



Un nouveau Contrat de Gestion SNCB sans ambition Les voyageurs ne sont pas la priorité !

Les associations Navetteurs.be et TreinTramBus ont pu prendre connaissance du projet de nouveau Contrat de Gestion entre l'Etat et la SNCB. 5 ans et 10 mois après la fin du précédent Contrat de Gestion de 2008, on s'attendait à beaucoup plus d'ambition de la part du Ministre Bellot ! On est très loin du slogan « client central ». Ce document déresponsabilise encore un peu plus la SNCB de sa mauvaise ponctualité : elle ne doit plus indemniser les voyageurs pour les retards de moins de 30 minutes qui sont les plus fréquents.

Nos partenaires Inter-Environnement Wallonie et Test-Achats soutiennent le contenu de ce communiqué de presse.

Une offre minimale peu ambitieuse

Le projet de nouveau Contrat de Gestion fixe une obligation de desserte entre 7h00 et 21h00 en semaine et entre 9h00 et 20h00 le week-end sur les tronçons principaux. Cette obligation est encore réduite pour les arrêts secondaires qui sont les plus nombreux en Belgique. De plus, aucune différence n'apparaît entre l'offre du samedi et celle du dimanche malgré plusieurs demandes allant dans ce sens. « Bien que le nombre de voyageurs ait augmenté de plus de 10% en 10 ans, le Contrat de Gestion n'impose à la SNCB qu'une augmentation de 7% du nombre de train-km par rapport à 2008. Le Ministre Bellot est donc moins exigeant », commente Stefan Stynen, Président de TreinTramBus.

« Heureusement que dans la pratique la SNCB fait beaucoup mieux que ce qui est repris dans ce Contrat de Gestion. Espérons qu'elle poursuive de la même manière dans le futur ! », commente Gianni Tabbone, porte-parole de Navetteurs.be

Une diminution des compensations pour les retards

La ponctualité des trains est en chute libre depuis plusieurs mois. Au lieu de fixer des règles plus strictes, le nouveau Contrat de Gestion déresponsabilise un peu plus la SNCB. « Les retards récurrents de moins de 30 minutes ne seront bientôt plus compensés alors que ceux-ci sont les plus fréquents pour les voyageurs. Le Fédéral cautionne inévitablement la mauvaise ponctualité et pénalise encore un peu plus le voyageur en revoyant à la baisse le système de compensation », dénonce Gianni Tabbone.

Des points d'arrêt moins fréquentés menacés

Le nouveau Contrat de Gestion offre à la SNCB la possibilité « d'ouvrir, supprimer ou regrouper des gares et points d'arrêt dès 2020 » sur base de critères peu transparents. « C'est la porte ouverte à une réduction du nombre de gares et points d'arrêt. Les points d'arrêts les moins fréquentés risquent clairement de passer à la trappe, principalement dans les régions plus « rurales » où le train est pourtant un outil de désenclavement essentiel. A partir du moment où la SNCB ne paie plus de redevance d'arrêt, l'impact financier reste marginal pour tout arrêt supplémentaire », s'inquiète Gianni Tabbone.



Vers une régionalisation des lignes locales ?

Le Fédéral autorise la SNCB à déléguer de façon permanente sa mission de service public aux sociétés régionales de transport. Elles pourront exploiter une ligne de train en la remplaçant par des bus. *« Vouloir remplacer les trains par des bus, c'est supprimer à terme cette même desserte ! En effet, outre l'aspect de confort, le temps de trajet pousse tôt ou tard les usagers à trouver une alternative qui sera le plus souvent la voiture. »*, Commente Stefan Stynen. *« Le Ministre Bellot veut-il résoudre de la sorte les problèmes de mobilité ? »*.

Vers de nouvelles fermetures de guichets

Le maintien des guichets et du service actuel sont garantis jusque fin 2020 dans le nouveau Contrat de Gestion. Cependant, la SNCB reste libre d'adapter les horaires d'ouverture des guichets sur base de critères qualifiés comme « objectifs » tels que le nombre de transactions. *« Cela met clairement en péril le peu de guichets encore ouverts dans les points d'arrêt les moins fréquentés. A force de diminuer les heures d'ouverture, cela engendre inévitablement une diminution des transactions. A terme cela entraînera une fermeture définitive. C'est un cercle vicieux. Nous craignons qu'à terme seules les grandes gares bénéficient encore d'un service aux voyageurs »*, dénoncent d'une même voix Stefan Stynen et Gianni Tabbone.

Manque de transparence, de concertation et d'ambition

TreinTramBus et Navetteurs.be s'interrogent sur la place qu'occupe encore le voyageur. *« En 2018, on espérait de la part du Fédéral une politique ambitieuse et transparent. Dans un dossier aussi crucial que la mobilité, les associations de voyageurs doivent également avoir leur mot à dire »*, juge Gianni Tabbone. Ce Contrat de Gestion n'y répond pas du tout. Par conséquent le Fédéral doit demander au Ministre Bellot de revoir sa copie. *« Nous voulons de l'ambition axée sur le client, de sorte que la SNCB revienne au premier plan : un service cadencé à la demi-heure généralisé, une intégration tarifaire avec les sociétés régionales de transport et des trains ponctuels. Le Gouvernement ne peut pas se satisfaire de moins »*, conclut Stefan Stynen.