

28 JAN. 2013



Ans Comm.

Luc Lallemand
Président du Comité de direction
Administrateur délégué
Place Marcel Broodthaers, 2
BE-1060 Bruxelles
T +32 2 525 22 00
F +32 2 525 22 03
luc.lallemand@infrabel.be

A l'attention de Monsieur Marc Quiryren
Bourgmestre de la commune de Nassogne

A l'attention de Monsieur Charles Quiryren
Secrétaire communal de la commune de Nassogne

Administration communale de Nassogne
Place communale
6950 Nassogne

vosre lettre du
21.12.2012

vosre référence
-

annexe(s)
-

23 **Bruxelles**
.01.2013

notre référence
20130118-237

Concerne : Nouveau Plan d'investissement

Monsieur le Bourgmestre,
Monsieur le Secrétaire communal,

J'ai bien pris connaissance de votre courrier du 20 décembre 2012, dans lequel vous me faisiez parvenir une motion du Conseil communal de Nassogne en séance du 19 décembre 2012 concernant la défense du rail en province du Luxembourg.

Le contexte économique général maussade exerce depuis quelques années une pression intense sur les finances publiques des Etats européens, dont la Belgique. Vous savez que la Belgique doit réduire drastiquement son déficit public. L'Etat belge a en outre la préoccupation légitime de ne pas créer un niveau d'endettement qui hypothèquerait l'avenir de nos enfants.

Dans ce cadre, l'Etat a logiquement demandé, à tous les départements et secteurs d'activités dont il assure le financement, de réaliser un certain nombre d'économies. Ces économies doivent s'effectuer sans remise en cause des priorités fondamentales des chemins de fer, à savoir, et dans l'ordre, la sécurité, la ponctualité et l'amélioration de la capacité du réseau. Infrabel, et le Groupe SNCB, ont participé à cet effort, au même titre que la population et d'autres secteurs publics ou d'autres secteurs économiques.

Dans un même temps, le réseau ferroviaire belge est confronté à des défis majeurs. En voici quelques uns, de manière non exhaustive :

- Le dramatique accident de Buizingen a souligné l'urgence de procéder à l'installation de nouveaux systèmes de sécurité répondant aux normes sociétales et techniques les plus récentes ;
- Le renouvellement d'un ensemble d'équipements arrivés au terme de leur vie doit absolument être mené à bien, comme par exemple la réélectrification d'un tiers du réseau électrifié pour la première fois dans les années '50 ;
- La finalisation de grands chantiers d'extension de capacité ferroviaire, comme le RER et la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg, est essentielle pour relever les défis de mobilité en Belgique. Ces chantiers gigantesques sont en pleine phase d'exécution et nécessitent des moyens financiers accrus au moment où lesdits moyens sont en nette diminution;
- La préparation d'une réponse appropriée à la croissance continue du nombre de voyageurs (déjà plus de 60% de croissance depuis 1998) est importante pour maintenir et améliorer la performance du service offert au client;
- Le renforcement de normes d'entretien et de maintenance permettant de limiter au strict minimum les pannes et défaillances techniques, pesant très lourd sur la performance de ponctualité. Infrabel, à la demande pressante et constante de ses clients, souhaite consacrer plus de moyens à la qualité du réseau, fer de lance d'une politique d'amélioration de la ponctualité ;
- La lutte – notamment préventive – contre les vols de câbles est particulièrement urgente. Pas moins de 1.100 cas de vols de câble ont déjà eu lieu en 2012 ayant généré 51.000 minutes de retard et ayant coûté 8 millions d'euros de frais de remise en état.

Face à ces défis et aux contraintes budgétaires présentes, Infrabel mesure le caractère essentiel d'une proposition de plan d'investissement cohérent, réaliste et équilibré. Du point de vue du financement, il y a lieu de respecter les crédits budgétaires décidés par l'Etat fédéral. Infrabel est une société anonyme de droit public. Elle doit être gérée dans l'équilibre financier afin d'assurer la continuité de sa mission sociétale et, par là également, l'avenir de ses travailleurs et des familles qui en dépendent. Un scénario dans lequel les dépenses dépasseraient, en base annuelle, les recettes de l'entreprise est un donc un scénario légalement et moralement impraticable pour ses organes de gestion.

Au-delà de la contrainte de financement, il existe également une contrainte légale de clef d'affectation des dépenses d'investissement : 60% pour la Région flamande, et 40% pour la Région wallonne, les investissements effectués en Région de Bruxelles-Capitale étant imputés hors clef.

Dans ce contexte, comment la proposition de Plan d'investissement 2013-2025 a-t-elle été construite ?

La priorité a clairement été mise sur la sécurité. Le nouveau système de sécurité européen ETCS (European Train Control System) sera en service en 2022 sur l'ensemble du réseau, comme l'a demandé la Chambre des Représentants à l'initiative de la Commission Spéciale pour la Sécurité du Rail. En outre, le nouveau système TBL1+ (Transmission Balise Locomotive), qui

réduira le risque d'accident de 75%, couvrira toutes les lignes dès 2015. Le 31 décembre 2012, un degré de couverture de 90,680% a déjà été atteint, et ce en moins de 4 ans.

Après la sécurisation du réseau, la ponctualité doit s'améliorer par l'excellence dans la maintenance des 3.600 kilomètres de lignes. Cela nécessite d'importants investissements en renouvellement des composants de voie, des ouvrages d'art, de la signalisation, de la caténaire, de l'alimentation électrique, et des télécommunications. Ces investissements sont d'autant plus importants que la Belgique compte un réseau très étendu par rapport au nombre d'habitants, ce dernier paramètre constituant un bon indicateur de la capacité de financement public d'un réseau ferroviaire en Europe occidentale. Parmi lesdites lignes, certaines sont fortement utilisées. C'est sur ces lignes que le mode de transport ferroviaire est socialement le plus pertinent. En effet, les caractéristiques intrinsèques du chemin de fer le destinent essentiellement au transport de masse entre grands centres. Dans le contexte budgétaire qui nous est connu en ce début d'année 2013, le schéma souhaitable de renouvellement de toutes les infrastructures du pays ne pourra a priori pas être uniformément appliqué sur toutes les lignes. En effet, pendant les premières années du plan, les moyens seront affectés en tenant compte de la fréquentation des lignes. Il pourrait en résulter l'apparition de restrictions ou mêmes de circulations commençant par des restrictions de vitesse. Contrairement à ce qui a été relaté à tort dans les médias, Infrabel n'a pris aucune décision de suppression de ligne à ce jour.

En ce qui concerne la troisième priorité, la capacité, les grands chantiers d'extension du réseau déjà lancés seront menés à bien mais selon une planification étalée, parfois fortement, de façon à préserver l'équilibre financier de l'entreprise et de s'adapter aux nouveaux plafonds de financement.

Il serait prématuré de tirer des conclusions définitives sur base de la proposition de Plan d'investissements 2013-2025 et ce pour plusieurs raisons.

Infrabel vient de transmettre ledit Plan au Ministre des Entreprises publiques. Ce Plan tient compte d'une multitude de contraintes légales, techniques, financières, économiques, géopolitiques, de phasage, de gestion du réseau, et sociétales. Le Ministre des Entreprises publiques a annoncé qu'il mènera d'ici peu une concertation avec les Régions dont on sait qu'elles ont mis certains projets en avant. Les Opérateurs ferroviaires devront également être consultés ainsi que les associations de clients et de navetteurs. Ensuite, le Gouvernement fédéral effectuera les derniers arbitrages. La proposition de Plan pluriannuel est donc fort normalement appelée à évoluer dans les prochains mois.

D'autre part, l'Accord de coopération Etat fédéral-Régions du 11 octobre 2001 a créé de très importants potentiels de cofinancement et de préfinancement par les Régions. Infrabel constate que ces possibilités nouvelles ont été très peu exploitées. En effet, seule environ 50% de la capacité de préfinancement a été utilisée. En cofinancement, aucune opération ou même demande n'a été enregistrée à ce jour, par aucune Région. L'essence même de cet Accord de coopération était de créer une possibilité de soutenir des priorités régionales ou locales.

Par ailleurs, même si les moyens alloués au secteur ferroviaire belge sont actuellement en diminution, il n'est pas illusoire de penser qu'un retour de la croissance de l'économie belge, dans les années à venir, permettrait de retrouver le niveau de financement antérieur. Partout en Europe, mais surtout en Belgique, la demande de transport public collectif est très importante.

Comme vous le voyez, des pistes sont encore ouvertes à l'heure actuelle permettant d'assurer l'avenir des lignes les moins utilisées du réseau. Dans le contexte de la présente lettre, Infrabel examinera toutes les possibilités qui resteraient encore ouvertes pour favoriser des ultimes arbitrages favorables au Rail belge.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur le Bourgmestre, Monsieur le Secrétaire communal, l'assurance de ma considération très distinguée.



Luc Lallemand

annexe(s)

-

personne de contact

Patricia Rodrigues da Costa
T + 32 2 525 42 97, patricia.rodrigues@infrabel.be
Service, IC-P122