

**Questions de Kattrin Jadin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'avenir de la liaison ferroviaire entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle" (n° 16180)**

**Kattrin Jadin (MR):**

Monsieur le président, monsieur le ministre, je souhaite vous interroger au sujet des changements prévus dans les horaires de trains pour décembre 2013.

Selon mes informations, ces changements ont été reportés à une date indéterminée. Or, cette incertitude poserait problème car les nouveaux trains nécessaires pour assurer les changements d'horaires doivent être commandés avant la fin de ce mois de mars.

Une ligne affectée par ces changements sera celle du train RE29/IRq qui relie Aix-la-Chapelle à la Belgique. Ce train ne passerait plus par Liège mais par Spa, en assurant, à Verviers, une correspondance avec un train IC en direction de Bruxelles.

Un autre changement prévu est la construction d'un système de changement de tension à Hergenrath. Cependant, l'Allemagne souhaite remplacer le train RE29/IRq (qui roule toutes les deux heures) par un train IC en direction de Bruxelles, qui roulerait alors toutes les heures. Or, en cas de construction d'un système de changement de tension, il serait nécessaire que la SNCB s'équipe de matériel roulant bicourant pour assurer le trafic IC en direction d'Aix-la-Chapelle. L'acquisition de ce matériel impliquerait évidemment des coûts supplémentaires, à partager entre l'Allemagne et la Belgique.

Toutes ces incertitudes éveillent la crainte que la liaison Bruxelles-Aix-la-Chapelle ne soit plus assurée après ces prochains changements d'horaires de trains. Or, cette ligne ferroviaire qui relie la Belgique avec l'Allemagne est non seulement importante pour nombre de navetteurs, mais aussi et surtout en tant que liaison internationale permettant un accès à une région touristique de notre pays, avec les conséquences positives que cela implique sur le plan économique.

Monsieur le ministre, dans le cadre des changements d'horaires de trains, la liaison Aix-la-Chapelle-Bruxelles via Verviers sera-t-elle maintenue? À quelle date ces changements seront-ils appliqués?

Quand est-il prévu de relier Aix-la-Chapelle et Bruxelles via Verviers avec des trains IC directs sans correspondance à Verviers? À combien s'élèveraient les coûts de construction du système de changement de tension, monotension et bitension, nécessaire pour assurer la liaison avec Aix-la-Chapelle?

Avez-vous pris des contacts avec votre homologue allemand, avec le Zweckverband Nahverkehr Rheinland (l'autorité du transport public ferroviaire responsable pour la liaison transfrontalière à partir d'Aix-la-Chapelle) ainsi qu'avec l'entreprise ferroviaire allemande au sujet de ces changements d'horaires?

Je tiens à préciser que j'avais également introduit cette question comme question écrite, mais vu que les délais sont dépassés, j'ai pris la liberté de la poser en question orale.

**Jean-Pascal Labille, ministre:**

Chers collègues, le Groupe SNCB m'informe que les changements d'horaires sur la relation avec Aix-la-Chapelle s'inscrivaient dans le cadre du nouveau plan de transport. Par ailleurs, les chemins de fer allemands désiraient modifier le système d'alimentation électrique de la ligne 37, entre la frontière et l'entrée de Welkenraedt.

Le nouveau plan de transport préparé par la SNCB et Infrabel devait initialement entrer en service en décembre 2013. Le conseil d'administration de la SNCB, sur demande de mon prédécesseur, a décidé d'en différer la mise en service, afin de ne pas interférer avec la mise en place de la nouvelle structure du Groupe SNCB. Suite aux discussions menées avec les chemins de fer allemands, le Groupe SNCB m'informe qu'aucune modification des installations techniques n'est finalement prévue dans les années à venir. La desserte actuelle d'Aix-la-Chapelle par des trains transfrontaliers se poursuivra donc après décembre 2013.

Pour le plus long terme, la SNCB étudie la desserte optimale d'Aix-la-Chapelle et envisage différentes options. Cette étude comporte notamment un aspect financier qui doit être négocié avec les partenaires allemands de la SNCB, à savoir AVV (Aachener Verkehrsverbund) et DB Regio avec lesquels la SNCB est en contact très régulier.

**Kattrin Jadin (MR):**

Merci beaucoup, monsieur le ministre. Certaines informations en ma possession concordent donc avec les réponses que vous venez de me donner. La modification du système de sécurité frontalier n'était effectivement pas nécessaire. Je constate avec satisfaction qu'Infrabel s'en est rendu compte aussi et que des investissements inutiles ont pu être évités. On peut s'en réjouir!

Vu que les structures du Aachener Verkehrsverbund et de DB Regio sont sensiblement différentes de notre conception de l'entreprise publique ferroviaire, il va aussi de l'intérêt de la partie belge – étant donné la répartition financière – de continuer à entretenir des contacts étroits avec eux.