

L'AVENIR FERROVIAIRE DE BASTOGNE

20 janvier 2004

1. ETAT DES LIEUX ET SITUATION ACTUELLE

C'est en mai 1993 que la section Libramont - Bastogne-Nord de la ligne 163 fut fermée à tout trafic, aussi bien voyageurs que marchandises ⁽¹⁾. Officiellement pour cause du mauvais état de la voie sur environ 1/5 des 30 km.

Dix ans plus tard le service des trains est toujours interrompu et « provisoirement » remplacé par une desserte par autobus.

En réalité rien n'a jusqu'à présent été fait pour refaire la voie et rétablir la desserte ferroviaire, tant voyageurs que marchandises. Même qu'à la mi-1999 les rails ont été subrepticement enlevés dans la traversée de Bastogne ⁽²⁾, bien que la section figure toujours sur les plans officiels des lignes ferroviaires, et est reprise telle quelle dans l'actuel Contrat de Gestion. A la même époque une proposition d'Idélux pour intervenir financièrement dans les travaux de réfection de la voie a été rejetée sans plus, pour des raisons obscures, probablement d'ordre politico-communautaire.

Pourtant le deuxième avenant au 2^e Contrat de Gestion prévoit plusieurs mesures favorables à la ligne 163 :

- l'article 30bis stipule qu'à titre conservatoire aucune ligne de la SNCB ne peut être démontée, quelle que soit la raison de la désaffectation
- l'article 9bis demande à la SNCB une étude sur la *faisabilité* de la réouverture de 6 lignes régionales au trafic voyageurs, dont la ligne 163

La conclusion de cette étude était prévisible !

Les coûts de remise en état augmentant proportionnellement au fil des années d'abandon manifeste de la voie, et aucun entretien ni maintenance n'étant plus effectué, même pas sommairement ⁽³⁾, la facture grossit plus rapidement que les herbes folles sur la voie.

Qui plus est, la SNCB ne se gêna même pas pour gonfler les coûts outre mesure en prévoyant d'abord une... double voie parcourable à 120 km/h sur l'entièreté du parcours – pour un maximum de 2 trains en ligne – ramenant par la suite cette hypothèse mirobolante à deux sections de croisement longues de 3 km chacune, nanties d'une signalisation sophistiquée et donc très onéreuse – alors que les évitements sur des lignes autrement importantes dépassent à peine les 750 mètres, voire 1 km, comme sur la ligne 42.

¹ la section Bastogne Nord – Gouvy venait d'être déclassée peu avant

² entre les gares de Bastogne-Sud et Bastogne-Nord

³ un incendie de forêt du côté de Rosières fut même invoqué pour interdire définitivement toute circulation occasionnelle ou exceptionnelle

Une étude basée sur des hypothèses réalistes et effectuée par un organisme indépendant donnerait des résultats bien différents.

Nul ne s'étonnera donc que les responsables politiques du moment laissèrent tomber les bras, ignorant délibérément l'offre d'Idélux, et que 10 ans plus tard la voie est devenue quasiment inutilisable, y compris sur les 4/5 du parcours remis en état peu avant 1993, avec de nouvelles traverses en béton et un renforcement du ballast.

Nul ne s'étonnera non plus des convoitises immobilières planant depuis le début sur les larges emprises ferroviaires de Bastogne Sud, ni de la demande toute récente de la ville de Bastogne à la SNCB de lui céder tous ces terrains !

Si d'une part on peut comprendre l'impatience d'une administration communale au vu de cette friche jouxtant le centre-ville, le Comité ne peut en aucun cas accepter une aliénation totale et définitive de ce lien ferroviaire, anihilant à tout jamais toute velléité de rétablissement d'une desserte ferroviaire de la région de Bastogne.

2. JUSTIFICATION ET PERSPECTIVES

Dans ses avis 99/04 et 00/13 le Comité énumère toute une série d'arguments socio-économiques plaidant en faveur d'une telle desserte pour les voyageurs, mais aussi pour les marchandises.

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.

Au passif, Bastogne a la malchance d'avoir été très mal lotie lors de l'élaboration du réseau ferroviaire au 19^e siècle, ne lui laissant qu'une ligne d'ordre secondaire, et de se situer dans une région peu peuplée et très défavorisée économiquement.

Tout ceci explique mais n'excuse pas le désintéressement, ni de la SNCB, ni de certains responsables politiques qui, plutôt que d'en faire un outil de désenclavement et de développement régional, ont laissé délibérément agoniser la ligne 163 pendant près de 30 ans avant de lui asséner le coup fatal.

L'évolution actuelle de la mobilité et des transports est à ce point que l'outil ferroviaire n'est plus le laissé pour compte de la deuxième moitié du siècle précédent. Bien-sûr, nul ne peut prévoir en détail les développements ferroviaires après la libéralisation. Mais il est certain que la demande ferroviaire de 2020 – voyageurs et marchandises – sera très différente de celle d'aujourd'hui, quoiqu'en pensent les minimalistes.

- La construction de nouvelles lignes de chemin de fer était impensable il y a 30 ans. Aujourd'hui elle est un fait bien réel.
- La réouverture de lignes abandonnées et démontées a toujours été considérée comme une chimère. Aujourd'hui c'est une réalité bien tangible un peu partout en Europe, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, même à la SNCB ⁽⁴⁾. Alors, qu'on n'aille pas considérer le Comité comme des rêveurs !

3. AVENIR IMMEDIAT DES ASSISES FERROVIAIRES

En raison de son importance socio-économique et de sa situation stratégique, le Comité est d'avis que l'avenir ferroviaire de Bastogne doit être sauvegardé à tout prix. Il ne peut accepter le démantèlement délibéré d'une infrastructure confiée par la Nation à la SNCB (par le biais du Contrat de Gestion).

Pour cette raison il préconise :

- le maintien intégral de la voie existante ainsi que des assiettes ferroviaires donnant accès à Bastogne au départ de Libramont, Gouvy et Kautenbach (GDL)
- le maintien, en gare de Bastogne Sud, d'une emprise suffisante pour au moins cinq voies parallèles : 2 pour voyageurs, 2 pour marchandises et une mixte.

Le Comité s'oppose à toute aliénation durable de ces assiettes ferroviaires y compris l'établissement de nouvelles voiries bétonnées routières ou même cyclistes – parce que de tels aménagements sont toujours considérés comme irréversibles et utilisés comme prétexte pour refuser tout rétablissement ferroviaire.

Le Comité, estimant que les emprises de Bastogne-Sud situées au Sud (-Est) ⁽⁵⁾ des deux voies principales peuvent suffire, ne s'oppose pas à une aliénation des emprises situées au Nord (-Ouest), à la condition expresse qu'un aménagement de ce site n'entrave ou n'empêche en aucun cas la reprise du trafic ferroviaire.

Le Comité ne s'oppose pas non plus à un aménagement paysager sommaire des abords de la voie à conserver, pour autant que ceux-ci n'hypothèquent d'aucune manière une future reprise de la desserte ferroviaire.

4. DESSERTE FUTURE

Le Comité est d'avis que pour une future desserte voyageurs de Bastogne une exploitation ferroviaire mi-lourde (type Talent) ou même légère (par ex. type Regiosprinter) est bien plus indiquée qu'une exploitation de type lourd style SNCB :

- parce qu'une telle exploitation pose moins de contraintes techniques côté voies, signalisation, sécurité, etc.

⁴ tout récemment encore : Fleurus - Auvélais, et bientôt : Aubange - Mont-St.Martin

⁵ du côté de l'ancienne gare vicinale

- parce qu'une telle exploitation s'avère être beaucoup plus économique, tant au niveau du matériel que du personnel
- parce que de telles exploitations deviennent monnaie courante et ont fait leurs preuves un peu partout en Europe, surtout en milieu rural comparable à la région de Bastogne

Enfin, le Comité estime que si la SNCB, à l'heure de la libéralisation, refuse toute solution ferroviaire pour Bastogne (et d'autres cas analogues), maintenant ou dans le futur, elle ne peut en aucun cas s'opposer ad aeternam à une éventuelle exploitation par des tiers, que ce soit aujourd'hui, demain, ou après-demain – que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises.

SELON L'ART.64 DU DEUXIEME CONTRAT DE GESTION CONCLU ENTRE L'ETAT ET LA SNCB, LA SNCB S'ENGAGE A REPOUDRE DANS LE MOIS (SAUF MATIERES DIFFICILES) A TOUS LES AVIS EMIS PAR LE COMITE CONSULTATIF DES USAGERS.

CET AVIS A ETE APPROUVE A L'UNANIMITE LORS DE LA REUNION PLENIERE DU 20 JANVIER 2004.