

Contrats de gestion SNCB et Infrabel : l'alternative d'Ecolo-Groen

Évoluer d'un contrat de 'gestion' vers un contrat de 'services'

Bruxelles, le 17 décembre 2015 – Alors que les contrats de gestion entre l'État fédéral, Infrabel et la SNCB doivent être renouvelés au début de l'année 2016, le groupe Ecolo-Groen propose l'adoption d'un contrat de gestion ambitieux capable de relever les défis croissants en matière de mobilité et de climat. L'ensemble de la population belge a en effet besoin d'une politique de mobilité audacieuse et crédible, qui s'appuie davantage sur les transports collectifs. Le train, tant pour les personnes que pour les marchandises, est un élément essentiel de cette politique de mobilité.

Les propositions exprimées par Ecolo-Groen s'inscrivent par ailleurs dans le budget alternatif proposé en début de législature qui prévoyait, entre autres, de refinancer la SNCB et Infrabel à hauteur d'1,7 milliards d'euros. Le rail ne peut en effet pas rencontrer les objectifs sociétaux que tous les gouvernements lui assignent sans des moyens budgétaires ambitieux. Ces derniers doivent en outre être réorientés, plus transparents et s'inscrire dans la bonne gouvernance. Dans cette optique, des gains d'efficacité seront réalisés et seront réinvestis. Ils s'ajouteront ainsi à l'enveloppe globale visant à renforcer le rail belge.

Un contrat ambitieux pour le rail, la mobilité et le climat : viser le modal shift

L'évolution de la demande de mobilité dans les années qui viennent oblige à développer le rail en tant qu'épine dorsale d'une offre de mobilité durable. Le Bureau fédéral du Plan prévoit en effet que le nombre total de passagers-kilomètres, tous modes de transport confondus, augmentera de 11 % entre 2012 et 2030, et le nombre de tonnes de marchandises-kilomètres de 45 %. A politique inchangée, c'est le transport routier qui assimilera l'essentiel de cette augmentation de la mobilité, alors que le réseau est déjà saturé. A l'horizon 2030, la vitesse moyenne sur le réseau routier diminuera de 24 % en période de pointe et de 10 % en période creuse. Cette réduction de la vitesse va engendrer des temps de déplacement de plus en plus longs et entraîner à la fois des coûts économiques et une perte de compétitivité¹.

En termes d'émissions de gaz à effet de serre, directes ou indirectes, dues au transport, le Bureau fédéral du Plan prévoit, une augmentation de 16 % entre 2012 et 2030. Le transport par route sera dès lors responsable de 97 % des émissions liées au secteur du transport en 2030.

Il est dès lors impératif de créer au plus vite les conditions d'un « modal shift », soit un transfert massif du transport routier vers le transport ferroviaire.

Un contrat de 'services' qui place le voyageur au centre des préoccupations

Pour Ecolo-Groen, le rail dispose d'une marge de croissance considérable, tant en termes d'infrastructures, de nombre de trains en circulation, d'accroissement du nombre de voyageurs, de ponctualité ou encore de services offerts aux usagers. Le train ne représente actuellement que 3 % des modes de transport utilisés. « *Nous devons sortir d'une période marquée par une dégradation du service à des voyageurs pourtant de plus en plus nombreux et demandeurs* », commente Marcel Cheron, Député fédéral Ecolo dans le groupe Ecolo-Groen. « *Les problèmes récurrents de ponctualité depuis 2005 en sont l'expression la plus visible, tout comme l'allongement des temps de parcours² et la stagnation, voire la diminution du nombre de trains-kilomètres parcourus ces*

1 La FEB évalue le coût de la congestion automobile en Belgique à 8 milliards d'€ par an.

2 Par exemple, un trajet entre Bruxelles-Nord et Luxembourg prenait 2h15 en 1975, contre au moins 2h53 aujourd'hui (source : IEW)

dernières années. Nous voulons soutenir le rail par des moyens budgétaires suffisants pour répondre aux attentes des voyageurs et en attirer de nouveaux. Les restrictions budgétaires imposées à la SNCB depuis plusieurs années n'ont pas amélioré l'efficacité de l'entreprise, mais ont au contraire engendré une réduction de son activité dans ce qui est son corps de métier : accueillir et transporter des voyageurs. »

Le contrat de services élaboré par Ecolo-Groen place l'utilisateur au cœur des préoccupations et vise à sortir d'un fonctionnement dicté par les seuls impératifs des opérateurs du rail.

Mesures et objectifs concrets

Le contrat de services d'Ecolo-Groen présente plusieurs mesures et objectifs concrets :

- **Nombre de voyageurs-kilomètres** : au moins 4 % de croissance par an durant la durée du contrat de services, pour atteindre au minimum 20 % en 2020.
- **Augmentation du nombre de trains-kilomètres** afin d'absorber la hausse du nombre de voyageurs, ce qui renforcera également l'attractivité du train et constituera un élément de réussite quant à la croissance de sa fréquentation. Certaines lignes pourront être optimisées par l'adaptation du matériel roulant qui y circule (voitures à double étage,...) et l'amélioration de la fiabilité des trains, alors que d'autres devront être renforcées via un accroissement du nombre de trains/km. L'offre en soirée, les week-end et jours fériés fera l'objet d'une attention particulière.
- **Croissance du nombre de places assises en heure de pointe** : actuellement, la SNCB prévoit une augmentation de 190.000 nouvelles places assises à l'horizon 2030. Nous en proposons 250.000. En création nette, le plan prévu par la SNCB ne représente que 60.000 places supplémentaires, lorsqu'on retire les compensations dues à la mise hors service du matériel roulant obsolète. Pour Ecolo-Groen, un accroissement rapide et massif du nombre de places assises par l'achat de nouveau matériel ainsi que par l'augmentation du taux de disponibilité est nécessaire. Le contrat de services d'Ecolo-Groen propose donc un accroissement net d'au moins 120.000 places assises supplémentaires d'ici à 2030.
- **(Ré)investissement dans le maintien de capacité** pour assurer la ponctualité sur l'ensemble du réseau et la survie de certaines lignes. De l'aveu de la SNCB, une moyenne de 23 % de ses trains sont indisponibles pour cause de panne ou d'entretien. Ce phénomène est à la base d'un tiers des retards. Par ailleurs, un audit externe commandité par Infrabel et réalisé par l'EPFL³ a en outre mis en évidence un retard important dans le renouvellement des infrastructures ferroviaires (estimés à plus de 500 m€) qui conduira à des coûts d'entretien exorbitants, ainsi qu'à des problèmes de ponctualité et de sécurité s'il n'est pas rattrapé dans les plus brefs délais.
- **Poser les balises du futur Plan de Transport** : l'offre de service s'est dégradée avec les plans de transport précédents. Pour un rail attractif, il est nécessaire d'améliorer considérablement les temps de parcours et la vitesse commerciale des trains, mais aussi d'accroître l'amplitude horaire et les fréquences. Sur les grands axes : des trains de 5h à 1h, tous les 1/4 d'heure. Ailleurs, de 6h à 22h toutes les 30 minutes. Par ailleurs, il faut instaurer le cadencement en réseau partout où c'est possible, finaliser le RER au plus vite et concrétiser le REB.

³ Ecole polytechnique de Lausanne, « Avis sur les besoins financiers en maintien de capacité du réseau belge pendant la période 2013-2025 ». EPFL, Panos Tzieropoulos, et Oxand SARL, Yves Putallaz, août 2011, pour Infrabel.

- **Stabilisation et simplification du système tarifaire** : le coût du transport ferroviaire doit rester compétitif par rapport au coût de l'utilisation d'une voiture. Il doit encore gagner en compétitivité pour les voyages occasionnels, qui restent trop chers. Une hausse des tarifs ne pourrait se justifier qu'au regard d'un service perçu comme performant par les voyageurs. Des recettes nouvelles sont par ailleurs à chercher dans une plus grande attractivité du train en dehors des heures de pointe et dans les déplacements 'loisirs'. Un système tarifaire simplifié offrira en outre une meilleure lisibilité au voyageur, lui garantissant ainsi le meilleur tarif, qu'il prenne son ticket au guichet, à l'automate ou en ligne.
- **Attractivité des services** : l'accueil des voyageurs doit être optimisé, au sein des gares et points d'arrêts, afin d'améliorer les conditions du voyage et l'information. Ecolo-Groen vise aussi une valorisation de nouveaux services, en collaboration ou non avec le secteur privé, comme le Wifi dans les trains et les gares, la location d'espaces de travail en gares, des wagons 'silence' qui permettent de travailler, ou encore l'offre de nouveaux services à bord (snacks, café,...).
- **Ponctualité à la hausse (95 % de ponctualité pondérée) et amélioration de l'information**, toujours dans une optique de facilitation de l'outil par les usagers.
- **Mesurer la satisfaction des voyageurs et étudier les besoins des utilisateurs potentiels** : un baromètre de satisfaction indépendant sera réalisé chaque année afin de poursuivre continuellement les efforts entrepris pour améliorer l'attractivité du rail et rencontrer les besoins des voyageurs. Par ailleurs, il est indispensable de connaître les besoins réels des voyageurs actuels et potentiels. Une grande enquête 'voyageurs' quinquennale devra donc être menée de manière indépendante. Elle permettra de connaître les besoins des futurs utilisateurs et les potentialités d'une ligne ou d'un arrêt déterminé.
- **Dotation publique variable à la hausse** : la dotation actuelle est une dotation fixe, ce qui freine la création de nouvelles offres. La proposition d'Ecolo-Groen introduit donc un système qui rend variable à la hausse 40 % de la dotation publique à la SNCB, selon plusieurs critères relatifs aux services rendus aux voyageurs, dont celui du nombre de trains-kilomètres, du nombre de passagers-kilomètres ou des résultats du baromètre de satisfaction annuel. Le système de redevances d'infrastructures, actuellement parmi les plus élevées d'Europe, doit également être revu afin de soutenir une politique de l'offre.
- **Une nouvelle gouvernance pour des entreprises transparentes** : Le partage des informations entre Infrabel, SNCB et autorités publiques, y compris le SPF Mobilité et Transports, doit être amélioré. Ecolo-Groen souhaite garantir la cohérence de l'action ferroviaire via un comité stratégique regroupant le CEO d'Infrabel, le CEO de la SNCB et le président du SPF Mobilité. Une politique de mobilité ambitieuse nécessite une vision globale et une collaboration accrue entre les divers acteurs concernés. C'est dans ce cadre qu'une meilleure concertation doit également s'instaurer entre la SNCB et les autres opérateurs de transport actifs sur d'autres territoires (STIB, De Lijn, TEC), mais également avec des représentants des voyageurs. Enfin, la bonne gouvernance doit devenir la règle, notamment via plus de transparences quant aux chiffres et aux flux financiers, et la réduction du nombre de filiales qui opacifient le fonctionnement de l'ensemble.

SNCB/Infrabel : un avant, et un après

La SNCB et Infrabel aujourd'hui, ce sont :

- Des entreprises publiques qu'on prive de leurs moyens, sans direction politique et sans vision d'avenir ;
- 3 % des déplacements des personnes ;
- Des problèmes récurrents de ponctualité, la diminution du nombre de trains, une congestion aux heures de pointe et l'allongement des temps de parcours ;
- 23 % des trains en panne ou en entretien ;
- 1 kilomètre de voie sur 4 et 225.000 traverses à remplacer ;
- 665M€ de retard dans le renouvellement des infrastructures ferroviaires et un manque structurel d'entretien des infrastructures ;
- Des investissements à portée politique, manquant de justification objective ;
- Un système tarifaire complexe et non harmonisé avec les autres moyens de transport ;
- Une dotation fixe et des redevances d'infrastructure trop élevées ;
- Un fonctionnement basé sur les seuls impératifs des opérateurs du rail, sans considération ni des voyageurs ni des autres acteurs du transport collectif, et sans coopération efficace avec les pouvoirs publics ;
- Une opacité quant aux chiffres et flux financiers.

La SNCB/Infrabel demain devrait plutôt être :

- Un acteur central dans une réelle politique de mobilité ambitieuse, refinancé à hauteur de ces ambitions moyennant une meilleure efficacité ;
- Une offre performante au service de ses usagers : ponctualité, confort, services à valeur ajoutée, information de qualité, consultations régulières,... ;
- Minimum 4 % par an de croissance du nombre des voyageurs (2020 : objectif minimum de 20%) ;
- Une augmentation du nombre de trains et l'optimisation de certaines lignes par l'adaptation du matériel roulant qui y circule ;
- Des investissements massifs dans le maintien de la capacité pour une infrastructure fiable ;
- Des investissements prioritairement orientés vers la qualité du service sur tout le réseau : petites gares et PANG rénovés et entretenus ;
- Un système tarifaire simplifié et homogénéisé ;
- Une dotation publique variable à la hausse et des redevances d'infrastructure qui favorisent

l'offre;

- Une nouvelle gouvernance : transparence des chiffres et flux financiers, coopération entre SNCB, Infrabel et SPF Mobilité et Transports ;
- Une consultation et coopération avec l'ensemble des acteurs de la mobilité.