

Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises Publiques du
Mercredi 07 mars 2012 Matin

18 Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travaux inutiles de la SNCB" (n° 9508)

18.01 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Monsieur le ministre, ma question fait suite à un reportage diffusé le lundi 6 février 2012 sur les antennes de la RTBF dans l'émission "On n'est pas des pigeons". Celui-ci met en évidence un certain nombre de questions légitimes que les journalistes se posent sur la destinée de plusieurs dizaines de trains et locomotives inutilisés qui, bien que toujours en bon état, sont destinés à la casse par la SNCB.

Les informations données par les journalistes sont-elles correctes en ce qui concerne le nombre de machines qui iront à la casse en 2012? Je cite: "un train-couchette de 40 wagons, 50 trains équipés de locomotives de type L23".

Interrogé sur ce type de locomotive, le porte-parole de la SNCB met en exergue l'aspect non fiable et non sécurisé de ces machines mais aussi l'impossibilité pour celles-ci d'être équipées des nouveaux systèmes TBL1+ ou ETCS, alors que le journaliste affirme que six de ces locomotives disposeraient déjà du système TBL1+.

Pourriez-vous nous éclairer sur ces informations qui semblent contradictoires?

Confirmez-vous que ces six machines sont également devenues inutilisées? Si oui, pourquoi?

Il est également fait mention dans le reportage que le coût de la location mensuelle par la SNCB de 49 locomotives d'origine allemande équivaldrait à celui de l'installation de tels systèmes. Pourriez-vous nous donner la raison pour laquelle ce choix a été opéré plutôt que l'équipement des anciennes machines du système TBL1+ ou ETCS?

18.02 **Paul Magonne**, ministre: Madame Warzée, la SNCB met effectivement d'anciennes voitures-couchettes 15 hors service, ces voitures étant âgées de 45 ans, ce qui pour des gens comme nous est très jeune mais pas pour des wagons ou locomotives.

Au cours des dernières décennies, les voitures-couchettes n'ont été mises en service que de façon très limitée, les derniers trains de nuit ayant été supprimés en 2003. D'ailleurs ces voitures ne sont pas climatisées et en tant que voitures ordinaires, elles ne disposent d'aucun confort, ce qui ne correspond pas aux attentes contemporaines des passagers.

En ce qui concerne les locomotives type 23, elles ont été construites en 1955. Elles donc elles aussi bientôt 50 ans et arrivent en fin de vie. Les caractéristiques techniques de ces locomotives ne répondent plus aux normes actuelles, notamment leur vitesse limitée à 130 km/h et leur puissance limitée. Elles n'ont une traction possible que sous 3 000 volts. Le poste de conduite est très réduit et manque totalement de confort. Il n'y a pas de possibilité de circulation en configuration réversible avec les voitures modernes et les coûts d'entretien et d'exploitation sont très élevés.

En conclusion, ces locomotives ne sont plus aptes à une exploitation en trafic voyageurs, raison pour laquelle elles sont remplacées progressivement par les nouvelles locomotives type 18.

Il est techniquement possible, en effet, d'équiper ces locomotives T23 de la TBL1+. Les quatre locomotives T23 équipées continuent d'ailleurs à être utilisées. Elles le sont comme locomotives de pousse dans le plan incliné de Liège-Guillemins, mais au vu des éléments

exposés ci-avant, il n'est pas économiquement justifié de les équiper de la TBL1+.

Enfin, 48 locomotives *tracks* sont louées à SNCB Logistics, pour le service marchandises. Il s'agit de locomotives pouvant circuler sur les différents réseaux limitrophes et qui sont donc adaptées aux différentes tensions de réseau et à leur système de sécurité.

Le trafic marchandises a une vocation fortement internationale, ce qui rend caduque l'utilisation de locomotives ne pouvant être utilisées qu'en 3 000 volts.

18.03 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Étant donné la conjoncture actuelle, il est évident d'essayer de réaliser des économies un peu partout. Le reportage était, en fait, plutôt ambigu, puisqu'il signalait que, d'une part, certaines locomotives étaient destinées à la casse et que, d'autre part, la SNCB en louait. Votre réponse a été très claire à ce sujet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.