

Question de Mme Kattrin Jadin au Ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "La lenteur des trains"

Kattrin Jadin (MR):

Les dernières données relatives à la vitesse commerciale des trains entre la capitale et les grandes villes du pays sont assez pessimistes. Les moyennes en km/h, calculées entre chaque ville et la première gare de Bruxelles de la jonction Nord-Midi à laquelle elle est reliée, présentent de grandes disparités. Liège par exemple, grâce à la ligne TGV que son IC peut emprunter, est atteinte depuis Bruxelles à une vitesse de 132 km/h, - tandis que la moyenne est de 64 km/h pour Namur et - 43 km/h pour Wavre. Dans certains cas, ces vitesses ont diminué au cours du temps, et dans tous les cas, ces vitesses théoriques ne sont parfois pas atteintes, en cas de retards dus à des travaux ou à d'autres problèmes ponctuels sur les lignes. Les navetteurs se sont exprimés vivement au sujet de ces statistiques. 1. a) Comment expliquez-vous ces disparités? b) Nous avons cité la présence de lignes TGV dans certains cas. Existe-t-il d'autres justifications? 2. Comment expliquez-vous le ralentissement des trains au fil des années? 3. Les navetteurs se positionnent en faveur de plus d'investissements et d'entretiens sur les infrastructures. Quelle est votre réaction à cette proposition? 4. Le plan pluriannuel de la SNCB prévoit-il des mesures en faveur de l'augmentation de la vitesse commerciale, du moins pour les lignes les plus touchées?

Jean-Pascal Labille, Ministre :

En réponse aux questions de l'honorable membre, le Groupe SNCB m'informe que les raisons des disparités des vitesses commerciales entre la capitale et les grandes villes du pays sont multiples. En effet, un réseau ferroviaire homogène à grande vitesse (uniquement exploité par des trains rapides) tel qu'il existe en France, en Angleterre et en Allemagne, offre l'avantage d'une vitesse moyenne d'exploitation élevée. La ponctualité y est par ailleurs presque optimale. Le réseau belge, de dimension beaucoup plus réduite, présente nécessairement une offre qui répond aux différentes exigences de la clientèle. C'est la raison pour laquelle notre réseau est en même temps utilisé par des TGV, des trains rapides, semi rapides, locaux et marchandises, qui ne circulent pas à la même vitesse. La vitesse commerciale des différents convois est aussi fonction du nombre de voitures, du type de locomotive, etc. Les vitesses de référence sont établies selon les configurations et l'état des installations. Ces vitesses de référence ne sont pas atteintes par tous les trains car cela dépend de leur catégorie (rapide - semi rapide - local - marchandises). La vitesse commerciale sur une ligne est également conditionnée par le nombre d'arrêts commerciaux qu'un opérateur souhaite insérer. Plus les arrêts imposés à un train seront nombreux, moins sa vitesse commerciale sera élevée. En outre, depuis plusieurs années, les axes principaux du réseau ferroviaire accueillent un nombre considérable de chantiers. On peut citer les travaux du RER sur les lignes 161, 124 et 50A, ainsi que la construction d'une troisième et d'une quatrième voie sur le trajet Gand - Bruges, ou encore la modernisation de l'axe Bruxelles - Luxembourg. Pendant l'exécution des travaux, des minutes de battement sont prévues aux horaires. Une fois les travaux terminés, celles-ci n'auront plus de raison d'être. Certains de ces travaux déboucheront notamment sur une vitesse de référence plus élevée sur une ligne. D'une manière générale, tous les travaux d'infrastructure sont étudiés de manière à obtenir la vitesse de référence la plus élevée possible. C'est ainsi par exemple que l'axe Bruxelles - Luxembourg pourra être parcouru à une vitesse de 160 km/h. L'achèvement de ces travaux d'extension s'inscrit dans le projet de PPI (plan pluriannuel d'investissement) 2013-2025 d'Infrabel. Au fil des années, le nombre de voyageurs n'a cessé d'augmenter sur le réseau ferroviaire national. Pour pouvoir absorber ce flux croissant de voyageurs, il a été nécessaire de renforcer l'offre de train et l'achat de matériel roulant supplémentaire est également prévu au PPI. Cette offre croissante de tout type de train (rapide - semi rapide - local) entraîne une surcharge de certaines lignes, comme la ligne 161 (Namur - Bruxelles) qui a atteint le nombre maximum de trains pouvant y circuler. La combinaison de ces différents types de trains a un impact direct sur la vitesse de certaines relations. Si un incident, même minime, survient sur une ligne comme la ligne Namur-Bruxelles où la succession de trains est importante, on enregistre rapidement des répercussions en matière de retard sur un grand nombre de trains. C'est pourquoi, Infrabel a retenu l'axe "punctualitysafety", c'est-à-dire des investissements dans des renouvellements des composantes infra de la voie, comme deuxième priorité (après la sécurité) dans le cadre de son projet de PPI 2013-2025.