

3 questions jointes

Bruxelles, le 4 novembre 2009

Question orale du Député Christian Brotcorne à M. Steven Vanackere, Vice-Premier Ministre et Ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques concernant l'usage de la LGV en lieu et place de la ligne 94

Monsieur le Ministre,

Ces derniers mois, différentes interpellations et commentaires parus dans la presse concernaient la possibilité de faire rouler les trains de la ligne 94 sur la LGV (Ligne à grande Vitesse).

Si l'idée est séduisante et aurait permis aux milliers d'usagers de réduire leur temps de trajet à raison de plusieurs dizaines d'heures par an, la porte-parole de la SNCB a balayé du revers de la main cette proposition.

Un des arguments avancé était le nombre déjà trop élevé de cadences sur la LGV avec les nombreuses liaisons Thalys vers Paris et Eurostar vers Londres.

Une autre solution serait de mettre des motrices de nouvelle génération (pouvant rouler à 200 km/h) sur la ligne 94 en lieu et place des motrices actuellement utilisées, roulant à maximum 160 km/h.

Monsieur le Ministre,

1/ Le projet de faire rouler les trains sur la ligne LGV est-il absolument inenvisageable ?

2/ Existe-il un projet de remplacer les motrices actuelles par des motrices de nouvelle génération sur la ligne 94 ? Est-ce dans vos projets ? Quand cela pourrait-il se réaliser ?

Je vous remercie.

Christian Brotcorne
Président du Groupe cdH

Question orale du Député Christian Brotcorne à M. Steven Vanackere, Vice-Premier Ministre et Ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, concernant les retards sur la dorsale wallonne

Monsieur le Ministre,

« Mesdames et Messieurs, votre attention s'il vous plait... ». Inutile d'aller plus loin... lorsqu'on entend ce début de phrase, l'on peut être certain que le train que l'on attend aura un retard – encore un ! – de 10, 15, 20... minutes.

Ces retards sont particulièrement fréquents sur la ligne reliant Lille à Liège et longue de près de 180 kilomètres.

Je ne vais pas vous inonder d'une avalanche de chiffres (exemple : 192 minutes de retard à l'arrivée à Liège et 210 minutes au départ de Lille ce jeudi 15 octobre...) car vous les connaissez aussi bien que moi. Donc... attachons-nous à trouver des solutions.

Monsieur le Ministre,

1/ Quelles mesures structurelles comptez-vous mettre en place pour limiter au maximum les retards sur cette ligne ?

2/ Ne faudrait-il pas créer une « navette » entre Tournai et Lille ? Quid de la taxe transfrontalière ?

3/ Pouvez-vous confirmer que des trains supplémentaires seront mis en service sur cette ligne dès 2010 ? Si oui, à quelles fréquences ? Quel type de matériel ?

Je vous remercie.

Christian Brotcorne
Président du Groupe cdH

Question orale du Député Christian Brotcorne à M. Steven Vanackere, Vice-Premier Ministre et Ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, concernant les passages à niveau entre les gares de Leuze en Hainaut et Tournai

Monsieur le Ministre,

Pour différents problèmes techniques, il est assez fréquent que les passages à niveau soient en panne (en grande alarme, comme le précise l'accompagnateur de train) sur le tronçon situé entre les gares de Leuze-en-Hainaut et Tournai.

C'est à chaque fois la même scène : des centaines de personnes prises au piège durant une heure ou deux pour un trajet qui dure normalement une douzaines de minutes.

Monsieur le Ministre,

1/ Pourquoi n'informe-t-on préalablement les usagers en gare de Leuze-en-Hainaut des problèmes techniques et du retard occasionné ?

Cela permettrait, le cas échéant, aux personnes qui le désirent ou ayant des obligations (réunions, enfants à récupérer à la crèche...) de trouver une solution de rechange.

Je vous remercie,

Christian Brotcorne
Président du Groupe cdH

Réponses du Ministre :

Steven Vanackere, ministre : Monsieur le président, cher collègue, vous avez raison ! En ce qui concerne la ponctualité du trafic ferroviaire et la communication aux voyageurs, il reste des choses à améliorer, non seulement sur la ligne 94 et la dorsale wallonne mais aussi sur tout le réseau. J'ai d'ailleurs déjà transmis ce message à plusieurs reprises aux responsables de la SNCB.

Les principales causes de retard sur la ligne 94 et sur la dorsale wallonne sont des avaries du matériel roulant, des avaries à la signalisation, des incidents sur les réseaux étrangers, quelques vols de câbles et des incidents à charge de tiers, notamment des heurts de véhicules ou de personnes.

Monsieur Brotcorne, vous avez raison : si on pouvait prévenir les usagers en gare de Leuze-en-Hainaut des retards, cela permettrait de s'organiser. Lorsqu'un incident comme un dérangement à un passage à niveau perturbe le trafic ferroviaire, les conséquences éventuelles sont anticipées au mieux et communiquées aux voyageurs afin de limiter au maximum les inconvénients pour autant que les perturbations ou l'incident soient connus.

Les services concernés d'Infrabel examinent les procédures à suivre en vue d'encre améliorer la qualité de cette information. On ne va pas prétendre que rien n'est fait mais on ne va pas prétendre non plus que la situation actuelle est satisfaisante.

La gare de Leuze-en-Hainaut sera prochainement équipée de deux écrans mentionnant les premiers trains au départ ainsi que les retards éventuels.

J'en viens aux dispositions pour limiter au maximum les retards sur la dorsale wallonne. Afin d'améliorer la ponctualité, la SNCB et Infrabel disposent chacun d'un vaste plan d'action. Les actions concernent une meilleure régulation du trafic ferroviaire, des mesures pour améliorer la fiabilité de l'infrastructure, entre autres le renouvellement et l'entretien des caténaires, la diminution du nombre et de l'impact des dérangements aux passages à niveau, des interventions plus rapides lors d'avaries à l'infrastructure, la diminution de la fréquence des incidents causés par des tiers, la réduction du nombre de pannes et de dérangements du matériel et l'amélioration continue de la communication en cas de trafic perturbé.

La question de la ponctualité est suivie très attentivement par le groupe SNCB. Des comités de suivi tant au niveau central que régional réunissant tous les services concernés des trois sociétés du groupe SNCB cherchent à solutionner les problèmes qui se posent.

J'espère comme vous que ces vastes plans d'action rapporteront rapidement des résultats, attendus avec impatience par tout le monde. J'ajouterai que je ne me limite pas à espérer. Je vois avec une certaine régularité les trois CEO du Groupe SNCB et vous pouvez réellement compter sur moi pour que je m'impatiente quant à la façon dont ces problèmes sont traités, notamment au sujet de ce qui peut être réparé plus rapidement, c'est-à-dire la communication, mais aussi au niveau structurel. Mais sur ce point, il faut reconnaître que de temps en temps, il faut du temps pour remédier à certains problèmes.

Je reviens à la suggestion de M. Brotcorne de créer une navette entre Tournai et Lille et à la taxe transfrontalière.

Pour répondre au premier point, je crois qu'il n'est pas opportun aujourd'hui de créer une telle navette. La mise en marche de cette navette équivaldrait à la limitation de la dorsale wallonne à Tournai, ce qui ne serait probablement pas intéressant. De plus la

création de cette navette entraînerait de nombreux coûts supplémentaires tant en matériel roulant qu'en personnel de conduite et d'accompagnement, ce dont la SNCB ne dispose pas actuellement ou pour lesquels il y a peut-être d'autres priorités.

Je voudrais également insister sur le fait qu'aucune taxe transfrontalière n'est appliquée lors du calcul des prix. Bonne nouvelle : à compter de décembre 2009, la SNCB appliquera des tarifs réduits pour le trafic transfrontalier sur de courtes distances. Ainsi les billets connaîtront une baisse de prix d'environ 20 % pour les distances jusqu'à 30 kilomètres de la frontière. Cette mesure vise assurément à renforcer l'attractivité de ces déplacements.

En ce qui concerne la desserte ferroviaire entre Tournai et Lille en 2010, elle restera identique à celle en cours.

La capacité de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Paris ne permet pas de circuler avec du matériel roulant du service intérieur, même si ce matériel peut circuler à une vitesse de 200 km/h.

La SNCB n'envisage pas de mettre du matériel roulant circulant à 200 km/h sur la ligne 94 dans la mesure où la vitesse autorisée de 140 km/h sur cette ligne ne permet pas de rouler plus vite.

Christian Brotcorne (cdH) : Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie de vos réponses. Au début, j'avais l'impression d'entendre de nouvelles incantations, mais vous m'avez quelque peu rassuré en expliquant que vous vouliez vous montrer plus volontariste.

Comme usager habituel, j'ai l'impression que la communication de la SNCB est aisée et parfois surabondante quand aucune difficulté ne se présente mais que, dès qu'il se pose des problèmes inhabituels, l'information fait totalement défaut. C'est sans doute parce que ceux qui en sont chargés ne se mettent pas dans la peau de l'utilisateur qui se demande, par exemple, pourquoi son train est arrêté en rase campagne ou pourquoi il y a du retard sur la ligne.

Il est vrai que des accidents sont toujours possibles et on ne peut pas toujours tout maîtriser. Cependant, un effort important reste à fournir en termes de communication. La manière dont vous me répondez me rassure, mais au-delà des incantations, allons plus loin!

Eu égard à la problématique qui nous est chère en Wallonie picarde, j'entends votre propos par rapport à une navette entre Tournai et Lille. Je peux comprendre l'argument selon lequel il n'est pas souhaitable que la dorsale wallonne s'arrête à Tournai et à Mouscron. Par contre, faciliter la liaison entre Tournai et Lille sans nécessairement augmenter l'offre, mais en diminuant le prix est déjà une première bonne formule. Effectivement, la différence de prix selon que l'on circule sur le versant français ou sur le versant belge n'a plus de raison d'être dans une région qui veut définir un projet commun. Donc, je me réjouis de cette initiative.

Pour ce qui est de l'utilisation de la ligne à grande vitesse, celle-ci n'a pas pour vocation de servir à une forme de délestage régional. Cela ne doit pas alors empêcher la réflexion sur la meilleure utilisation et un meilleur équipement de la ligne 94. D'après moi, la Wallonie a le droit d'être dotée de bonnes liaisons ferroviaires. Le Hainaut en particulier, qui est déjà une région difficile, compliquée, parfois sinistrée, a besoin de cette offre de transport public forte et efficace.

Je me réjouis que l'offre ait déjà été doublée sur la ligne 94. Auparavant, un train circulait toutes les heures. À présent, il circule toutes les demi-heures, même si les

modalités sont différentes. Mais nous devons aussi trouver des formules qui nous permettent une plus grande rapidité, d'avoir des trains de nouvelle génération et non les plus vétustes en circulation sur notre réseau.

Je resterai attentif en la matière, monsieur le vice-premier ministre. Je sais aussi que nous pourrons compter sur votre appui. Votre rôle, comme le nôtre, est de continuer d'être un aiguillon à l'égard de la SNCB !

Commission de l'Infrastructure

18 novembre 2009