

## 12 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Eurocaprail et l'opportunité de l'utilisation de trains pendulaires pour la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg" (n° 2300)**

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de mise en service de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg" (n° 2343)**

- **Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la circulation de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg" (n° 2464)**

**12.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** Monsieur le président, madame la ministre, renforcer la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg devrait constituer une priorité pour la SNCB tant pour compenser l'augmentation du temps de parcours sur cette ligne au cours des 40 dernières années – comme vous le savez, on va beaucoup plus lentement aujourd'hui qu'hier – que pour mettre en place une liaison rapide, efficace et peu polluante entre les deux capitales de l'Europe.

Le projet Eurocaprail a toujours été promu et soutenu par les Verts et un plan de financement, en collaboration avec l'Europe, avait été notamment mis au point par le ministre régional José Daras, à l'époque de l'arc-en-ciel.

Malheureusement, il semble que cette piste ne soit plus soutenue ni par la Région wallonne, ni par la SNCB.

Au contraire, face aux attermoissements et aux mauvais choix d'investissements belges, la SNCF travaille à la mise sur pied d'un Thalys Bruxelles-Strasbourg qui permettrait aux eurodéputés de faire, en 3.30 heures, la navette entre leurs bureaux à Bruxelles et le siège du Parlement européen via Paris. La rame serait affrétée par le Parlement européen et serait a priori réservée aux fonctionnaires européens et aux eurodéputés. Ce train spécial fonctionnerait les premiers et derniers jours, lundi et jeudi, des semaines de session parlementaire du Parlement et effectuerait une escale technique (changement de conducteur) à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

Si ce projet aboutissait, nous aurions loupé une belle opportunité de renforcement de l'offre de trains en Belgique.

Parallèlement une autre idée verte a été ressortie des cartons, celle de l'utilisation de trains pendulaires qui, pour un coût relativement limité et assez rapidement, pourraient contribuer à diminuer de façon spectaculaire le temps de transport sur cette même ligne grâce à la qualité de ses performances dans les courbes, nombreuses entre Bruxelles et le Grand-Duché.

Ecolo a historiquement, dès la fin des années 80 – j'ai retrouvé des brochures à ce sujet –, défendu le train pendulaire comme alternative au TGV et se réjouit que cette hypothèse de travail soit remise sur la table.

Il convient cependant de s'assurer qu'il ne s'agit pas d'un effet d'annonce supplémentaire et que ce projet puisse effectivement voir le jour.

Madame la ministre, confirmez-vous les contacts avec la SNCF pour la mise en place d'un TGV Bruxelles-Paris-Strasbourg? Dans l'affirmative, cela signifie-t-il que le projet Eurocaprail est définitivement abandonné par la SNCB?

Quels ont été les contacts de la SNCB et de l'État fédéral avec la Région wallonne depuis juin 2004 à propos du projet Eurocaprail? Quelles sont les raisons qui vous ont conduit à l'abandonner?

L'hypothèse d'utilisation de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg est-elle effectivement étudiée? Quel est le degré de probabilité qu'elle aboutisse? Des budgets sont-ils prévus pour la faire aboutir? Dans l'affirmative, dans quels délais? Confirmez-vous l'échéance de janvier 2010 annoncée à la presse par le directeur de la division Voyageurs internationaux de la SNCB?

L'utilisation de trains pendulaires est-elle envisagée sur d'autres lignes que celle susnommée, par exemple sur la ligne Aachen-Verviers-Lille via Namur et Charleroi qui comporte des courbes dans les vallées de la Vesdre, de la Sambre et de la Meuse?

**12.02 André Perpète (PS):** Monsieur le président, madame la ministre, comme s'en faisait écho la presse récemment, il semble que la SNCB, par la voix de son directeur de la division Voyageurs internationaux, soit très intéressée par un partenariat qui permettrait d'ici 2010 la mise en place de trains pendulaires sur la ligne 161-162. L'arrivée de ces nouvelles machines permettrait un gain de temps de l'ordre de vingt minutes par rapport au temps de parcours actuel, la ligne après Luxembourg étant prolongée vers Strasbourg et Bâle.

Cette nouvelle technologie serait disponible, dit-on, dès 2010. Il semble que, dans la pratique, on assiste quand même à une mise au placard du projet Eurocaprail, si bien que les utilisateurs de la ligne 161-162 sont vraiment demandeurs d'une solution qui leur permettrait quand même d'obtenir un gain de temps significatif sur un parcours assez long. La solution que privilégie actuellement la SNCB ne serait pas, et de loin, aussi coûteuse que ne le serait le projet Eurocaprail. De plus, pour limiter les coûts de cette acquisition de trains pendulaires, la SNCB pourrait s'orienter vers un partenariat avec d'autres opérateurs comme le Grand-Duché de Luxembourg, la France et peut-être aussi la Suisse.

Je me permets d'insister auprès de vous sur l'importance que revêt ce dossier car au niveau du temps de parcours, on vit à reculons. Il faut plus de temps aujourd'hui pour faire Arlon-Bruxelles que dans les années soixante et septante et ce, pour différentes raisons que l'on peut parfois comprendre sur un plan technique mais qui, globalement, sont assez incroyables!

Madame la ministre, quand on connaît l'importance de cette ligne, qui est la seule possible pour les habitants de la province de Luxembourg, la durée du voyage entre Luxembourg et Bruxelles et le manque d'investissements récurrent sur cette ligne, pensez-vous que la SNCB va réellement soutenir le projet de mise en service de trains pendulaires en 2010?

Disposez-vous déjà de chiffres plus précis quant aux investissements et aux aménagements à réaliser?

L'échéance de 2010 est avancée pour voir les trains pendulaires fonctionner sur cette ligne. Pensez-vous qu'un délai d'à peine deux ans soit suffisant pour réaliser les travaux et les aménagements nécessaires?

Des discussions avec vos homologues notamment luxembourgeois – que vous avez encore rencontrés, hier, à Virton – suisses et français ont-elles déjà eu lieu ou sont-elles envisagées pour évoquer l'investissement de ces pays dans le projet?

**12.03 Katrin Jadin (MR):** Monsieur le président, sans développer les remarques pertinentes de mes collègues concernant la problématique visée, j'aimerais également interroger Mme la ministre sur l'opportunité de mettre en circulation des trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg. Cette décision me paraît propice dans un premier temps. Pourquoi ne pas l'étendre aux autres régions frontalières qui connaissent un dénivellement important?

On sait que le constructeur Alstom s'est dit prêt à aider la SNCB pour la réalisation des études techniques liées à la circulation des pendulaires, notamment pour ce qui a trait à l'impact sur les voies. L'idée d'un pendulaire n'est pas neuve, puisque l'opportunité de lancer un tel projet avait déjà été étudiée en 1991.

Madame la ministre, confirmez-vous l'intérêt de la SNCB de développer le pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg dans un premier temps, mais également pour des liaisons entre Liège et Aachen, qui présentent la même constitution de dénivellement? Si oui, qu'en est-il de l'estimation des investissements à consentir par les pouvoirs publics et des délais impartis? On parle de 2010. Est-ce une date correcte pour la mise en fonction du pendulaire?

**12.04 Inge Vervotte, ministre:** Chers collègues, la SNCF a pris l'initiative de contacter les eurodéputés pour étudier avec eux la mise en service d'un train charter entre Bruxelles et Strasbourg via Marne-la-Vallée pour les sessions parlementaires qui auront lieu pendant la période de la présidence française de l'Union européenne. Pour réaliser ce charter, la SNCF a fait appel au parc de rames Thalys, techniquement capables de relier les deux grandes villes via les lignes à grande vitesse.

Les discussions sur les modalités du contrat sont toujours en cours entre les parties. Étant donné qu'il est envisagé de faire circuler un train charter, il ne serait pas accessible à la clientèle normale. Dans le projet Eurocaprail, la SNCB, la CFL et la SNCF étaient impliquées. Ce projet qui envisageait la mise en service d'un tronçon à 300 km/heure dans les Ardennes n'a pas pu être mené à bien sur la base de résultats financiers considérés comme insuffisants, sachant qu'un tel projet, vu son caractère international, ne peut compter sur une aide financière au niveau du potentiel déficit d'exploitation et doit être rentable sans support externe.

La SNCB, n'étant pas à même de supporter à elle seule les risques liés à la réalisation d'un tel projet, des contacts avec d'autres parties n'ont pas été poursuivis. La SNCB a étudié plusieurs variantes pour améliorer la vitesse sur les lignes 161 et 162. Au terme de ces études et en tenant compte des coûts et des avantages des différentes options, elle a opté, sous réserve d'une approbation d'Infrabel, pour la solution d'amélioration de l'infrastructure actuelle sans création d'une ligne à grande vitesse. La Région wallonne intervient dans les travaux par le biais de préfinancements.

Quatre options sont à prendre en compte pour cette relation:

- l'utilisation d'un matériel classique apte à circuler à 200km/h;
- la prolongation du TGV Est-européen Strasbourg-Luxembourg jusqu'à Bruxelles;
- la prolongation des trains IC suisses à une vitesse de 200km/h de Bâle vers Luxembourg et Bruxelles;

- la prolongation de trains pendulaires du parc CFF vers la Belgique via Strasbourg, Luxembourg et Bruxelles.

Parallèlement, la SNCB a pris l'initiative de rencontrer les partenaires potentiels (CFL, SNCF et CFF) pour connaître leur intérêt à participer aux études économiques et techniques sur le sujet. Les études techniques doivent permettre d'évaluer les performances de différents types de matériel, principalement les vitesses autorisées par l'infrastructure et le temps de parcours qui en résulte. Au terme de ces études, il devrait être possible d'évaluer la faisabilité des différentes variantes, y compris celle relative aux trains pendulaires.

Les aménagements et investissements planifiés permettent de répondre aux trois premières options. Pour l'utilisation des trains pendulaires, les éventuelles adaptations nécessaires seront étudiées dans un groupe de travail commun entre la SNCB et Infrabel.

Il est trop tôt pour fixer une date possible de mise en service car les études doivent encore démarrer pour finalement aboutir à une estimation des coûts et à un timing. Il doit être très clair que la SNCB veut se positionner comme un acteur de référence sur cet axe avant la libéralisation du trafic des passagers au niveau international.

Comme vous l'avez dit, j'ai eu l'occasion de parler hier avec beaucoup de monde à la gare de Virton et je peux maintenant dire que je comprends mieux les défis.

Les trains pendulaires ne sont justifiés que sur une infrastructure à caractère sinueux sur laquelle on veut faire circuler des trains à des vitesses commerciales supérieures, avec une clientèle suffisante et commercialement intéressante pour offrir un service rapide. Il faut préconiser un nombre limité d'arrêts et des distances entre eux suffisantes que pour pouvoir circuler à la vitesse maximale.

À part l'axe Bruxelles – Namur – Luxembourg, il n'y a donc pas d'autre axe en Belgique sur lequel des trains pendulaires soient envisagés pour le moment.

**12.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** Madame la ministre, comme vous l'avez dit, cela devient urgent de trouver une solution pour cette ligne d'une importance stratégique capitale. On a abandonné le projet Eurocaprail, comme vous venez de le confirmer. La SNCF envisage une solution qui ne serait pas ouverte au grand public: vous conviendrez que ce n'est pas satisfaisant, même si je préfère que les eurodéputés prennent le TGV, même via Paris, plutôt que leur voiture ou l'avion. Il est donc urgent d'avancer sur d'autres hypothèses.

Ce qui nous est décrit sur papier avec le train pendulaire et qu'Ecolo avait proposé, il y a plus de vingt ans, nous semble une bonne hypothèse mais elle doit être validée. Je vous demanderai d'activer les choses en tant que ministre de tutelle pour que les réponses arrivent rapidement. Tant qu'on cherche des réponses, on ne met rien en œuvre. Je comprends que ce sont des investissements lourds, ils ne doivent donc pas être réalisés à la légère. Seulement, pendant qu'on étudie des hypothèses, il n'y a pas de solutions. Or, elles sont urgentes du fait de la concurrence et du caractère stratégique de cet axe.

**12.06 André Perpète (PS):** Monsieur le président, je voudrais remercier la ministre pour sa réponse et pour sa visite d'hier dans le Sud-Luxembourg avec le ministre de la Mobilité, M. Leterme, pour mieux se rendre compte des réalités locales sur la ligne Bertrix – Virton – Redange – Luxembourg notamment. Bien entendu, ici, pour les trains pendulaires, nous visons la ligne 161-162 Luxembourg – Bruxelles. Il y a une partie très sinueuse, essentiellement entre Libramont et Jemelle, et même Ciney, dans laquelle des trains pendulaires permettraient

d'atteindre des vitesses supérieures à d'autres types de trains. Je suis heureux de voir que des études sont envisagées et que des partenariats, en tout cas des contacts, sont établis avec d'autres opérateurs ferroviaires des pays concernés.

**12.07 Kattrin Jadin (MR):** Je remercie Mme la ministre pour ses réponses. J'entends bien que des investissements devront être réalisés sur la ligne Bruxelles – Luxembourg qui est d'une grande importance stratégique. Les pendulaires peuvent constituer une réponse adéquate aux besoins de réduire le temps du trajet de Bruxelles à Luxembourg voire à Strasbourg.

J'entends également qu'à ce jour, une seule ligne est concernée par ce train pendulaire. Il y a aussi la ligne Liège – Cologne qui se développe et qui possède des caractéristiques communes avec celles de la province du Luxembourg. Je prends acte de votre réponse et je vous remercie.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*