

SCCC

Arlon, le 17 janvier 1992.

Régionale du Luxembourg
6700 Arlon.
Tel: 063 22 06 65

Aux Hommes Politiques,
à tous les Décideurs,
aux Journalistes.

Madame, Monsieur,

Objet: Ligne ferroviaire de Libramont à Bastogne.

La ligne Libramont - Bastogne se trouve à un des tournants de son histoire, des travaux à réaliser à terme s'avèrent indispensables. Si la SNCB et ceux qui détiennent le pouvoir de décision ne s'engagent pas et laissent pourrir la situation, il y a fort à parier que le glas va bientôt sonner.

Il s'agit ici d'une histoire de crédits pour entretenir la ligne 100 millions sur 5 ans (20 millions par an).

Vous qui pouvez nous aider à réaliser le sauvetage de ce qui reste de Libramont-Gouvy, soit par votre action directe, soit par la diffusion de la plaquette ci-annexée, nous vous remercions d'avance.

Le Secrétaire Régional.



Jean-Marie Adam.

Demain plus de rail à Bastogne ?

**SCCC Syndicat Chrétien des Communications et de la Culture.
Régionale du Luxembourg - Section de Bastogne.**

Sommaire.

Introduction par le Secrétaire de section .	Page 3.
Ligne 163 - Libramont - Bastogne. Infrastructure.	Page 4.
Matériel roulant. Desserte voyageurs.	Page 5.
Desserte marchandises.	Page 6.
Bâtiment de la gare. Services offerts par la gare de Bastogne.	Page 7.
Emplois directs et indirects.	Page 8.
Nos propositions. Nos conclusions.	Page 9.

Introduction.

La SNCB est un service public.

En tant que tel, toutes les régions du pays doivent être desservies. Les zones rurales ont le droit elles aussi de disposer de bonnes relations par rail.

Hélas, dans le contexte actuel, les sous-régions qui ne présentent pas le profil de grand axe sont oubliées et la demande en matière de transport ignorée. La détermination de critères identiques (seuil de fréquentation) ne peut avoir qu'une conséquence: rayer de la carte ferroviaire le transport public dans les régions à faible densité de population.

D'autre part, il n'y a jamais eu d'évaluation visant à une amélioration de l'offre de transport là où elle était considérée en difficulté: la seule solution est la suppression. Une telle vision repose bien entendu sur certaines présuppositions, sur les notions de service public et de politique de transport. C'est la stricte rentabilité financière qui guide le choix.

Dans le contexte actuel, la ligne 163 Libramont/Bastogne Nord risque une nouvelle fois d'être sacrifiée sur l'autel d'une restructuration aveugle. L'absence d'entretien sérieux de l'infrastructure voie (n'est-ce pas voulu?) engendre le mauvais état de celle-ci, il en coûterait aujourd'hui 100 millions de francs (chiffres SNCB) pour la remise en état durable. Curieusement, nous devons constater l'absence de volonté de la Société de débloquer quelque argent. La Haute Direction préférant que la région Wallonne prenne cette dépense en charge. La gare de Bastogne et tous les services qu'elle offre risquent donc très fort de disparaître si l'on n'y prend garde.

Merci à vous d'y accorder une attention soutenue. Merci également à ceux qui ont rédigé cette plaquette et sont parvenus par leur travail d'équipe à réaliser une synthèse de nos idées.

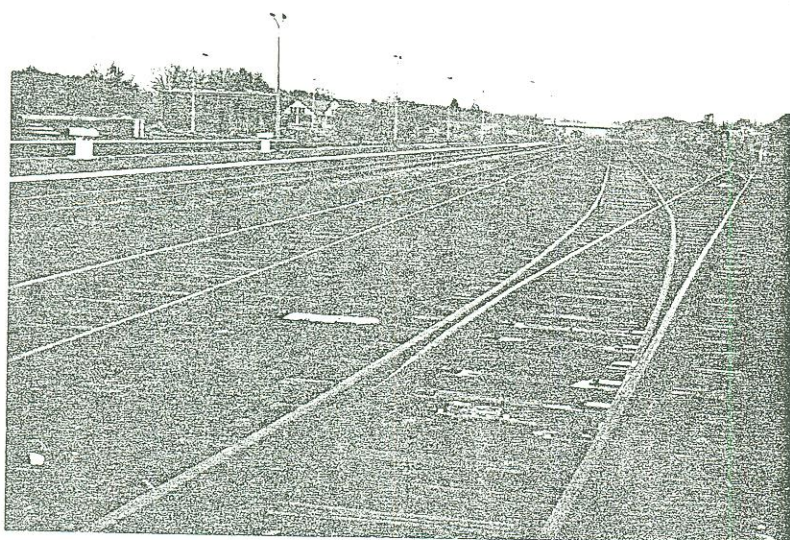
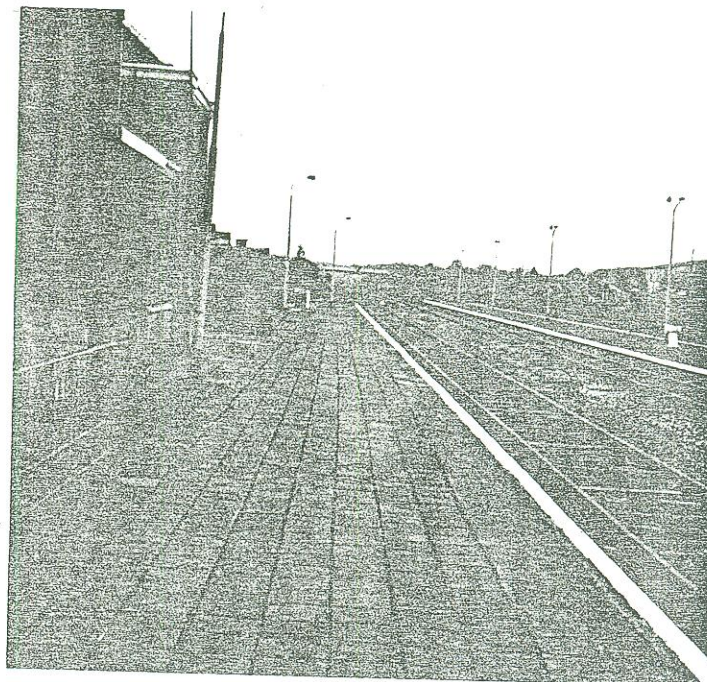
Pour le comité d'études,

Maurice Lanners
Secrétaire de la Section.

LA LIGNE 163 - LIBRAMONT - BASTOGNE NORD

Infrastructure.

La longueur de cet axe est de 30 km. Le temps de parcours y est de 28 minutes. La vitesse de référence est le 70 km/h. La voie est unique et en majorité rectiligne. Les trajets sont directs, ce qui apparaît comme fondamental pour développer une politique de transports rapides. Une éventuelle augmentation de la vitesse interférerait favorablement sur le temps de parcours. La ligne est équipée de passages à niveau automatiques.



A notre connaissance, au moins un tiers de la ligne n'a plus connu depuis des années l'entretien qui aurait été nécessaire. (remplacement de traverses, de rails etc ...)

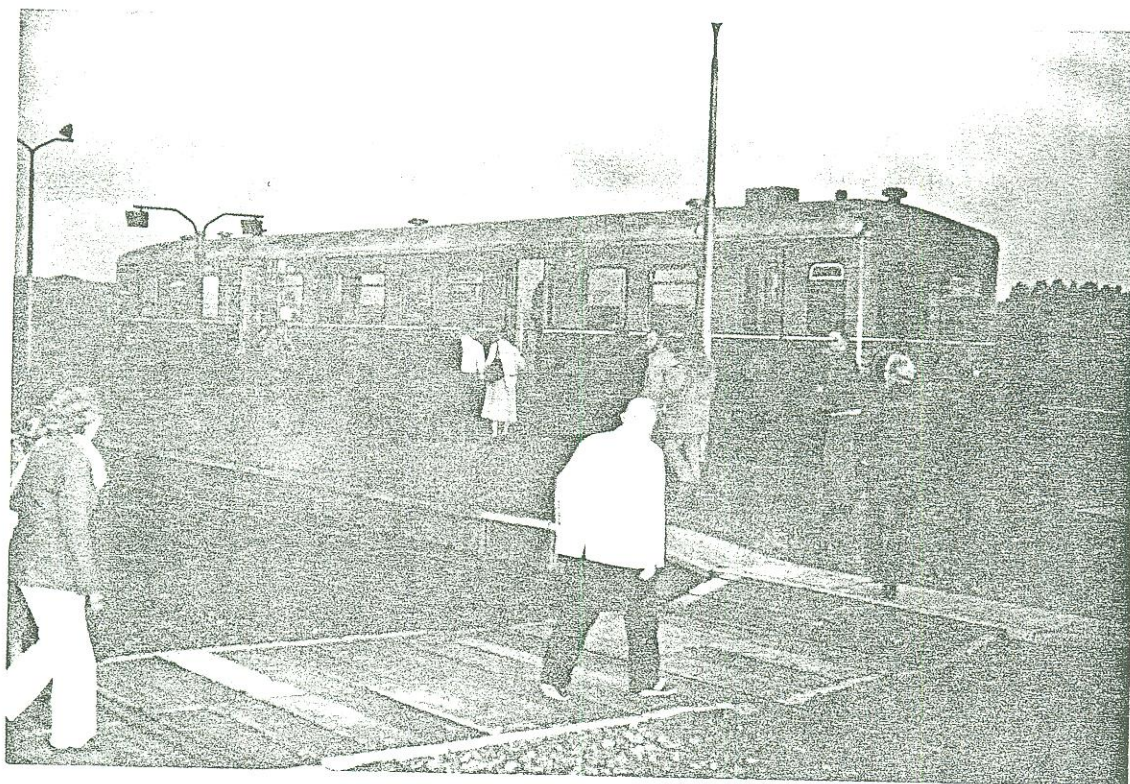
La gare de Bastogne Sud est équipée de 2 voies principales de réception de trains de voyageurs, de 2 quais de chargement et déchargement à niveau, de 2 quais à bois, d'un faisceau de voies accessoires de manoeuvres. Les quais permettent la réception de rames tractées.

La ligne 163 est reliée au grand axe 162 Luxembourg - Bruxelles et à l'axe vers Bertrix - Virton - Dinant - communément appelé l'Athus/Meuse.

Matériel roulant.

Autorail type 45, traction diesel, 135 places offertes au maximum. Ces autorails sont accouplables, soit 2 autorails, soit 2 autorails plus une remorque.

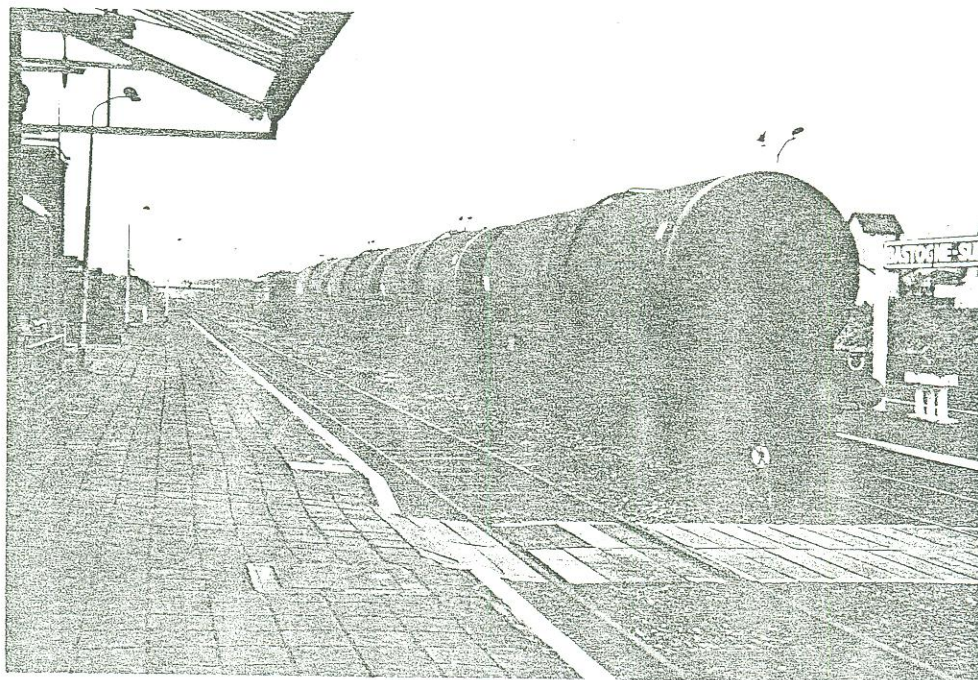
Il est bon de rappeler qu'aucune étude n'a été réalisée afin de pourvoir au remplacement de ce matériel un peu vieillot.



Dessertes voyageurs.

Elles sont au nombre de huit dans chaque sens de circulation, sous le régime d'une cadence bi-horaire.

En 1989, le point d'arrêt de Bastogne Nord a été rouvert. Cette initiative (heureuse) a été bénéfique pour les habitants de cette zone très importante (écoles - complexe commercial et sportif - caserne - hôpital - cités d'habitations sociales). Un nouveau quai y a été aménagé en 1991 dans le cadre de la nouvelle gare d'autobus communiquant avec la SNCB. Une amélioration des horaires visant à rendre l'offre compatible avec la demande contribuerait à attirer une clientèle beaucoup plus importante tant à Bastogne Nord qu'à Bastogne Sud et Libramont.



Desserte marchandises

Un train de marchandises chaque jour, sauf le samedi, cette desserte est justifiée par le trafic de bois en service intérieur, le trafic international et le trafic de citernes de gazoil entre Anvers et Bastogne elle est destinée à une firme importante de la ville.

Pas moins de 6 clients forestiers nous font confiance tout au long de l'année. Nous pouvons nous attendre à un nouvel essor du transport de grumes vers l'étranger après un ralentissement dû aux tempêtes de 1989.

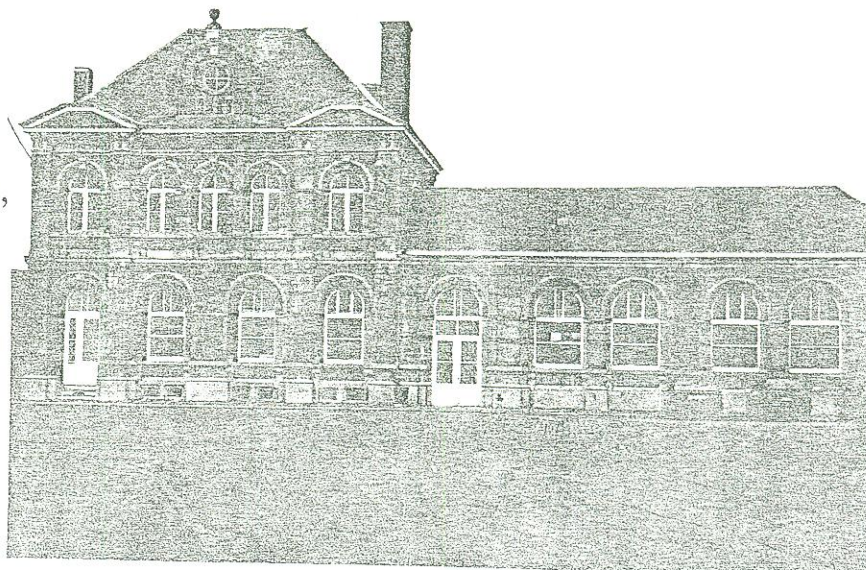
La firme ESSO dispose d'une installation fixe en gare pour le déversement du gazoil vers un pipe-line relié à ses tanks dans sa propriété.

Les voies 4-5-6-7 avaient fait l'objet dès 1990 d'une étude visant à leur suppression de façon à permettre l'élargissement du quai à bois N° 2 et ainsi attirer une nouvelle clientèle. Ce projet semble aujourd'hui oublié. Seules les voies seraient démontées (Aberrant).

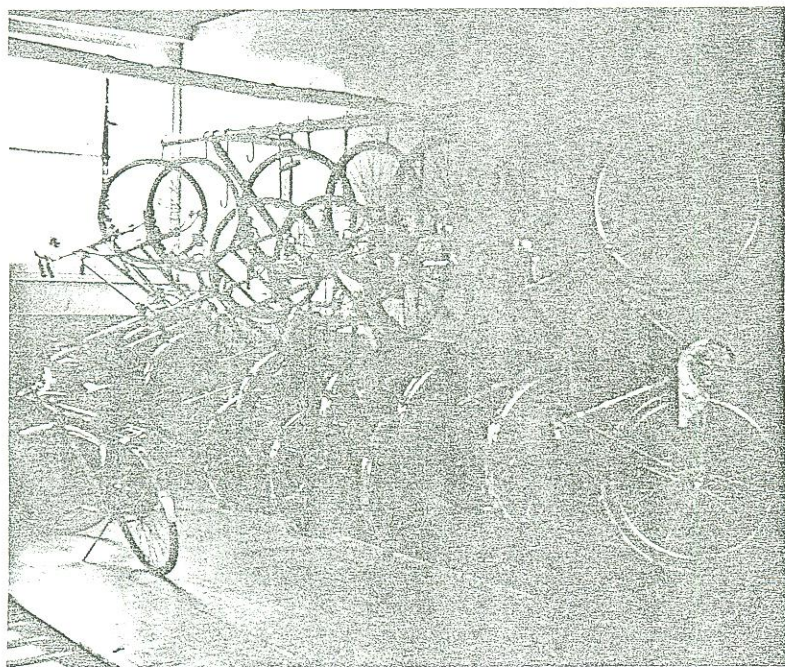


Bâtiment de la Gare de Bastogne

Construit en 1895, d'une très belle architecture, bien conservé. Les locaux sont attrayants: nouveaux carrelages, nouveaux plafonds, nouvelle installation électrique. Le bâtiment est équipé du chauffage central. Le bureau ainsi que la salle d'attente sont spacieux.



Services offerts par la Gare de Bastogne:



Distribution des billets en service intérieur et international.
 Distribution de toutes sortes d'abonnements.
 Vente de Minitrips et d'excursions diverses.
 Vente de Go pass - Multi pass - Golden pass.
 Réservation de places en service intérieur et international.
 Acceptation des Wagons au départ et à l'arrivée.
 Chantiers de découpe de bois.
 Gare ouverte à l'acceptation et à la réception des colis.
 Renseignements horaires trains et bus.
 Enregistrement des bagages intérieurs et internationaux.

Gare de location et de restitution de vélos toute l'année (25 vélos)

En bref, toute la panoplie de services publics que la clientèle est en droit de prétendre.

Nos propositions

La remise en état de la voie est **INDISPENSABLE** là où des renouvellements à moyen terme s'avèrent nécessaires.

Les moyens à y consacrer doivent être recherchés par les Hommes Politiques et les Décideurs.

L'offre de transport voyageurs et marchandises doit être conservée et améliorée.

La vitesse de référence devrait être portée à un minimum de 90 km/h.

Une étude sérieuse doit être menée par les services techniques (qui existent) afin de permettre la mise en circulation d'un nouveau matériel léger et performant.

Conclusions

Un développement ferroviaire sur la ligne 163 est **POSSIBLE** et envisageable.

La gare de Bastogne possède tout ce qui est nécessaire pour assurer des services de qualité.

Le chemin de fer possède ses spécificités propres vis à vis des autres moyens de transport, qui doivent être estimés sur le plan de l'intérêt général et non sur le seul plan comptable.

Le transport par chemin de fer est un besoin de base essentiel pour l'économie et la société aussi bien pour le transport des voyageurs que des marchandises.

Les avantages qu'apporte le transport ferroviaire sur le plan du quasi absence des nuisances, de l'écologie et même de la conservation de la nature (voyez le talus de chemin de fer, les petits taillis y sont devenus un des rares refuges pour les oiseaux).

La conservation de ce biotope naturel dans notre belle région n'est-il pas essentiel pour notre avenir, et pour l'avenir de ceux qui nous suivent?

Si nous ne maintenons pas ce qui existe en matière de capital ferroviaire celui-ci risque de disparaître pour longtemps...

Emplois.

Emplois directs:

3 employés

1 ouvrier

La brigade des poseurs de voie a été transférée à Libramont il y a 2 ans.

Emplois indirects:

Conducteurs de Bertrix et Virton.

Chefs gardes de Bertrix et Virton.

Hommes de métiers qui assurent l'entretien général des installations de la gare et de la ligne entre Libramont et Bastogne-Nord. Il est difficile de chiffrer ces emplois indirects.

Toutefois, il est bon de signaler la qualité de ce personnel, on peut parler d'emplois qualifiés, qui touchent de près la sécurité du trafic.

Il faut également souligner la compétence de ces agents ainsi que la formation continuée de tous les agents intéressés par la sécurité du transport. (Agents du mouvement de la gare, personnel des trains, agents de l'infrastructure).