



QUEL AVENIR POUR LA LIGNE 165 ?

Synthèse et observations des comités de ligne
Septembre-Décembre 2004

QUALITE TOTALE

(Article 64bis du contrat de gestion)

RAPPORT DES « COMITES DE LIGNE 165 »

SITUATION ACTUELLE DE LA LIGNE

PERSPECTIVES

Septembre-Décembre 2004

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	4
CHAPITRE 1 : L'ENQUÊTE DE MOBILITÉ	6
CHAPITRE 2 : IMPORTANCE DES GARES.....	7
CHAPITRE 3 : DEVANT LA GARE.....	7
3.1. Signalétique.....	7
3.2. Accès sécurisés pour piétons.....	8
3.3. Parkings pour voitures.....	8
3.4. Râteliers pour vélos.....	8
3.5. Les TEC	8
3.5.1. Correspondances entre trains et bus	8
3.5.2. Se procurer un titre de transport TEC (abonnements)	9
3.5.3. Confort d'attente aux arrêts TEC.....	9
3.6. Informations touristiques	10
3.7. Cabines téléphoniques et boîtes aux lettres	10
CHAPITRE 4 : DANS LA GARE.....	10
4.1. Guichets et distributeur(s) automatique(s) de billets	10
4.2. Salle d'attente.....	10
4.3. Informations.....	10
4.4. Commerces	11
4.5. Sanitaires	11
4.6. Accueil des personnes à mobilité réduite	11
CHAPITRE 5 : COULOIRS D'ACCÈS AUX QUAIS.....	12
CHAPITRE 6 : SUR LES QUAIS.....	12
6.1. Accessibilité.....	12
6.2. Hauteurs des quais	12
6.3. Revêtement et adhérence	12
6.4. Ligne de sécurité	12
6.5. Informations pour la clientèle	12
6.5.1. Affiches jaunes et informations sur la Key-Card.....	12
6.5.2. Numéro du quai et destination	12
6.5.3. Nom de l'arrêt.....	13
6.5.4. Informations via haut-parleurs.....	13
6.6. Confort d'attente.....	13
6.7. Accès.....	13
CHAPITRE 7 : LE MATÉRIEL ROULANT	14
CHAPITRE 8 : LA RÉOUVERTURE DE POINTS D'ARRÊT.....	15
CONCLUSIONS	16
ANNEXES	17
ANNEXE 1 : Densité de population en Belgique	17
ANNEXE 2 : Densité de population jeune en Belgique	18
ANNEXE 3 : Chiffres de population dans la région : schéma de la ligne 165.....	19
ANNEXE 4 : Enquête de mobilité.....	20
ANNEXE 5 : Check-list Evaluation des gares	24
ANNEXE 6 : Avis 04/25 du Comité Consultatif des Usagers	31
ANNEXE 7 : Avis 01/17 du Comité Consultatif des Usagers	34

INTRODUCTION

Jusqu'en 1984, les trains desservait l'ensemble des gares subsistant sur la ligne 165. Le transport des voyageurs mais aussi des marchandises était assuré par voie ferrée. Le 3 juin 1984, la SNCB ferme définitivement le tronçon Athus – Virton – Saint-Mard qui existait depuis 1859. A cette date, la société de chemin de fer supprime également la relation entre Bastogne-Sud et Gouvy. Au total, 55 kilomètres de voies sont mis hors service dans la Province du Luxembourg.

La réorganisation de l'offre voyageurs et la naissance d'un plan IC – IR sont à l'origine de ces événements. La SNCB décide, à l'époque, de fermer 147 points d'arrêt en Région wallonne. Au total, 48 PANG du Sud – Luxembourg ne sont plus desservis dont 19 situés sur la ligne Libramont – Bertrix – Virton – Athus – Arlon. Le réseau de transports en commun est donc fortement touché. C'est un nouveau coup dur pour le Sud – Luxembourg qui avait déjà du faire face, de 1950 à 1960, à la suppression de 7 points d'arrêt, 15 gares et 85 kilomètres de voies.

Si, à l'époque, la population disposait encore d'emplois dans la région, la défection du rail put être suppléée par les TEC et la voiture, la situation actuelle est radicalement différente : le grand pourvoyeur d'emplois est le secteur tertiaire grand-ducal. Sa zone d'attraction s'étend au delà des frontières, en Allemagne, en France et en Belgique. On estime que chaque jour, 30.000 Belges, majoritairement originaires de la province, surtout du Sud, migrent vers le Grand-Duché. La ligne 162 Namur - Arlon est donc très fréquentée par les navetteurs (certains embarquant dès Libramont et même plus au Nord). Quant au Sud de la province, les liaisons ferrées étant inexistantes, les navetteurs se voient contraints de se rabattre sur la voiture, les TEC ou de consentir à un premier déplacement en voiture vers Arlon ou Rodange, où ils peuvent disposer d'un service ferroviaire convenable, particulièrement à Rodange.

Il se pose donc dans le Sud-Luxembourg belge un épineux problème de mobilité. Les routes sont encombrées et l'accès à Luxembourg ville est particulièrement difficile. Il paraît donc opportun de rouvrir la partie Est de la ligne 165. La région qui serait ainsi desservie est celle qui présente la plus forte densité de population¹. De plus, le pourcentage de population jeune y est un des plus élevé du Royaume², or cette frange de la population est une clientèle « privilégiée » des transports en commun.

Le potentiel démographique de la ligne 165 n'est pas négligeable³. On remarque que plus on se rapproche de la frontière, plus ce potentiel est élevé. Nous ne disposons pas de chiffres donnant les flux de déplacement dans la région, mais l'enquête de Mobilité ferroviaire évoquée infra (chapitre 1) fait clairement apparaître que la filière ferroviaire contribuerait grandement à y réduire l'acuité des problèmes de mobilité.

On doit signaler d'autres facteurs d'attractivité de cette filière. Le matériel est apprécié par la clientèle; un train-tram permettra dans un proche avenir de se rendre directement de la gare de Luxembourg au plateau d'affaires du Kirschberg.

¹ Voir annexe 1.

² Voir annexe 2.

³ L'annexe 3 illustre sa répartition.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue qu'un nouveau pôle d'attraction se développera bientôt sur le site d'Esch-Belval. Ce site est desservi dès à présent par les CFL⁴ à partir ... d'Athus !

Le deuxième contrat de gestion qui lie la SNCB et l'Etat stipule en son article 64 bis que la ligne 165 est classée « qualité totale », ce qui implique pour la SNCB de proposer des mesures d'amélioration du service rendu aux usagers en matières d'horaires, de points de dessertes, de matériel roulant et de complémentarité avec les bus, les voitures et les vélos.

Des améliorations apportées dans ces différents domaines signifieraient inéluctablement une meilleure fréquentation du train, et, partant, une réduction des différentes nuisances générées par les nombreuses voitures qui circulent dans la région.

⁴ Chemins de Fer Luxembourgeois.

CHAPITRE 1 : L'ENQUÊTE DE MOBILITÉ

A la fin de l'année 2004, l'ACTP a réalisé, en collaboration avec « les Amis du Rail d'Halanzay » et la SNCB (Cellule Mobilité District Sud-Est), une enquête de mobilité auprès des populations avoisinant la ligne 165. Le but était que chaque ménage des localités situées sur et aux abords de la ligne, puisse faire part de ses besoins en matière de mobilité ferroviaire. Les habitants pouvaient se procurer un exemplaire de ce questionnaire⁵ dans les administrations communales, les gares, les syndicats d'initiatives et autres lieux stratégiques. Il était également possible de le remplir en ligne sur le site Internet de l'ACTP (www.actp.be). Il a été aussi largement diffusé via les journaux « toutes boîtes » de la région. Qu'il nous soit permis de les remercier pour leur précieuse collaboration.

A l'heure actuelle, le dépouillement des centaines de formulaires qui nous ont été retournés n'est pas terminé. Néanmoins nous pouvons déjà en tirer les enseignements suivants :

- le nombre important de participants atteste de l'intérêt de la population pour une meilleure offre train. Les habitants du Sud-Luxembourg qui prennent le temps de remplir le formulaire et en assurent l'expédition témoignent de leur préoccupation pour la ligne ;
- les usagers manifestent un intérêt certain pour une prolongation de la ligne au-delà de Virton, jusqu'à Luxembourg, via Rodange et Dippach. Ce n'est pas une surprise puisque des milliers de Belges se rendent chaque jour au Grand-Duché. Certains rejoignent Arlon ou Rodange en voiture pour ensuite embarquer à bord d'un train SNCB ou CFL, d'autres préfèrent poursuivre en voiture jusqu'à Luxembourg où ils sont quotidiennement victimes des embarras de circulation ;
- les écoliers, fonctionnaires, employés qui travaillent à Arlon (centre culturel, administratif, commercial,...) réclament également une liaison Virton – Arlon ;
- la réouverture de Meix-Devant-Virton est souhaitée, de même que celles d'Halanzay et de Messancy.

Parallèlement à l'enquête de mobilité, nous avons établi, pour le présent rapport, un état des lieux des gares de la ligne 165. Celui-ci porte sur :

- l'extérieur de la gare (accès et signalétique, dessertes TEC, etc.) ;
- la salle des guichets (accueil, confort, etc.) ;
- la complémentarité entre modes doux et véhicules automobiles ;
- les quais et traversées de voies (passage sous voies ou supérieur, annonces via haut-parleurs, éclairage, etc.).

L'état des lieux a été établi à l'aide d'une check-list annexée au rapport⁶. Cette check-list est la transposition de la norme européenne EN13816⁷, enregistrée en droit belge et donc d'application obligatoire en Belgique. Cette loi contient la nomenclature de tous les points nécessaires pour assurer la qualité d'un service de transport en commun.

⁵ Voir annexe 4.

⁶ Voir annexe 5.

⁷ NBN EN 13816 « Transport - Logistique et services - Transport public de voyageurs - Définition de la qualité de service, objectifs et mesures », Institut Belge de Normalisation, 2002.

CHAPITRE 2 : IMPORTANCE DES GARES

Le critère régulièrement utilisé pour situer l'importance d'une gare est le nombre d'embarquements quotidiens. Ce critère ne reflète cependant qu'une situation existante, sans tenir compte des potentialités qui pourraient être libérées en améliorant les services rendus à la clientèle par une éventuelle « qualité totale ».

Nous avons relevé ces chiffres d'embarquements dans les statistiques officielles de la SNCB ; ils sont repris dans le tableau suivant :

	2002			2003		
	Semaine	W-E		Semaine	W-E	
		S	D		S	D
Bertrix	442	126	204	370	132	205
Florenville	146	40	152	112	47	108
Virton	182	66	66	169	78	96

	2002			2003		
	Semaine	W-E		Semaine	W-E	
		S	D		S	D
Arlon	2250	780	1508	2411	777	1510

Entre 2002 et 2003, le nombre d'usagers a significativement diminué dans les trois gares de la ligne 165.

Par contre, la fréquentation en gare d'Arlon a augmenté. Il est fort probable qu'une partie de cette clientèle supplémentaire provient du Sud-Luxembourg dont des habitants se rendent en voiture à Arlon pour y embarquer à bord d'un train cadencé, qu'ils ne trouvent pas sur la ligne 165.

Plusieurs navetteurs automobilistes seraient certainement disposés à utiliser le train si on leur offrait une alternative intéressante (horaires adaptés, bonnes correspondances entre trains / entre trains et bus, plus de points de dessertes, ...) sur la ligne 165.

CHAPITRE 3 : DEVANT LA GARE

3.1. Signalétique

Les gares de la ligne 165 sont relativement éloignées du centre des localités. Ce qui, en toute logique, devrait supposer :

- de bonnes correspondances entre train et bus ;
- un marquage clair en voirie de l'itinéraire à emprunter pour se rendre à la gare.

Ces deux points sont insatisfaisants. Cette situation est regrettable, compte tenu de l'incontestable potentiel touristique que revêt la région.

3.2. Accès sécurisés pour piétons

Devant les gares de Bertrix et de Virton, il y a un passage pour piétons et celui-ci est situé en face du bâtiment de la gare. A Florenville, la route aux abords de la gare est peu fréquentée. Un passage protégé n'est pas réellement nécessaire.

3.3. Parkings pour voitures

Un parking est à la disposition des voyageurs dans toutes les gares de la ligne 165. Le nombre de places disponibles varie : 200 à Bertrix contre 50 à Virton et seulement 30 à Florenville.

3.4. Râteliers pour vélos

Les gares de Virton et Florenville disposent d'un parking pour vélos. Dans cette dernière, ce parking est couvert mais reste tout de même rudimentaire.

Quant à la gare de Bertrix, elle ne dispose d'aucune infrastructure à cet effet. Il existe néanmoins un emplacement où les usagers peuvent tout de même cadenasser leur vélo à la clôture.



Pour laisser vélos et cyclos en gare de Bertrix, il faut faire preuve d'imagination...

3.5. Les TEC

3.5.1. Correspondances entre trains et bus

Toutes les gares de la ligne 165 sont desservies par les bus des TEC. Les connexions spatiales sont correctes puisque les arrêts de bus se situent devant la gare, et ce pour les trois localités. Les connexions temporelles sont jugées insatisfaisantes. A chaque arrivée ou départ de train, une correspondance devrait être assurée vers le centre de l'entité.

3.5.2. Se procurer un titre de transport TEC (abonnements)

En face de la gare de Virton se trouve un bureau des TEC. Néanmoins, celui-ci manque de visibilité (pas de logo) et reste fermé quand l'employé est contraint de s'absenter.

A Florenville, la Maison des TEC, dont le bâtiment est en face de la gare, a été fermée. Le relais n'a pas été pris par la SNCB, pas plus qu'à Bertrix où il n'existe pas de bureau TEC.

3.5.3. Confort d'attente aux arrêts TEC

Le confort d'attente aux arrêts TEC laisse à désirer. On ne trouve ni siège, ni abri, ni plan du réseau à Bertrix et Florenville, seuls les horaires et la destination des bus sont indiqués. En gare de Virton, on trouve un abri dans un état de délabrement inimaginable ! Les potences jaunes indiquant la destination des bus sont placées les unes derrière les autres, leur visibilité est donc fortement réduite.



Le confort d'attente « spartiate » des arrêts TEC de la gare de Bertrix.



La Maison des TEC de Virton : aucune pancarte ne signale la présence d'un bureau des TEC dans ce bâtiment.



L'abribus de la gare de Virton...



En avant plan, les panneaux TEC placés les uns derrière les autres.

3.6. Informations touristiques

Aucune information touristique ne se trouve aux abords des gares SNCB. Pour celles disponibles à l'intérieur des gares (salle des guichets), référez vous à la rubrique « Informations » (4.3.) du Chapitre 4, intitulée « Dans la gare ».

3.7. Cabines téléphoniques et boîtes aux lettres

En gare de Bertrix, on trouve une boîte aux lettres (dernières levée : 14h45) et une cabine téléphonique acceptant les cartes et la monnaie. A Virton, il y a une boîte aux lettres (dernière levée : 10h30) mais pas de cabine téléphonique. A Florenville, c'est le cas contraire qui se présente. Ajoutons que la cabine téléphonique ne fonctionne qu'avec des cartes.

CHAPITRE 4 : DANS LA GARE

4.1. Guichets et distributeur(s) automatique(s) de billets

Dans les gares de la ligne 165, il y a un guichet, deux à Virton. Les heures d'ouverture sont les suivantes :

	Semaine	Week-end
Bertrix	05h45 – 21h15	05h45 – 21h15
Florenville	06h – 22h	06h – 22h
Virton	06h15 – 21h45	06h15 – 21h45

Aucune des trois gares précitées ne dispose d'un distributeur automatique de tickets, ce qui n'est pas un handicap, vu l'étendue du service au guichet.

4.2. Salle d'attente

Les salles d'attentes des différentes gares sont relativement propres. Elles sont éclairées, chauffées et disposent de sièges (de 25 à 30 places environ) ainsi que de poubelles. Par contre, seule la salle d'attente de la gare de Virton est équipée d'une horloge.

Les horaires appliqués sont les mêmes que pour les guichets.

4.3. Informations

Il y a des affiches jaunes dans toutes les gares. Par contre, il n'y a pas d'informations touristiques, sauf en gare de Virton où le voyageur a accès au plan de la ville, à des informations sur la Gaume et ses spécialités culinaires, etc.

Quant aux infos TEC, on n'en trouve qu'à Virton, et encore, pour une ligne seulement, la 8 !



Le panneau des TEC en gare de Bertrix.
Aucune information horaire n'y figure...



... et en gare de Virton, un mur entier avec des panneaux d'affichages vides...

Au guichet, l'employé vous donnera, sur demande, un horaire de la ligne 165 (SNCB). A Florenville et Virton, le guichetier dispose également de « leaflets » TEC.

Dans les trois gares, on trouve aussi une liste des destinations pour lesquelles les usagers peuvent employer la Key-Card.

Dans les gares de la ligne 165, aucune brochure horaires (« IC-IR de poche », « Trains au départ de votre gare », etc.) n'était disponible quand nous avons réalisé cet état des lieux.

4.4. Commerces

Il n'y a pas de commerces dans les gares de la ligne. La gare de Bertrix dispose néanmoins d'un distributeur de boissons fraîches. A noter que le buffet de la gare est fermé, ce qui fait les affaires d'un établissement privé situé à quelques mètres de la gare.

4.5. Sanitaires



Bien qu'en libre service, les sanitaires de Bertrix sont d'une propreté satisfaisante.

La propreté des sanitaires est jugée acceptable dans les trois gares de la ligne 165. Pour accéder aux toilettes, il faut demander la clé au guichetier à Florenville et Virton ; à Bertrix, les toilettes restent librement accessibles.

4.6. Accueil des personnes à mobilité réduite

Les gares de Bertrix et de Virton disposent d'une rampe mobile pour faciliter l'embarquement des personnes à mobilité réduite à bord du train.

CHAPITRE 5 : COULOIRS D'ACCÈS AUX QUAIS

Aucune gare de la ligne ne dispose de couloirs d'accès aux quais. Pour assurer la sécurité des usagers, la traversée des voies se fait en présence d'un employé SNCB.

CHAPITRE 6 : SUR LES QUAIS

6.1. Accessibilité

L'accessibilité aux gares de la ligne 165 est relativement aisée et tout à fait envisageable pour les personnes à mobilité réduite.

6.2. Hauteurs des quais

Dans les trois gares de la ligne, les quais sont bas.

6.3. Revêtement et adhérence

Le quai qui jouxte le bâtiment de la gare est pavé. Les autres quais sont recouverts de cendrée rouge. L'adhérence est bonne. Même la cendrée permet un accès relativement facile aux quais pour les piétons, vélos, landaus, chaises roulantes, etc.

6.4. Ligne de sécurité

Il n'y a pas de ligne de sécurité sur les quais des gares de la ligne 165 alors que des convois de fret peuvent y circuler à grande vitesse.

6.5. Informations pour la clientèle

6.5.1. Affiches jaunes et informations sur la Key-Card

Il y a des affiches jaunes (reprenant les horaires des trains) sur les quais des gares de la ligne. Néanmoins, à Virton et Florenville, on ne trouve pas d'affiches sur le quai 1, sans doute parce que ce quai jouxte la gare et que des informations sur les heures de départ des trains sont disponibles à l'intérieur du bâtiment.

La lisibilité des « tambours » est souvent compromise par la condensation ou par la pluie.

Une liste des destinations pour lesquelles le voyageur peut emprunter la Key-Card est affichée, mais il n'est pas fait mention de son prix. Nous avons cependant été témoins de la suggestion d'un guichetier à un voyageur d'employer la Key-Card.

6.5.2. Numéro du quai et destination

Il y a des panneaux indiquant le numéro du quai dans toutes les gares ; leur nombre est variable (un ou deux par quai). Par contre, on ne trouve aucun panneau « quai vers ... ».

6.5.3. Nom de l'arrêt

Le nom de l'arrêt est indiqué dans chaque gare ; on en trouve deux par quai en gare de Florenville et Bertrix, trois à Virton. Aucun d'entre eux n'est lumineux, ils sont éclairés indirectement ce qui rend leur visibilité médiocre. A Florenville et Bertrix, ces panneaux sont placés en vis-à-vis alors que la solution idéale reste une disposition en quinconce. A Virton, ils occupent une position intermédiaire entre le vis-à-vis et le quinconce.

6.5.4. Informations via haut-parleurs

Dans toutes les gares de la ligne 165, le départ des trains est annoncé via haut-parleurs. Ces informations sont claires et audibles. Nous n'avons pas pu apprécier leur pertinence en cas de perturbation sur le réseau.

6.6. Confort d'attente

Les quais des gares de la ligne sont éclairés. Sur le quai n°1, impossible de s'abriter, sauf à Virton où il y a un auvent. Le quai 2 est équipé d'un abri (sauf à Florenville) et de sièges (sauf à Virton). Leur nombre varie entre 3 et 15 par quai. Petit bémol tout de même : les sièges sont souvent placés à l'extérieur des abris.

Dans les gares de Bertrix et Virton, on trouve une horloge sur le quai n°1.



Les quais de la gare de Bertrix : pas de ligne de sécurité, pas de siège sous abri, pas de « tambour horaire » sur le quai 1. L'abri du quai 2 est trop éloigné.

6.7. Accès

Dans les gares de la ligne 165, les usagers sont contraints de traverser les voies pour accéder aux quais 2-3 ou à la voirie (il n'y a pas de tunnel sous voies ni de pont au-dessus des voies). Néanmoins, à chaque arrivée et départ d'un train, la sécurité des voyageurs est assurée par un employé SNCB.

CHAPITRE 7 : LE MATÉRIEL ROULANT

Les autorails 41 remplacent les « antiques » autorails 45.



A gauche l'autorail 45 ; à droite, le nouvel autorail 41.

Ce matériel offre un niveau de confort bien meilleur que le précédent et rend la ligne 165 beaucoup plus attractive, néanmoins quelques lacunes subsistent :

- la hauteur du plancher (1350 mm) et les quatre marches à « escalader » pour y accéder ne permettent bien évidemment pas aux personnes à mobilité réduite de monter aisément à bord du train ;
- il n'y a pas d'affichage intérieur ; les annonces vocales sont faites de manière erratique, il semble que la règle soit d'annoncer l'arrivée au terminus ;
- en raison de l'étroitesse du passage, l'accès par les portes d'extrémité est malaisé pour les personnes qui voyagent avec des bagages.



Le difficile emmarchement de l'autorail 41 : quatre marches avant d'arriver au « sommet »...

CHAPITRE 8 : LA RÉOUVERTURE DE POINTS D'ARRÊT

Lors de la rénovation de la ligne 165, les quais de la gare de Meix-Devant-Virton ont été démontés. Le potentiel démographique de l'entité, l'important pourcentage de population jeune ⁸, l'exode quotidien vers le Grand-Duché combinés à l'insuffisance des dessertes TEC (nulles le week-end !) justifieraient la réouverture du point d'arrêt. L'endroit choisi est proche du centre de la localité et le passage à niveau permettrait l'accès aux deux quais.

Il est important de noter que la commune de Meix-Devant-Virton est disposée à participer aux frais de rétablissement des quais ainsi qu'à la création d'un parking et que le Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB a émis un avis favorable à ce sujet en septembre 2004.⁹

1984 voit la fermeture définitive du tronçon Athus – Virton–St-Mard et par la même occasion la suppression des points d'arrêt d'Halanzy et de Messancy. Depuis quelques années déjà, l'ACTP et les Amis du Rail de Virton et d'Halanzy en demandent la réouverture. Le Comité Consultatif des Usagers a également rendu un avis favorable très détaillé le 17 janvier 2001.¹⁰



A Halanzy, les travaux de réfection de la voie ont épargné un quai....



L'ancienne cour aux marchandises offre la place nécessaire pour l'aménagement d'un large parking

⁸ Voir Annexe 2.

⁹ Voir Annexe 6.

¹⁰ Nous en livrons la synthèse en annexe 7.

CONCLUSIONS

La « qualité totale » sur la ligne 165 ne sera obtenue que par la remise en service de la partie Est de la ligne.

Elle devrait permettre des relations :

- vers le centre d'affaires de Luxembourg ville, via Rodange, avec cadence semi-horaire en heures de pointe. Au long de la journée, on pourrait admettre une rupture de charge à Rodange, si une bonne correspondance est assurée avec les CFL ;
- vers le centre administratif et scolaire d'Arlon, avec cadence semi-horaire en heure de pointe et bi-horaire au long de la journée. Les correspondances doivent être assurées à Libramont vers Namur.

La mobilité routière pose des problèmes cruciaux dans la région, particulièrement vers Luxembourg. Il y a donc possibilité de récupérer une partie importante des navetteurs si on leur offre une alternative valable en fréquence, vitesse commerciale et tarification.

Le dépouillement de l'enquête de Mobilité livrera probablement des informations intéressantes sur les intentions de la population quant au recours au rail.

Une part importante des prestations de la SNCB pourra se faire en utilisant du matériel et du personnel désœuvré (les autorails stationnent actuellement près de deux heures à Virton !), les coûts réels seront donc limités.

Pour le reste, deux points nécessitent des investissements :

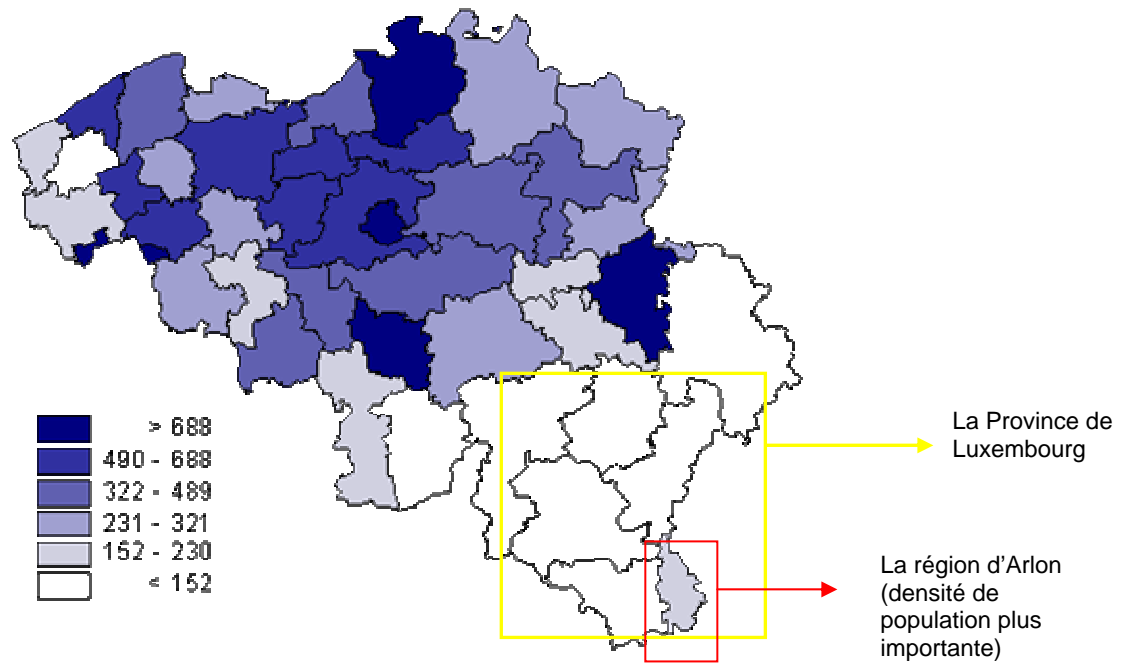
- le rétablissement d'un deuxième quai à Halanzy (peut-être reporté après confirmation du succès de la réouverture) ;
- la construction de deux nouveaux quais (en remplacement de ceux démontés par la SNCB) à Meix-Devant-Virton, construction dont la commune est disposée à assumer une partie des frais.

Des aménagements mineurs et une meilleure coordination avec les TEC (horaires, informations, vente de titres) sont aussi nécessaires.

Le statut de ligne à « qualité totale » implique que la SNCB y apporte des améliorations. Le présent rapport les met en évidence. Le moment est venu pour elle de passer à l'action.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Densité de population en Belgique

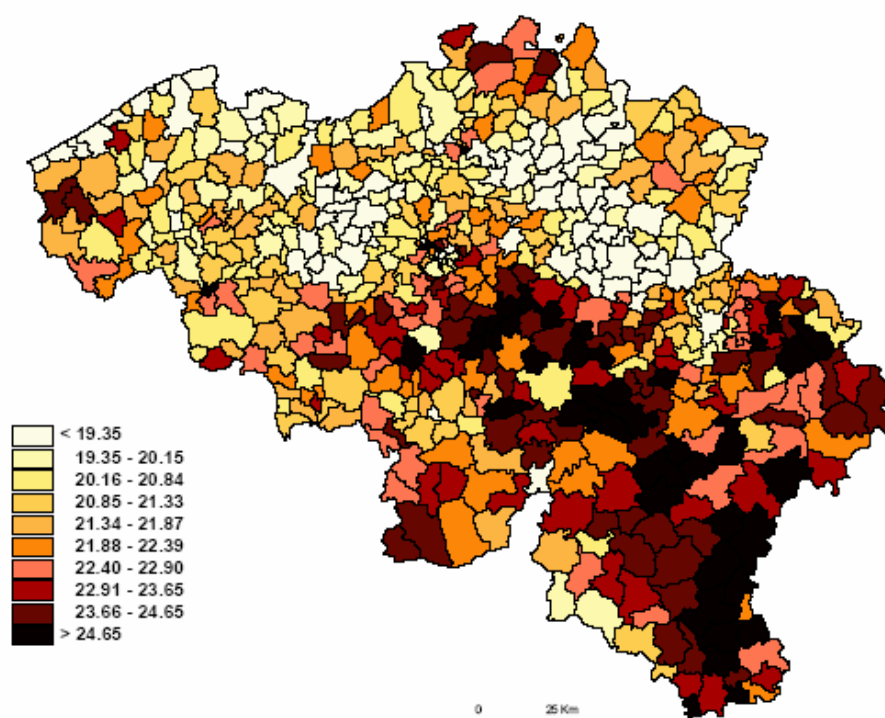


Source : Institut National de Statistiques

ANNEXE 2 : Densité de population jeune en Belgique

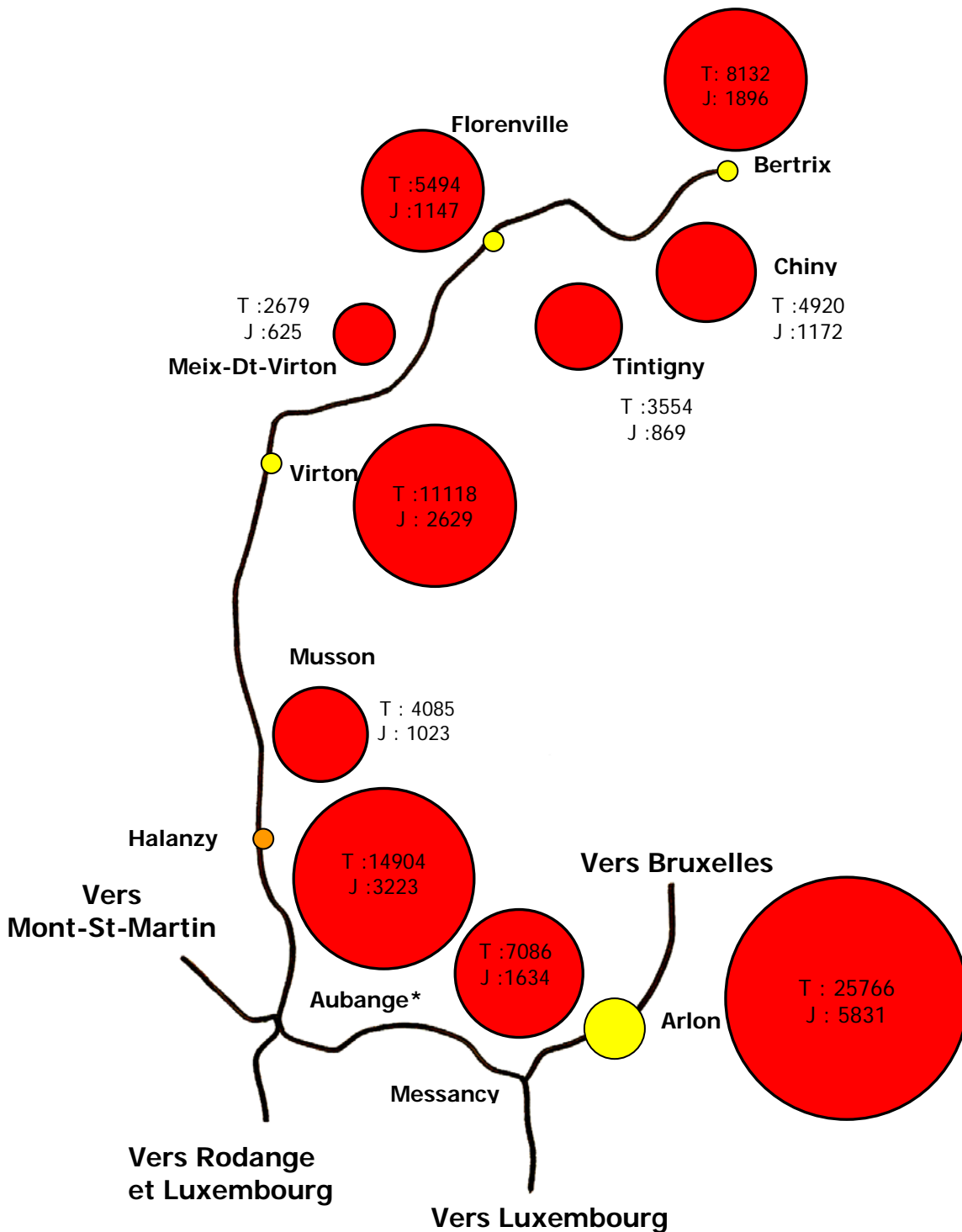
Population au 1.1.2004

Proportion des personnes de moins de 18 ans au 1.1.2004
en %



Source : Institut National de Statistiques

ANNEXE 3 : Chiffres de population dans la région : schéma de la ligne 165



* dont Halanzy
T : 3708
J : 978

Légende :

- T : Population totale
- J : Population âgée de moins de 18 ans
- Gare exploitée
- Gare subsistante non exploitée

Chiffres : source Institut National de Statistiques

ANNEXE 4 : Enquête de mobilité



Enquête de mobilité ferroviaire dans la région Sud-Luxembourg

L'Etat fédéral et la SNCB sont liés par un contrat de gestion. Un avenant au deuxième contrat de gestion stipule en son article 64 bis que 6 lignes régionales (trois en Wallonie et trois en Flandre) doivent faire l'objet d'une recherche de **qualité totale**. Ceci implique un programme de **revalorisation de ces lignes** portant sur les infrastructures, le matériel roulant, l'accueil et l'information de la clientèle, l'achat de titres de transport, l'accès des personnes à mobilité réduite et la complémentarité avec les vélos.

L'ACTP, Association des Clients des Transports Publics, a, par arrêté ministériel, été désignée pour mener une enquête auprès de la population afin de mettre en évidence ses desiderata. En collaboration avec les administrations communales et les associations locales concernées, nous demandons aux citoyens de bien vouloir répondre à quelques questions. Cette enquête permettra de préciser les attentes de la population et de fixer des objectifs.

Merci de bien vouloir consacrer quelques instants pour répondre à ce questionnaire (vous pouvez joindre vos remarques supplémentaires que vous prendrez soin d'agrafer à ce document). Vous pouvez déposer votre réponse à l'administration communale ou au guichet de votre gare.

Vous pouvez aussi envoyer votre réponse par fax au 04 233 67 57 ou par courrier à l'ACTP, Place des Guillemins, 17 B25, 4000 Liège mais également envoyer ou déposer ce questionnaire auprès de l'association des « Amis du Rail » de Halanzy, Rue du Bois, 14 à 6792 Halanzy. Le questionnaire est également disponible sur le site www.actp.be.

1. Seriez-vous utilisateur (cochez la bonne réponse) du train entre Virton - Halanzy - Athus et Arlon ?

- Oui, au moins 8 fois* par semaine
- Oui, 4 à 7 fois par semaine
- Oui, 2 à 3 fois par semaine
- Oui, 2 à 8 fois par mois
- Oui, moins de deux fois par mois
- Non

* (une fois = un trajet aller simple)

2. Seriez-vous utilisateur (cochez la bonne réponse) du train entre Virton - Halanzy et Luxembourg via Rodange s'il s'agissait d'une relation directe ?

- Oui, au moins 8 fois par semaine
- Oui, 4 à 7 fois par semaine
- Oui, 2 à 3 fois par semaine
- Oui, 2 à 8 fois par mois
- Oui, moins de deux fois par mois
- Non

1. Seriez-vous utilisateur (cochez la bonne réponse) du train entre Virton - Halanzy et Luxembourg via Rodange s'il s'agissait d'une relation avec correspondance à Athus ?

- Oui, au moins 8 fois* par semaine
- Oui, 4 à 7 fois par semaine
- Oui, 2 à 3 fois par semaine
- Oui, 2 à 8 fois par mois
- Oui, moins de deux fois par mois
- Non

* (une fois = un trajet aller simple)

4. Seriez-vous utilisateur (cochez la bonne réponse) du train Virton - Halanzy - Rodange - Athus - Messancy - Arlon s'il s'agissait d'une relation avec correspondance à Rodange?

- Oui, au moins 8 fois* par semaine
- Oui, 4 à 7 fois par semaine
- Oui, 2 à 3 fois par semaine
- Oui, 2 à 8 fois par mois
- Oui, moins de deux fois par mois
- Non

* (une fois = un trajet aller simple)

5. Si vous êtes utilisateur régulier, vous prenez le train **sur d'autres lignes**,

- pour vous rendre de votre domicile à votre lieu de travail ?
- dans le cadre de votre activité professionnelle ?
- pour vous rendre de votre domicile à l'école ?
- pour rendre visite à vos proches ?
- pour faire vos courses ?
- pour partir en vacances ou en excursion ?

6. J'emprunte le train pour me rendre de (localité de départ)
à (localité d'arrivée).

Quand je ne prend pas le train, j'utilise pour me déplacer, entre
..... (localité de départ) et (localité d'arrivée).

7. Si vous n'êtes pas usager du train, pourriez-vous citer parmi les raisons ci-dessous, les trois qui vous découragent à prendre ce moyen de transport en leur attribuant un ordre d'importance (de 1 [le plus important] à 3 [le moins important]):

- Il est trop lent
- Il ne dessert pas suffisamment de localités
- La fréquence des trains est insuffisante
- Il n'y a pas de départ de train suffisamment tôt
- Il n'y a pas de départ de train suffisamment tard
- L'accessibilité est mauvaise (pour les parents avec leur landau, pour les personnes à mobilité réduite, ...)
- Je ne peux pas garer mon véhicule personnel ou mon vélo à proximité de la gare
- Autres :

8. Comment considérez-vous le matériel ferroviaire utilisé sur la ligne Bertix-Virton?

- Très satisfaisant
- Plutôt satisfaisant
- Plutôt pas satisfaisant
- Pas satisfaisant du tout

9. Que pensez-vous des correspondances avec les bus ?

- Très satisfaisantes
- Plutôt satisfaisantes
- Plutôt pas satisfaisantes
- Pas satisfaisantes du tout

10. a) En cas de prolongation de la ligne au-delà de Virton, suggéreriez-vous la réouverture d'arrêts supplémentaires entre Virton et Arlon ?

- Oui, à Halanzy.
- Oui, à Messancy.
- Oui, à Rodange.
- Je souhaiterais pouvoir bénéficier d'un arrêt près du centre commercial Cora de Messancy.

b) A quelle fréquence emprunteriez-vous le train s'il faisait arrêt dans cette/ ces gare(s) ?

- Au moins 8 fois par semaine.
- 4 à 7 fois par semaine.
- 2 à 3 fois par semaine.
- 2 à 8 fois par mois.
- Moins de deux fois par mois.
- Jamais.

11. Estimez-vous justifiée une prolongation de la ligne 165 (Bertrix-Virton)

- Vers Arlon ?** Oui Non Pourquoi ?

.....
Si votre réponse est oui, à quelle fréquence prendriez-vous ce train si la ligne était prolongée dans ce sens ?

- Au moins 8 fois par semaine.
- 4 à 7 fois par semaine.
- 2 à 3 fois par semaine.
- 2 à 8 fois par mois.
- Moins de deux fois par mois.
- Jamais.

- Vers Luxembourg ?** Oui Non Pourquoi ?

.....
Si votre réponse est oui, à quelle fréquence prendriez-vous ce train si la ligne était prolongée dans ce sens ?

- au moins 8 fois par semaine.
- 4 à 7 fois par semaine.
- 2 à 3 fois par semaine.
- 2 à 8 fois par mois.
- moins de deux fois par mois.
- jamais.

12*. Pourriez-vous nous préciser votre localité en prenant le soin d'indiquer également le code postal?

Quel est votre âge ? ans

Vous êtes une femme un homme

Quelle est votre profession ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Etudiant | <input type="checkbox"/> Femme/ homme au foyer |
| <input type="checkbox"/> Ouvrier du secteur public | <input type="checkbox"/> Demandeur d'emploi |
| <input type="checkbox"/> Ouvrier du secteur privé | <input type="checkbox"/> (Pré)pensionné |
| <input type="checkbox"/> Employé du secteur public | <input type="checkbox"/> Cadre |
| <input type="checkbox"/> Employé du secteur privé | <input type="checkbox"/> Autres : |
| <input type="checkbox"/> Indépendant/ Profession libérale | |

Combien de personnes composent votre ménage ?

Merci encore pour votre précieuse collaboration.

Note pour le guichetier : les documents déposés en gare doivent être envoyés

SNCB - Directions Voyageurs

Cellule Mobilité District S-E

Rue du Plan Incliné, 145

4000 LIEGE

Tél : 04/221 28 68

Fax : 04/241 28 67

Courriel : jeanluc.pirard@b-rail.be

*L'ACTP, la SNCB, les Amis du Rail d'Halanzu, respectent la vie privée: vos données personnelles seront traitées dans le respect de la loi du 8 décembre 1992 sur la Protection de la Vie Privée.

ANNEXE 5 : Check-list Evaluation des gares

EVALUATION DES GARES

A. Description de la gare

1. Localité:.....

2. Catégorie:.....

3. Nombre de voyageurs embarqués par jour (d'après SNCB):

Semaine: Weekend:

4. Nombre de voies à quais:

passantes: en cul de sac:

B. A l'extérieur de la gare

N.B.: Cochez la case si l'élément est présent. * Biffer la mention inutile

1. Accès à la gare

- Passage pour piéton protégé pour traverser voirie?
- en face des accès ?

2. TEC

Lignes desservant la gare (liste) :

.....
.....
.....
.....
.....

- signalisation des quais
- indicateurs prochains départs (cf Charleroi Sud)

3. Correspondances assurées:

- service assurant la correspondance endéans les 10 minutes, au départ du train (nombre):
- idem, à l'arrivée du train:

3.1. Accueil, Information et confort d'attente (autobus/tramways)

- abri
- sièges pour attente
- protection intempéries
- plan du réseau
- plan des quais
- destinations (lignes à emprunter)
- horaires
- aribus pour toutes les lignes ? **OUI – NON***
sinon, pour lesquelles?
- vente de billets
- de cartes
- d'abonnements
heures d'ouverture: jours:
- passage sécurisé pour piétons pour accéder aux quais TEC
distance entre gare SNCB et quais TEC: m

3.2 Parkings

- parking vélo sécurisé (vélos cadénassables)
capacité:
- sous couvert
- parking voitures
capacité:.....
- libre
- payant
- parking gardé si payant
- parking handicapés
capacité:.....
- accès pour handicapés bordures abaissées
- plan incliné
- parking dépose minute, zone de chargement et déchargement de bagages

3.3 Autres services

- taxis
si pas de station:
- appel téléphonique gratuit? **OUI – NON***

3.4 Postes

- boîte aux lettres
- distributeur de timbres postaux toutes valeurs? **OUI – NON*** heure dernière levée:

3.5 Cabine téléphonique:

- à monnaie
- à carte
- indicateur

3.6. Divers

- éclairage des abords
- plan du quartier
- ressources touristiques

C. Salle des guichets

N.B.: Cochez la case si l'élément est présent.

1. Guichets

nombre trafic intérieur: nombre trafic international:

heures d'ouverture:

semaine: weekend:

- guichet pour handicapés
- pour départ immédiat

2. Distributeurs automatiques de titres de transports

Nombre:

acceptent:

- monnaie
- carte bancaire
- proton

3. Salle d'attente

- sièges si oui, nombre:
- chauffage
- éclairage
- heures d'ouverture:
- propreté
- point de rendez-vous
- affiches jaunes des départs et des arrivées (système double affiches à revoir - confusion-)
- panneau (électronique) des départs
- écran des départs avec actualisation des modifications (quai et horaires)
- horloge
- indication de la date (pour remplir les cartes, abonnements)

4. Commerces

- librairie
heures d'ouverture semaine:..... weekend:.....
- boulangerie
heures d'ouverture semaine:..... weekend:.....
- buffet
heures d'ouverture semaine:..... weekend:.....
- distributeurs automatiques de boissons froides et chaudes, de coupe-faim divers pour les heures de fermetures des commerces.

5. Propreté - Poubelles

- poubelles aux endroits stratégiques *nombre:*
- poubelles à proximité des distributeurs
- tri sélectif des déchets possible

6. Informations TEC et diverses

- plan de quartier
- plan de localisation des arrêts de TEC
- liste des destinations (lignes à emprunter)
- horaires des TEC
- tableaux des délais d'attente en cas de retard des trains
- Informations sur les différents tarifs et le prix des destinations les plus courantes visibles pendant qu'on fait la file au guichet

7. Autres services en gare

- consigne bagages manuelle
heures d'ouverture: *jours:*
- consigne bagages automatique
nombre de casiers:
- téléphones publics
nombre: *à monnaie:* *à carte:*

8. Sanitaires

- toilette
nombre sièges (h+d):
- propreté
- libre accès
- payant si oui coût: EUR
- accès aux toilettes pour handicapés
- douches

9. Documentation à emporter

- IC-IR de poche
- trains au départ de votre gare
- guide du voyageur
- guide des cartes train
- guide de la personne à mobilité réduite

D. Couloir sous les quais

N.B.: Cochez la case si l'élément est présent.

1. Informations nécessaires au voyage

- n° du quai
- afficheur de destination dans le couloir
- sinon, de quai visible du couloir
- écran mentionnant les arrêts du train
- moniteurs donnant les correspondances
- Affiches jaunes des départs

2. Accessibilité aux quais

2.1. escalators:

- montants
- descendants

- ascenseurs (handicapés, PMR, landaus,...)
- à défaut, monte-descente bagages
- goulotte pour vélos le long des escaliers

3. Accès pour personnes handicapées

- accès handicapés de plain pied
- plans inclinés
- ascenseurs
- accès libre
- accompagné préavis nécessaire:délai:.....

4. Divers

- éclairage
- poubelles

E. Sur les quais

N.B.: Cochez la case si l'élément est présent. * Biffer la mention inutile

2. Longueur et largeur des quais

longueur: .. mètres

si longueurs différentes:

quai le plus long: mètres

quai le plus court: mètres

largeur à l'endroit le plus étroit (au droit des issues par exemple): mètres

ligne de sécurité oui – non

3. Hauteurs des quais au dessus du rail

- 300 mm
- 500 mm
- 650 mm
- autre, spécifiez: mm

4. Revêtement des quais

- gravier, cendrée
- pavage
- asphaltage

4. Adhérence

- bonne
- moyenne
- mauvaise

Expliquez:.....

5. Informations pour la clientèle

5.1. Informations générales

- n° du quai. nombre:
- repères sur les quais longs (Sections A, B, C, ...)
- sur les quais TGV, indication des emplacements des portes d'accès des voitures (cf. Mons)
- afficheur de destination
- écran mentionnant les arrêts du train
- moniteurs donnant les correspondances
- Affiches jaunes des départs
- bande de sécurité antidérapante (pour éviter accidents à l'approche des convois)
- composition des trains internationaux
- parlophone à disposition du public pour obtenir des renseignements en cas de perturbation

5.2. Panneaux mentionnant le nom de la gare

nombre par quai:

Ces panneaux sont:

- lumineux
- non lumineux mais éclairé indirectement
- non lumineux et non éclairé indirectement
- disposés en quinconce

5.3. Informations via haut-parleurs

audibles: **OUI-NON***

données à temps: **OUI-NON***

complètes: **OUI-NON***

précises: **OUI-NON***

annonces en:

- français
- néerlandais
- allemand
- anglais
- autres:

5.4. Pictogrammes

- correspondances
- Sortie, issues
- téléphones
- TEC
- lisibles? **OUI-NON*** judicieusement placés? **OUI-NON***

6. Confort d'attente du train

- éclairage
- horloge
- sièges nombre:
- poubelles nombre: tri sélectif: **OUI-NON***

6.1. *abris*

- nombre:
- sièges nombre:.....
- protection intempéries (vent ou pluie)
- local fermé
- local chauffé
- coupe-vent

6.2. Autres facilités à disposition des utilisateurs

6.2.1. téléphone:

- à pièces
- à carte

6.2.2. distributeur automatique de titres de transport:

- paiement en liquide
- paiement par carte bancaire

7. Accueil des personnes handicapées

- permanent
- préavis de heures
- plateforme disponible sur les quais
- disponible sur tous les quais
- en permanence
sinon, préavis de heures

8. Cotation générale

N.B.: Entourez ce qui convient: I=Insuffisant – S=Suffisant – E=Excellent

propreté des abords	I	S	E
propreté de l'extérieur	I	S	E
propreté de l'intérieur	I	S	E
propreté des quais	I	S	E
courtoisie du personnel	I	S	E
diligence des annonceurs	I	S	E

9. Autres remarques

Utilisez les lignes ci-dessous pour nous faire part de vos remarques et suggestions supplémentaires:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Date.....

AVIS 04/25

DESSERTE FERROVIAIRE DU SUD LUXEMBOURG

14 septembre 2004

SYNTHESE DE L'AVIS

Depuis 1984 la Gaume, région très peuplée au sud de la province du Luxembourg, est privée de sa desserte ferroviaire, celle reliant les deux villes principales, Arlon et Virton, via Athus. La voie ferrée n'a toutefois pas été abandonnée, et vient même de faire l'objet d'une modernisation complète de la voie, avec électrification, pour les besoins du trafic lourd de fret.

Entre-temps, les choses ont fort changé. Depuis la fermeture des complexes sidérurgiques, la ville de Luxembourg s'est de plus en plus imposée comme principale source d'emplois, à tel point que les problèmes de la mobilité ont fait tache d'huile et affectent déjà une bonne partie de la Gaume – problème peu connu, voire ignoré par les décideurs à Bruxelles.

C'est pour pallier à l'accroissement de la congestion routière que les instances locales et même luxembourgeoises, depuis des années déjà, réclament la remise en service de la ligne Virton-Athus-Arlon/Rodange en service voyageurs, tant vers Arlon, chef-lieu de province, que Luxembourg, capitale grand-ducale. Au niveau communal, ce sont surtout les communes d'Aubange (Halanzky) et Meix-devant-Virton qui prennent les devants.

Cette réouverture peu être opérée **à peu de frais** sur une infrastructure modernisée, vu la présence de plusieurs quais (Athus, Halanzky) et le long temps d'attente (1h56) des trains Libramont-Virton en cette dernière gare, permettant un aller-retour complet vers Arlon – ce qu'ils font d'ailleurs déjà, mais pour des raisons de service !

Par la suite, des aménagements complémentaires peuvent être opérés en fonction des besoins : installation de nouveaux quais, ouverture d'autres points d'arrêt, trains de pointe vers Luxembourg, renforcement de la fréquence de base, etc.

Enfin, le Comité rappelle ici son **avis 01/17** – dossier très élaboré et documenté en faveur de cette réouverture.

Fin 2001 le Comité Consultatif des Usagers approuva son avis 01/17, exposant toute une série d'arguments en faveur de la réouverture au service voyageurs des lignes 165 (section Virton-Athus) et 167 (Athus-Arlon). Auparavant, cette problématique avait déjà été évoquée à plusieurs reprises dans d'autres avis (99/08, 99/09 et 00/13).

Suite à l'inertie de la SNCB, malgré les demandes assidues émanant de cette région excentrée mais fort peuplée, le Comité estime qu'il est tout-à-fait opportun de rappeler ce dossier à l'attention de la SNCB et des instances compétentes en la matière.

PREAMBULE

En juin 1984, la SNCB décida de mettre fin à la desserte de la ligne 165 entre Virton et Athus, ainsi que son prolongement vers Arlon (ligne 167) ⁽¹¹⁾. A la même date, 48 points d'arrêt furent supprimés dans le Luxembourg, dont 17 sur la seule ligne 165.

¹¹ En toute dernière minute une maigre desserte d'heures de pointe fut quand-même maintenue entre Athus et Arlon, pour succomber quelques années plus tard

La décision de supprimer la desserte de l'extrême sud-est du Luxembourg pouvait paraître incongrue. Si l'on se réfère aux statistiques publiées par l'INS, c'est précisément à l'est de Virton que la densité de population est la plus élevée de toute la province (voir annexe 1).

Rappelons que cette région a été, dans un passé récent, fortement industrialisée : on y trouvait de nombreuses industries sidérurgiques et extractives.

Si, à l'époque de la fermeture, les clients du rail ont pu se rabattre sur la route, le contexte actuel est tout différent.

Alors que la population disposait d'emplois sur place, dans l'industrie sidérurgique, à l'heure actuelle, une partie importante de la main d'œuvre locale migre chaque jour vers le Grand-Duché, subissant les engorgements de l'Autoroute E411 et les difficultés de pénétration dans le périmètre d'affaires de Luxembourg-Ville.

Au point que les CFL ⁽¹²⁾ ont maintenu la desserte ferroviaire et repris l'exploitation de la gare « voyageurs » d'Athus, en y développant une liaison cadencée horaire vers Luxembourg, avec renforts en heures de pointe.

LA SITUATION ACTUELLE

La ligne 165 vient d'être complètement électrifiée et renouvelée, y compris la section délaissée par le service voyageurs en 1984. La tension de service est 25 kV, permettant une totale compatibilité avec le réseau CFL.

Les quais de la plupart des gares ont cependant été démolis. Toutefois, depuis des années déjà, deux communes multiplient les démarches pour la réouverture de leur gare.

A **Halanzey**, entre Virton et Athus, seule subsiste la partie du quai jouxtant le bâtiment de gare. Halanzey compte une population de 2500 habitants dont 420 jeunes en âge de scolarité. Cela représente une clientèle potentielle appréciable. Des possibilités de parking existent : il suffirait d'un aménagement peu coûteux de la cour à marchandises.

A **Meix-devant-Virton**, entre Florenville et Virton, les quais ont été démolis. En cas de réouverture, les autorités communales sont disposées à intervenir dans les frais de construction de nouveaux quais, à établir au passage à niveau, c'est-à-dire au centre du village – comme c'était d'ailleurs le cas en fin de desserte. Cette localisation et l'accès aisé aux deux voies garantiraient l'attractivité du point d'arrêt. Dans le voisinage immédiat existent d'ailleurs des possibilités d'établissement d'un parking.

Comme déjà signalé, une forte migration quotidienne se fait vers le Luxembourg. Il faut toutefois y ajouter un fort courant vers Arlon, chef-lieu de Province, centre administratif, culturel, scolaire et commercial important, ce qui justifie le rétablissement du service ferroviaire jusqu'à cette gare.

D'autres éléments sont à prendre en considération :

1. Les autorails 41 qui assurent la liaison Libramont-Virton attendent près de deux heures à Virton, avant d'assurer un nouveau service. Ce temps permettrait largement d'assurer un service aller-retour vers Athus et Arlon.
2. Deux fois par jour ces services font d'ailleurs un aller-retour vers Arlon pour y assurer un nettoyage et une vidange des toilettes. La population riveraine voyant passer des trains circulant à vide éprouve une amertume compréhensible.
3. La *proportion* de population jeune dans toute cette région - et particulièrement à Meix-devant-Virton - compte parmi les plus importantes du pays et pourrait constituer une importante clientèle d'avenir pour la SNCB.
4. La sortie d'Athus vers Virton se faisant à voie banalisée ⁽¹³⁾, on pourrait, dans un premier temps, envisager la possibilité de poursuivre au-delà à contre-voie jusqu'à Halanzey : cela permettrait d'utiliser le quai subsistant pour les deux directions et une mise en exploitation dans un avenir très rapproché.

¹² Chemins de Fer Luxembourgeois

¹³ Voie unique accessible dans les deux sens

PROPOSITIONS

A l'heure actuelle, pour les raisons évoquées ci-devant (embarras de la circulation vers le Grand Duché, fort courant de trafic vers Arlon) la réouverture des lignes Virton-Athus et Athus-Arlon s'avère indispensable pour des raisons économiques, sociales et environnementales.

Le Comité estime qu'il est possible de donner satisfaction à une large frange de la population (travailleurs et étudiants) dans un très bref délai. De plus, le coût des aménagements est minime et l'utilisation du matériel et du personnel se ferait en « temps masqués ».

La solution idéale serait évidemment un service horaire cadencé sur la correspondance à Athus vers Luxembourg et à Arlon vers Bruxelles, pour autant qu'il y ait compatibilité avec les horaires existants. Les correspondances à Libramont pourraient être simultanément assurées pour les voyageurs de Bertrix vers Namur et Bruxelles.

Le réaménagement de Halanzy (rallongement du quai de quelques mètres pour faciliter l'accostage d'un AR41, rétablissement d'un deuxième quai, aménagement du parking) et de Meix-devant-Virton rendraient, à peu de frais, la ligne plus attractive et assureraient une clientèle appréciable. Actuellement, cet accostage est d'ailleurs possible, comme cela a été démontré par les trains spéciaux du 20 décembre 2003 et 29 mai 2004.

La SNCB est tenue, en vertu de l'article 64 bis du contrat de gestion de faire des propositions d'amélioration de desserte de la ligne 165 (ligne à qualité totale). A défaut, le Comité (re)présente les siennes.

- Dans un premier temps, prolongation de la liaison actuelle Libramont-Virton jusqu'à Arlon avec arrêt à *Halanzy* (utilisation du quai actuel pour les deux directions) et *Athus*.
- Dans un second temps, aménagement d'un nouveau quai à *Halanzy*, prolongation du quai existant et établissement d'un parking; établissement de deux nouveaux quais à *Meix-devant-Virton* (frais partagés).
- Dans un troisième temps, établissement d'une liaison transfrontalière en symbiose avec les CFL et sa liaison Luxembourg-Longwy.

Par après, la réouverture d'autres points d'arrêt (Signeux, Messancy,..)⁽¹⁴⁾ devrait être envisagée, surtout si ces premières initiatives rencontrent un certain succès.

CONCLUSION

L'importance démographique de la région, les caractéristiques des différents flux de voyageurs, la compatibilité des réseaux belges et luxembourgeois, la volonté des CFL d'irriguer la région pourvoyeuse de main d'œuvre, plaident pour une intégration des liaisons dans la région. Une liaison Virton-Athus-Arlon assurée par la SNCB et une liaison Luxembourg-Virton assurée par les CFL tombent sous le sens.

Remarquons encore que cet avis a été élaboré en concertation avec les administrations communales concernées, les instances politiques et syndicales, par le biais de plusieurs associations locales : les Amis du Rail d'Halanzy, les Amis du Rail de Virton, et l'Association des Clients des Transports Publics.

CET AVIS A ETE APPROUVE A L'UNANIMITE
LORS DE LA REUNION PLENIERE DU 14 SEPTEMBRE 2004

¹⁴ Voir à ce sujet l'étude détaillée dans l'avis 01/17

ANNEXE 7 : Avis 01/17 du Comité Consultatif des Usagers

AVIS 01/17

SERVICE VOYAGEURS ARLON - ATHUS - VIRTON (LIGNES 167 - 165)

17 JANVIER 2001.

L'article 9 bis du deuxième avenant au deuxième Contrat de Gestion entre l'Etat et la SNCB stipule que "la SNCB s'engage à étudier la faisabilité et les conditions de réouverture au transport intérieur des voyageurs de six tronçons de lignes ferroviaires actuellement hors service: Neerpelt-Weert, Arlon-Athus-Virton, Genk-Maasmechelen, Libramont-Bastogne, Aalst-Oendermonde-Puurs et Ottignies-Nivelles."

Dans ses avis 99/09 et 00/13, le Comité Consultatif des Usagers, sur base de divers critères pertinents, s'est déclaré favorable à ces 6 projets de réouverture au service voyageurs, en donnant priorité aux 4 premiers, dont la ligne Arlon-Athus-Virton.

SYNTHESE DE L'AVIS

1. ELEMENTS DE BASE SOCIO-ECONOMIQUES

1.1 Le potentiel démographique est un des plus élevés du sud de l'axe Sambre - Meuse - Vesdre. Il varie de 36.168 à 79.067 Gaumais concernés directement ou indirectement par un service ferroviaire.

1.2 Les flux socio-économiques sont très orientés vers Arlon, chef-lieu de province et centre urbain d'importance régionale.

1.3 Depuis la disparition des activités sidérurgiques, le trafic domicile - travail vers Luxembourg a pris un tel essor que les infrastructures routières ne parviennent plus à le résorber.

2. L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Un service de trains Arlon - Athus - Virton n'exige aucun investissement en infrastructure primaire (voies et signalisation). Contrairement aux trois gares principales, déjà équipées, les arrêts intermédiaires devront être dotés de quais et d'installations d'accueil.

Il importe cependant de surveiller la capacité de l'infrastructure, surtout sur les portions à voie unique à l'est d'Aubange, afin d'éviter toute entrave des trains de voyageurs à la circulation rapide des trains de marchandises sur cet axe important Anvers - Alsace - Suisse - Italie.

3. QUEL SERVICE FERROVIAIRE ?

3.1 Les dessertes doivent être conçues sur base des courants de trafic existants ou à prévoir :

- les déplacements domicile - travail vers Luxembourg, essentiellement aux heures de pointe;
- les déplacements socio-économiques vers Arlon, plus dispersés, mais avec de nettes pointes le matin, le soir, et à mi-journée.

3.2 Les arrêts doivent être choisis en fonction des correspondances train - train et train - bus, du potentiel démographique existant, et de la présence d'espaces disponibles pour parkings de navetteurs :

- Messancy, Athus, Aubange, Halanzy, Musson et Virton : localités offrant un net potentiel démographique ;
- Virton, Athus et Arlon comme gares de correspondance, ainsi que la gare CFL de Rodange ;

- Signeulx; avec aménagement d'un parking pour capter les navetteurs provenant de l'habitat plus dispersé dans ce secteur.

3.3 Les correspondances à établir :

- Vers Luxembourg : à défaut de trains P directs Virton - Luxembourg, il faut établir de bonnes correspondances, soit à Rodange, soit à Athus, soit à Arlon ;
- Vers la sidérurgie de Differdange et Esch-sur-Alzette, bien que l'horaire CFL actuel ne permette pas de réaliser simultanément de bonnes correspondances vers Luxembourg et vers Esch ;
- Vers Namur et Bruxelles : au départ d'Athus, en gare d'Arlon.

3.4 Le TEC

Les services de bus ont avant tout une fonction de ramassage vers les centres urbains et les noeuds de communication. A l'instar des exemples allemands ceux-ci doivent permettre, dès que possible, un transbordement rapide et souple vers le train. La nouvelle desserte ferroviaire doit entraîner une restructuration de l'offre de bus TEC, ceux-ci étant, au moins partiellement, rabattus vers certaines gares.

4. PROPOSITIONS CONCRETES POUR UNE DESSERTE FERROVIAIRE

4.1 DESSERTE MINIMALE

- *L'option SNCB est de prolonger jusqu'Athus et Arlon les autorails Libramont - Virton stationnant 1h40 à Virton.*
 - Cette option a l'avantage d'être très économique, et le gain de temps réalisé grâce aux autorails 41 permet la desserte de plusieurs arrêts intermédiaires, y compris Rodange.
 - Par contre, le service de base reste ainsi limité à une desserte bi-horaire, même aux heures de pointe. Une telle desserte ne permet pas de parcours directs Virton - Luxembourg, les correspondances à Arlon seront peu engageantes, et le crochet par Rodange se fait au détriment d'une bonne vitesse commerciale sur Virton - Arlon.
- *La SNCB n'envisage en ce moment que la seule desserte de la gare d'Athus, ainsi que - à longueur de journée - le crochet par Rodange, aucune réouverture de gare intermédiaire n'étant prévue !*
 - Pourtant les correspondances à Rodange ne sont vraiment nécessaires que lors des pointes vers Luxembourg le matin et des retours de Luxembourg le soir.
 - De plus, un service non-stop Virton - Rodange n'attirera que peu de navetteurs : ceux-ci n'iront pas faire le détour par Virton pour y prendre un train frôlant leur village sans s'y arrêter. Les seuls intéressés sont les navetteurs de Virton et au-delà, le plus gros du potentiel - entre Virton et Athus - étant laissé pour compte.

4.2 DESSERTE OPTIMALE

Le service de base décrit au point 3 requiert la mise en marche de plusieurs rames supplémentaires, permettant de circuler à cadence horaire entre Arlon et Athus (avec de bonnes correspondances vers Namur à Arlon), de circuler à cadence horaire aux moins aux heures de pointe entre Athus et Virton et d'ajouter 3 à 4 services P entre Virton, Signeulx, Aubange et Rodange, voire Pétange et Luxembourg.

Une desserte décente de la Gaume est à ce prix. Toujours faut-il avoir la volonté (et les moyens) de la réaliser.

4.3 CONCLUSION

Nous croyons que la solution retenue devra se situer quelque part entre les deux options, au début la prudence étant de mise.

La desserte « minimale » étant à proscrire de la manière la plus formelle, nous préconisons au minimum :

- la réouverture d'au moins 4 gares, surtout entre Virton et Athus ;
- la desserte de Rodange uniquement aux heures de pointe ;
- une desserte mieux étoffée qu'une cadence bi-horaire rigide ;
- des correspondances attrayantes à Arlon et Athus (ou Rodange).

Pour y parvenir il faudra sans doute envisager une rupture de charge à Virton, les trains d'Arlon y étant dissociés de ceux de Libramont.



AMIS DU RAIL HALANZY



www.actp.be

Association des Clients des Transports Publics (A.C.T.P.) asbl (M.B. du 28/10/99)
Place des Guillemins, 17 bt 25, 4000 LIEGE ; tél. et fax : 04/233.67.57 ;
e-mail : actp@skynet.be