



Questions aux président(e)s de partis (élections du 13 juin 2010)

1. Soutiendriez-vous des mesures drastiques, mais **non contraignantes pour les usagers**¹, tendant à hâter la mise en service d'un système garantissant **en toutes circonstances**² la sécurité des trains en cas de franchissement d'un feu rouge ?

Didier Reynders (MR). Oui, le standard européen ERTMS est indispensable car il est le seul à garantir le non-dépassement d'un feu rouge. Les budgets alloués à la sécurité doivent être augmentés en priorité et débloqués rapidement. Pour autant, une cadence renforcée de pose de balises impose obligatoirement un nombre plus important de mises hors service de voies. Il est impossible d'installer ses balises sans interruption du trafic sur les voies concernées.

Joëlle Milquet (cdH). La priorité du cdH est de garantir au maximum la sécurité et le confort des usagers ainsi que de promouvoir des services performants et de qualité. Après la catastrophe de Buizingen, il n'est pas concevable d'encourager les usagers à recourir à un mode de transport qui ne soit pas absolument sûr. Le cdH soutient donc sans réserve toutes les mesures qui seront mises en œuvre pour assurer une sécurité optimale pour les usagers du rail ainsi que le personnel.

Jean-Michel Javaux (Ecolo). Nos chemins de fer ont accumulé un retard inacceptable en matière de systèmes de protection automatique des trains. Nous n'acceptons pas pour autant que ceci serve à justifier le déploiement d'un système sous-optimal du point de vue sécurité et non interopérable. La SNCB est en effet loin de nous avoir convaincus de l'intérêt de retarder encore le déploiement de l'ETCS au profit de la TBL1+, ce qui reviendrait notamment à immobiliser deux fois, et les engins de traction, et l'infrastructure.

Elio Di Rupo (PS). Oui, le PS souhaite assurer la mise en place rapide d'un système de sécurité performant pour l'ensemble du réseau et des trains dans la mesure où cela n'entraîne pas de désagréments au niveau de l'offre de service public. La norme européenne ERTMS doit être l'horizon dans la mesure où elle limite fortement les risques d'accident et qu'elle permet la compatibilité avec les autres réseaux européens.

2. Soutiendriez-vous des mesures permettant de garantir la **mobilité des citoyens en cas de mouvement de grève** du personnel des chemins de fer ? Le cas échéant, quelles seraient ces mesures ?

Didier Reynders (MR). Oui. Il est impératif de respecter l'utilisateur en assurant le service minimum en toutes circonstances en cas d'interruption générale des activités due à quelque cause que ce soit. Le service minimum implique la desserte minimale des lignes aux heures de pointe. Les navetteurs doivent pouvoir se rendre sans entrave de leur domicile à leur travail et vice-versa.

Joëlle Milquet (cdH). Sur le principe, oui. Mais la mise en place d'un véritable service minimum serait particulièrement difficile à mettre en œuvre à la SNCB. Par contre, le cdH est

¹ Par mesure contraignante pour les usagers, on entend des restrictions de dessertes par immobilisation de matériel ou indisponibilité des voies.

² Ce qui n'est pas le cas du système TBL1+, transition vers l'ERTMS.

tout à fait opposé à ce qu'un tel service ait des répercussions négatives sur la sécurité des navetteurs (trains bondés, moins d'agents de sécurité). La priorité reste à la négociation collective et au respect des préavis de grèves.

Jean-Michel Javaux (Ecolo). Sans contester les embarras très importants auxquels peuvent donner lieu les mouvements sociaux lorsqu'ils concernent les transports publics, nous estimons que porter atteinte au droit de grève, fut-ce pour garantir une offre de base aux voyageurs en cas d'arrêts de travail, n'est pas la bonne approche. Nous prôtons plutôt un dialogue social effectif et une revalorisation des services publics et des chemins de fer en particulier, comme gages d'une paix sociale véritable et durable.

Elio Di Rupo (PS). La meilleure mesure pour garantir la mobilité des usagers en cas de grève, c'est le service maximum ; le dialogue social. Le PS est attentif à ce que la SNCB mette en œuvre les mesures pour éviter d'arriver à la rupture de dialogue social conduisant parfois à des mouvements de grève.

3. Soutiendriez-vous un **renforcement des dessertes ferroviaires régionales** par une extension de l'amplitude (plus tôt le matin, plus tard le soir³), une augmentation de la fréquence aux heures de pointe et l'acquisition de matériel adapté (léger et à plancher bas) ?

Didier Reynders (MR). Oui. La mise en place de dessertes ferroviaires régionales, subventionnées par la collectivité, constitue une réponse adéquate à un besoin important de transport. Dans le cadre des missions de service public, les premiers et derniers trains de la journée doivent être assurés. Les solutions à base de trains légers sont à l'étude au sein du groupe SNCB, mais un certain nombre de problèmes restent à résoudre, notamment dans le domaine de la légèreté du matériel et de la sécurité d'exploitation.

Joëlle Milquet (cdH). Le cdH préconise une politique de mobilité qui offre aux usagers des services répondant à leurs attentes. Après s'être fortement opposé à la suppression de lignes de trains, le cdH prône des investissements supplémentaires dans le transport ferroviaire des voyageurs ainsi qu'une modernisation du matériel roulant et des infrastructures, qui permettront d'augmenter l'offre et la fréquence de la mobilité par rail, mais aussi d'améliorer la ponctualité des trains, surtout aux heures de pointe.

Jean-Michel Javaux (Ecolo). Les dessertes régionales doivent être assurées comme les autres selon des normes de fréquence et d'amplitude objectives, calibrées pour permettre d'atteindre les grands centres les plus proches avant 6h et les quitter jusqu'à 23h. Par rapport aux situations actuelles, très diverses, cela signifie presque toujours une augmentation de l'offre. Dans ce domaine, l'utilisation de méthodes d'exploitation et de matériels adaptés (plus légers, notamment) est la clé d'un service attractif et économique.

Elio Di Rupo (PS). Oui, le PS propose de défendre auprès de la SNCB la réalisation des investissements prioritaires suivant :

- achever le plus rapidement possible le RER qui doit bénéficier autant aux navetteurs qu'aux Bruxellois ;
- programmer les nécessaires aménagements du réseau ferroviaire pour fluidifier le trafic et notamment trouver une solution adéquate pour réduire la saturation de la jonction Nord-Midi ;
- moderniser l'axe Bruxelles-Luxembourg et mettre Mons, Charleroi et Namur à 30 minutes de Bruxelles et Liège à 40 minutes de la capitale.

4. Soutiendriez-vous l'**amélioration des dessertes rurales**⁴ (réouverture de certaines gares, arrêt à la demande, conduite à un seul agent, ...) ?

Didier Reynders (MR). Oui. Comme pour la question précédente, la mise au point de solutions technologiques nouvelles permettant d'assurer l'offre ferroviaire à un coût moindre,

³ Pour permettre d'atteindre les grands centres avant 06h00, et les quitter après 23h00.

⁴ A titre d'exemple, Meix-devant-Virton (3000 habitants) n'est pas desservi par les TEC le dimanche alors que les trains y passent sans s'y arrêter, la gare ayant été fermée en 1984.

dans le respect de la sécurité, est naturellement à encourager. Les suggestions que vous préconisez relèvent peut-être plus de l'exploitation par des trams lourds (trams-train). Il y a donc certainement des synergies à développer avec la TEC.

Joëlle Milquet (cdH). Pour le cdH, il est primordial que le transport voyageur par rail, en tant que service public, soit assuré, aussi bien en zones rurales que dans les grands axes, et que les liaisons soient optimales pour les usagers. Le cdH s'est toujours opposé à la suppression des petites gares et points d'arrêt et continuera à le faire.

Jean-Michel Javaux (Ecolo). Il convient tout d'abord d'enrayer immédiatement le détricotage des dessertes rurales et la suppression de gares et points d'arrêts dont les effets sur la part de marché du rail et sur la mobilité ont été trop souvent sous-estimés par le passé. Mais il faut également rouvrir un certain nombre de gares et points d'arrêt en recourant à des méthodes d'exploitation et à des types de matériels modernes, mieux adaptés aux besoins spécifiques de ce type de dessertes.

Elio Di Rupo (PS). Oui, le PS tient à :

- renforcer la concertation entre les sociétés de transport public et mieux articuler les trajets, horaires et tarifs des trains, bus et métros ;
- faire des gares de véritables nœuds de transport en assurant les liaisons entre les trains, les bus, les autos, les taxis, les vélos, les piétons,...

Par ailleurs, afin d'encourager l'usage combiné des modes de transport, le PS souhaite que soit créé un ticket multimodal unique utilisable sur tous les réseaux.

5. Soutiendriez-vous des mesures pour hâter l'étude et la **réalisation des REL et REC** (réseau express autour de Liège et Charleroi) avec mise en service dès qu'un itinéraire ou portion d'itinéraire est exploitable ?

Didier Reynders (MR). Oui. Le MR a déjà demandé la réalisation du REL et son exploitation avec du matériel roulant adapté. La question de fond est la répartition de la dotation allouée à la SNCB entre les différentes dessertes possibles. Une attention doit être réservée aux dessertes locales, mais la priorité doit être réservée aux principaux flux de voyageurs. Un équilibre global doit être préservé entre les dotations publiques disponibles et les exploitations locales REL et REC à mettre en place.

Joëlle Milquet (cdH). Le cdH est favorable à examiner toutes les propositions qui viseraient à désengorger le trafic automobile. Les villes comme Liège et Charleroi méritent d'être équipées de lignes ferroviaires qui assurent une liaison rapide et optimale avec les grandes agglomérations. En fonction des conclusions des études en cours, le cdH se positionnera quant à la faisabilité et la réalisation de tels travaux.

Jean-Michel Javaux (Ecolo). Oui. Ces REL et REC doivent être pensés dans une logique de complémentarité et d'intégration avec les transports urbains existants et, dans le cas de Liège, avec le projet de réseau tram en cours de développement. A Charleroi comme à Liège, un recours à du matériel de type train-tram permettrait de réaliser rapidement et pour un coût raisonnable un réseau urbain et suburbain étendu et particulièrement accessible.

Elio Di Rupo (PS). Le gouvernement wallon doit défendre auprès de la SNCB l'amélioration « des dessertes urbaines SNCB par des services de type RER autour de Liège (REL), voire Charleroi (REC) et Namur (REN) ». Le PS soutiendra la réalisation des études permettant d'analyser l'intérêt et la faisabilité de ces projets dans la mesure où ils permettent de diminuer le trafic automobile et d'améliorer la mobilité des citoyens.

6. Soutiendriez-vous l'**amélioration (accélération) des liaisons entre Tournai et Bruxelles**, par le raccordement de la ligne 94 à la LGV1 ?

Didier Reynders (MR). Oui. Il existe déjà un raccordement entre la L94 et la LGV1 à l'est d'Ath. La mise en œuvre de trains utilisant ce raccordement, déjà proche de Bruxelles, dépend d'un calcul de pertinence économique. Cependant, eu égard au coût de réalisation de l'infrastructure nécessaire et à la différence de vitesse entre les TGV et les trains du service intérieur, une telle proposition présente moins d'intérêt que d'autres projets.

Joëlle Milquet (cdH). Les principales causes de retard sur la ligne 94 (et sur la dorsale wallonne) sont dues aux avaries du matériel roulant et de la signalisation, aux incidents sur les réseaux étrangers, à des vols de câbles et des incidents à charge de tiers, notamment des heurts de véhicules ou de personnes. Il faut donc d'abord veiller en priorité à remédier à ces problèmes en investissant dans les infrastructures et en les modernisant, de manière à offrir aux usagers des services de qualité et performants.

Jean-Michel Javaux (Ecolo). Oui. Un tel raccordement, qui serait en fait peu coûteux, permettrait une amélioration significative des relations entre Bruxelles, d'une part, et Tournai et Mouscron, d'autre part. Or, la LGV entre Bruxelles et Antoing offrira toujours un solde de capacité exploitable pour du trafic intérieur vu la saturation de cette ligne au-delà de Lille. Outre son intérêt pour le Tournaisis, un tel raccordement permettrait également une meilleure rentabilisation de la LGV belge.

Elio Di Rupo (PS). Cette mesure n'est pas prévue dans le plan d'investissement actuel. Au regard des investissements en cours (RER...) ou futurs (jonction nord-midi...) ce point apparaît moins prioritaire dans la mesure où d'autres alternatives existent. Avant de s'engager plus avant, le PS estime qu'il faut commencer par lancer une étude pour évaluer l'intérêt et les coûts que ce projet engendrerait.

7. Soutiendriez-vous l'**acquisition de matériel pendulaire** pour améliorer les temps de parcours sur la ligne 162 (Namur-Arlon), tant en trafic national qu'en trafic international ?

Didier Reynders (MR). Oui. Le MR, via ses représentants, a toujours encouragé Infrabel à moderniser l'infrastructure de la ligne 162 de telle sorte qu'elle permette la circulation des trains pendulaires. En trafic international, les conclusions des études que la SNCB est en train de réaliser seront déterminantes pour la mise sur pied d'une offre recourant à du matériel pendulaire. Cet axe Bruxelles, Luxembourg, Bâle, Italie revêt une importance majeure pour le groupe SNCB et pour le MR.

Joëlle Milquet (cdH). Le cdH est favorable à la modernisation des infrastructures ferroviaires telles que le développement du train pendulaire sur la ligne 162, aussi bien que sur la ligne 161. Ce type de train permettra de circuler à une vitesse plus élevée qu'un train classique et contribuera à améliorer le confort des passagers en s'inclinant dans les courbes de manière à compenser la force centrifuge.

Jean-Michel Javaux (Ecolo). Nous soutenons sans réserve l'utilisation de matériel pendulaire pour des relations internationales assez directes (Luxembourg, etc.) mais sommes plus nuancés pour le trafic intérieur. Vu la densité de population des régions traversées et leur important potentiel touristique, le nombre de gares desservies sans correspondance depuis/vers Bruxelles et Namur et l'accessibilité des trains aux vélos nous semblent plus importants qu'un temps de parcours raccourci de quelques minutes supplémentaires.

Elio Di Rupo (PS). Oui. Le PS veut moderniser l'axe Bruxelles-Luxembourg et l'utilisation de matériel pendulaire constitue une solution technique adaptée, au meilleur rapport qualité/coût.

8. Soutiendriez-vous l'**utilisation de matériel confortable** (équipé notamment de l'air conditionné) sur les relations IC ?

Didier Reynders (MR). Oui. Au fur et à mesure de la modernisation du parc de matériel roulant, les relations IC sont déjà aujourd'hui, de plus en plus assurées par du matériel confortable et climatisé (automotrice AM96, voitures I11, voitures à double étage M6, ...). Nous souhaitons bien évidemment continuer les progrès en ce sens.

Joëlle Milquet (cdH). Le cdH soutient les mesures qui vont dans le sens d'une amélioration des infrastructures et du matériel roulant afin d'en renforcer la sécurité et d'améliorer le confort des usagers, comme par exemple l'équipement de systèmes de conditionnement d'air dans les wagons. Ecologiquement, il vaut mieux installer l'air conditionné dans un train, plutôt que l'allumer dans 1000 voitures !

Jean-Michel Javaux (Ecolo). Oui. En règle générale, les relations IC sont utilisées pour des déplacements plus longs, qui requièrent des conditions de confort adaptées (régulation de la

température, garantie d'une place assise, sanitaires accessibles aux PMR, etc.), à des vitesses d'exploitation plus élevées qui limitent les possibilités de recours à une simple ventilation « mécanique ». L'air conditionné nous semble donc bel et bien indispensable dans ces cas de figure.

Elio Di Rupo (PS). Oui. D'ailleurs, cela fait partie des priorités du contrat de gestion de la SNCB. C'est d'ailleurs les standards d'équipement des nouvelles voitures qui ont été commandées ces dernières années et qui entrent en circulation (voiture I11 et M6).