

Il faut remplir les trains vides et non les supprimer !

Vanessa MATZ - Sénatrice cdH
David LAVAUX - Député fédéral cdH

C'est en visant une meilleure gestion des deniers publics que Monsieur Jeholet s'interroge sur le bilan environnemental des transports en commun et en particulier des trains. Ce véritable plaidoyer anti-service public ferroviaire a le mérite de montrer la vraie ambition de ce député, voire plus généralement de son parti : supprimer les liaisons "non rentables" pour les remplacer par un service plus adapté de bus ou par des dessertes de taxi.

Notre option est très différente : nous estimons que ce n'est pas en supprimant les trains non remplis que l'on fera diminuer l'empreinte écologique, mais bien en remplissant ces trains vides.

Le chemin de fer reste indéniablement le mode de transport en commun le moins polluant. La circulation croissante sur nos routes engendre des coûts environnementaux de plus en plus élevés, liés notamment à la congestion grandissante sur les grands axes.

Déjà en 2001, le livre blanc de la Commission européenne sur la politique européenne des transports estimait que *"le chemin de fer (...) est un moyen de transport qui offre des potentialités importantes et de son renouveau dépend le succès du rééquilibrage des modes de transport. Cela suppose des mesures ambitieuses qui ne dépendent pas uniquement des réglementations européennes(...)."*^[1]. La solution passe donc par un rééquilibrage des autres modes de transport au profit du rail. On ne peut que dès lors constater que les propositions de Monsieur Jeholet vont dans une direction totalement opposée.

Le succès du train ces dernières années n'est plus à démontrer. Bien que des avancées doivent encore être effectuées, le groupe SNCB a fait des efforts considérables en terme de qualité. Le résultat de cette politique continue d'amélioration a été une augmentation ininterrompue du nombre de voyageurs depuis le début du millénaire.

Au-delà des solutions préconisées, c'est d'abord et avant tout un choix idéologique qu'il faut effectuer. Les décideurs politiques doivent s'interroger et définir leur conception du service public ferroviaire ainsi que la façon dont ce service doit être rendu. En ce qui nous concerne, ce service public doit d'abord et avant tout tenir compte des attentes des citoyens et surtout, être à leur service.

A cet égard, la SNCB joue un rôle indispensable dans la mobilité au niveau local. Ces dernières décennies, de nombreuses gares et points d'arrêts ont été supprimés, et certains lignes ont été entièrement démontées. On ne peut continuer dans cette voie. Il faut revitaliser l'utilisation du rail pour les trajets de courte distance.

Des choses restent à faire, et bien que les derniers contrats de gestion entre l'Etat belge et les trois entités du groupe SNCB contiennent des nouvelles mesures qui devraient permettre au rail de prendre un place de plus en plus importante ces prochaines années, elles ne nous semblent pas encore suffisantes. De plus, une prise de position aussi radicale que celle exprimée par Monsieur Jeholet est susceptible de menacer cette évolution.

En ce qui concerne la lutte contre l'impact environnemental des transports il faut souligner l'excellente initiative prise au niveau wallon par le Ministre André Antoine : les TEC wallons seront gratuits dès qu'il y aura une aletre au SMOG. Cette mesure ambitieuse inscrit très clairement les transports en commun dans le développement durable. En tant que parlementaires fédéraux, nous plaçons pour qu'une mesure équivalente soit appliquée à la SNCB.

Dans une perspective plus large, nous plaçons pour un élargissement des conditions de gratuité. Une des pistes que nous suggérons est de rendre le train gratuit le WE et jours fériés sur tout le réseau SNCB pour les détenteurs d'une carte train trajet ou scolaire : avec un impact budgétaire nul puisque l'offre restera identique, cette mesure aura pour effet de remplir les trains les WE et jours fériés.

Nous suggérons également que le dispositif de gratuité entre le domicile et le lieu de travail soit renforcé, en supprimant le montant de la contribution de l'employé dans la carte train : les pouvoirs publics ont montré l'exemple en prenant en charge l'intégralité du coût du transport domicile-travail pour les fonctionnaires, il est temps que les entreprises en fassent de même et bénéficient pour ces frais d'un régime fiscal plus attrayant que celui des voitures de société.

Il nous semble donc important que ces prochains mois de nouvelles discussions aient lieu afin de renforcer

le rôle du chemin de fer. A cet égard, une rediscussion de certaines modalités des contrats de gestion doit avoir lieu : la mauvaise information aux voyageurs lors des intempéries de ces derniers jours, tout comme les récents rapports de la Cour des Comptes sur le fonctionnement du Groupe SNCB et l'utilisation des deniers publics montrent qu'il est impératif de revoir les relations entre l'Etat et le groupe ferroviaire. Les moyens financiers nécessaires à l'accélération des investissements ferroviaires dans le cadre du plan de relance doivent également y être intégrés.

Nous déposerons donc une proposition de résolution afin que l'on puisse mettre à jour les contrats de gestion actuels entre l'Etat et le groupe SNCB, pour tenir compte de ces aspects.

L'option que nous choisissons est celle du service au public et au citoyen. Nous ne voulons pas comme Monsieur Jeholet d'un chemin de fer à deux vitesses. L'aspect environnemental ne peut justifier la suppression de trains en dehors des heures de pointe.

[1] COMMISSION EUROPÉENNE, Livre blanc "la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix", COM (2001) 370, 2001, p. 27.