

Question orale de Kattrin Jadin à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de nuit"

Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, une liaison par trains de nuit entre Bruxelles et Vienne a été établie récemment. Si cette forme de voyage connaît un nouvel essor, la Belgique peine à suivre le mouvement par manque de moyens et de volonté. Or, nombreux sont ceux qui considèrent le train de nuit comme une sérieuse alternative à l'avion pour des voyages internationaux. En effet, le train devancerait de très loin le transport aérien, surtout d'un point de vue écologique.

Considérez-vous cette première ouverture de ligne comme un succès? Dans l'affirmative, de nouvelles lignes pourraient-elles être rouvertes? Dans quelle direction ces pistes s'orientent-elles?

François Bellot, ministre: Chère collègue, il existe deux options ferroviaires de liaisons internationales de moyenne et longue distance, à savoir les trains rapides et les trains de nuit. Ces derniers ont quasiment disparu en Europe, faute de voyageurs.

À l'époque, notre pays a fait le pari de la grande vitesse et a consenti des investissements importants dans l'infrastructure TGV, ce qui permet aujourd'hui à Bruxelles d'être à quelques heures de train de nombreuses grandes villes et capitales européennes. Par ailleurs, de nouvelles liaisons sont ouvertes régulièrement, la dernière en date étant Bordeaux.

La SNCB et moi-même restons attentifs à l'évolution du marché des trains de nuit, qui constitue une possibilité sur les lignes classiques. La SNCB répond toujours aux demandes de partenariat international lorsqu'elle est sollicitée. Après que le demandeur lui a transmis un dossier commercial, la SNCB étudie le dossier en question et y répond positivement dans les cas où il présente un intérêt commercial. C'est le cas du dossier du train de nuit reliant Vienne et Bruxelles.

Je rappelle que le projet Nightjet s'inscrit dans le cadre du marché de transport international de voyageurs, libéralisé depuis 2010, et relève donc des activités commerciales de la SNCB. La législation européenne permet que des subsides soient octroyés aux opérateurs en *open access*, pour autant qu'il existe une base légale spécifique et que la législation relative aux aides d'État soit respectée, sous réserve d'un accord préalable de la Commission européenne.

Cette base légale n'existe pas actuellement pour le trafic voyageurs. Elle pourrait être envisagée par un prochain gouvernement, en accord avec les autorités européennes. Cependant, étant donné qu'il s'agirait de coûts d'exploitation importants qui grèveraient le budget général de l'opérateur, il serait préférable d'attendre d'avoir un premier retour d'expérience quant au succès des trains de nuit en service pour l'instant avant de se lancer dans de nouveaux projets. Toute aide qui serait donnée pour ces lignes risquerait d'être déduite du soutien accordé au trafic intérieur.

Kattrin Jadin (MR): Beaucoup d'incertitudes demeurent en effet, étant donné que nous devons nous préparer à la libéralisation du marché ferroviaire qui aura lieu en 2024, y compris pour le transport de personnes. Vous avez évoqué des pistes intéressantes. J'espère que l'une ou l'autre pourra être prise en compte le jour où l'on discutera enfin de projets concrets.