



Amis du Rail Halanzy
(Secrétariat)

Place de la Gare, 1
B-6792 HALANZY

Président : Michel AMBROISE
Rue du Bois, 14
B-6792 HALANZY
☎ : 063/67.52.57
☎ : 0476/67.03.51

1^{er} Vice-Président : Michel DEMOULIN
Rue du Panorama, 2
B-6760 VIRTON

Secrétaire : Olivier MOTTET
e-mail : arh4318@hotmail.com
arh4510@gmail.com

Site internet : www.amisdurailhalanzy.be
Fortis Banque/Bank : 001-1828666-01



Bastogne
nord-luxembourg

Section locale Bastogne
Alain PIEMME
Rue du Champ de course, 26
B-6600 BASTOGNE

2^e Vice-Président : Frédéric LIMPACH
Route de Longwy, 560
B-6700 WEYLER - Arlon
☎ : 00352/621.494.254

Halanzy, le 07 décembre 2010

Madame / Monsieur
en vos différents titres et qualités

Mesdames et Messieurs les Ministres, Sénateurs(trices) et Député(e)s,
Cher(e)s élu(e)s luxembourgeois(e)s ,

Je vous prie de bien vouloir trouver en annexe, un tableau comparatif reprenant les avantages et les inconvénients du raccordement de la zone industrielle de Molinfaing au départ de la ligne 162 mais aussi de la ligne 163.

A la lecture de ce tableau, vous pourrez aisément comprendre et vous rendre compte cette fois, qu'il est nettement beaucoup plus avantageux (financièrement à long terme) de procéder au raccordement de la zone d'activité de Molinfaing par la ligne 163.

De plus, d'après les éléments actuellement connus, la voie au départ de la gare de Libramont vers Bernimont (toujours en place) peut être réactivée, après avoir toutefois réalisé un important débroussaillage, la pose de plusieurs fixations manquantes et d'un ballastage de stabilisation de la voie. La ligne 163 pourra être parcourue à la vitesse de 30 à 40 km/h sans aucun problème par la desserte, en un premier temps, d'un service à marchandise par Fret.

La relance d'une partie de la ligne 163 permettra à court terme de pouvoir raccorder enfin le zoning de Villeroux, mais également, les zonings de Bastogne 1 et Bastogne 2, en soulageant d'une manière considérable nos routes et autoroutes et sortir notre province d'un immobilisme récurrent en matière ferroviaire.

Dans l'espoir, qu'enfin, les éléments développés en annexe feront pencher la balance du bon côté, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs les Ministres, Sénateurs(trices) et Député(e)s, Cher(e)s élu(e)s luxembourgeois(e)s , l'assurance de notre considération distinguée.

Pour les Amis du Rail,
Michel AMBROISE
Président

Proposition des ARH pour le raccordement de Molinfaing par la ligne 163, et non par la ligne 162

Par la ligne 162

Le raccordement de la ZAE de Molinfaing par la ligne 162 (+/- 3 Kms), posera problèmes pour les raisons suivantes :

* la voie 3 en gare de Neufchâteau sera démontée prochainement comme prévu dans le schéma directeur d'aménagement de Neufchâteau ;

* liaison directe à une ligne 162 où la vitesse va prochainement être portée à 160 km ;

* encombrement de la ligne 162 et frais d'exploitations supplémentaires (gestion du trafic fret) alors que ;
la ligne 162 est dédiée exclusivement voyageur par B-Holding/Mobility depuis le 31/12/2009 ;

* projet de faire circuler le train Pandolino après travaux de modernisation de la ligne ;

* suppression de la gare de formation de Stockem (depuis décembre 2009) qui est déplacée à Athus ;

* si raccordement sur la voie principale, les contraintes techniques et de sécurité rendront les manœuvres très périlleuses (va augmenter le temps et les moyens de traction => donc le coût d'exploitation) ;

* si le raccordement se fait via la ligne 162, tous les trains du ou des raccordé(s) devra / devront descendre la ligne 162 via (Neufchâteau-Autelbas), traverser la gare d'Arlon (bien chargée) et emprunter la ligne 167 Autelbas-Athus à voie unique (où il est prévu en 2012/2013 un train voyageur/heure) en mode diesel ;

* en gare d'Athus, changement de traction, puis (enfin) direction vers le port d'Anvers via

Par la ligne 163

Le raccordement de la ZAE de Molinfaing par la ligne 163, sera légèrement plus coûteux, car il faudra remettre en état la ligne 163 entre Libramont et Bernimont, soit seulement 6,7 Kms + 3,5 Kms de raccordement;

MAIS, avantages non négligeables à faire passer les convois par la ligne 163 :

** accès plus direct au réseau via la gare de Libramont (sans passage par la ligne 162) ;

** accès direct au faisceau de voie de Libramont pour le triage et le changement de traction ;

** de la gare de Libramont, il est plus facile de rejoindre le port d'Anvers via Bertrix, etc., SANS entraver la ligne 162 ;

** coût de desserte moindre pour les raccordés car le parcours est fortement diminué (\pm 130 km) par convoi ;

** opérabilité : sans aucun doute, ce tracé (facilité d'accès, manœuvres réduites, rapidité, etc.) ouvre les portes aux opérateurs ferroviaires ! Tout profit pour le(s) client(s), qui pourra(ont) faire « jouer » la concurrence... !;

** excepté la construction d'un seul pont au dessus de la E411, il y aura peu (voire pas) d'ouvrages d'art ;

** la déclivité est naturelle entre la ligne 163 (Bernimont) et la ZAE ;

** expropriations de terrains amoindries (zone boisée : sapinière) ;

l'Athus-Meuse (Athus-Virton-Bertrix-Dinant, etc)

→ allongement du parcours de ± 130 km
et

→ allongement ± 3 h du temps de parcours;

* opérabilité : quel opérateur (B-logistics ? et à quelles conditions ?) osera s'aventurer avec de telles contraintes...,

* construction de talus très importants dans une zone humide.,

* expropriation de terrains (vallée avec forte déclivité, riche sur le plan environnemental) ;

* construction de trois ouvrages d'art très élevés et très coûteux

** l'aiguillage de bifurcation entre L162/L163 à Libramont a été réactivé récemment par Infrabel, via une ancienne voie en cul-de-sac ;

** Etat actuel de la voie de la L163 (section en béton) peut être ré exploitable à la vitesse de 40 km/h, moyennant des travaux de base de mise en service (débroussaillage, ballastage,...).