

Interview croisée de Gilkinet et Hansen: "Pour terminer les travaux du RER, il nous faut un milliard et demi, et nous les avons"

La Libre – Mathieu Ladeveze - 12-01-21

Extraits

Article complet pour les abonnés

<https://www.lalibre.be/belgique/mobilite/interview-croisee-de-gilkinet-et-hansen-pour-terminer-les-travaux-du-rer-il-nous-faut-un-milliard-et-demi-et-nous-les-avons-5ffb51159978e227df6bf920>

Le comité de pilotage du RER a repris le travail la semaine dernière. Le ministre de la Mobilité Georges Gilkinet et Jean-Pierre Hansen annoncent des moyens supplémentaires pour cet épineux chantier. Malgré les nombreux retards accumulés, ils visent un train toutes les 15 minutes sur la ligne Ottignies-Bruxelles d'ici 2026.

Mis sur pause pendant plus d'un an, le Comité de pilotage RER s'est réveillé vendredi dernier. Sous la houlette de Jean-Pierre Hansen, reconduit par le ministre de tutelle Georges Gilkinet (Écolo), ce Comité réunissant les cinq sociétés de transport (SNCB, Infrabel, De Lijn, Tec et Stib) et les quatre ministères de la Mobilité (trois régionaux et le fédéral) a balisé les premières priorités et, surtout, fixé un objectif de réussite clair. Pour *La Libre Belgique*, le ministre de la Mobilité et le président du Comité de pilotage RER dévoilent leurs ambitions.

Vingt après son lancement - par l'ancienne ministre de la Mobilité Écolo Isabelle Durant - serez-vous le ministre qui bouclera enfin le projet RER ?

Georges Gilkinet (G.G.) : En tout cas, nous voulons aller le plus vite et le plus loin possible. L'idée est qu'une partie du travail puisse être mise en œuvre à chaque plan de transport présenté chaque année en décembre par la SNCB. Nous allons utiliser chaque opportunité pour renforcer et améliorer l'offre de train. Cela ne sert à rien d'attendre que tout soit terminé pour profiter du RER. Je m'inscris dans une dynamique de réussite, le succès appelle le succès. Tout ce qui a été mis et va être mis en place a pour but d'offrir une offre robuste et

concurrentielle permettant de se passer plus facilement de la voiture et d'arriver à Bruxelles plus rapidement en train qu'avec sa voiture.

Avez-vous tout de même fixé une date butoir pour couper le cordon final du projet RER ?

Jean-Pierre Hansen (J.-P. H.) : Non, parce qu'il y a plein de cordons à couper. Quand je parle de RER autour de moi, les gens me disent : "C'est un éléphant blanc dont on parle depuis des années mais dont on n'a pas encore vu ni la trompe ni les oreilles ni la queue". C'est une fausse perception parce qu'on a vu beaucoup de choses concrètes dans ce projet RER. Il y a du hard certes : les travaux ferroviaires. Mais il y a beaucoup de soft aussi : la billettique, la tarification intégrée, l'information à la clientèle, la digitalisation, etc.

Quelles sont les nouvelles priorités ? On sait que le RER wallon accuse de gros retards...

J.-P. H. : Il n'y a pas tellement de points non prioritaires. On constate aujourd'hui que les travaux ont repris sur les lignes 161 Bruxelles -Ottignies/Louvain-La-Neuve et 124 Bruxelles - Charleroi. Sur la L161, nous aurons des trains S qui s'arrêteront dans toutes les gares en 2025. Et dix mois plus tard, en 2026, on pourra assurer une fréquence d'un train S toutes les 15 minutes. Sur la ligne 124, il s'agira d'augmenter la fréquence en investissant dans le matériel.

G.G. : Un autre très gros objectif est d'améliorer l'accessibilité. Comment ? Via l'apport de matériel spécifique tels que les rames Desiro, plus rapides, au plancher bas ; des quais à hauteur ; des rampes d'accès ou des ascenseurs pour les PMR ; des infrastructures pour les vélos ; etc. La gare de demain sera une gare vivante, un nœud modal où l'on trouvera un bus, un tram ou un métro, un parking vélos, des vélos ou trottinettes à partager, une voiture à louer, des aubettes pour s'abriter, etc. Le temps des gares pharaoniques à 300 millions d'euros est passé. Nous ne sommes plus dans le schéma de Mons, dans le geste architectural. Nous faisons des gares pour qu'elles accueillent des trains, des bus, des vélos, des voitures et, surtout, des usagers.

L'ancien gouvernement avait dégagé un milliard d'euros pour le RER. Où en est-on ?

J.-P. H. : Aujourd'hui, nous disposons des moyens financiers nécessaires pour finaliser le RER. Combien faut-il ? À la louche, un gros milliard dont une grande partie des travaux est soumise à la clé 60/40. En clair, si je veux finaliser les

travaux afférents au RER wallon, je dois entreprendre d'autres travaux en Flandre. Donc ce n'est pas un milliard qu'il nous faut, c'est un milliard et demi. Et on les a !

D'où viennent ces 500 millions d'euros supplémentaires ?

J.-P. H. : Il reste deux reliquats de la première mouture du projet RER : 250 millions, soumis à la clé 40/60, et 250 autres millions de financement pour le RER wallon, dont 231 millions pour des travaux envisagés à Gosselies et à la gare de Charleroi mais non réalisés et 58 millions pour le parking à LLN, moins cher que prévu. Quant au "nouveau" milliard, environ 850 millions sont pour Infrabel (les connexions) et 153 millions pour les gares SNCB. Donc, aujourd'hui, nous avons le financement nécessaire pour finaliser le projet.

Les retards du projet RER ne sont pas qu'une affaire d'argent. Les aspirations parfois divergentes des élus locaux, des partis selon qu'ils soient dans la majorité ou dans l'opposition, au Nord ou au Sud du pays ont également freiné le projet.

G. G. : Je pense sincèrement que les astres sont alignés. Tout le monde se parle, a envie de travailler ensemble, d'aller dans la même direction. Les moyens financiers sont là. Même l'Union européenne, via son fonds pour la relance (5,9 milliards d'euros pour la Belgique, NdlR) nous encourage à investir dans ce shift modal. L'intuition des écologistes de 1998 est aujourd'hui partagée par tout le monde. Le rail sera la colonne vertébrale de la mobilité de demain. Si on n'y arrive pas maintenant, on n'y arrivera peut-être jamais. C'est mon objectif à l'horizon 2040 : un train toutes les dix minutes pour aller vers et quitter Bruxelles.

J.-P. H. : On oublie que le shift modal est explicitement écrit dans notre ordre de mission - qui remonte à 2003. Le concept du RER moderne stipule clairement que nous devons passer de la voiture vers le transport en commun.

Avez-vous soumis un objectif de fréquentation à la SNCB ?

G.G. : En matière de transport de passagers non, cela ne figure pas dans l'accord de gouvernement. Mais l'objectif est évidemment que les personnes qui viennent du Brabant wallon et du Brabant flamand chaque jour à Bruxelles ne viennent plus en voiture et puissent la laisser chez eux ou au parking d'une gare. Pour cela, le rail doit offrir une plus grande qualité de service que la voiture. C'est la mission que j'ai confiée à Jean-Pierre Hansen et à la SNCB.

La semaine dernière, "L'Écho" dévoilait votre plan pour désengorger Bruxelles via le renforcement des lignes 26 et 28 à l'est et l'ouest de la capitale. Il s'agit ici de l'offre S et non du RER, mais elle est forcément complémentaire.

G.G. : Oui, c'est une des fiches que nous avons soumises au secrétaire d'État pour la relance et les investissements stratégiques, Thomas Dermine. Pour le rail, nous avons des projets pour 5 milliards d'euros, notamment en Wallonie car il s'agit d'une zone en souffrance. Je pense par exemple à l'axe 3 (Luxembourg-Bruxelles) où il est nécessaire de moderniser et de renforcer l'offre de trains. Nous croyons aussi beaucoup à la digitalisation. Si l'on veut résoudre les problèmes de la jonction Nord-Midi, il faut certes investir dans du hard et remplacer des rails à certains endroits. Mais nous devons aussi investir dans du soft, c'est-à-dire la digitalisation. On peut faire passer plus de trains sur cette jonction.