
Les travaux relatifs au train pendulaire n'ont pas encore démarré

Ph. Law.

Mis en ligne le 27/11/2010

Infrabel n'engagera les dépenses que si la SNCB confirme sa décision de faire circuler le "Pendolino" sur la ligne 161.

En janvier 2010, Infrabel - le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge - indiquait avoir pris la décision de lancer les travaux nécessaires au passage des trains pendulaires (Pendolino) sur l'axe Bruxelles-Luxembourg (lignes 161-162). Mais, à ce jour, ceux-ci sont toujours au point mort. *"C'est vrai que les travaux relatifs au train pendulaire n'ont pas encore commencé, mais nous ne faisons aucun travaux qui puissent compromettre le passage du Pendolino sur cet axe. Les travaux en cours sont notamment la réelectrification de la ligne entre Atrival et Libramont, une dizaine d'ouvrages d'art entre Namur et la frontière luxembourgeoise, des travaux de préparation pour la réelectrification de la ligne à Florée, Serinchamps, ainsi qu'entre Libin et Atrival"*, nous a confié une porte-parole d'Infrabel. La société dit n'avoir reçu aucune information sur une réduction des subsides européens pour les travaux de modernisation de la ligne (lire ci-dessus).

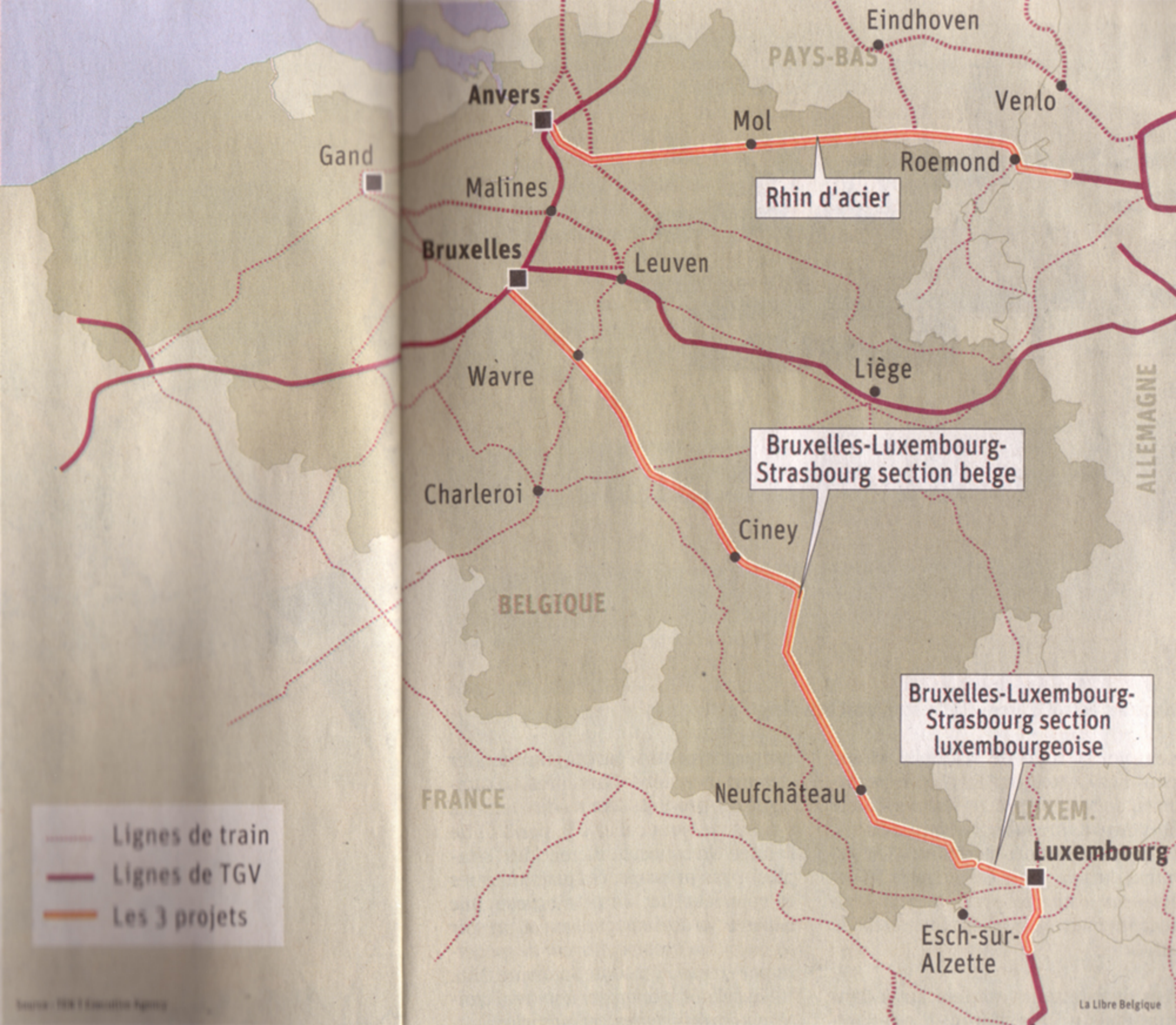
Concernant le Pendolino, il semble que le gestionnaire d'infrastructure ne bougera pas tant qu'il n'aura pas reçu une confirmation définitive de la part de l'opérateur [SNCB](#) de faire rouler les trains pendulaires sur l'axe. *"La SNCB privilégie l'option pendulaire pour les trains internationaux, mais ne veut pas prendre de décision ferme et définitive avant de connaître les résultats du business plan commun et de finaliser un accord commercial. Le comité de direction proposera au conseil d'administration d'engager les dépenses relatives aux travaux Pendolino (coût: 23 millions d'euros) si la SNCB a confirmé définitivement sa décision de faire circuler du matériel pendulaire"*, lit-on dans un document d'Infrabel de janvier 2010 et dont nous avons eu connaissance.

Or, il soutient dans le même temps que le Pendolino participe au positionnement stratégique de la [Belgique](#) sur la carte de l'[Europe](#), à la protection de l'environnement, au désenclavement du sud du pays et à la rentabilisation des investissements déjà réalisés par Infrabel. *"Au cas où aucune offre Pendolino ne serait mise en œuvre sur cet axe, les flux seront soit détournés via [Paris](#), soit via [Cologne](#), tandis que de nombreux voyageurs continueront à utiliser la voiture ou l'avion"*. Or, le train se veut une alternative à ces deux derniers modes de transport. D'après les études, le Pendolino devrait permettre un gain de 20 minutes entre [Bruxelles](#) et Luxembourg.

Mais, d'après les meilleures perspectives de la SNCB, le Pendolino réduira le temps de parcours Bruxelles-Bâle de 6h-6h30 à 4h30; Bruxelles-Strasbourg de 5h-5h30 à 3h30, et Bruxelles-Strasbourg de 2h26 à 1h51. Mais l'aventure ne sera rentable que si elle est menée à 4 jusqu'à Bâle (SNCB, SNCF, CFL, SBB). Les entreprises ferroviaires belge, française, luxembourgeoise et suisse discutent toujours du business plan du projet. Selon des sources proches du dossier, les simulations laissent entrevoir une petite marge positive.

Cet article provient de <http://www.lalibre.be>





- Lignes de train
- Lignes de TGV
- Les 3 projets

TRANSPORTS

Rail : l'Europe punit la Belgique

Philippe Lawson

Mis en ligne le 27/11/2010

Elle réduit de 32 millions d'euros l'aide promise à la ligne Bruxelles-Luxembourg. Le subside du Rhin d'acier est amputé de 4,4 millions et 79 311 € pour le Diabolo.

Sévère évaluation à mi-parcours de la [Commission européenne](#) (CE) pour les travaux d'infrastructures réalisés sur des tronçons de voies ferrées importants pour la [Belgique](#) et ses voisins. Sur base de documents dont nous avons eu connaissance, l'exécutif européen réduit drastiquement les subventions qu'il avait promises pour la réalisation des travaux. Ainsi, les travaux de modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg (EuroCapRail, 226 km) pour y accroître la vitesse (à 160 km/h) ont vu l'aide européenne passer de 30,18 millions d'euros à 21 331 958 €, soit une baisse de 8 848 042 € pour la partie belge. Ces travaux ont désormais intégré des aménagements principalement dans les courbes pour permettre au train pendulaire (Pendolino) de rouler sur ce tronçon. Le projet sur la ligne Bruxelles-Luxembourg devrait améliorer le



Cardon

confort, renforcer la sécurité et réduire le temps de trajet pour les voyageurs se rendant en [France](#), au grand-duché de [Luxembourg](#), en [Suisse](#), en [Allemagne](#) ou encore en [Italie](#) via la Belgique. La Commission justifie sa sanction par le retard dans l'exécution du projet. En effet, la fin des travaux était prévue pour décembre 2013, mais la nouvelle estimation la situe au-delà de 2015. "En raison de ce retard, il ne sera pas possible de maintenir l'aide de l'Union européenne pour les travaux au-delà de 2015", indique l'Agence exécutive du réseau de transport transeuropéen. L'estimation totale du projet est d'environ 604 millions d'euros dont 30,1 millions de subsides européens (désormais réduit) et 573,5 millions pour les autorités belges pour 2013. Mais au-delà de 2015, le coût du projet s'élève à 775 millions. La participation de l'exécutif wallon est d'environ 47 millions. La décision de la CE irrite d'autant plus le sénateur François Bellot (MR), ex-président de la Commission spéciale "sécurité du rail" que les acteurs belges concernés par le sujet ignorent la décision. "Je m'insurge contre le fait qu'on n'ait pas été capable de concrétiser les projets dans les délais requis. Partout où j'ai téléphoné, personne semble être au courant de la décision notamment au cabinet du secrétaire d'Etat à la Mobilité, [Etienne Schouppe](#)" (CD&V), *fustige-t-il*.

La CE sanctionne aussi le grand-duché de Luxembourg pour les travaux concernant la ligne EuroCapRail sur son territoire. Elle ampute sa subvention de 23 482 161 € sur un total d'aide initiale de 27 millions. Le coût des travaux ici s'élève à 432 millions. Ils visent la modernisation de l'infrastructure existante entre la frontière belge et Luxembourg-Ville ainsi que la construction d'une nouvelle ligne entre la gare de Luxembourg et Bettembourg. Ici aussi, les travaux enregistrent un retard de plus de deux ans, alors que leur fin est prévue à décembre 2013. "Le projet doit démarrer d'ici mars 2011. Le défaut d'une mise en œuvre à cette échéance peut entraîner une annulation du projet", lit-on dans le document de la CE.

L'Europe a aussi taillé dans le budget qu'elle avait accordé au projet du Rhin d'acier. Il vise à remettre en service une ancienne ligne ferroviaire entre [Lyon](#)/Genève-Bâle-Duisbourg-Rotterdam/Anvers.

Le projet devrait créer une voie ferrée pour le trafic marchandises pour désenclaver davantage le port d'Anvers. Le coût total du projet s'élève à 14,57 millions d'euros avec une contribution européenne initiale de 7,285 millions, mais la CE a réduit sa part à 2 833 519 €. "L'évaluation conclut que le projet progresse doucement en raison des incertitudes financières. Etant donné que le plan financier est au point mort et en raison de l'absence de progrès au niveau international, il apparaît la portée de l'aide de l'Union européenne aux études préliminaires qui ont été achevées avec succès", écrit la CE. Il a réduit sa contribution pour le Diabolo (vers l'aéroport de Bruxelles-National) de 15 millions à 14 920 689 €. Mais elle maintient celle pour le déploiement du système moderne de sécurité européen (ERTMS) sur la ligne Anvers-Bâle/Lyon, soit 88 980 000 €.

Cet article provient de <http://www.lalibre.be>