

Mis à jour le 2 février 2010 à 09:23
Publié le 2 février 2010 à 10:00



Ligne 163 : une étude sur les rails

Les Amis du Rail d'Halanzuy espèrent lancer une étude sur le potentiel de la réouverture de la ligne 163. Pour eux, le coût n'est pas un frein.

Thierry LEFÈVRE
l'avenir

Rouvrir la ligne 163 entre Libramont-Bastogne, une idée qui paraissait encore saugrenue il n'y a pas si longtemps, fruit pour certains d'utopie de quelques illuminés, pourrait bien revenir sur la table d'Infrabel dans les prochains mois ou prochaines années.

L'antenne bastogarde des Amis du Rail d'Halanzuy l'espère en tout cas.

Samedi dernier, elle proposait une réunion pour s'interroger sur différentes thématiques comme la tarification différente en Belgique et du côté grand-ducal, les correspondances des lignes 162 et 165, la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg avec l'arrivée du Pandolino (et l'espoir d'arrêt à Libramont et Arlon).

Un consensus

L'intérêt des participants dont de nombreux hommes et femmes politiques des quatre partis politiques était cependant avant tout pour s'entretenir de la réouverture de cette fameuse ligne 163.

« Nous avons eu un consensus de tous les partis, d'Infrabel et de la SNCB pour réaliser une étude indépendante concernant cette réouverture, souligne le président des Amis de Rail Michel Ambroise. L'objectif est de démontrer qu'il y a une réelle demande et que la réouverture est raisonnable non seulement de Libramont à

Bastogne, même jusqu'à Gouvy en utilisant le principe du train-tram et en raccordant la ligne aux différents zonings industriels (Villeroux, Bastogne 1 et 2). »

Le coût : entre 30 et 35 millions d'euros

Mais qui financera cette étude ? « *Ce sera le fruit d'une prochaine réunion en interne, poursuit M. Ambroise.*

» On pourrait se tourner vers la Région wallonne, la province ou les communes. On va avoir une liste de consultants. On aimerait conclure l'étude en un an, un an et demi. Nous avons bon espoir.

» Nous avons déjà interrogé des entreprises du zoning et nous pourrions déjà arriver à 3 500 wagons par an et les zones sont en pleine croissance.

» Au niveau du transport de passagers, le plateau de Bastogne, c'est 30 000 personnes et Bastogne est une ville qui croît d'année en année. Infrabel n'est pas contre la remise de la voie en état s'il y a un opérateur quelconque pour l'utiliser. » Le coût d'une modernisation de la ligne devrait être de 30 à 35 millions pour une ligne où les trains pourraient atteindre les 120 km/h.

« *Cela ne coûterait que 10 % du prix de la nouvelle gare des Guillemins, compare encore M. Ambroise. Quand on parle de gares du même style à Malines ou Mons, il convient de signaler qu'il y a moyen de rouvrir des lignes avec cet argent.* » Place à présent à la quête du financement pour l'étude.

La réouverture de la ligne 163 est-elle sur de bons rails ?