

Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la politique ferroviaire, notamment en province de Liège, face aux mesures d'économie annoncées par le Groupe SNCB" (n° 14249)

08.01 **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai pris connaissance des questions posées par mes collègues sur les pistes d'économie envisagées par le Groupe SNCB évoquées par la presse. Je retiens principalement qu'à l'heure actuelle, aucune décision n'est prise. Cependant, cela ne signifie pas que rien n'est envisagé. Ainsi, je m'interroge à nouveau sur la catégorisation des lignes par le gestionnaire d'infrastructure. En effet, elle m'apparaît plutôt interpellante.

Si j'en crois les informations dont on dispose, les lignes de catégorie A recevraient encore des investissements pour être maintenues en bon état à long terme. Les lignes B, quant à elles, seraient simplifiées et ne recevraient plus que des investissements réduits. Enfin, les lignes C se verraient privées de tout investissement et donc, de tout avenir!

Mes questions seront très précises. Confirmez-vous ce découpage tel que présenté par la presse? Confirmez-vous à l'avenir l'abandon de tout investissement pour les lignes classées? À titre d'exemple, nous venons d'aborder la problématique de la province de Luxembourg, mais ce n'est pas la seule région touchée. Des investissements seront-ils encore consentis à l'avenir pour les lignes Gouvy-Liège ou encore Liège-Marloie-Jemelle?

Comment explique-t-on ce découpage? S'agit-il d'une initiative unique du gestionnaire d'infrastructure avalisée par l'ensemble des acteurs du rail? Sur quels critères ce découpage a-t-il été ou sera-t-il réalisé: parle-t-on d'un découpage selon l'intensité du trafic, selon le nombre d'usagers ou selon un autre critère? Pouvons-nous disposer d'une classification détaillée de ce découpage ligne par ligne, province par province?

Enfin, ce découpage remettrait-il en question les investissements concernant la sécurité, à savoir le plan de concentration des cabines mais aussi les installations du TBL1+ et de l'ETCS?

08.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, pour ce qui concerne les suppressions des lignes qui sont aujourd'hui confirmées, vous savez que les décisions ont été prises voici plus d'an, autrement dit, avant ma prise en fonction et il me revient simplement d'en prendre acte. Pour ma part, je ne n'ai cessé de sensibiliser mes collègues du gouvernement quant au risque de demander de trop gros efforts budgétaires à la SNCB. En effet, cela pourrait finalement se traduire par une dépression très forte sur les investissements, et même par la suppression de nouveaux trains dont on sait les conséquences que cela entraîne, en particulier dans les régions rurales. J'ai ainsi obtenu que les efforts demandés à la SNCB soient raisonnables. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure à l'occasion d'une autre réponse,

les efforts consentis pourront être récupérés dans une phase ultérieure du plan d'investissement.

Pour le reste, comme vous, j'ai vu dans la presse que des classifications étaient étudiées par Infrabel. Mais, comme je l'ai dit en réponse aux questions de MM. Arens et Perpète, Infrabel étant une entreprise publique autonome, si nous voulons en savoir plus sur ce point, le mieux serait d'inviter ses responsables afin qu'ils nous expliquent leur méthodologie et leurs intentions.

Aujourd'hui, le plan pluriannuel doit encore recevoir l'approbation du conseil d'administration d'Infrabel. Il devra ensuite être consolidé avec les deux autres sociétés du Groupe. Après seulement, une consultation formelle devra être entamée avec les Régions. Lorsque toutes ces étapes auront été franchies, le plan sera soumis pour approbation au Conseil des ministres. Nous sommes donc très en amont d'éventuelles décisions telles que celles qui ont été évoquées. Pour l'heure, rien n'a encore été décidé.

Dans l'hypothèse où les moyens disponibles ne permettraient pas de conserver ou de développer toutes les lignes, dans une région ou l'autre, je rappelle la possibilité - confirmée dans la déclaration de politique générale du gouvernement -, de permettre aux Régions de les cofinancer. Dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement, je prévois de réserver une enveloppe pour ces cofinancements avec les Régions, enveloppe dans laquelle le fédéral mettrait un montant à disposition de projets que les Régions désigneraient comme des priorités et pour lesquels elles apporteraient un complément de financement.

Voilà ce que je pouvais vous dire, à ce stade. Je répète que rien n'a été tranché. Je comprends les inquiétudes, mais il est trop tôt pour tirer des conclusions. En revanche, il serait temps et utile d'avoir un débat avec les responsables d'Infrabel au sujet de leur méthodologie et leurs intentions.

08.03 **André Frédéric** (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse. Je me réjouis que rien ne soit encore complètement décidé, monsieur le ministre, mais vous ne pouvez pas m'empêcher de réagir. Quand on voit les cartes en couleur qui apparaissent dans la presse, on se dit qu'elles viennent bien de quelque part et on a l'affreux sentiment que, quelque part, dans un bureau, on a imaginé des désinvestissements dans le service des transports au public, pour certaines régions du pays et plus particulièrement en Wallonie et dans les zones rurales. On en a parlé tout à l'heure.

Il faudra dès lors que fasse son chemin l'idée de demander aux gestionnaires de réseaux qui projettent ces sous-investissements de venir s'en justifier au parlement ou d'au moins venir nous expliquer sur base de quels critères objectifs les choix sont formulés.

L'incident est clos.