

Mise à jour : jeudi 10 novembre 2011 07h52

Le rail wallon en 2025 : huit projets en Luxembourg

Source: L'Avenir - Jean-Marc DERLET



EDA – Claudy Petit 10487936890

Huit projets sur les 34 projets ferroviaires retenus concernent directement la province de Luxembourg.

ARLON - La Wallonie a une vision claire de son développement ferroviaire : 34 projets d'infrastructure sont définis. Mais tous ne pourraient être réalisés.

Ainsi donc, 34 projets ont été définis et seront argumentés par la Région wallonne lors des orientations du futur plan d'investissement de la SNCB. Ce plan porte sur les années 2013-2025.

Parmi ces 34 projets, 8 concernent directement la province de Luxembourg, encore que les lignes ferroviaires ne s'arrêtent pas aux frontières provinciales. Ces projets ont trait à la ligne 162 (deux projets), à l'Athus-Meuse (deux projets), à la ligne de l'Ourthe, à la ligne Liège-Luxembourg, et à l'ancienne gare de Bastogne (deux projets).

Tout ne pourra pas être réalisé

Si ces 34 projets devaient être réalisés en Région wallonne, il en coûterait 2,1 milliards €. On s'en doute, tous ne seront pas retenus.

Car même si l'on retire de l'enveloppe le coût de certains projets en cours, comme les travaux de modernisation de la ligne 162 par exemple, on sait d'ores et déjà que l'enveloppe sera trop petite, et qu'il va falloir faire des choix.

Dans la conclusion du rapport, on lit : « *La Wallonie dispose désormais d'une vision claire de son potentiel ferroviaire [...] Ont ainsi été identifiés 34 projets d'infrastructure concrets, ciblés, détaillés et hiérarchisés.* » « Hiérarchisés » est-il écrit.

Si la hiérarchie retenue correspond à la numérotation des projets dans la liste, les deux premiers cités concernent la mise à 160 km/h de l'itinéraire Mouscron-Tournai-Bruxelles. Suivent les lignes Mons-Bruxelles, La Louvière-Bruxelles et Charleroi-Bruxelles.

Les trains pendulaires et la ligne 162 sont en 12e et 13e positions, soit après l'aménagement de la dorsale wallonne (Liège-Tournai), mais avant l'Athus-Meuse. La gare de Bastogne arrive en 31e et 32e positions.

Mais est-ce bien là l'ordre prioritaire ? Du reste, il faudra revoir le nombre de projets à la baisse et examiner cela avec les acteurs de terrains. Et puis, il faudra surtout passer l'étape d'argumentation au Fédéral et à la SNCB, avant de connaître les projets retenus.!

Sur le même sujet:

Les trains pendulaires

Deux projets ont trait aux trains pendulaires sur la 162. Il s'agit d'optimiser la géométrie du tracé en entrée de courbes (projet 12), et de lever la limitation de vitesse sur un tronçon d'une dizaine de km dans la zone de Poix-St-Hubert, Mirwart et Forrières (projet 13). Les courbes ne permettent pas de dépasser les 90 km/h. Le train pendulaire pourrait passer à 95 ou 100 km/h. La seule solution envisageable est la construction d'un tunnel. Le coût global est de 145 millions.!

Libramont ou Wiltz ?

Deux projets partent de Bastogne et concernent la réouverture de la ligne vers Libramont (56 millions) et la réouverture vers Wiltz, au Grand-Duché (18 millions). Pour ce qui est de la réouverture vers Libramont, le rapport se pose la question de la pertinence économique d'exploiter cette liaison au potentiel très faible, et s'interroge si une liaison vers le Luxembourg, en l'occurrence Wiltz, ne serait pas préférable, les pôles d'emplois y étant plus nombreux.!

Deux trains par heure

La ligne de l'Ourthe ou ligne 43 présente des voies uniques qui compliquent l'horaire et réduisent le nombre de trains. En créant des évitements supplémentaires à Marche ou Barvaux, ou encore en prolongeant les sections à double voie, il serait possible d'assurer le passage de deux trains par heure et par sens, avec comme points forts, les correspondances à Liège-Guillemins et Marloie. L'hypothèse est de créer deux évitements pour un montant de 10 millions.!

Liège - Luxembourg

La modernisation de la ligne 42 profitera à la région de Gouvy et Vielsalm avec un relèvement de la vitesse à 100 km/h. Pour cela, il faudra renouveler la voie trop vétuste entre Vielsalm et Trois-Ponts. La signalisation sera améliorée et des couloirs seront réalisés pour permettre le croisement des trains en toutes circonstances. L'hypothèse d'un raccordement à la zone d'activités projetée par Idélux à Gouvy est évoquée. L'enveloppe est de 6 millions.!

Personnes et marchandises

L'Athus-Meuse serait totalement aménagée en double voie. En outre, l'accès d'Athus vers la France sera amélioré afin de rendre plus attractif le Terminal-Conteneurs. Ensuite, les voies de garage seraient de minimum 750 mètres. Elles sont à ce jour de 650 m ce qui limite la longueur des trains, la norme européenne étant de 750 m. Enfin, de nouvelles courbes de raccord entre la ligne 162 et les lignes 165-166 sont envisagées. Coût total : 154 millions.!