

LES INVESTISSEMENTS ET L'AVENIR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Les journaux ont abondamment cité la prise de position du Conseil d'Administration des Chemins de fer lors sa séance du 29 mars dernier, concernant l'insuffisance marquée des moyens financiers mis à la disposition de la SNCB pour opérer sa modernisation dans un monde en évolution rapide.

Le rapport annuel du Conseil à l'Assemblée Générale revient avec insistance sur ce grave problème.

Nous en résumons ici l'essentiel.

Un déséquilibre profond

Le budget extraordinaire de l'Etat pour 1974 met en évidence un déséquilibre caractéristique de la politique d'abondance qui marque notre société de consommation.

Comparons les crédits d'investissements prévus pour 1974 avec les montants consacrés aux voies de communication dix ans auparavant.

	1963	1974
	en milliards de francs	
Routes	4,4	34
Voies hydrauliques et ports	2,7	12
Chemin de fer	1,1	2,4

Autoroutes et voies d'eau se portent bien

Sans égard à leur rentabilité économique, depuis la dernière guerre, des milliards ont été engloutis par centaines dans les routes, autoroutes et voies navigables.

Le chemin de fer s'est ainsi trouvé confronté avec une concurrence croissante des usagers professionnels de la route et de la voie d'eau, bénéficiant d'une infrastructure mise quasi gratuitement à leur disposition par l'Etat.

Un parent pauvre : le rail

Le déséquilibre n'existe pas que dans les crédits d'investissement. Le chemin de fer n'obtient pas davantage son compte dans la compensation de ses charges imposées et ses obligations de service public. Celle-ci n'est toujours que partielle malgré les principes édictés en la matière par le Conseil des Ministres de la C.E.E. Il en résulte un déséquilibre du compte d'exploitation qui empêche la SNCB de consacrer des ressources suffisantes à l'alimentation du fonds de renouvellement des installations et du matériel.

Cette situation de pénurie a créé un arriéré de renouvellement considérable.

A l'actif du chemin de fer

Les aspects positifs du transport par rail sont indiscutables. La récente crise pétrolière ainsi que les inquiétudes croissantes concernant la qualité de notre environnement ont contribué à les renforcer.

Economie d'espace

Une ligne ferroviaire occupant une assiette d'une dizaine de mètres de largeur possède une capacité de transport de personnes égale à celle d'une autoroute de 150 m de largeur, irréaliste, d'ailleurs, dans les agglomérations.



Au cœur des villes

La jonction Nord-Midi par exemple, avec ses 5 gares, assure l'acheminement de 300.000 voyageurs par jour, en semaine.

Peu polluant

Parmi les moyens de transport motorisés, le chemin de fer est indiscutablement le moins nuisible.

Consomme peu

Le chemin de fer est, de loin, le plus faible consommateur d'énergie.

Donne de l'emploi

Le chemin de fer utilise dans une large mesure les ressources industrielles nationales.

A la pointe des techniques avancées

Le chemin de fer applique largement les techniques d'automatisation, de recherche opérationnelle, de cybernétique.

Un coup de barre s'amorce

Les Chemins de fer présentent bien d'autres avantages encore par exemple en matière de vitesse, de fréquence, de régularité, de confort, mais ces éléments de première importance ne peuvent plus être garantis par le réseau belge comme ils devraient l'être par suite de la saturation des grands axes et de la vétusté d'une partie des installations et du matériel. D'autres pays développés ont, eux aussi, négligé leur réseau ferroviaire depuis la dernière guerre.

Néanmoins, l'année 1973 a vu de grands pays voisins publier d'importants plans d'investissements dans les chemins de fer. Les crédits réservés à ces derniers y atteignent actuellement une fraction importante.

Les chemins de fer belges veulent...

...la réalisation de trois objectifs majeurs. Accroître la qualité des prestations du service voyageurs en Belgique : vitesse, fréquence, régularité, confort du matériel. Ils doivent disposer pour ce faire de plus de locomotives (notamment d'engins de grande puissance), éliminer les voitures les plus anciennes. Ils veulent améliorer radicalement l'infrastructure et faire sauter les goulots d'étranglement qui freinent le trafic.

Participer activement à la mise en place du réseau à très grande vitesse (TGV) prévu par le Plan Directeur Européen entre Londres, Paris, Bruxelles, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Le renouvellement du matériel de transport doit être activé (à l'heure actuelle, sur 10 trains TEE circulant en Belgique, un seul est constitué de matériel SNCB). Se préparer à l'expansion prévisible du trafic des marchandises par chemin de fer en conséquence de la crise énergétique.

Un effort particulier doit être consenti en faveur du parc d'engins moteurs utilisé à l'extrême limite de ses possibilités.

Le remplacement des wagons anciens par des unités neuves de grande capacité, bien adaptées aux besoins de l'industrie doit être poursuivi. Les gares de formation doivent être modernisées afin de tirer tout le parti possible de la gestion centralisée et intégrée du trafic, dont la réalisation est en cours.

Le plan décennal

L'ensemble de ces objectifs avait été concrétisé dans le plan décennal 1970-1979 approuvé par le Conseil d'Administration et qui prévoyait un effort accentué de renouvellement ainsi que des investissements de modernisation pour un montant global de 102 milliards (francs de 1970).

Déjà un arriéré énorme !

Bien que certains secteurs du plan aient connu un rythme d'exécution assez satisfaisant — c'est le cas pour la modernisation du parc de wagons à marchandises — des retards décevants sont enregistrés notamment dans :

- l'aménagement des gares de formation;
- le renouvellement des voies, des ouvrages d'art (tunnels et bâtiments de gares);
- le renouvellement du matériel roulant pour voyageurs (une commande de 80 voitures internationales seulement au lieu des 255 prévues pour la période 1970-1975);
- les travaux d'électrification nouveaux. Sur 1.500 millions la SNCB n'a été autorisée à en dépenser que 91;
- les travaux d'infrastructure en vue de relever les vitesses (rien n'a pu être fait);
- l'amélioration des relations avec la France et la Grande Bretagne en rapport avec la ligne TGV et la construction du tunnel sous la Manche. Aucune initiative n'a pu être prise à ce jour;
- dans le renforcement de la capacité des lignes desservant les grandes agglomérations (257 millions ont été obtenus sur 3.530 millions prévus pour 1970-1975).

Les chemins de fer belges demandent...

Pour rattraper le retard énorme qui s'est déjà créé, la Société Nationale demande, en gros, les mesures suivantes :

1. des mesures d'urgence (commande de matériel de traction électrique, automotrices et locomotives, commande de voitures internationales et intérieures, début de travaux d'électrification et travaux de renforcement de l'infrastructure aux abords de la capitale);
2. pour la période 1975-1979 :
 - le relèvement de la dotation de renouvellement des installations et du matériel de 6,4 milliards (contre 5,5 milliards en 1973);
 - un programme annuel d'investissements de 6 milliards à charge du Ministère des Communications;
 - des investissements pour un milliard par an à charge de la société nationale (par voie d'emprunt).

Remarquons que l'effort demandé à l'Etat, soit 6 milliards par an de 1975 à 1979, ne représente même pas les seuls crédits prévus pour 1974 en faveur des routes.

Un fonds de l'infrastructure ferroviaire

Les chemins de fer préconisent, pour la concrétisation de leur programme, à l'instar de ce qui s'est fait pour le financement des autoroutes, un appel à l'emprunt, par la création d'un Fonds de l'infrastructure ferroviaire. Cette solution éviterait à la SNCB d'être tributaire de l'annalité des budgets de l'Etat et lui permettrait de mener à bonne fin l'ensemble des travaux nécessaires pour que le pays obtienne le réseau ferroviaire qu'il mérite.