

P.W. – C.R.A.C. N° 63 (2022-2023) – Lundi 5 décembre 2022

QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LES LIGNES FERROVIAIRES MENACÉES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation et la question orale à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, de : - M. Schonbrodt, sur « l'importance pour la mobilité régionale de maintenir les lignes de chemin de fer menacées » ; - M. Frédéric, sur « les lignes ferroviaires menacées ». MM. Florent et Crucke se joignent à l'interpellation.

M. Frédéric (PS). – Monsieur le Ministre, je suis bien informé que vous n'êtes pas ministre de la SNCB, parce que l'on pourrait le croire après ce que je viens d'entendre et il y a une préoccupation de la défense des lignes rurales.

On ne pourra pas me faire le reproche de ne pas m'en être inquiété ; je crois, en ce qui concerne la 44, que je connais peut-être encore mieux que vous puisqu'elle passe devant ma maison, qu'elle est en péril tous les trois ou quatre ans et c'est chaque fois à remettre sur le métier. Je constate en tout cas – je n'ai pas la jeunesse de M. Schonbrodt, je suis plus âgé – que, jusque-là, on n'a guère touché ces dernières années aux lignes rurales de l'arrondissement.

Au contraire, on a même multiplié l'offre si elle est objective, mais ne fut-ce que sur la 37 vers Bruxelles, on est à deux trains horaires que l'on avait pas. Il y a un investissement qui est fait – et je me fous de savoir quelle était la couleur du ministre au moment où cela a été décidé – ce qui compte pour moi est l'efficacité du système et son utilité fondamentales à l'heure où l'on tarde à prendre des mesures adéquates pour le climat, il est inimaginable que l'on puisse ne pas mettre à disposition un transport collectif qui soit efficace et qui puisse être utilisé par les gens.

Effectivement, ces lignes rencontrent un certain succès. Pour parfaire votre information, Monsieur Schonbrodt, sur la 44, je pense maintenant qu'ils viennent d'augmenter et passer de 1300 à 1500 voyageurs par jour, c'est dire que cela rencontre un certain succès.

Parfois, c'est un peu interpellant parce que l'on a le sentiment que, sur ces lignes, l'on met les plus vieilles machines qui existent et parfois cela fait un peu défilé historique. Cela, je pense qu'il faudra attirer l'attention sur le fait que c'est peut-être cela qui peut rebuter aussi quelque peu l'utilisation des transports en commun, mais enfin il existe.

Je pense qu'effectivement tout doit être fait, même si l'on n'a pas cette compétence, Monsieur le Ministre, pour maintenir ces lignes. Or, c'est vrai qu'il y a eu ce cri d'alarme de la CGSP cheminot – avec qui je travaille depuis longtemps sur ces sujets – qui interpelle. Le ministre Gilkinet, je l'ai interrogé comme sénateur, m'a dit : « Ne vous tracassez pas Monsieur Frédéric, il n'y aura rien pendant que je suis là. » Je lui espère une longue carrière, mais normalement, cela risque de se terminer quand même en 2024, et 2024, c'est demain. Je n'étais que fort peu rassuré par son engagement. D'autant plus que je trouve qu'il y a derrière un jeu un peu pernicieux qui consiste à dire « puisqu'on limite nos moyens à la SNCB et à Infrabel, on va sous investir dans l'entretien ». Dès lors, de facto, si vous n'entretenez pas quelque chose, à un moment donné, il ne va plus. J'ai peur qu'on arrive à la conclusion « qu'on aurait bien aimé, mais il n'est plus possible de l'utiliser ».

Un autre élément qui m'inquiète encore plus, Monsieur le Ministre, et qui a échappé à M. Schonbrodt, c'est qu'il y a eu des investissements massifs sur certaines de ces lignes à la suite des inondations, par exemple la 44, mais pas seulement. Or, aujourd'hui on semble dire que dans le classement fait par Infrabel et la SNCB il y a des coûts d'exploitation qui sont trop importants pour certaines lignes rurales. Bien évidemment que les coûts d'exploitation sont importants si on intègre dans le calcul, il semblerait

que ce soit le cas, les coûts des investissements qui ont été faits pour réparer les lignes après les inondations. J'en suis témoin, j'étais le premier à en souligner l'efficacité remarquable : les inondations, c'était en juillet et dès début octobre, la ligne 44 était rouverte, pour ne citer que cet exemple-là.

Je profitais de l'occasion pour vous faire part des inquiétudes qui auront traversé ma carrière, qui continueront à faire partie de mes préoccupations et vous dire que vous avez au moins un pouvoir. Vous connaissez bien le ministre de la SNCB, vous êtes un intime. Au-delà de ce côté affectif, vous avez une capacité de demander une concertation au nom de la Wallonie et au nom des objectifs de la Déclaration de politique régionale à laquelle nous avons souscrit tous ensemble, ou presque tous ensemble, pour soutenir la mobilité douce et les transports collectifs. Je vous invite vraiment à prendre cet engagement solennel et à dire que vous prenez très au sérieux les préoccupations exprimées par les parlementaires.

Cela ne concerne pas seulement l'arrondissement de Verviers, mais aussi par exemple le Luxembourg. La ruralité a besoin de ces transports collectifs parce que c'est de la ruralité que l'on va vers les centres urbains. Si l'on n'a pas une chaîne de mobilité collective qui tient la route, à un moment donné, il ne faut pas s'étonner que les gens, justement, utilisent leur voiture et donc prennent la route.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Messieurs les Députés, je partage totalement votre préoccupation et l'importance pour la Wallonie du rail comme moyen de transport structurant, le plus structurant.

Ceci étant, je vous rappelle que la SNCB n'a aucunement supprimé de l'offre existante, mais ne fait que décaler des améliorations prévues. Cette décision s'explique par l'impact de la hausse des coûts de l'énergie sur les finances de la SNCB. La difficulté de recruter du personnel roulant, les retards en matière de livraison de nouveaux matériels roulants commandés et le manque d'investissement réalisé par les prédécesseurs du ministre fédéral actuel.

Grâce aux 2 milliards de nouveaux moyens dégagés par le Gouvernement fédéral depuis le début de la législature, auxquels on peut additionner les 2 milliards d'euros pour 10 ans du refinancement du rail et la possibilité d'un emprunt de 1 milliard d'euros auprès de la banque européenne d'investissement, le rail a davantage de moyens et déjà plus de trains qu'au début de la législature.

Encore plus en ferroviaire que dans d'autres matières, on sent toute l'importance d'avoir une vision de long terme, et je pense que mon collègue fédéral s'y emploie en négociant des contrats de gestion avec Infrabel et la SNCB pour une période de 10 ans, qui permettront d'avoir une vision à moyen terme.

Dans ce contexte et de manière constante, mes équipes et moi-même communiquons très régulièrement avec le ministre de tutelle au niveau fédéral. Il en ressort que nous avons tous les deux le souci de voir l'offre ferroviaire s'améliorer. Je partage tout à fait la préoccupation de M. Crucke, mais il sait comme moi que cela dépend de grands équilibres fédéraux sur lesquels les deux ministres de la Mobilité ne seront pas les seuls à pouvoir s'accorder. C'est une préoccupation tout à fait juste. Nous sommes victimes d'un territoire plus étendu, plus accidenté, d'un état du rail moins avancé qu'en Flandre, et dès lors, un besoin d'investissement plus important. Mes équipes ont mis en place un comité ferroviaire wallon regroupant l'ensemble des acteurs afin de pouvoir mettre en lumière et porter des priorités wallonnes au niveau ferroviaire, et ainsi accentuer la collaboration des différents partenaires.

M. le Président. – La parole est à M. Frédéric.

M. Frédéric (PS). – Je remercie le ministre pour sa réponse. Je ne l'ai pas trouvé particulièrement enthousiaste, il défendait un certain nombre de principes que nous partageons tous.

Je ne vais pas m'engager dans le débat de la régionalisation, parce que ce n'est pas avec cela que l'on va régler tout de suite le problème qui nous préoccupe, bien que le débat pour moi puisse être ouvert, mais à l'échelle de notre territoire c'est compliqué de l'imaginer. Néanmoins, on peut toujours réfléchir à tout cela.

Monsieur Florent, je pensais la même chose que vous : avant qu'il y ait les décisions budgétaires du Fédéral, je me suis dit : « Vieille technique, on va crier au feu pour être sûr d'avoir des moyens suffisants, puis on trouvera finalement que cela va. »

Je pensais cela, mais pour avoir rencontré les organisations syndicales, qui ne sont pas seulement dans la revendication, mais qui sont très actives et très présentes dans toutes ces discussions, et qui suivent le dossier, je n'étais pas rassuré, et d'autant moins rassuré qu'il y ait un élément qui vous a peut-être paru de détail dans mon propos, Monsieur le Ministre. Je vous demande d'être attentif dans vos discussions à ce que l'on n'évalue pas les coûts d'exploitation des lignes rurales, en particulier celles qui ont été impactées dans les inondations.

C'est un détail, mais cela veut dire que ce sont toutes les lignes majoritairement dont on parle, avec, au regard de cela, en termes de gestion des deniers publics – je ne me rappelle plus des chiffres –, mais réparer la 44 comme elle a été faite à l'allure où elle a été faite, et de façon remarquable, ce ne sont pas 10 bénévoles avec des louveteaux qui sont venus le week-end. C'était un travail remarquable. Je me dis que tout cela fait que l'on ne pourrait même pas imaginer que l'on fasse de tels investissements rapides, puis que l'on se dise que l'on ne va plus investir.

Je suis tracassé par cela. Je crois que chacun fait son job. Vous le faites, le ministre Gilkinet le fait au Fédéral. Je vais quand même rester extrêmement attentif et je taperai sur le clou chaque fois qu'il faut. Jusque-là, je me suis rendu compte que l'on ne nous a pas supprimé de lignes, même si l'on nous avait dit qu'on allait le faire. Il vaut mieux être prudent.