



La SNCB nuit-elle aux Wallons ?

Philippe Destatte
directeur général de l'Institut Destrée

22 janvier 2016

Les racines du mécontentement wallon

Le mécontentement concernant la SNCB a, en Wallonie, des racines profondes qui remontent loin dans le temps. Aussi, la grève des cheminots wallons doit-elle être perçue en lien avec ce passé¹. Voici un peu plus de dix ans, j'avais rédigé une note sur l'avenir des chemins de fer wallons. Avec quelques experts et membres de l'Administration wallonne, nous avons établi une liste des principaux investissements dans le réseau des chemins de fer wallons. Aujourd'hui, ces investissements constituent encore et toujours de beaux projets. Il s'agit assurément d'un énorme handicap pour un rétablissement économique rapide de la Wallonie.

Ainsi, peut-on considérer que la SNCB représente en Wallonie une source particulièrement grande de frustration, depuis très longtemps déjà et à tous les niveaux. On y entend répéter que les Flamands font la pluie et le beau temps à la SNCB. Pensons à quelqu'un comme Mark Descheemaeker, qui siège aujourd'hui précisément à la N-VA. Chaque fois que la SNCB vient avec un plan de restructuration, cela semble toucher la Wallonie au premier chef. Les fonctionnaires wallons qui essaient d'objectiver les investissements de la SNCB voient comment la Flandre utilise celle-ci pour soutenir son développement économique. C'est peut-être légitime, mais cela se fait au détriment de la Wallonie. Si des gares doivent disparaître, on manipule des critères, en rapport avec la densité de population et le nombre de voyageurs, qui conduisent à leur fermeture, surtout dans les territoires ruraux de Wallonie. Bien plus, rien n'a encore été réalisé de ce qui se trouvait, voici dix ans, sur la liste des investissements nécessaires demandés par le Gouvernement wallon.

Les points névralgiques sont connus. D'abord, le raccordement de l'aéroport de Charleroi au réseau de chemins de fer. Les Wallons le demandent depuis 2001, et la SNCB le promet depuis 2005, mais il n'existe toujours rien. Le plan disait que le raccordement devait être effectué simultanément avec la modernisation de ce que l'on appelle la dorsale wallonne, un nombre de lignes vitales qui sillonnent la Wallonie d'ouest en est. De ces plans, rien n'est perceptible. Peut-être est-ce utile de rappeler à la SNCB et à son ministre de tutelle que sur dix employés wallons, neuf travaillent non pas à Bruxelles mais en Wallonie. Il n'est pas encore question du projet de modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg. Alors même que ce projet est également important sur le plan international, car cette ligne 162 devrait assurer aussi une liaison rapide entre les parlements européens de Bruxelles et de Strasbourg.

Cette préoccupation n'est assurément pas neuve. En 1912 déjà, 12.000 personnes ont protesté à Liège contre les plans visant à détourner les grands express internationaux, par exemple en direction de l'Allemagne, seulement *via* Bruxelles ou Anvers, mais plus *via* la Wallonie. Les manifestants craignaient un isolement géographique de la Wallonie.

1 Ce texte se fonde sur la traduction et la retranscription d'une interview parue dans « *La SNCB nuit aux Wallons* » Traduction de l'interview de Philippe Destatte par Han Renard, dans *Knack*, 13 janvier 2016, p. 16-17.

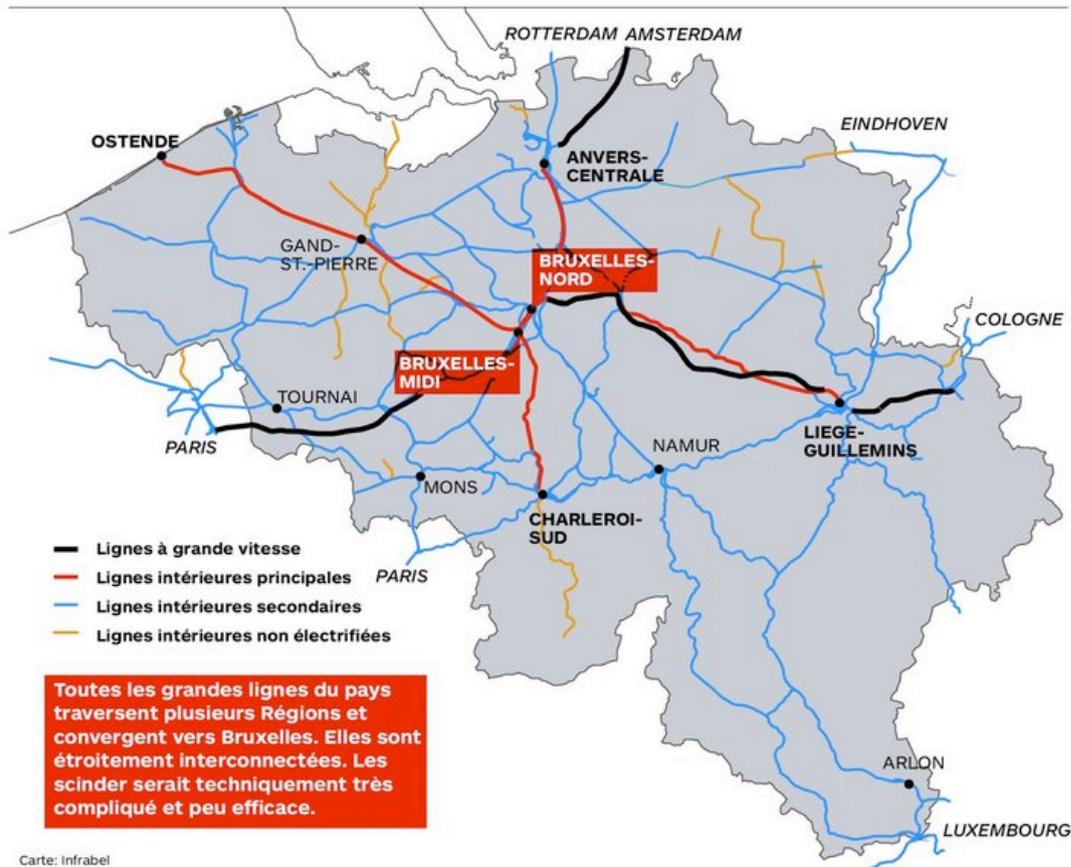
Aujourd'hui cet isolement est un fait, surtout dans le transport de voyageurs. Avec la fin du Thalys sur la dorsale wallonne, il n'existe plus de liaisons de trains rapides à travers la Wallonie. Même si on sait que le Thalys n'y a jamais roulé très vite. Cela pose de grandes questions. Celles-ci préoccupent les politiques wallons aujourd'hui, tout comme ceux-ci continuent à rejeter les idées de Bart de Wever en rapport avec la régionalisation de la SNCB, officiellement, car ce sont des idées auxquelles ils tiennent quand même de plus en plus compte. En France et en Allemagne, les liaisons de chemins de fer régionales sont d'ailleurs depuis longtemps entre les mains des autorités régionales, et cela fonctionne très bien.

Vers une régionalisation au moins partielle de la SNCB ?

Le mécontentement au sujet d'une SNCB considérée à Namur comme trop flamande pourrait donc mener à la régionalisation au moins partielle de la SNCB. Au fond, c'est aussi, pour la Wallonie, une solution intéressante. Les chefs d'entreprise wallons plaident assez souvent pour une privatisation partielle de la SNCB, pour, de cette manière, rendre possible la modernisation du réseau de chemins de fer wallon. Pourquoi la Wallonie ne déciderait-elle pas, dans quelques années, d'investir dans la 'dorsale wallonne', dans les liaisons directes avec Paris et l'Allemagne, et de sous-traiter ensuite l'exploitation de ces lignes à un autre opérateur que la SNCB ?

Les choix des nouvelles gares de Liège et de Mons - quand elle sera faite - ne relèvent pas des politiques wallonnes. Ces nouvelles gares n'étaient pas du tout sur la liste des investissements essentiels en matière de chemins de fer des gouvernements wallons des dix dernières années. Elles ont été intégrées par des responsables politiques qui occupaient des postes de gouvernement élevés au Fédéral. La gare de Liège a en effet coûté très cher, mais la rénovation de la gare d'Anvers également. Le regard sur la carte de l'administration des chemins de fer Infrabel est beaucoup plus alarmant. Certains journaux francophones l'ont imprimée la semaine passée. Vous y voyez que les lignes de chemins de fer à travers la Wallonie, même la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg, sont considérées par Infrabel comme des lignes secondaires. C'est jugé inacceptable en Wallonie. De toutes les villes wallonnes, en ce moment, seule Liège a un arrêt TGV. Comparez un peu la compétitivité et l'attractivité de Namur, Charleroi ou Mons avec celles de Lille, dans le Nord de la France. Depuis Lille, vous êtes à Paris en moins d'une heure. Depuis Namur, il vous faut au moins deux heures et demi, car vous devez d'abord passer par Bruxelles.

CARTE SIMPLIFIÉE DU RÉSEAU FERRÉ BELGE



Carte Infrabel, publiée dans *L'Echo*, 7 janvier 2016

Certes, la SNCB a déjà souvent eu un ministre de tutelle wallon. Mais la SNCB est une entreprise publique autonome, véritablement un État à l'intérieur de l'État et l'influence du ministre compétent est limitée. Il s'agit souvent de dossiers très techniques, sur lesquels la SNCB peut soutenir des affirmations, qu'un ministre peut ensuite difficilement réfuter. Certaines affaires sont décrétées techniquement non faisables, par mesure de sécurité. On l'a également vu dans la réaction sur la proposition de Monsieur De Wever de scinder des lignes de chemins de fer déterminées. C'était irréalisable, d'après la SNCB, les trains ne pouvaient pas être scindés à Bruxelles. Pure folie évidemment.

Les grèves des syndicats de chemins de fer wallons ont été plutôt bien accueillies en Wallonie. Critiquer les grèves est encore toujours tabou dans certains cercles wallons, de toute façon. Beaucoup de Wallons travaillent dans les services publics. Parmi ces personnes, il existe indubitablement une certaine sympathie pour les grévistes. Pensez à la grande grève de l'hiver 60-61, lorsque le *leader* syndical wallon André Renard, qui voulait continuer la grève, a rompu avec les syndicats flamands, ce qui a finalement conduit à la fondation de la FGTB, l'ABVV, wallonne. Mais aujourd'hui, les choses paraissent plus complexes. Les syndicats wallons, la FGTB socialiste davantage que la CSC chrétienne, sont complètement dépassés face au déclin industriel et à la reconversion économique difficile de la Wallonie. La FGTB reste encore toujours tributaire du mauvais côté du renardisme. Le bon côté du renardisme, c'était la conviction que la Wallonie pouvait se redresser grâce au fédéralisme et aux réformes de structure. Le mauvais, c'était de penser que ces réformes de structure devaient être anticapitalistes. Mais l'anticapitalisme dans un monde presque entièrement capitaliste est une position insoutenable. Vous pouvez, en tant que syndicat, déclencher un développement économique durable, l'option de la CSC. Mais la FGTB reste obsédée par l'anticapitalisme et, assurément, l'extrême-gauche pèse fortement.

C'est le mythe du piquet de grève, du blocage des autoroutes. La FGTB ne réussit pas de cette façon à contribuer de manière constructive au redressement économique de la Wallonie, à quelques exceptions près, comme Thierry Bodson, le président de la FGTB wallonne. Le message, qui est maintenant aussi repris à l'étranger, selon lequel la Wallonie fait grève pendant qu'en Flandre, les trains roulent, va rester et est carrément destructeur. Le Ministre Maxime Prévot, Vice-Président du Gouvernement wallon, l'a dit en interview : nous comprenons les cheminots, mais de telles grèves menacent le redressement économique de la Wallonie. Cette idée est partagée par de nombreux Wallons ².

² Philippe Destatte : *Natuurlijk kunnen de spoorlijnen in Brussel gesplit worden*, Knack, "Te Vlaamse NMBS zet kwaad bloed in Wallonië", door Han Renard, Knack, 13 Januari 2016, Bl. 16-17. Merci à Marie Dewez pour cette traduction.

http://www.institut-destree.org/files/files/Publications_Articles/KN02_016_Waalse_vakbond.pdf

Voir également :

Ph. DESTATTE, *Pour une prospective de la politique du rail en Wallonie*, 28 septembre 2005, <https://phd2050.wordpress.com/2015/02/28/rail/>

Michaël VAN CUTSEM, *Le rail wallon : trois handicaps structurels, trois alternatives structurantes*, Février 2013, http://www.institut-destree.org/files/files/IDI_Education-permanente/2013/EP_A01_Michael-Van-Cutsem_Rail-wallon.pdf

Paul DELFORGE, *Transport ferroviaire*, dans P. DELFORGE, Ph. DESTATTE, M. LIBON dir., *Encyclopédie du Mouvement wallon*, t. 3, p. 1540-1550, Charleroi, Institut Destrée, 2001.

http://www.institut-destree.org/files/files/IDI_Education-permanente/2013/EP_A01_Michael-Van-Cutsem_Rail-wallon.pdf

http://www.institut-destree.org/files/files/IDI_Education-permanente/2013/EP_A01_Michael-Van-Cutsem_Rail-wallon.pdf