

Le pendulaire

Cercle le Gaulois

New Pendolino



FS mai 1988



Calcul FS – mars 1989

112.963	MARLOIE	0	0	3	0	53	53	125	123	170
113.880	KM.114+100	0	0	25	0	54	19	150	150	170
118.892	GEMELLE	0	1	55	0	56	13	170	135	170
118.900	KM.119+120	0	0	0	0	56	13	135	134	135
122.132	FORPIERES	0	1	30	0	57	43	135	134	135
124.230	KM.124+500	0	0	60	0	58	42	135	134	170
125.025	LESTERNY	0	0	20	0	59	2	150	149	170
127.715	GRUPONT	0	1	2	1	0	4	170	169	170
130.627	KM.130+847	0	1	6	1	1	11	170	134	135
133.110	KM.133+330	0	1	9	1	2	20	135	119	120
133.710	MIRWART	0	0	19	1	2	39	120	119	120
138.103	POIX ST.UBERT	0	2	17	1	4	56	120	119	120
138.322	KM.138+542	0	0	7	1	5	3	120	119	135
140.579	KM.140+799	0	1	4	1	6	7	135	134	170
141.953	TRIVAL	0	0	36	1	6	43	150	152	170
145.024	KM.145+244	0	1	11	1	7	53	165	160	160
145.480	KM.145+700	0	0	11	1	8	4	160	159	170
150.737	KM.151+007	0	1	60	1	10	4	165	160	160
151.397	LIBRAMONT	0	0	14	1	10	18	160	159	160

Conclusion Bruxelles – Luxembourg en 1h35

Constructeurs

ACEC – BN  **Alstom - Bombardier**



Eurailspeed Bruxelles 1992



ÉCONOMIE

Transport ferroviaire

La Libre 8/9/05

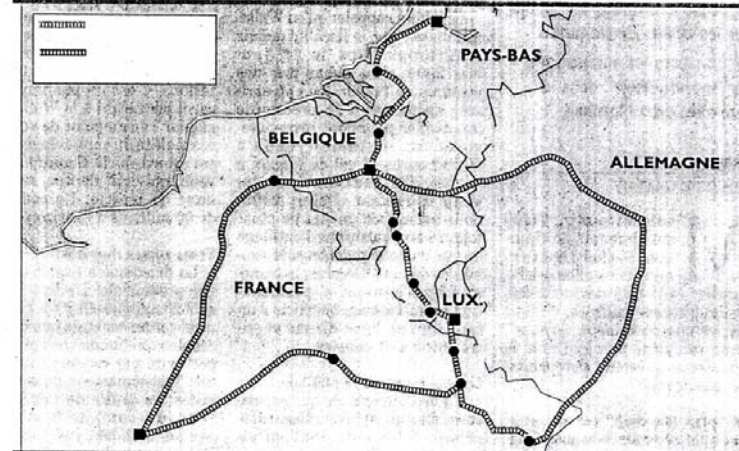
Le TGV Bruxelles-Luxembourg en rade

- ▶ Le projet EuroCap-Rail n'est pas pertinent, d'après Stratec.
- ▶ Le bureau estime que le gain de temps (45 minutes) n'est pas suffisant pour attirer des gens. Colère en Wallonie.

Après avoir été retenu parmi les projets d'infrastructures ferroviaires prioritaires (réseaux transeuropéens de transport/RTE-T), le projet EuroCap-Rail (Ligne à grande vitesse-LGV Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg) est aujourd'hui mis à mal. Une étude de marché commandée par la SNCB et les Chemins de fer luxembourgeois, relative au potentiel de la ligne sur sa partie Bruxelles-Luxembourg en termes de voyageurs, est terminée.

Ses conclusions – dont nous avons eu connaissance – ne plaident pas pour la réalisation du projet. Pour les experts du bureau d'études bruxellois, Stratec (transports, aménagement du territoire, etc.), le gain de temps (40-42 minutes) n'est pas suffisant pour attirer des voyageurs (horizons étudiés : 2010-2020). Ce qui tendrait à dire que l'investissement, déjà très élevé (1,795 milliard d'euros), ne se justifie pas dans la mesure où l'objectif avoué ne sera pas atteint. "La mise à grande vitesse du tronçon Ciney-Librabmont ne procure pas un gain de temps suffisant pour

▶ EuroCap-Rail et ses futurs concurrents



mentaire de 15 à 20 minutes.

Enfin, le projet EuroCap-Rail prévoit la construction d'une troisième voie entre Ottignies et Namur (200 km/h). Le coût supplémentaire est de 764 millions d'euros. Le programme complet (1,795 milliard d'euros) mettrait Luxembourg à 1h35 de Bruxelles contre actuellement 2h17. D'après Stratec, la seule clientèle qu'EuroCap-Rail pourrait attirer est celle du trafic business, laquelle serait relativement marginale. Il propose juste la moder-

nisation de la ligne. Mais quid des retombées financières liées à la clientèle européenne allant à Strasbourg? Pour observateurs, l'étude Stratec agréé la SNCB où le projet EuroCap-Rail n'a jamais eu le soutien escompté.

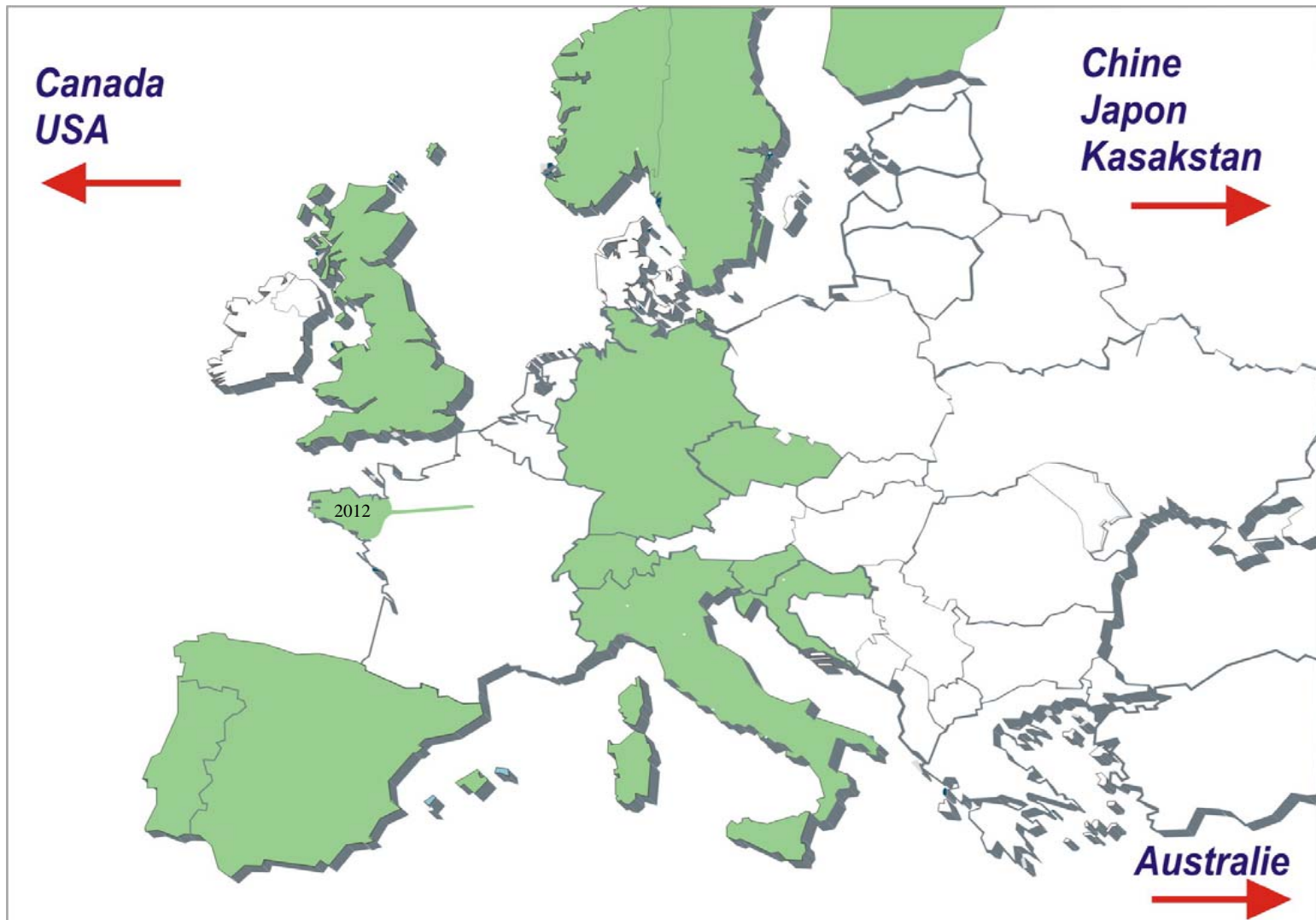
Lors de l'introduction du dossier à la Commission européenne, la Région wallonne avait fait faire des études concluantes. L'évaluation socio-économique et de la rentabilité du projet faisait alors état de recettes de 105 millions d'euros (33

millions en 2003). La fréquentation devait même être portée de 3,2 millions de voyageurs à 6,822 millions. EuroCap-Rail a d'ailleurs le soutien des autorités luxembourgeoises.

Contacté par nos soins, le ministre wallon des Transports, André Antoine (CDH) n'a pas caché son irritation devant les conclusions de l'étude. Il en conteste la méthodologie et se dit inquiet pour l'avenir du rail wallon (lire ci-contre).

Ph. Law.

147 Pendolini circulent dans le monde



Cisalpino (CFF – FS)

14 en livraison

3kv - 25kv – 15kv – 250 km/h
430 places

Comparateur Bruxelles - Strasbourg

<i>Bru (Lux)</i>	0'	0'	0'
<i>Bruxelles Midi</i>	(19')	(19')	-
<i>CDG</i>	1h16	1h16	-
<i>Luxembourg</i>	-	-	1h35
<i>Strasbourg</i>	2h03*	2h.32*	1h25
<i>Total (avec arrêts)</i>	3h23	3h.52	3h00
	* LN Terminée	* Situation actuelle	Liaison entre les 3 Sièges de l'UE

ETCS – 180 km/h (lignes 161 / 162)



Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg - Basel SBB - Zürich Hbf.

<i>Bru (Lux)</i>	<i>07.00</i>	<i>09.00</i>	<i>12.00</i>	<i>18.00</i>
<i>Luxembourg</i>	<i>08.35</i>	<i>10.35</i>	<i>13.35</i>	<i>19.35</i>
<i>Strasbourg</i>	<i>10.00</i>	<i>12.00</i>	<i>15.00</i>	<i>21.00</i>
<i>Basel SBB</i>	<i>11.05</i>	<i>13.05</i>	<i>16.05</i>	<i>22.05</i>
<i>Zürich Hbf.</i>	<i>12.05</i>	<i>14.05</i>	<i>17.05</i>	<i>23.05</i>
<i>Zürich Hbf.</i>	<i>-</i>	<i>08.50</i>	<i>13.50</i>	<i>15.50</i>
<i>Basel SBB</i>	<i>05.50</i>	<i>09.50</i>	<i>14.50</i>	<i>16.50</i>
<i>Strasbourg</i>	<i>07.00</i>	<i>11.00</i>	<i>16.00</i>	<i>18.00</i>
<i>Luxembourg</i>	<i>08.30</i>	<i>12.30</i>	<i>17.30</i>	<i>19.30</i>
<i>Bru (Lux)</i>	<i>10.05</i>	<i>14.05</i>	<i>19.05</i>	<i>21.05</i>



*« Les calculs de mes ingénieurs sont formels,
le projet est irréalisable.*

*Il en nous reste plus qu'une chose à faire :
le réaliser. »*

Pierre Latécoère