

13.11.2010

---

Molinfaiing et le train: je t'aime moi non plus ...



Locomotive diesel Type 77 à Marbehan - Photo: AP Communication.

### Le raccordement ferroviaire du ZI de Molinfaiing : un projet miné.

-

Avant d'aller plus loin, vous trouverez dans les archives de votre journal (voir la catégorie « Dossiers spéciaux ») l'historique du projet.

Pour ceux ayant déjà connaissance de la genèse du problème, rappelons simplement qu'Infrabel envisage un raccordement ferroviaire destiné à desservir le ZI de Molinfaiing visant ainsi à mettre en avance le ferroutage\* .

Cette liaison partirait du ZI pour se greffer sur la ligne L 162 (Namur-Luxembourg) à hauteur de Neufchâteau.

Dès lors, deux premiers problèmes se posent.

On sait que la L 162 est en travaux de manière à relever sa vitesse de référence à 160 Km/h. On se demande quand un train de fret (traction diesel) pourrait rouler sans provoquer retards et autres inconvénients du même genre. En effet, généralement, les observateurs sont d'accord sur le fait que le train de messagerie ne pourrait dépasser (peut-être même pas atteindre) les 80 Km/h.

Mais en plus, on a appris récemment que la troisième voie (dite d'évitement) se trouvant dans les emprise de la gare de Neufchâteau, allait être démontée. Cela implique, sans réserve possible, que le train de ferroutage en provenance de Molinfaing intégrait directement la L 162.

D'autre part, on note aussi que manœuvrer le train pour le remettre dans le sens de Libramont est virtuellement impossible. Les locomotives devraient stationner en voie principale le convoi en vue afin que les locomotives puissent reprendre la tête du train. On imagine mal pareille parade.

C'est à la lecture de ce dossier que M. Ambroise, président des Amis du Rail (Halanzu) a fait une proposition intelligente.

Partant du principe que les trains en provenance de Molinfaing avaient pour destination la gare de formation de Athus, M. Ambroise suggère que la voie de Molinfaing vienne intégrer l'ancienne ligne Libramont-Bastogne à hauteur de Bernimont. Cela impose de remettre au minimum une partie de cette voie ferrée en ordre, mais le bénéfice serait immense en termes de sécurité et de convenance.

D'Bernimont, les trains partiraient sur Bertrix via Libramont, de Bertrix, ils pourraient facilement atteindre Athus formation sur l'Athus-Meuse. L'athus-Meuse qui les conduiraient vers Anvers. Notons aussi que les installations de Bertrix et Virton (sur le trajet Bertrix-Athus) peuvent aussi accueillir des rames de wagons attendant le lift vers Anvers.

A ce point, il nous semble utile de préciser que deux autres entreprises de Villeroux (Bastogne) se disent elles aussi plus qu'intéressées par le même service. Cela « obligerait » donc Infrabel a refaire l'entièreté du tronçon Libramont-Bastogne.

Parmi les avantages, cela pourrait rouvrir le trafic voyageurs - NDLR: à l'heure où les TEC envisagent , pour motifs économiques, la suppression de plusieurs services peu rentables - et, toujours selon M. Ambroise, pourquoi, par la suite, ne pas reconstruire le chemin de fer entre Bastogne et Gouvy.

Revenons « hors projections ».

Lorsque la suggestion des Amis du Rail de Halanzy fut entendue par le député Fourny (CDH), celui-ci a directement interpellé P. Henry (Ecolo) à propos de la possibilité du raccordement à Bernimont. Sur le site d'un **quotidien**, on peut lire la réponse de P. Henry (Ecolo), Ministre de l'Environnement de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité : « **ça sera fait** ».

Alors, que se passe-t-il ?

Cette semaine, selon TV LUX, Infrabel continue de promettre le raccordement vers la L 162.

En effet, vendredi dernier, M. MarcBernimont (PS) donnait son accord, par un arrêté de reconnaissance et d'expropriation à la liaison du ZI de Molinfaing et de la L 162.

Les établissements Pierret (présents à Molinfaing) y croient, semble-t-il dur comme fer, puisqu'ils envisagent de nouveaux investissements, conséquence directe des promesses d'Infrabel.

Il faut ajouter à ce dossier (toujours selon l'interview de TV LUX) que E. Deblire (IDELUX) atteste des problèmes de « paysage » que ce tronçon (Molinfaing-Neufchâteau) provoquera irrémédiablement.

Il y a en effet une différence notable d'altitude entre les deux points. Hors, les convois ferroviaires ne peuvent qu'aborder des rampes douces, surtout quand les trains sont en traction diesel avec des centaines de tonnes au crochet des motrices.

On risque bien de voir une véritable digue (remblai épousant la dénivellée de la voie) se dresser dans la campagne de cette zone. De plus, il est établi que les expropriations ont commencées ... Pourquoi une telle rapidité ?

Tout simplement parce que la gigantesque aide européenne sera au programme si les travaux aboutissent l'an prochain.

Nous avons peine à croire que ce raccordement (dans la version Infrabel) pourra être à la hauteur des ambitions des gestionnaires d'entreprises se trouvant à Molinfaing, mais aussi à ceux qui envisagent (à cause du ferroviaire) de venir s'y installer.

*\* ferroutage : transport des remorques de camions sur des wagons.*