



Contact presse | Cécile Thibaut 049808066 et JP Florent 0488803425

Nos petites gares, premières victimes de la libéralisation du trafic voyageur ?

Depuis maintenant presque 20 ans, Ecolo organise la Saint-Valentain. C'est une nouvelle fois, l'occasion pour les écologistes de remercier et d'encourager les navetteurs, qui prennent le train, ce sont autant de voitures en moins sur nos routes. Mais il y a aussi un volet politique à notre action : depuis le début, nous réclamons un réel investissement dans l'avenir des modes de transport alternatifs à la voiture. Le Gouvernement fédéral se désintéresse des transports collectifs et de ses milliers d'usagers ! Ecolo ne les laisse pas tomber, ils méritent plus de respect et les défis à relever en termes de mobilité et de climat n'attendent pas.

Les militants d'Ecolo Luxembourg accueilleront demain les voyageurs et distribueront un chocolat et un journal à Arlon, Athus, Bertrix, Barvaux, Bomal, Marbehan, Messancy, Neufchâteau, Vielsalm et Virton.

Et si aujourd'hui, nous vous accueillons dans ce cadre qui n'est guère confortable (l'escalier de la gare de Marbehan), c'est aussi pour mettre le projecteur sur la disparition du service aux voyageurs : salles d'attente fermées, automates pour remplacer le guichet fermé lui aussi... sans parler du train et de ses retards.

La SNCB a perdu le sens du service de la clientèle, sous la pression des objectifs de rentabilité et le manque de financement. Le tout justifié par l'entrée dans une «modernité», peu enviable.

Pour symboliser son opposition à la suppression du service aux voyageurs, Ecolo Luxembourg a choisi d'habiller chaudement et d'humaniser le mobilier de gare (yarn bombing ou tricot-graffiti). C'est un acte de résistance symbolique : Ecolo s'oppose à cette vision bien attristante du train qui, au contraire, devrait être un atout pour la mobilité du XXI^e siècle, rapide, bon marché, sûr, respectueux de l'environnement.

L'action yarn bombing est présente à Bertrix, Gouvy, Marbehan, Vielsalm et Virton, toutes directement concernées par la réduction, voire la suppression du service aux voyageurs.

La Saint-Valentain est aussi l'occasion de faire un état de la situation et de rappeler que des alternatives sont possibles.

Le train en Luxembourg : pas d'amélioration

Le constat n'évolue guère d'année en année, malgré les promesses !

La fréquence des trains n'a pas été améliorée. Si le trafic d'Arlon vers Luxembourg a été rétabli en fin de soirée, il reste toujours impossible d'arriver dans la capitale luxembourgeoise avant 8.42 depuis Vielsalm ou de rentrer à Virton en soirée depuis Libramont.

Les retards ? L'allongement généralisé des temps de parcours n'ont pas permis de les juguler. La ponctualité est encore en baisse par rapport à l'an dernier ; seulement 69,9 % des arrivées de Namur sont ponctuelles à Arlon, le 9 février, selon les statistiques de Be late.

Sans parler des « correspondances » et de leurs difficultés qui vident la liaison Libramont – Virton et reportent la clientèle vers Libramont et Marbehan.

Sans parler des gares, dont les dernières sont toutes en phase de fermeture programmée (sauf Arlon et Libramont).

Terminons par des notes relativement positives faites dernièrement sur la mobilité dans la province :

1. tarification transfrontalière : le Flex-pass est une avancée extrêmement limitée. Premièrement, elle ne concerne que les travailleurs dont l'employeur participe au système luxembourgeois « M-pass ». Deuxièmement l'avantage financier est de l'ordre de quelques pourcents par rapport à l'abonnement ordinaire.
2. Le futur Park & Ride de Stockhem était annoncé pour 2017. Où en sommes-nous ? Pendant ce temps, le Grand-Duché ouvrira son tram, son funiculaire, sa gare du pont Rouge et investit réellement dans les transports en commun. Mais quel fossé !

Un vrai point positif : c'est la fin des travaux de la gare d'Arlon. Elle aura coûté 3 millions. C'est un bel investissement, et vraiment utile. Mais si on met ces 3 millions en rapport avec les 180 ou 280 millions pour les gares de Mons et de Liège, on se dit que la bonne gouvernance a véritablement manqué !!

Le contrat de services d'Ecolo-Groen

Il y a quelques mois, Ecolo-Groen présentait un contrat de gestion ambitieux, capable de relever les défis croissants en matière de mobilité et de climat. Alors que les contrats de gestion entre l'État, Infrabel et la SNCB doivent être renouvelés, la proposition d'Ecolo-Groen fait évoluer le contrat de 'gestion' vers un contrat de 'services' qui place le voyageur au centre de ses préoccupations.

Les propositions exprimées par Ecolo-Groen s'inscrivent en outre 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 également être réorientés, plus transparents et s'inscrire dans la bonne gouvernance. Dans cette optique, des gains d'efficacité, à hauteur de 1,1 milliards d'euros, seront réalisés et seront réinvestis. Ils s'ajouteront ainsi à l'enveloppe globale visant à renforcer le rail belge.

Des mesures et objectifs bien concrets

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

- Croissance du 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.

Ceci se traduit par un accroissement sensible des fréquences et de l'amplitude horaire des trains. *Un train tous les quart d'heures sur la ligne 162 (Arlon – Namur), de 5 heures à 1 heure du matin, un train toutes les demi-heures pour les dessertes locales, la ligne 165 (Libramont – Virton – Arlon), la 42 (Liège – Luxembourg), la 166 (Libramont – Dinant – Namur), de 6 à 22heures.*

- Redressement de la ponctualité (95 % de ponctualité pondérée) et amélioration de l'information aux voyageurs. L'objectif de ponctualité nécessite également un (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 même de la SNCB, près d'un quart de ses trains indisponibles le sont pour cause de panne ou manque d'entretien.
- Croissance du nombre de places assises en heure de pointe : accroissement net d'au moins 120.000 places assises supplémentaires d'ici à 2030.
- 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, et de nouveaux services doivent être valorisés (wifi, espaces de co-working,...).
- Stabilisation et simplification du système tarifaire : le coût du transport ferroviaire doit rester compétitif par rapport au coût de l'utilisation d'une voiture. Une hausse des tarifs ne peut se justifier qu'au regard d'un service perçu comme performant par les voyageurs.
- Mesure de la satisfaction des voyageurs et étude des 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 (potentiels).
- Dotation publique variable à la hausse : la proposition d'Ecolo-Groen introduit 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. Une politique de mobilité ambitieuse nécessite une vision globale et une collaboration accrue entre les divers acteurs concernés.

La libéralisation européenne du transport des voyageurs, un risque certain pour le rail rural.

Le 16 décembre 2017, les Verts européens se sont opposés à la libéralisation du trafic voyageur. A nos yeux, ce pilier politique n'améliorera pas le service aux passagers qui est fondé sur une approche ne répondant pas l'intérêt commun et qui ouvre la porte à une libéralisation sauvage.

En effet :

- aucune règles contraignantes afin que soient respectées les normes environnementales et sociales ni de critères de qualité garantissant un service public de ce nom ;

- en ouvrant les réseaux de services publics à la concurrence dès 2023 avec la sélection de l'exploitant via les marchés publics, cette proposition favorise une concurrence basée sur les prix au détriment de la qualité du service qui risque de ne plus être fourni sur les segments non rentables ;

- à la dégradation programmée de ce service public fondamental, y compris de la sécurité à bord, s'ajoute l'absence d'obligation pour les opérateurs de recourir à la tarification sociale qui a permis jusqu'ici aux étudiants, chômeurs ou retraités de bénéficier de tarifs plus avantageux.

Cette décision discrète aura pourtant des conséquences importantes sur le terrain et de nombreux signes sont déjà visibles sur le terrain :

- Le désinvestissement progressif dans les gares : à terme, seules subsisteront les gares SNCB d'Arlon et Libramont ;
- la SNCB a commencé l'expérience des trains one man car ;
- la SNCB ne recrute plus de personnel statutaire mais passe par des agences d'intérim (Jobstar).

Après cette décision à l'Europe, la bataille de la libéralisation se déplace dès lors vers le niveau national. La plupart du temps, la Belgique ne s'oppose pas aux directives de libéralisation, puis prétend qu'elle est contrainte par l'Europe. Ensuite, elle transpose sans définir les balises qui permettraient de sauvegarder un service de qualité.

Une libéralisation du trafic voyageur domestique peut en effet conduire aussi bien à une nouvelle détérioration du service qu'à son maintien, voire son amélioration.

L'exemple étranger

Certains pays ont pris de l'avance sur l'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire intérieur. Notamment, le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Suisse.

Parmi ceux-ci, on peut distinguer deux « modèles ».

L'ouverture à la privatisation et aux forces du marché : le Royaume-Uni.

Ce modèle, sans garde fou, aboutit -et c'est vérifié dans les faits- à une catastrophe : anarchie, hausse des prix, re-nationalisation de compagnies qui autrement auraient disparu...

Le modèle est peu enviable.

La mise en concurrence progressive : l'Allemagne.

En Allemagne, le trafic régional est déjà ouvert à la concurrence. Il est attribué au travers de soumissions « géographiques » qui comprennent des dessertes plus et des dessertes moins rentables (Ce sont les Landers qui sont compétents).

Ainsi, les nouveaux entrants peuvent équilibrer leurs comptes entre les lignes plus et lignes moins rentables. Pareilles conditions d'entrée sur le marché permettent aux nouveaux entrants de se développer progressivement sans mettre à mal l'entreprise historique. Pour le voyageur et le service ferroviaire, c'est tout bénéfique. Pour les comptes publics, la péréquation interne évite de payer le prix fort pour le maintien des relations les moins rentables.

La méthode est comparable en Suisse qui reste l'exemple de l'exemple de la réussite en matière ferroviaire. Les dessertes régionales y sont la compétence des cantons.

L'observation de l'organisation est également intéressante. On trouve, en Suisse, trois grandes

entreprises commerciales (dont une , les CFF, possédée à 100 % par l'État) et une trentaine d'entreprises privées rien que pour les réseaux à voie étroite.

Malgré ce qui peut apparaître comme un handicap (un grand nombre d'intervenants), le pays a inventé le cadencement horaire et les nœuds de correspondance; les tarifs y sont normalisés, le service y est à l'ordre du jour.

La réussite du chemin de fer tient sans doute à plusieurs éléments. Le secret de cette collaboration réussie entre de nombreux acteurs (dont des acteurs privés) au service du voyageur est sous doute dans la réglementation, établie le plus souvent sous la forme d'objectifs. Ainsi, la fréquence minimale et l'amplitude du service des trains sont-elles assurées par une seule phrase : « Une offre de 18 paires de courses à la cadence horaire intégrale doit être fournie si la demande moyenne sur la section la plus fréquentée d'une ligne dépasse 500 personnes par jour ». De même, le maintien en service : « la Confédération et les cantons assurent une desserte minimale de quatre paires de courses si la demande moyenne sur la section la moins fréquentée d'une ligne atteint au moins 32 personnes par jour. ». Une offre suffisante dans toutes les régions du pays est une garantie constitutionnelle.

En conclusion

Si le quatrième paquet ferroviaire ouvre le trafic intérieur à la concurrence, il laisse aux Etats la liberté d'en baliser les règles pour tirer le meilleur parti de la libéralisation ou, si on préfère, éviter qu'elle ne conduise au délitement des services ferroviaires.

L'État peut baliser l'entrée dans un environnement concurrentiel mais rien ne l'y oblige. S'il ne fait rien ce sont les forces du marché qui prennent les rennes. C'est en ce sens que tout se décide maintenant au niveau national.

Ecolo Luxembourg réclame donc dès le prochain contrat de gestion des balises fortes :

- la garantie d'une fréquence minimale et une amplitude suffisante de la desserte

- permettre les subventions publiques et soutenir le développement du rail (rural) :

Les dessertes régionales ne sont jamais rentables. Ce sont donc les pouvoirs publics qui financent le « manque à gagner ». Pour éviter d'isoler les services les moins rentables, « L'autorité compétente définit les spécifications des obligations de service public (...). Ceci inclut la possibilité de regrouper des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas ces coûts »

- garantir les conditions de travail et éviter le licenciement

La libéralisation fait craindre une détérioration des conditions de travail et des licenciements massifs auprès du personnel de la SNCB. Pourtant, dans le cadre des appels d'offre, « (...) les autorités compétentes peuvent exiger de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel préalablement engagé pour fournir les services les droits » dont il aurait bénéficié s'il y avait pas eu de changement d'employeur.