

## **POUR UNE LIAISON BRUXELLES-LUXEMBOURG-STRASBOURG EN MOINS DE TROIS HEURES PAR TRAIN PENDULAIRE.**

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

Déjeuner-débat mensuel « Ville et société » du vendredi 15 février 2008.

Le débat a été introduit par

**Jacques CORNET**, Directeur général adjoint honoraire SNCB/Union Internationale des Chemins de Fer, Paris

**Alain BARBEY**, Directeur Général de Cisalpino, opérateur de différentes liaisons internationales par trains pendulaires, Zurich

**Marcel MILLER**, Administrateur Délégué d'Alstom Belgique, fournisseur de trains pendulaires

**Michel JADOT**, Président de THALYS et DG de l'exploitation voyageurs internationaux, SNCB.

### **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, notamment aux TER français, à horaire cadencé. Les capitales européennes sont loin de promouvoir les liaisons rapides entre elles, bien que la « bataille des sièges » soit terminée depuis quinze ans et que la « poussée vers l'est » menace au même titre les trois villes.

Il faut voir dans une liaison rapide Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg un symbole européen du réseau de relations entre les trois principales villes-sièges de l'UE. Jacques Cornet promeut ce projet, avec notamment l'appui de Wilfried MARTENS et de nombreux parlementaires européens, ainsi qu'avec la Société des Chemins de Fer Luxembourgeois.

### **EXPOSES.**

**Jacques CORNET** a exposé son projet, qui consiste à instaurer, dans le cadre de la libéralisation des chemins de fer de passagers à l'horizon 2010, une ligne directe exploitée par un opérateur, public ou privé utilisant un train pendulaire. Cette ligne pourrait ramener le temps de trajet à moins de trois heures, sans autres nouvelles infrastructures que celles actuellement programmées, grâce aux accélérations du Pendolino et à sa traction répartie sur tout le train. Il a regretté que ce projet, conçu en 1998, ait été mis sous le boisseau.

**Alain BARBEY** a exposé le témoignage d'une société exploitant effectivement un réseau international complet au moyen de trains pendulaires, à partir de Zurich. Le succès de ce réseau a entraîné l'acquisition d'un nouveau matériel, encore plus performant et confortable. Ce matériel sera mis en service dès 2009.

**Marcel MILLER** expose le principe et le développement du «Pendolino », qu'il compare à une moto, qui se penche dans les virages pour maximiser sa vitesse. Il rappelle qu'en parallèle avec le nouveau TGV, capable de rouler à 575 km/h, le train pendulaire (« tilting train » ou « Pendolino »), utilisant des voies classiques, même sinueuses, constitue un segment de marché prometteur (près de 400 trains en service, dans 10 pays). C'est ce qui amené Alstom à mettre au point le matériel nouveau « New Pendolino », atteignant une vitesse commerciale de 250 km/h,

qui pourrait être à 275 km/h, dont le design a été confié au célèbre styliste Giugiaro, et dont Cisalpino sera un des premiers utilisateurs. La motorisation, répartie sur toute la longueur de la rame, assure, outre sa vitesse et sa capacité d'accélération, une sécurité inégalée en cas de déraillement.

Enfin **Michel JADOT** a exposé le contexte belge d'une nouvelle relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. Il rappelle que le Parlement Européen, sollicité par la Présidence française de l'UE au deuxième semestre 2008 a affrété pour six mois du matériel Thalys, destiné uniquement aux parlementaires européens et qui mettra 3 heures 40 pour effectuer le trajet aller via Paris CDG (plus de quatre heures pour le trajet retour). La place reste ouverte pour une liaison régulière rapide entre ces villes via Luxembourg, par train pendulaire.

Les voies de la ligne sur territoire belge sont destinées à être entièrement modernisées dans les prochaines années. Elles constitueront l'assise du « New Pendolino ». Son utilisation optimale restera conditionnée à un agrément pour la vitesse accrue annoncée, à une adaptation de la signalisation et à un écartement légèrement accru entre les voies dans les courbes. Ces adaptations seraient à considérer comme des travaux de construction et non comme de la simple grosse maintenance. Cette décision relève d'Infrabel.

## **DEBAT.**

Le Débat, particulièrement animé, bénéficiait de la présence de personnalités venues de plusieurs pays, en particulier de sociétés exploitantes intéressées par ce marché potentiel. On sait que le groupe privé KEOLIS (Paris) exploitera sous peu, 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.

Le DG des chemins de fer luxembourgeois et l'Ambassadeur de Belgique au Grand Duché ont souligné l'intérêt de la liaison projetée.

Le DG d'ALSTOM a indiqué que sa société proposait de prendre en charge les études des légères variantes aux projets actuels de modernisation de la ligne, destinées à en permettre l'exploitation optimale en Pendolino.

Ce débat sur le défi, géopolitique autant que technique et économique, posé par la liaison Bruxelles Luxembourg Strasbourg, avec prolongement possible vers Bâle et Zurich, venait donc à son heure. Sa mise en service sera cependant subordonnée à un soutien de l'Union européenne en faveur d'une liaison permanente de qualité entre les trois principales villes-sièges de ses institutions.

Pierre Laconte, Fondation pour l'environnement urbain ([pierre.laconte@ffue.org](mailto:pierre.laconte@ffue.org))

Annexes :

Illustrations des quatre exposés : Cornet, Barbey, Miller et Jadot.