

05.09 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, il y a deux semaines, lorsque je vous ai posé la question, la situation à laquelle on pouvait s'attendre était grave. Mais, finalement, le pire n'est pas survenu avec la décision du conseil d'administration de lundi. Il n'empêche que la situation est très grave. Mes collègues l'ont déjà répété: sur les 170 lignes qui risquent la fermeture par mesure d'économie, 100 sont situées en Région wallonne, dont de nombreuses dans la région de Verviers. Je crains aussi pour les usagers, les navetteurs et pour l'avenir des employés de la SNCB de ma région.

Ma question est simple: les mesures d'économies et les décisions prises sont-elles les plus judicieuses? Il faut savoir que la SNCB aurait pu décider d'autres moyens d'économie d'échelle ; je pense entre autres aux dépenses de prestige à propos desquelles je vous ai interrogée à diverses reprises et au nombre d'engagements réalisés ces dernières semaines par les trois entreprises composant la SNCB.

Madame la ministre, la suppression des trains serait-elle vraiment l'unique solution qui permettrait à la SNCB de réaliser des économies?

Surtout, quelles alternatives pourraient-elles être envisagées en concertation avec les Régions?

J'avoue que ce que nous avons appris aujourd'hui quant à la décision de la SRWT (Société régionale wallonne du transport) pour d'éventuelles suppressions de lignes desservies par les TEC ne nous rassure pas.

05.10 **Inge Vervotte**, ministre: Aujourd'hui, nous nous trouvons face à des décisions importantes qui seront assurément encore l'objet de nombreux débats. En ma qualité de responsable politique, je préférerais évidemment distribuer des billets gratuits mais c'est tout simplement irréaliste. Le conseil d'administration de la SNCB a adopté un plan de restructuration, qui est abondamment critiqué.

Pourquoi n'a-t-on pas opéré cette restructuration plus tôt? Les négociations concernant la structure ont duré deux ans. Par respect pour les négociateurs syndicaux et pour le personnel, il est impossible d'entamer maintenant des pourparlers avec une personne qui ne sera peut-être plus à la table des négociations dans un mois. Nous attendons donc la formation d'un nouveau gouvernement. Je me réjouis en tout cas que l'un ou l'autre élément soit intégré dans la note du formateur. Cependant, même la structure la plus idéale et la plus efficace ne nous évitera pas de devoir encore oser poser des questions importantes et d'avoir à y répondre. De plus, je souhaite souligner que la majeure partie des économies seront prises en charge par le Groupe SNCB. Elles ne seront pas réalisées sur le dos des usagers.

Il nous est aussi reproché de toucher à la mission de service public des chemins de fer et de manquer de vision en matière de mobilité. Il apparaît comme une évidence que la mission de service public du Groupe SNCB implique que certains trains ne sont pas rentables mais, en Belgique, c'est le cas de 60 % des trains. En faisant abstraction de la dotation, 35 trains seulement, sur les 3 800 au total, seraient rentables. C'est bien la preuve que le Groupe SNCB n'est pas mû uniquement par l'intérêt commercial. Toutefois, les trains presque vides sont également néfastes pour l'environnement. Lorsqu'il n'y a que 14 voyageurs en moyenne, cela ne suffit même pas à couvrir la facture énergétique, sans parler des frais d'entretien, de personnel, de matériel et de sécurité. Lorsque le nombre de voyageurs est inférieur à 40, il est économiquement et écologiquement préférable que ces voyageurs prennent le bus, voire leur voiture. La demande de mobilité croît mais les responsables politiques doivent avoir le courage de dire aux gens que seule une combinaison de plusieurs moyens de transport peut offrir une solution. La SNCB doit se mettre en quête de

solutions de rechange en se basant sur une série de critères. Ces solutions de substitution doivent être praticables, les horaires des trains doivent être à la portée des moyens techniques disponibles et il convient de tenir compte des temps de correspondances. De plus, le temps de voyage ne peut pas être allongé substantiellement, un nombre maximum de voyageurs par train ne peut pas être dépassé et le contrat de gestion doit être respecté. Nous nous refusons de toucher au droit à la mobilité. C'est précisément parce que nous ne manions pas ces critères à la légère qu'il a été décidé de raccourcir sensiblement la liste initiale.

La restructuration débouchera sur des gains d'efficacité majeurs. Nous allons économiser 26 millions d'euros en comprimant les coûts TIC, les honoraires et les frais des consultants; 36,6 millions d'euros en augmentant la productivité dans les ateliers et près de 10 millions d'euros en mettant en œuvre une politique de remplacement sélective au sein des services administratifs. La plus grande partie des économies sera donc réalisée en interne et ne sera dès lors pas répercutée sur les clients. Des trains seront effectivement supprimés. Il s'agit de trains dont le rendement commercial ne couvre pas la facture énergétique, qui ne transportent pas plus de 40 voyageurs, relèvent du champ d'application du contrat de gestion et pour lesquels des solutions de rechange existent. Nous ne nous sommes donc pas fondés sur une logique communautaire mais économique. La suppression devrait concerner 170 trains, ce qui représente une diminution de l'offre en trains-kilomètres de maximum 1,91 %, qui touchera au maximum 2 800 voyageurs. Le plan entrera en vigueur fin de l'année prochaine, ce qui permettra à la SNCB – conformément au contrat de gestion et compte tenu des critères mentionnés – d'envisager des solutions de rechange, comme le recours à des bus ou des taxis, et de négocier avec d'autres sociétés de transport ou avec le secteur privé. La liste des trains qui seraient supprimés est actuellement analysée au cas par cas et des solutions de rechange sont à l'étude. La SNCB doit à cet effet nouer un dialogue avec les sociétés régionales de transport public mais également avec les représentants des voyageurs et avec le personnel. Le conseil d'administration a expressément donné des instructions en ce sens à la direction. Nous pourrions également opter pour des "solutions de facilité" que personne ne ressentira et qui ne sont pas immédiatement perceptibles, comme freiner la croissance du transport de voyageurs ou encore reporter ou supprimer un certain nombre d'investissements essentiels, mais j'y suis opposée. La sécurité et la qualité sont prioritaires et les investissements dans ces domaines doivent même être renforcés. Je comprends parfaitement les réactions des derniers jours, mais le plan de restructuration doit en tout état de cause être exécuté.

05.18 **Katrin Jadin** (MR): Madame la ministre, vous vous en doutez, je ne suis pas satisfaite de votre réponse, dans la mesure où je vous avais interrogée sur d'autres mesures d'économie possibles et qui n'auraient pas porté sur l'essence même de la SNCB, à savoir le transport des personnes, le service aux citoyens, un service public censé être le plus performant possible. Nous aurons l'occasion, madame la ministre, même avant votre départ, de débattre à nouveau de cette problématique et d'examiner les raisons pour lesquelles d'autres mesures d'économie n'ont pu être réalisées autrement qu'en supprimant des lignes. À l'instar de mes collègues, je tiens à rappeler l'importance de maintenir une correspondance durable en Communauté germanophone. Nombre de mes concitoyens utilisent quotidiennement ces lignes pour se rendre au travail.