses filiales est donc faible, car la Loi ne prévoit pas un pouvoir formel de contrôle de l'actionnaire sur les activités de ses filiales. La mauvaise gestion ou la mégalomanie des gestionnaires peuvent conduire à des dépenses inconsidérées de la filiale. Ses finances pourraient être mise en péril. Et, pour éviter une faillite³ de cette filiale publique, ou du Groupe SNCB par effet domino, l'actionnaire aurait l'obligation forcée de recapitaliser. Alors que le contrat de gestion 2008-2012 prévoit la stabilisation⁴ de la dette consolidée du Groupe SNCB au niveau de juin 2008, cette situation favoriserait un dérapage dangereux par rapport à l'objectif fixé par l'Etat.

Lorsque les comptes sont en négatif, il est nécessaire de contraindre la (ou les) branche(s) déficitaire(s), non seulement d'assainir ses (ou leurs) propres comptes et de décider les mesures de rationalisation nécessaires à la continuité des activités de l'(ou des) entreprise(s) concernée(s). Il appartient à chaque entité de décider les mesures opérationnelles, ou d'autres natures, à prendre.

¹ Dominique Dalne, L'évolution de la productivité à la S.N.C.B. de 1950 à 2007, Mémoire UCL, septembre 2008, p.56.

² Arrêté Royal du 29 juin 2008 portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public SNCB-Holding (M.B. du 3 juillet 2008 3ème édition) Art.109

³ Lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires (JO C184 du 22/07/2008).

⁴ Arrêté Royal du 29 juin 2008 portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public SNCB-Holding (M.B. du 3 juillet 2008 3ème édition) Art.88.

Comme tout est question d'équilibre, chaque société doit d'abord regarder ses propres besoins financiers avant de céder ses deniers, sans contrôle possible sur leur affectation. Tout effort supplémentaire a un impact direct ou indirect sur les missions de service public.

3. Les missions de services publics de la SNCB en danger ⁵

Dans le cadre de l'obligation d'assainir les finances de sa filiale SNCB Logistics S.A., et de celles des missions de service public, les organes de gestion de l'opérateur public SNCB sont contraints de sabrer dans l'organisation du transport des marchandises. Si le rapport annuel 2010 présente des mesures positives de gestion pour réduire le déficit : lutte contre la fraude, augmenter les ventes, améliorer la gestion des sillons ... Ils multiplient aussi les tentatives pour réduire la première mission de service public, à savoir le transport national des voyageurs, pourtant largement subventionné par l'Etat.

Le résultat opérationnel de 2009 de l'opérateur SNCB s'est clôturé par un déficit (EBITDA) de 263,9 mios d'euros⁶ et de 102,2 mios d'euros en 2010⁷.

Les marchandises transportées représentaient respectivement 36,5 et 39 mios de tonnes en 2009 et 2010 tandis que les recettes passent de 266,6 à 296,1 mios d'euros ⁸. En 2010, le déficit imputé à l'activité Cargo était de 146,00 mios d'euros ⁹. La filiale fret devra résorber son déficit estimé à 73,1 mios d'euros en 2010 pour passer dans le positif à hauteur de + 30 mios d'euros à l'horizon 2012. Cependant, un élément est resté dans l'ombre, c'est le coût des gares de triage pour les activités non discriminatoires (« local freight services » - LFS) – la charge est estimée à environ 25 mios d'euros.

- **Mise en doute de l'objectif 2012**

*L'objectif fixé pour réduire le déficit opérationnel de la SNCB en 2012 s'élève à – 78 mios d'euros. **Les mesures d'économies opérationnelles pour les missions de service public prévues sont à hauteur de 48 mios, pour autant que la prévision dans le secteur fret se réalise.** Autant dire peu probable à cause : de la conjoncture qui ne reprend pas de manière significative, du déficit occulté des LFS, de la révision des prix des contrats qui ont subi une hausse de 15% à 20% sur les 2 années précédentes. Il y a actuellement une discussion pour appliquer immédiatement une nouvelle majoration de 30% sur les prix - ce qui entraîne un point de rupture avec les clients. De plus, le maintien en activité du personnel statutaire excédentaire dans le circuit opérationnel du fret pose un problème à la SNCB. Le personnel qui n'est pas réaffecté ailleurs malgré certaines disponibilités de postes vacants, devient une charge financière non productive. Cette main d'œuvre est payée par le compte de l'opérateur public. Autant dire que l'enveloppe réservée pour la restructuration et alimentée partiellement par la recapitalisation de la SNCB-Holding sert à financer aussi ces travailleurs.*

⁵ L'article 218 de la Loi du 21 mars 1991 portant réformes de certaines entreprises publiques économiques. Contrat de gestion 2008-2012 version coordonnée avec 2 avenants, point B. Les trois missions de service public de la SNCB, article 5 et suivants, p.5 et suivantes.

⁶ Rapport annuel SNCB, 2009, (résultat au périmètre de 2008), p.40.

⁷ Rapport annuel SNCB, 2010, (résultat au périmètre de 2008), p.20

⁸ Rapport annuel SNCB, 2009, (résultat au périmètre de 2008), p.100

⁹ Rapport annuel SNCB, 2009, (résultat au périmètre de 2008), p.101

- **Conséquences perceptibles dans un proche avenir**

Du côté du nombre des voyageurs à transporter, le contrat de gestion prévoit des objectifs de croissance¹⁰. Et, les missions de service public subventionnées comprennent :

- 1. le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse;*
- 2. le transport transfrontalier de voyageurs, c'est-à-dire le transport assuré par les trains du service ordinaire pour la partie du trajet national non couverte au titre du point 1 et jusqu'aux gares situées sur les réseaux voisins définies à l'article 24 du contrat de gestion;*
- 3. les prestations que la SNCB est tenue de fournir pour les besoins de la Nation.*

C'est surtout l'offre actuelle pour la première mission qui est en danger. Le contrat de gestion laisse beaucoup de latitude aux organes de gestion pour supprimer des trains du service ordinaire. L'article 6 énumère le statut des gares desservies, l'article 7 dessine les lignes ferroviaires du réseau affecté aux trains ordinaires, l'article 8 fixe l'offre minimale. Ce dernier article est une clé déterminante pour les organes de gestion pour modifier fondamentalement l'offre de train. Il prévoit l'obligation et le nombre de dessertes dans une plage horaire fixe en fonction du statut de la gare desservie, bien souvent avec un premier train à 07h00 au plus tard et un dernier train à 21h00 au plus tôt, par sens de trafic.

La SNCB est autorisée par le contrat de gestion d'adapter son offre de manière autonome, et dans le respect de certaines modalités lorsque l'offre est modifiée de manière significative. D'une part, le transfert des offres ferroviaires au profit de dessertes locales par autobus¹¹ est autorisé après discussion avec les sociétés régionales de transport, ou moyennant un accord préalable du Ministre de tutelle lorsque l'offre ferroviaire est supprimée dans des proportions importantes (+ de 10%), et du Conseil des Ministres si la suppression représente plus de 30%.¹² Le Comité Consultatif des usagers doit donner son avis pour les modifications marginales.

Une concrétisation de ce type de mesures peut entraîner bon nombre de suppressions de train peu fréquentés. Voilà comment l'économie des sillons peut être réalisée. Et, c'est surtout en zone rurale que le

¹⁰ Contrat de gestion 2008-2012, texte coordonné avec 2 avenants, article 4 : « La SNCB doit transporter sur l'ensemble de la période 2006-2012, en ce qui concerne le transport intérieur, 25 % de voyageurs en plus qu'en 2006, dans le respect permanent des objectifs de qualité décrits dans le présent contrat. Cela représente une croissance annuelle moyenne de 3,8 %. »

¹¹ Contrat de gestion 2008-2012, texte coordonné avec 2 avenants, article 8 point 4 : « Dans le respect des législations fédérales et régionales concernées et en concertation avec les sociétés régionales de transport, lorsque des critères économiques à long terme le justifient, la SNCB dispose de l'autonomie nécessaire pour assurer, de façon permanente sur certaines relations locales, la mission de service public par des dessertes par autobus. Pour chaque initiative que la SNCB prendrait dans cette matière, elle présente préalablement aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques, via la DGTT, un rapport circonstancié et probant accompagné de l'avis préalable du Comité Consultatif des Usagers (CCU). Ce rapport est transmis pour information à chaque membre du gouvernement. »

¹² Contrat de gestion 2008-2012, texte coordonné avec 2 avenants, article 8 point 6 : « Si la SNCB envisage, compte tenu de la faible fréquentation, des coûts d'exploitation trop élevés ou suite à une amélioration de l'infrastructure, de supprimer certains arrêts ou de réduire leur desserte de plus de 10 % par rapport aux minima fixés aux points 2 et 3, elle sollicite l'accord du Ministre des Entreprises publiques via la DGTT sur la base d'un dossier justificatif. Toute suppression ou réduction de desserte de plus de 30 % par rapport aux minima fixés aux points 2 et 3, sera également soumise au Conseil des Ministres. Ce dossier doit aussi faire état des répercussions de cette mesure sur la mobilité. Le Ministre de la Mobilité doit être consulté. »

bât blesse. Même une zone comme l'université de Louvain-la-neuve verrait son offre réduite, malgré les investissements consentis par la Région Wallonne dans un « park and ride ».

D'autres mesures sont prévues. La suppression de guichets pour la vente des billets avec l'obligation d'une majoration tarifaire pour les billets délivrés à bord des trains. Ces mesures de rationalisation entraînent une augmentation du coût du prix des transports pour le citoyen « client ». Comment l'aide aux personnes âgées ou à mobilité réduite sera-t-elle rendue ? Comment les clients occasionnels pourront-ils être informés sur les types de produits, les horaires et les correspondances ?

4. Les missions de services publics d'Infrabel amputées

Dans l'application du mécanisme de solidarité des filiales, Infrabel est sollicité pour participer à l'équilibre financier consolidé du Groupe SNCB. Infrabel devrait contribuer à l'effort d'une hauteur de 81 millions d'euros dans l'objectif 2012, au-delà des 22 mios de son propre déficit prévu. Dans le cadre de ses missions de services publics, Infrabel devra réduire l'entretien de certains tronçons de ligne et de ralentir ses investissements.

Comme l'état des lignes en Wallonie est aussi dégradé que celui des autoroutes, il est aisé de comprendre que la diminution de l'entretien aura une répercussion négative sur la vitesse des lignes et donc sur la régularité du trafic, et de la vitesse commerciale. Cette dégradation rendra Infrabel complice et acteur d'une mort annoncée des lignes en zones rurales.

5. Les missions de services publics de la SNCB-Holding en cure d'amaigrissement

Les efforts demandés à la maison mère devraient atteindre plus de 20 mios d'euros dans le cadre de l'objectif 2012. Cela impliquera-t-il une augmentation tarifaire des produits d'appel au transport ferroviaire ? La mise à disposition de parkings payants et de services divers, à proximité ou dans les gares, renforce l'attraction du mode ferroviaire. La politique menée par la SNCB-Holding devient plus commerciale. Si l'on peut se réjouir de cette approche qui améliore le chiffre d'affaires de l'entreprise, le client est, lui, de plus en plus sollicité pour mettre la main au portefeuille. L'offre globale du transport augmente son prix.

6. Le secteur des marchandises « privatisé »

Le secteur des marchandises lourdement déficitaire a conduit la SNCB à le filialiser. La S.A. SNCB Logistics est une société de droit privé. Sa seule chance de survie est une gestion purement économique. Le nouveau plan industriel qui vise à concentrer le triage sur le pôle Anversois, entraîne une réduction drastique de l'activité et de l'emploi « cheminots » en Wallonie. Si les objectifs sont de gérer les deniers de manière parcimonieuse et économique, il n'en reste pas moins vrai que les conséquences globales de ces décisions débordent sur le terrain communautaire. Si la clé des investissements de la Flandre (60%) et de la Wallonie (40%) est objectivée par la représentativité de la population dans les différentes Régions et les rôles linguistiques, il existe aussi le fondement de paramètres internes dans le Groupe SNCB basés sur des volumes physiques transportés : 2/3 des voyageurs/km sont en Flandre et 1/3 des voyageurs/km sont produits grosso modo en Wallonie. 1/3 des tonnes/km transportées l'étaient sur le territoire flamand pour 2/3 des tonnes/km traversant le territoire wallon.

Cela explique que le passage des trains de marchandises sur le corridor Athus-Meuse est un enjeu important pour compenser le manque de population.

La réouverture des lignes transfrontalières, comme l'Ijzere Rhijn en Flandre et le tronçon Dinant-Givet en Wallonie risquerait à terme d'avoir également une implication sur les clés de répartition financières dans le Groupe SNCB.

*En conclusion, **une décision qui, à prime abord, relève de la gestion rationnelle d'un outil de production, peut discrètement et surnoisement miner le terrain communautaire** quand l'on sait les attaques incessantes du côté flamand sur les dotations pour les missions de service public, les clés d'investissement dans les infrastructures ferroviaires et l'emploi dans le Groupe SNCB (52 % et 48%), sans parler du cadre paritaire à 50% dans la zone bilingue de Bruxelles-Capitale comme prévu dans la Loi linguistique ¹³. Il n'existe d'ailleurs plus de cadre linguistique actuellement dans le Groupe SNCB puisque ce dernier fut cassé par le Conseil d'Etat en 1999.¹⁴*

On peut aisément imaginer le résultat si l'on ne peut pas opposer des éléments quantitatifs.

7. Conséquences de la gestion déficitaire de la SNCB pour la Wallonie

La mauvaise gestion de la SNCB a des conséquences par effet domino en Wallonie. D'abord, le secteur des marchandises a plombé sérieusement les comptes de résultats de la SNCB. Sur présentation

¹³ Application des Lois linguistiques à la SNCB. Loi du 21 mars 1991 : L'article 36 §1er (Section V Emploi des langues ; compétences spécifiques de la commission paritaire) de la Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques prévoit que : « les entreprises publiques autonomes, ainsi que leurs filiales qu'elles associent à la mise en œuvre de leur tâches de service public et dans lesquelles la participation des autorités publiques dépasse 50 pour cent, sont soumises aux dispositions des lois sur l'emploi de langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966 ». L'article 20 §2 prévoit que : « ... L'administrateur délégué appartient à un rôle linguistique différent de celui du président du Conseil d'administration ». L'article 16 prévoit que : « ... le conseil d'administration et le comité de direction comptent autant de membres d'expression française que d'expression néerlandaise, éventuellement à l'exception du président du conseil d'administration et de l'administrateur délégué.

Loi sur l'emploi des langues du 18 juillet 1966 :

L'art 21 §1er dispose : « Tout candidat qui sollicite une fonction ou un emploi dans les services locaux établis dans Bruxelles-Capitale subit, s'il est imposé, l'examen d'admission en français ou en néerlandais, suivant que d'après le diplôme exigé, le certificat d'études requis ou la déclaration d'école, il a fait ses études dans l'une ou l'autre de ces langues ». Le §7 de ce même article précise : « Lors du recrutement de leur personnel des administrations des communes et celles de personnes publiques subordonnées aux communes doivent répartir à priorité entre les deux groupes linguistiques, 50% au moins des emplois à conférer.

Sans préjudice des dispositions [transitoire ou de sauvegarde des droits acquis en faveur du personnel attaché à ses services avant le 1er septembre 1963], au plus tard dans les 10 ans, à partir du 1er septembre 1963, les emplois égaux ou supérieurs à celui de chef de division doivent être occupés en nombre égal, par des fonctionnaires appartenant à l'un ou l'autre groupe linguistique.

¹⁴ Suite à un recours du VZW Verbond Van het Vlaamse Overheidspersoneel (VVO) devant le Conseil d'Etat, arrêt n°79.278 du 15 mars 1999, le cadre linguistique de la direction générale de la SNCB, décidé par l'A.R. du 1er décembre 1993 a été annulé. Un cadre a été soumis ultérieurement à la Commission du cadre linguistique qui a refusé à nouveau de valider le projet de la SNCB de 1993. Dès lors, il n'existe plus aucun cadre linguistique à ce jour. Depuis la scission en trois entités juridiques distinctes en 2005, l'application de la règle reste opaque, sachant que la SNCB-Holding, employeur unique, met son personnel à la disposition de chacune des filiales publiques : Infrabel, SNCB.

d'un plan rigoureux de rationalisation du secteur, dont la dernière recapitalisation a été approuvée par la Commission européenne, le secteur des marchandises augmente de manière significative les tarifs du transport ; rationalise quantitativement l'outil de production en Wallonie ; modifie les itinéraires de certains trains, par défaut d'adaptation des infrastructures ferroviaires, sur le réseau français, à des grands gabarits de containers. Ensuite, c'est l'offre ferroviaire « voyageurs » du réseau intérieur qui est sacrifiée dans l'objectif d'un équilibre financier de l'opérateur ? Par effet de solidarité, à travers le mécanisme de la SNCB-Holding, les autres composantes du Groupe, à savoir Infrabel et la SNCB-Holding, contribuent à l'effort d'assainissement des finances du Groupe et de la stabilisation de la dette. C'est essentiellement en Wallonie que ces mesures ont un impact aggravé par le corset budgétaire annuel.

8. Vision prospective pour la Wallonie

- **Nouvelle méthode pour définir l'offre de trains en Wallonie**

Si l'on veut préserver une offre ferroviaire attrayante en Wallonie, ne faudra-t-il pas rapidement rompre avec le schéma de pensée du Groupe SNCB et de développer des concepts novateurs pour garantir une mobilité durable dans notre région ?

Il faut aller à contre courant de la politique de démantèlement de l'opérateur historique. Il est indispensable de raisonner d'abord au niveau local et de définir une offre valable. Markus Rieder, de l'Université de Zurich, est spécialiste du maintien ou de la réouverture des lignes en zone rurale. Il a piloté l'expérience réussie de la réouverture de la ligne Malles-Merano (Italie). Le modèle proposé prévoit un nœud de correspondance modal et central avec un temps de parcours de maximum 1 heure, et celui de correspondance est réduit. Tous les trains se rencontrent entre l'heure '55 et l'heure '05 . Pour définir une offre acceptable, il faut au moins 18 paires de course par jour, étalées entre 5h00 et 20h00. L'offre est identique en semaine et le week-end. Les autres modes de transport sont structurés de manière à rabattre la clientèle sur le rail.

À l'instar de ce que réclame la région Flamande, je suis partisan que la Région Wallonne définisse elle-même son offre sur base d'un modèle similaire à celui proposé par Markus Rieder. La question est de savoir si la SNCB accepte d'intégrer ce mode de pensée dans son plan directeur.

Cette philosophie impose de regarder à la loupe une offre transfrontalière intégrée dans une forme de RER local.

Tout le monde est conscient que la SNCB prépare une diminution de l'offre en Wallonie, région dont la densité de population est faible. Là aussi, M. Rieder argumente qu'il est possible dans une zone à faible densité de réussir le pari d'une offre ferroviaire à succès.

Selon moi, il faut donc réfléchir à des nœuds de transfert modal ¹⁵, choisis à des points stratégiques, et pouvant convenir à différents modes collectifs publics et privés ou à des véhicules individuels. Le choix doit être orienté vers des zones qui cumulent des accès routiers faciles et des capacités de parking suffisantes. La SNCB doit ébaucher des plans stratégiques de concert avec les sociétés régionales de transport public, en l'occurrence la SRWT et les sociétés TEC. Sur base de cette piste, je développe ci-après un cas d'étude sur la zone de la Province de Luxembourg.

¹⁵ Cette option est d'ailleurs une piste retenue dans le Livre Blanc européen

- **La gare**

Au niveau des gares, c'est la nouvelle politique menée par la SNCB-Holding qui doit être le fil conducteur des futurs investissements. La gare doit être réfléchie comme un centre de profits, pas uniquement sur le plan de concessions minables, mais avec une dimension de commerces à haute valeur ajoutée, intégrant des logements, les crèches... À titre d'exemple, les recettes générées¹⁶ par les gares d'Anvers et de Bruges, au premier semestre 2011, s'élevaient respectivement à 1,69 et 0,57 millions d'euros. Les gares de Liège et de Namur, d'importance similaires, ont engrangé des recettes de 0,42 et 0,31 millions d'euros.

Dans son modèle, Markus Rieder estime que les utilisateurs du train doivent vivre dans un habitat concentré, au plus loin à 1000 mètres de la gare ou du point d'arrêt.

- **Les ateliers d'entretien du matériel roulant**

Le choix d'implantation d'un atelier de ligne relève essentiellement du lieu d'utilisation du matériel roulant. Il suit donc logiquement un flux de trafic et ne le précède pas. Ce n'est pas le choix d'implanter un atelier à un endroit déterminé qui doit conditionner l'offre future. Prendre cette option engendre le paiement inutile de sillons entre le lieu d'entretien et d'utilisation.

Il faut investir à condition d'obtenir un atelier qui n'est pas handicapé avant même de voir le jour. L'expérience de la construction de l'atelier de Charleroi montre combien, pour des raisons dites « budgétaires », on peut handicaper l'exploitation future d'un atelier. Les gestionnaires de l'époque ne voulaient surtout pas que cet atelier accueille à terme le matériel RER. Dès lors, l'atelier fut conçu pour entretenir 3 caisses d'automotrice sous abri. Aujourd'hui, le matériel entretenu à Charleroi est de 4 caisses, dont l'une est levée à l'extérieur. Le personnel ne travaille pas sous abri. Il est prévu une extension de l'atelier.

Tout nouvel investissement en Wallonie doit être conçu pour envisager un avenir durable, sans handicap. Il faut donc prévoir un atelier passant, équipé au minimum de 2 voies de levage, 2 voies pour l'entretien, 2 voies pour le matériel existant ou pour des tiers.

9. Cas d'étude pour la zone de la Province du Luxembourg

9.1. Définir un lieu central (Stockem) de la mobilité dans la Province et des points nodaux (Libramont, Bertrix, Gouvy, ...)

Il faut cibler un lieu approprié pour la concentration et la distribution modale. La gare de Stockem est ce lieu à privilégier pour différentes raisons :

- *la gare de triage désaffectée offre de grands espaces ;*
- *la SNCB doit investir pour la réalisation d'un point d'embarquement pour voyageurs en remplacement des PANG de Stockem et Viville ;*
- *le projet d'implantation d'un dépôt de matériel du TEC à Stockem, à proximité de la ligne 162 ;*
- *la création d'une gare de correspondance des bus TEC, à prévoir à proximité, renforcerait l'attraction entre les modes de transport public ;*
- *les espaces disponibles permettraient de construire un « park and ride », et pourquoi pas en cofinancement avec la Région wallonne ?*

¹⁶ Document du Comité stratégique du 26 août 2011.

Il faut élaborer un master plan sur cette zone de manière à accueillir une gare mixte : rail (6 quais), bus (quais accessibles directement en correspondance avec les trains), voiture (park and ride), la construction d'un nouvel atelier (pas sur le site actuel pour garantir la continuité des activités), avec des financements issus des différents partenaires.

Le projet de modernisation de la gare d'Arlon est finalisé et sa réalisation prévue pour 2012 ne doit pas être modifiée. La gare du chef-lieu de la Province doit être privilégiée dans le schéma de desserte ferroviaire.

9.2. Libramont : un point nodal

Libramont occupe une position géographique centrale, à la croisée des autoroutes E25 et E411. Libramont reste une gare de correspondances importante vers les lignes 165 – 166 et 163 vers Bastogne, ligne exploitée depuis 1994 par des bus TEC pour le compte de la SNCB à concurrence de 310.000 € par année.

La localisation durable de la majorité des services du Groupe SNCB est recherchée à Libramont.

*Il est nécessaire qu'une **cabine de signalisation** reste implantée dans la province (dossier Infrabel). La concentration des cabines est programmée dans une première phase à Libramont, avant d'être transférée ultérieurement vers Namur. Il est inconcevable que la cabine de Namur gère l'étendue du territoire d'une aussi grande province. Il y va de l'efficacité opérationnelle en cas d'incident sur la ligne d'abord, et de la consolidation de l'emploi ensuite.*

9.3. Définir les besoins de mobilité et les autres points nodaux dans le cadre des relations transfrontalières

Les autorités Grandes-Ducales prévoient de connecter la ville de Luxembourg et le Kirchberg ¹⁷ par connections ferroviaires et le funiculaire. Plusieurs gares et lignes de la Province doivent être desservies correctement avec le Grand-Duché voisin, pôle d'attraction économique. Une étude doit être menée de concert avec les autorités Grandes-Ducales pour estimer les potentialités et les besoins de mobilité. A l'Est de la Province, il s'agit de la liaison Gouvy - Vielsam vers Troisvierges - Ettelbruck et Luxembourg sur la ligne 42. A l'Ouest, sur la ligne 165, une nouvelle offre ferroviaire a été mise en place entre Virton – Athus – Luxembourg.

***Stockem** doit être un lieu central de la mobilité des voyageurs sur l'axe de la ligne 162 vers le Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre de la mobilité transfrontalière. Vu les espaces disponibles, le garage des rames « RER local » est facile. Il faut mener les études de potentiel, l'éclatement des flux de mobilité, l'offre idéale.*

9.4. La localisation du nouvel atelier de ligne des locomotives dans la zone d'Arlon : à Stockem

L'avantage de ne pas implanter l'atelier à Arlon permet de réserver le terrain pour le développement d'autres activités, comme p.ex. le logement.

¹⁷ Article de presse paru le mardi 13 septembre 2011 dans l'Avenir du Luxembourg

La construction d'un nouvel atelier de ligne «passant» à proximité du lieu d'exploitation est un choix économique. Pas de coût de sillons. Pas de parcours à vide, la rame à destination du car-wash pourrait être mise en exploitation pour améliorer la fréquence des dessertes avec Arlon.

Son installation doit prévoir la capacité d'entretien d'une automotrice quadruple avec des voies passantes, un équipement de minimum de 2 voies de levage, 2 voies pour l'entretien, 2 voies pour l'entretien du matériel existant et/ou pour des tiers.

Il serait pertinent de rechercher des synergies d'entretien du matériel des Chemins de fer Grands-Ducaux, en vue de définir avec certitude la capacité nécessaire aux tiers, en ce compris s'il est souhaitable l'implantation de cheminots tiers dans notre atelier. Ce n'est qu'avec cette approche que l'on peut garantir une viabilité durable de l'activité dans cette zone. Il restera aux syndicats à convaincre les travailleurs du bien-fondé de cette approche : garantir un emploi pour les jeunes, à proximité de leur bassin de vie sociale.

10. Conclusion

L'avenir doit se préparer avec confiance et pertinence en associant un maximum d'acteurs de terrain. Il faut cesser de planifier dans des bureaux, uniquement sur base de critères financiers, loin de la réalité des besoins sociaux en mobilité durable. Cette réflexion sera sans doute partagée par des visionnaires. Non seulement, elle a pour but de favoriser la mobilité des citoyens et non de les réduire à l'immobilité, mais aussi de consolider les activités économiques et l'emploi dans les sous-régions. Et comme le dit Jean Fourastié : « Le seul moyen dont dispose l'humanité pour vivre mieux, c'est de produire mieux ».

Cette approche sera balisée avec la même rigueur pour les autres régions de Wallonie et Bruxelles. Il est urgent de débusquer les maillons manquants dans les investissements et de cibler des priorités pour le prochain plan d'investissements. Il appartient à la Région Wallonne de coordonner cette vision politique partagée et soutenue par les partis politiques, pour garantir un développement structuré, harmonieux et pertinent d'un réseau ferroviaire wallon porteur de croissance économique. Si l'approche est principalement focalisée sur le secteur des « voyageurs », il ne faut pas oublier le maintien en bon état d'un réseau ferroviaire en Wallonie pour le transport des « marchandises » de nos entreprises.