



AVIS 11/02

REOUVERTURE DE LA LIGNE 163 LIBRAMONT-BASTOGNE

Préambule

La réouverture de la ligne 163 a déjà fait l'objet d'avis en 1998, 1999 et 2004

Historique de la fermeture

En 1992, un cinquième environ de la longueur de la ligne devait être réparé d'urgence, ce qui entraîna une limitation de vitesse drastique, accompagnée de retards et de correspondances manquées à Libramont et donc d'une baisse significative du nombre de voyageurs.

La stratégie classique de fermeture de ligne a été observée:

- dégradation du service,
- matériel obsolète,
- manque d'entretien de l'infrastructure,
- horaires peu adaptés,

avec comme conséquence la baisse de la clientèle et la fermeture de la ligne .

Justification de la réouverture

Le Comité souligne que Bastogne est la seule ville-centre de cette importance au Sud du sillon Sambre-Meuse-Vesdre non atteignable par chemin de fer.

Au niveau de l'aménagement du territoire, le Comité estime essentiel qu'en matière de transport public les villes-centres soient desservies par chemin de fer.

L'arrondissement de Bastogne est une région délaissée économiquement, offrant très peu d'emplois et où les migrations quotidiennes ont fort augmenté tant vers Namur que vers le Sud de la province et le Grand Duché de Luxembourg.

Bastogne est également un important pôle scolaire et un pôle touristique important

Avenir immédiat des assiettes ferroviaires

Le Comité préconise :

le maintien intégral des assiettes ferroviaires vers Libramont et la frontière grand-ducale.

Le maintien en gare de Bastogne-Sud d'une emprise suffisante pour 2 voies voyageurs, 2 voies marchandises et 1 mixte.

Coût de la réouverture

Fin 1992 la SNCB estima les frais de réparation et renouvellement de la voie à 60 000 000 FB soit 1 500 000 €. L'absence d'entretien et de mesures conservatoires ont grossi considérablement la facture. Le coût est estimé aujourd'hui à 30 000 000 €.

Le Comité suggère de profiter du fait que la plateforme était à double voie pour établir un Ravel parallèlement à la voie ferrée ,disposition fréquente dans les régions touristiques d'Allemagne et qui attire une clientèle touristique importante.

Le tracé de la ligne permettrait de porter la vitesse de référence à au moins 120 km/h.

Desserte future

Le Comité propose une desserte ferroviaire par autorail léger avec une cadence au moins horaire donnant correspondance à Libramont vers Namur, Luxembourg et Bruxelles.

Une vitesse de référence de 120 km/h devrait permettre de réaliser le parcours en 20 minutes.

Les gares de Bastogne-Sud et Bastogne-Nord devraient être rouvertes ainsi que les points d'arrêt de Sibret et de Wideumont.

Liaison avec le Grand Duché de Luxembourg

La réouverture de la ligne 164 vers la frontière grand-ducale, à financer en grande partie par le Grand Duché de Luxembourg permettrait une liaison rapide entre Bastogne et Luxembourg, relation sur laquelle il y a de nombreux navetteurs.

Le projet de réouverture des lignes 163 et 164 deviendrait alors un projet transfrontalier qui pourrait faire l'objet d'un financement européen.