

Le lobby « propendulaire » intensifie la pression

«Je regrette que malgré les nombreux appels du pied, jusqu'ici, il n'y ait eu aucune déclaration du gouvernement wallon sur le sujet».

François Bellot, sénateur bourgmestre de Rochefort (MR)

20 millions d'euros d'investissement en infrastructure, quelques rames à 25 millions d'euros l'unité: pas très cher, selon les défenseurs du pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Une délégation des provinces de Namur et de Luxembourg a mis les grands moyens pour réclamer des trains pendulaires sur l'axe Nord-Sud.

● Emmanuel WILPUTTE

L'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg (lignes 161-162) bénéficie d'une modernisation, assurée par Infrabel, pour un coût d'environ 600 millions d'euros, de quoi augmenter la vitesse de croisière des convois de 130 à 160 km/h. Cela réjouit évidemment les forces vives des régions traversées, mais tant en province de Namur qu'en province de Luxembourg, des voix s'élèvent pour réclamer un «bonus»: que des trains pendulaires (lire par ailleurs leurs avantages techniques) puissent circuler sur cet axe. Il en coûterait environ 20 millions

d'euros supplémentaires en aménagements, Infrabel n'étant pas réfractaire... à condition que la SNCB valide cette option et envisage d'emblée d'acquiescer du matériel roulant de type «Pendolino». Un lobby namuro-luxembourgeois s'est réuni autour de cette modernisation ultime, qui assurerait à long terme le statut international de l'axe Nord-Sud, quelque peu délaissé au bénéfice des 300 km de lignes TGV pour lesquelles, en Belgique, on a déboursé la coquette somme de 5 milliards d'euros.

Essai entre Genève et Milan

Tables rondes sur la mobilité, interpellations politiques etc. Jus-

L'exemple suisse a convaincu les représentants des provinces de Namur et de Luxembourg.

qu'ici, rien n'y a fait: la SNCB ne s'est pas encore décidée pour le pendulaire, au point de se demander si elle le fera un jour. L'opérateur ferroviaire fait partie d'un «consortium» qui discute des opportunités transfrontalières, avec les sociétés consœurs du Grand-Duché, de France et de Suisse. Où en est-on de ce côté? Le lobby namuro-luxembourgeois peine à obtenir des informations. De guerre lasse, le sénateur bourgmestre de Rochefort François Bellot (MR), très impliqué dans les dossiers ferroviaires, a mobilisé une délégation. En direction de la Suisse. Idée: puisqu'ici rien ne bouge, on va prendre la température de l'autre côté. «Nous prenons notre bâton de pèlerin», dit le Rochefortois, suivi par des députés provinciaux namurois et luxembourgeois, de sa collègue du sénat Isabelle Thibaut (Écolo), des gouverneurs Mathen et Caprasse, de représentants des agences de développement BEP et Idélux. Ce petit monde est parti sur le ton du consensus, il est revenu bien décidé à accentuer la pression sur la SNCB.

Première étape: le rendez-vous à Genève avec un porte-parole de la société de chemin de fer suisse. C'est clair, la liaison en pendulaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle (et/ou Zurich) intéresse vraiment, côté helvétique. Ici le pendulaire, on connaît. Bellot et consorts l'ont pris sur la ligne Genève-Milan. Grâce aux convois qui se penchent dans les tournants, les Suisses ont grappillé quelques minutes, le trajet passant de 4 h 15 à 3 h 50. Pas énorme. Mais en quelques années, le nombre de passagers a augmenté de 16%. Les Suisses sont convaincus, les Grands-Ducaux aussi. Ces derniers projettent la construction d'une gare à Cessange (6 km de Luxembourg-Ville) pour dynamiser (et accélérer) l'axe Nord-Sud. Et chez nous? La modernisation de la ligne 162 permettra déjà de raccourcir le trajet entre Bruxelles et Luxembourg-Ville de 2h26 à 1h59. Grâce au pendulaire, on gagnerait encore 9 minutes. Tout ça pour ça? Il faut envisager la ligne internationale dans sa globalité. Le train pendulaire, sur la portion de réseau français en direction de la Suisse, peut atteindre 250 km/h sur des lignes TGV. De quoi faire Bruxelles-Strasbourg en 3h15 plutôt qu'en 5h11, ou comment rendre le corridor Nord-Sud compétitif. ■



Les «forces vives» des provinces de Luxembourg et de Namur ont testé le train pendulaire entre Genève et Milan, pour réclamer cette technologie sur la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Ne pas rater le coche du maillage européen

Pour les habitants des provinces de Namur et de Luxembourg, les avantages du pendulaire sont minimes, puisque son développement suit une logique de ligne internationale. Mais il faut voir plus globalement. «Tirer» un axe ferroviaire vers le haut assure son futur. La crainte de la délégation: que la ligne Bruxelles-Luxembourg soit contournée et ne fasse pas partie du grand maillage européen de la grande vitesse. Ils l'ont entendu de la bouche

des Suisses: avec le pétrole annoncé un jour à 200 dollars le baril, les trains internationaux ont un grand avenir, pas uniquement les TGV. On s'attend à des développements spectaculaires. Dans les provinces de Namur et de Luxembourg, on ne veut pas rater le coche. Et on voudrait que la SNCB ne le rate pas. On la préfère tout de même à un potentiel opérateur privé. Rappelons que le trafic international est ouvert à la concurrence depuis le 1^{er} janvier 2010.

Comme une moto, dans les tournants

La délégation des provinces de Namur et de Luxembourg a parcouru quelques centaines de kilomètres en train pendulaire, entre Genève et Milan. L'occasion de se rendre compte du confort de pareil convoi, qui se penche dans les courbes et peut donc les prendre à grande vitesse. Ce serait utile sur les tronçons les plus au Sud de la ligne Bruxelles-Luxembourg, où on dénombre une dizaine de tournants importants, vu le relief. Avec un angle de 8 degrés d'inclinaison, on pourrait les prendre à pleine vitesse, d'où les minutes gagnées sur le trajet. Entre la Suisse et l'Italie, cela se cabre également. Pour l'avoir vécu, on peut vous dire qu'assis, alors que le mastodonte de métal se penche comme le ferait une moto, la sensation est plutôt agréable. Par contre, beaucoup de passagers ne supporteraient pas de voyager debout, au risque d'être malade. Le «Pendolino» testé en ce début de semaine a été fabriqué par la firme Alstom.

François Bellot, le gouverneur de la province de Luxembourg Bernard Caprasse et les autres voulaient tout savoir du système. Ils ont été jusqu'à Savigliano (banlieue de Turin) pour visiter le centre de compétence de la multinationale Alstom pour la technologie pendulaire. Là, on leur a expliqué qu'il s'agit de la meilleure alternative pour augmenter la vitesse sur une ligne, sans consentir les énormes investissements que nécessitent les TGV. Une vole «normale», avec quelques aménagements, peut ainsi entrer dans le maillage européen interconnecté, et qui le sera toujours davantage. Alstom veut évidemment vendre ses produits, il a profité de la présence de la délégation pour souligner qu'il est le seul à proposer un système pendulaire «actif», de la dernière génération. Les convois anticipent les courbes et se mettent déjà en position «d'attaque» avant de les aborder. De nouveau comme une moto. ■

INTERVIEW ● François BELLOT



Le bourgmestre de Rochefort et sénateur (MR) menait la délégation.

Pourquoi avoir initié ce voyage en délégation, en Suisse? Nous sommes arrivés au bout de la logique d'interpellation. La SNCB, dans le cadre du consortium avec les autres opérateurs ferroviaires, doit dire clairement si elle veut le pendu-

«Que la SNCB dise clairement si elle le veut»

laire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg. Lors de ce voyage, les Suisses, eux, nous ont clairement indiqué qu'ils veulent faire du Zurich-Luxembourg-Bruxelles. Ils se disent même prêts à investir dans le matériel roulant. Autre point important, nous voulions bien comprendre le sujet. La conclusion: pour un investissement modéré, le pendulaire allie le confort et la rapidité.

Et maintenant? Les forces vives des deux provinces vont agir d'une seule voix. Nous avons compris les avantages du pendulaire, concrètement. Nous allons entamer des démarches, notamment auprès du conseil d'administration de la SNCB. Je regrette que malgré

les nombreux appels du pied, jusqu'ici, il n'y ait eu aucune déclaration du gouvernement wallon sur le sujet. Il faut dire que nos relais à la SNCB ne sont pas très importants. La force des Flamands, c'est aussi la faiblesse des Wallons.

Y a-t-il urgence à se décider?

Avec le prix du pétrole, on le sait, tout va changer. On sait aussi qu'un jour, les sauts de puce en avion, ce sera terminé. Si on n'inscrit pas l'axe ferroviaire Nord-Sud dans le réseau des grandes lignes internationales, on sera mis hors jeu. Il ne faut pas rater le coche. Dans le futur, les espaces ruraux éloignés des grands axes de transport public souffriront, très durement. ■

VITE DIT

Forces vives

La délégation des deux provinces comprenait les gouverneurs Bernard Caprasse (Luxembourg) et Denis Mathen (Namur), les députés provinciaux namurois Luc Delire, Philippe Bultot, Jean-Marc Van Espen; leur collègue luxembourgeois Daniel Ledent; les sénateurs François Bellot et Cécile Thibaut; des représentants d'Idélux et du Bureau économique de la province de Namur.

L'exemple de Virgin

Parmi les partisans du pendulaire se trouve l'Anglais Richard Branson. Le milliardaire, outre l'aviation, a également investi dans les chemins de fer. Il gère avec succès la «West coast main line» entre Londres, Manchester et Glasgow. Virgin ne s'occupe que de la commercialisation du produit: elle a acheté les rames à Alstom, qui en assure la maintenance.

Combien d'arrêts?

Chez nous, le projet de pendulaire s'appliquerait uniquement aux connexions transfrontalières, avec un minimum d'arrêts dans les gares. Question: quels arrêts (cela pourrait être un seul) conserver dans nos provinces, entre Marloie, Jemelle, Libramont, Arlon?



● Cécile THIBAUT (Écolo) Sénatrice (province de Luxembourg)

Il ne manquait que les syndicats

La sénatrice en est convaincue: «Investir dans une perspective internationale sur la ligne Bruxelles-Luxembourg garantira la politique d'investissement dans le futur, plutôt que d'être éternellement la dernière roue de la charrette. Il en va aussi du développement économique de l'axe Nord-Sud». L'Écolo rappelle que le pendulaire fait l'objet d'un large consensus en province de Luxembourg: «Il y a eu différentes tables rondes sur la mobilité, avec le gouverneur et les forces vives, dont les syndicats. Dommage qu'on n'ait pas invité les syndicats à participer à cette délégation».



● Daniel LEDENT Président du collège provincial (PS), province de Luxembourg

Presque un tabou

Le député provincial, ancien cheminot, y va d'un vibrant plaidoyer pour le train pendulaire. «La ligne TGV en site propre, comme il en fut jadis question, on ne l'a pas eue, on ne l'aura pas, je pense que ce fut une erreur historique. Maintenant, il faut avoir le pendulaire, il faut capter du trafic Nord-Sud, sinon, la Wallonie finira par être contournée. Malheureusement, je n'ai pas le sentiment que la SNCB veuille avancer. Au conseil d'administration, c'est presque un tabou. Il faudrait soit que la SNCB décide d'acheter du matériel pendulaire, ou qu'un opérateur privé le fasse. Mais je trouve que ce serait dommage que la SNCB rate le train de la modernité».



Détour par l'usine italienne d'Alstom, spécialisée dans la fabrication de rames pendulaires.