



**Maintenant, place aux réseaux suburbains autour de
Bruxelles, Liège, Charleroi, Gand et Anvers**

Navetteurs.be, TreinTramBus et Test-Achats saluent l'arrivée du Tunnel Schuman-Josaphat

Ce dimanche, le Tunnel Schuman-Josaphat est mis en service à l'est de Bruxelles. Les associations de voyageurs Navetteurs.be et TreinTramBus ainsi que l'association de consommateurs Test-Achats sont enthousiastes par rapport à cette nouvelle connexion mais demandent que d'autres travaux urgents soient également réalisés afin d'augmenter la capacité du réseau ferroviaire ailleurs autour de Bruxelles.

A partir de ce dimanche, les trains circuleront dans le Tunnel Schuman-Josaphat à Bruxelles. Celui-ci relie Bruxelles-Schuman à Evere et rend ainsi possibles des trajets directs entre l'est de Bruxelles et l'aéroport, Louvain, Anvers, Charleroi et Namur.

« Une excellente chose qui offre à bon nombre de voyageurs des liaisons plus rapides et directes », réagissent Navetteurs.be, TreinTramBus et Test-Achats. « Cette liaison rapide est une bonne alternative pour ceux qui sont actuellement dans les files. De plus elle permet de quelque peu soulager la Jonction Nord-Midi déjà sursaturée. »

Cependant, le potentiel d'exploitation de la ligne est pénalisé par le supplément « Diabolo » -la taxe qui doit être acquittée pour chaque trajet de et vers l'aéroport- ainsi que par le fait qu'aucun train ne circule dans ce tunnel durant le week-end. Avec l'application du supplément « Diabolo », un trajet entre Bruxelles et l'aéroport coûte ainsi 8,60 € au lieu de 3,20 €, soit plus du double. « Les voyageurs vont dès lors réfléchir à deux fois avant d'opter pour le train. De plus, la SNCB ne juge pas utile de faire circuler les trains à travers ce tunnel durant le week-end, ce qui constitue un manquement majeur. » Les associations espèrent également la mise en place de liaisons rapides depuis Charleroi, Namur, Anvers et Malines vers la Quartier Européen.

Pour conclure, le travail n'est pas fini : le réseau-S autour de Bruxelles (RER) est attendu depuis de nombreuses années, un réseau suburbain qui doit permettre des liaisons fréquentes vers Bruxelles au départ de la périphérie. Après des années de retard dans la réalisation de celui-ci, la question est également de savoir si la SNCB est en mesure de mettre en place une offre fréquence élevée : les économies imposées par le gouvernement fédéral risquent de lui mettre des bâtons dans les roues. Sans parler des réseaux-S autour des villes de Liège, Charleroi, Anvers et Gand qui sont dans le top des files sur les routes pour y accéder. Seul un réseau-S autour de celles-ci peuvent à terme réduire les files sur la route.