



LA SNCB DOIT AJOUTER LE COÛT DE  
L'ÉNERGIE À SES DÉFIS

## PARU DANS LA PRESSE

### La SNCB doit ajouter le coût de l'énergie à ses défis

**LE SOIR** – 16/03/2022 - ÉRIC RENETTE

**Une intervention de 13 millions a été décidée par le gouvernement pour éviter une hausse de 4,5 % des tarifs sur le rail. Le surcoût de l'électricité va coûter 61,5 millions à la SNCB.**

La SNCB n'a pas été oubliée dans les mesures prises par le gouvernement pour lutter contre les multiples hausses des prix de l'énergie. Ce sont 13 millions qui vont être versés à la SNCB en lieu et place de l'augmentation des tarifs qu'elle avait introduite pour le mois de juillet. Suite à deux années de pandémie où le public s'est fait beaucoup plus rare dans les trains, entraînant logiquement une perte de recettes, malgré les aides de l'Etat fédéral, la SNCB devrait sans doute clôturer 2021 avec une perte d'une centaine de millions, malgré une indemnisation covid d'environ 300 millions. L'autre filiale du chemin de fer, Infrabel, qui reçoit la majorité de ses recettes des droits de passage des trains sur son réseau, qu'il y ait du monde dans les trains ou pas, clôture l'année avec une perte de « seulement » 1,1 million d'euros (EBT cash), malgré les frais énormes liés aux inondations.

Pour la SNCB, un retour à une situation « normale » ne devrait pas arriver avant 2023 ou 2024. En attendant, les perspectives pour 2022 s'avèrent très sombres, avec sans doute un trou de 200 millions dû à l'indexation des salaires, au manque à gagner (il n'y a toujours que 70 % des voyageurs de 2019 dans les trains actuellement) et à l'augmentation du coût des énergies pour faire rouler les trains (le plus gros consommateur d'électricité de Belgique). Dans une réponse parlementaire, le ministre fédéral de la Mobilité, Georges Gilkinet, a détaillé ces craintes : la SNCB s'attend à ce que le coût de l'électricité pour la traction (pour faire rouler les trains) soit plus élevé de 51,1 millions d'euros cette année par rapport à 2020 et table sur 10 millions en plus pour la non-traction (la consommation d'électricité dans les gares, ateliers, bureaux...).

7,2 % d'augmentation potentielle des tarifs.



Cette perspective a poussé le conseil d'administration à réclamer de pouvoir appliquer une augmentation des tarifs dès ce mois de juillet.

PARU DANS  
LA PRESSE



[cheminots@cgsp.be](mailto:cheminots@cgsp.be)

[www.cheminots.be](http://www.cheminots.be)



Parole de cheminots

**Et pas des moindres :**

4,5 % d'un coup, soit un gain potentiel de 13 millions. Traditionnellement, la SNCB adapte ses tarifs en février sur base des chiffres réalisés de juin à juin et suivant des critères liés au nombre de voyageurs transportés, à la ponctualité et à l'inflation. En appliquant les règles de l'actuel contrat de gestion, vu les indexations et la ponctualité, une augmentation des tarifs de 7,2 % des tarifs était applicable dès février 2023.

Pour éviter ce « choc », le CA de la **SNCB proposait donc de scinder l'augmentation**: 4,5 % en juillet, 2,7 % en février. Le ministre a obtenu que le gouvernement fédéral refuse cette demande d'augmentation pour juillet et prenne à sa charge le manque à gagner. Ce qui ne garantit pas encore que, pour février prochain, la hausse de 7,2 % ou plus ne soit pas remise sur la table... Car la situation financière de l'opérateur ferroviaire reste très tendue. Et les objectifs fixés par le ministre Gilkinet pour 2040 semblent de plus en plus compliqués à atteindre.



Pour rappel, dans la vision 2040 du ministre Ecolo, l'objectif fixé est que la part du rail représente 15 % de tous les « passagers-kilomètres » parcourus en Belgique, alors qu'on en était à 8 % en 2019 (année record avec 250 millions de passagers). Pour info, on est à 9 % en Allemagne et en Grande-Bretagne, 10 % en France, 11 % aux Pays-Bas et 19 % en Suisse. Pour arriver à cette part modale de 15 %, il faut donc, à peu de chose près, doubler le nombre de personnes dans les trains dans les 18 prochaines années et les faire passer de 250 millions par an à environ 500 millions de passagers ferroviaires annuels. Sachant que le retour au niveau de 2019 n'est pas attendu avant 2024, il faudra donc doubler le nombre de passagers en une quinzaine d'années pour atteindre 500 millions d'utilisateurs. **Pour cela, il faudrait investir dans la SNCB (nouveaux trains, personnel supplémentaire...) et dans le réseau.**

Avec toutes les compensations financières qui ont été apportées chaque année à la SNCB depuis la pandémie, le risque est que tout l'argent supplémentaire que le ministre espère obtenir pour le rail serve avant tout à boucher les trous plutôt qu'à assurer le développement de la part du rail pour 2040.

## Infrabel en perte

La Libre Eco avec Belga – 16/03/2022

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Infrabel a clôturé l'année 2021 sur une perte de 1,1 million d'euros, annonce-t-il mardi, après l'approbation des résultats financiers par le CA. La différence entre les recettes et dépenses d'Infrabel (EBT cash) s'est ainsi élevée à -1,1 million d'euros. La perte s'explique surtout par la hausse des coûts d'exploitation, en raison de la hausse du prix des matières premières et de la forte inflation.



**N'hésitez pas à contacter votre délégué ou votre secrétaire régional pour de plus amples informations.**