

CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE

AVIS N° 1.854

CCE 2013-0770 DEF
CCR 10

Séance commune des Conseils du 19 juin 2013

Projet de plan pluriannuel d'investissements du groupe SNCB pour la période 2013-2025

2.549/1-1
2.531-1

Avis sur le projet de plan pluriannuel d'investissements du groupe SNCB pour la période 2013-2025

Saisine

Depuis plusieurs années, le Conseil central de l'économie (CCE) et le Conseil national du travail (CNT) se penchent de manière régulière sur la question de la mobilité, qui prend pleinement sa place dans le cadre de la sauvegarde de la compétitivité et de l'emploi. En effet, les flux de transport de marchandises sont essentiels à la production et au commerce de biens. Par ailleurs, les déplacements domicile-travail sont également essentiels au bon fonctionnement de l'économie (comme à la qualité de l'emploi d'ailleurs). La mobilité des marchandises, tout comme celles des personnes, influencent directement la compétitivité des entreprises.

En outre, la mobilité a également une place centrale et de moins en moins régulée dans la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'attention que portent le CCE et le CNT à la thématique de la mobilité ne procède pas seulement de demandes d'avis émanant du gouvernement, mais aussi d'avis d'initiatives et des missions légales des deux Conseils.

Les interlocuteurs sociaux contribuent grandement à l'amélioration de la mobilité grâce à la concertation sociale qui résulte des accords interprofessionnels, conventions collectives de travail etc.

A cet égard, les Conseils rappellent que, depuis la conclusion de l'accord exceptionnel en vue des négociations au niveau des secteurs et des entreprises durant la période 2009-2010 "Contribution au rétablissement de la confiance", ce sont les interlocuteurs sociaux qui fixent, au sein du CNT, le montant de l'intervention des employeurs dans le prix du transport public. Ce montant est un facteur important dont les travailleurs tiennent compte lors du choix du moyen de transport par lequel ils effectuent le trajet entre leur domicile et leur lieu de travail.

Les Conseils remémorent également que les négociateurs de l'accord exceptionnel précité ont demandé de prolonger le financement et la pérennisation de l'intervention publique dans le cadre du système 80/20 (intervention patronale dans le coût des transports publics pour le trajet domicile-lieu de travail via un système de tiers payant) avec une enveloppe ouverte. À ce propos, ils rappellent que le CCE a rendu, le 30 mai 2007, un avis¹ favorable unanime concernant un projet d'arrêté royal permettant : primo, de prolonger les conventions collectives de travail prévoyant le système du tiers payant de la SNCB ; secundo, de pérenniser ledit système, et partant, de lever certaines incertitudes juridiques défavorables en la matière.

¹ <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/fr/doc07-601.pdf>

La politique ferroviaire pouvant contribuer de façon substantielle à relever les défis de la mobilité au sens large, les sous-commissions mixtes « Transport ferroviaire » et « Cartes train » du CCE et du CNT ont auditionné, le 21 mars 2013, Monsieur Haek, administrateur délégué de la SNCB-Holding, au sujet d'une importante composante de cette politique, à savoir le projet de Plan pluriannuel d'investissements du groupe SNCB pour la période 2013-2025 qui fixe les investissements ferroviaires à réaliser sur les 13 ans à venir et que le gouvernement fédéral compte, selon le timing actuel, approuver en juin 2013.

Suite à cette audition, les Conseils ont décidé d'initiative d'adopter un avis sur la problématique du projet de plan pluriannuel d'investissements. Le texte qui suit constitue un avis-cadre, adopté le 19 juin 2013 en vue d'attirer l'attention sur certains aspects du projet de plan pluriannuel d'investissements et sur la nécessité d'une vision stratégique nationale préalable en matière de mobilité. Cette vision, à définir par le biais d'une concertation à divers niveaux (fédéral, régional et local) et entre différents acteurs (autorités des différents niveaux, sociétés de transport, etc.), ne peut en effet pas être déterminée par des plans d'investissements préexistants. Ce sont au contraire les plans d'investissements qui doivent être définis de manière à mettre cette vision en œuvre. En toute hypothèse, cette vision doit déboucher sur l'adoption de mesures cohérentes et efficaces au service tant de la mobilité durable que du développement économique. Les Conseils se réservent dès lors la possibilité de revenir ultérieurement sur certains de ces aspects.

Avis

1 Remarques générales

Les Conseils constatent que le budget du projet de plan pluriannuel d'investissements actuel et le budget d'exploitation ont été revus à la baisse dans le cadre des conclaves budgétaires successifs. Ils attirent l'attention sur le fait que ceci risque d'aggraver le sous-investissement dans la politique de maintenance (c.-à-d. l'entretien régulier ainsi que le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire existante) et de freiner l'extension nécessaire de la capacité de notre réseau ferroviaire, et donc la qualité du réseau. Les Conseils rappellent que le sous-investissement, constaté en particulier depuis 2010, appelle un rattrapage à moyen terme, source de surcoûts dommageables pour les finances publiques.

La manière dont la recherche de l'équilibre budgétaire mène à des économies sur le projet de plan d'investissement ou le budget d'exploitation depuis quelques années et la nécessité de poursuivre les efforts budgétaires dans les années à venir fait, par ailleurs, craindre aux Conseils que le projet de plan pluriannuel d'investissements ne doive être compris comme un plan maximal qui risque d'être sérieusement raboté dans la pratique. Par ailleurs, il convient selon les Conseils de rappeler ici que divers conclaves budgétaires ont d'ores et déjà imposé des économies au groupe SNCB pour les années 2012 à 2015 : le projet de plan pluriannuel d'investissements table sur un investissement annuel moyen de l'ordre de 1,9 mrd € (exprimé en prix de 2008) hors réserve entre 2013 et 2025, mais seulement 1,63 mrd en 2013 et 2014, 1,69 mrd en 2015, 1,745 mrd en 2016 et 1 mrd en 2017, autrement dit, une part très significative de l'effort est reportée en fin d'exercice.

Les travaux menés au sein des Conseils en matière de compétitivité structurelle et d'attractivité pour de nouvelles activités montrent la nécessité pour la Belgique de disposer de meilleures infrastructures de transports, dont un réseau ferroviaire performant et durable. Il s'agit d'une condition essentielle pour le développement économique et social qui prenne en compte les besoins accrus de mobilité et un degré plus élevé de qualité de l'environnement. Notre économie a donc besoin d'un plan pluriannuel d'investissements ambitieux en ce sens qu'il contribue à améliorer la mobilité, et ne peut donc que souffrir d'économies à cet égard.

Les Conseils notent que les perspectives de croissance du rail retenues par le projet de plan pluriannuel d'investissements ne divergent pas significativement des perspectives à politique inchangée du Bureau fédéral du plan pour la demande de transport à long terme en Belgique. Dans son scénario de référence, le Bureau fédéral du plan estime à 1,7%² et 3,5%³ respectivement la croissance annuelle du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises pour les années à venir, et ce jusqu'en 2030. Dans un tel scénario, un développement harmonieux et équilibré du transport ne se réalisera pas et la part modale du train n'augmenterait que de 7,3% en 2008 à 8,8% en 2030 pour le trafic de passagers et de 11% à 14% pour le fret.

- Pour les Conseils, l'option retenue par le groupe SNCB de baser ses calculs sur une croissance annuelle moyenne de 2,05%, soit un taux inférieur à celui constaté ces dernières années (4,2%⁴ entre 2002 et 2011), ne peut cadrer dans la « politique ferroviaire ambitieuse » annoncée par le plan. A leurs yeux, le projet de plan pluriannuel d'investissements ne suffit pas pour répondre à la demande de transport ferroviaire durant la période qu'il couvre. Et encore moins à créer l'offre nécessaire à susciter un basculement vers une mobilité ayant moins d'impacts négatifs sur l'environnement et induisant plus de fluidité dans le trafic. Par conséquent, les entreprises et les voyageurs continueront à utiliser les transports publics en général (et le rail en particulier) de manière sous-optimale et à opter pour des déplacements ayant des conséquences néfastes en termes d'effets externes directs tels que les coûts de la congestion du trafic⁵, de la pollution, des accidents etc, ainsi que des retombées négatives indirectes sur la compétitivité.
- Les Conseils constatent que l'évolution de la demande de transport en Belgique attendue par le Bureau fédéral du plan – évolution vers une mobilité non soutenable - concorde avec les options retenues par le groupe SNCB, ce qui témoigne selon eux d'une prise de conscience insuffisante des enjeux et des conséquences négatives des problèmes de mobilité. Comme ils l'ont déjà fait savoir dans plusieurs de leurs avis antérieurs afférents à la mobilité, les Conseils demandent avec insistance de concrétiser au plus tôt une politique de mobilité durable, laquelle dépasse la lutte contre la congestion routière pour englober notamment les dimensions sociale, économique et environnementale. Selon les Conseils, il importe que la politique de mobilité organise la mobilité de tous les acteurs dans le respect de l'environnement, de la compétitivité des entreprises et de la qualité de vie de tout un chacun.

² Source : Bureau fédéral du plan. Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, p. 44.

³ Source : ibidem, p. 58-59.

⁴ Source : projet de plan pluriannuel d'investissements, page II.13.

⁵ On admet généralement que les coûts de congestion sont de l'ordre de 1% du PIB européen (source : http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/all-themes/index_fr.htm) et il est sans doute raisonnable de penser qu'ils sont en Belgique dans un rapport au moins équivalent. Les perspectives du Bureau fédéral du plan laissent présager d'une véritable explosion de ces coûts de congestion.

- Les Conseils estiment par ailleurs qu'un plan pluriannuel d'investissements doit servir à exécuter un plan de transport. En l'occurrence, ce n'est pas le cas, l'agenda actuel prévoit une adoption du plan pluriannuel d'investissements bien avant l'adoption du plan de transport de la SNCB. Les Conseils insistent sur l'urgence d'établir, le plus rapidement possible, ce plan de transport en concertation avec tous les acteurs concernés. Ils soulignent la nécessité absolue de prévoir une première évaluation/relecture du plan pluriannuel d'investissements dès ce plan de transport adopté, et ce, sans que ceci ne soit - en aucun cas - un prétexte pour rogner sur l'ambition des investissements dans la période intermédiaire. Cette évaluation pourrait permettre d'opérer les ajustements nécessaires en vue d'optimiser la réalisation des objectifs visés. L'issue de cette évaluation pourrait donner lieu à une concertation au sein des Conseils.
- Un plan de transport efficace pour la SNCB requiert selon les Conseils :
 - primo, de construire une vision de mobilité à long terme, laquelle est indispensable pour bien planifier les infrastructures de transport et les adapter aux nouvelles tendances ;
 - secundo, d'avoir un plan de mobilité global qui soit une approche intégrée et planifiée à long terme pour répondre adéquatement aux analyses prospectives des évolutions attendues en matière de mobilité tout en conciliant les principes d'équité, d'efficacité, d'accessibilité, de sécurité, de lutte effective contre les pollutions et autres externalités négatives. Selon les Conseils, le plan de transport par rail doit s'insérer pleinement dans ce plan de mobilité qui doit, par ailleurs, rechercher de manière optimale la combinaison et les complémentarités entre les différents modes de transport. ;
 - tertio, une approche intégrée à divers niveaux (fédéral, régional et local) et entre différents acteurs (autorités des différents niveaux, les sociétés de transports publics, etc.).
- Les Conseils déplorent que le projet de plan pluriannuel d'investissements ne s'insère pas dans une vision de mobilité globale en relation directe avec les préoccupations en matière de développement durable, de complémentarité efficiente entre les différents modes de transport et de modèle de développement économique qui garantissent une amélioration de l'accessibilité, de la qualité des services offerts, de la sécurité et de la mobilité des personnes et des biens avec un impact maîtrisé sur l'environnement. En effet, dans le scénario actuel, les émissions de gaz à effet de serre (directes et indirectes) liées au transport en Belgique augmenteront de 20% durant la période 2008-2030 et le transport routier sera responsable de 97% de ces émissions⁶. Ceci est totalement incompatible avec une trajectoire d'émissions cadrée par les impératifs climatiques, et ferait peser une charge inacceptable sur les autres secteurs (ETS ou pas) ce qui pourrait donc constituer un frein au développement industriel du pays. La Commission européenne prévoit qu'en Europe, à politique inchangée, les émissions du secteur des transports à elles seules empêcheraient avant 2045 d'atteindre une baisse de 80 à 95% des émissions de GES européennes (par rapport à 1990)⁷.

⁶ Source : Bureau fédéral du plan. Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030, p.69-70.

⁷ EU Transport GHG: routes to 2050, Towards the decarbonisation of the EU's transport sector by 2050

Les Conseils supposent que, préalablement à l'élaboration du plan pluriannuel d'investissements 2013-2025, le groupe SNCB a évalué le plan pluriannuel d'investissements précédent pour vérifier si les projets qu'il contenait ont effectivement été réalisés, pour connaître l'impact budgétaire des retards pris sur le nouveau plan, et pour en tirer d'éventuelles leçons pour l'avenir. Ils souhaitent disposer de cette évaluation.

Les Conseils soulignent que le manque actuel d'ambition et l'absence d'une vision de mobilité vont décider d'une politique insuffisante pour autant d'années. Si rien ne change, il faudra attendre 2026 pour commencer à faire mieux. La situation étant telle, les Conseils prennent acte de la demande du groupe SNCB lui-même qui plaide pour l'introduction d'un mécanisme de pilotage du plan pluriannuel d'investissements (par exemple des échéances de révision ou, mieux encore, un plan glissant) et qui précise qu'à Bruxelles, les *« évolutions constatées pourraient exiger une révision intermédiaire radicale du plan tenant compte des délais très longs et incompressibles pour la réalisation de très grands projets »*⁸. Les Conseils trouvent qu'il est curieux d'attendre de devoir « constater » ces évolutions, alors qu'elles sont parfaitement prévisibles et prévues par le projet de plan pluriannuel d'investissements lui-même : *« La saturation de l'axe Nord-Sud de Bruxelles à l'horizon 2025 apparaît comme virtuellement certaine »*⁹.

2 Le transport de personnes et de marchandises

Pour renforcer l'attractivité du train, il faut aussi améliorer la qualité du service aux passagers dans le domaine de la ponctualité, de la fréquence, de confort etc. Aux yeux des Conseils, les ambitions du projet de plan pluriannuel d'investissements en la matière sont trop faibles. Selon eux, une planification de baisse draconienne des problèmes de ponctualité, principaux motifs d'insatisfaction des voyageurs, et une véritable politique d'attractivité de l'offre doivent sous-tendre les projets d'investissements et la qualité de l'entretien.

Une vision durable de la mobilité doit être sous-tendue par divers aspects qui méritent, selon les Conseils, une attention particulière. Ils en énumèrent, ci-après, quelques-uns.

2.1 La situation particulière de Bruxelles

Bruxelles est la ville la plus embouteillée d'Europe¹⁰ qui accueille chaque jour 371000 navetteurs venant de Flandre et de Wallonie¹¹ et qui est confrontée à des problèmes de mobilité de plus en plus grands. La congestion des routes y est de plus en plus inquiétante et compromet sans cesse l'efficacité de la mobilité, en ce compris des transports collectifs de surface.

⁸ Source : projet de plan pluriannuel d'investissements, p. II-36.

⁹ Source : projet de plan pluriannuel d'investissements, p. II-34.

¹⁰ Source : le dernier rapport annuel Traffic Scorecard d'Inrix, l'un des principaux serveurs américains d'infos trafic (24 avril 2013).

¹¹ Source : http://www.belgium.be/fr/actualites/2011/news_navetteurs.jsp

Les Conseils déplorent que l'accès et le désengorgement, ferroviaire comme routier, de la Région de Bruxelles-Capitale sont pris insuffisamment en considération par le projet de plan pluriannuel d'investissements. Les constats faits par le projet de plan pluriannuel d'investissements soulignent une situation très problématique à Bruxelles qui nécessite une solution réfléchie, ambitieuse, coûteuse et longue à mettre en place, mais ces constats ne sont pas suivis d'effets dans les projets prévus par le projet de plan pluriannuel d'investissements.

Le problème de capacité de la jonction Nord/Midi forme un obstacle important à l'extension du transport ferroviaire en Belgique et est l'une des nombreuses causes des retards et suppressions de trains. Malgré cela, les Conseils constatent que le projet de plan pluriannuel d'investissements ne prévoit rien de concret pour fluidifier la jonction Nord/Midi qui est l'artère principale du réseau ferré belge. Pourtant, l'efficacité du réseau de transport par rail à Bruxelles pourrait être accrue en réalisant des investissements bien ciblés dans les « missing links » autour de la capitale ou en supprimant des goulots d'étranglement par des alternatives à la jonction Nord/Midi. Sans se positionner sur le scénario technique approprié, il importe, selon les Conseils, de saisir à bras le corps, en priorité, cet enjeu majeur et interrégional. Des pistes existent (par ex. liaison entre les lignes 26 et 124 au-dessus de l'Y de Linkebeek, creuser un nouveau tunnel entre Forest et Schaerbeek...). Elles doivent être étudiées en profondeur et s'intégrer dans une vision durable de la mobilité, tant des navetteurs que des résidents de la Région.

Les Conseils trouvent que le Réseau express régional bruxellois (RER), un projet de réseau ferroviaire destiné à offrir de nouvelles possibilités de liaisons rapides et à fréquence accrue dans un rayon de 30 kilomètres dans et autour de Bruxelles, doit être inscrite comme une priorité dans le plan pluriannuel d'investissements. Ils soulignent la nécessité d'achever le RER le plus vite possible. Un nouveau report de mise en fonction du RER leur semble inacceptable.

2.2 Les aspects décourageant l'utilisation des transports publics

La mauvaise qualité des correspondances constitue un des aspects qui décourage l'utilisation des transports publics. C'est pourquoi les Conseils soulignent qu'il est important que le groupe SNCB consulte les autres sociétés de transport public (De Lijn, TEC, STIB) au sujet du plan pluriannuel d'investissements et examine avec elles comment articuler au mieux les différents horaires. A leurs yeux, le principe de cadencement en réseau permet d'avancer concrètement sur cette voie, sans augmenter les charges d'exploitation des transports publics régionaux.

2.3 Le transport de marchandises

Les Conseils constatent que le projet de plan pluriannuel d'investissements reste très flou sur les objectifs de croissance du trafic de marchandises, alors qu'ils sont absolument essentiels « *Dans le présent plan, les améliorations apportées à la capacité du réseau (...) permettent de supporter la croissance du trafic voyageurs envisagée et du trafic marchandises annoncé par le Bureau fédéral du Plan* »¹². Cette seule référence au trafic des marchandises semble confirmer que le projet de plan

¹² Source : projet de plan pluriannuel d'investissements, page II.52

pluriannuel d'investissements ne va pas au-delà du scénario de référence du Bureau fédéral du plan pour le fret.

Les Conseils déplorent que l'axe « Transport de marchandises » soit tant ignoré, alors même que la situation du fret ferroviaire est alarmante et loin d'inciter les entreprises à utiliser des alternatives à l'usage du camion. A leurs yeux, des ambitions fortes pour le fret, y compris spécifiquement en termes de trafic diffus, sont nécessaires (et à intégrer dans le plan de transport), même si le transport de marchandises est libéralisé et que les objectifs y afférents ne sont pas strictement du ressort du groupe SNCB.

Selon les Conseils, les entreprises sont pourtant demandeuses de solutions économiques variées qui soient présentes en capacité, en fréquence et en délais d'acheminement. Leur donner une réponse satisfaisante les inciterait spontanément à répartir plus durablement leurs flux économiques entre les différents modes de transport.

2.4 La sécurité

Dans un pays densément peuplé comme la Belgique, les Conseils estiment prioritaire d'atteindre un niveau de sécurité optimal dans le cadre d'une politique de mobilité intégrée.

Selon eux, les investissements dans les infrastructures de transport (et partant dans la sécurité) doivent : faire l'objet d'une concertation entre les acteurs concernés ; reposer sur la règle de la gestion « en bon père de famille » ; être cohérents et bien planifiés. Les Conseils demandent de veiller à ce que la solution des systèmes de sécurité envisagée pour le rail (TBL1 + ETCS) réponde bien aux attentes en matière de planification, de cohérence et de concertation avec les parties concernées.

Par ailleurs, les Conseils attirent l'attention sur le fait que la mise en œuvre de systèmes de sécurité améliorés ou nouveaux requiert un personnel qualifié technique suffisant. Le groupe SNCB doit donc parvenir à trouver suffisamment de techniciens pour pouvoir introduire ces systèmes.

2.5 La qualité de l'emploi

Les Conseils plaident pour qu'une politique de formation du personnel ainsi qu'une analyse de l'évolution de la pyramide des âges au sein du groupe SNCB fassent parties intégrantes des priorités en matière de politique ferroviaire. En effet, pour s'assurer de la mise en œuvre du plan pluriannuel d'investissements (et donc aussi du plan de transport par rail), il faut prévoir le personnel nécessaire. Pour les Conseils, ces orientations sont importantes pour la performance de l'ensemble du système ferroviaire, qu'il s'agisse de la sécurité, de la qualité du service ou de la productivité.

3 L'impact du plan pluriannuel d'investissements sur l'économie belge

3.1 L'importance d'investissements ferroviaires bien réfléchis

Les Conseils estiment qu'il est important de soutenir le développement et la compétitivité des secteurs du transport et de la logistique et de faire progresser leur volume d'emploi tout en prenant en compte la qualité de l'environnement, en raison de l'important effet multiplicateur des activités concernées aux niveaux social et économique. Le fait que le projet de plan pluriannuel d'investissements prévoit des moyens insuffisants pour le fret, risque d'affaiblir ces secteurs et donc de porter atteinte à la position concurrentielle de l'ensemble de l'économie belge et à l'attractivité internationale de la Belgique en tant que hub logistique¹³.

Les Conseils estiment qu'il est important de soutenir des investissements ferroviaires bien réfléchis, et ce pour deux raisons.

- Premièrement, le transport par rail dispose d'un réel potentiel de croissance.
- Deuxièmement, ces investissements peuvent contribuer à la relance économique : choisir les bons investissements ferroviaires, c'est créer de l'activité, de la valeur ajoutée, de l'emploi et permettre aux entreprises d'améliorer leur compétitivité. En effet, pour renforcer la compétitivité du pays et le développement d'une offre de transport durable, les Conseils réaffirment la nécessité de renforcer la coopération et la concertation effective entre toutes les entités territoriales concernées et autres opérateurs de transport publics pour aboutir, à la mise en place d'une politique structurelle d'amélioration du service ferroviaire, de sa fiabilité et de son attractivité et, le cas échéant, à la définition d'investissements prioritaires dans le réseau ferroviaire pour le désenclavement ferroviaire de certains territoires économiquement stratégiques, à la réalisation du RER, à la suppression des goulots d'étranglement ou à l'élargissement de la capacité sur certains tronçons ainsi qu'à la cohérence de l'offre des transports par rail avec l'offre des autres moyens de transport (par le principe à appliquer le plus largement possible de cadencement en réseau).
- Toujours à propos du lien entre les investissements ferroviaires et la compétitivité de l'économie belge, les Conseils tiennent à rappeler que, lors de sa présentation du 21 mars 2013, Monsieur Haek a cité l'étude "Economic impact of public transportation investment"¹⁴ qui a mesuré le "retour sociétal" sur investissement des moyens publics investis dans le transport public. Selon cette étude, chaque euro investi génère +1,7 euros de richesses par le gain de temps, la meilleure efficacité sur le trajet domicile-travail et la meilleure ponctualité qu'il induit.

¹³ Un « Hub logistique » est une plateforme centrale du réseau de distribution où transitent les marchandises avant d'être réparties vers différents endroits selon leur destination.

¹⁴ Weisbrod G. & A. Reno (2009), Economic impact of public transportation investment, prepared for American Public Transportation Association.

3.2 Forte augmentation des coûts externes

Les Conseils ont pris connaissance de l'étude "Impact sur l'environnement de l'évolution de la demande de transport à l'horizon 2030"(septembre 2012) dans laquelle le Bureau fédéral du plan et le VITO ont estimé que les coûts environnementaux liés à la mobilité augmenteraient de l'ordre d'1 milliards d'€ (exprimés en prix de 2008) entre 2008 et 2030, dans le scénario moyen de la « valeur monétaire des dommages causés par le CO₂ » (page 25). Les autres coûts externes, dont ceux liés à la congestion, seront largement supérieurs, avec des vitesses moyennes sur le réseau routier revues à la baisse de 29% en période de pointe et de 16% en période creuse. Les coûts de la congestion, généralement estimés en Europe entre 0,5 et 2% du PIB deviendront ingérables sans une action forte. Selon les Conseils, il convient donc de mettre en balance, dans ce dossier, les coûts à court et moyen terme d'une politique d'investissement volontariste et intelligente avec ce coût extrêmement élevé de l'inaction.

3.3 Optimiser les effets sur la mobilité

Les Conseils constatent qu'un bon nombre d'investissements ferroviaires génèrent des retombées positives limitées car ils ne produisent pas un effet de mobilité et ne stimulent donc pas l'économie. C'est pourquoi les Conseils demandent avec insistance que les investissements du groupe SNCB répondent de manière appropriée aux questions posées par le développement économique des différentes entités du pays, l'optimisation de la desserte et les défis de la mobilité pour l'avenir. Enfin, ils demandent que le groupe SNCB tienne compte, lors de la réalisation des investissements ferroviaires, du cycle économique et des prix sur le marché.