

J.-P. Labille : « Il faut moder



« C'est inacceptable que quelqu'un qui va bosser en train fasse le trajet debout pendant une heure. Le service public est et doit rester un service au public. »

Jean-Pascal LABILLE



Le ministre fédéral Jean-Pascal Labille a notamment le Chemin de fer dans son portefeuille. Originnaire de la province, il promet de défendre le Luxembourg.

● Interview :
Philippe CARROZZA

On se souvient de l'émotion provoquée par le plan d'investissement de la SNCB parmi les forces vives de la province, à l'époque de l'ex-ministre Magnette. Une délégation de chez nous était prête d'ailleurs à monter à Bruxelles dans ce qu'on a appelé le *train de la colère* pour dire combien ce plan était du *rimporte quoi* pour l'avenir du rail dans notre province. Puis, Magnette a cédé son siège à Jean-Pascal Labille. L'espoir est revenu chez nous de voir s'arrondir les angles sachant que M. Labille est originaire de la province où ses parents résident toujours (lire ci-contre). Nous lui avons laissé le temps de se plonger dans les dossiers avant de l'interroger sur le chemin de fer chez nous.

Quand on évoque le plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB, cela résonne davantage en Luxembourg comme un plan de désinvestissement. A tort ou à raison selon vous ?

C'est à tout le moins contraire à la vérité. Cette considération relève plus d'un sentiment général que je comprends : celui de se sentir floué en termes de transports publics. L'annonce récente par les TEC de la suppression de lignes luxembourgeoises pour raison d'économie est là pour démontrer que



ce sentiment n'est pas totalement infondé.

Les investissements réalisés sur la province de Luxembourg couvrent les besoins pour le maintien en état et la modernisation des lignes existantes (sur la totalité de la durée du plan). À cela viennent également s'ajouter les investissements réalisés pour des projets

« Faire en sorte que la SNCB et les TEC sentent sur la meilleure manière de couvrir le territoire. »

spécifiques, tels que la construction de nouveaux bâtiments ou encore la poursuite de la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg.

Les citoyens de la province ont l'envie, le besoin et le droit, comme tout autre, de pouvoir se déplacer. Ce n'est clairement pas en cisailant le territoire avec des lignes de train que nous y arriverons. Plus encore



qu'ailleurs, on doit, Luxembourg, pouvoir compter sur une plus grande connexion entre les différentes offres de transport et donc, faire en sorte que la SNCB et les TEC s'entendent sur la meilleure manière de couvrir le territoire.

Les forces vives du Luxembourg demandent que la modernisation de la ligne 162 sorte de la traditionnelle delf de réparation d'Hiondt 60/40. Est-ce possible ?

L'axe Bruxelles-Luxembourg est un axe stratégique qui mérite d'être considéré comme tel dans le plan d'investissements. Un travail de réflexion est en cours pour voir comment accélérer les délais de mise en œuvre des travaux de modernisation en tenant compte des contraintes budgétaires.

Ce n'est pas évident car il nous faut tenir compte de nombreux paramètres parmi lesquels cette fameuse clé 60/40. Différentes pistes techniques sont actuellement à l'étude. Pour l'heure, il n'est difficile de vous en dire davan-

tage. Je suis résolu à faire le maximum pour permettre la modernisation rapide de la ligne.

Justement, verra-t-on jamais le train rapide Pendolino emprunter



la ligne 162 comme promis ?

Le Pendolino n'a de sens que s'il est mis en œuvre par plusieurs pays. Or les Suisses ont fait marche arrière et les Français n'en veulent pas. À l'heure actuelle, il me semble donc peu probable de voir le Pendolino circuler prochainement sur les axes belges. Il nous faut donc œuvrer à travailler sur base des outils dont on dispose déjà pour améliorer la rapidité des trajets. Ça passe notamment par la modernisation de la ligne 162. Mais si les opérateurs ferroviaires se disaient prêts à utiliser le Pendolino, nous aurons la capacité technique d'adapter l'infrastructure. ■

VITAL
162
Cette ligne 162 est stratégique

EdA - 201927596586



Document d'archive : c'était l'époque où les élus de la province et ceux du Namurois avaient fait le déplacement jusque en Suisse pour tester le Pendolino. Le train à grande vitesse est toujours hélas à quai...

SON AVIS SUR LES CABINES

Signalisation : pas de jobs perdus

« Le nombre de cabines de signalisation passera de 368 en 2005 à 10 en 2020. L'Allemagne pilote un réseau 10 fois plus étendu avec seulement 7 cabines. Que ce soit en Luxembourg ou ailleurs, cette concentration ne se traduira pas pour autant par une perte d'emplois : la majeure partie du personnel concerné aura atteint l'âge de la retraite à l'échéance du programme et le personnel qui sera déplacé bénéficiera de facilités pour accéder à d'autres fonctions par le biais de promotions et de formations. Alors que la crise sévit dans tous les secteurs, la SNCB fait



partie des employeurs qui engageront le plus en 2013. D'ici la fin de l'année pas moins de 1500 personnes seront engagées au sein du groupe. » ■ Ph.C.

Rénovation totale de la gare de Libramont

Voici en détail, dans le gros dossier qui renferme le projet de plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, les travaux qui concernent notre province. « De manière générale, il y a beaucoup de travail à faire et notamment, régler les paramètres de base que sont, sans hiérarchie, la pontualité des trains, leur sécurité et leur confort. On doit amplifier les efforts. J'ai reçu à Bruxelles les fortes vives du Luxembourg emmenées par le gouverneur Car-prasse, parce que je sais combien le rail est essentiel pour la région. Les représentants nourrissent certaines craintes et je les ai écoutés. Qu'il s'agisse de l'entretien des lignes C, de la ligne 162 ou des lignes frontalières, j'ai bien entendu quelles étaient leurs préoccupations et je leur ai dit que je veillerais tant que faire se peut à les rassurer. La chose n'est pas simple et tous en sont bien conscients », reconnaît le ministre.

Voici le plan pour le Luxembourg :
- Modernisation de l'axe Bruxelles-Lux-

bourg (en cours) pour augmenter la vitesse à 160 km/h partout où c'est possible. Cette augmentation permettra un gain de temps total estimé de 12 minutes, sur l'ensemble du trajet.
- Travaux de renouvellement de l'axe Athus-Meuse.

- Modernisation de la signalisation.
- Sécurisation de toutes les lignes de la province (TBLI +/-ETCS en cours d'exécution).
- Travaux ponctuels d'amélioration des installations dont la rénovation totale de la gare de Libramont, l'aménagement des gares de Marbehan, Marloie, Virton et de Jemelle ; modernisation de quais ; sonorisation en gare ; suppression de passages à niveau ; mise aux normes européennes d'infrastructure corollaires pour le fret) ;
- Pose de l'aiguillage de raccordement du site d'Ardenne Logistics à Neufchâteau (en cours). ■ Ph.C.