

AVIS 99/04

REOUVERTURE DESSERTE FERROVIAIRE DE BASTOGNE

En 1998 le Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB émit deux avis concernant le maintien d'infrastructures ferroviaires, même si celles-ci sont hors service.

Le Comité veut ainsi enrayer le démantèlement du réseau ferroviaire et sauvegarder l'avenir, compte tenu d'une demande accrue en systèmes de transport alternatifs, suite aux problèmes croissants des transports routiers.

Dans le cas de Bastogne, le Comité prit contact avec ceux qui depuis des années oeuvrent pour le maintien de la ligne ferroviaire 163 Libramont-Bastogne-Gouvy. Ces contacts résultèrent en une visite de travail à la ville de Bastogne le 19 octobre 1999. Le Bureau Exécutif du Comité put ainsi entendre les points de vue du conseil communal et des groupes d'action, qui plaident tous pour une reprise rapide de la desserte ferroviaire de Bastogne.

Bastogne, troisième ville de la province du Luxembourg, chef-lieu d'arrondissement, centre scolaire, ville-marché, centre de commerces, ville-garnison et centre touristique important: au sud du sillon Sambre-Meuse-Vesdre elle occupe la cinquième place après Arlon, Dinant, Marche et Ciney, toutes reliées au réseau IC. Terminus d'une douzaine de lignes régionales et locales d'autobus, Bastogne est le lieu privilégié pour l'établissement d'un terminal de correspondances entre train et bus. Enfin, les migrations quotidiennes au départ de Bastogne se chiffrent par plusieurs milliers, surtout en direction de Bruxelles, Liège, Arlon et le Grand Duché du Luxembourg.

C'est pour toutes ces raisons que le Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB souhaite émettre un avis de fond sur la desserte ferroviaire de Bastogne, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Cet avis peut également servir de base pour des cas similaires, comme la ligne Genk-Maasmechelen.

1. CONCERNANT LA SECTION LIBRAMONT-BASTOGNE SUD

- 1.1 Il est nécessaire de prolonger pour une période indéterminée le moratoire de 10 ans sur les infrastructures ferroviaires qui vient à expiration en mai 2003. Il ne faut pas que des problèmes d'ordre financier, économique, juridique ou politique aboutissent au démontage de la voie avant qu'une solution durable ne soit en vue pour la ligne 163.
- 1.2 Les crédits nécessaires pour achever le renouvellement déjà entamé de cette section doivent être libérés dès que possible. De plus, ces travaux doivent permettre le relèvement de la vitesse de référence de la ligne à au moins 90 km/heure, et si possible à 120 km/heure, comme souhaité dans la région. Ainsi, les nouveaux autorails M41 pourront circuler à plein rendement, ce qui rendra cette ligne plus attrayante, surtout pour les correspondances vers Arlon, Namur et Bruxelles.

- 1.3 Entre Libramont et Bastogne Sud (29 km) des voies d'évitement doivent être établies tous les 10 km. Elles doivent pouvoir être contrôlées à distance depuis un poste central de signalisation. Cette mesure doit permettre une exploitation plus souple, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.
- 1.4 La signalisation doit être entièrement réaménagée: aux passages à niveau, aux voies d'évitement et en gare de Bastogne Sud.
- 1.5 A proximité de zonings industriels existants ou en projet, il y a lieu d'étudier des liaisons ferroviaires vers ces zonings, et de les établir si demande il y a, comme cela s'est fait récemment pour désenclaver le parc industriel Gantaufet à Etalle, à l'initiative de la Région wallonne.
- 1.6 Il est indiqué de réouvrir au moins trois gares entre Libramont et Bastogne. Cela doit permettre une meilleure desserte de la région déshéritée tout au long de la ligne, tout en améliorant le rendement socio-économique des investissements consentis.

2. EN GARE DE BASTOGNE SUD

2.1 Il reste assez d'espace sur l'emplacement actuel de la gare pour réaliser un faisceau de voies restreint mais fonctionnel à côté du nouveau terminal des bus, en voie d'achèvement, avec:

- deux voies à double issue pour stationner et manoeuvrer les trains de voyageurs, avec quai à hauteur du nouveau centre d'accueil des voyageurs, dont l'aménagement démarrera bientôt;
- deux voies à double issue pour manoeuvrer et garer les trains de voyageurs et de marchandises;
- plusieurs voies en impasse, pourvues de l'infrastructure nécessaire au chargement et déchargement des marchandises.

2.2 Le futur service des trains doit être effectué par les nouveaux autorails M41 qui seront livrés dès 2000. Les horaires doivent permettre de bonnes correspondances à Libramont vers Arlon, Bertrix, Namur et Bruxelles, avec une offre plus étoffée les matin, midi et soir, ce qui est de loin préférable à un cadencement aveugle qui ne répond à aucun besoin réel.

2.3 Si des motifs d'ordre technique ou économique ne permettent pas le rétablissement d'une desserte ferroviaire classique à part entière, il faut non seulement envisager la possibilité d'une desserte plus légère (Light Rail), mais aussi la réaliser.

3. CONCERNANT LA SECTION BASTOGNE SUD-BASTOGNE NORD

3.1 Puisque les casernes, les principales écoles et les nouvelles zones d'habitat se situent toutes aux alentours de Bastogne Nord, le rétablissement de cette courte section (1 km) est absolument indispensable pour la rentabilité économique de la ligne.

A côté de la piste Ravel en voie d'aménagement d'un côté de l'assiette ferroviaire il reste suffisamment d'espace pour réinstaller la voie.

3.2 Le nouveau quai de Bastogne Nord doit être établi côté ville, donc entre la voie à rétablir et la piste Ravel, en correspondance directe avec la gare des autobus aménagée peu avant la fermeture de la ligne.

4. CONCERNANT LA SECTION BASTOGNE NORD-GOUVY

Afin de sauvegarder l'avenir, le Comité Consultatif demande que la piste Ravel projetée soit établie sur une moitié de l'assiette ferroviaire, à l'instar de ce qui se fait aujourd'hui entre Bastogne Sud et Nord.

CET AVIS A ETE APPROUVE A L'UNANIMITE EN SÉANCE PLENIERE DU 7 DECEMBRE 1999.