

AVIS 21/02**EXPOSE D'ORIENTATION POLITIQUE DU MINISTRE DE LA MOBILITE**

(Document du 12 novembre 2020 présenté à la Chambre des Représentants)

(Approuvé par procédure écrite en date du 26 avril 2021)

1. Préambule

Le Comité a examiné « L'exposé d'orientation politique » et « La note de politique générale » de monsieur Georges Gilkinet, Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité (Chambre des Représentants de Belgique, Doc 55 1610/023 et Doc 55 1580/024 du 12 novembre 2020), ainsi que l'accord de gouvernement du 30 septembre 2020. Il soutient les grandes orientations fixées dans ces documents, orientations qui répondent également aux principales recommandations formulées dans son Mémoire du 25 juin 2019 (Avis 19/02), à savoir :

- Le développement des chemins de fer comme la colonne vertébrale des déplacements durables, aussi bien pour les voyageurs en services intérieur et international que pour les marchandises ;
- L'élaboration d'une vision à long terme de l'amélioration de l'offre ferroviaire et la planification des investissements sur la base des objectifs fixés dans ce domaine ;
- L'attribution directe à la SNCB pour une durée de 10 ans de la mission de service public du transport intérieur de voyageurs sur l'entièreté du réseau ferroviaire national ;
- La conclusion par l'État de contrats de service public avec la SNCB et Infrabel, l'élaboration de plans d'investissement sur 10 ans ;
- Une meilleure concertation entre les instances en charge de la mobilité en Belgique et le renforcement de la collaboration entre la SNCB et Infrabel d'une part, entre la SNCB et les sociétés régionales de transport d'autre part.

Pour le monde entier, l'année 2020 restera aussi marquée par l'apparition et le développement fulgurant de la Covid19. En Belgique comme à l'étranger, l'impact de la pandémie sur la santé, le produit intérieur brut, les finances publiques et les résultats d'un grand nombre d'entreprises dont la SNCB, est particulièrement désastreux et de loin supérieur à l'impact des autres crises depuis la fin de la seconde guerre mondiale. La SNCB et Infrabel (tout comme la STIB, De Lijn et les TEC) ont poursuivi leurs activités. Elles ont assuré en permanence une offre de transport adaptée à la demande et ont également pris d'importantes mesures pour garantir la sécurité sanitaire de leur personnel et des voyageurs. Aussi, le Comité tient à remercier la SNCB et Infrabel pour le travail accompli tout au long de l'année 2020 et à exprimer sa gratitude envers les cheminots. L'impact de cette crise sanitaire sur les chemins de fer est très important et doit aussi être pris en considération dans les contrats de service public que l'État conclura prochainement avec la SNCB et Infrabel, en particulier dans ses contributions financières.

Dans le présent Avis qu'il a rédigé de sa propre initiative, le Comité s'adresse principalement au ministre de la Mobilité et souhaite :

- Commenter plusieurs sujets figurant dans l'exposé d'orientation politique (point 2) ;
- Insister sur quelques points qui ne sont pas directement traités dans ce document et qu'il estime importants pour améliorer de façon durable la qualité des services ferroviaires (point 3).

Le Comité recommande d'en tenir compte dans l'élaboration des plans d'investissement et des contrats de service public avec la SNCB et Infrabel.

2. Commentaires sur l'exposé d'orientation politique

Le Comité souhaite apporter ses commentaires sur les sujets suivants.

2.1. Le réseau ferroviaire, un atout à revaloriser de toute urgence

L'exposé d'orientation politique mentionne (page 7) : « *Des pans du réseau souffrent d'un retard d'investissements. Certaines lignes ferroviaires sont même dans un état critique, au point que le trafic doive y être ralenti (ou supprimé) par souci de sécurité. Tunnels en mauvais état, caténaires en fin de vie, rails usés, ..., risquent de mettre en péril la qualité du service, ...* ».

Le Comité s'étonne de telles affirmations. En effet, au cours des 15 dernières années (2005-2019), Infrabel a augmenté de façon quasi continue ses investissements dans le « Maintien de capacité » du réseau ferroviaire (source : comptes annuels Infrabel, dont sont extraites les données du tableau suivant) :

Tableau : Investissements réalisés par Infrabel dans le maintien de capacité du réseau ferroviaire

Périodes	Montants en millions d'euros courants (source : comptes annuels Infrabel, chiffres-clés)	Montants en millions d'euros constants de 2019
2005 à 2009	1.213,2 ou 242,6/an	1.501,7 ou 300,3/an
2010 à 2014	1.456,0 ou 291,2/an	1.615,6 ou 323,1/an
2015 à 2019	2.167,5 ou 433,5/an	2.244,8 ou 449,0/an

Les montants en euros constants de 2019 sont obtenus en déflatant les montants en euros courants de la colonne précédente par l'indice des prix à la consommation. Ces investissements ne comprennent pas les investissements d'extension de capacité, les investissements relatifs à la concentration des cabines de signalisation, à l'ETCS, au RER, à l'accueil et aux moyens de production.

Dès lors, le Comité souhaite recevoir des informations circonstanciées sur les affirmations précitées relatives à l'état actuel du réseau, sur la politique de maintenance et de renouvellement de celui-ci et sur le « *plan de remise en état des infrastructures ferroviaires* » que le ministre compte mettre en place avec Infrabel.

2.2. Une vision à long terme pour planifier les investissements

Comme mentionné dans l'exposé d'orientation politique, le choix des investissements dans l'infrastructure, le matériel roulant et les gares, ainsi que leur planification nécessitent de fixer au

préalable des objectifs à long terme (à 20/30 ans), tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises. Ces objectifs devront être mis en œuvre par étapes en vue d'une amélioration progressive et continue des services à la clientèle. Ils supposent également l'élaboration de plans de transport à long terme, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Ces plans sont indispensables pour déterminer les investissements nécessaires, en particulier dans l'amélioration de la capacité du réseau.

Le Comité souhaite insister sur quelques aspects importants relatifs aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire. En effet, l'augmentation de la fréquence des trains de voyageurs, le développement des nœuds de correspondance et le doublement du volume des marchandises transportées par rail d'ici à 2030 (objectifs fixés par le ministre) nécessitent un réseau adéquat pour assurer la fluidité et la sécurité du trafic :

- 1) La configuration du réseau ferroviaire, des gares et des lignes constitue un facteur déterminant de la robustesse des plans de transport, de la fiabilité et de la ponctualité des services de trains. En cas d'incident, elle doit aussi permettre d'éviter ou d'atténuer un effet boule de neige des retards et des suppressions de trains, dus notamment à un engorgement des lignes et des gares. Lors de travaux, elle doit permettre de maintenir un service de qualité pour la clientèle (voyageurs et marchandises), entre autres grâce à l'utilisation d'itinéraires de détournement en cas d'interruptions locales du trafic.
- 2) La configuration actuelle du réseau doit faire l'objet d'une évaluation approfondie et devra être adaptée périodiquement en vue de répondre aux plans de transport actuels et futurs des entreprises ferroviaires. En fonction du nombre et du type de trains, les axes du réseau doivent comporter des itinéraires de détournement, un nombre suffisant de voies à quai et de garage dans les gares-nœuds et dans les principales gares intermédiaires. Ils doivent aussi être équipés, à intervalles réguliers, d'aiguillages pour la prise de la contre-voie et la reprise de la voie normale (tous les 5 à 6 km sur les lignes principales, tous les 8 à 10 km sur les lignes moins chargées), de voies d'évitement (aptés à garer des trains de 740 m, selon les standards européens).
- 3) La capacité du réseau peut être augmentée de façon significative par l'aménagement de sauts-de-mouton, de quelques nouveaux tronçons et de voies d'évitement longues aux endroits les plus chargés (tels que, l'accès au port d'Anvers, les lignes 26 et 28 autour de Bruxelles, le nœud de Gand, ...). L'établissement ou le rétablissement de liaisons pour la prise de la contre-voie et la reprise de la voie normale, le (ré)aménagement de voies d'évitement et de voies à quai sur les lignes principales permettent aussi d'augmenter sensiblement leur capacité.
- 4) Les plans d'investissement d'Infrabel devront préciser les principes d'exécution des chantiers et l'impact de ceux-ci sur le service des trains de voyageurs et de marchandises (la localisation des grands chantiers et leur durée, les itinéraires de détournement utilisés en cas d'interruption du trafic sur certains tronçons, l'allongement des temps de parcours et la réduction éventuelle du nombre de trains durant les travaux, etc.). Ils devront aussi expliciter les principes de concertation avec la SNCB et les autres entreprises ferroviaires afin de réduire les inconvénients pour la clientèle.
- 5) Tous les gestionnaires d'infrastructure sont confrontés aux mêmes défis : configurer leur réseau de façon optimale en fonction du volume et de la structure du trafic, organiser les

travaux de renouvellement et de modernisation de façon sûre et efficace, tout en assurant au mieux la circulation des trains sur les tronçons concernés par les chantiers. Dans ce domaine, des échanges d'expériences et de bonnes pratiques entre gestionnaires de l'infrastructure doivent être encouragés, d'autant que plusieurs de ceux-ci (dont les CFF et les ÖBB) doivent tenir compte d'une densité moyenne du trafic des trains supérieure à celle constatée sur le réseau d'Infrabel.

2.3. Gouvernance, missions de service public et contrats de service public

Le Comité soutient sans réserve l'attribution directe à la SNCB de la mission de service public du transport intérieur de voyageurs sur l'ensemble du réseau ferroviaire national et pour une durée de 10 ans. Cette attribution directe est un gage de stabilité et de continuité pour les voyageurs et les cheminots. Le Comité demande que les contrats de service public qui seront négociés avec la SNCB et Infrabel portent également sur une période de 10 ans. De même, les plans d'investissement devront être établis sur au moins 10 ans, devront être actualisés périodiquement et devront être prolongés en cours d'exécution de manière à couvrir en continu des périodes minimales de 10 ans. Le Comité insiste sur la nécessité d'avoir finalisé et approuvé tous ces dossiers au plus tard pour le début de l'année 2022.

Le Comité insiste aussi sur la nécessité de renforcer la concertation entre les instances en charge de la mobilité en Belgique, en particulier au sein du Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM), ainsi qu'entre la SNCB et les sociétés régionales de transport en commun.

Comme stipulé dans l'exposé d'orientation politique, le contrat de service public entre l'État et la SNCB définira la qualité attendue des services ferroviaires (fréquences et amplitudes des services IC, S et L, confort et ponctualité des trains) et celle des services connexes (accessibilité, accueil en gare, information). Ce contrat fixera aussi le cadre de la politique tarifaire.

Dans ces domaines, le Comité souhaite insister sur plusieurs points fondamentaux :

- 1) Les améliorations de l'offre demandées à la SNCB nécessiteront des moyens supplémentaires. Elles devront être réalistes sur les plans techniques, organisationnels et financiers. Elles dépendront des contributions de l'État, des recettes propres que la SNCB pourra générer et des gains de productivité que celle-ci sera en mesure de réaliser, notamment à moyen terme grâce à une augmentation du nombre de voyageurs par train. Des résultats d'exploitation à l'équilibre ou positifs et la maîtrise de la dette constituent des objectifs dont la réalisation est indispensable pour garantir une offre ferroviaire durable et de qualité. Des circonstances exceptionnelles peuvent justifier un écart temporaire par rapport à ces objectifs, mais cet écart doit être de courte durée.
- 2) Le niveau de la qualité des services offerts par la SNCB et en particulier la ponctualité des trains dépendent dans une large mesure de facteurs sur la majorité desquels la SNCB a peu ou n'a pas de prise directe. Il convient d'en tenir compte dans la fixation et l'évaluation des objectifs assignés à la SNCB :
 - Les prestations fournies par Infrabel : la gestion du trafic en temps réel, la gestion des incidents liés à l'infrastructure et à des causes externes au système ferroviaire ; l'organisation des travaux de maintenance de l'infrastructure et son impact sur la

circulation des trains ; la capacité de réception des trains en gare ; l'existence ou non d'itinéraires de détournement, d'aiguillages pour la prise de la contre-voie et la reprise de la voie normale, de voies d'évitement et de rebroussement, leur utilisation en cas d'incidents et de travaux. Les contrats de service public entre l'État et SNCB/Infrabel devront définir les modalités de la coordination entre ces deux entreprises dans les domaines précités afin de garantir la qualité attendue des services ferroviaires.

- Les facteurs externes tels que les heurts de personnes, la présence d'individus non autorisés dans et le long des voies, les incidents à proximité des voies (incendies, fuites de gaz, ...) et la façon dont ces événements sont gérés par les services de secours et de police, les parquets et Infrabel.
- 3) Les produits tarifaires constituent une source importante de revenus pour la SNCB. En matière de politique tarifaire, le contrat de service public devra permettre à la SNCB de générer les recettes propres nécessaires à la couverture d'une partie substantielle de ses frais d'exploitation et de poursuivre ainsi l'amélioration de ses services, tout en maintenant des tarifs équitables. En effet, les moyens financiers que l'État peut et pourra mettre à la disposition de la SNCB (et d'Infrabel) sont limités, d'autant que de nombreux secteurs sont également demandeurs d'aides publiques accrues pour leurs propres activités. Des formules de gratuité ou de réduction demandées par les pouvoirs publics ou d'autres instances doivent être ciblées vers des publics identifiés ; leur mise en œuvre et leur maintien doivent faire l'objet de compensations financières spécifiques et intégrales du type tiers payant. Le Comité attend de l'État qu'il respecte ses engagements financiers, puisque le développement d'une offre ferroviaire durable nécessite des perspectives financières fiables à long terme. L'amplitude, la fréquence et la ponctualité du service des trains sont des conditions nécessaires pour d'attirer une clientèle nouvelle et durable vers le rail, et nécessitent aussi des moyens financiers adéquats.
- 4) La simplification souhaitée du système tarifaire de la SNCB doit être définie, sans quoi elle deviendra comme le « Monstre du Loch Ness » : tout le monde en parle, mais personne ne le voit. Qu'entend-on par « simplification » ? Supprimer des produits tarifaires existants ou mieux expliquer les caractéristiques de chacun d'eux ? En ce qui concerne les caractéristiques des produits tarifaires et leurs conditions d'utilisation, celui qui prend la peine de consulter le site internet de la SNCB y trouve déjà les informations pertinentes (en fonction de son âge, de la fréquence et de l'origine-destination de ses déplacements, ...) et peut aussi procéder à des comparaisons de prix, de manière à choisir le produit le plus avantageux.
- 5) Des considérations similaires concernent « l'intégration tarifaire » entre la SNCB et les sociétés régionales de transport. Il convient de définir ce concept, ses modalités d'application et son intérêt au regard des besoins de déplacement. Les principes et systèmes tarifaires de la SNCB, de la STIB, des TEC et de De Lijn sont actuellement très différents. En matière « d'intégration », plusieurs possibilités sont déjà disponibles :
- Des abonnements SNCB peuvent être chargés sur une carte MoBIB avec des abonnements et des tickets STIB et TEC et avec des abonnements De Lijn ;
 - Des abonnements SNCB peuvent être combinés avec des abonnements STIB, TEC et De Lijn (un forfait STIB, TEC, De Lijn est ajouté au prix de l'abonnement SNCB) sur la carte MoBIB ;
 - Des tickets SNCB peuvent être combinés avec des tickets STIB et TEC ;
 - Pour les déplacements au sein des cinq grandes agglomérations, des titres de transport communs existent également. Les tickets et les abonnements Brupass et Brupass XL (dans et autour de la Région de Bruxelles-Capitale), les City Pass Anvers, Charleroi, Gand et Liège,

permettent d'utiliser train, tram, autobus et métro au sein de leurs aires de validité respectives avec un seul titre de transport. Dans ce domaine, il ne faut pas sous-estimer la question du partage des recettes entre sociétés, qui doit être réalisé de façon objective (par exemple, avec un système de validation des titres de transport au début du voyage et lors d'une correspondance avec une autre société) et qui doit permettre à chaque société d'avoir la garantie de percevoir les produits tarifaires qui lui reviennent et d'obtenir des recettes unitaires qui évoluent proportionnellement à ses tarifs propres.

2.4. La possibilité de voyager à travers l'Europe de manière durable

Le Comité soutient les orientations proposées par le ministre de la Mobilité et souligne en particulier l'importance des relations transfrontalières à courtes distances et l'intérêt d'encourager le développement des trains de nuit par des formules de partenariat avec d'autres entreprises ferroviaires.

Depuis le début de la pandémie Covid19 en mars 2020, le transport international ferroviaire de voyageurs a fortement régressé. Des sociétés comme Thalys et Eurostar ont vu leurs chiffres d'affaires s'effondrer, au même titre que les compagnies aériennes. Alors que ces dernières ont clamé haut et fort leurs demandes d'aides étatiques, les sociétés ferroviaires sont restées apparemment très discrètes. En conséquence, le Comité invite le ministre de la Mobilité à entamer, le cas échéant en concertation avec ses collègues étrangers, des discussions avec les sociétés ferroviaires concernées en vue d'examiner leur situation financière et de rechercher des solutions qui leur permettent de poursuivre leurs activités dans de bonnes conditions et de renouer avec la croissance dans quelques années. En effet, ces sociétés ont un rôle important à jouer dans le report modal.

En ce qui concerne « *les connexions à grande vitesse entre Brussels Airport et les hubs TGV des pays voisins* » qui sont mentionnées dans l'accord de gouvernement du 30 septembre 2020, le Comité n'en voit pas l'intérêt. Tout détour de trains à grande vitesse via Brussels Airport, entrainerait des pertes de temps non négligeables pour la grande majorité des voyageurs. Une liaison par trains à grande vitesse entre Brussels Airport et Paris fut mise à l'essai il y a quelques années, mais fut rapidement abandonnée, vu le très faible nombre de voyageurs entre l'aéroport et Bruxelles-Midi.

2.5. Soutenir l'usage du vélo

Le Comité soutient la volonté du ministre de la Mobilité d'encourager l'utilisation du vélo comme moyen complémentaire à l'utilisation du train. Au cours de dernières années, la SNCB a sensiblement étendu son offre et les facilités octroyées aux cyclistes : le nombre croissant d'emplacements gratuits pour vélos aux abords de quasi toutes les gares, les parkings payants avec contrôle d'accès dans 11 gares, les possibilités de location et de réparation de vélos qu'il convient de développer par des accords de partenariat avec des fournisseurs spécialisés (par exemple, les vélos de location Blue-bike, actuellement disponibles dans 60 gares, et les ateliers vélos). Le transport de vélos et de tandems accompagnés est possible dans tous les trains du service intérieur et sans restriction horaire, pour le voyageur muni du supplément vélo (4 EUR/trajet en 2021). Mais il ne peut pas gêner les autres voyageurs et dépend du nombre d'emplacements disponibles. Le nouveau matériel comporte aussi un nombre accru

d'emplacements spécialement conçus pour le transport de vélos. Dans ce domaine, le Comité recommande que la SNCB examine la façon de mieux communiquer sur l'emplacement des voitures accessibles pour le transport de vélos.

Dans ces domaines, la qualité de l'offre globale de la SNCB est comparable à celle de CFF et des NS. Il convient toutefois d'observer que les CFF imposent certaines restrictions pour le transport de vélos dans les trains (réservation obligatoire et payante dans certains trains et à certaines périodes, en plus du titre de transport adéquat). La carte journalière des NS coûte 7,5 EUR, mais le transport des vélos dans les trains n'est pas autorisé les jours ouvrables du lundi au vendredi entre 6h30 et 9h00 et entre 16h00 et 18h30.

3. Points complémentaires

Le Comité souhaite insister sur quelques points qu'il estime importants et qui ne sont pas traités dans l'exposé d'orientation politique.

3.1. L'approvisionnement en électricité

La transition énergétique décidée par le gouvernement et la sécurité d'approvisionnement en électricité à la suite de l'abandon de l'énergie nucléaire en 2025, constituent de véritables défis à court terme. D'autant plus que l'utilisation de l'électricité augmente dans plusieurs domaines (voitures et vélos électriques, internet, ...). Afin d'assurer la continuité du trafic ferroviaire sur l'ensemble du réseau en cas (de risque) de pénurie d'électricité, le Comité demande au gouvernement fédéral :

- De veiller à éviter l'activation du plan de délestage par des mesures préventives visant, entre autres, une réduction significative de la consommation d'électricité des secteurs « non essentiels », en particulier durant les heures critiques et sur l'ensemble du territoire.
- D'adapter d'ici 1 à 2 ans la liste des postes HT (Haute Tension) délestables et non délestables, de manière telle que toutes les installations électriques d'Infrabel et de la SNCB soient raccordées à des postes HT non délestables et qu'ainsi l'approvisionnement du réseau ferroviaire et des gares soit garanti. En effet, sans adaptation de cette liste dans le sens demandé et en cas d'activation annoncée des tranches 1 à 7 du plan de délestage, aucun train ne pourra circuler sur l'ensemble du réseau durant les 24 heures du(des) jour(s) concerné(s).

3.2. La lutte contre l'agressivité, les incivilités et la fraude

La lutte contre l'agressivité envers les cheminots, la lutte contre les incivilités dans les gares et les trains et la lutte contre la fraude sont principalement de la compétence de la SNCB, du moins en premier ressort. La Loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer lui permet aussi (de même qu'à Infrabel) de constater les infractions et d'infliger des amendes administratives. Des peines judiciaires et des sanctions pénales restent toutefois d'application dans des cas graves et en cas de récidives. Le sentiment de sécurité dans les installations ferroviaires et à leurs abords dépend non seulement des équipements présents (éclairage, caméras, etc.) mais aussi des collaborations et partenariats avec les autorités locales.

Le Comité invite le ministre de la Mobilité à soutenir la SNCB et Infrabel dans ces domaines et à veiller que celles-ci disposent des moyens internes (Sécurail) et bénéficient des aides externes (police, parquets) nécessaires pour mener à bien cette mission. Le respect de l'autre et du personnel en particulier, ainsi que le paiement correct des titres de transport sont indispensables pour assurer la convivialité dans les transports en commun.

3.3. La collaboration avec les services de secours, la police et les parquets en cas de heurts de personne et d'autres incidents

Parmi les causes principales des retards et suppressions de trains, les faits de société ont un impact de plus en plus négatif sur la ponctualité des trains et conduisent souvent à des interruptions du trafic pouvant durer plusieurs heures. Il s'agit principalement des heurts de personnes, de la présence d'individus non autorisés dans et le long des voies, d'incendies et de fuites de gaz à proximité des voies, etc. Dans le cadre de la gestion de tels événements, le Comité comprend que la sécurité des personnes constitue l'objectif premier des mesures prises par les services de secours et de police. Mais dans de nombreux cas, il est persuadé qu'une gestion plus circonstancielle de ces incidents et accidents est possible et permettrait, sans compromettre la sécurité des personnes, de limiter les retards et suppressions de trains et donc aussi les inconvénients qui en résultent pour les voyageurs. Par ailleurs, les actes de vandalisme tels que les vols de câbles, ont souvent un effet désastreux sur la ponctualité et la fiabilité du service des trains. La collaboration de la police et des parquets est aussi indispensable pour lutter efficacement contre ces fléaux.

Dans un Avis précédent (Avis 18/03 : Ponctualité des trains de voyageurs du service intérieur et maîtrise des incidents), le Comité a déjà recommandé qu'Infrabel, la SNCB, les services de secours et de police ainsi que les parquets établissent un protocole fixant les principes de leur collaboration et réalisent une évaluation périodique de la gestion des principaux incidents et accidents. Ce protocole et cette évaluation doivent permettre d'uniformiser les méthodes de travail des intervenants sur l'ensemble du réseau, d'adapter les mesures prises (périmètre de sécurité, arrêt total ou partiel des circulations, évacuation partielle ou totale d'une gare, etc.) en vue d'une normalisation rapide du service des trains.

Le Comité souhaite que le ministre de la Mobilité intervienne auprès de ses collègues de la Justice et de l'Intérieur en vue de sensibiliser les services de secours, les services de police et les parquets aux conséquences d'une interruption du trafic et à l'importance d'établir le protocole dont question ci-dessus. Des interruptions du trafic, même de courte durée, induisent aussi des effets rémanents sur la ponctualité qui peuvent durer plusieurs heures après la levée de l'incident, en fonction des lignes et des trains concernés.

3.4. « La piste de l'intégration d'une expertise privée au sein de la SNCB sera explorée »

Cette phrase sibylline qui figure dans l'accord de gouvernement du 30 septembre 2020, n'est pas reprise dans « L'exposé d'orientation politique » du ministre de la Mobilité. De quelle expertise s'agit-il, dans quels buts ?

À ce sujet, le Comité tient à souligner que de 1998 à 2019, le transport de voyageurs de la SNCB en trafic intérieur a augmenté de 89,2% en nombre de voyageurs et de 86,1% en nombre de

voyageurs-km, pourcentages nettement supérieurs à ceux constatés dans quasi tous les pays européens. Par ailleurs, il insiste sur la nécessité de conserver et surtout d'améliorer l'expertise en matière d'exploitation ferroviaire au sein de la SNCB et d'Infrabel. Cette expertise ne peut être acquise et développée qu'en interne. Elle peut aussi être améliorée par des échanges d'expériences et de bonnes pratiques avec d'autres entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure. Par ailleurs, ces échanges doivent également porter dans d'autres domaines, tels que l'information des voyageurs en situations normales et perturbées, la collaboration avec les sociétés de transport régional notamment sur le plan tarifaire, l'organisation du transport en train de vélos accompagnés.

4. Conclusions

Le Comité tient à souligner les nombreux points positifs de la note d'orientation politique, tout en insistant sur des aspects importants qui doivent être nuancés, précisés ou incorporés dans la politique ferroviaire et dans les contrats de service public avec la SNCB et Infrabel. En outre, il rappelle que les décisions devront être réalistes et finançables dans le contexte actuel et dans celui des prochaines années et que le train doit être accessible à tous. Il souhaite aussi rappeler le proverbe : « Qui trop embrasse, mal étreint ».
