

CERCLE GAULOIS ARTISTIQUE ET LITTERAIRE, 5 rue de la loi, 1000 Bruxelles

BRUXELLES, CAPITALE FERROVIAIRE EUROPEENNE ?

Déjeuner-débat mensuel « Ville et Société » du **16 Avril 2012**.

Le débat a été introduit par

Michel JADOT, Président de Thalys, Directeur général à la SNCB voyageurs, et

Thierry de LIMBURG STIRUM, Directeur, Eurostation.

EXPOSES.

Les urbanistes Secchi-Vigano, dans leur étude « Vision 2040 » pour la métropole bruxelloise, proposent de privilégier le trafic à grande vitesse et de créer à cet effet une gare internationale à l'aéroport de Bruxelles, à l'instar de Schiphol. A cet effet Michel JADOT nous a parlé de la mise en service à partir de juin prochain du tunnel sous l'aéroport, en direction d'Anvers, qui améliorera fortement l'accès de l'aéroport pour les clients de la métropole anversoise, mais aussi à terme du quartier européen par le tunnel Schuman-Josaphat. Cette nouvelle infrastructure pourrait également rendre techniquement possible un arrêt de certains trains à grande vitesse à l'aéroport de Bruxelles. Il faudra cependant examiner avec attention la question des fréquences à assurer, de l'allongement du temps de trajet total, ainsi que du nombre de passagers additionnels susceptibles de justifier le coût d'exploitation supplémentaire. L'orateur a montré par des cartes le fonctionnement de la nouvelle infrastructure et les temps de parcours qui en résultent pour les liaisons entre Bruxelles et les différentes métropoles européennes et du RU.

Les projets concernant la gare du midi et celle de l'aéroport ont été présentés en détail par Thierry de LIMBURG STIRUM.

Les exposés des deux orateurs sont intégralement repris en complément du présent compte-rendu sur www.ffue.org – déjeuners-débats 2012.

DEBAT.

Le débat a porté en premier lieu sur les investissements ultérieurs et les perspectives d'avenir. Le cadre de l'enveloppe fédérale globale de 21 milliards d'Euro couvrira la totalité des dépenses, y compris les améliorations éventuelles du passage de la jonction. Le partage de cette enveloppe fait donc l'objet de négociations qui doivent tenir compte d'impératifs de nature hétérogène, notamment : sécurité, voies, matériel roulant, exploitation et gares.

Il y a d'abord l'inconnue de l'augmentation de la sécurité des voyageurs et du fret par l'adoption des normes européennes ETCS. Celles-ci s'avèrent plus complexes et coûteuses que prévu et exigent une adaptation de toutes les composantes du réseau. Dans le cas de la nouvelle relation Bruxelles Amsterdam FYRA, décrite par M. Jadot, les difficultés de certification ont déjà entraîné un retard de plus de deux ans dans la mise en service et obligé de revoir le PPP prévu pour l'exploitation. Aux Pays-Bas cette liaison sera « renationalisée » et exploitée par les chemins de fer néerlandais, dans le cadre d'une concession unique pour l'ensemble des liaisons ferroviaires nationales et internationales à partir de 2015.

Certains pays refusent d'adopter la normalisation européenne, estimée trop coûteuse, tels l'Allemagne, qui a opté pour des accords bilatéraux (notamment pour les lignes ICE Bruxelles et Paris-Frankfort et demain Francfort Londres).

En outre, dans les liaisons avec le RU, il faut tenir compte des conséquences du conflit d'intérêt entre les deux fonctions d'Eurotunnel :

- l'une est de gérer son activité propre de transporteur des navettes de camions et voitures sur des wagons conçus à cet effet, sous la marque commerciale « Le Shuttle », et qui posent des problèmes exceptionnels de sécurité (incendies pouvant être causés tant par les trains que par les moteurs des véhicules transportés ou par les cargaisons des camions – et qui sont restés dans certains cas inexplicables).
- L'autre est de gérer les flux des opérations ferroviaires empruntant le tunnel. La tentation est évidente pour Eurotunnel de privilégier son activité propre de transporteur par rapport à celle des autres transporteurs. Ainsi une norme de sécurité a bloqué jusqu'à présent l'accès des rames ICE au tunnel : celles-ci sont en effet composées de deux convois séparés. Or la norme actuelle de sécurité d'Eurotunnel veut que les trains passant par le tunnel soient d'un seul tenant, à l'instar des trains Eurostar, et d'une longueur minimum de 400 m.
- Avec le recul on réalise que cette dualité de fonction aurait pu être évitée en limitant le trafic de fret à des wagons classiques ou porte-containers, au lieu d'obtempérer aux vœux des transporteurs routiers de faire passer les camions eux-mêmes par le tunnel au lieu de ferries, ce qui a eu pour effet d'augmenter le coût de l'ouvrage, de réduire sa capacité voyageurs, de ralentir l'ensemble du trafic et de créer des problèmes quasi insurmontables de sécurité.

Il y a ensuite les investissements pour améliorer la capacité du réseau national, la régularité des trains et le confort des passagers. On sait que cette régularité laisse à désirer, mais les nouveaux trains qui entrent graduellement en service constitueront un progrès sensible (question posée au sujet des voyageurs munis de bagages).

La mise sur pied du RER constituera un poste de dépenses entièrement nouveau, dont plusieurs composantes restent en discussion.

Il y a enfin les investissements aux gares. La gare des Guillemins a absorbé 450 millions pour moins de 30.000 voyageurs toutes directions comprises, et celle d'Anvers bien plus encore. Peut-on continuer dans cette voie à Mons, à Gand et ailleurs? L'investissement ferroviaire devant desservir l'aéroport de Charleroi est à lui seul estimé à 650 millions. Les projets pour la jonction Nord-Midi varient à l'extrême, depuis un projet de traversée nouvelle à grande profondeur, à l'instar du futur Crossrail londonien, jusqu'au maintien de la jonction telle quelle, le trafic additionnel étant réparti sur d'autres lignes.

Le débat a aussi porté sur les plans ponctuels présentés par Thierry de Limburg Stirum, en particulier pour la rénovation de la gare du Midi.

On a demandé ce que deviendrait l'actuelle sortie de la place Horta. Celle-ci sera maintenue bien que l'entrée principale sera orientée vers le centre-ville.

De même le nouvel hôtel Pullman sera accessible à la fois de la rue et du hall de la gare actuelle. L'espace additionnel pourra être utilisé par des activités privées, par exemple une grande surface.

Tous les plans futurs et l'échelonnement de leur réalisation dépendront des budgets qui leur seront consacrés dans l'enveloppe globale. Par comparaison le complexe King's Cross - St-Pancras et ses environs à Londres font l'objet d'un partenariat général avec un promoteur expérimenté (Argent Group PLC), qui prend en charge à la fois les parties rentables et celles qui ne le sont pas – notamment la rénovation d'immeubles industriels désaffectés - mais qui augmentent la valeur de l'ensemble - Voir http://www.argentgroup.plc.uk/index.cfm/fuse/king_cross/.

Pierre LACONTE, Fondation pour l'environnement urbain – www.ffue.org

Annexes : Exposés des orateurs.