



**SÉNAT**

*Dimitri Fourny*  
*Sénateur - Député*

*Monsieur Alain PIEMME*  
*ARH Section Bastogne*  
*Rue du Champ de Course, 26*  
*6600 BASTOGNE*

*Neufchâteau, le 22 mars 2010.*

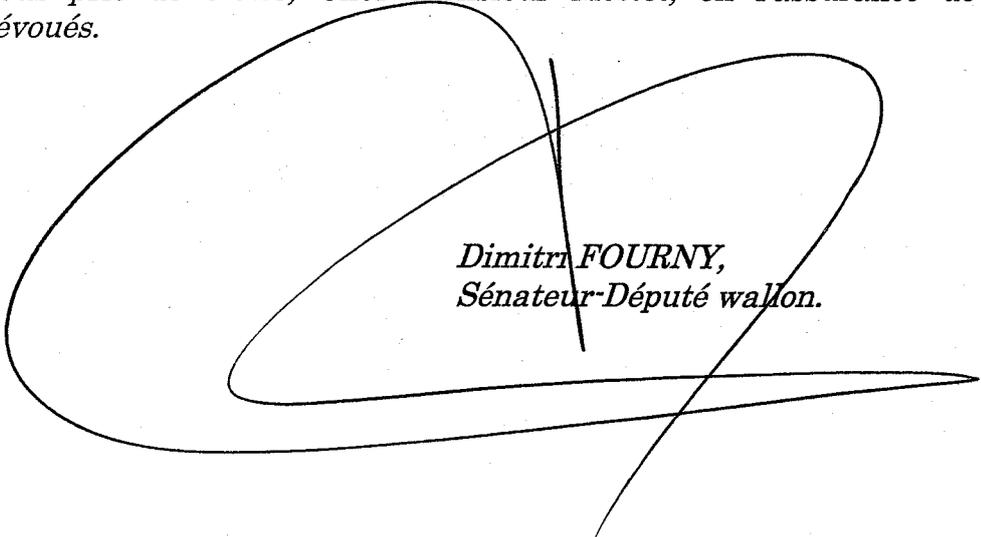
*Concerne* : *Ligne 163 Bastogne-Libramont*

*Cher Monsieur Piemme,*

*J'ai le plaisir de vous transmettre en annexe, pour information, copie de la question écrite que j'ai posée à Monsieur Etienne SCHOUPPE, Secrétaire d'état à la Mobilité, en date du 12 février dernier, concernant « la ligne 163 Bastogne-Libramont : projet de réouverture-étude-résultats » ainsi que de la réponse que je viens de recevoir.*

*Je vous en souhaite bonne réception et me tiens à votre disposition pour toute information complémentaire.*

*Je vous prie de croire, Cher Monsieur Mottet, en l'assurance de mes sentiments dévoués.*



*Dimitri FOURNY,*  
*Sénateur-Député wallon.*

Cette évaluation financière avait été réalisée sur base de paramètres permettant une exploitation ferroviaire aisée et concurrentielle par rapport au service de bus.

Actuellement, il n'existe pas de véritable élément indiquant un accroissement significatif du potentiel de voyageurs justifiant la réouverture de la ligne Libramont – Bastogne.

Par ailleurs, dans le cadre de l'article 43 du Contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB (article 49 du Contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB Holding, article 59 du Contrat de gestion entre l'Etat et Infrabel), une étude de marché a été réalisée concernant l'application possible du lightrail sur l'infrastructure existante, sur l'éventuelle nouvelle infrastructure, ainsi qu'en trafic mixte (heavy/lightrail). Un certain nombre de cas possible à étudier a dû être proposé par la SNCB. La ligne 163 Bastogne Nord – Libramont n'a pas été retenue sur base du potentiel de voyageurs limité des communes traversées.

Conformément à l'article 90 du contrat de gestion entre l'Etat et Infrabel, l'autorisation de démontage de la ligne 163 entre Libramont – Bastogne-Sud a été accordée le 27 février 2009 par le Ministre des Entreprises publiques et par moi-même.

Infrabel est tenue de garder intacte l'assiette de cette ligne de manière à permettre la reconstruction de cette dernière si le trafic le nécessitait. Quelle que soit la future utilisation de l'assiette de la ligne et au vu l'état de l'infrastructure, un démontage des voies s'impose.

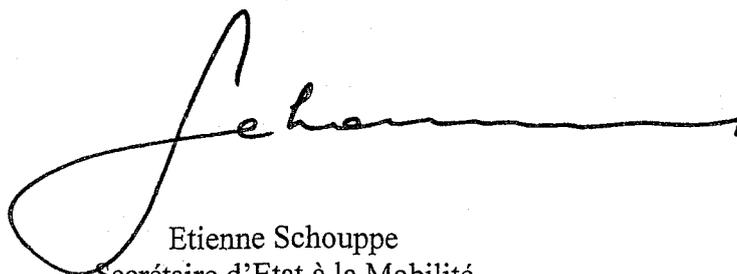
Die financiële evaluatie werd gedaan op basis van parameters die instonden voor een gemakkelijke en competitieve exploitatie ten overstaan van de busdienst.

Op dit ogenblik is er geen enkel reëel element dat wijst op een duidelijke toename van het reizigerspotentieel dat de heropening van de lijn Libramont-Bastenaken zou rechtvaardigen.

Overigens werd in het kader van artikel 43 van de beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS (artikel 49 van de beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS Holding, artikel 59 van de beheersovereenkomst tussen de Staat en Infrabel) een marktstudie gedaan over de mogelijke toepassing van de 'lightrail' op de bestaande infrastructuur, de eventueel nieuwe infrastructuur, alsook op het gemengd vervoer (heavy/lightrail). De NMBS heeft een aantal mogelijkheden naar voor moeten schuiven die konden worden bestudeerd. Lijn 163 Bastenaken Noord-Libramont werd niet weerhouden op basis van het beperkte reizigerspotentieel van de doorkruiste gemeenten.

Conform artikel 90 van de beheersovereenkomst tussen de Staat en Infrabel, werd door de minister van overheidsbedrijven en mezelf op 27 februari 2009 toestemming gegeven om lijn 163 tussen Libramont en Bastenaken-Zuid te ontmantelen.

Infrabel moet de bedding van die lijn in stand houden ten einde die te kunnen heropstarten indien de trafiek dit zou vereisen. Wat ook het toekomstige gebruik van de bedding moge zijn en omwille van de staat van de infrastructuur, is het wegnemen van de sporen vereist.



Etienne Schouppe  
Secrétaire d'Etat à la Mobilité  
Staatssecretaris voor Mobiliteit

Question écrite n° 4-6948 dd. 12.2.2010 de M. Fourny, Sénateur

Société nationale des chemins de fer belges - Ligne 163 Bastogne-Libramont - Projet de réouverture - Étude - Résultats

Le 23 mai 1993, la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) avait mis un terme à l'exploitation des trains sur la ligne ferroviaire 163 Libramont-Bastogne. Les habitants de la région n'ont depuis, cessé, de réclamer la réouverture de cette ligne. En effet, si le transport des voyageurs est maintenu grâce à une desserte régulière en bus, il est évident que cette desserte est une solution "bouche-trou" plutôt qu'une solution qui correspondrait véritablement aux besoins économiques et environnementaux de la région.

En février 2009, vous avez donné votre autorisation, ainsi que votre homologue en charge des entreprises publiques, au démontage de la voie de la ligne 163. Ce démontage devait avoir lieu avant la fin de l'année 2009.

Pourtant, le 18 mai 2009, vous avez déclaré qu'une étude était en cours qui devrait évaluer quels projets pour la mobilité par rail mériteraient de figurer dans le plan d'investissements 2013-2025. Le projet de réouverture de la ligne 163 devait être inclus dans cette étude.

Avez-vous reçu les résultats de cette étude ? Comment évaluez-vous le projet de réouverture de la ligne 163 ? Peut-on espérer que la réouverture de cette ligne figurera dans le cahier des charges du plan d'investissements 2013-2025 ?

Cette question est également posée à :

ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques (n° 4-6947).

**Réponse**

La ligne 163 Libramont-Bastogne a été fermée à la circulation de trains de voyageurs en mai 1993, date à laquelle la SNCB a confié au TEC l'exploitation du service par bus, celle-ci présentant les avantages suivants :

- fréquence accrue (1 bus/heure au lieu de 1 train/2 heures) ;
- davantage d'arrêts desservis par le bus (par rapport aux arrêts train) ;
- correspondances assurées avec le service ferroviaire en gare de Libramont.

Dans le cadre du deuxième contrat de gestion, la SNCB a réalisé une étude approfondie sur les possibilités de réouverture de six lignes régionales dont la ligne 163 Libramont – Bastogne.

Finalisée en mai 2001, cette étude a démontré que le potentiel de trafic restait faible et que les coûts de remise en état de la ligne étaient très importants.

**Antwoord**

Lijn 163 Libramont-Bastenaken werd in mei 1993 afgesloten voor het vervoer van treinreizigers, de NMBS had vanaf die maand de busexploitatie van de lijn toevertrouwd aan de TEC ; dit had volgende pluspunten:

- verhoogde frequentie (1 bus per uur i.p.v. 1 trein om de 2 uren);
- meer haltes aangedaan door de bus (vergeleken met de treinhalthes);
- gegarandeerde aansluitingen met de treindienst in het station van Libramont.

In het raam van de tweede beheersovereenkomst heeft de NMBS een grondige studie gedaan over de mogelijkheden om zes regionale lijnen te heropenen, waaronder de lijn 163 Libramont-Bastenaken.

De in mei 2001 beëindigde studie heeft aangetoond dat het vervoerspotentieel zwak blijft en dat de kostprijs voor het heropstarten van de lijn zeer hoog uitvalt.