
TRAFIC FERROVIAIRE - PASSAGERS

La SNCB sur la voie du train pendulaire

Philippe Lawson

Mis en ligne le 19/02/2008

La société veut le proposer sur Bruxelles-Luxembourg en partenariat avec un opérateur et ce, au plus tard en 2010.

A la clé, un gain de temps d'environ 20 minutes et une sécurité renforcée.

Un prolongement vers Bâle est aussi à l'agenda.

Nouvelle alternative pour les passagers de la ligne Bruxelles-Luxembourg. Après l'abandon du projet EuroCap-Rail en raison notamment des investissements coûteux qu'il nécessite, la nouvelle génération des trains pendulaires suscite l'intérêt de l'opérateur SNCB qui n'exclut pas de le proposer bientôt aux passagers de la ligne 161. C'est ce qu'a déclaré Michel Jadot, directeur général de la division "voyageurs internationaux" de la société ferroviaire lors d'une conférence-débat organisée vendredi au Cercle royal Gaulois à Bruxelles. *"Le nouveau matériel roulant (projet Pendolino) que propose Alstom est intéressant d'autant plus qu'en matière de vitesse, il nous permettrait un gain de temps d'environ 20 minutes (10 à 20 pc de gain par rapport au temps actuel) et ne nécessite pas un gros investissement en matière d'infrastructures.*

Nous allons maintenant demander au constructeur toutes les caractéristiques techniques et nous tourner vers Infrabel (NDLR : gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge) pour avoir une idée des aménagements à faire sur la voie", nous a indiqué Michel Jadot.

L'objectif de la SNCB est d'aller vite et de pouvoir proposer le pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg au plus tard en janvier 2010, car, dit-il, *"c'est l'année de la libéralisation du trafic ferroviaire international et mieux vaut être en avance"*. La nouvelle alternative tombe à un bon moment, car des travaux de modernisation de la liaison sont actuellement en cours pour augmenter la vitesse commerciale sur cette voie. *"Les travaux actuels ne permettront pas de faire circuler les trains pendulaires, il faudra des aménagements complémentaires qu'il est difficile d'évaluer pour l'instant"*, nous a répondu Aurélie Traube, porte-parole d'Infrabel.

Investissements mineurs

Les travaux actuels sont évalués à environ 680 millions d'euros et la prise en compte du projet Pendolino sur la ligne ne devrait nécessiter qu'un investissement mineur selon des observateurs. *"Il suffira de renforcer certaines courbes pour pas grand-chose, mais le gain de temps pour les voyageurs sera considérable. Le projet de train pendulaire est d'autant plus intéressant que les travaux actuels ramèneront le temps de parcours le trajet Bruxelles-Luxembourg à 2h06, soit la même chose ce qu'on mettait en 1970 pour relier les deux capitales européennes"*, commente Pierre Havelange, président de l'Association des clients des transports publics (ACTP). Avec les pendulaires, la durée du parcours devrait être ramenée à environ 1h50 contre 2h20 ou 2h30 actuellement. Le nouveau train garantit une vitesse de 250 à 275 km/h contre 120 à 140 km/h actuellement sur la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Il offre aussi une sécurité plus accrue, car les rames sont équipées d'un système d'absorption de chocs (à l'avant et entre les voitures). Le train est muni de la nouvelle version de système européen de sécurité (ERTMS) et les inclinaisons sur les voies sont gérées par un ordinateur de bord. Le matériau de base est l'aluminium, ce qui permet à Alstom de proposer un matériel plus léger. Il bénéficie de la même technologie que l'Automotrice à grande vitesse (AGV) d'Alstom et permet une augmentation de l'espace disponible pour les voyageurs de 10 à 15 pc.

La SNCB ne souhaite pas embrasser seule l'aventure du pendolino, car elle envisage un prolongement de la liaison vers Strasbourg et Bâle. Il faut dire que la liaison Luxembourg-Strasbourg fait partie du projet de TGV Est des Français. *"Si on peut le faire avec d'autres opérateurs comme les Suisses, les Luxembourgeois, etc., ce serait une bonne chose. Nous devons aussi analyser la rentabilité économique du projet"*, conclut M. Jadot.



D.R.