Bastogne nord-luxembourg
Section des Amis du Rail Halanzy

Président : ARH Michel AMBROISE
Rue du Bois, 14
B-6792 HALANZY
☎ : 063/67.52.57
: 0476/67.03.51

Section locale : Alain PIEMME
Rue du Champ de course, 26
B-6600 BASTOGNE

Frédéric LIMPACH
Route de Longwy, 560
B-6700 WEYLER - Arlon
☎ : 063/22.94.38
: 00352/621.494.254

e-mail : bastogne@amisdurailhalanzy.be
Site internet : www.amisdurailhalanzy.be
Fortis Banque/Bank : 001-1828666-01

Mobilité et le rail en Province du Luxembourg : L'avenir de la ligne 163…

Halanzy, le 20 mars 2009

Monsieur E SCHOUPPE, Ministre de la Mobilité,
Monsieur S. VANAKERE, Secrétaire d'Etat aux Entreprises Publiques (ayant en charge la SNCB),
Madame D. TILMANS, Sénatrice
Monsieur J. ARENS, Député Fédéral,
Monsieur A. PERPETTE, Député Fédéral,
Monsieur A. ANTOINE, Ministre des Transports en Région Wallonne,

Par la présente, nous nous permettons de vous sensibiliser à travers ce courrier, sur un sujet de mobilité important ; le **transport ferroviaire**, dans le «Centre-Ardenne», et dans notre belle Province luxembourgeoise en général.

Nous citons ci-après, particulièrement le cas de **la ligne ferroviaire 163 Libramont - Bastogne - (Gouvy)** et son avenir.

A noter, que notre démarche est purement personnelle et indépendante de toute couleur politique.

En effet, la mobilité des hommes et des marchandises, et l'environnement sont des enjeux majeurs de notre société moderne. Nous souhaitons tous que notre pays et notre région se développent, et prospèrent comme par le passé.

La situation économique complexe que nous vivons actuellement doit nous interpeller pour mieux appréhender le futur développement social et économique de notre province, (rappelez-vous les moyens engagés par le plan Marshall, les fonds de l'UE pour le développement rural (FEDER), et actuellement, au plan national et régional de relance économique) autant de moyens devant nous permettre de réfléchir à de nouvelles solutions en matière de développement de notre province… Ne pensez-vous pas, qu'il serait intéressant d'injecter de nouvelles ressources financières dans les anciennes infrastructures ferroviaires existantes pour permettre de réaliser ce vaste projet ?

La ligne ferroviaire 163 Libramont - Bastogne - (Gouvy) : Etat des Lieux.

Pour pouvoir étayer notre propos concernant le sujet référencé ci-dessus, nous nous permettons d'attirer votre attention sur une étude complète (détaillée et structurée) de faisabilité déposée aux « Maîtres » de la SNCB en 2004. A ce jour, cette étude est restée, sans suite, après que des constatations de non faisabilité soient établies… (Certes, on est habitué de voir de telles réponses de la part de la SNCB !).
→ Raisons invoquées : Coûts importants (20 millions € estimé, quoique sur les 10 milliards € d'investissement prévu dans le plan 2008/12, cela représente qu'une goutte de 0,2% (pour une région dite rurale) de l'enveloppe globale à engager pour réaliser une telle réhabilitation (29 Kms).
Il est vrai que la SNCB avait vu très grand dans son étude de faisabilité : mise à double voie sur tout le parcours, électrification, signalisation high-tech, etc.… Ironie, hypocrisie ?!

Un constat édifiant de découragement de la part de la SNCB (et certains de ses dirigeants…) envers le rail Wallon et principalement, au sud du sillon Sambre & Meuse où des dizaines de kilomètres de voie ferrée ont été supprimées voire démantelées depuis 1984. La liste est malheureusement longue pour la Province du Luxembourg (lignes fermées et/ou démantelées, points frontières, cours à marchandises, gares et points d'arrêt supprimés,…) et certaines autres régions de Wallonie (cantons de l'Est notamment)… !

N'est-ce déjà pas à cette époque, les dirigeants de la SNCB, qui en laissant végéter cette ligne pendant quelques années, par manque d'investissements (pourtant prévus mais non réalisés…) d'une part et la suppression de « ses branches » (cours à marchandises et points d'arrêts) d'autre part, ne pouvaient qu'en arriver au constat édifiant et déplorable de mai 1993… Préméditation ?!

Et dire qu'en 2007/2008, on a encore démantelé des voies ferrées en Wallonie:

1. en 2007, la ligne 150 Jemelle-Tamines (certes fermée depuis très longtemps),
2. en 2008 : - la ligne 156 Chimay-Mariembourg (en pleine région touristique ?)
   - pire encore, la ligne 45/48 Trois-Ponts – Stavelot / Malmédy - Waimes (encore pour un Ravel du moins sur la partie L45…!?) alors que cette ligne avait encore des possibilités d'avenir tant en marchandises que voyageurs, même si là aussi, on se trouve en région rurale… comme à Bastogne !

A quand la fin du « **massacre** » du rail ? Est-ce cela la politique menée dans la mobilité en Wallonie - même si le rail est (encore) du ressort du Fédéral avec cette drôle de clé d'investissement 60/40… ?
Mais ne faudrait-il pas revoir cette position ? Et regarder ce qu'il se fait chez nos (proches) voisins européens (France et Allemagne notamment) ; à savoir :

- du co-financement, création d'antenne régionale (comme par exemple le TER en France),
- des aides pour le fret : financement des raccords vers les entreprises privées ; car la demande est souvent là mais pas ou plus l'infrastructure, des incitants fiscaux,…

Que fera la Région quand le rail sera totalement libéralisé et que d'autres opérateurs privés et étrangers seront intéressés à venir investir dans le transport de fret et de voyageurs, mais qu'il n'y aura plus de voies ferrées ou presque disponibles à leur proposer ?

Quelle est la position des élus locaux concernés par ces démantèlements made in SNCB ? ***Faut-il à tout prix, « Raveliser » les anciennes lignes/assises ferroviaires*** ?! Car, à moyen et long terme qu'en adviendra-t-il de la mobilité par rail où on se rendra compte un peu tard que les axes routiers et autoroutiers seront saturés, asphyxiés et détériorés par tout ce charroi ???

➔ Concernant **la ligne 163 proprement dite**, nous vous invitons à vous référer au 2ième avenant du contrat de gestion de la SNCB prévoyant plusieurs mesures favorables à la réouverture de la ligne 163 - voir notamment différents avis émis par le Comité Consultatif des Usagers (CCU) de la SNCB (1) sur ce sujet - et également à d'autres lignes en Wallonie - ; l'avis du Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD) qui émet au point 6.3.3. de sa note, plusieurs alternatives à promouvoir sur le développement du rail (2).

Mais, depuis ce constat, il n'y a plus aucune démarche entreprise, plus d'initiative prise par les élus, plus de volonté politique de réfléchir au sujet,…

Actuellement, l'état des lieux de la situation sur le terrain est le suivant :

Un spectacle de désolation, broussaille et autres ronciers y prennent leurs aises, en se développant sur cette assiette ferroviaire (non aliénée à ce jour) reliant Libramont-Bastogne.

La section Bastogne-Gouvy a subi le même sort avant d'être démantelée…pour un Ravel, bien qu'il soit encore possible de faire côtoyer Ravel et ligne ferroviaire sur ce tronçon grâce à une largeur de l'assiette suffisante - anciennement à double voie.

Notre question est celle-ci ? Est-ce bien normal et logique que la SNCB abandonne un tel « outil » acquit par la Nation ?

Depuis la fermeture « provisoire » (préméditée, voir supra) après toute une saga politico-SNCB et ses quelques 120 millions de BEF… en mai 1993 de cette ligne ; et, faisant suite à l'étude menée en 2004, plus d'un évènement favorable conforte encore l'utilité et l'avenir de cette ligne aussi bien sur le plan Régional, National voire International (axe Est/Ouest):

Transport Voyageurs :

- Expansion démographique en région bastognarde et dans les régions voisines.
- Nombre grandissant des travailleurs frontaliers vers le GDL (Luxembourg -ville et Sud)
- Développement en expansion du tourisme dans la région (sans oublier le patrimoine et le passé historique de Bastogne)
- Bastogne est un centre d'enseignement qui accueille environ 5 000 étudiants au quotidien.
- Egalement, la caserne des Chasseurs Ardennais, de nombreuses activités commerciales,…
- La réouverture d'une liaison Bastogne-Gouvy pourrait offrir des relations vers Liège (TGV) et le Luxembourg (qui est favorable à une réouverture de cette liaison ferroviaire – travailleurs frontaliers vers le Nord Lux et vers le Sud Lux) via la ligne 42.

➔ Nous nous permettons de préciser que les horaires, la cadence, le nombre d'arrêts intermédiaires seront des éléments clés à prendre en compte pour permettre une garantie de qualité/rentabilité du trafic voyageur.

Transport Marchandises :

- Création et extension des zonings de Bastogne facilement accessible par le rail en amont de la gare du Sud, où il existe un potentiel certain pour le transport de marchandises (existant et à développer), par exemple :
  - ***pour l'existant (et à faire raccorder)*** :
    - la filière bois et ses dérivés (350 à 400 wagons en 1991),
    - le transport de produits pétroliers (25 millions de L soit 300 à 320 wagons en 1991). À noter, que ce grossiste/distributeur pétrolier important du Centre Ardenne s'est fortement développé sur le zoning 1 (sa production a plus que triplé),
    - centre d'agglomérats => présence des carrières et centrales à béton et dérivés,
    - la présence d'un manufacturier du secteur verrier sur le zoning 2.
    - la présence d'un grossiste en produits métallurgiques aussi sur le zoning 2
    - la présence du secteur automobile : 2 grands concessionnaires (dont les usines sont raccordés au rail) se situent aussi en amont, à quelques pas de la gare du Sud en direction du zoning 1,
    - voir créer un consortium pour d'autres transports : (agricole : aliments et engrais, matériaux de construction,…)
  - ***Pour un développement futur*** : création de plate-forme logistique, d'un terminal pour containers : A noter que le terminal d'Athus (lui, raccordé au rail mais souffre de la mise à voie unique de la ligne 167…) et Bettembourg (L) arriveront à priori (aux derniers échos) vite à saturation, etc…
- Développement du zoning de Villeroux (Vaux/s/Sûre) au pied de la ligne qui accueille actuellement un grand centre de distribution.

- Création d'un autre zoning (Morhet/Nives) sur le territoire de Vaux/s/Sûre est en-cours, se trouvant à proximité de cette ligne 163, si une connexion était envisagée.

- Un des plus grand grossiste du Centre Ardenne en aliments pour bétail (transport d'engrais, céréales, aliments en granulés,...) se trouve au pied de la ligne à Wideumont.

- Autre question, ne serait-il pas **envisageable et opportun (argument de poids) de raccorder le centre Ardenne Logistics, en cours de construction, également à la ligne 163 qui se trouve à quelques kilomètres de là** et qui pourrait offrir un accès direct aux lignes 162 et à la 165/166 Athus/Meuse en gare de Libramont et non seulement à la ligne 162 - comme lu dans la presse locale - qui est dédiée presque exclusivement au trafic voyageur national et international.
  Cela permettrait de remettre en service près d'1/3 de la ligne 163 jusqu'à hauteur de Wideumont-Gare (opération pouvant permettre de faciliter les manœuvres et donner accès au rail au premier client se situant au pied la ligne, point énoncé juste ci-dessus).

Libéralisation du rail :

- Avec la libéralisation prochaine du rail, l'entièreté de cette ligne appelée jadis, « ligne des Crêtes » pourrait (même par d'autres opérateurs que la SNCB) :

  - servir de dorsale « ardennaise » au trafic fret Est/Ouest pour soulager d'autres lignes fret qui à terme seront saturées (**EST** : ligne 42 et connexion vers GDL, Allemagne et des pays de l'Est voire des Pays-Bas et **OUEST** : lignes 165/166 Athus-Meuse pour le charroi Nord/Sud).
  - Relancer une offre de transport en commun par rail digne de ce nom dans cette région largement défavorisée en la matière... Il suffit de jeter un œil dans le passé et voir ce qui existait pour l'époque !

Entre temps, les courageux usagers (restants) doivent faire avec une situation déplorable... **le bus dont le temps de parcours (3) est considérablement plus long (+35%)** qu'il y a 15 ans (compte tenu du parcours et des limitations de vitesse routière, sécurité routière oblige), **moins spacieux** (espace de travail, bagages, vélos, accessibilité aux personnes handicapées,...), voire **moins confortable** que les nouveaux autorails AM41. Sans parler des conditions hivernales et de leurs conséquences (retards accumulés => correspondances ratées, service interrompu) rencontrées récemment. De plus, les autorails AM41 pourraient être ainsi uniformisés pour le transport voyageur à travers la Province.

Pour toutes ces raisons valables, aujourd'hui et de demain plus encore, nous pensons, Messieurs les Ministres, Madame la Sénatrice, Messieurs les Députés, qu'il serait intéressant de convaincre la SNCB et les responsables concernés des opportunités que peut constituer cette réouverture de la ligne 163 !
Etant donné, qu'à priori (d'après les informations obtenues), il n'y a pas d'investissement prévu au plan 2008-2012 de la SNCB pour la 163..., il est **grand temps de penser au prochain plan d'investissement long 2013/2025** dont le premier bouclage est prévu pour novembre 2011... !

Notre belle ville de BASTOGNE, un des arrondissements luxembourgeois de surcroît se doit d'être dotée d'un service public du rail digne de son nom !

Nous vous invitons, Messieurs les Ministres, Madame la Sénatrice, Messieurs les députés, à soutenir notre contribution, pour permettre le développement et la sauvegarde des intérêts économiques de notre Province, et de l'évolution future ses infrastructures ferroviaires, en particulier, en investissant comme prévus sur la ligne 162, en proposant la réouverture du transport ferroviaire aux voyageurs et marchandises de la ligne 163, en améliorant le service sur les lignes 42, 43, 165/166.

Même si, la SNCB a réussi une belle prouesse en 2008 sur le nombre de passagers transportés, elle doit surtout continuer à améliorer son service (nombre de trains, réouverture de ligne) et sa qualité (matériel roulant, ponctualité, propreté) offerts. Elle revient de (très) loin !

Par contre, sur le marchandise, la SNCB via B-Cargo a beaucoup de pain sur la planche, tant au niveau national, que régional et local) avec un petit 10%-12% de part de marché... ! Mais, vu toutes les suppressions (4) qu'a connu le rail dans le domaine, lors des deux dernières décennies, il ne faut pas (malheureusement) s'en étonner ! Il est plus que temps, d'inverser la vapeur et de revoir la politique à mener et les moyens à consentir dans le domaine.

Tout en restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Madame, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour le Comité,

Frédéric Limpach
Le co-responsable de la section ARH/Bastogne Nord-Luxembourg

Michel Ambroise,
Président des ARH

NB : Pour toute correspondance, merci d'utiliser l'adresse mail suivante : **bastogne@amisdurailhalanzy.be**

(1) voir les avis du CCU n° 99/04 et 04/01 et aussi les 98/01, 99/09, 00/13, 05/01 (via notre site www.amisdurailhalanzy.be)
(2) voir avis 2004A02F du CFDD, particulièrement le point 6.3.3 (idem)
(3) extraits horaires SNCB :

ACHETEZ EN LIGNE Euro

Vue détaillée

Gare/Arrêt	Date	Arr.	Dép.	Voie	Produits	Remarques
Arlon [B]	15.12.2008		15:46			Direction: Bruxelles-Midi [B]
Libramont [B]		16:13			IC 2138	
Libramont [B]			16:30			Direction: Bastogne-Nord [B]
Bastogne-Sud [B]		17:04			BUS 6416	

Durée: 1:18; dont 34' Libramont-Bastogne Sud et 17' de correspondance

Vue détaillée

ACHETEZ EN LIGNE Euro

Gare/Arrêt	Date	Arr.	Dép.	Voie	Produits	Remarques
Arlon [B]	15.12.2008		16:06			
Libramont [B]		16:40			L 5886	Direction: Libramont [B]
Libramont [B]			16:55			Direction: Bastogne-Nord [B]
Bastogne-Sud [B]		17:40			BUS 6516	

Durée: 1:34 dont 45' Libramont-Bastogne Sud et 15' de correspondance

Vue détaillée

ACHETEZ EN LIGNE Euro

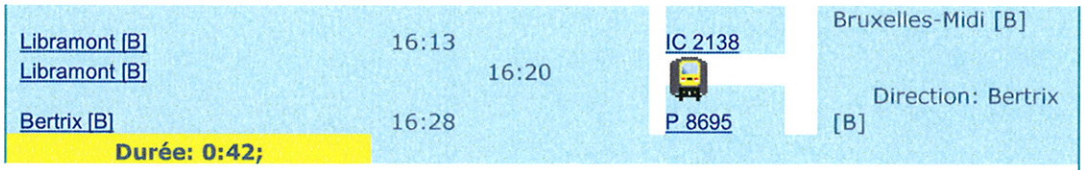
Gare/Arrêt	Date	Arr.	Dép.	Voie	Produits	Remarques
Arlon [B]	15.12.2008		16:46			Direction: Bruxelles-Midi [B]
Libramont [B]		17:13			IC 2139	
Libramont [B]			17:30			Direction: Bastogne-Nord [B]
Bastogne-Sud [B]		18:15			BUS 6417	

Durée: 1:29 dont 45' Libramont-Bastogne Sud et 17' de correspondance

Vue détaillée

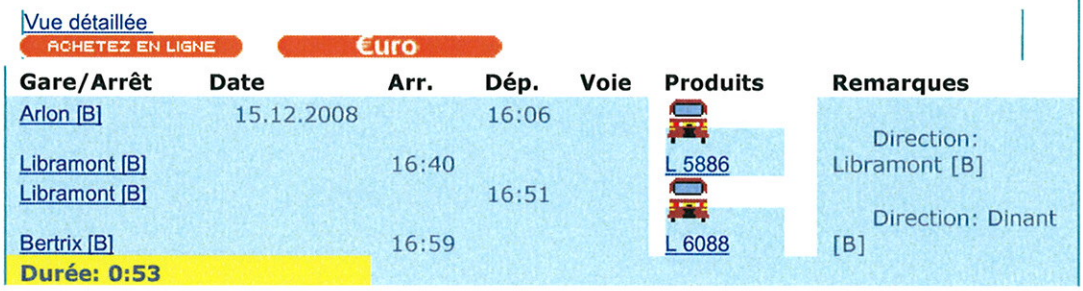
ACHETEZ EN LIGNE Euro

Gare/Arrêt	Date	Arr.	Dép.	Voie	Produits	Remarques
Arlon [B]	15.12.2008		15:46			Direction:



Libramont [B]	16:13		IC 2138	Bruxelles-Midi [B]
Libramont [B]		16:20		
Bertrix [B]	16:28		P 8695	Direction: Bertrix [B]

Durée: 0:42;



Vue détaillée

ACHETEZ EN LIGNE Euro

Gare/Arrêt	Date	Arr.	Dép.	Voie	Produits	Remarques
Arlon [B]	15.12.2008		16:06			
Libramont [B]		16:40			L 5886	Direction: Libramont [B]
Libramont [B]			16:51			
Bertrix [B]		16:59			L 6088	Direction: Dinant [B]

Durée: 0:53

Vue détaillée

ACHETEZ EN LIGNE Euro

Gare/Arrêt	Date	Arr.	Dép.	Voie	Produits	Remarques
Bertrix [B]	15.12.2008		16:01			
Libramont [B]		16:09			L 6064	Direction: Libramont [B]
Libramont [B]			16:30			
Bastogne-Sud [B]		17:04			BUS 6416	Direction: Bastogne-Nord [B]

Durée: 1:03 dont 34' Libramont-Bastogne Sud et 21' de correspondance...

ACHETEZ EN LIGNE Euro

Vue détaillée

Gare/Arrêt	Date	Arr.	Dép.	Voie	Produits	Remarques
Bertrix [B]	15.12.2008		16:32			
Libramont [B]		16:40			P 8696	Direction: Libramont [B]
Libramont [B]			16:55			
Bastogne-Sud [B]		17:40			BUS 6516	Direction: Bastogne-Nord [B]

Durée: 1:08 dont 45' Libramont-Bastogne Sud et 15' de correspondance...

ACHETEZ EN LIGNE Euro

Vue détaillée

Gare/Arrêt	Date	Arr.	Dép.	Voie	Produits	Remarques
Bertrix [B]	15.12.2008		17:01			
Libramont [B]		17:09			L 5987	Direction: Libramont [B]
Libramont [B]			17:30			
Bastogne-Sud [B]		18:15			BUS 6417	Direction: Bastogne-Nord [B]

Durée: 1:14; dont 45' Libramont-Bastogne Sud et 20' de correspondance...

(4) cours à marchandises : la plupart des cours à marchandises (bois, carrières, produits pétroliers, engrais et produits chimiques,..) ont été fermées en Région Wallonne ; principalement en Province du Luxembourg et de Namur. Embranchement, raccord, voire tronçon de ligne : exemple => ligne 45/48 (carrières, scierie), ligne 86 (fermeture en 2005, alors qu'il y avait un grand client - établissement d'engrais), ligne 163, etc.