



Amis du Rail Halanzy
(Secrétariat)

Place de la Gare, 1
B-6792 HALANZY

Président : Michel AMBROISE
Rue du Bois, 14
B-6792 HALANZY
☎ : 063/67.52.57
☎ : 0476/67.03.51

1^{er} Vice-Président : Michel DEMOULIN
Rue du Panorama, 2
B-6750 VIRTON

Secrétaire : Olivier MOTTET
e-mail : arh4318@hotmail.com
arh4510@gmail.com

Site internet : www.amisdurailhalanzy.be
Fortis Banque/Bank : 001-1828666-01



Section locale Bastogne
Alain PIEMME
Rue du Champ de course, 26
B-6600 BASTOGNE

2^e Vice-Président : Frédéric LIMPACH
Route de Longwy, 560
B-6700 WEYLER - Arlon
☎ : 00352/621.494.254

Halanzy/Bastogne, le 12 juillet 2010

Invitation : Seconde Table ronde sur le Rail en Province de Luxembourg, ce samedi 18 septembre 2010 à 9h45' à la gare du Sud de Bastogne.

Invité(e)s : M. Y. Leterme, 1er Ministre,
Mme I. Vervotte, Ministre Fédérale des Entreprises Publiques,
Mme J. Milquet, Ministre Fédérale de l'Emploi,
M. E. Schouppe, Ministre Fédéral de la Mobilité,
M. Ph. Courard, Ministre de l'Intégration Sociale,
Mmes C. Thibaut, D. Tilmans, Sénatrices,
M. B. Lutgen, Ministre Wallon des Travaux Publics et de l'Agriculture,
M. Ph. Henry, Ministre Wallon de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité,
Mme I. Durant, Députée Européenne, Vice-présidente du Parlement européen,
MM. J. Arens, A. Perpète, D. Fourny, G. Gilkinet Députés Fédéraux,
MM. les Bourgmestres de Bastogne, Libramont, Vaux/s/Sûre, Houffalize et Gouvy,
MM. C. Dedye, Direction B-Holding, G. Vernieuwe, Direction Infrabel, G. Daujemont, rep.VN
Mme Buschmann, Direction Voyageurs des CFL,
M. E. Deblire, Président de l'intercommunale Idélux,
M. J. Delacollette, Président de l'OGBL,
Mme et MM J. Olivier, G. Liégeois, G. Petit, R. Spède, représentants communaux de Bastogne

**Redéploiement du Rail en Luxembourg :
Analyses & Atouts**

Mesdames et Messieurs les Ministres, Sénateurs(trices) et Député(e)s,
Cher(c)s élu(e)s luxembourgeois(e)s ,

Les Amis du Rail d'Halanzy (ARH) organisent **ce samedi 18 septembre 2010 à 09h45' en gare du Sud de Bastogne** sa seconde table ronde sur la problématique du Rail et son redéploiement dans notre vaste Province luxembourgeoise.

Plus que jamais, les citoyens de notre Province attendent une politique intégrée en matière de mobilité, de moyens de transports ; il n'y a pas un jour, où on ne parle aspects environnementaux, développements durables... Le rail est une des solutions pour y pallier.

Vers fin 2011, Infrabel bouclera les demandes d'investissements en vue de la mise en place de son plan d'investissements 2013-2025 doté de 10 milliards Euros. Quelle en sera la part allouée à notre Province (elle qui est déjà défavorisée et fébrile en la matière) ?

Nous espérons vivement votre présence à cette table ronde, afin que des positions soient prises ; pour se faire voici nos propositions et recommandations en la matière, qui méritent réflexions :

I. Tarification :

- Tarification transfrontalière - grande zone - (L42/L162/L165-167) à revoir à la baisse et à renégocier avec le GDL. Autre piste, étendre la formule M-PASS grand-ducale aux zones frontalières (zone frontalière = définition fiscale).
- Tarification unique (zonale) dans TOUTE la province du Luxembourg
- Supprimer la limitation horaire de 09h01' sur les tickets juniors et seniors ainsi que sur les tickets spéciaux !
=> En partant après 9h, on arrive à la côte pour 13h..., un pied sur la plage et il faut déjà penser à repartir...
- En partenariat avec les Villes, la Province, maison du tourisme prévoir des tickets spéciaux (exple : ex-B-excursion). On pense à Bastogne et sa région (en vue de la réouverture de la L163). D'autres possibilités du genre en Gaume.
- Création d'un abonnement DUO ; utilisable pour un ménage, couple,...
- Tarification « combinée multi transports », à l'instar de ce qui se fait en Région bruxelloise
- Tarification vélos : la tarification actuelle est insensée et un non sens, et va à l'encontre d'une mobilité souple et durable => Gratuité des vélos et/ou abonnement combiné

II. Dessertes :

- ***Ligne 162 : (dans le cadre de sa modernisation – 160 KM/H)***
 - ⇒ Mise en place d'un régime de navettes transfrontalières (20 min') entre Luxembourg et Arlon
 - ⇒ Revoir l'offre des différents trains : INTER et IC+ (Pendelino), IC, IR, P
 - ⇒ Prolonger plus de train P au-delà d'Arlon => jusque Libramont
 - ⇒ Par la même occasion, cela permettra une meilleure desserte de Habay (parent pauvre), Marbehan, Neufchâteau.
 - ⇒ Etudier la réouverture d'un PANG sur la commune de Léglise (Mellier ?)
 - ⇒ Assurer de meilleures correspondances en gare de Arlon et Libramont vers les lignes L165-167, L165-L166, L163.
 - ⇒ Rôle du TEC : ramassage dans les villages autour des gares Arlon/Marbehan/Neufchâteau/Libramont tout en y assurant les correspondances.
 - ⇒ Instaurer des Park & Rail à des endroits stratégiques tels que Stockem (gare-formation) ou Sterpenich (terrains vagues de l'ancienne gare frontière)

- **Ligne 163 : (dans le cadre de sa réouverture)**

- ⇒ Rouvrir la ligne 163 Libramont/Bastogne/Gouvy tant voyageurs que fret, dans le cadre d'un projet global de Mobilité
- ⇒ Y prévoir une infrastructure ad hoc
- ⇒ Y prévoir une vitesse commerciale de 120 KM/h
- ⇒ Y prévoir une bonne cadence horaire
- ⇒ Y prévoir un temps de parcours concurrentiel avec la route (20 min entre Bastogne et Libramont, idem vers Gouvy)
- ⇒ Y prévoir les gares et PANG de Wideumont, Sibret, Bastogne-Sud et Nord, Bourcy
- ⇒ Assurer une bonne correspondance en gare de Libramont et Gouvy
- ⇒ Rôle du TEC : ramassage dans les villages autour de Bastogne et des PANG et y assurer les correspondances. Eviter la concurrence avec le Rail comme par le passé... !
- ⇒ Développement du fret : 3 ZI + ZAE Ardenne Logistics (voir point 4)
- ⇒ Elaborer et développer des synergies entre Trains et Ravel

- **Lignes 165-166-167 : (dans le cadre de l'arrivée des rames Désiro)**

- ⇒ Revoir la cadence horaire (horaire heure)
- ⇒ Prévoir un service de train le WE et JF sur la section Virton-Arlon (des trains vides y circulent actuellement...)
- ⇒ Prolonger les trains P Luxembourg - Virton jusqu'à Bertrix
- ⇒ Revoir correspondance vers L162 (voir supra)
- ⇒ Prévoir la réouverture d'un PANG supplémentaire (à définir)
- ⇒ Rôle du TEC : ramassage dans les villages aux alentours de Bertrix et Virton

- **Ligne 42 :**

- ⇒ Revoir la cadence horaire et améliorer l'offre aux heures de pointe jusqu'à Vielsalm
- ⇒ Repenser Gouvy comme nœud (idem Libramont) ferroviaire de et vers Liège, Luxembourg, Bastogne, St-Vith
- ⇒ Rôle des TEC : ramassage dans les villages aux alentours de Gouvy et Vielsalm et y assurer les correspondances

- **Ligne 43 :**

- ⇒ Bonne cadence horaire
- ⇒ Revoir le confort et sécurité des voyageurs aux PANG car ils sont vétustes
- ⇒ Profiter du nouveau matériel roulant pour augmenter la vitesse
- ⇒ Prévoir des trains S pour les étudiants : exple : direct Liège-Arlon (très demandé)
- ⇒ Rôle du TEC : assurer les correspondances en gare de Jemelle et Marloie

- **Ligne 155/289 : (Hors service)**

Dans l'attente du retour d'une activité fret, et d'assurer le maintien de l'outil en état, nous proposons :

- ⇒ Assurer une desserte (matin, midi, soir) entre Etalle et Marbehan
- ⇒ PANG de Etalle et Ste-Marie/s/Semois
- ⇒ Assurer la correspondance à Marbehan avec la L162
- ⇒ Rôle du TEC : assurer une correspondance et le relais à Etalle

→ Pour toutes ces lignes, il y a lieu également de prévoir des parkings adéquats et en suffisance aux différents PANG et Gares

III. Les Correspondances :

La gestion de la plupart des correspondances dans notre Province est à améliorer :

- ⇒ Assurer les correspondances en gare moyennant le « quai à quai » -> gain de temps
- ⇒ Renforcer et garantir le filet de « security timing » aux gares de correspondances
- ⇒ Revoir certains horaires, qui pour un agencement de 2 à 3 minutes permettraient d'assurer des correspondances supplémentaires. Aujourd'hui, certains trains se croisent en gare mais aux extrémités et non à quai... !
- ⇒ Renforcer la position de nos nœuds ferroviaires (Arlon, Libramont, Bertrix, Gouvy) par une optimisation et un renforcement des correspondances ; y compris avec les autres moyens de transports en commun.

IV. Matériel Roulant :

Aujourd'hui : Différents engins de traction

- ⇒ AM96 pour les IC J
- ⇒ Différentes compositions de rames tractées (B et CFL) pour certains trains L ou P
- ⇒ AM60 d'une époque (siècle !) révolue pour assurer les trains L
- ⇒ AR41 (datant du début des années 2000) sont de moins en moins fiables, très capricieux, et peu adaptés à notre situation rurale. Ces contraintes techniques pèsent lourdement sur le service de nos lignes 165/166/167 et pénalisent au quotidien la qualité du service au grand damne de nos voyageurs ; sans parler de l'« image du train »... !

Demain :

La généralisation à court terme du 25KV alternatif dans notre province **doit** permettre une **uniformisation** du matériel roulant voyageurs ; en l'occurrence, les rames Désiro, et/ou les AM96 (version 25KV).

Cette option a le mérite de faire des synergies en **optimisant** la qualité du service offert, les temps de parcours, les correspondances, la ponctualité,... Tous ces facteurs ne pourront qu'attirer de la clientèle supplémentaire et satisfaire la clientèle actuelle !

⇒ Donc, un « **retour sur investissement** » **POSITIF** !!!

V. Redéploiement du FRET :

A l'heure où nos routes de campagnes sont envahies de camions et nos autoroutes agonisent sous ceux-ci ; notre Province ne compte plus qu'une poignée de cours à marchandises (Bertrix, Marbehan, Harmoncourt, Athus....) !

Il est plus que grand temps, dans une vision de développement durable notamment, de redéployer le fret par rail.

Non seulement par le multimodale, très à la mode, mais également en proposant des infrastructures pour des plates-formes marchandises relais ou consortium type (centre bois, centre pétrolier, centre produits agrégats, produits métallurgiques & construction, produits agricoles : engrais, chaux, céréales,...)

Et, la demande existe...comme dans le centre-Ardenne (L163 : Bastogne, Villeroux, L165 : Le Saupont/Bertrix), ou en Gaume (L165 Latour, L155/289 Ste-Marie/s/Semois, ...) et dans le Nord à Vielsalm et Burtonville sur la L42, mais l'offre n'arrive pas...

De plus, avec la libéralisation du marchandise par Rail, des opérateurs ferroviaires se sont spécialisés dans le trafic diffus ; et n'attendent qu'à tracter des convois..., mais pour se faire, faut-il encore qu'il y ait les raccordements (adaptés**) et/ou des lignes à exploiter.

Inutile de rappeler que le trafic de fret permet d'«amortir» les coûts d'exploitation d'une voie ferrée.

() Le raccordement du ZAE de Molinfaing par la L162 est un non sens, et TOUT sauf une vision d'exploitation à long terme. Si, cette option reste maintenue, il est fort à parier qu'à court terme, ce raccordement deviendra difficilement exploitable, surtout pour du logistique !**

Et, **le paradoxe** : par manque d'une politique responsable et durable, un investissement de + de 3 millions d'€ émanant à 100% des pouvoirs publics sur la L289 (embranchement de L155) pour un gros client (qui se dit proche de l'environnement) n'est plus utilisé et ce, en **toute impunité** ! Inadmissible !

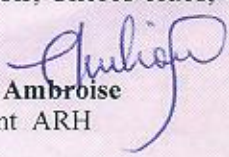
Dernièrement, une nouvelle demande d'une entreprise de transport (ferroulage) a été déposée ; mais, elle a besoin d'une plate-forme ad hoc.


En attendant, la L289/L155 n'a plus vu un convoi depuis près de 2 ans..., alors que les bourgmestres d'Etalle et de Tintigny se plaignent du charroi et de la sécurité sur leur RN... (récemment, 2 accidents de camions (renversés sur leur flanc) ont à nouveau ravivé les esprits !). Bref un gâchis.

Nous vous attendons nombreux à cette table ronde, afin de pouvoir débattre de ces points au combien importants, pour notre verdoyante Province ; qui a et aura plus que jamais besoin du Rail (à l'instar de ce qui se fait à nos frontières) pour sa mobilité, pour se développer et pour respecter certains critères écologiques.

Sans lui, nous risquons de rater le premier train et ses opportunités... !

Veillez recevoir, Chères élues, Chers élus, nos meilleures salutations.


Michel Ambroise
Président ARH


Frédéric Limpach
Vice-président ARH
Resp. ARH Nord-Luxembourg