



Amis du Rail
HALANZY-BASTOGNE

Gare de Halanzy

Vendredi 16 septembre 2011
Déjeuners des navetteurs (gratis)
entre 05h30 et 09h00.

Café (ou jus), croissants seront offerts aux navetteurs
et futurs navetteurs.



Autorail 4510 des ARH, devant les ateliers de Stockem en compagnie d'une série de cabines flottantes.



Gare de Bastogne-Sud (côté quai !!) le 22 mars 2011, dans l'attente du retour du train...

Le Petit News des ARH

N° 20, avril, mai, et juin 2011

Siège Social : Rue du Bois, 14 à 6792 HALANZY

Secrétariat ARH - Place de la Gare, 1 - B-6792 HALANZY

Sommaire...

1. **Nouvel habillage pour le « Petit NEWS »**
2. **Ligne 163 Libramont – Bastogne : La Honte**
3. **L'avenir est au RAIL !**
4. **Compte rendu de notre rencontre de ce 12 mars dernier avec notre ami Markus.**
5. **Train spécial sur l'Athus-Meuse.**
6. **Revue de presse**

Nouvel habillage pour le « Petit NEWS »

Pour son 20^{ème} numéro (depuis 2005), votre Petit News change de présentation, et oui après le 25^{ème} anniversaire des ARH en novembre dernier, nous avons pensé qu'il était plus que temps de revoir la présentation de votre bulletin.

Nous espérons que cette nouvelle présentation sera bien perçue par nos lecteurs de plus en plus nombreux.

Nous avons également pensé à modifier le nom et transformer « Le Petit News » en « La Voix des ARH ».

Mais avant de procéder au changement de nom, nous aimerions connaître votre opinion.

N'hésitez pas à nous la faire connaître par un retour de mail à l'adresse suivante : Arh4318@hotmail.com

-Comité ARH et fonctions-

Jean PERLEAU (président d'honneur).

Michel AMBROISE (président et responsable du comité de défense des lignes et trésorier).

Michel DEMOULIN (1^{er} vice-président et responsable des archives).

Frédéric LIMPACH (2^{ème} vice-président et responsable de la section ARH-Bastogne)

Cécile DALCQ (secrétaire).

Olivier MOTTET (vérificateur aux comptes).

Alain PIEMME (responsable modélisme et co-responsable section ARH-Bastogne)

Christophe BOURGUIGNON

(responsable en communication, photos, etc..).

Christian VANKEER (montage Vidéo)

Christophe BOLZONELLA (responsable du team expo).

Claude MIRGUET (intendance et responsable des locaux).

Laurent NSABIMANA (rédaction du bulletin ARH).

Henri MAILLARD (membre).

Philippe HUART (membre).

Locaux : Gare de Halanzy 063/22.11.75

Atelier modélisme : tous les 1^{er} et 3^{ème} vendredi du mois, sauf en juillet et août

Ligne 163 Libramont - Bastogne La Honte...

Depuis la sortie du dernier numéro en mars, les choses se sont précipitées sur la ligne 163 comme vous pourrez en juger par vous même.

Les dernières centaines de mètres de rail situés en gare de Bastogne-Sud ont été arrachés, ainsi que la partie restante entre Saint-Pierre km 3 et Wideumont km 11.

Sous la pression des bourgmestres de Libramont et Vaux-Sur-Sûre qui ne rêvent que de Ravel, les ARH ont fort à faire pour concientiser le monde politique.

Pendant ce temps, le taux de pollution monte en flèche au même rythme que la flambée des cours du pétrole.



SIBRET : Une gare, un quai,....,je suis sans voie !

Dans les propositions des ARH quant à la réactivation de la ligne 163, il est évident que le nouveau point d'arrêt de Sibret ne pourra être situé au même endroit que la gare de jadis.

Le futur quai devra se situer au PN 26, côté gare, sur une longueur d'au moins 120m afin de permettre l'arrêt en toute sécurité d'une rame Desiro, avec, de part et d'autre du PN, un parking pour les navetteurs et voyageurs occasionnels.



Bastogne-Sud (22/03/2011)
emplacement de l'ancienne voie 2.

L'avenir est au RAIL !

Rien de nouveau, nous l'avons toujours pensé et dit ...

Le Livre Blanc Transports européen (Extrait de ce livre blanc)

Le 28 mars, la Commission Européenne a publié son tant attendu Livre Blanc sur les transports.

Le Livre Blanc est un document stratégique dans lequel la Commission explique ses attentes et objectifs dans le cadre du développement du système de transport européen à l'horizon 2050. Il n'est pas contraignant pour l'UE étant donné que toutes les mesures proposées doivent encore être décidées au niveau du Parlement Européen et du Conseil. Il comporte par contre de la part de la Commission un engagement politique de taille, étant donné que ses futures propositions en matière de politique européenne des transports s'inscrivent dans le cadre des orientations telles qu'exposées dans ce Livre Blanc.

Objectif prioritaire pour la CE : le développement d'un système de transport compétitif en Europe, qui permettra d'accroître la mobilité tout en réduisant les émissions de gaz nocifs.

Pour limiter les changements climatiques, la Commission ambitionne d'ici 2050 de réduire de 60 % par rapport à 1990, les émissions de gaz à effet de serre. Pour ce faire, l'utilisation de carburants au carbone doit diminuer de façon importante.

La Commission fixe 10 objectifs en vue de parvenir à un système de transport aussi efficace que possible. Les principaux sont les suivants :

□ Réduire de moitié dans les villes d'ici 2030 les automobiles fonctionnant avec des carburants conventionnels (essence, diesel), et bannir complètement ce type de véhicules des villes à l'horizon 2050.

□ 30 % du fret routier sur des distances excédant 300 km doivent passer d'ici 2030 à des modes de transport durables comme le rail et la navigation intérieure. D'ici 2050, la CE envisage le transfert vers rail et la navigation de la moitié de ce trafic. La CE fait d'emblée remarquer à ce sujet que des investissements ad hoc devront être consentis au niveau des infrastructures.

Concrètement, cet objectif signifie que le 'modal shift' refait son apparition à l'avant de la scène, bien que la CE se défende d'utiliser à nouveau cette terminologie.

□ D'ici 2050, la Commission souhaite parachever le réseau européen à grande vitesse. D'ici 2030, la longueur de l'actuel réseau TGV devra avoir triplé. La CE espère que d'ici 2050, la plus grosse partie du trafic voyageurs à moyenne distance se fera par chemin de fer.

□ D'ici 2050, tous les aéroports importants devront avoir une connexion au rail, de préférence au moyen d'une LGV.

2

□ Pour booster l'efficacité des infrastructures de transport, les systèmes de gestion du trafic comme l'ERTMS (ETCS, GSM-R) devront continuer à être déployés.

□ D'ici 2020, il devra exister un cadre en vue de l'élaboration d'un système multimodal européen d'informations relatives au transport, de gestion et de paiement. Dans le Livre Blanc, la CE répète à plusieurs reprises qu'elle souhaite un transport ininterrompu de porte à porte, tant en trafic voyageurs que fret, quels que soit les modes de transport utilisés à cet effet.

□ D'ici 2020, la CE vise à réduire de moitié le nombre de morts en trafic routier, pour parvenir en 2050 à un nombre d'accidents mortels « quasi nul ».

□ Application complète des principes « utilisateur payeur » et « pollueur

payeur ». Tous les coûts de chacun des modes de transport doivent autant que possible être imputés à l'utilisateur. Ceci sera par ailleurs une source de recettes, lesquelles pourront être investies dans les infrastructures, étant donné qu'au sein de l'UE les autorités publiques auront à ce moment-là moins de liberté de manœuvre par rapport à de tels investissements. Ces recettes peuvent faire office de levier, car ces flux financiers susciteront l'intérêt des investisseurs privés.

La Commission Européenne établit par ailleurs une liste de 40 propositions et actions pour les 10 années à venir. Le plan doit progressivement conduire à un espace de transport européen unifié.

Dans une note séparée, elle se concentre sur les principales mesures à prendre d'ici à 2014 :

□ Le secteur ferroviaire peut s'attendre à un nouveau paquet ferroviaire. Des adaptations radicales aux règles actuelles se situeront au niveau de l'ouverture du marché du trafic ferroviaire de voyageurs en service intérieur, de l'introduction d'une structure centrale de gestion pour les corridors de fret internationaux, d'une scission structurelle entre les gestionnaires d'infrastructure et les prestataires de services, et d'une augmentation de l'attractivité du secteur pour les investisseurs privés.

□ Propositions qui doivent permettre une nouvelle politique de taxation: report des coûts d'infrastructure sur les automobilistes, internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport, systèmes de dédouanement électroniques au niveau européen, ...

□ Publication d'un plan stratégique en matière de technologie des transports, avec une stratégie en vue de systèmes de transports plus propres.

□ La CE annonce des avancées importantes dans le domaine de la planification des itinéraires multimodaux et de la billetterie intégrée.

La réaction des divers groupes d'intérêts est globalement positive. La Communauté des Entreprises ferroviaires européennes et des Gestionnaires d'Infrastructure CER, EIM, ainsi que l'union des industries ferroviaires UNIFE louent dans un communiqué de presse commun les

objectifs de la Commission et l'importance de son attention vis-à-vis du rail. Ils soutiennent totalement les objectifs en vue d'un 'modal shift', d'une réduction sensible des émissions de gaz à effet de serre, et d'une réduction

3

structurelle de notre dépendance vis-à-vis du pétrole. Le secteur ferroviaire européen se réjouit du fait que le Livre Blanc se fait l'écho de son appel en vue d'introduire le principe du « pollueur payeur ».

Les associations ferroviaires soulignent par ailleurs le fait que l'attention doit à présent se tourner vers les mesures concrètes qui permettront de transposer cette vision dans la pratique. Elles mettent également en exergue la profession de foi de la Commission vis-à-vis des développements technologiques qui permettront d'atteindre les objectifs en matière de réduction des émissions.

Compte rendu de notre rencontre de ce 12 mars dernier avec notre ami Markus.

11h, Michel, El'Mitch et moi-même attendons l'arrivée du train IC de Bruxelles. Comme prévu, 11h17', début de notre entrevue avec Markus en gare d'Arlon, pour se terminer vers 15h30', le retour pour la Suisse. Elle fut très enrichissante et porteuse de bonnes leçons !

Jugez plutôt :

« Notre Professeur-ingénieur », aussi ancien cheminot, travaillant aujourd'hui pour l'Institut Fédéral Suisse des développements des transports ferroviaires, en connaît un sacré bout sur le Rail – tant réseau, techniques que matériel roulant - européen (occidental) et sur notre Rail belge, mieux que nos propres responsables politiques, voire de nos chemins de fer... !

Markus vient de passer une nouvelle semaine en Belgique (et ce à un rythme bimestriel)...où il rencontre politiques et décideurs tels que : cabinet des

Transports fédéral et wallon + à l'Europe, haute hiérarchie du Groupe SNCB, etc...

Après avoir étayé et « déballé » toutes ses connaissances, on est arrivé sur les dossiers ARH (ligne 162, lignes 165/166, ligne 163, tarification, offres de trains et problématique du matériel roulant,... ; et, sans la moindre hésitation, Markus, a accepté de nous offrir son savoir-faire, aide et connaissance pour la réouverture de la L163 ! « Cette ligne L163, dont j'ai déjà parlé de son avenir au Parlement Wallon, dit-il (avec les mêmes personnes de contacts que nous, tient tient !!) ne me fait pas peur ».

Il est à noter que notre Ami (pour mémo membre actif ARH depuis 1 an) est entrain de faire une thèse de Doctorat sur la réouverture de 4 lignes transfrontalières..., 2 franco-belge (Dinant-Givet et Quiévrain-Valenciennes) et 2 franco-suisse !

Avec les quelques éléments qu'il connaissait déjà (je vais lui fournir copie de tout notre dossier), il voit la ligne 163 comme un couloir Est/Ouest pour le fret européen... entre l'Athus-Meuse et l'Allemagne (Rhin d'acier ?) et pays de l'Est... Et oui, rien que cela... ce qui va plaire à certains... ! Pour la réouverture, il est également plutôt partant avec une infrastructure fret. Le Ravel, ne l'inquiète pas outre mesure, dit-il ; cette tendance création Ravel serait même entrain de s'inverser sérieusement au sein de la Région Wallonne (cfr Dinant-Givet notamment) ; en tout cas, plus vers les lignes de chemin de fer. La RW doit prendre les devants dans le ferroviaire tant pour faire face à la libéralisation que pour une éventuelle régionalisation partielle à terme, du rail.

Markus est ouvert pour organiser une conférence sur le Rail (développement général dont la L163 serait au cœur du débat) à Bastogne en septembre prochain (date sera connue très prochainement) où il veut marquer le coup ; donc la « grosse crème » autour

de la table (son carnet d'adresse + le nôtre devrait répondre à cette attente).

Ensuite, nous avons été visiter pendant 1h30' l'atelier de Stockem. Nous y étions attendu par le directeur. Et là aussi, Markus en a « terrassé » plus d'un avec ses connaissances et ses personnes de contacts ; il est au courant de futurs éléments, (dont certains ont des impacts directs pour la direction locale que celle-ci ignorait encore quasiment... Il « s'attaque » même au niveau de l'implantation du futur atelier !

Pour la petite histoire Markus est aussi impliqué de par son boulot dans la conception d'une toute nouvelle loco électrique pour les CFF !

Bref, 3h30' d'entrevue qui a filé à la vitesse d'un TGV... Je crois que si il n'y avait pas le train du retour pour la Suisse, on y serait encore... Une science ferroviaire ce Markus !

Frédéric Limpach

Train spécial sur l'Athus-Meuse où la promenade d'un gros nez !

Un train spécial « Mercia charter » est passé par l'Athus-Meuse pour se rendre au G.D. Luxembourg samedi dernier le 16 avril 2011. Ce train était composé de la HLD 5404 et de 3 voitures K de 1^{ère} classe remplies de voyageurs provenant d'Angleterre. Au Luxembourg, la 1604 des CFL a été ajoutée en tête du convoi pour permettre la traversée du pays. Voici le trajet approximatif que ce train effectuait :
Départ de Bruxelles – Namur – Libramont (tête à queue) – Bertrix – Virton – Rodange (ajout de la 1604 CFL) – Pétange – Fond-de-Gras (Train 1900) – Luxembourg (via Esch/Alzette) – Ettelbruck – Gouvy (retrait de la 1604 CFL) – Liège – retour à Bruxelles.

Malheureusement, je n'ai été prévenu que le vendredi soir après la réunion

du club et je n'ai pas pu avertir les autres membres des ARH qui auraient pu venir le photographe aussi. Cependant, j'ai pu le prendre en photo et je vous soumet 2 clichés par l'intermédiaire de ce journal.

Photo prise peu avant la gare d'Halanzy.



Pétange : Les 2 « gros nez » se rendent au Fond-de-Gras



Alain KERGER

Homologation des rames DESIRO

La SNCB avait annoncée la prochaine homologation des rames DESIRO pour le mois de juin 2011, malheureusement il n'en sera rien.

Aux dernières nouvelles, la présentation officielle à la presse nationale devait avoir lieu en gare de Charleroi début octobre prochain pour une mise en service officielle au prochain changement d'horaires de décembre.

Voulant en savoir plus, j'ai pris contact avec Madame Sylvie DE KEYSER (porte parole de la SNCB) qui m'a répondu que la présentation officielle était reportée en début 2012 et que la mise en service était reportée à une date indéterminée.

Revue de presse...

La SNCB scindée ne rapporte rien.

La scission de la SNCB en trois entités coûte de 50 à 100 millions d'Euros chaque année et ne rapporte presque rien, selon Jannie Haek, patron de la SNCB-Holding dont les propos se trouvent dans le procès verbal d'une réunion du conseil d'administration fin février, lisait-on (le 27/04) dans « De Standaard ». Il souligne que les coûts de l'IT, de la communication et des services juridiques ont augmenté à cause de la scission. L'Europe a voulu scinder les réseaux ferroviaires en plusieurs unités afin de créer de la concurrence qui sera inexistante durant la prochaine décennie, selon Jannie Haek.

Cette scission coûte de l'argent et est la principale raison du retard des trains ces dernières années, a ajouté Alex Migom, directeur général de SNCB-Holding lors de la même réunion.

■ Source : De Standaard

Conclusions des ARH...

Encore une fois, nous avons raison sur toute la ligne, nous avons tirés à plusieurs reprises la sonnette d'alarme à ce sujet. Le libéralisme à outrance n'apporte aucune solution aux citoyens européens. Il est temps que l'Europe s'occupe enfin du social et du bien-être des gens et non à des concurrences qui finissent par mettre le rail en danger.

Essais d'une rame Fyra sur la ligne 166 Dinant-Bertrix.



Photo Jean-Paul LAMOTTE

Une première dans notre province, une nouvelle rame « FYRA » a circulée pour des d'essais sur la ligne 166 entre Dinant et Bertrix début mars 2011.

Ces nouvelles rames, pas très jolies, sont destinées à relier Bruxelles-Midi à Amsterdam sur la ligne à grande vitesse (LGV2).

Réunion du 23 mai à Libramont avec deux représentantes de « Inter-Environnement Wallonie ».

Nous avons été conviés à une réunion avec IEW au sujet de l'avenir du rail en province de Luxembourg. Afin d'éviter un déplacement jusqu'à Namur, la réunion s'est déroulée à Libramont.

L'objectif essentiel de cette réunion était notre combat pour le développement du rail dans notre province.

Lors de cette entrevue de presque deux heures, nous avons sollicité un soutien du gouvernement wallon dans le remaillage du rail en Wallonie.



La rédaction du bulletin :



Laurent, le rédacteur en chef du bulletin

Avis à tous les membres.

Si vous êtes intéressés par la fourniture d'un polo supplémentaire (le logo est brodé) **au prix de 14 €**, (prix coûtant) je vous prie de bien vouloir compléter le bon de commande ci-dessous et le remettre lors de la prochaine réunion ou l'envoyer par la poste (ou le déposer) à l'adresse suivante :

ARH (secrétariat)
Place de la Gare, 1
B-6792 HALANZY

(A recopier sur papier libre)

Achat de polo (bleu) ARH (logo brodé)

Nom :

Prénom :

Nombre de pièces :

Taille souhaitée

Choix possibles : S - M - L - XL - XXL - XXXL



Excursion des ARH : date probable le dimanche 04 septembre, voici les deux propositions.

1) Soit une balade CFL sur la ligne du nord à la découverte du point d'arrêt de MERKHOLTZ ou l'on doit faire signe au train pour qu'il s'arrête, la balade est à faire à vélo à destination de CFL KAUTENBACH; là les plus courageux pourront déambuler par la superbe balade pédestre CFL KAUTENBACH à CFL GOBELMUHLE à travers les bois mais à pied cette fois, superbe point de vue sur la ligne et train toutes les heures le dimanche.

Coût :

1, 5 euros à chaque passage dans le train

2) Soit une balade DB GEROLSTEIN KYLLBURG au départ de CFL KLEINBETTINGEN superbe descente de la gare de GEROLSTEIN au travers d'une magnifique vallée.

Possibilité de s'arrêter tous les 7 km par les gares DB le long du parcours et de rentrer pour ceux qui seraient fatigués.

Coût 7 euros de CFL à TREVES, plus ou moins 20 euros de TREVES à GEROLSTEIN et retour.

-In Mémorium-

Suite au décès de **Monsieur Jean-Claude BAILLY**, beau-père de notre ami « Bobo », les ARH présentent à Christophe « Bobo », à son épouse Sandrine et à sa famille, ses plus sincères condoléances.

Bonne lecture, bonne vacance à tous et à très bientôt pour de nouvelles aventures ferroviaires.

Nous attendons vos textes pour le prochain bulletin qui sortira en septembre : arh4318@hotmail.com

Le comité de rédaction

Laurent Nsabimana

Le Rail c'est l'avenir !



Gare de Bastogne-Sud (photo Robert Fergloute)



5204 en manoeuvre en gare de Bastogne-Sud en 1987 (photo Wallorail)

N'hésitez pas à nous contacter pour tout type d'info concernant le RAIL !

Rendez-vous au prochain numéro !