



Déjeuner-conférence 21 mars 2012

Pierre-Alain Perren, CFF "La liaison ferroviaire Bruxelles - Luxembourg - Bâle"

En ce premier jour de printemps, c'est à l'Hôtel Plaza que **Pierre-Alain Perren**, Manager de Produits Grandes Lignes aux CFF, est venu nous entretenir d'un sujet qui intéresse autant les industriels que les voyageurs : *"La liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle, situation et perspective de développement"*.



Ph. Kenel introduisant l'orateur



Pierre-Alain Perren souligne tout d'abord qu'un objectif prioritaire des CFF est de développer les liaisons avec les centres économiques européens dans un rayon de 6 heures et de mettre en place une offre compétitive par rapport au transport aérien. Deux liaisons sont déjà performantes : Berne-Milan en 3h et Berne-Paris en 4h.

L'objectif à l'horizon 2016 est donc de réduire le temps de parcours de Berne vers Munich, Barcelone et, ce qui nous concerne le plus directement, Luxembourg et Bruxelles.

Monsieur Perren souligne que les contraintes à ce développement sont autant d'ordre politique - par la nécessité d'une intégration internationale et par le respect d'une cadre réglementaire pour la

	2012	2016
Berne-Paris	4h00	4h00
Berne-Munich	5h30	4h30
Berne-Milan	3h00	3h00
Berne-Luxembourg	5h00	3h45
Berne-Bruxelles	7h00	5h30
Berne-Barcelone	12h00	7h00



MM. A. Dufrane, M. Jadot et G. Vernieuwe

La liaison ferroviaire Bruxelles - Luxembourg - Bâle



Mme P. Dedoncker et M. J. de Santos
MM. R. Maurissen et V. Thyron
MM. Fr. Baur et Fr. Bellot



MM. S. Dozin et Ph. Kenel
MM. J-F Richon
et l'Ambassadeur J. de Watteville



M. A. de Pierpont et Mme C. Maulavé

MM. Ch. Médart et O. Meyer-Rühle



La liaison ferroviaire Bruxelles - Luxembourg - Bâle

Le développement du rail européen : un projet à mener en commun

L'orateur suisse mentionne également que les CFF souhaitent une croissance saine - avec à tout le moins la couverture des frais - et un partenariat solide avec les sociétés concernées que sont la SNCB, la CFL et la SNCF. Toutes impliquées dans le grand projet de développement du rail européen pour lui donner une place importante dans le transport de personnes et de marchandises.

On se doute que cela demande aussi bien des accords politiques que des investissements financiers considérables, ainsi qu'une excellente coordination entre les différents opérateurs impliqués dans ce vaste projet.

Les CFF sont prêts à développer la liaison Suisse-Luxembourg-Bruxelles, pour autant que la France et la Belgique mettent à disposition les nouvelles infrastructures nécessaires, ce qui devrait être chose faite fin 2016.

Et l'orateur de conclure que l'engagement des CFF dans le développement de l'axe Zürich-Bruxelles dépendra de la rentabilité de la ligne, rentabilité qui à son tour dépendra d'accords équilibrés entre les quatre sociétés de chemin de fer concernées.

Les questions et réponses ou interventions qui ont suivi n'ont pas manqué d'intérêt vu la présence dans l'assemblée de représentants de la SNCB (Monsieur Michel Jadot), d'Infrabel (Monsieur Guy Vernieuwe), de la Community of European Railways (Monsieur Hans Besser) ainsi que de représentants politiques.

Photos : Nicolas Lobet

politique des transports - que techniques et financières : les réductions de temps sont liées notamment à l'acquisition de trains pendulaires et à la mise en service d'infrastructures qui éviteront les changements de locomotive en cours de trajet.

Actuellement reconnaît-il, l'offre ne répond pas aux attentes des clients : il n'y a pas de liaison directe Genève-Bruxelles et il n'y a que deux liaisons par jour pour joindre Zürich-Strasbourg-Luxembourg-Bruxelles, qui assurent actuellement un transit journalier d'environ 150 passagers.

Dans les transports entre la Suisse, la Belgique et le Luxembourg, la part du rail avoisine les 4%, la route s'octroyant 65% de part de marché et les airs 31%. Il reste donc un large potentiel d'amélioration de la part modale du rail.

Il existe deux possibilités de liaison Belgique - Suisse par chemin de fer : au départ de Genève ou de Zürich.

Si la liaison Bruxelles-Genève ne fait actuellement l'objet d'aucun projet concret, cela devrait bouger dans les prochaines années pour ce qui est de Bruxelles - Zürich.

Améliorer la liaison Zürich - Bruxelles

Une des clés de l'amélioration de ce deuxième axe, c'est de rendre plus rapide la liaison Bruxelles-Luxembourg, bien trop lente par rapport aux standards actuels.

La nouvelle ligne devrait être opérationnelle en 2016 avec l'adoption de trains pendulaires, ces trains conçus pour s'incliner dans les courbes et ainsi compenser la force centrifuge lors des vitesses élevées, en particulier, sur les lignes existantes qui souvent suivant des vallées sinueuses et n'ont pas été prévues à l'origine pour des trains roulant à plus de 250 km/h. Conjointement, l'achèvement de la LGV est-Européenne, prévue pour décembre 2016, réduira le trajet Luxembourg-Strasbourg de 2h10 à 1h25.

Encore quelques années d'attente donc, et Zürich sera à moins de 6 h de rail de Bruxelles !

MM. H. Besser et S. Hirsbrunner entourant Mme A-K Bohnert



MM. Fr. Delpérée et M. Jadot

