



Jacqueline Galant

Ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la SNCB

« Pour la SNCB, le mot concertation est le mot-clé du travail à venir »



Alain Depret
Secrétaire de rédaction

Notre rubrique « La parole au Gouvernement » s'intéresse ce mois au niveau fédéral. Jacqueline Galant, Ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la SNCB, a répondu à nos questions en évoquant notamment l'avenir du dialogue entre la SNCB et les autorités politiques locales. Il fut ainsi question du transport en milieu rural, des abords de gares, de la gestion des parkings proches des gares, mais aussi de l'avenir du Code de la route ou du survol du territoire local par des drones, notamment. Un Ministre fédéral, par ailleurs bourgmestre de Jurbise, qui n'a pas caché, tout au long de l'interview, son attachement à la cause municipaliste.

Madame la Ministre, avant d'évoquer les sujets qui vous préoccupent plus particulièrement, pourriez-vous rappeler votre parcours politique à nos lecteurs ?

Je suis licenciée en sciences politiques et administratives. Je me suis présentée pour la première fois aux élections communales à Jurbise en 2000 avant d'y devenir bourgmestre. En 2003, j'ai été élue députée fédérale pour une première fois car, lors des élections législatives de juin 2007, j'ai été réélue. Aux élections communales de 2012, j'ai été reconduite

comme bourgmestre et, aux élections fédérales et régionales de 2014, j'ai été élue députée wallonne. C'est pourtant à ce moment que j'ai intégré le Gouvernement Michel, en devenant Ministre fédérale de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la SNCB.

Vous êtes, toujours aujourd'hui, bourgmestre de Jurbise. Vous devez donc bien connaître le travail de l'Union des Villes et Communes de Wallonie...

C'est un organe très important pour les communes. Quand on est face à une

question difficile, il est agréable de pouvoir prendre son téléphone et d'avoir un interlocuteur qui vous informe quant à une nouvelle législation. Par ailleurs, les formations organisées par l'UVCW sont très utiles, et notamment celles pour les nouveaux mandataires. En effet, beaucoup de jeunes se lancent en politique alors que leurs ambitions ne dépassent pas la commune. A cet égard, l'UVCW peut aider à ce que des synergies se développent davantage entre communes, pour un encadrement mutuel. L'UVCW est, sans conteste, un très bon outil pour tous les municipalistes.



Vous devez donc savoir que l'UVCW plaide pour la mise en place d'un réseau de transport en commun fort, qui s'articule autour du réseau structurant que constitue le chemin de fer. Pourriez-vous nous faire connaître vos ambitions à ce propos ?

Notre vision stratégique pourrait être qualifiée par trois « C », à savoir le client, le cheminot et le contribuable. En ce qui concerne le client, notre ambition est de le replacer au centre du core-business du transport. En effet, ces derniers temps, on a un peu oublié la principale préoccupation du client : recevoir un service de qualité, faire rouler des trains dans de bonnes conditions, en ayant toujours la sécurité comme fil conducteur. Nous souhaitons, à ce propos, nous replacer dans le top 5 européen. Pour ce qui est des cheminots, on demande des efforts au niveau de la productivité, mais on voudrait aussi leur redonner la fierté, redorer et moderniser la culture d'entreprise, et surtout insuffler un vent de modernité dans les méthodes managériales. En effet, il n'y a pas que la productivité qui améliore le service au client, il y a aussi la manière de gérer le personnel et les ateliers...

Il y a, pour l'UVCW, deux points d'attention spécifiques : l'amélioration de la desserte des villes wallonnes, notamment dans leurs relations structurantes avec Bruxelles et entre elles, et

le renforcement de la desserte des zones rurales wallonnes, pour lesquelles les questions d'accessibilité ferroviaire sont essentielles. La question de la mobilité rurale est-elle à l'ordre du jour ?

Le contribuable, le troisième « C » de notre plan stratégique, qui verse entre 400 et 500 euros par an à la SNCB, doit en effet s'attendre à un service de qualité. Et cette qualité doit être la même pour tous les citoyens, dans tout le pays, qu'ils habitent à la ville ou à la campagne. En effet, que l'on soit malvoyant, handicapé ou famille nombreuse, on a droit au même service. En zone rurale, on souhaiterait ainsi conserver les lignes dites peu rentables par la redynamisation managériale, notamment par la pratique du « one man car », c'est-à-dire un conducteur par train, sans accompagnateur. On doit aussi repenser à la complémentarité des transports en commun : le bus ne serait-il pas, par exemple, plus efficace sur certains trajets ? Faut-il garder une complémentarité entre le bus et le rail partout ? Ne devons-nous pas privilégier, dans certains cas, la pratique du vélo ? Ce sont des questions sur lesquelles nous allons plancher pour toute la Wallonie. Et cela implique de repenser la mobilité. Il faut ainsi, par exemple, prévoir des pistes cyclables et une infrastructure qui l'entoure.

La Wallonie s'est positionnée pour un renforcement des fréquences sur l'ensemble du réseau, un cadencement en réseau

et une meilleure articulation entre les services de transport rapides et les services locaux. Comment la SNCB travaille-t-elle avec les sociétés régionales de transport pour améliorer le service ?

Il faut renforcer les liens entre les différents acteurs, entre les différents niveaux de pouvoirs. On s'est rendu compte, ces dernières années, que les investissements avaient été faits en dépit du bon sens et sans concertation entre les deux sociétés. Par conséquent, nous avons décidé de créer deux structures assez importantes. Tout d'abord, le Cellule d'investissement qui rassemblera Infrabel, la SNCB et les Régions. Pour l'UVCW, c'est un point très important puisqu'elle est le relais entre les communes et les autres niveaux de pouvoir. C'est donc une opportunité de concertation pour l'ensemble des projets qui seront proposés par les Régions et qui pourront profiter aussi du préfinancement ou du cofinancement. Ensuite, se mettra en place la Plateforme d'intermodalité, qui rassemblera aussi l'ensemble des acteurs de transport régionaux. Ainsi, nous pourrions arriver, je pense, à une réelle complémentarité entre tous les types de transports et à mettre en place une vraie chaîne de la mobilité.

Vous pouvez nous en dire plus sur cette plateforme d'intermodalité ?

Lors de la présentation de ma Vision stratégique pour le rail en juillet dernier, j'avais annoncé ma volonté de créer une plateforme d'intermodalité. C'est une étape importante en faveur d'une vision globale de la mobilité à partir du ferroviaire. La plateforme regroupera les chemins de fer et les sociétés de transport régionales, mais d'autres acteurs de la mobilité seront également invités selon les sujets et leurs compétence en la matière. Le SPF Mobilité et Transport assurera le suivi des travaux dans le plus strict respect des compétences, l'objectif étant de mettre en place avec les Régions une intermodalité voulue, dont les chemins de fer constituent un maillon-clé du système. Des groupes de travail vont être mis sur pied pour mettre en œuvre de façon concrète les bénéfices de l'intermodalité train-vélo, train-parking, train-bus, train-tram, train-métro...

A titre d'exemples, le prochain Plan de transport 2017 sera lancé sur base des enseignements tirés des limites du Plan de transport de décembre 2014 et discuté dans un groupe de travail. Lors de l'élaboration du prochain plan de transport, les sociétés de transport régionales STIB, De Lijn et TEC seront impliqués. Le dossier « Offre SubUrban » sera également traité au sein de cette plateforme. La question des parkings à proximité des gares sera aussi débattue en fonction des flux de mobilité et des projets d'aménagements de territoire et du développement du ferroviaire.

Quel en est l'objectif ?

L'objectif est d'avoir une vision et une stratégie globales partagées par tous pour les dix ans à venir. La Cellule d'Investissement pourrait, le cas échéant, faire appel à cette plateforme pour évaluer la pertinence d'une proposition dans un domaine bien spécifique. Dès 2016, cet outil doit permettre d'aboutir au développement d'une vision globale de la mobilité, avec le chemin de fer comme maillon essentiel. Elle sera basée sur l'expertise des opérateurs publics nationaux et régionaux, mais également celle des acteurs de la mobilité. C'est une démarche innovante et une vraie réponse pragmatique aux défis qui sont face à nous et qui répond aux attentes des clients des transports publics.

Les nouvelles technologies seront-elles également au centre de vos préoccupations ?

Oui, assurément. Aujourd'hui, nous ne sommes pas encore capables d'apporter ce service au client qui, en sortant de chez lui, pourrait programmer sur son smartphone son trajet par les différents modes de transport à sa disposition. Nous voudrions y arriver dans un futur proche. Nous ne pourrions offrir cette qualité de service au citoyen que si nous y travaillons tous ensemble. Ainsi, en ce qui concerne la gestion des gares, il y a beaucoup de choses à améliorer. En effet, on transfère tout le génie civil vers Infrabel pour la réalisation des travaux et la gestion commerciale de la gare reste à la SNCB. Prenons, par exemple, l'aménagement des quais : la surface appartient à la SNCB mais le sous-sol appartient à Infrabel. Voyez la difficulté à trouver

le bon interlocuteur. Cette Plateforme intermodale va donc nous amener l'uniformisation et la qualité qui doivent être les mêmes partout sur le réseau. Ce sont parfois de petites choses, comme des mauvaises herbes sur un quai, qui rendent l'accueil du client peu convivial.

Les gares sont en effet des lieux de passage très importants et constituent des lieux de vie, de convergence dans la plupart des villes et communes de Wallonie qui en disposent. L'aménagement des abords des gares et arrêts est tout aussi essentiel. A cet égard, comment comptez-vous positionner la SNCB, notamment en termes de politique de mise à disposition de parkings ? La SNCB pourra-t-elle, comme le réclament les municipalistes, investir, aux côtés des communes, dans les investissements liés à l'accessibilité des gares et des abords de gares ?

A ce propos, il est important qu'il existe une collaboration entre tous les niveaux de pouvoirs, notamment par rapport à la sécurité. On vient de lancer un appel à l'ensemble des communes du pays pour qu'elles réactivent leur plan de sécurité. Finalement, cela ne coûte rien à personne et cela permet une mobilisation des services locaux et régionaux, de la police locale et de la police du chemin de fer pour assurer la sécurité aux abords des gares, et notamment des parkings. Cette collaboration des pouvoirs locaux et régionaux est importante car il existe des préfinancements et des cofinancements. Il est vrai que les parkings de la SNCB sont de plus en plus souvent payants. A ce propos, les communes devraient peut-être réfléchir à des solutions et des financements sur fond propre pour proposer une alternative.

Comment voyez-vous cela ?

Par exemple, à Jurbise, nous avons de gros problèmes de stationnement aux abords de la gare. Nous avons donc décidé de financer un parking près de la gare. Nous demandons simplement à la SNCB et à Infrabel de rendre ce nouveau parking accessible aux quais, par un accès sous-voie. C'est un bel exemple de collaboration entre pouvoir local, SNCB/Infrabel

et pouvoir régional, car la Région va se charger de la dépollution du terrain qui appartient à la commune. Ce n'est pas parce qu'un parking dessert une gare que tous les frais doivent être pris en charge par la SNCB. C'est aussi au pouvoir communal qu'il appartient d'offrir un parking aisé aux citoyens. C'est là qu'intervient la collaboration. Tous les niveaux de pouvoirs doivent collaborer pour offrir le meilleur service qui soit. De plus, c'est un bon moyen de repenser globalement la mobilité.

Que ce soit en termes d'aménagement des gares et de leurs abords, de desserte ferroviaire, ou de politique tarifaire au niveau du stationnement, l'Union des Villes et Communes plaide pour une meilleure concertation entre les autorités locales et les opérateurs ferroviaires. Quelle est votre volonté en la matière ? Un renforcement de cette concertation est-il à l'ordre du jour ?

Je pense que la SNCB a déjà fait beaucoup d'efforts, notamment lors de l'élaboration du Plan de transport 2014, puisqu'elle a rencontré les mandataires locaux lors de 'road show' provinciaux. Il faut bien sûr continuer cette communication. Et je pense que la SNCB doit aller plus souvent à la rencontre des communes pour les utiliser comme relais. Par exemple, au niveau de l'offre de transport, si vous n'êtes pas utilisateur de transport ferroviaire, vous ne serez pas au courant des modifications d'horaires, de la création de nouvelles lignes, de changements quels qu'ils soient, si ce n'est par l'intermédiaire de votre bulletin communal mensuel. Le rôle de communicateur du mandataire local est donc ici primordial. La communication est essentielle pour que la population communale puisse avoir connaissance de toutes les offres de transport. C'est une belle collaboration puisque, parfois, on peut désengorger certains quartiers dans une commune grâce à cette information. Et cette communication est notamment essentielle en zone rurale. La collaboration entre le local, le Régional et le provincial est importante.



La SNCB doit aller plus souvent à la rencontre des communes pour les utiliser comme relais



C'est aussi une question de sécurité...

Il faut en effet faciliter le travail des différents acteurs de la sécurité. A cet égard, un appel a été lancé à tous les bourgmestres pour mettre en place des conventions sécurité, où tous les acteurs de la sécurité sont mis autour de la table : services d'incendie, les polices locales et les police des chemins de fer. Et ce, pour créer une réelle coordination autour de la problématique. Il est vrai que de plus en plus de communes installent des caméras sur leur territoire, même les communes rurales. S'il est vrai que ces équipements coûtent très cher et que les finances ne sont pas brillantes pour nombre de communes, le fait de se concerter avec tous les acteurs permettrait pourtant de trouver des solutions parfois plus économiques.

Les opérateurs ferroviaires disposent de réserves foncières importantes, parfois non utilisées, notamment aux abords des gares et en centres urbains ou en agglomérations. L'UVCW plaide pour qu'un inventaire des terrains non utilisés soit réalisé et qu'un mécanisme de régulation des prix des terrains soit mis en place pour faciliter la mobilisation de ces réserves foncières. Quelle est votre approche en la matière ?

Mon arrivée au département a fait changer les mentalités, je crois. Auparavant,

la SNCB et Infrabel avaient tendance à conserver leurs terrains et leurs bâtiments, même si certains étaient inoccupés. J'ai donc demandé à ce que la tendance soit inversée et que les terrains soient valorisés. En effet, si un privé veut acheter une ancienne gare ou un terrain pour en faire un commerce ou du logement, il faut encourager cette initiative. De plus, ces ventes peuvent faire diminuer la dette du groupe. Enfin, de telles initiatives peuvent apporter un renouveau à certains quartiers qui étaient insécurisés par l'abandon des biens. La SNCB a désigné quelqu'un pour valoriser tous ces biens qui dorment et dévalorisent des quartiers entiers.

Venons-en maintenant à l'espace aérien. L'encadrement du vol des drones est attendu par les autorités locales, ceux-ci causant, actuellement, des problématiques pour lesquelles les autorités locales ne disposent d'aucun moyen de contrôle. Ou en est ce projet ? Comment les services de police ou les autorités locales seront concernées ?

A mon arrivée au département, un projet existait mais il ne rencontrait pas l'unanimité. Il a donc été retravaillé, finalisé, envoyé aux Régions et à la Commission européenne pour avis. Dès que nous l'aurons récupéré, l'arrêté royal sera publié. C'est un arrêté très important qui va donner un cadre légal et réglementaire à l'utilisation des drones.

Ceux-ci sont en vente libre et certains peuvent atteindre des poids importants, jusqu'à 150 kilos. Une autorisation peut être accordée pour son utilisation, mais la police est très démunie face à cela. Le cadre légal apportera une réelle sécurité juridique à l'utilisateur et à l'ensemble des personnes qui doivent contrôler et surveiller la bonne utilisation de ces engins. Mais c'est une législation qui sera appelée à très vite évoluer étant donné les progrès des technologies dans ce domaine, aussi. Et le cadre légal est important pour l'utilisation des drones tant dans le cadre privé que professionnel. Les agriculteurs sont en attente, par exemple, en ce qui concerne la surveillance des terres agricoles. Il en va de même pour les forestiers.

Allez-vous informer les communes à ce sujet ?

Il va de soi que les communes seront informées dès la sortie de l'arrêté royal. Il sera essentiel pour les bourgmestres, qui sont généralement en charge de la sécurité, de connaître les tenants et aboutissants de la règle en cette matière.

La réécriture du Code de la route, pour en améliorer sa lisibilité notamment, est ambitionnée depuis quelques années. Souhaitez-vous poursuivre ce projet ? Quelles concertations seront menées, notamment avec les représentants des villes et communes et des zones de police, acteurs essentiels pour le respect de celui-ci ?

Il est vrai que le Code de la route est vieillot, incompréhensible à bien des égards et, de plus, il ne répond plus à la situation actuelle, à savoir la venue de nouveaux modes de transport et l'équipement 'high tech' dont sont munis certains véhicules. Il est sûr que le Code doit évoluer et cela fait partie des objectifs des prochains Etats généraux de la sécurité routière. Le remaniement du Code de la route se fera en collaboration avec les Régions car, comme le savez, le Code de la route reste fédéral mais les Régions disposent maintenant des compétences pour mettre en pratique certaines applications du Code, notamment l'installation des panneaux. Cette collaboration est essentielle pour une bonne application du Code dans les

Régions, avec l'aide des zones de police. Ce sera donc à mon département qu'il appartiendra de bien se concerter et de bien faire passer le message à l'ensemble des citoyens, mais des forces de police aussi. Il s'agira d'expliquer que le code se veut plus lisible, plus compréhensible et qu'il tiendra compte des nouveaux moyens de transport, des nouvelles technologies qui les accompagnent. Pour ce faire, nous aurons l'appui du département du Ministre de l'Intérieur.

En matière de stationnement, problématique essentielle au niveau local, les communes sont confrontées à deux problèmes majeurs : la question de la force probante des constatations effectuées par des agents autres que les agents de police, et la question du non-paiement des redevances de stationnement, voire des sanctions administratives communales par contrevenants étrangers ? Comment vous positionnez-vous par rapport à ces problématiques et quelles solutions envisagez-vous ?

Ayant participé à la Commission parlementaire de l'Intérieur, je peux vous affirmer que les sanctions administratives tendent à alléger la charge de sécurité des agents de police. Et il faut encourager les communes à développer cet outil. Des formations sont d'ailleurs organisées pour former les agents communaux désireux de devenir agents constatateurs. J'essaie, pour ma part, de mettre en pratique cette mesure dans les chemins de fer. En effet, il faut encourager les agents constatateurs à constater les incivilités des citoyens dans les trains aussi. De plus, ce sont des outils qui permettent de désengorger les parquets et qui permettent d'éviter le sentiment d'impunité. En effet, il est devenu trop courant de commettre des incivilités tout en restant impuni. J'encourage donc les communes à former des agents constatateurs et à faire dresser procès-verbal des incivilités, pour le principe et aussi pour la rapidité de la sanction par rapport au temps que prendrait un tribunal. Quant aux étrangers qui ne seraient pas sanctionnés, nous travaillons en bilatéral avec les pays voisins afin que les ressortissants soient sanctionnés de la même manière et paient les mêmes amendes. Pour ce

faire, nous bénéficions d'une parfaite collaboration avec l'Intérieur et la Justice. Mais il existe néanmoins quelques obstacles, comme les langues étrangères, pour lesquelles nous devons adapter nos logiciels, par exemple.

Les autorités locales sont souvent confrontées à des difficultés liées aux consignes de guidage par les GPS, qui ne respectent pas les plans de circulation établis à l'échelle locale. Comment comptez-vous appuyer le travail des autorités locales sur le terrain ?

Il est vrai que les communes sont un peu dépassées par les GPS. Ce sont des outils d'une grande technologie, mais pas encore fiables à 100 %. C'est la raison pour laquelle il faut encourager la recherche dans ce domaine afin d'obtenir une plus grande précision, grâce notamment aux nombreux satellites. Il est déplorable que les GPS aient déjà causé beaucoup de dégâts matériels et humains. La Commission européenne s'attache à cette problématique et il faut constater que certains pays sont plus avancés que nous en cette matière. Il est indispensable que le GPS devienne un outil fiable, d'autant plus que les nouveaux moyens de transport, comme la voiture sans conducteur, développent, eux aussi, une grande technologie. Il faut savoir que neuf accidents sur dix sont dus à des erreurs humaines. D'où l'importance que l'homme soit aidé efficacement par tous les outils mis à sa disposition. Il est également important que les com-

munes soient associées aux équipes de repérage des routes afin de constater les pièges et les éviter. Ils pourront ainsi mettre à jour leur réseau par rapport aux nouveaux quartiers qui se développent.

En conclusion, pourriez-vous faire un message aux municipalistes qui nous lisent ?

Je voudrais assurer les communes de la volonté du Gouvernement de faire appel à la concertation entre les différents niveaux de pouvoirs dans toutes les matières. Je voudrais rassurer les lecteurs car, étant moi-même municipaliste convaincue, je m'attacherai à ce que les communes rurales ne soient pas oubliées dans la vision stratégique de la SNCB. Mais il faut insister pour qu'il y ait une meilleure collaboration. Par ailleurs, les chemins de fer doivent aussi avoir une meilleure communication avec les pouvoirs locaux, qui bien souvent ne savent à qui ils doivent s'adresser de par le manque de transparence des structures mêmes de la SNCB. Les chemins de fer doivent donc se moderniser, se concerter avec les différents interlocuteurs, faire en sorte que les parkings soient accessibles aux quais, que les gares soient accessibles à tout le monde... Il faut que la SNCB puisse offrir à ses clients des trajets fiables, sécurisés et que les clients puissent disposer d'une bonne offre de services. Pour la SNCB, notamment, le mot concertation est le mot-clé du travail à venir.

