



Avis 11/ 05

L'avenir de la ligne 12 et de l'IC-B « Benelux »

Le 21 mars 2011 s'est tenu à la maison communale de Kalmthout une importante réunion du comité d'action consacrée aux problèmes de la ligne 12 et des relations transfrontalières entre la Belgique et les Pays Bas. Plusieurs autorités et responsables politiques, aussi bien belges que néerlandaises, y participaient.

Les faiblesses actuelles de la ligne 12 furent passées en revue .

- IC-B : suppressions et retards fréquents
- Train L : retards
- Communication défailante
- Correspondances difficiles (Vilvorde, ligne 26, Gand, Pays de Waas)
- Manque de liaisons le soir et le week-end
- Desserte de Antwerpen-Dam et de Antwerpen-Oost diminuée

En plus le comité d'action s'est inquiété de la suppression imminente de l'IC-B . Le comité souhaite que l'IC-B soit au moins remplacé par un autre IC , avec une haute fréquence , qui assure la desserte de Roosendaal et même au delà . Pourquoi pas jusqu'au nœud ferroviaire principal de la NS Utrecht . Ce IC devrait assurer des liaisons attractives de part et d'autre de la frontière belgo-hollandaise.

Le train L actuel ne correspond pas du tout à ces exigences.

En 2007 le CCU avait déjà consacré un avis à ce sujet . Vous trouverez en annexe l'avis 07/14 dont nous reprenons la synthèse.

Traduction de la synthèse de l'avis 07/11 (08-05-2007)

1 Le problème

Bientôt les TGV rouleront entre Amsterdam et Anvers. A cette occasion les chemins de fer néerlandais, NS , veulent en profiter pour supprimer le train Benelux; l'IC-B Bruxelles-Roosendaal-Amsterdam. ; Il est clair que la NS veut

transférer tout le trafic entre la Belgique et les Pays Bas sur la ligne à grande vitesse dans le but de remplir les TGV. En plus l'actuel IC-B Benelux a la réputation d'être le train international le moins fiable

De ce fait la relation transfrontalière entre la Belgique et les nœuds ferroviaires de Roosendaal, Dordrecht et La Haye est supprimée. Un trajet en TGV sera (beaucoup) plus cher qu'un trajet comparable en train international classique. Seront surtout touchés les voyageurs à revenus modestes, e.a. les jeunes, les seniors et les familles avec enfants. De plus, le voyageur doit affronter les réservations obligatoires, la limitation des possibilités de départ et le risque de ne pas pouvoir réserver à la date voulue, sans aucune alternative.

2- l'Avis

Sur base des données citées plus haut le CCU ne peut pas admettre la suppression sans plus du train international IC-B Benelux afin de favoriser une relation TGV

3-Contreproposition

Le Comité favorise dans tous les cas le maintien d'une liaison transfrontalière attractive qui au départ de Roosendaal assure l'accès au réseau NS. L'actuel train L Anvers- Roosendaal n'entre pas en ligne de compte comme alternative valable

La réponse de la SNCB à cet avis fut une fois de plus décevante. Vous trouverez en annexe la réponse de la SNCB.

Remarquons surtout que dans cette réponse vous chercherez en vain le mot « voyageurs »

Le CCU continue de condamner la politique de suppression des trains internationaux classiques pour favoriser les trains à grande vitesse. Les arguments avancés lors de la suppression de l'IC Ostende Cologne restent valables et d'actualité mutatis mutandis pour toute liaison transfrontalière.

Il fut démontré que le voyageur d'Ostende, de Bruges, de Gand, de Louvain et de Verviers ne disposait plus de train direct pour Cologne, avec comme résultat qu'il payait plus cher pour un temps de parcours plus long. En plus il ne bénéficiait plus de la validité de 2 mois du billet international, au contraire la réservation obligatoire lui enlevait toute souplesse à cet égard. Tout ceci peut être qualifié de pratiques commerciales discutables.

CET AVIS A ETE APPROUVE A L'UNANIMITE EN REUNION PLENIERE DU 14 JUIN 2011.