

Question écrite de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges concernant de la Jonction Nord-Midi à Bruxelles - Nouveau tunnel.

Kattrin Jadin :

La ligne 0, communément appelée jonction Nord-Midi, reliant les trois gares principales de Bruxelles, a été inaugurée en 1952. Quotidiennement empruntée par 1.200 trains à raison d'une capacité maximale de 96 convois par heure, il s'agit du véritable point central du réseau ferroviaire belge. Cependant, ce tronçon arrive à saturation avec pour conséquence l'accumulation de retards à l'heure de pointe dès le moindre incident. La SNCB étudierait d'ailleurs actuellement la possibilité de construire une deuxième liaison souterraine entre les gares du Sud et du Nord de la capitale. Ce faisant, la SNCB agirait en vue d'une augmentation et d'une fluidification du trafic, d'une amélioration de la sécurité grâce à l'installation du système de freinage automatique ETCS et d'un accroissement de la vitesse des trains internationaux (ICE, Thalys et Eurostar) au passage de notre capitale.

1. Quels sont les différents tracés envisagés par la SNCB?
2. Pouvez-vous indiquer les différentes caractéristiques de chacun?
3. Pouvez-vous estimer l'augmentation de la capacité de fréquentation du rail qu'engendrerait la réalisation d'un tel projet?
4. Endéans quel délai un tel chantier pourrait-il être entamé et conclu?

Réponse du ministre : En réponse à la question posée, j'ai l'honneur de communiquer ce qui suit. Le réseau ferroviaire belge présente la particularité d'être configuré en étoile, acheminant quotidiennement des flux importants et croissants de trafics de voyageurs, en particulier sur les radiales qui convergent vers la jonction Nord-Midi à Bruxelles. Pour les besoins actuels du trafic voyageurs national, la jonction Nord-Midi est traversée par 17 des 33 relations IC et 11 des 33 relations S. Près de deux voyageurs sur trois empruntent quotidiennement cette artère ferroviaire. Cette utilisation importante de la jonction Nord-Midi a conduit le monde ferroviaire belge à mener de très nombreuses études au cours des 15 dernières années sur le besoin et les solutions de développement de la capacité de la jonction Nord-Midi. L'étude Rail4Brussels par exemple, finalisée en 2016 à la demande du SPF Mobilité et Transports a montré que ce n'est pas uniquement l'infrastructure qui apporte la solution mais la combinaison de toutes les composantes du système de mobilité. Cette étude a identifié 8 leviers d'action susceptibles d'influencer l'offre et la demande ferroviaires. Leur potentiel de capter l'augmentation de la demande (en %) a été évalué de manière indépendante :

1. INTEGRATE : l'intégration des différentes offres de mobilité, le développement d'une information multimodale plus ciblée et prédictive et une tarification plus homogène : 5% ;
2. SPLIT : désynchronisation des transports, tarification modulaire en fonction des heures, développement du télétravail et du travail nomade : 15% ;

3. SPREAD : une plus grande répartition des pôles de destination au sein de la Région bruxelloise et de la Zone RER peut soulager la Jonction Nord-Midi à l'horizon 2030 : 5% ;

4. SHIFT : report modal du rail vers d'autres modes de transport: trams interrégionaux, bus rapides métropolitains, covoiturage, vélos à assistance électrique et autoroutes cyclables : 15% ;

5. OPTIMIZE : une série de mesures opérationnelles susceptibles d'être mises en œuvre à court terme et offrant des gains de capacité considérables (quick-wins). À l'heure actuelle, les différentes voies de la jonction Nord-Midi permettent de faire passer un maximum de 16 trains/h/voie. Beaucoup de réseaux étrangers atteignent des capacités largement supérieures (entre 20 et 30 convois/h/voie), grâce à l'optimisation de certaines procédures et à des nouvelles technologies (ATO) : 15% ;

6. ROLL OUT : optimisation du matériel roulant : homogénéisation, convois double étage (M7 par exemple), etc. : 25% ;

7. OPERATE : réorganiser et spécialiser le réseau autour de nœuds de correspondance et privilégier vers Bruxelles uniquement des convois utiles, modification du schéma d'exploitation : 20% ;

8. BUILD : l'optimisation des voies périphériques « est (L26) » et « ouest (L28) » a été préférée par les différents acteurs.