

SNCB : Labille ne veut pas que le train déraille en Luxembourg

Nouveau ministre des Entreprises publiques, Jean-Pascal Labille prend ses responsabilités. Il demande à Infrabel de revoir sa copie.

Mardi, en commission de l'infrastructure de la Chambre, Josy Arens (cdH) a demandé au nouveau ministre des Entreprises publiques, Jean-Pascal Labille, de développer sa position concernant le plan d'investissement 2013-2025 proposé par le groupe SNCB au gouvernement.

Pour rappel, les trois sociétés du groupe SNCB ont récemment transmis au gouvernement une proposition de plan d'investissement à réaliser sur les treize prochaines années. Dans ce plan, les lignes ferroviaires du pays sont classées en trois catégories.

A : les lignes où les investissements iront en priorité.

B : les investissements et l'entretien ne sont plus garantis au-delà de cinq ans sur ces lignes.

C : l'entretien de ces lignes est suspendu. Les lignes sont vouées à disparaître au bout d'un an.

Aucune ligne luxembour-



geoise ne figure parmi la catégorie A, même pas la 162.

Pire, on y propose l'arrêt des entretiens sur plusieurs lignes, ce qui signifie qu'au terme d'une année, les lignes suivantes seraient supprimées : la ligne 42 Gouvy-Luxembourg, la ligne 43 Liège-Marloie-Jemelle, la ligne 167 Athus-Arlon, la ligne 162 Bertrix-Libramont.

Pour Josy Arens, ce plan, s'il était approuvé, serait la mort annoncée du chemin de fer dans le sud du pays.

« Infrabel doit revoir sa copie »

Tout nouveau dans ses fonctions après avoir succédé à Paul Magnette, Jean-Pascal La-

bille, qui est d'origine luxembourgeoise, s'est montré rassurant : le plan d'investissement proposé par les trois sociétés du groupe n'a pas encore fait l'objet d'un arbitrage politique et doit être revu.

« Pour ma part, bien entendu, je m'inscris dans la même ligne d'action que mon prédécesseur : il s'agit de garantir un service public de qualité, accessible à tous et pérenne. C'est fondamental », dit Jean-Pascal Labille.

Le ministre s'est étonné de ce que la ligne 162 ne fasse pas partie des priorités : « Je partage le sentiment qu'il est difficilement compréhensible qu'une ligne aussi stratégique que la ligne 162 ne

soit classée qu'en catégorie B. »

Il a assuré à Josy Arens qu'il prendrait prochainement contact avec le ministre luxembourgeois des Transports à ce sujet concernant la survie des lignes de la catégorie C (celles vouées à disparaître).

Le ministre se montre encore une fois concerné : « J'ai déjà indiqué au CEO d'Infrabel de revoir la copie pour garantir le maintien des lignes dites de catégorie C. »

Josy Arens s'est dit rassuré par les propos de M. Labille, mais affirme vouloir « rester vigilant tant que ces bonnes intentions ne seront pas protégées dans la rédaction d'un nouveau plan d'investissement ». ■ **D. Z.**

Le rail Valvert à l'abandon : Écolo s'indigne

Écolo proteste contre l'abandon du raccordement SNCB de l'usine Valvert à Etalle. Mais Écolo ne réagit-il pas prématurément ?

Dans un communiqué diffusé mercredi, Écolo Luxembourg s'insurge contre la décision d'Infrabel de suspendre l'entretien de la liaison ferrée entre la gare de Marbehan et le zoning de Gantufet à Etalle où est implantée l'usine d'embouteillage Valvert. « Inauguré en 1997, cet investis-

sement a longtemps permis à Valvert de livrer ses circuits de distribution par chemin de fer, dit Écolo. Hélas, il faut bien se rendre à l'évidence, depuis un peu plus de deux ans, l'entreprise a décidé d'abandonner le rail. Ainsi, l'eau d'Etalle dont l'image est celle d'une eau naturelle respectueuse de l'environnement est désormais distribuée par la route.

Écolo Luxembourg déplore que cet investissement pris en charge sur les deniers publics de la Région wallonne à hauteur de 80 % soit désormais laissé à l'abandon. Il faut en trouver la cause dans un revirement de l'entreprise intégrée au groupe Nestlé. Il ne faut cependant pas perdre de vue le contexte : l'inadaptation du service offert aux



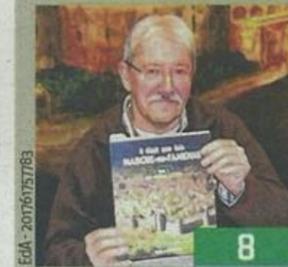
Infrabel ne confirme pas les informations d'Écolo. Les Verts veulent sans doute maintenir la pression

entreprises par b-cargo et le transporteur français, les règles toujours plus strictes et dans le renchérissement des tarifs du transport ferroviaire.

Les avantages du transport par rail en matière de lutte contre les gaz à effet de serre et de désengorgement du réseau routier ne sont pas à démontrer. Ce n'est pas en désinvestissant dans l'infrastructure ferroviaire comme le fait Infrabel que l'on pourra inverser la tendance. Au contraire, Écolo Luxembourg en appelle à un soutien public ciblé au transport par chemin de fer qui ne peut soutenir la concurrence de la route parce que les coûts de l'infrastructure routière sont supportés par le contribuable mais aussi les chauffeurs au tra-



POLITIQUE
Courard fustige « le cynisme » de Mittal



MARCHE
Francis Roufosse raconte Marche



ROUVROY
Déjà le retour des tensions ?

SPORTS 25-32
RÉGION