

**Question de M. André Frédéric à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la circulation du train IR q entre Liège-Guillemins et Aachen HBF" (n° 6404)**

11.01 **André Frédéric** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je voudrais revenir sur la problématique qui me préoccupe en tant que frontalier avec l'Allemagne à propos de l'avenir de la relation ferroviaire IRQ entre Liège-Guillemins et Aachen-Hauptbahn.

Pour rappel, sur le plan de la sécurité, le réseau Deutsche Bahn (DB) ne souhaite plus une signalisation matérialisée par des crocodiles dans la voie.

La DB serait sur le point d'accepter la TBL1+ en juxtaposition avec leur système PZB pour permettre la circulation de nos automotrices doubles rinnovées dans les conditions de sécurité améliorées par le placement de balises TBL1+ dans la voie.

Toutefois, le réseau DB ne reconnaît pas ce système de sécurité et la vitesse de nos engins sera limitée à 100 km/h sur le tronçon.

Pourriez-vous, dès lors, me confirmer que ce système de signalisation pour le moins hybride sera accepté définitivement par la DB ? Pourquoi n'équipe-t-on pas les nouvelles automotrices Desiro du système de sécurité DB PZB?

Lors de ma précédente intervention, vous m'aviez affirmé que le matériel obsolète utilisé sur la relation serait remplacé par du matériel de type Desiro, le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Suivant les dernières informations dont je dispose, l'implémentation de ce type de matériel aurait lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Pourriez-vous me communiquer les raisons de ce retard, étant donné que la livraison des automotrices Desiro doit débuter fin 2011, début 2012? Vous conviendrez qu'un laps de temps de 3 ans pour homologuer ces engins qui circulent déjà en Allemagne me paraît très long.

En ce qui concerne la tension utilisée, actuellement, nos engins sont alimentés en 3 KVC sur toute la longueur du parcours jusqu'y compris la gare commutable de Aachen-Hauptbahn.

Compte tenu de la vétusté de cette dernière, la DB étudie pour 2017 sa suppression et l'utilisation de la tension de 15 KV jusqu'au-delà de la bifurcation Hammersbrücke (après la frontière). Cette modification aura pour effet immédiat d'interdire l'accès des nouvelles automotrices Desiro bitension 3 KVC et 25 KVA sur le territoire allemand.

En fonction de ces éléments, pouvez-vous m'assurer de la pérennisation de cette relation et pouvez-vous m'informer avec quels engins l'opérateur SNCB compte assurer la desserte vers Aachen-Hauptbahn.

Je reviens enfin sur la cadence horaire demandée depuis la création de cette relation. Pouvez-vous m'informer sur l'état d'avancement de l'étude de l'opérateur SNCB sur le sujet?

11.02 **Inge Vervotte**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, la relation Liège-Aix est assurée par des automotrices de type double monocourant aptes à circuler jusque Aix.

En raison d'impératifs de sécurité imposés par le gestionnaire de l'infrastructure allemand, le système de signalisation belge, c'est-à-dire le "Crocodile", ne sera plus accepté à Aix dans le courant de l'année 2012.

Une solution à moyen terme a dès lors été trouvée de commun accord entre les gestionnaires de l'infrastructure belges et allemands et la SNCB. Cet accord prévoit qu'à partir de décembre 2011 la liaison Liège-Aix sera assurée par une série d'automotrices de type double équipées du système de signalisation TBL1+, système accepté provisoirement par les gestionnaires de l'infrastructure allemande.

Ensuite, la SNCB prévoit la mise en circulation d'automotrices de type Desiro à l'horizon de décembre 2014, après homologation sur le réseau allemand. Ce délai pour l'homologation peut paraître long, mais il est conditionné par le fait que la SNCB est dépendante des autorités d'homologation

allemandes et que les automotrices de type Desiro de la SNCB ne circulent pas encore sur des parcours commerciaux.

À plus long terme, les gestionnaires de l'infrastructure belges et allemands souhaitent une simplification de leur infrastructure. Plus spécifiquement la Deutsche Bahn Netz demande la suppression de la gare commutable de Aix, un scénario qui ne serait pas possible pour Infrabel avant 2017, au plus tôt. De plus, elle demande l'utilisation de la signalisation ETCS3, un système prévu en Allemagne qui est différent de l'ETCS belge, à l'horizon 2015 au plus tôt.

Si les exigences de la DB Netz sont suivies, la SNCB ne disposera plus d'automotrices aptes à desservir Aix. L'acquisition d'un supplément d'automotrices bitension 3kV/15kV aptes à circuler avec les signalisations belge et allemande entraînerait des coûts importants pour la SNCB, qu'elle ne pourra assumer seule.

Dans ces conditions, tant que des accords au niveau des possibilités techniques de l'exploitation et au niveau commercial ne sont pas conclus avec des contreparties allemandes pour assurer cette desserte au-delà de 2015, il n'est pas envisageable pour la SNCB d'en augmenter la fréquence.

11.03 **André Frédéric** (PS): Je remercie la ministre pour sa réponse. J'ai reçu confirmation de l'hypothèse de la suppression totale à l'horizon 2015 de cette liaison internationale, qui est fondamentale pour la province de Liège et l'arrondissement de Verviers en particulier. Cette ligne risquerait, pour des raisons de désaccord entre la SNCB et la Deutsche Bahn, ou d'incapacité à se mettre en conformité technique, d'être purement et simplement supprimée. C'est bien ce que je dois comprendre?

11.04 **Inge Vervotte**, ministre: On espère (...)

11.05 **André Frédéric** (PS): Dans l'état actuel des choses, il vous semble que cette ligne devrait être supprimée, à moins que je n'aie mal compris votre réponse?

11.06 **Inge Vervotte** , ministre: (...)

11.07 **André Frédéric** (PS): Je la relirai, madame la ministre. Je ne vais pas vous ennuyer.

11.08 **Inge Vervotte**, ministre: (...) On doit chercher une solution. Mais nous ne sommes pas techniciens.

11.09 **André Frédéric** (PS): C'est technique, mais je voulais attirer votre attention et celle de la SNCB, même si elle doit être au courant, sur le fait que c'est un trajet fondamental. Car il relie directement la province de Liège et l'Allemagne. Si on supprime cette ligne, les échanges se feront plus difficilement. De plus, les voyageurs devront reprendre leur véhicule – ce qui ne me semble pas l'idéal.

Je vous remercie.

11.10 **Inge Vervotte**, ministre: On demande aussi à l'Allemagne d'adopter une position correcte. Il ne s'agit pas de se laisser imposer des initiatives prises par ce pays. C'est la raison pour laquelle nous essayons de trouver un accord.

11.11 **André Frédéric** (PS): C'est ce qu'on appelle la négociation, madame la ministre. Et on sait combien c'est facile!

Je vous remercie.

*L'incident est clos.*