

## AVIS 12/04

### MEMORANDUM AU NOUVEAU GOUVERNEMENT FEDERAL

**Le Comité Consultatif des Usagers demande l'attention du nouveau gouvernement fédéral sur le rôle primordial du chemin de fer dans la problématique de la mobilité et sur les missions de service public qui lui sont confiées.**

#### **1- Service public**

Le service public ferroviaire est un facteur essentiel de cohésion sociale.

La SNCB est un service d'utilité publique ayant pour mission de développer son offre voyageurs de manière dynamique et équilibrée à l'intention de l'ensemble de la population et pas exclusivement des navetteurs. Chacun contribue au fonctionnement du système ferroviaire et celui-ci doit dès lors être au service de familles avec enfants, des jeunes, des seniors, des personnes handicapées, des cyclistes et des personnes habitant des zones plus reculées. Notre système ferroviaire doit effectivement être développé sur la base de critères socioéconomiques et ce, dans toutes les régions du pays. Là où il y a un potentiel significatif de population, des (ré)ouvertures d'un certain nombre de points d'arrêt doivent être possibles.

La Belgique a une densité de population des plus élevées au monde, avec un réseau très dense de centres urbains, où la SNCB doit être capable de fonctionner comme une sorte de métro régional. Une société de chemins de fer qui tend vers la régularité, la vitesse, la sécurité et le confort, offre une alternative attrayante et à part entière à la congestion du trafic et ce pas seulement autour de Bruxelles.

Le rail doit constituer l'épine dorsale de l'ensemble du système des transports publics et doit devenir le maillon clé dans une chaîne de transport intégrée aux autres modes de transport. Le réseau ferroviaire doit donc être développé de façon plus hiérarchique et fonctionnelle : Le matériel ferroviaire actuel, lourd et onéreux, est surtout adapté aux relations intervilles et à certaines grandes relations régionales. Pour les autres relations régionales, il faut résolument se tourner vers les nouveaux concepts d'exploitation qui sont moins lourds, contemporains, conviviaux et économiquement plus appropriés. En outre, il faut prévoir davantage de gares de correspondance mieux équipées, et la coordination avec le transport régional et local par bus doit

être renforcée afin de mieux intégrer l'hinterland au réseau de base des chemins de fer. Tant les horaires que les tarifs des deux modes de transport doivent être mieux harmonisés.

Le service public a subi de graves atteintes suite aux directives européennes et à la politique de suppression de services menée par la SNCB.

Le Comité Consultatif des Usagers demande au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour arrêter le démantèlement du service public et pour assurer sa pérennité.

Il demande en particulier que la SNCB revienne sur sa décision de supprimer les trains tôt le matin et tard le soir. Cette suppression vise particulièrement les usagers les plus faibles qui n'ont d'autres moyens pour se rendre à leur travail. Il s'agit d'une grave atteinte au service public.

## **2- Politique d'investissements**

Le Comité Consultatif des Usagers demande que malgré la situation économique difficile les efforts en matière d'investissements soient poursuivis. Le Comité Consultatif des Usagers rappelle que la SNCB paie encore aujourd'hui la politique de sous-investissement durant la période 1970 – 1990.

La SNCB doit pouvoir investir de manière continue et régulière, faute de quoi elle hypothèque gravement son avenir. L'expérience passée doit servir de signal pour l'avenir.

## **3 - Suppressions**

En cas de problème financier la seule politique de la SNCB est la suppression.

- suppression des points d'arrêt,
- suppression des guichets,
- suppression des trains,

La suppression est une option facile mais elle représente un échec. La déstructuration est le début de la fin d'une entreprise.

Le Comité Consultatif des Usagers demande que le gouvernement fixe au groupe SNCB des objectifs ambitieux en matière de qualité de service et de nombre de voyageurs transportés.

Les Chemins de Fer Suisses transportent par an 100.000.000 de voyageurs en plus que la SNCB. Mais les Chemins de Fer Suisses ignorent ce qu'est le mot suppression. Il y a là matière à réflexion.

#### **4- Ponctualité**

La ponctualité a connu en 2010 son niveau historiquement le plus bas. Au cours de l'année 2011 le groupe SNCB a décidé la mise en œuvre de 129 mesures destinées à améliorer la ponctualité. Ceci s'est traduit par une légère amélioration en 2011.

Toutefois retard, suppression de trains, composition insuffisante sont le lot quotidien de dizaines de milliers de navetteurs. Le Comité Consultatif des Usagers demande qu'il soit mis fin à leur calvaire.

#### **5- Relations et services transfrontaliers**

Maintenant que les frontières intérieures européennes s'estompent tout doit être mis en œuvre afin d'arrêter le processus de démantèlement des services ferroviaires transfrontaliers classiques. Par exemple :

- la suppression du service Bénélux Bruxelles – Amsterdam
- la suppression de la liaison Erquennes – Jeumont
- la réduction des services entre Lille, Tournai et Courtrai.

Il faut rétablir et/ou renforcer les relations régionales transfrontalières tant à destination des centres régionaux voisins que vers les villes plus importantes, sinon autoriser l'exploitation de ces relations par les réseaux voisins.

En matière de tarification, le Comité Consultatif des Usagers demande d'appliquer un principe de tarification simple à savoir que la tarification belge s'applique jusque la première gare après la frontière.

#### **6- Fonctionnement du Comité Consultatif des Usagers**

Le Comité, créé par la loi du 21 mars 1991, est composé de représentants des forces vives de la société civile: familles, jeunes, seniors, cyclistes, handicapés, usagers des transports publics, institutions fédérales, villes et communes, organisations écologiques, employeurs, travailleurs, indépendants.

Le Comité Consultatif des Usagers œuvre depuis dix-sept ans déjà sur une base purement volontaire. Pour pouvoir exercer sa tâche correctement, ainsi que pour le développement de nouvelles initiatives qui, chaque fois, sont attendues du Comité, celui-ci demande que le gouvernement prenne les mesures nécessaires pour lui assurer un soutien professionnel renforcé et à temps plein pour la préparation de ses dossiers et la rédaction de tous ses avis."

**Cet avis a été approuvé à l'unanimité en réunion plénière du 6 mars 2012.**