

## AVIS 00/13 – PROPOSITION DE REOUVERTURE DE 6 LIGNES FERROVIAIRES AU SERVICE VOYAGEURS

Cet avis est rédigé par le Comité Consultatif des Usagers conformément aux dispositions de l'article 9bis du deuxième avenant au deuxième Contrat de Gestion entre l'Etat et la SNCB, et suite à la demande formulée par la SNCB le 19 juin 2000.

Le Comité réfère à ses avis 99/04 et 99/09, approuvés en séances plénières des 7 décembre 1999 et 1 février 2000. Toutefois, de nouveaux éléments étant intervenus depuis lors, certains ayant d'ailleurs été discutés en séance plénière du 22 février 2000, le Comité juge opportun d'émettre un nouvel avis à ce sujet, mettant l'accent sur les idées maîtresses émises lors de ses avis précédents.

D'une façon générale le Comité Consultatif est partisan de ces réouvertures, qu'il juge toutes les 6 suffisamment justifiables, non par principe, mais pour diverses raisons fort pertinentes. De plus, certains de ces projets ont déjà fait l'objet d'études sérieuses qu'il serait bon de repêcher avant d'en entamer de nouvelles.

-Les deux premiers projets (Neerpelt-Weert et Virton-Arlon) tombent sous le sens et sont quasiment réalisables du jour au lendemain, vu le bon état de leur infrastructure. De plus, ils ont le mérite de combler plusieurs hiatus du réseau voyageurs actuel.

-Les 2 projets en antenne (desserte de Maasmechelen et Bastogne) sont impératifs pour des raisons de désenclavement et d'équipement de régions délaissées, mais surtout pour des motifs d'ordre socio-économique : ce sont deux villes-centre, l'une très peuplée (Maasmechelen), l'autre ayant une fonction-clé (Bastogne) mais dans un secteur faiblement peuplé. Le fait que certains investissements sont inévitables ne signifie pas encore qu'il faut gonfler ceux-ci à outrance.

-Aux yeux du Comité les deux derniers (Nivelles-Ottignies et Puurs-Aalst) sont moins prioritaires, mais justifiables quand-même. Ici, le coût de rétablissement de l'infrastructure nous semble bien réel, compte tenu de l'état de la voie – là où elle subsiste – et de certains problèmes topographiques – là où la voie a disparu.

**1° La réouverture de la section de ligne 19 Neerpelt-Weert et du point frontière de Hamont sont pleinement justifiés du fait qu'un service IR Antwerpen-Mol-Weert, prolongeant l'IR e actuel, permettra :**

- a) de combler le sérieux hiatus existant entre Essen et Visé,
- b) d'établir de bonnes correspondances en gare de Weert avec les IC Haarlem-Amsterdam-Eindhoven-Roermond-Maastricht et Den Haag-Eindhoven-Roermond-Heerlen, et le train régional Eindhoven-Weert ;
- c) d'offrir et de développer de nouvelles liaisons ferroviaires entre un bon nombre de villes des provinces d'Anvers et des deux Limbourg (Belge et Néerlandais).

-Le Comité constate que l'infrastructure de cette ligne est en bon état et que peu d'investissements sont nécessaires : surtout pour la signalisation et des évitements.

-Le Comité insiste sur le fait qu'en 1993 une étude très fournie a déjà été réalisée sur la réouverture de cette ligne, sous la responsabilité d'un professeur de la Handelshogeschool Antwerpen.

**2° La réouverture des sections de ligne 165 Virton-Athus et 167 Athus-Autelbas (Arlon) au service voyageurs est pleinement justifiée par l'essor économique et l'explosion du trafic routier en Gaume, surtout à destination du Grand-Duché de Luxembourg, mais concerne deux trafics bien distincts :**

a) le trafic domicile-travail vers le Luxembourg (secteurs d'Esch-s/Alzette et Luxembourg-Ville) ;

b) le trafic domicile-travail, domicile-école et d'ordre général, des différents centres de la Gaume (Virton et Athus, mais aussi Halanzy, Aubange et Messancy) vers la ville-centre régionale qu'est Arlon.

-Le Comité constate que l'infrastructure de cette ligne, en pleine modernisation et en cours d'électrification, est en excellent état et que les seuls coûts concernent l'établissement de quais et d'une infrastructure d'accueil pour voyageurs.

-Le Comité rappelle que l'électrification et l'instauration d'un service voyageurs fréquent avaient déjà été envisagés entre Arlon et Athus au début des années 80.

**3° L'établissement d'un service voyageurs entre Genk et Maasmechelen est pleinement justifié par le potentiel démographique de la région 'Maasland' (près de 100.000 habitants), dont la ville de Maasmechelen (35.000 habitants) occupe le centre géographique. La non-desserte par le rail d'un tel potentiel, vers les deux centres urbains de la province, Hasselt et Genk, mais aussi vers les principales métropoles du pays, Bruxelles et Antwerpen, est d'ailleurs inacceptable de nos jours, surtout que l'infrastructure ferroviaire existe, quoiqu' inexploitée. Toutefois, un choix s'impose entre deux tracés fort différents :**

a) desserte optimale en rétablissant la ligne directe entre Genk et As et en prolongeant l'IC K actuel jusque Maasmechelen (après électrification) ;

b) desserte directe Hasselt-Boksbergheide-Maasmechelen via Waterschei et As en traction autonome (solution de rechange).

Le Comité reconnaît que chacune de ces solutions pose certains problèmes d'ordre technique et/ou urbanistique, au risque d'entraîner des investissements assez considérables, mais rappelle qu'une étude effectuée au début des années 80 sur cette réouverture, sous le ministre De Croo, avait conclu au rendement positif de ce projet, tant du point de vue purement économique que socio-économique.

Eu égard aux lourds investissements consentis et effectués sur d'autres parties du réseau, le désenclavement de régions périphériques comme le Maasland et la desserte d'un tel potentiel démographique sont à ce prix-là.

**4° La réouverture au service ferroviaire, tant voyageurs que marchandises, de la section de ligne 163 Libramont-Bastogne est justifiable à plus d'un point.**

Tant il est vrai que cette région fort déshéritée n'est pas très peuplée, sa situation périphérique et le rôle-clé de la ville-centre de Bastogne méritent un désenclavement ferroviaire qui dépasse des impératifs purement économiques.

- a) Le Comité rappelle que Bastogne est la seule ville-centre de cette importance au sud du sillon Sambre-Meuse-Vesdre sans aucune desserte ferroviaire.

Dans la hiérarchie des villes, Bastogne occupe une position intermédiaire entre la ville régionale (comme Arlon) et la petite ville (comme Bertrix). Au niveau de l'aménagement du territoire il est essentiel qu'en matière de transport public les villes-centre soient autant que (raisonnablement) possible desservies à l'échelon supérieur, donc ferroviaire. Un noeud de communications (routières et transport public régional) très important comme Bastogne ne fait que renforcer cette position.

- b) Le Comité stigmatise la contre-argumentation de la SNCB mettant la fonction primaire et le niveau de qualité du service des bus à pied d'égalité absolu à celui des trains. Faut-il rappeler qu'un service ferroviaire à vitesse de référence de 90 km/h sera de 35% plus rapide que les bus directs, dont le confort est de loin inférieur à celui d'un train moderne (AR 41) et dont la fiabilité est aléatoire, surtout en hiver -sans oublier que près de 40% de la clientèle ferroviaire (50% selon certains) s'est détournée des bus SNCB/TEC !
- c) Le Comité dénonce certaines informations contradictoires lancées très récemment sur le coût de rétablissement de la ligne, visiblement pour décourager les partisans de sa réouverture. Celle-ci, estimée raisonnablement à maximum 150 millions BEF il y a peu, est soudain portée à plus de 700 millions. Renseignements pris, cette somme engloberait le renouvellement total de la voie existante (pourtant déjà renouvelée en grande partie) et l'établissement d'une double voie pour du 120 /h sur toute la ligne, ce qui est tout à fait aberrant.  
Face au trouble ainsi semé le Comité insiste pour que l'étude sur cette réouverture se fasse avec le sérieux nécessaire, quitte à faire réaliser une contre-étude par un organisme indépendant.
- d) D'autre part, il est absolument nécessaire de prévoir au moins deux évitements en ligne afin de rétablir la souplesse d'exploitation rendue impossible dès 1984 et de permettre une offre répondant mieux aux besoins réels de la population, bien au-delà des seuls navetteurs domicile-travail. Sans oublier que cela permettra aussi de développer le trafic fret sur la ligne.
- e) Enfin, le Comité demande que le trafic fret soit également pris en compte pour la réouverture de Libramont-Bastogne, compte tenu d'une nette demande tant au niveau régional (Idelux) que local – ce qui d'ailleurs permettra d'optimiser les coûts de réouverture et d'exploitation de la ligne.

**5° Le rétablissement et la réouverture au service voyageurs de la ligne 141 Nivelles-Wavre (section Baulers – Court-St.Etienne)** permet de relier les principales villes du Brabant Wallon au pôle de développement de Louvain-la-Neuve, en plein essor. Cette ligne, située à l'intérieur du périmètre théorique du futur RER, pourrait éventuellement même offrir une desserte complémentaire à ce dernier, et – à long terme – faire partie d'une grande rocade contournant Bruxelles.

**6° Le rétablissement partiel et la réouverture au service voyageurs et fret des sections de ligne 52 (Puurs-Dendermonde) et 57 (Oudegem-Aalst)** est un projet établi par la SNCB elle-même dans son plan STAR 21. Outre la desserte du Klein-Brabant bien peuplé et orienté vers Antwerpen, il offre un itinéraire de détournement et de déles-tage fort intéressant pour le fret et très propice au port d'Antwerpen.