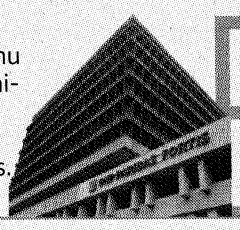


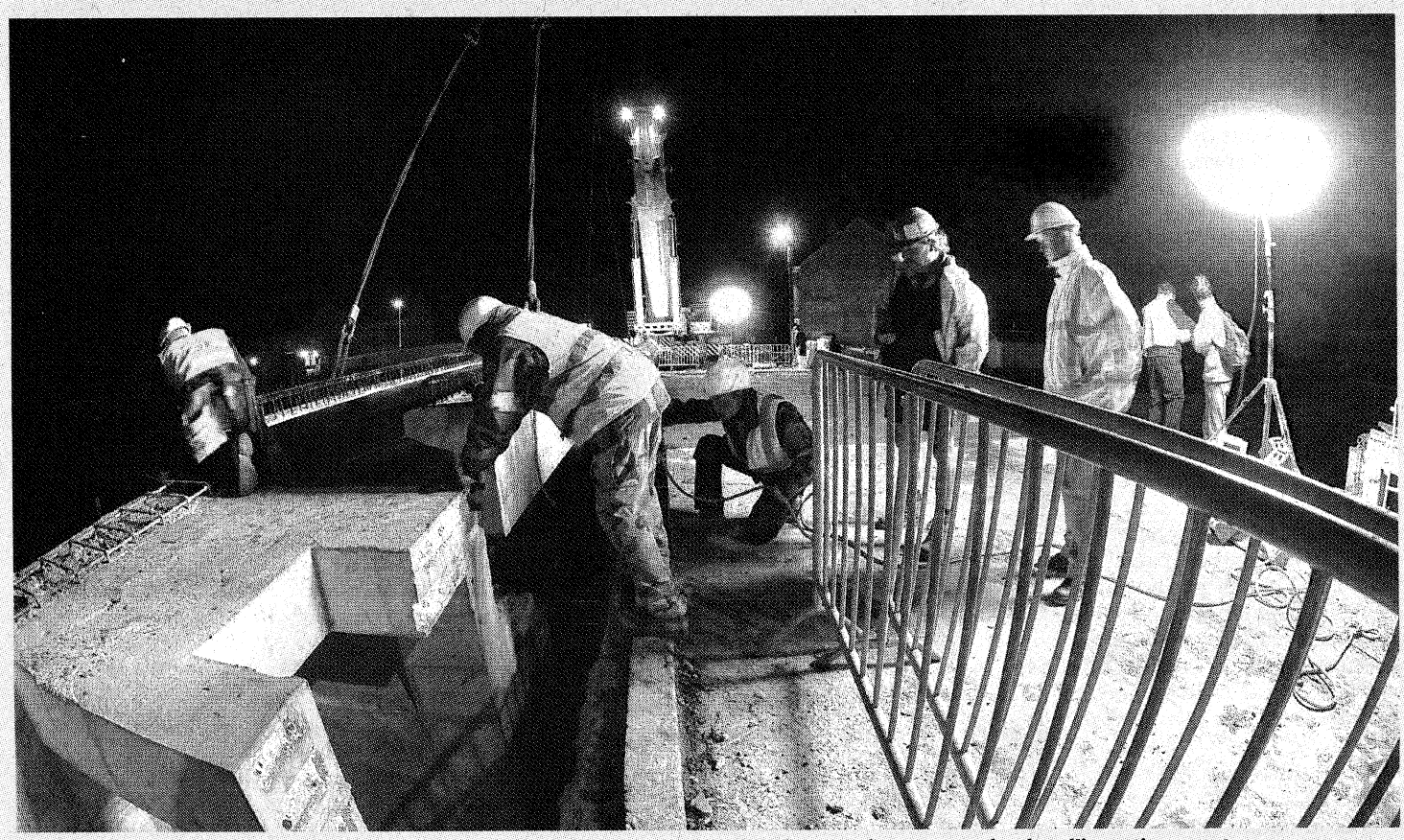
**BNPP Fortis** a retenu sept bureaux d'architecture pour la reconstruction de son siège bruxellois. © ALAIN DEWEZ.



# Le plan d'investissement 2013-2025 du chemin de fer est adopté

## TRANSPORTS Nouveaux trains, réseau, sécurité, ponctualité… 26 milliards en 12 ans

▶ Le programme des investissements ferroviaires et leur calendrier a été approuvé par le gouvernement.
▶ Sécurité, ponctualité, capacité et confort en priorité.



**L'achèvement du RER est programmé pour 2021. Malgré les retards, c'est un des axes importants du plan d'investissements.** © OLIVIER PAPEGNIES.

Sécurité, ponctualité, capacité et confort sont les maîtres mots du programme d'investissement de 26 milliards d'euros finalement adopté, ce vendredi, sur proposition du ministre Jean-Pascal Labille (entreprises publiques), par le gouvernement pour équiper le chemin de fer belge d'ici 2025.

Près de 2 milliards investis chaque année pendant 12 ans (soyons clairs, le plan ne prendra réellement effet qu'en 2014), ce n'est pas rien. Sauf que le projet idéal, rencontrant toutes les demandes des entités du Groupe SNCB et promettant une qualité optimale (« à la suisse ») des différents éléments du rail se montait presque au double (42,8 milliards). Il a donc fallu revoir les ambitions à la baisse, un peu partout. En maintenant, comme priorités ces quatre mots clés.

### On prévoit 120.000 places supplémentaires d'ici à 2025. C'est 95.000 de moins que le plan initial

La somme de 26 milliards en 12 ans n'est pas insignifiante. Si on y ajoute le 1 milliard de dotation annuelle de fonctionnement, ça pousse la facture globale du rail belge à au moins 38 milliards d'euros d'ici 2025, soit 3.545 euros par contribuable, à raison de 287 euros par an et par personne (par rapport à 158 euros par an pour l'enseignement, chiffre OCDE, par exemple).

**Ventilation** En gros, on prévoit 12,9 milliards pour la mobilité (achat de train, capacité du réseau…), 5,2 milliards pour la sécurité (les recommandations de la commission Buizingen), 5 milliards pour les bâtiments et services (gares, parkings, bureaux, informatique, information…) et 2,5 milliards de projets à développer en commun avec les régions.

**Priorités régionales** Si la Région bruxelloise et la Région flamande ont signalé les priorités ferroviaires qu'elles comptaient développer dans le cadre du PPI fédéral, la Région wallonne a été incapable, jusqu'ici d'aborder le dossier. On sait déjà que 2,56 milliards sont réservés à des projets régionaux : 988 millions pour la Flandre, 910 millions pour Bruxelles, 668 millions pour la Wallonie (plus les 500 millions qu'elles apporteront en cofinancement).

**RER** Histoire de rappeler que le fait de figurer dans le plan ne garantit rien, rappelons que le RER (réseau express régional) devait être inauguré en 2012 à l'issue du précédent plan pluriannuel d'investissements. Finalement, l'achèvement des travaux est programmé pour 2021 pour la ligne 161 (Ottignies-Bruxelles) et 2023 pour la ligne 124 (Nivelles-Bruxelles). Les francophones, qui avaient présenté une solution alternative (2019 pour la L161 et 2025 pour la L124), n'ont donc pas été suivis. Respect de l'incontournable clé de répartition communautaire 60/40 oblige.

**Bruxelles-Luxembourg** La modernisation de cette ligne qui est une priorité pour le transport des marchandises figurait aussi dans le plan précédent. Elle devrait être achevée pour 2021.

**Lignes « C »** L'entretien et le maintien des « petites » lignes, celles qui desservent les zones les moins peuplées (donc beaucoup en Wallonie) sont garantis.

**Jonction Nord-Midi** Comme Le Soir l'annonçait (17/7), une concertation sur la mobilité multimodale vers et dans la région de Bruxelles-Capitale sera menée. Ses conclusions sont attendues au plus tard pour 2014. Des budgets spécifiques sont comptabilisés en réserve et seront adaptés aux résultats de l'étude.

**Capacité** L'augmentation du nombre de places assises disponibles (par achat et renouvellement de matériel roulant, notamment à double étage) prévoit 120.000 places supplémentaires d'ici 2025. C'est 95.000 de moins que le plan initial (dit « ambitious ») qui tablait sur la même augmentation moyenne de fréquentation que les dix dernières années.

**Accessibilité** Différents moyens (400 à 450 millions) sont programmés pour améliorer l'accès du système ferroviaire aux personnes à mobilité réduite.

**Coulissant** Le plan pluriannuel 2013-2025 est composé de nombreux projets, rassemblés dans plus d'une centaine de fiches thématiques. Il sera « coulissant » : une évaluation régulière tous les cinq ans doit permettre de l'adapter à l'évolution de la réalité. ■

ÉRIC RENETTE

## Ce qui manque, dans le plan ?

Comme tout programme, plus encore en temps de crise, le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 pour le chemin de fer est le résultat d'une série de choix, de priorités. Donc de renoncements. Surtout quand la première épure du plan imaginé par le Groupe SNCB plaçait la barre budgétaire à 42,8 milliards. Et qu'il n'y en a qu'un peu plus de la moitié (26 milliards) à l'arrivée. Tout ne figure donc pas dans le plan.

**1 Les restes** Il faut peut-être rappeler certains éléments qui figuraient dans le plan 2001-2012 et qui n'ont pas été réalisés/achevés/entrepris. Le RER en est le plus bel exemple, la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg un autre, l'accès ferré à l'aéroport de Charleroi un troisième. Pour les puristes, on rappellera que le gouvernement wallon, à l'époque, avait aussi demandé d'accélérer les relations entre les grandes villes et Bruxelles en mettant liège à 40 minutes de Bruxelles, Mons, Namur et Charleroi à 30 minutes. On en est toujours très loin. Et il n'en parle plus dans le programme 2013-2025.

**2 L'écoute du terrain** C'est une chape de chemin de fer fédéral qui est jetée sur le plan, pas la traduction de ce que réclament les clients à bord des trains aujourd'hui. Le gouvernement a beau se réclamer d'une approche « client », il faut bien reconnaître que l'avis des associations de voyageurs n'a été sollicité que par politesse. Tout comme l'avis des trois Régions n'a, en gros, aucune influence sur les priorités du PPI. Rappelons que le plan ne tient compte que de 4 des 35 priorités wallonnes, de 4 sur 11 pour la Région bruxelloise, de 11 (et des nuances) sur 21 pour la Région flamande.

**3 L'intermodalité** Quelle mobilité veut la Belgique ? Quelle articulation veut-on mettre dans le coût/service des transports en commun sachant que déplacer un train sur un kilomètre coûte environ 20 euros, dont 40 % seulement sont couverts par les recettes, soit beaucoup plus cher qu'un autobus… L'échelon fédéral ne gère plus qu'un seul élément de la mobilité terrestre, le train. Le reste est régionalisé. Bilan : aucune approche globale et multimodale de la mobilité dans un pays long de 375 km n'est faite/souhaitée/réalisée.

**4 Économie d'énergie** Le train est un moyen de transport non polluant, c'est indéniable. Mais c'est le plus grand consommateur d'électricité du pays. Une énergie qui, comme les autres, coûte de plus en plus cher. On a beau chercher des programmes d'économie de cette chère énergie à travers le plan, c'est un critère totalement inexistant.

**5 Un accent de modernité** Le secteur ferroviaire n'est pas fait pour les impatients. Passer de l'idée à la concrétisation d'un projet prend généralement de longues années, notamment parce que tout changement d'infrastructure est lourd ou parce qu'entre la commande et l'arrivée de matériel roulant, il faut compter plusieurs années. Rien, dans le PPI qui vient d'être approuvé ne semble moderne, ne semble tenir compte de ce que sera la réalité en 2025. ■

É.R.

**COMMENTAIRE**

ÉRIC RENETTE

### QUEL RAIL A-T-ON DESSINÉ POUR DEMAIN ?

**Il faut replacer les clients au centre des préoccupations du Groupe SNCB prévoit le programme gouvernemental. Sauf qu'on peut se demander si on ne tricote pas l'avenir du rail et de ses utilisateurs à l'envers ?**

**Lors de son arrivée comme ministre du secteur, Paul Magnette s'était établi une mission logique : *« Dans l'ordre, je veux d'abord définir les missions, puis les structures et puis les hommes, pas l'inverse. On doit d'abord dire ce qu'on veut faire avec la SNCB, ensuite quelle est la meilleure structure pour atteindre ces objectifs, puis quels sont les meilleurs hommes pour diriger ces structures. »* La réalité démontre que la logique a été plutôt bouleversée. Dans l'ordre chronologique, on vient de réformer la structure, puis de dresser le programme des investissements, on va désigner les patrons (la semaine prochaine sans doute) puis, après seulement, on déterminera les objectifs (contrats de gestion) d'Infrabel et de la SNCB et, avant décembre 2014, on finira par s'accorder sur le plan de transport, c'est-à-dire l'offre de transport qu'on veut mettre en place en Belgique pour les dix prochaines années. Ce qui aurait dû être la colonne vertébrale de tout le reste…**

**Ce n'est pas la seule caractéristique du plan d'investissement qui vient d'être adopté. C'est avant tout, et c'est normal, un plan financier, rogné par les réalités budgétaires du pays. On y trouve donc avant tout des investissements incontournables : l'application des recommandations de la commission Buizingen, la modernisation du matériel, l'entretien du réseau… Le « souffle », la traduction humaine, concrète, de ce qu'on pourra en faire pour satisfaire le citoyen ne viendra qu'avec le plan de transport.**

**Or une des leçons du parcours que vient de suivre le PPI, c'est que les attentes sont assez éloignées selon qu'on se trouve au nord ou au sud du pays, sans oublier la région bruxelloise, nœud central du dispositif ferroviaire dans le pays. Si on se rappelle que, côté flamand, la régionalisation de la SNCB figure en toutes lettres dans le programme du gouvernement régional depuis plus de dix ans et qu'on vote en mai 2014…**

**Mais comme pour le reste du pays, le PPI solidifie la solidarité du pays par le partage d'une dette. Qui vient de s'alourdir de 26 milliards.**