

**Durant voudrait rouvrir Libramont - Bastogne Le rêve: relier les deux villes en un bon quart d'heure RÉTROACTES La ligne Libramont - Bastogne - Gouvy a longtemps fait le bonheur des usagers. Aujourd'hui, le bus a remplacé le train.**

BURGRAFF,ERIC; PASO,OLIVIER

Mercredi 19 janvier 2000

Durant voudrait rouvrir Libramont - Bastogne

On a beaucoup parlé de la ligne 163 à la rencontre citoyenne d'Ecolo à Bastogne. Ambiance et projets.

UN DOSSIER

d'Eric Burgraff et Olivier Paso

Ils sont tous là. Militants des quatre coins de la province, conseiller provincial, attachés de cabinet, responsables des deux régionales... Tout le petit monde écolo luxembourgeois et ses sympathisants avaient rallié Bastogne ce lundi soir pour ce qui était sans doute la plus importante «rencontre citoyenne» de l'après-13juin dans la province. Plongée dans le vert.

Chuchotements dans la salle. Elle arrive! Elle? Isabelle Durant, «la» vedette de la soirée. Et du moment. Thème du jour: la mobilité. Dans le Luxembourg, il n'y aurait pas de problème de mobilité puisque tout le monde a une voiture, lance, ironique, le Nassognard Christian Cession, attaché de cabinet chez José Daras. Autant dire que c'est l'inverse de notre perspective sur la mobilité. Le ton est donné. Et repris par la salle. Qu'auriez-vous fait, madame Durant, à propos de la ligne Libramont - Bastogne, si vous aviez été ministre lorsqu'on l'a fermée? Ce qui donne à peu près ceci comme réponse: Je ne peux vous le dire puisque je n'étais pas là. Je ne vous assure pas non plus que je vais la rouvrir, cela se négocie dans le cadre d'un avenant au contrat de gestion avec la SNCB mais le dossier vaut la peine (cf. aussi ci-dessus).

D'autres questions fusent. Pourquoi ne pas étendre l'opération «Noctambus» toute l'année? Pourquoi ma fille peut-elle circuler à sa guise à Bruxelles pour le prix d'un abonnement scolaire en Luxembourg? Pourquoi la réduction familles aux TEC est-elle si dérisoire? Pourquoi...

Il y a six mois, les réponses auraient été faites sur le ton de la revendication. Aujourd'hui, Durant, Cession et consorts, mêlent habilement le «Je vous ai compris» à la nécessaire négociation. Les politiques sont différentes d'une société à l'autre, les subsides aussi. Nous allons dans ce sens. Et aussi: Les différents partis du gouvernement ont des projets politiques différents, il y a pas mal de questions posées avant le Conseil des ministres, de négociations.

Encouragement dans la salle de la part du conseiller communal PSC Guy Petit: Vous êtes la première ministre à être attentive à une proposition de réouverture de la 163... Dans la salle on rappelle que le PSC était au pouvoir à la fermeture. Une réplique de Guy Petit? Il n'a plus de micro. On passe au sujet suivant. Le débat ouvert a ses limites.

Encouragement aussi du député de Philippe Collard, ancien bourgmestre récemment passé au MCC, et séduit par cet exercice de démocratie directe.

Confession enfin de la ministre Durant -Isabelle pour les intimes, et il y en avait quelques-uns dans la salle- à propos de la crise des vols de nuit: C'est vrai que je n'ai pas passé une semaine particulièrement confortable. Au sein du gouvernement, les rapports ne sont pas nécessairement inamicaux même s'ils sont parfois un peu durs. A quelques mois des élections communales, il est normal que chacun essaie de défendre son pré carré. Les ministres écolos au niveau fédéral ou ailleurs apprennent leur métier.

Ecolo à Bastogne?

Y aura-t-il une liste Ecolo à Bastogne? Un trio de militants (Yves Lebrun, Marcelle Pecker et Daniel Son) planchent en ce moment sur le sujet. Ils ont mis sur pied un groupe de travail ouvert qui devrait donner sa réponse en mars prochain. Précision de Christian Cession: Nous cherchons à faire des listes sur Marche, Bastogne etc. Toute la difficulté est de trouver des candidats. On ne fait pas des écologistes du jour au lendemain avec des gens qui n'ont pas fait tout le chemin.

Le rêve: relier les deux villes en un bon quart d'heure

La ligne 163 Bastogne - Libramont est-elle de nouveau sur les rails? Les partisans de la liaison ferroviaire veulent toujours croire à une possible réexploitation. Et ils n'ont pas manqué de faire part de leur position à l'occasion de la visite de la ministre de la Mobilité, Isabelle Durant. Avant la rencontre citoyenne (cf. ci-contre) cette dernière présidait à Bastogne une réunion de travail regroupant toutes les parties intéressées: Ecolo bien sûr mais également les syndicats, des ASBL de défense du rail, Idélux, etc.

La commune, par la voix de l'échevin des travaux Guy Petit, regrette d'emblée l'avis rendu par le comité consultatif des usagers auprès de la SNCB, lequel mise sur une optimisation de la ligne 163 avec deux voies, plusieurs arrêts et un embranchement vers le zoning. Coût de l'opération: 500 millions pour les infrastructures et 250 millions pour la signalisation. Une somme qui risque évidemment d'effrayer la SNCB alors que, dicit Petit, La ligne est en suspension d'exploitation et non fermée.

Un autre projet en vogue aujourd'hui opte pour le rétablissement d'une seule voie rapide. Dans ce cas, le coût des aménagements s'orienterait autour des 150 millions. Pour le soutenir -et soutenir Durant qui le mettra sur la table lors de la négociation d'un avenant au contrat de gestion de la SNCB-, les forces vives locales vont créer un groupe de travail.

Cette voie rapide permettrait de rejoindre les deux villes en 18 minutes à condition qu'on y mette en circulation une nouvelle génération d'autorails. Actuellement, des navettes de bus sont opérationnelles toutes les heures, en vue justement de pallier l'absence de trains. L'usager doit compter entre 30 et 40 minutes de voyage. La SNCB est-elle prête à investir au minimum 150 millions pour un quart d'heure de différence?

Plus de la moitié des usagers du train ne se sont pas orientés vers la desserte en bus, argumente Ernest Gillet, un des défenseurs de la ligne 163. On répertoriait en 1992, au niveau de la liaison ferroviaire, une fréquentation de 235 personnes par jour. Le nombre d'usagers qui ont opté pour le bus a été continuellement en baisse pour se stabiliser autour de 80 à 120 utilisateurs par jour. Le train représente des avantages de confort, de sécurité et de rapidité que ne possède pas le bus.

De son côté, la ministre Durant commente: Une étude de faisabilité sera réalisée sur les possibilités de réouverture de cette ligne. Il faut déterminer à quel prix et avec quelle efficacité nous pouvons la réexploiter. Il est également nécessaire que les forces vives régionales se mobilisent afin de créer les conditions d'un rapport de force avec la SNCB. Je ne promets rien, mais ça vaut la peine de peser sur ce dossier en tenant compte de l'avis des gens de terrain.

## RÉTROACTES

La ligne Libramont - Bastogne - Gouvy a longtemps fait le bonheur des usagers. Aujourd'hui, le bus a remplacé le train.

1978. Les gares intermédiaires d'Ourt, de Rosières et de Villeroux ferment leurs portes.

1979. Les gares de Bernimont et de Morhet mettent à leur tour la clé sous le paillason.

20 décembre 1983. Suppression de la ligne Bastogne - Gouvy. Les voies sont démantelées en 1997.

3 juin 1984. Les deux dernières gares entre Libramont et Bastogne, Wideumont et Sibret, disparaissent à leur tour.

Mai 1993. La desserte ferroviaire entre Libramont et Bastogne est suspendue. Elle est remplacée «provisoirement» par une desserte en bus. Aujourd'hui, ce statut n'a toujours pas changé.

Octobre 1999. Démantèlement des voies entre les gares Bastogne Sud et Bastogne Nord, dans le cadre du projet Ravel.

Janvier 2000. Deux projets de remise en exploitation existent: l'un suppose un investissement de 750 millions, l'autre de 150. La ministre Durant et les forces locales appuient le second.