

## AVIS 01/06

# REOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE DINANT-GIVET

Dans son avis 00/06 sur les relations ferroviaires transfrontalières le Comité Consultatif constate que des 42 points de passage frontière existant jadis entre la Belgique et les pays limitrophes, il n'en reste aujourd'hui plus que 13 ouverts au trafic régulier, dont 5 sont limités aux trains de marchandises. Cette situation représente un handicap et un risque d'isolement pour la Belgique qui constitue un carrefour idéal et un important pays de transit pour les flux internationaux, au centre de l'Europe sans frontières intérieures.

En particulier, sur les plus de 350 km de frontière commune avec la France, il n'y a plus aujourd'hui que 3 passages ferroviaires en service (vers Lille, Aulnoye et Rodange/Longwy), avec un hiatus de presque 200 km (à vol d'oiseau) entre les points frontière d'Erquelinnes/Jeumont (SNCF) et Athus/Rodange (CFL) (voir annexe 1)

A l'heure de l'Europe sans frontières intérieures, le remaillage du réseau ferré de la SNCB vers les réseaux voisins devient impératif, afin de ranimer et de renforcer le rôle du chemin de fer dans les déplacements et le transport de fret bien au-delà du seul territoire national.

Compte tenu de l'importance de la Région Champagne-Ardenne et de ses pôles économiques Charleville-Sedan, Reims et Châlons-en-Champagne, le Comité propose, entre autres, la réouverture au service commercial de la ligne 154 Dinant-Givet, longue de 21 km, dont 3 en territoire Français: ligne fermée au trafic commercial depuis 1989, mais utilisée par des trains touristiques jusqu'à l'automne 2000.

1. En tenant compte des lourdes menaces pesant sur d'autres points frontière en trafic voyageurs, on risque à brève échéance de ne plus garder que TROIS passages transfrontaliers en service régional voyageurs (vers Maastricht, Luxembourg et Lille)(voir annexe 1b).

Face au processus d'ouverture des frontières intra-européennes et à l'idée de libre circulation pour tous les citoyens et visiteurs de l'Union Européenne, l'isolement progressif du réseau SNCB à l'échelle interrégionale transfrontalière et le resserrement des frontières ferroviaires sont aberrants et totalement inadmissibles.

Le maintien et le renforcement des points frontaliers existants, ainsi que la réouverture de Dinant-Givet et d'autres passages transfrontaliers, comme Neerpelt-Weert, doit permettre de renverser la vapeur et de redynamiser le trafic ferroviaire régional transfrontalier vers les villes-frontière toutes proches, tout en renouant avec les réseaux voisins.

2. La région Champagne-Ardenne, pourtant bien reliée à Paris et aux régions voisines, souffre d'un manque total de liaisons économiques performantes sur son flanc nord, qu'elles soient routières, fluviales ou ferroviaires. La voie Dinant-Givet toujours en place et exploitée touristiquement jusqu'en 2000 ne requiert pas d'investissements énormes pour être remise à niveau, et s'avère être la seule alternative réalisable à court terme.

Le potentiel de la ligne Dinant-Givet ne se limite pas à la population des 4 villages desservis, ni au potentiel industriel local, quasi inexistant en territoire belge.

### 3.1 En trafic voyageurs

Tout le nord de la France, entre Lille et Thionville, étant inaccessible par rail au départ de la Belgique, il est impératif de rétablir plusieurs liaisons transfrontalières régionales, Dinant-Givet étant le maillon essentiel d'un axe transrégional Namur-Charleville-Reims, offrant de bonnes correspondances dans ces trois gares – sans oublier le TGV-Est en construction, d'ailleurs appelé à desservir la Champagne.

### 3.2 En trafic marchandises

Si l'on considère l'axe Dinant-Charleville, prolongé sur Reims et Châlons, celui se greffe sur trois grands axes de fret: l'Athus-Meuse au sud de Dinant, la rocade Dunkerque-Lille-Valenciennes-Thionville/Metz à Charleville, et Paris-Nancy/Strasbourg à Châlons-en-Champagne (voir annexe 2).

Ajoutons à tout ceci qu'en Ardennes Françaises la vallée de la Meuse est fort bien peuplée, et dispose d'un modeste potentiel industriel.

Enfin, si le potentiel touristique, pas plus que le potentiel démographique local, ne justifie à lui seul une réouverture en service ferroviaire, la somme de ces potentiels modestes peut en tous cas renforcer le potentiel transrégional en trafic voyageurs et fret.

4. La demande de réouverture, fort modeste au début, a pris de l'ampleur ces dernières années, la Région Champagne-Ardenne, les forces vives de part et d'autre de la frontière, et même la SNCF revendiquent - et insistent sur - la réouverture de Dinant-Givet, permettant du même coup de désenclaver Givet, Revin et toute la Meuse Ardennaise.

---

**CET AVIS A ETE APPROUVE A L'UNANIMITE EN REUNION PLENIERE DU 12 JUIN 2001**

## ANNEXE 3

### LE DECLIN DE LA LIGNE DINANT-GIVET

Ligne régionale transfrontalière, la ligne Dinant-Givet n'a jamais bénéficié d'une attention très particulière de la part de la SNCB. Après la disparition des trains semi-directs Bruxelles-Givet dans les années 50, la ligne fut mise à voie unique vers 1965, les horaires d'après-guerre demeurant quasiment inchangés, avec 9 aller-retour en semaine, et 6 aller-retour le week-end, et ce jusqu'en 1984.

Dès le 3 juin 1984, le service voyageurs, pourtant menacé de suppression totale, fut réduit à 4 aller-retour, assurés par des autorails SNCF, en prolongation des services Charleville-Givet. Mais l'éphémère service Dinant-Charleville ainsi créé souffra dès le début de mauvaises correspondances à Dinant, avec des temps d'attente atteignant plus de 40 minutes pour certains trains. Nanti de tels handicaps, il était clair qu'il ne ferait pas long feu - les tarifs transfrontaliers prohibitifs rebutant davantage une clientèle déjà clairsemée. Le train Charleville-Dinant du dimanche-soir, le seul offrant une excellente correspondance en gare de Dinant et généralement bien bondé, était pourtant là pour démontrer que cette relation jouissait d'un certain potentiel touristique, à condition d'être exploitée, animée et tarifée d'une manière décente.

Supprimée pour le trafic voyageurs en mai 1988, pour le trafic fret un an plus tard, cette ligne a cependant été parcourue pendant dix ans par un service touristique à vapeur saisonnier, jusqu'en 2000, dernière année d'exploitation. Ce qui fait que la ligne est toujours utilisable, bien que l'état actuel de la voie ne permette pas de dépasser les 40 km/h.

Dès la fermeture, en 1989, les forces vives de la province de Namur se sont émues du sort de cette ligne, rencontrant cependant une certaine indifférence du côté Français, si ce n'est la ville de Givet, très enclavée territorialement et en infrastructures fluviales et ferroviaires. Le gabarit Freycinet très restreint de la Meuse Française et la fermeture de la voie vers Dinant ne laissent comme seule liaison performante que les 64 km de la double voie Givet-Charleville, cordon ombilical ferroviaire la rattachant au réseau SNCF.

Depuis, côté Français, les mentalités ont évolué. L'engorgement progressif du réseau routier, côté fret, et la responsabilisation des régions économiques pour ce qui est des dessertes ferrées régionales de voyageurs ont fait bouger pas mal de choses. C'est ainsi que la région économique de Champagne-Ardenne a entamé dès 1987 une politique de relance des services régionaux de voyageurs - symbolisée par le reconditionnement des autorails doubles "Caravelle" en rames TER agréables et confortables. Introduites en 1988 sur Charleville-Sedan et Charleville-Givet-Dinant, elles sonnèrent le glas de Dinant-Givet, quelques semaines à peine avant la fermeture.

## ANNEXE 4

### LES ARGUMENTS DE LA SNCB CONTRE LA REOUVERTURE

S'il est vrai qu'il faut de bons arguments pour justifier la réouverture d'une ligne ferroviaire, il en faut de très solides pour la refuser quand toutes les parties concernées (sauf une) sont pourtant d'accord pour y aller!

La SNCB, jusqu'à présent, ne veut pas de réouverture. L'argumentation développée en réponse à l'avis 00/06 du Comité Consultatif est la suivante:

"La ligne Dinant-Givet est parcourable à 40 km/h. Il y a une exploitation touristique par le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées et du trafic marchandises est possible. Des études de l'opportunité d'une réouverture de la ligne au transport de voyageurs ont démontré que le potentiel est trop faible pour un service de trains. Actuellement, la SNCB investit environ 9 milliards BEF dans la modernisation de la ligne Athus-Meuse. Il est difficilement envisageable de faire circuler le trafic de trains sur une voie parallèle en France."

- 1) L'exploitation touristique ayant cessé à l'automne 2000, la voie reste cependant en assez bon état, les investissements nécessaires pour une remise à niveau complet n'étant de toutes façons pas ceux d'une reconstruction complète de la ligne.
- 2) Comme expliqué plus haut, le potentiel de la ligne Dinant-Givet ne se limite pas à la population des 4 villages desservis, l'entité de Hastière comptant près de 5000 habitants, ni au potentiel industriel local, quasi inexistant au nord de Givet.

Le trafic voyageurs généré en fin d'exploitation (1984-88) n'est pas une base de discussion valable, vu la fréquence squelettique (4 aller-retour par jour) et les mauvaises correspondances à Dinant - pas plus que le trafic transfrontalier d'avant 1984, celui-ci étant lourdement handicapé par le peu de correspondances à Givet, et surtout par la tarification transfrontalière excessive et dissuasive.

Le trafic généré par le bus TEC de remplacement, assez fréquent en semaine, mais squelettique le week-end (4 aller-retour), n'est pas représentatif non-plus: il est d'ordre purement local, la plupart des services étant limités à Heer, et les quelques bus atteignant Givet ne donnant aucune correspondance vers le sud.

- 3) Le contre-argument de la SNCB comme quoi la réouverture de Dinant-Givet irait contrecarrer l'Athus-Meuse manque manifestement de poids.

-Tandis que l'Athus-Meuse donne accès, au départ d'Anvers, à la région industrielle de Longwy et Esch-sur-Alzette, mais surtout au Nord-Est de la France (Lorraine, Alsace), la Sarre, la Suisse et le Nord de l'Italie, Dinant-Givet-Charleville doit désenclaver un tout autre bassin d'activités, plus particulièrement la région Champagne-Ardennes (Charleville, Reims, Châlons et St.Dizier)(voir annexe 2).

-Comment une voie unique non électrifiée (Dinant-Givet) pourrait-elle menacer une artère à double voie complètement modernisée et électrifiée (l'Athus-Meuse)?

Il est cependant bien vrai que la ligne 154 pourrait faire partie d'un itinéraire de secours par Charleville, Sedan et Longuyon en cas d'interruption de l'Athus-Meuse.