



Le train est mort, vive le train !

Le Ministre Gilkinet témoigne, dans les faits, de peu d'ambition pour le rail.

La situation sur le rail n'a sans doute jamais été aussi pénible pour les navetteurs qu'aujourd'hui. Malgré cela, le Ministre Gilkinet manque d'ambition dans les contrats de service public et de performance de la SNCB et d'Infrabel, contrairement à ce qu'il fait croire dans ses effets d'annonce.

La SNCB n'a jamais autant supprimé de trains qu'en 2022 (44000 suppressions), les guichets sont déshumanisés (sur 554 gares, seuls 96 guichets sont encore ouverts), et des incidents se multiplient, bloquant les navetteurs parfois des heures dans les trains sans informations. Et malgré cela, les tarifs des titres de transport augmentent de presque 10% ce 1er février.

Pour le Ministre Gilkinet, cette situation catastrophique est due au désinvestissement dont sont responsables les gouvernements précédents. S'il est vrai que les chemins de fer ont souffert pendant des décennies d'un sous-investissement, peut-on espérer que la conclusion des contrats de service public avec la SNCB et de performance avec Infrabel permettra de renverser la vapeur ? Depuis 2020, a-t-on réellement avancé dans le réinvestissement des chemins de fer ? Pour les Engagés, la réponse est « non ».

- **Manque d'ambition dans le contrat de service public et de performance de la SNCB et d'Infrabel**

Ce qu'on retrouve dans les contrats de service public et de performance de la SNCB et d'Infrabel est totalement insuffisant pour rendre le rail plus attractif. En effet :

- **La croissance de l'offre de transport de l'offre n'est pas garantie**
Le contrat vise une croissance de 10% de l'offre de transport pour 2031 mais la clause suivante n'invalide-t-elle pas toute obligation de résultat: "Au terme du contrat , le service ne peut être inférieur au service de référence à l'entrée en vigueur du contrat". D'autre part, l'article 8 ouvre la porte à de possibles réductions de l'offre (détails sur demande)
- **Les objectifs en matière de ponctualité sont minimes:**
Aujourd'hui à 89,5%, ils sont seulement à 90,5% en 2026. En plus, les suppressions de trains ne sont toujours pas comptabilisées dans l'indice de ponctualité.
- Le Contrat de service public ouvre la porte à de **nouvelles fermetures de guichets** avec les risques de **dégradation de la sécurité dans les gares**. Dans le chapitre sur le personnel en gare on lit "la SNCB peut faire évoluer la situation en fonction du nombre de transactions et de personnel en gare".

Le contrat de service public de la SNCB est donc peu ambitieux et surtout peu contraignant pour la SNCB. Il s'agit d'un compromis entre l'État et la SNCB sans que les parties ne prennent de risques. Les Engagés déplorent que la qualité du service offert au voyageur ne soit pas au centre des priorités. De plus, il n'y a aucune garantie quant à la mise en application des objectifs, la responsabilité est mise sur les gouvernements suivants.

- **Absence de réinvestissement promis par le ministre de la Mobilité**

Le ministre de la Mobilité écolo prétend :

- 1) avoir investi 2 milliards dans le rail depuis le début de la législature et parle d'un refinancement qui n'avait jamais été réalisé auparavant.
 - Pourtant, quand on analyse les chiffres, **seul 1/3 de ce montant est de nature à améliorer à l'avenir le service aux usagers**. Le solde relève essentiellement de mesures de compensation liées au Covid, aux inondations, et à la non-indexation des titres de transport etc. Ensuite, relevons également – par souci d'honnêteté intellectuelle qui ne semble pas s'imposer au Ministre – que les moyens alloués par l'Union européenne à travers le plan de relance européen correspondent à une moitié de ce 1/3. Bref, les moyens réellement dégagés par le Gouvernement fédéral pour l'amélioration du transport par rail sont bien plus faibles que ne le laisse entendre le Ministre.
- 2) que d'ici 17 ans, le rail sera un moyen de transport fiable, régulier, confortable, où tout le monde aura une place assise et dont les fréquences auront augmenté jusqu'à 4 trains par heure. « *Le Conseil des Ministres a approuvé ma vision à long terme* » répète-t-il fièrement.
 - **Pourtant, la secrétaire d'État au budget dit tout le contraire** : « *je n'ai rien validé. Aucune estimation budgétaire ne m'a été fournie. Je n'ai pas donné mon accord sur cette vision à long terme* ».
- 3) que les contrats de gestion sont ambitieux et permettront de refinancer massivement le rail. Mais ce plan de refinancement massif est-il garanti grâce à la conclusion des contrats de service public et de performance ? Non. **Rien n'est garanti**.
 - La Vision à long terme du ministre de la Mobilité doit encore faire l'objet d'études de faisabilité technique et budgétaire. Les **investissements qui seront nécessaires** à la concrétisation de ce rail de demain **ne sont donc pas inscrits dans les plans d'investissements** annexés aux contrats de service public et de performance.
 - Les **contrats de gestion** censés concrétiser la Vision à long terme sont du coup assez **peu ambitieux**. Si l'on prend par exemple les chiffres à euros constants (= qui ne tiennent pas compte de l'inflation à venir) annoncés dans le futur contrat de gestion de la SNCB, en moyenne, sur la période 2024-2032, hors compensations spécifiques éventuelles à venir, le contrat de gestion ne garantit au mieux que **1,983 milliards EUR/an** à la SNCB. Or, pour la seule année 2023, le montant annoncé dans le contrat de gestion est de **1,986 milliards EUR**. Comment dès lors envisager un accroissement du nombre de trains à 4 par heure, comme l'annonce le Ministre ?
 - Pire, **les moyens prévus pour ces ambitions peuvent à tout moment être revus, limités, voire supprimés**. En effet, le contexte budgétaire et financier pour la Belgique et pour l'État fédéral s'annonce plus que difficile dans les années à venir. Rappelons

que dans son évaluation globale des projets de plans budgétaires des États membres, la Commission européenne constatait que « *parmi les pays fortement endettés (Belgique, France, Grèce, Portugal et Espagne), la Belgique est le seul pays où le taux d'endettement continue à augmenter et où la croissance des dépenses courantes financées par les pouvoirs publics s'avère supérieure à la croissance potentielle* ». Le Bureau fédéral du plan prévoit qu'il faudra économiser pas moins de 5 milliards par an. Dans ces circonstances, comment comprendre autrement que comme une potentielle diminution à venir des moyens attribués à la SNCB, l'extrait suivant de son futur contrat de gestion : « *La Trajectoire Contractuelle de la Compensation d'Investissement peut être modifiée à tout moment de commun accord entre les Parties* » (art. 117).

Rien ne garantit donc que ces contrats de gestion assurent un refinancement du rail sur le long terme.

En conclusion, à la question de savoir si le ministre de la Mobilité Georges Gilkinet a réussi à faire mieux que ses prédécesseurs en matière de refinancement du rail et d'amélioration de la qualité du service aux navetteurs, il faut répondre « non ».

Les nombreux effets de com', notamment sur les investissements, se résument finalement à « boucher les trous ». Le Ministre a beaucoup de « bonnes intentions », mais ça s'arrête là. **Le député Engagé Josy Arens le regrette : « Les navetteurs de demain ne verront aucune différence sur la qualité, la fréquence, la ponctualité, le confort du transport par train. Ni malheureusement de leur accueil en gare. ».**

Contact Presse : Carmen DE LHONEUX – carmen.delhoneux@lesengages.be - 0478/991.530

