



« Nos administrateurs ont été les seuls à rejeter le plan d'investissement de la SNCB. » **Benoît LUTGEN**



85 Un billet Arlon-Luxembourg coûte 85 % de plus qu'un billet Charleroi-Namur



Pour « maintenir toutes les lignes », Benoît Lutgen réclame le dégagement de 80 millions sur les trois prochaines années.

• Philippe LERUTH

« C'est un scénario que nous avons bien connu, notamment ici à Bastogne », détaille Benoît Lutgen, qui n'oublie pas sa qualité de bourgmestre : « on n'entretient plus une ligne ; la vitesse des trains s'y réduit progressivement ; les clients s'en détournent ; et on décide finalement de fermer la ligne parce qu'elle n'est plus rentable ».

Le président du cdH réclame donc le dégagement de 80 millions dans les trois années à venir pour garantir le maintien « de toutes les lignes existantes », et spécialement les lignes des zones rurales. Réaliste dans le cadre de l'enveloppe budgétaire fermée du rail belge ? « Sur un budget total de 26 milliards, 80 millions ne représentent qu'une broutille », balaise-t-il. « Il y a simplement des priorités à revoir » dans le plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB.

Mais ces revendications n'auraient-elles pas dû être exprimées plus tôt ? « Nos administrateurs ont été les seuls à rejeter le plan, à la SNCB comme à Infrabel », rap-

« Le rail est essentiel pour le développement de la Wallonie et de Bruxelles. »

pelle Benoît Lutgen. Mais le document, établi au début décembre, doit toujours être approuvé en conseil des ministres. Une correction est donc toujours possible. Et même nécessaire, « parce que si on rate le train, sans jeu de mots, l'occasion ne se représentera plus ». Or le rail est essentiel « pour le développement de la Wallonie et de Bruxelles ».

Le projet RER est l'autre cheval de bataille de Benoît Lutgen : l'idée, là, est de réaliser une ligne avant l'autre (cf. ci-dessous), plutôt que de construire deux lignes simultanément, pour les mettre en service seulement à l'horizon 2025. « Et budgétairement, les montants restent inchangés », insiste-t-il.

Si blocage il y a sur sa proposition, il ne peut donc être que politique, voire politicien ?

Benoît Lutgen veut balayer plus large. Il retrouve ses accents de ministre régional des Travaux pour parler développement de la Wallonie, « qui est multiple, et ne doit pas uniquement se concevoir sur l'axe Nord-Sud ». Et d'énumérer les travaux qui vont progressivement porter l'autoroute de Wallonie à trois bandes sur tout son tracé ; la construction d'une nouvelle écluse à Lanaye, et, à l'autre extrémité, l'amélioration de la liaison Seine-Escaut.

« La métropole lilloise, le Grand-Duché, les ports d'Amsterdam et de Rotterdam, ou Cologne et le Rhin sont également des pôles de développement pour la Wallonie », insiste-t-il. Les revendications du cdH ne portent pas uniquement sur le trafic voyageurs, le fret (cf. ci-dessous), et les lignes transfrontalières « qui désenclavent des portions du territoire wallon » sont également à son menu.

A priori, il y a là de quoi nourrir un large consensus. Même si cela pourrait obliger certains partis à une sacrée contorsion, pour les amener à adopter au gouvernement une attitude différente de celles qui a été la leur à la SNCB ou chez Infrabel... ■



Benoît Lutgen veut réviser le plan d'investissement de la SNCB « que nos administrateurs ont été les seuls à refuser », souligne le président du cdH



BELGA

RER

La ligne vers Ottignies dès 2019 !

Promis pour 2012, retardé à 2015, puis à 2019, le RER est maintenant renvoyé à 2025. « Inadmissible, peste Benoît Lutgen, alors que les navetteurs sont entassés les uns sur les autres dans des trains surchargés. »

En Wallonie, deux lignes sont prévues, pour ce réseau express régional autour de la capitale : la 161 (entre Bruxelles-Louvain-la-Neuve) et la 124 (Bruxelles-Nivelles). Leur mise en service est donc (actuellement) programmée pour dans douze ans. « Sauf si on réalise une des deux lignes en priorité, plutôt que de les programmer toutes deux simultanément », propose le président du cdH. Une première ligne pourrait ainsi être mise en service dès 2019, « et pour l'autre, il n'y aura aucune diffé-



2025. »

Resterait, en pareil cas, un choix à effectuer entre les deux lignes. Délicat ? Pas pour Benoît Lutgen : ce devrait être la ligne 161 « puisque tous les permis sont déjà octroyés ».

Autre argument, d'autorité pour le mayer bastognard : la réalisation de la ligne RER Bruxelles-Ottignies-Louvain-la-Neuve s'inscrirait dans la modernisation, prioritaire, de

LIGNES

Développer une stratégie du fret

Des « liaisons stratégiques de développement économique » ou des projets de liaison sont remis en cause, dénonce le cdH : la ligne 214 (Chertal) essentielle au projet de « Trilogiport » en région liégeoise ; la ligne 36 A (Voroux-Kinkempois) en lien direct avec le futur TGV-fret du Liege Airport, ou encore le raccordement de Molinfaing à la ligne 162 ou le polygone du bois de Gouvy à la ligne 42.

« Ces lignes d'intérêt économique majeur doivent être préservées », insiste Benoît Lutgen.

Pour des raisons économiques « parce qu'elles sont essentielles pour l'activité de certaines entreprises », et par préoccupation environnementale : « parce que le rail contribue, au même titre que le

Stratégie du fret



BELGA

Les lignes doivent donc être entretenues, et les projets de ligne réalisés, également pour le fret, d'autant que « la logistique et le transport constituent un axe de redéploiement essentiel pour la Wallonie ».

Et Benoît Lutgen de plaider pour une concertation avec l'Union Wallonne des Entreprises, « afin d'identifier les besoins actuels et futurs des entreprises ». Voire d'envisager des partenariats public-privé ré-

MOBILITÉ

La sécurité, affaire de tous les acteurs

La catastrophe de Buizingen a frappé les esprits, « mais le rail n'en reste pas moins 700 fois plus sûr que le trafic routier », rappelle Benoît Lutgen. Avant de supprimer une ligne, c'est un paramètre qu'il convient de prendre en compte.

Comment ? « En impliquant tous les acteurs de terrain, dès qu'une décision prise par un mode de transport risque d'impacter la sécurité de ses utilisateurs ». SNCB, TEC, STIB, police fédérale, polices locales, Parquet, Institut Belge de la Sécurité Routière (IBSR), associations... : le président du cdH veut un dialogue très large. « Parce que dès qu'on ferme une ligne, on renvoie les usagers sur la route, que ce soit en bus ou en voiture. »

La démarche se heurtera pourtant rapidement à un



BELGA

ses acteurs doit opérer dans un cadre budgétaire qui lui est propre, et aucun des interlocuteurs ne peut imposer une décision. Sauf, sans doute, le pouvoir politique... « De toute manière, d'ores et déjà des décisions prises par un acteur ont des conséquences financières pour un autre », évalue Benoît Lutgen. « Quand une ligne SNCB se ferme, le TEC doit souvent mettre en place une nouvelle des-

INVESTISSEMENTS

Réaménager la clé de répartition

La clé de répartition des investissements entre Flandre (60 %) et Wallonie (40 %) a été négociée en 2001 « par le gouvernement Arc-en-Ciel, alors que le cdH était dans l'opposition », lance malicieusement Benoît Lutgen. Et pourtant, le réseau se répartit plus ou moins équitablement entre nord et sud du pays. « Et 67 % des ouvrages d'art se trouvent en Wallonie, où la topographie alourdit les coûts d'entretien ou de construction de lignes ».

Le président du cdH entendrait-il rouvrir le débat sur la clé de répartition ? L'idée est plutôt de la réaménager. « Il y a déjà une certaine souplesse dans son application. Bruxelles en est exclue, par exemple. On pourrait également en sortir la modernisation de la liaison Bruxelles-Luxembourg, qui est un axe européen essentiel... »



prévoit la possibilité pour les Régions de financer elles-mêmes certains projets : la SNCB, ou la Flandre, ne pourraient-elles renvoyer la patate chaude à la Région wallonne ? Benoît Lutgen n'exclut rien, notamment des partenariats public-privé pour des projets économiques majeurs. « Mais la Région a déjà assuré un préfinancement sur Bruxelles-Luxembourg, qui n'a pas été suivi d'effets », rappelle-t-il. Cherchez

VITE DIT

Transfrontaliers Un billet international est nécessaire pour passer une frontière en train. Il coûte plus cher qu'un ticket national. « 85 % de plus » calcule Benoît Lutgen en comparant le prix des billets entre Charleroi et Namur et entre Arlon et Luxembourg. La SNCB doit négocier avec ses homologues pour abolir cette « frontière tarifaire », indique-t-il. Possible ? « Pour les billets Thalys par exemple, cet accord existe. Pourquoi pas ici ? » s'interroge-t-il, en assurant que « des dizaines de milliers d'usagers sont concernés ».

Gare Calatrava L'entretien des gares doit accompagner celui des lignes, poursuit le président du cdH. Qui ne remet pas en cause le projet « acquis » de gare de Mons. Et ne s'indigne pas du coût de la gare Calatrava, à Liège, « parce que, avec l'aéroport, et la voie fluviale, la gare est un élément structurant du redéploiement de Liège ».