

Question écrite du 01/08/2019

de FREDERIC André

à DI ANTONIO Carlo, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings

C'est dans la chaleur d'un été caniculaire qu'un vent favorable a porté un rapport d'audit sur les bureaux de quelques journalistes.

Ainsi, fin juillet, nous apprenions qu'Infrabel envisagerait de fermer 12 lignes en Wallonie pour une en Flandre. Cette disproportion a de quoi étonner.

Ainsi, d'après un audit commandé par Infrabel, si l'infrastructure ferroviaire belge y est jugée « globalement en bon état », les consultants estiment que le gestionnaire du réseau aura besoin de 1,38 milliard d'euros supplémentaires pour financer les investissements destinés à le maintenir à niveau à l'horizon de 2032, soit 82 millions d'euros en moyenne par an. L'enveloppe annuelle moyenne se chiffre à 99 millions d'euros de 2018 à 2022, à 64 millions entre 2023 et 2027 et à 113 millions de 2028 à 2032, selon le rapport annuel d'Infrabel. Si ce budget ne lui est pas octroyé, Infrabel manquera de moyens dans les 10 ans à venir pour continuer à exploiter le réseau actuel. Et donc, la menace est à peine voilée : si le prochain Gouvernement fédéral ne le refinance pas, Infrabel fermera des lignes quasi exclusivement en Wallonie. On voudrait mettre le feu aux poudres communautaires, on ne s'y prendrait pas autrement.

Au niveau wallon, notre marge de manœuvre en la matière est limitée. Néanmoins, Monsieur le Ministre se doit de défendre les intérêts de la Wallonie.

A-t-il été informé, autrement que par la presse, des projets d'Infrabel ? La cellule ferroviaire du SPW dispose-t-elle d'informations particulières sur ces fermetures ? Le cas échéant, partage-t-elle les conclusions d'Infrabel ? Comment Monsieur le Ministre entend-il défendre les intérêts de la Wallonie ?

Entend-il demander une réunion d'urgence de la Conférence interministérielle de la mobilité ?

Quel serait l'impact, en matière de mobilité, de telles fermetures ?

Réponse du 23/08/2019

de DI ANTONIO Carlo

Durant la négociation qui a abouti à la signature de l'accord de coopération du 8 octobre 2018 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, j'ai exigé et obtenu qu'une clause visant à préserver l'intégrité du réseau ferroviaire actuel y soit inscrite. Cet accord de coopération a été ratifié par les 4 Parlements concernés.

C'est ainsi que l'article 3 de cet accord de coopération stipule que les parties s'engagent à assurer le maintien de l'ensemble du réseau en particulier pour les lignes à faible densité de population sans qu'aucun kilomètre de ligne ferrée nécessaire au trafic ne soit supprimé.

Dans mon esprit, on ne peut pas dissocier le réseau dit RER du reste du réseau ferroviaire géré par Infrabel. Dès lors, si des moyens budgétaires nouveaux sont attribués au réseau RER, il est indispensable d'en attribuer aussi aux autres lignes gérées par Infrabel.

Cet article 3, obtenu après d'âpres discussions, garantit le maintien en activité de l'ensemble des lignes actuellement en service, gérées par Infrabel, et ce dans les trois Régions du pays.

Il appartient à Infrabel d'exécuter loyalement les clauses de cet accord de coopération, et au Gouvernement fédéral d'y veiller, le cas échéant via les deux commissaires du Gouvernement auprès d'Infrabel.

Comme l'honorable membre, c'est par la presse que j'ai été informé des intentions d'Infrabel.

Je n'estime pas nécessaire, à ce stade du dossier, de convoquer une réunion de la Conférence interministérielle de la Mobilité ou du Comité exécutif des Ministres de la Mobilité, car je ne doute pas de la volonté du Ministre fédéral de la Mobilité de prendre les mesures appropriées en vue d'une application correcte de l'accord de coopération précité qui a, faut-il le rappeler, été entériné par les quatre parties concernées.