

## Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques du 10 décembre 2014

### Questions jointes de

- M. Frédéric Daerden à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'abandon éventuel de certaines lignes du réseau secondaire en province de Liège" (n° 470)

- M. André Frédéric à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la situation des lignes 43 Liège-Jemelle et 37 Welkenraedt-frontière allemande dans le cadre des mesures d'économies envisagées par la SNCB" (n° 730)

- Mme Muriel Gerkens à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'impact des politiques budgétaires sur les lignes dites secondaires (lignes 34-37-42-43-44) en province de Liège" (n° 814)

**André Frédéric (PS):** Monsieur le président, M. Daerden a transformé sa question en question écrite. Madame la ministre, je suis à votre disposition pour vous faire visiter avec beaucoup de plaisir ce que vous ne connaissez pas encore de l'arrondissement de Verviers. J'ai peur de vous irriter mais vous m'autoriserez à poser ma question parce que la situation suscite un émoi, comme mon excellent collègue qui connaît bien Theux et sa région vient de l'exprimer. Il est normal que nous déposions des questions. Puis, vous répondez, vous allez sur le terrain, etc. Nous disposons d'informations parcellaires. Je vais donc me limiter à la question que j'ai déposée qui concerne la 43 - vous venez d'y répondre - et la 37 de façon assez précise.

Depuis début 2015, des travaux de voie doivent être entrepris sur la ligne 43 Liège-Jemelle entre Bomal et Barvaux pour un montant de 2 millions d'euros. Il semblerait que le budget alloué à ces travaux ne serait pas encore attribué. La non-réalisation de ces travaux entraînerait *de facto* la fermeture du tronçon entre Bomal et Marloie et la limitation de la circulation des trains de voyageurs entre Liège et Bomal avec une perte complète d'attractivité de la ligne et ses milliers de voyageurs.

Il faut savoir que dans ce cas, des travaux de voies en cul-de-sac, de signalisation et caténaires devraient être entrepris à Bomal pour matérialiser la fin de la ligne ce qui engendrerait des coûts comparables à l'investissement nécessaire à la réparation de la voie.

Pouvez-vous, au-delà du maintien des lignes en milieux rural, me confirmer que les budgets nécessaires à la réfection de la voie seront bien attribués? Pouvez-vous me confirmer que le service des trains sera toujours maintenu à savoir un train dans chaque sens en cadence horaire durant la semaine avec des renforts en heure de pointe et un train dans chaque sens en cadence bi-horaire les week-ends et jours fériés? Pouvez-vous aussi m'informer sur le devenir des trains de marchandises (3 à 4 par jour) qui circulent actuellement via la ligne 43 entre l'Allemagne et la société de chaux Lhoist à Jemelle, d'une part, et ceux entre Andenne et Jemelle pour le four à chaux de la même firme, d'autre part?

En cas de suppression ou de limitation de la ligne, ces trains devraient être détournés via Namur et Ronet ce qui engendrerait une augmentation des kilomètres parcourus et de la pollution sonore en gare de Namur. J'ajoute enfin que le maillage des lignes de chemins de fer a été conçu de manière à pouvoir établir des itinéraires d'évitement en cas de sérieux soucis d'exploitation ou des travaux d'entretien sur l'une d'entre elles. Le démantèlement qui serait entrepris dans ce plan d'économies supprimerait ces possibilités et pourrait engendrer des retards considérables ainsi que des coûts supplémentaires.

En ce qui concerne la ligne 37, là également d'importants travaux de voie devront être entrepris sur ce tronçon en 2016. Il semblerait que les budgets pour ces travaux ne seraient pas alloués. *De facto*, la ligne 37 serait limitée à Welkenraedt et il n'existerait plus de liaison par la ligne classique avec l'Allemagne. Seule la ligne LGV 3 permettrait encore de relier par fer la Belgique à l'Allemagne.

Cette situation enclaverait la région verviétoise et empêcherait le développement du projet de liaison par train IC de Bruxelles à Aachen ou une autre grande ville d'Allemagne.

Enfin, je fais la même remarque que dans le cas de la suppression éventuelle de la ligne 43, à savoir que le maillage des lignes permet d'établir des itinéraires de détournement qui ne seront plus possibles à l'avenir.

Madame la ministre, pourriez-vous dès lors me confirmer que les budgets pour la réfection de la voie seront alloués pour ces travaux, que le service des trains entre Spa et Aachen prévu au nouveau plan de transport sera maintenu en cadence horaire en semaine et les week-ends, et enfin que le projet de prolongement de l'IC Ostende-Bruxelles-Welkenraedt vers l'Allemagne pourra devenir réalité dès l'homologation de notre matériel par la Deutsche Bahn?

**Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je me joins à ces questions. Je suis inquiète des intentions d'économies et de la réduction budgétaire pour la SNCB, qui forcément vont devoir se concrétiser d'une manière ou d'une autre. Des modifications fondamentales pourraient être faites dans le fonctionnement de la SNCB mais aussi dans le service rendu aux utilisateurs des trains.

Le programme d'entretien notamment suscite des interrogations. Il y a suppression éventuelle de lignes, je vous interrogerai à ce sujet aussi. Mais si des lignes ne sont pas régulièrement entretenues, à un moment donné, il faudra les fermer parce qu'elles ne répondront plus aux critères.

Le programme d'entretien des lignes ferroviaires 34 (Liège-Herstal), 42 (Liège-Gouvy-Luxembourg), 43 (Liège-Jemelle) et 44 (Spa-Pepinster-Verviers) est également mis en suspens, ce qui risque de porter atteinte à la viabilité de ces lignes à long terme.

En ce qui concerne la suppression de la ligne 44 entre Spa et Pepinster, j'espère que vous allez me répondre qu'il s'agit d'une rumeur qui ne se concrétisera jamais. Mon collègue a déjà expliqué combien cette ligne est fortement fréquentée par des étudiants, mais aussi par des travailleurs et des touristes, notamment pour se rendre à Verviers, Liège et Bruxelles. Les lignes 42 et 43 sont également fréquentées par des étudiants et des navetteurs qui rejoignent Liège ou Bruxelles.

La tendance est de remplacer ces petites lignes par des bus. Le trajet prend en général deux fois plus de temps. Dès lors, ce que font les gens, et ce que feront les étudiants, et notamment tous ceux qui habitent du côté de Hotton, Barvaux, Marloie, etc, c'est qu'ils se rendront en voiture au Sart-Tilman à Liège et ne prendront pas le bus dont le temps de trajet sera trop long.

La ligne 42 a subi des travaux d'électrification très importants qui ont nécessité d'intenses négociations avec le Luxembourg puisque la tension de cette ligne est différente des autres. Elle est à 25 kV alors que le reste du réseau SNCB est à 3 kV. À partir du moment où il y a eu cofinancement luxembourgeois et belge, si on touche à cette ligne Liège-Gouvy-Luxembourg – ce qui pourrait entraîner des retards, des diminutions d'entretien ou des suppressions d'arrêts –, cela ne nécessite-t-il pas une concertation avec le Grand-Duché de Luxembourg?

Une autre question concerne le maintien du programme d'entretien pour l'ensemble de ces lignes. Des travaux doivent être entrepris sur les lignes 37 et 43. Les budgets sont-ils prévus? Quel est le timing? Sera-t-il respecté? Si des travaux sont effectués, les déviations organisées se feront-elles par train ou par bus rapide? On sait que si les temps de déviation changent le mode de transport, on perd définitivement des usagers plutôt que temporairement.

**Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je le répète, les lignes en zones rurales ne seront pas supprimées. Je viens d'une zone rurale; je peux donc vous dire que je serai encore plus attentive à ce que la mobilité soit assurée pour les communes rurales, car elles sont déjà souvent fort isolées.

L'entretien des lignes 34, 37, 42, 43 et 44 est bel et bien prévu pour l'année 2015. Il ne devrait pas y avoir de modification quant à la capacité de ces lignes. Sur la ligne 43, de gros travaux d'entretien (renouvellement des traverses) ont débuté. Une phase importante est prévue pour clôturer ce chantier fin mars 2015. Sur la ligne 37, de gros travaux d'entretien (renouvellement des traverses et des rails)

doivent débiter au cours du mois d'août 2015. Cette phase des travaux est prévue pour une durée d'un mois et les budgets sont prévus pour l'année 2015.

Sur les lignes en travaux, la SNCB veille toujours à maintenir un service de trains de qualité, de manière à répondre au mieux à la demande. Ce service adapté doit cependant tenir compte des contraintes liées aux travaux, et donc des capacités de circulation laissées disponibles par Infrabel.

Sur cette ligne 43 à voie unique, les travaux se font partiellement de nuit, en utilisant des intervalles libres de circulation et partiellement au cours d'une seconde phase liée à une coupure totale durant les congés de Pâques. Durant celle-ci, le service des trains est évidemment adapté. Les trains de voyageurs sont remplacés par des bus entre deux gares consécutives et les trains de marchandises sont déviés via Namur.

Sur la ligne 37 à double voie, une voie est mise hors service et les trains circulent sur la voie restante avec des horaires adaptés pendant les travaux.

La ligne 42 a été financée par l'Union européenne ainsi que par le Luxembourg qui désirait un accès direct à Liège. Une éventuelle décision de suppression de cette ligne, qui n'est pas envisagée à ce jour, devrait dès lors être discutée avec les bailleurs de fonds.

Il n'est en aucune façon nécessaire de procéder à un renouvellement de la caténaire sur cette ligne qui fonctionne en 24 kV, voltage qui a par ailleurs permis de générer des économies en matière d'entretien de la ligne

**André Frédéric** (PS): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse. Je vous promets de ne plus l'interroger, sauf fait nouveau, sur ces lignes-là, puisque je tire comme conclusion que non seulement, la circulation sera maintenue telle quelle mais aussi que les investissements prévus à partir de 2015 seront consolidés et engagés. C'est ce que j'ai entendu et j'irai le vérifier moi-même sur le terrain.

**Muriel Gerken** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, en ce qui concerne les entretiens, vous avez dit que tout était en ordre pour 2015. Votre législature durera en principe jusque 2019. Par ailleurs, les plans portent aussi sur plusieurs années. Votre réponse signifie-t-elle que pour les années suivantes, on ne sait pas?

**Jacqueline Galant**, ministre: La législature dure en effet cinq ans. Vous ne suivez peut-être pas les travaux de cette commission mais des groupes de travail communs SNCB et Infrabel seront mis en place et leurs propositions seront présentées vers le mois de mars 2015. Mais je le répète, ce ne sont pas les zones rurales qui sont visées!

**Muriel Gerken** (Ecolo-Groen): Indépendamment du fait que les zones rurales soient ou non visées, la ligne Liège-Gouvy-Luxembourg traverse la ruralité de plusieurs provinces, mais relie des villes. Pour survivre, ces lignes doivent garder leurs connexions, leurs étapes, leurs arrêts et leur capacité d'accueil dans ces communes qu'elles traversent.

Notre préoccupation concernant cette ligne visera donc les zones rurales et les jonctions entre communes rurales et grands axes, mais aussi le fait que ces axes restent accessibles aux navetteurs et aux usagers ruraux de cette ligne.

**Question de M. André Frédéric à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la situation de la ligne 44 Verviers - Spa dans le cadre des mesures d'économies envisagées par la SNCB" (n° 565)**

**André Frédéric** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je donnerai peut-être l'impression que l'on se répète, étant donné que ces questions ont été déposées depuis un moment déjà. D'ailleurs, quand vous étiez à notre place, vous n'étiez pas avare de questions.

Avec certains collègues, je me faisais la remarque que si on pouvait avoir l'engagement de la ministre d'obtenir des réponses à des questions écrites précises dans un délai raisonnable, nous éviterions cette situation qui peut paraître un peu surréaliste. Ce n'est qu'une proposition. Nous attendrons votre réaction à cet égard.

J'en reviens à ma question sur la ligne 44. Les termes de la problématique sont clairs. C'est une ligne importante entre Verviers et Spa. Spa est une ville thermale, touristique et estudiantine, tandis que Verviers permet de relier Liège et puis Bruxelles pour les personnes qui y travaillent. La fréquentation n'y est pas banale. Je me suis intéressée à l'évolution du nombre de voyageurs sur la ligne 44: en moyenne 1414 voyageurs par jour en 2011, 1258 voyageurs en 2012 et 1344 en 2013. La fréquentation est donc importante et j'attends simplement que vous confirmiez pour la énième fois – quand ce sera fait de façon ferme et définitive, je n'y reviendrai plus –, le maintien et donc la non-mise en péril de la ligne 44.

Je termine mon intervention par la ligne 42 entre Liège et Luxembourg. Cette ligne compte 160 km, constituant un axe important dans la mobilité entre la Belgique, l'Allemagne et Luxembourg. Comme autour de toutes les lignes, toute une activité s'est créée et bien des gens y ont trouvé et y trouvent encore leur emploi. Cette ligne a été conçue matériellement pour un transport mixte - voyageurs et marchandises. Il est nécessaire d'envisager l'avenir en gardant cette optique de transport mixte qui pourrait faire la preuve de sa rentabilité et de sa nécessaire subsistance.

Madame la ministre, vous connaissez les questions car elles reviennent systématiquement. Confirmez-vous le maintien de ces lignes, leur entretien et leur pérennité à court et moyen terme?

**Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je confirme donc mes dires depuis le début de cette commission.

J'ai clairement dit qu'il s'agissait uniquement de rumeurs. Je rappelle que la gestion de l'infrastructure et de l'entretien du réseau sont du ressort d'Infrabel et que le nouveau plan de transport de la SNCB, qui sera d'application à partir du 14 décembre, prévoit toujours une offre similaire à l'offre actuelle relativement aux fréquences de dessertes ferroviaires des lignes 42 (Liège – Gouvy) et 44 (Verviers – Spa).

Si la stratégie d'une entreprise publique doit également reposer sur des critères non financiers, elle doit néanmoins en tenir compte. Aucune entreprise publique, aucune commune voire aucun ménage ne peut vivre à terme en effectuant plus de dépenses que de recettes.

**André Frédéric** (PS): Madame la ministre, je vous remercie de la précision de votre réponse, mais j'ajoute que le nouveau plan de transport a quand même modifié les horaires quotidiens: des trains en heures matinales ont été supprimés. On ne peut donc affirmer que rien n'a été modifié. Certaines personnes doivent à présent utiliser leur voiture pour prendre le train à Theux.

C'est pourquoi une inquiétude naissante est normale, madame la ministre. Sur les deux dernières années, les trois gares – Pépinster, Theux et Spa – ont été fermées au public. Ces bâtiments publics restent chauffés et éclairés, mais il ne s'y passe rien. La porte reste fermée, mais il est possible de regarder à l'intérieur. Voilà un type de gestion qui peut paraître quelque peu surréaliste de la part des pouvoirs publics.

Malgré qu'il ne soit pas indiqué de dépenser davantage que ce qu'on gagne, bien entendu, nous resterons extrêmement vigilants à propos de ces lignes.

