

# Impuissante Région sur le rail wallon ?

Paul Piret Mis en ligne le 22/11/2012

**Sa compétence est très limitée. Son volontarisme politique devrait l'être moins.**  
**INQUIETUDE Éclairage**

A d'autres niveaux, il y a de quoi cogiter sur les structures du groupe SNCB et s'inquiéter de la dette des chemins de fer belges. En Wallonie, c'est le signal d'alarme qu'il faut tirer sur les perspectives du rail. Les aléas de la contestable clé 60-40 ou ceux de l'échéancier du RER sont des constantes. Mais les retards à moderniser Bruxelles-Luxembourg, les investissements 2013-2025 qui seraient sacrément rognés, des suppressions nouvelles de trains dits peu rentables, une catégorisation de lignes à entretenir ou pas, des alertes syndicales sur une stratégie flamande allongent à grande vitesse la liste des problèmes ou menaces à côté desquels la nouvelle suspension de l'unique liaison quotidienne entre la "dorsale" et Paris ferait figure de détail. Sans parler d'une réduction supplémentaire de la dotation d'investissements d'Infrabel, décidée par le gouvernement Di Rupo dans sa copie budgétaire 2013. Sans évoquer ici la question empoisonnante mais, politiquement, largement taboue de la nouvelle gare de Mons

Au Parlement wallon, on vient de s'émouvoir encore de cette "*désertification du rail wallon*", et un peu plus démonstrativement que de coutume. Vain exercice ? Oui, à se souvenir que la compétence est quasi exclusivement fédérale, hormis la possibilité de préfinancements ferroviaires régionaux. Non, à considérer que la politique n'est pas aussi cloisonnée que les institutions : des jeux d'influences peuvent infléchir des tirs. Et là, on s'interroge : y a-t-il pour le microcosme wallon impuissance, incapacité, attentisme forcé ou tactique à se faire entendre ?

Donc, quatre députés (le cinquième intervenant prévu, le socialiste, a manqué l'arrêt) et un ministre. Les élus sont alarmistes, voire va-t-en-guerre : "*On ne va pas se laisser faire. Tapez sur la table, fâchez-vous !*" enjoint le député MR Jeholet à Philippe Henry; "*Je vous demande une démarche forte et cinglante*", ajoute Bernard Wesphael à son ancien coreligionnaire.

Le ministre Ecolo modère les Transports dont il est en charge. Oui, il est inquiet, il est même "*sidéré*" à l'idée que la suppression qui vient d'être annoncée de 170 trains nationaux et 23 transfrontaliers pourrait être le prix à payer pour un nouveau train Amsterdam-Bruxelles. Mais les actions que la Wallonie peut mener "*sont limitées*"; et il attend toujours la première information officielle sur le projet du plan d'investissements "*aux allures d'Arlésienne*". Sans un mot des contacts politiques à entretenir.

**Responsabilité partagée**

Cette réserve ne passe pas inaperçue : *"La seule chose rassurante, c'est que vous partagez notre inquiétude"*, réplique la députée CDH Moucheron. Cette réserve intrigue même. Certes, le ministre Henry n'est pas un coigneur, ce qui est une faiblesse en nos temps politico-médiatiques. Pourtant, il a fait des sorties sur le sujet. Et il n'a pas forcément tort quand il prétend que les dossiers ferroviaires sont plus suivis en Wallonie que précédemment, plan de desserte ferroviaire (trop ?) ambitieux à l'appui.

C'est à se demander si le microcosme politique wallon n'est pas convié à ménager la vie déjà compliquée du ministre fédéral de tutelle, Paul Magnette (PS) - lequel n'aurait guère de gratitude en retour à son endroit Mais non, ce serait chercher trop loin. Il faut plutôt comprendre les demi-teintes de Henry comme un signal lancé aux PS, MR, CDH à activer leurs relais au pouvoir fédéral, eux qui en ont la possibilité au contraire d'Ecolo.

Ce qui n'exonère ni Henry ni le gouvernement wallon de toute responsabilité. A ce que l'on sait, il y a belle lurette que des réunions inter cabinets à Namur n'ont évoqué le rail; il n'y a jamais eu de point SNCB en comité de concertation; il n'y a pas encore eu de contacts directs entre les ministres Henry et Magnette. Alors ?