

UNE LIAISON FERROVIAIRE PRIVEE A VOCATION EUROPEENE : BRUXELLES-STRASBOURG-BALE.

CERCLE ROYAL GAULOIS ARTISTIQUE ET LITTERAIRE, 5 rue de la Loi, Bruxelles.

Déjeuner-débat mensuel « Ville et société » du **lundi 29 novembre 2010**.

Le débat a été introduit par

Karel VINCK, Coordinateur du European Rail Traffic Management System (ERTMS), clé de la politique ferroviaire européenne, et

Luc LALLEMAND, Administrateur délégué d'Infrabel.

INTRODUCTION.

La distance-temps actuelle entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg par chemin de fer est de plus de cinq heures et les liaisons peu fréquentes, car la priorité est donnée aux liaisons régionales. Une liaison rapide Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg – avec prolongement vers Bâle - serait un symbole européen du réseau de relations entre les trois principales villes-sièges de l'UE, au moment où la « poussée vers l'est » menace au même titre les trois villes.

Par ailleurs une opportunité particulière se présente dans le cadre des projets de liaisons ferroviaires européennes susceptibles d'être subventionnés au niveau européen, sujet couvert par Karel VINCK. Aujourd'hui les trains pendulaires trouvent de nouveaux développements: CFF et DB-AG, respectivement sociétés nationales suisse et allemande, lancent conjointement un marché pour de nouveaux trains pendulaires dans la perspective de liaisons entre leurs deux pays, mais également vers l'Italie, via le nouveau tunnel du Saint Gothard.

De leur côté, la SNCB, associée à CFL (chemins de fer luxembourgeois), et les chemins de fer suisses, programment une étude ayant pour objet l'analyse de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle. Pour sa part, Infrabel, confrontée à la modernisation de la ligne Namur-Arlon, a décidé, sans plus attendre, de réaliser les études nécessaires pour une modernisation selon des normes permettant l'exploitation en train pendulaire, sujet couvert par Luc LALLEMAND.

De manière plus générale il est à noter que l'exploitation de lignes privées progresse dans le cadre de la libéralisation européenne. La moitié du réseau allemand est effectivement soumis à la concurrence. Le groupe privé KEOLIS (Paris) exploite, à ses propres risques, une liaison à grande vitesse Ashford-Londres pour les migrants quotidiens se rendant du Kent à leur travail au centre de Londres et Ferrari met en service ses propres trains à grande vitesse sur le réseau italien.

Le projet de train pendulaire a déjà été traité au Cercle en février 2008, ce qui a pu contribuer à faire progresser ce dossier (voir www.ffue.org),

EXPOSES ET DEBAT.

Karel VINCK a situé les corridors dans leur contexte européen (fret et voyageurs).

Les clients du fret sont intéressés en premier lieu par la ponctualité. Celle-ci dépend de trois éléments:

- L'offre d'infrastructure (la priorité dans l'exploitation étant donnée aux voyageurs en cas d'encombrements, les marchandises risquent des retards imprévisibles si l'offre sillons est insuffisante)
- La qualité de la signalisation, objet du système ERTMS
- L'homogénéité du matériel roulant, objet des efforts d'homologation européenne des trains (la longueur des trains pourrait passer de quelque 400 à 750 m.)

Selon les études de la CE pour l'axe Rotterdam-Gênes la demande pourrait augmenter d'environ 50%. si ces trois éléments sont réunis.

En ce qui concerne les voyageurs, la mise en œuvre des corridors relève d'un comité exécutif composé des représentants des pays traversés. Celui-ci rapporte à un Comité de gestion.

Cette mise en œuvre inclut notamment l'introduction du Pendolino, qui permet des vitesses plus élevées que les trains classiques tout en n'exigeant pas les normes TGV.

Luc LALLEMAND expose la situation et les perspectives au niveau belge.

Le Pendolino est une technologie tout-à-fait fiable (train Virgin Londres-Birmingham-Glasgow) et d'un coût sans surprises (environ 500 millions d'€ pour tout l'axe Bruxelles-Strasbourg). Il est cependant soumis à la concurrence provenant de la liaison TGV intégrale entre Bruxelles et Strasbourg via Paris, que réalise la France. La différence de temps n'est que d'environ un quart d'heure (3.29 par Pendolino contre 3.45 par TGV pour les trains les plus directs).

Le dossier de subventionnement a fait l'objet d'un rapport d'audit du 27/10. Ce rapport sera suivi d'une discussion avec les intéressés. Rien n'a donc été finalisé quant aux chiffres avancés par La Libre du 27/11. Infrabel a pris en charge les études sur ses fonds propres mais ne peut aller plus loin que si un exploitant public ou privé se présente. Le Business Plan de la SNCB prévu pour le mois de mars devra permettre (ou bloquer) un démarrage du projet. Luc LALLEMAND espère que le feu vert lui sera accordé fin mars 2011 pour lancer la réalisation effective de l'infrastructure Pendolino.

Le DEBAT a notamment porté sur les points suivants :

- Pourquoi la priorité doit-elle être donnée aux voyageurs ? Cette priorité reflète le poids électoral du transport de voyageurs par rapport à celui des marchandises. Il n'en reste pas moins que l'Europe se préoccupe d'améliorer la compétitivité du transport ferré de marchandises, dans la cadres de ses politiques de transport et d'environnement. Le télé-suivi des wagons et des containers devra permettre aux clients de suivre le cheminement de leurs cargaisons embarquées sur le rail aussi bien que de celles embarquées sur la route.
- Quelles seront les redevances d'infrastructure ? En Belgique celles-ci reflètent fidèlement le coût d'investissement et de maintenance, subventionné pour les 2/3 par l'État belge.
- Que penser de l'idée d'autoroutes ferroviaires (camions transportés par train) ? L'idée est soutenue par la France, dont le budget d'infrastructures ferroviaires est particulièrement ambitieux, mais on fait remarquer qu'il s'agit ici d'une double subvention d'infrastructure pour un même transport (comme dans le cas de l'Eurotunnel).
- Un hommage est rendu aux orateurs pour leur vision prospective au niveau européen et au niveau belge, qui contraste avec le conservatisme d'autrefois, qui a causé notamment un retard couteux dans l'adoption de l'alimentation électrique à 25.000 volts en courant alternatif.

Les exposés (transparents) des orateurs et l'article de La Libre sont accessibles sur www.ffue.org.

Pierre Laconte, Fondation pour l'environnement urbain

