

## L'AVENIR DU RAIL

Anne-Sophie BOUVY

Doctorante – Chercheuse en droit public  
UC Louvain

### **FRÉQUENTATION EN HAUSSE**

Ce qu'on a observé, c'est qu'effectivement il y a eu ces dernières années, et en particulier au début des années 2000, une augmentation très forte du nombre de passagers, de la fréquentation des trains.

Alors, est ce qu'on doit attribuer cette hausse de la fréquentation à la libéralisation en tant que telle ? Là, ce qui a été observé, et ce que les études démontrent, c'est que, en fait, ce qu'il y a eu en parallèle de la libéralisation, c'est vraiment une augmentation des dépenses publiques, des investissements. Ce qui, a priori, n'est pas tout à fait cohérent avec la libéralisation, qui promet justement une réduction des dépenses. Mais ce qu'ont fait la plupart des États membres, c'est vraiment augmenter les dépenses publiques. Il y a eu à la fois des dépenses d'investissement, donc dans les infrastructures, les États membres ont vraiment beaucoup plus investi dans leurs infrastructures : ils ont rénové des voies, ils ont construit des nouvelles lignes de chemin de fer, construit des ponts, des tunnels. Et ça, ça ne résulte pas en soi de la libéralisation. C'est plutôt même le résultat de sous-investissements chroniques, qui sont en fait antérieurs à la libéralisation. Mais à un moment, il faut rénover les voies de chemin de fer, le rail. Et donc finalement, ces hausses des dépenses, elles sont vraiment le résultat de choix politiques. Ce n'est pas en soi la concurrence qui a fait qu'on a investi plus dans le rail. La libéralisation, ce n'est pas elle en soi qui améliore les services et qui rend le train plus attractif. Ce sont vraiment les dépenses d'investissement, l'argent que les États décident d'y mettre.

Et ça, ce n'est pas juste moi qui le dis, ça ressort d'études sérieuses, notamment par des gros cabinets de consultance : il y a une corrélation très claire en économie, entre la qualité et la performance d'un système ferroviaire donné et les dépenses qu'on consent. Donc, si on veut rendre le train attractif, il faut vraiment en fait investir, investir là-dedans.

### LE RAIL EN MANQUE D'INVESTISSEMENTS

On n'investit pas assez dans le rail, ça c'est sûr. Il y a un peu une double dynamique là, qui est en jeu : Il y a un sous-investissement structurel et puis il y a des coupes budgétaires récurrentes.

Les besoins ont augmenté, il y a plus de passagers, les trains sont plus fréquentés, et pourtant on n'est pas à la hauteur des investissements, on devrait investir plus. Ce qui fait qu'on a des trains bondés, on a des retards, par exemple. Donc on n'a pas suivi la courbe, on aurait dû investir plus et ça, c'est vraiment structurel.

Et c'est là que moi je me suis dit qu'il serait peut-être bon de remettre sur la table une question qui est souvent évoquée, mais dont on ne parle peut-être pas assez : c'est la question des voitures de société. Parce qu'il faut savoir que le manque à gagner, pour l'État belge, en voitures de société, en avantage fiscal en fait, octroyé à la voiture de société, c'est de l'ordre de 2 à 4 milliards d'euros par an. Et ça, c'est l'hypothèse basse. Sachant que le budget d'investissement et de fonctionnement de la SNCB par an, c'est environ 3 milliards. Et donc en fait, là, il y a un vrai levier et c'est un choix. Oui, c'est un choix politique, c'est un choix politique à faire. Octroyer des budgets de mobilité aux travailleurs et travailleuses et vraiment, c'est un choix de société, oui, pour le futur. Est-ce qu'on choisit de continuer à investir en fait, notamment dans des voitures, alors l'électrique constitue un autre enjeu, mais de se dire ça, ce n'est pas durable en fait. Ou est-ce qu'on veut vraiment investir massivement dans une mobilité durable et bas carbone ?

### LE TRAIN, POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

Le train, c'est imbattable. Le train, c'est imbattable par rapport à l'avion, ça c'est très clair, et même par rapport à la voiture.

L'avion émet 30 à 50 fois plus. Et donc là, il y a vraiment un enjeu, même européen, puisqu'on sait qu'il y a beaucoup de vols intracontinentaux, donc de la Belgique à la France, de la Belgique à l'Italie ou à l'Espagne, enfin, peu importe, des vols intracontinentaux, qui pourraient être remplacés par des lignes ferroviaires. Et ça, c'est malheureusement au niveau de l'Union européenne que ça se joue. Et là, il y a vraiment une carte à jouer. Et aussi pour la Belgique, puisqu'on est central, la Belgique, Bruxelles notamment, peut être un hub ferroviaire.

Et là, ce que montrent les études, et ça a été mené en France vraiment de manière très poussée, il y a eu des projections sur : Ah, si on remplace tel trajet en avion par des trains. En fait, le résultat, c'est que le train reste vraiment

## RETRANSCRIPTION INTÉGRALE DE L'INTERVIEW

imbattable, même si on construit massivement, et qu'on exploite plus de trains et qu'on les entretient.

Et puis ça repose vraiment la question du choix de société et du mode de transport d'avenir. Est-ce qu'on veut continuer à investir dans des avions ? Dans des trajets éphémères en fait, puisqu'un avion, il va d'un point A à un point B, tandis que le train, si on construit des voies de chemin de fer et qu'on fait ça de manière durable, et bien on a construit un mode de transport pour les générations à venir.