

AVIS 99/09

REOUVERTURE EVENTUELLE DE SIX LIGNES REGIONALES

A la demande de Madame la Ministre de la Mobilité et des Transports, le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB souhaite s'exprimer quant à sa proposition d'examiner la réouverture éventuelle de six lignes régionales. A cet égard, il souhaite non seulement commenter le choix de ces six lignes, mais également formuler des propositions concrètes en vue du réaménagement et de l'exploitation desdites lignes.

Cet avis comprend une SYNTHÈSE, assortie d'un aperçu des différentes lignes de force, ainsi qu'une NOTE DÉTAILLÉE à titre de justification des positions adoptées dans la synthèse.

SYNTHÈSE

La réouverture de une ou plusieurs lignes ferroviaires ne peut en aucun cas être vue de façon isolée, mais doit se faire de façon réfléchie, tenant compte de tous les impacts socio-économiques, et doit être intégrée dans une approche cohérente de réseau, incluant les lignes ferroviaires aboutissantes, ainsi que, pour les voyageurs, les services de bus régionaux.

-Suite aux nombreuses fermetures de lignes au cours des dernières décennies, le réseau ferré belge présente une série de lacunes, tant à l'intérieur du pays que sur les liaisons avec les pays voisins.

Les lignes proposées sont toutes des "chaînon manquant" dont la réouverture se justifie ne fut-ce que pour des raisons géostructurelles.

-Le choix des six lignes dépend clairement de la présence d'une infrastructure ferroviaire sur la majeure partie de leur trajet, ce qui rend réalisable leur réouverture à relativement court terme, sans nécessiter des investissements élevés au niveau expropriations et réaménagement.

-Dans deux cas spécifiques (Neerpelt-Weert et Arlon-Virton), l'infrastructure ferroviaire est en excellent état et les deux lignes peuvent être rouvertes quasi immédiatement moyennant le réaménagement des quais. Ces lignes peuvent en outre se développer pour devenir d'importantes liaisons transfrontalières, tandis que la Gaume, plus densément peuplée, a besoin de liaisons performantes vers Arlon et le Grand-Duché de Luxembourg.

-Sur deux autres lignes (Libramont-Bastogne et Genk-Maasmechelen), où aucun train ne circule pour l'instant, le renouvellement partiel de l'infrastructure ferroviaire et le relèvement de la vitesse de référence sont nécessaires, et un tronçon final d'environ 1 km doit chaque fois être réaménagé sur l'assiette existante pour rejoindre les points terminaux (Bastogne Nord et Maasmechelen). Les deux lignes desservent d'importants centres socio-économiques, ce qui suffit à justifier ces réouvertures.

-Les deux dernières lignes (Puurs-Termonde-Alost et Ottignies-Nivelles) sont en moins bon état et doivent être partiellement ou totalement réaménagées. Bien que les deux lignes se justifient suffisamment d'un point de vue socio-économique, leur réouverture complète ne peut se concrétiser qu'au prix d'investissements considérables, surtout parce que l'assiette de la voie est interrompue à quelques endroits par des bâtiments ou une nouvelle infrastructure routière, ce qui gêne quelque peu leur réaménagement.

-Enfin, nous souhaitons attirer l'attention sur quelques autres "chaînon manquants", surtout dans les zones frontalières, où l'infrastructure ferroviaire est encore en assez bon état sur certaines lignes. La réouverture de ces chaînon manquants – surtout en trafic marchandises, mais également en service voyageurs – est demandée avec une insistance croissante par les instances régionales dans le pays et à l'étranger.

AVIS DETAILLE

A. REMARQUES PREALABLES

1. Il vaut mieux faire preuve de vigilance face aux charges d'exploitation et d'investissements dont la SNCB fait état et qui sont parfois tout à fait exagérées. Il serait plus intéressant de faire vérifier la facture par un ou plusieurs organismes indépendants.
2. En ce qui concerne les charges d'exploitation, il convient de calculer pour chaque proposition le **coût marginal** de la prestation de service supplémentaire. Les charges d'investissements et de renouvellement (p. ex. la modernisation de voitures) ne peuvent pas être incluses dans les charges d'exploitation.
3. Nous présumons que ces réouvertures sont surtout destinées aux services voyageurs. Toutefois, étant donné que la maintenance de l'infrastructure ferroviaire est également une mission de service public, nous considérons que ces réouvertures concernent tout autant les services FRET par rail, et que le renouvellement ou le réaménagement de l'infrastructure doivent sérieusement en tenir compte.
4. Puisque cela concerne surtout des lignes avec traction diesel, et que le nombre d'automotrices diesel commandés (80) est assez juste pour les actuelles exploitations diesel et l'Athus-Meuse, il est absolument nécessaire d'effectuer à court terme une commande supplémentaire d'automotrices. Il est beaucoup moins onéreux d'utiliser la ligne de montage actuelle que de passer une nouvelle commande d'ici quelques années, à moins que l'on en profite pour envisager un autre type d'automotrice (plus léger? simple?).
5. Toutes les lignes proposées ont un jour été à double voie (à l'exception du tronçon Waterschei-Maasmechelen) et leur assiette est donc suffisamment large pour de nouveau prévoir une double voie à l'avenir, si nécessaire.

6. Sur le plan de la démarche qualité intégrale, les règles sont les mêmes que celles appliquées aux autres lignes. Nous vous renvoyons à cet égard aux données de **NOTRE AVIS 99/08**.

B. REOUVERTURES PROPOSEES

Etant donné que la situation actuelle de l'infrastructure diffère assez fondamentalement d'une ligne à l'autre, nous traitons ces propositions par ordre de faisabilité en tenant compte de l'investissement en équipement technique.

**** 1. A TRES COURT TERME ****

-Ces réouvertures requièrent peu de travaux d'infrastructure: ces lignes sont parcourues par des trains de marchandises, et la voie existante vient d'être rénovée ou est dans un état suffisamment correct pour permettre le trafic voyageurs.

-Les investissements se limitent au réaménagement des voies de garage, de la signalisation, des quais et de l'infrastructure des points d'arrêt.

1.1. ARLON-ATHUS-VIRTON (lignes 167 + 165)

*** Justification**

-Il s'agit d'un "chaînon manquant" typique entre les centres urbains de la Gaume, relativement plus peuplée; il complète l'actuel service Libramont-Bertrix-Virton (ligne 165).

-Depuis la fermeture en 1984, les navettes et donc la densité du trafic vers le Grand-Duché de Luxembourg ont fortement augmenté, et la demande d'un transport public performant se fait également beaucoup plus pressante.

-ATHUS (deuxième ville de la province du Luxembourg) est pour l'instant desservie 7 jours sur 7 et toutes les heures par les CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) au départ d'Esch et de Rodange. « ze zouden hun treinen graag doortrekken tot Virton indien de NMBS niets onderneemt. Les CFL prolongeraient volontiers leurs trains jusqu'à Virton si la SNCB n'entreprend rien.

-La ligne 167 (Arlon-) Autelbas-Athus devait à l'origine être électrifiée et rejoindre la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg, mais pour des raisons obscures, les trains de voyageurs ont été supprimés en 1988.

*** Infrastructure**

Toute la ligne est actuellement modernisée et électrifiée pour le trafic marchandises. Elle est principalement à double voie, sauf entre Aubange et Autelbas, avec des voies de garage à Athus. Mis à part le réaménagement d'une série de quais et de l'infrastructure des points d'arrêt, il n'y a pas d'investissements importants à consentir pour que les trains de voyageurs commencent à circuler.

* Proposition de desserte

- fréquence de base d'1 train/heure sur Arlon-Athus-Virton;
- correspondance à Arlon avec les trains en provenance de Bruxelles, et à Athus avec les services CFL, ce qui cadre très bien avec l'horaire actuel;
- trains P supplémentaires Virton-Athus-Rodange-Luxembourg;
- réouverture des gares de Messancy, Athus, Aubange et Halanzy (ainsi que de Signeux et Chenois-Latour éventuellement).

1.2. NEERPELT-HAMONT-WEERT (ligne 19)

* Justification

-Ce tronçon de ligne est le prolongement naturel de la liaison IR Anvers-Neerpelt et permet un deuxième passage de frontière entre la Flandre et les Pays-Bas, ce qui comble un vide de 150 km entre les gares frontière de Essen/Roosendaal et Visé/Maastricht.

-A Weert (NL), de bonnes correspondances sont possibles avec les trains IC à destination d'Eindhoven et de Roermond-Heerlen/Maastricht.

-En ce qui concerne les trains de marchandises, Neerpelt-Weert fait partie de la liaison internationale Anvers-Ruhr (Rhin de Fer) à rouvrir.

-La réouverture est demandée par le Limburg (groupes de travail SOL et WOKV), la province d'Anvers et la Région Flamande (RSV).

* Infrastructure

-La ligne est à voie unique et est parcourue par des trains de marchandises locaux – vitesse de référence de 70km/h en Belgique, 40 km/h aux Pays-Bas (en fonction de la signalisation simplifiée);

-Investissement minimum : aménagement d'une voie de garage et des quais à Hamont

- (ré)aménagement de la signalisation – porter la vitesse de référence à minimum 90 km/h, si possible à 120 km/h, comme sur le tronçon Anvers-Neerpelt.

* Proposition de desserte

-Prolongation de l'actuel IR Anvers-Neerpelt: service de base d'1 train/heure, même le week-end.

-Réouverture de la gare de Hamont.

-Correspondances aisées avec les trains NS à Weert
(IC vers Eindhoven et Roermond-Heerlen/Maastricht)

*** Problème**

La réouverture du service voyageurs dépend de l'approbation par les Pays-Bas et les NS, mais se rapproche en fait très peu à la réouverture de la totalité du Rhin de Fer.

1.3. BOOM-WILLEBROEK (ligne 61, à présent 52/2) - VOIR AVIS 99/08*** Justification**

"Chaînon manquant" typique entre les lignes 52 et 54 : cette réouverture permettrait de créer un service voyageurs intéressant Anvers – Willebroek (-Malines), et la ligne pourrait servir d'itinéraire de déviation et délestage entre Anvers et Malines.

*** Infrastructure**

La voie unique est en bon état et électrifiée – vitesse de référence 70 km/h – donc PAS d'investissements.

*** Proposition de desserte**

-Grâce à un service Anvers-Boom toutes les demi-heures, prolonger l'un des deux trains jusqu'à Willebroek – compléter le service avec des trains P au départ d'Anvers et de Malines.

-Le service de base Anvers-Boom-Malines (proposition de la province d'Anvers) est pour l'instant problématique en raison des temps d'ouverture limités des ponts surplombant le canal à Ruisbroek et à Willebroek – éventuels trains P Boom-Mechelen avec réouverture des gares de **Blaasveld** (sur la ligne 54 – demandée par le groupe d'action local) et de **Hombeek** (sur la ligne 53 – banlieue de Malines).

**** 2. A RELATIVEMENT COURT TERME ******LIBRAMONT-BASTOGNE NORD (ligne 163)**

dossier complet : **VOIR NOTRE RECENT AVIS 99/04**

**** 3. A TERME RAISONNABLE ****

Ces lignes sont utilisées ou non, la voie est en relativement bon état, et intacte sur presque toute sa longueur. Leur réouverture requiert cependant un renouvellement partiel, voire total des rails et des traverses, le réaménagement de la signalisation, l'aménagement de quais et de l'infrastructure des points d'arrêt.

3.1. GENK-MAASMECHELEN (ligne 21A)

*** Justification**

-Maasmechelen (35000 habitants) se situe au cœur du Maasland (environ 100000 habitants de Maaseik à Lanaken) et est l'une des plus grandes agglomérations du pays dépourvue de liaison ferroviaire.

-La réouverture est demandée par le Limbourg (groupe de travail SOL + province) et la Région Flamande (RSV).

*** Infrastructure**

-Service marchandises de Boksbergheide à Winterslag/Genk Marchandises – voie unique à partir de Waterschei – avec possibilité (ancienne) de croisement à As et Eisden – tronçon final Eisen-Maasmechelen démantelé.

-Renouvellement de la voie et des traverses indispensable à de nombreux endroits, surtout sur le tronçon hors d'usage – le tronçon final (environ 1 km) doit être réaménagé, avec une voie de garage et une gare terminus à Maasmechelen.

-Vitesse de référence : 120 km/heure là où cela est possible (minimum 90 km/heure)
- dans les deux cas, l'infrastructure ferroviaire doit en grande partie être renouvelée.

*** Proposition de desserte**

-Service de base : 1 train/heure (7 jours sur 7) Hasselt-Maasmechelen avec arrêt à Genk (Boksbergheide ou Winterslag)

- Trains P complémentaires (à étudier).

-Réouverture d'un nombre limité de gares (afin que la vitesse commerciale reste aussi attractive que possible): Maasmechelen – Boksbergheide (ou Winterslag) – As.

-Réouverture d'autres gares intermédiaires (Winterslag, Zwartberg, Waterschei) moyennant la mise en place de trains L ou d'une desserte Light Rail – Cf. les plans du Limbourg et de De Lijn pour le Light Rail entre Maasmechelen et Genk.

*** Problème**

-La desserte de la gare de Genk Centre est uniquement possible à terme après le(ré)aménagement de la ligne Genk-As longeant la Europalaan (moyennant une solution à quelques problèmes urbanistiques).

-Dans ce cas, la prolongation de l'IC Bruxelles-Genk jusqu'à Maasmechelen devient évidente, et la ligne doit être électrifiée.

3.2. PUURS-TERMONDE (ligne 52)*** Justification**

-Cette ligne est le prolongement naturel de l'actuelle ligne 52 Anvers – Puurs (voir ci-dessus) et assure le désenclavement complet du Petit Brabant vers l'agglomération d'Anvers.

-Via cette ligne, un itinéraire alternatif est également possible entre Anvers et Gand (par ex. en cas d'interruption ou de saturation de la ligne directe 59).

-La réouverture était également prévue par la SNCB dans le plan STAR 21 de 1989, et a également été demandée par la province d'Anvers (RSpA).

*** Infrastructure**

-voie unique, hors service SNCB, en état assez correct – actuellement utilisée comme ligne de musée (vitesse de référence très réduite);

-le renouvellement de la voie est peut-être nécessaire sur une grande partie de la ligne (hors service depuis 1980);

-pose d'une nouvelle signalisation avec voie de garage à St.Amands.

*** Proposition de desserte**

-service de base d'1 train par heure : train omnibus jusqu'à Boom, ensuite pas d'arrêt jusqu'à Anvers + une série de trains P;

-réouverture des gares de Oppuurs, St.Amands et Baasrode (réaménagement des quais et de l'infrastructure des points d'arrêt).

**** 4. A LONG TERME ****

Ces lignes sont soit démolies, soit en si mauvais état que l'infrastructure doit être totalement réaménagée.

4.1. (Ottignies-) COURT-ST.ETIENNE-BAULERS (-Nivelles) (ligne 141)

*** Justification**

-Cette ligne est en quelque sorte l'épine dorsale de la (nouvelle) province de Brabant Flamand puisqu'elle relie les centres urbains de Wavre, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Nivelles et le petit noyau de Genappe.

-Cette ligne peut également (moyennant électrification) être transformée en une liaison stratégique entre deux lignes fort chargées, en l'occurrence les lignes 124 (Bruxelles-Charleroi) et 161 (Bruxelles-Namur), et faire partie d'un hypothétique "grand ring" contournant Bruxelles (Nivelles-Wavre-Louvain-Termonde-Alost-Grammont-Braine-le-Compte-Manage-Nivelles).

-La ligne traverse une zone relativement fort peuplée en pleine banlieue et sujette à une forte croissance économique, surtout autour du pôle de croissance de Louvain-La-Neuve – il existe pour l'instant une liaison Nivelles-Ottignies assez régulière par bus.

-La réouverture était déjà prévue en 1981, juste avant le plan IC/IR de 1984.

*** Infrastructure**

a) situation actuelle

-le tronçon de ligne Court-St.Etienne-Genappe, dont la vitesse de référence (environ 20 km/h) est très réduite, est à voie unique et en mauvais état, avec une exploitation marchandises simplifiée de septembre à décembre;

-le tronçon de ligne Genappe-Baulers est entièrement démoli, et à hauteur de Baulers, il est même interrompu par l'assiette d'une voie express – l'assiette de la voie a probablement été cédée à la Région Wallonne;

-les deux extrémités sont parcourues par des engins électriques en tant que partie des lignes 140 (double voie) et 124 (quatre voies Baulers-Nivelles);

-l'assiette de la voie occupe la largeur des deux voies sur toute sa longueur.

b) travaux de voie

-un (ré)aménagement total de la voie unique et de la signalisation est nécessaire, avec une voie de garage à Genappe;

-entre Fonteny et Baulers, un nouveau pont doit être posé sous la voie express;

-double voie et électrification si nécessaire.

* Proposition de desserte

- service de base : minimum 1 train/heure, avec un service toutes les demi-heures aux heures de pointes, et (si nécessaire), quelques trains P au départ de Bruxelles – l'actuel service de bus circule déjà avec une fréquence de demi-heures ou de quarts d'heure;
- service de base direct Nivelles-Ottignies-Wavre, électrique ou non, faisant office de liaison fixe entre les trois villes du Brabant Wallon - un service à destination de Louvain-La-Neuve avec rebroussement à Ottignies est techniquement difficile à réaliser.
- réouverture des gares de Bousval et de Genappe, avec réaménagement des quais et de l'infrastructure des points d'arrêt.

* Problème

La construction d'un pont sous la voie express près de Fonteny risque de grever le budget d'une éventuelle réouverture.

4.2. (Termonde-) OUDEGEM-ALOST (ligne 57)

* Justification

- ce tronçon de ligne est un "chaînon manquant" entre deux importants centres urbains (Alost et Termonde);
- d'un point de vue stratégique, cette ligne peut jouer un rôle important:
 - * comme nouvelle liaison régionale entre Anvers et Alost;
 - * comme composante d'un hypothétique grand ring ferroviaire contournant Bruxelles (voir ci-dessus, sous la ligne 141);
 - * comme alternative au tracé marchandises Anvers-Alost-Grammont-Ath-Mons-Tournai-France;
- La réouverture a été prévue par la SNCB dans le plan STAR 21 de 1989.

* Infrastructure

- toute la ligne est démolie et elle doit donc être entièrement réaménagée;
- l'assiette de la gare de Gijzegem est occupée par des bâtiments;
- une piste cyclable est aménagée sur l'assiette de voie Gijzegem-Hofstade-Alost.

* Proposition de desserte

- service de base d'1 train/heure (prolongation du futur service régional Anvers-Termonde);
- trains P complémentaires;
- réouverture de la gare de Gijzegem (aménagement des quais et du point d'arrêt).

* Problème

A hauteur de la gare de Gijzegem, l'assiette de la voie est occupée par un complexe de bâtiments assez important.

C. REOUVERTURE D'AUTRES LIGNES FERROVIAIRES

Indépendamment des réouvertures proposées ci-dessus, nous plaidons en faveur de la réouverture d'un certain nombre de lignes supplémentaires.

1. Réouverture à court terme

Compte tenu de certains problèmes lors du réaménagement de quelques-unes des lignes susmentionnées, nous souhaitons vous rappeler qu'il existe, en tant qu'alternative, quelques "chaînon manquants" dont l'infrastructure est encore intacte et dont la réouverture n'implique pas des investissements trop lourds :

Ronse - Frasnes - Leuze (prolongation de la ligne 86 Gand-Ronse)
Dinant - Hastière - Givet (F) (prolongation de la ligne 154 Namur-Dinant)

Nous devons en outre constater que la demande de services de fret par rail augmente de nouveau, et connaîtra peut-être une nouvelle croissance dans le futur (proche). Cela peut signifier que les actuels axes marchandises risquent à terme d'être saturés, de sorte que l'on peut envisager la réouverture de certaines liaisons ferroviaires.

2. Réouverture des points frontière

Le réseau belge actuel se caractérise par un manque de points frontière, surtout entre Essen/Roosendaal et Visé/Maastricht, d'une part, entre Athus/Rodange et Erquelinnes/Jeumont, d'autre part.

C'est également la raison pour laquelle il est indiqué de rouvrir à court terme un certain nombre de points frontière.

* La Région Flamande et le Port d'Anvers sont maintenant partie demanderesse pour la réouverture à brève échéance du Rhin de Fer (liaison Anvers-Ruhr).

* En même temps, on observe actuellement au niveau régional (Champagne-Ardenne) une demande urgente en vue de la réouverture de la ligne transfrontalière Dinant-Givet.

* Les autres "chaînon manquants" transfrontaliers sont Mons-Valenciennes et La Panne-Dunkerque, qui n'a été que temporairement rouverte au transport de fonte brute liquide.

* Dans le cadre de l'Euregio (Hasselt-Maastricht-Aix-Liège), les deux Limbourg demandent depuis des années la réouverture de la ligne Hasselt-Maastricht au trafic voyageurs et marchandises; récemment, les NS (chemins de fer néerlandais) auraient décidé de rénover le tronçon de ligne Lanaken-Maastricht et de le rouvrir au trafic marchandises.

Il va de soi que la réouverture éventuelle de ces lignes ferroviaires aux trains de marchandises doit également permettre le trafic voyageurs, et prévoir les dispositions nécessaires afin que ces deux trafics ne se gênent pas (signalisation, voies de garage, etc.).

Enfin, le Comité Consultatif demande que la ligne ferrée transfrontalière Weywertz-Losheim-Jünckerath, récemment fermée, ne soit pas démontée, mais que l'infrastructure soit, de concert avec la DB, conservée comme liaison de réserve géostratégique entre les lignes de l'Amblève et de l'Eifel.

CET AVIS A ETE APPROUVE A L'UNANIMITE EN SÉANCE PLENIERE DU 1ER FEVRIER 2000.