



La Vivaldi réduit les budgets octroyés au rail

Le ministre de la Mobilité affirme qu'il a accordé 1,5 milliard d'euros de moyens supplémentaires au rail. Or, il ressort des débats sur le budget 2022 – et d'un tableau fourni dans ce cadre par la secrétaire d'État au Budget – que ces moyens n'augmentent pas. On note même une diminution en 2022 par rapport à 2021. De même qu'une baisse sur l'ensemble de la législature.

Le 21 octobre 2021, le ministre Ecolo de la Mobilité Georges Gilkinet fait cette déclaration à la Chambre : « J'ai fait les comptes de ce gouvernement. Depuis le début de la législature, en plus de la dotation ordinaire, 1,510 milliard d'euros supplémentaires seront d'ores et déjà injectés dans le rail belge à mon initiative d'ici à 2024. »

Mais dans le cadre des débats budgétaires en commission Finances de la Chambre, le député fédéral Marco Van Hees (PTB) a demandé des précisions à la secrétaire d'État au Budget, Eva De Bleeker, quant aux différentes dotations, d'exploitation et d'investissement, accordées à la SNCB et à Infrabel. Ce 6 décembre, la secrétaire d'État a fourni un tableau récapitulatif aux membres de la commission (voir tableau 1).

Tableau 1 – Tableau fourni par la secrétaire d'État Eva De Bleeker

(en k€)	2020	2021	2022	2023	2024
<u>SNCB</u>	<u>2.327.898</u>	<u>1.811.282</u>	<u>1.639.071</u>	<u>1.690.822</u>	<u>1.688.419</u>
- Dotations d'exploitation:	1.636.517	1.100.653	969.100	1.025.068	1.039.290
BASE:	719.293	523.101	522.594	538.918	527.461
Pass 12 trajet / BASE:	110.000	-	-	-	-
Interv covid / BASE:	264.000	124.000	-	-	-
Provision covid:	-	177.000	-	-	-
Renforcement:	-	-	4.500	7.532	7.283
Partie variable:	505.978	238.941	403.814	440.114	466.042
Prom. transp. Public:	30.662	30.969	31.417	31.729	31.729
Lutte terrorisme:	6.584	6.642	6.775	6.775	6.775
- Dotations d'investissement:	649.454	668.702	628.044	623.827	607.202
BASE:	625.419	602.381	587.579	587.263	587.263
PSPI (milliard):	24.035	27.951	15.725	20.985	8.626
RRF(accord AR):	-	25.000	-	-	-
RRF(prévisions):	-	13.370	24.740	15.579	11.313
- Emprunt à charge de l'Etat:	41.927	41.927	41.927	41.927	41.927
<u>INFRABEL</u>	<u>1.187.852</u>	<u>1.811.572</u>	<u>1.586.212</u>	<u>1.394.625</u>	<u>1.341.948</u>
- Dotations d'exploitation:	204.097	648.428	466.324	449.893	439.408
BASE:	157.197	623.328	454.987	442.361	432.126
Interv covid / BASE:	46.900	-	-	-	-
Provision covid:	-	25.100	-	-	-
Renforcement:	-	-	11.337	7.532	7.282
- Dotations d'investissement:	971.076	1.150.465	1.107.209	932.053	889.861
BASE:	822.066	813.696	821.927	821.486	821.486
(dont ETCS)	(274.761)	(238.752)	(162.455)	(98.655)	(97.332)
PSPI (milliard):	149.010	196.961	174.357	80.997	49.905
Interv. préfin. wal.	-	7.970	7.970	7.970	7.970
RRF(accord AR):	-	75.000	-	-	-
RRF(prévisions):	-	56.838	102.955	21.600	10.500
- Emprunt à charge de l'Etat:	12.679	12.679	12.679	12.679	12.679

Eva De Bleeker précise que ce tableau concerne l'ensemble des flux pour le rail à l'exception des 250 millions d'investissements pour le rail décidés lors du dernier conclave budgétaire.

Elle indique également qu'il y a des transferts entre SNCB et Infrabel, raison pour laquelle nous additionnons les dotations aux deux institutions. En additionnant SNCB et Infrabel, on obtient les totaux repris au tableau 2, données exprimées aussi par le graphique 1.

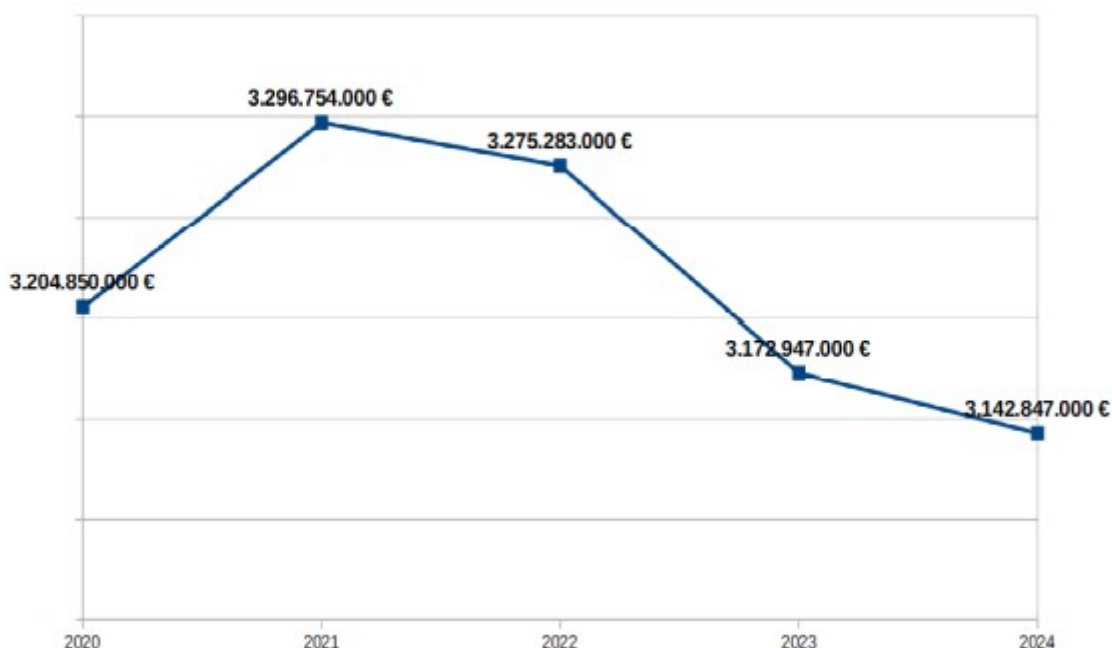
Tableau 2 – Données du tableau 1 en additionnant SNCB et Infrabel

Données du tableau De Bleeker	2020	2021	2022	2023	2024
SNCB	2 327 898 000 €	1 811 282 000 €	1 639 071 000 €	1 690 822 000 €	1 688 419 000 €
Infrabel	1 187 852 000 €	1 811 572 000 €	1 586 212 000 €	1 394 625 000 €	1 341 928 000 €
TOTAL 1	3.515.750.000 €	3.622.854.000 €	3.225.283.000 €	3.085.447.000 €	3.030.347.000 €
Annulation des dotations covid	-310.900.000 €	-326.100.000 €	0 €	0 €	0 €
TOTAL 2	3.204.850.000 €	3.296.754.000 €	3.225.283.000 €	3.085.447.000 €	3.030.347.000 €
Investissements décidés au conclave			50.000.000 €	87.500.000 €	112.500.000 €
TOTAL 3	3.204.850.000 €	3.296.754.000 €	3.275.283.000 €	3.172.947.000 €	3.142.847.000 €
<i>Evolution par année</i>		91.904.000 €	-21.471.000 €	-102.336.000 €	-30.100.000 €
<i>Evolution par rapport à 2020</i>		91.904.000 €	70.433.000 €	-31.903.000 €	-62.003.000 €

Explications du tableau 2

- **Le TOTAL 1** additionne simplement les totaux SNCB et Infrabel que l'on trouve sur le tableau de la secrétaire d'État De Bleeker.
- **Le TOTAL 2** tient compte d'une première correction : il neutralise les dotations Covid de 2020 et 2021, comme suggéré par la secrétaire d'État de Bleeker, afin d'éviter d'accroître artificiellement le point de départ, ce qui renforcerait la pente descendante les années suivantes.
- **Le TOTAL 3** ajoute les 250 millions d'investissements pour le rail décidés lors du dernier conclave. Le tableau De Bleeker ne le reprend pas car le gouvernement n'a pas encore ventilé ce montant par année. Notre tableau 2 ventile les 250 millions au même rythme que le milliard dont il fait partie, à savoir 20 % en 2022 (50 millions), 35 % en 2023 (87,5 millions) et 45 % en 2024 (112,5 millions).

Graphique 1 – Moyens donnés au rail (2020-2024)
(TOTAL 3 du tableau 2)



Quelles leçons tirer de ces données ?

1) Si l'on se penche sur le seul budget 2022 (actuellement en débat à la Chambre), on constate une baisse de 21 millions d'euros par rapport à l'année 2021.

2) En examinant l'évolution sur l'ensemble de la législature, on constate – cela ressort clairement du graphique 1 – qu'après une augmentation des moyens accordés au rail en 2021, ceux-ci suivent une pente descendante les trois années suivantes, de 2022 à 2024.

La hausse de 2021 est plus qu'annulée par la baisse des trois années suivantes. En effet, sur l'ensemble de la période 2020-2024, on constate non une augmentation de 1,5 milliard d'euros (comme avancé par le ministre Gilkinet), mais une baisse de 62 millions d'euros.

Comment le ministre Gilkinet arrive-t-il à 1,5 milliard d'euros ?

Le 21 octobre 2021, le ministre Gilkinet déclare à la Chambre :

« J'ai fait les comptes de ce gouvernement. Depuis le début de la législature, en plus de la dotation ordinaire, 1,510 milliard d'euros supplémentaires seront d'ores et déjà injectés dans le rail belge à mon initiative d'ici à 2024 :

- Le financement du Plan Boost qui permet d'intervenir là où c'est le plus urgent sur le réseau.
- Les moyens européens (365 millions d'euros) destinés à la modernisation, la digitalisation et au renforcement du réseau.

- Les 250 millions d'euros du dernier conclave budgétaire pour renforcer l'accessibilité des gares et financer nos ambitions en matière de shift modal de marchandises.
- Les compensations pour la SNCB liées à la crise sanitaire et à la perte de recettes.
- Le financement des travaux de remise en état du réseau à la suite des inondations.
- Des moyens opérationnels nouveaux pour nos deux entreprises ferroviaires et en soutien aux trains de nuit¹. »

Il ajoute que le total de ces postes atteint « 812 millions d'euros pour la SNCB et 692 millions pour Infrabel », donc environ 1,5 milliard d'euros.

Comme le ministre ne donne pas de montant pour chacun des postes qu'il cite, difficile de reconstituer le total : en entreprenant cette reconstitution, nous arrivons à un montant global de 1,426 milliard d'euros.

Prenons chacun de ces postes :

- **Le plan Boost** : c'est 100 millions d'euros, qui sont inclus dans le plan de relance européen. Le tableau de la secrétaire d'État reprend ces 100 millions (75 SNCB + 25 Infrabel) aux lignes distinctes intitulées « RRF (accord AR) ». Notons que ce montant n'est pas récurrent : il intervient en 2021 pour disparaître les années suivantes. Ce n'est donc pas un « développement durable » du rail.
- **Le plan de relance européen (RRF)** : dans la manne européenne, 365 millions d'euros sont consacrés au rail pour la période 2022-2026. Le tableau de la secrétaire d'État reprend 256,895 millions d'euros aux lignes intitulées « RRF prévisions ». Si on y ajoute les 100 millions du plan Boost, on atteint presque les 365 millions. Le reliquat se trouve probablement sur les années 2025 et 2026, sachant que le tableau s'arrête en 2024. Ici aussi, les montants ne sont pas récurrents. Ils le sont d'autant moins qu'ils proviennent de l'Union européenne. En outre, on sait que le montant de la manne européenne envers la Belgique devrait être revu à la baisse.
- **Investissements du conclave** : le dernier conclave a décidé d'ajouter des investissements fédéraux pour 1 milliard d'euros, dont 250 millions pour le rail. Ce montant ne se trouve pas dans le tableau de la secrétaire d'État, mais – comme indiqué plus haut – nous l'avons ajouté au tableau 2 pour obtenir le « TOTAL 3 ». Précisons que ces 250 millions d'investissements sont essentiellement dédiés au fret, un secteur totalement libéralisé et privatisé (Lineas, la société de fret ferroviaire, est détenue à 90 % par le privé).
- **Compensations Covid-19** : le ministre Gilkinet reprend les sommes octroyées par le gouvernement à la SNCB et Infrabel pour compenser leurs pertes liées au covid-19. Cette prise en compte n'a pas beaucoup de sens puisque ces sommes, non seulement ne sont pas récurrentes, mais en outre ne contribuent en rien au développement du rail : elles comblent juste des pertes ponctuelles. Le ministre ne précise pas les montants, mais le tableau de la secrétaire d'État les mentionne : au total, il s'agit de 637 millions d'euros (2020 + 2021). En commission des Finances, Eva De Bleeker a précisé qu'il fallait enlever ces montants de 2020 et 2021 pour pouvoir comparer ces années aux années suivantes. C'est ce que nous avons fait au tableau 2 pour obtenir le TOTAL 2. A défaut, la

diminution sur la législature n'aurait pas été de 62 millions mais de 485 millions d'euros (ce que montre le TOTAL 1).

- **Compensations inondations** : comme pour la compensation Covid-19, cette somme n'est pas récurrente et ne contribue en rien au développement du rail. De plus, il s'agit pas d'une dotation, mais d'un prêt : c'est un préfinancement pour la remise en état du réseau, l'État ne prenant à sa charge que le solde éventuel qui n'aurait pas été couvert par les organismes assureurs. C'est probablement pour cette raison qu'on ne trouve pas ce poste dans le tableau de la secrétaire d'État. Selon la presse, le montant du prêt s'élève à 68 millions d'euros.

- **Trains de nuit** : selon la presse, il s'agirait d'un montant de 2 millions d'euros par an de 2022 à 2024. Le total est donc de 6 millions d'euros. Il n'apparaît pas distinctement dans le tableau de la secrétaire d'État, mais est probablement compris dans un montant plus important.

Les omissions du ministre Gilkinet

Le ministre de la Mobilité communique énormément sur les nouveaux moyens accordés au rail, même s'ils ne sont que temporaires, mais évoque beaucoup moins, voire pas du tout, la baisse des dotations récurrentes.

Tableau 3 – Dotations récurrentes qui diminuent
(données extraites du tableau 1)

Dotations « ordinaires »	2020	2024	Différence 2024-2020
SNCB - Exploitation (base)	719.293.000 €	527.461.000 €	-191.832.000 €
SNCB - Exploitation (partie variable)	505.978.000 €	466.042.000 €	-39.936.000 €
SNCB - Investissements (base)	625.419.000 €	587.263.000 €	-38.156.000 €
SNCB – PSPI	24.035.000 €	8.626.000 €	-15.409.000 €
Infrabel – Investissements (base)	822.066.000 €	821.486.000 €	-580.000 €
Infrabel – PSPI	149.010.000 €	49.905.000 €	-99.105.000 €
TOTAL	2.845.801.000 €	2.460.783.000 €	-385.018.000 €

Le tableau 3 montre les dotations récurrentes en baisse. Une partie de cette baisse s'explique par un transfert financier de la SNCB vers Infrabel (qui compense des redevances plus faibles de la SNCB en faveur d'Infrabel). Mais au-delà de ce transfert, il reste des baisses réelles de dotations récurrentes. Des baisses structurelles qui seront difficiles à relever lors de la prochaine législature.

Conclusion

Le gouvernement parle beaucoup des moyens supplémentaires qu'il accorderait au rail, mais omet de communiquer sur les montants qu'il retire des dotations au chemin de fer. Une baisse structurelle qui sera très difficile à rattraper lors de la prochaine législature.

La communication du ministre Gilkinet est particulièrement trompeuse : il échafaude une présentation faisant croire que les moyens accordés au rail ont augmenté de 1,5 milliard d'euros, alors qu'en réalité, ces moyens diminuent de 62 millions d'euros sur la législature.

Sur le terrain, les associations de navetteurs et les syndicats de cheminots tirent déjà la sonnette d'alarme. Les chiffres leur donnent raison. Comment croire à un développement réel du transport ferroviaire lorsque le personnel du rail ne cesse de diminuer ?

Il est interpellant de constater qu'un ministre Écolo de la Mobilité réduise les moyens octroyés au rail, alors que les enjeux de mobilité et d'environnement sont immenses. C'est d'autant plus dommageable que sous le gouvernement Michel, les moyens octroyés au rail avaient déjà été fortement réduits.

1. La Chambre des représentants, Séance plénière, 21 octobre 2021, compte-rendu intégral – <https://www.lachambre.be/doc/PCRI/html/55/ip135x.html>