

La ligne du Nord toujours à la traîne

L'avenir de la ligne ferroviaire Luxembourg-Liège va figurer au centre de la conférence sur les transports que le syndicat des cheminots organise aujourd'hui à Troisvierges. Le directeur des CFL est attendu au tournant.

La revendication n'est pas nouvelle mais reste d'actualité. Afin d'augmenter l'attractivité de la ligne ferroviaire entre Luxembourg et Liège, la FNCTTFEL s'associe ce soir à ses collègues belges de la CGSP pour faire le point sur les améliorations à apporter, aussi bien en ce qui concerne les connexions nationales que transfrontalières.

De notre journaliste
David Marques

Se rendre depuis la gare de Luxembourg à Liège ressemble actuellement à un véritable calvaire. Alors qu'en voiture, les 180 km de distance sont parcourus en une bonne heure et demie, le train interrégional employé par les CFL et la SNCB a besoin de près de 2 h 30 pour effectuer le trajet. Outre le temps de parcours, c'est aussi le matériel employé qui n'incite pas nécessairement à profiter des huit trains directs qui circulent entre la capitale et la Cité ardente.

Les opportunités de connexions qui

existent depuis la gare flambant neuve des Guillemins à Liège mériteraient cependant, aux yeux des syndicats, de rendre cette ligne plus attractive. Cela est d'autant plus vrai depuis que la gare de Luxembourg est connectée au réseau TGV. «La gare de Liège-Guillemins se trouve en effet sur le réseau du TGV-Nord (NDLR : également connu sous le nom de Thalys), qui assure des connexions à grande vitesse vers Londres et l'Allemagne», note Guy Greivelding, le président de la

FNCTTFEL. «Il nous faut créer plus de capacités sur la ligne Luxembourg-Liège. Cela implique aussi bien des investissements au niveau de l'infrastructure que des dessertes», poursuit le président du syndicat des cheminots. Un meilleur maillage entre le TGV-Est et le TGV-Nord est l'objectif visé.

Côté luxembourgeois, la FNCTTFEL revendique le dédoublement des voies entre Clervaux et Troisvierges. Des investissements seraient également nécessaires à hauteur de Michelau. «Il nous faut rendre cette ligne plus performante, non seulement sur le côté luxembourgeois mais également sur le tracé à travers les Ardennes belges», souligne Guy Greivelding.

Des investissements prévus

En cette fin d'après-midi, la FNCTTFEL organise une conférence sur les transports à Troisvierges. À cette occasion seront également présents les représentants du syndicat belge des cheminots CGSP, qui vont eux aussi faire part de leurs revendications.

Dans le public, sera présent le directeur général des Chemins de fer luxembourgeois (CFL), Alex Kremer, qui aura la possibilité de faire le point

sur les projets en cours avec les syndicalistes. Dans le plan pluriannuel du Fonds du rail est déjà budgétisée toute une série de travaux. Ils attendent pourtant encore d'être concrétisés. Quatre-vingt-cinq millions d'euros devraient ainsi être investis dans le renouvellement complet de différents tronçons. D'autres projets sont prévus justement à Michelau et à Ettelbruck.

Même si la conférence de Troisvierges va principalement se focaliser sur l'avenir de la ligne du Nord, la FNCTTFEL compte profiter de l'occasion pour faire également le point sur les autres grands chantiers de la mobilité au Luxembourg. Guy Greivelding cite en priorité le tram et les gares périphériques de Howald, Kirchberg et Cessange à Luxembourg et la connexion ferroviaire entre la gare, le Kirchberg et le Findel. «Même si on salue l'initiative, l'arrêt prévu à hauteur du pont rouge ne peut être que complémentaire aux autres projets», souligne le président de la FNCTTFEL.

Le syndicat vise, d'autre part, le maintien de l'attractivité des autres lignes ferroviaires transfrontalières, notamment en direction de Bruxelles et de Trèves. D'éventuelles suppressions de trains ne pourraient pas être tolérées, conclut un Guy Greivelding combatif.

À proximité du client

Parmi les dossiers chauds du moment continue à figurer la suppression prévue par les CFL de huit guichets de gare à travers le pays. Suite à la large campagne de mobilisation lancée par la FNCTTFEL, les deux parties se retrouvent désormais à la table des négociations. «L'idée de rempla-

cer les guichets par des points de vente dans des commerces ou par des automates ne nous enchante guère. On espère avancer différemment afin d'assurer une information et un service adéquats à notre clientèle», souligne Guy Greivelding, le président de la FNCTTFEL.



Photo : archives la/alain rischard

Pour garder en vie la ligne Luxembourg-Liège (ici, la gare de Vielsalm), les syndicats de cheminots continuent à revendiquer des investissements pour rendre l'infrastructure et les dessertes plus attractives.

VITE DIT

ÉDUCATION

éditorial

Ligne du Nord : un léger mieux en vue

Le directeur des CFL, Alex Kremer, a annoncé, hier soir, dans le cadre d'une conférence de la FNCTTFEL, des premières mesures pour revitaliser la ligne ferroviaire Luxembourg-Troisvierges-Liège.

Il était attendu et n'est pas venu les mains vides. Après avoir patiemment écouté les doléances et revendications des syndicalistes, le directeur des CFL, Alex Kremer, a annoncé hier soir à Troisvierges du mouvement en ce qui concerne la tarification transfrontalière entre Troisvierges et Gouvy. Bien d'autres projets sont en voie de concrétisation. Les membres de la FNCTTFEL et leurs collègues belges de la CGSP attendent de voir.

De notre journaliste
David Marques

Le débat était quelque peu déséquilibré, hier, à Troisvierges.

Invité par la FNCTTFEL, le directeur des Chemins de fer luxembourgeois (CFL) était confronté à six intervenants du camp syndical venus rappeler avec détermination leurs revendications pour rendre plus performante la ligne ferroviaire du Nord, reliant Luxembourg à Liège. «Un important chemin a été parcouru depuis le sauvetage de la ligne il y a plus de 30 ans. Cela ne doit cependant pas faire oublier qu'il reste encore beaucoup à faire», a souligné d'emblée le président d'honneur du syndicat des cheminots, Nico Wennmacher.

Au fil de cette conférence «Transports», il s'est avéré qu'entre les re-

vendications des syndicalistes et le point de vue de la direction, une certaine marge de manœuvre existait. Et comme souvent dans ce type de cas, les deux camps sont capables de se rencontrer au milieu, ce qui a en partie été le cas, hier soir. «Notre grand intérêt est d'œuvrer pour un transport public performant. Pour cela il nous faut assurer une offre de qualité, qui soit attractive, aussi bien au niveau des prix que du service proposé», a rappelé le président de la FNCTTFEL, Guy Greivelding.

Alex Kremer a rétorqué au cours de son intervention qu'il «restait cheminot de tout cœur» et qu'il pou-

vait par conséquent partager l'objectif de «faire avancer les chemins de fer». «Il faut néanmoins prendre en considération le contexte global. Il ne suffit pas de rendre hyper-performant une seule ligne si l'équilibre du reste du réseau n'est plus assuré», a précisé le directeur des CFL.

Un effort sur les tarifs transfrontaliers

Pour ce qui est plus concrètement de la ligne du Nord, Alex Kremer s'est dit heureux que les plans de fermeture aient pu être évités en 1980. «Aujourd'hui, les gens sont en train de redécouvrir le train car les réseaux routiers sont saturés. Il faut tenir compte de ce phénomène et s'y adapter», a noté dans ce contexte le directeur.

Dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau plan directeur, les CFL sont ainsi en train d'élaborer différents projets afin de rendre notamment plus performante la ligne du Nord. Il est ainsi envisagé d'augmenter la cadence des trains circulant entre Luxembourg et Troisvierges à deux trains par heure. En parallèle, il est prévu de doter toute une série de gares et d'arrêts d'une capacité plus importante de station-

nement, afin de permettre à un plus grand nombre de personnes de profiter du train. Ces deux points font d'ailleurs partie de la résolution que la FNCTTFEL a adoptée, hier soir.

Au niveau des connexions transfrontalières, le bât continue cependant à blesser. Selon les dernières estimations, ils sont près de 4 000 navetteurs à habiter Gouvy, Vielsalm ou Trois-Ponts. «Le problème est qu'il n'y a pas d'horaires et de tarifs adaptés à nos besoins», a rappelé Philippe Bottermann, membre du syndicat belge des cheminots CGSP. Au lieu de devoir se rendre en voiture à Troisvierges, il serait à ses yeux bien plus profitable pour les CFL, mais aussi les chemins de fer belges, de proposer des connexions attractives aux frontaliers.

Pour Alex Kremer, cette proposition a toute sa raison d'être. À partir du 1^{er} février, des billets de train pour le réseau luxembourgeois seront en vente dans les gares belges à proximité de la frontière. Manquent encore une avancée sur la tarification et un prolongement des trains luxembourgeois. Alors que pour la première doléance, un accord pourrait intervenir sous peu, la deuxième reste plus difficilement réalisable. «La volonté politique doit être présente», a rappelé Alex Kremer.



Photo : alain rischard

Mis sur le grill, le directeur des CFL, Alex Kremer (3^e de g.), a pu donner quelques éléments de satisfaction à la FNCTTFEL, présidée par Guy Greivelding (2^e de d.)

Un gros paquet à la Chambre

Le hasard du calendrier veut que la commission du Développement durable ait commencé à examiner, hier, un important paquet d'investissement dans l'infrastructure ferroviaire. Parmi les projets de loi qui seront adoptés dans les semaines à venir figure également une enveloppe de 96,2 millions d'euros

pour le renouvellement complet de différents tronçons sur la ligne du Nord. Les plans du Fonds du rail prévoient enfin des travaux à Michelau. Le directeur des CFL, Alex Kremer, reste cependant sceptique quant à l'apport de la construction d'une voie de dépassement à cet endroit. D'autres solutions existent à ses yeux.