

Rouvrir la ligne 154 Dinant-Givet ?

Analyse de la Fédération Inter-Environnement Wallonie

18 février 2009

0. Résumé exécutif

Le 09 février 2009, en séance de Commission aménagement du territoire du Parlement wallon, le député Michel Lebrun interpellait le Ministre André Antoine au sujet de la ligne Dinant-Givet. Ministre et député se sont tous deux prononcés contre la réouverture de la ligne. Un projet de motion officialisant cette position doit être soumis au vote en séance plénière du Parlement dans le courant du premier trimestre 2009.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie s'étonne de cette offensive menée contre un projet de connexion entre les réseaux ferrés belge et français bien utile dans cette région qui en est totalement dépourvue :

- d'une part, les impératifs « globaux » d'ordre environnemental et économique (changements climatiques et proximité du pic pétrolier) plaident pour la réorientation des investissements en infrastructures de transport des modes les plus polluants et dépendants du pétrole (routier et aérien) vers la voie ferrée ;
- d'autre part, le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB (CCU) a clairement établi, au terme d'une analyse rigoureuse, que **la réouverture de Dinant-Givet ne sera pas en mesure de « concurrencer » l'Athus-Meuse ; au contraire, c'est bien une relation de complémentarité qui existe entre les deux itinéraires.**
- enfin, les autres arguments avancés par les opposants à la réouverture ne résistent pas non plus à l'analyse.

La Fédération appelle donc les députés wallons à ne pas voter un projet de motion qui, en ouvrant la porte à son aliénation par d'autres projets, sonnerait le glas de la ligne Dinant-Givet. Comme le CCU, nous insistons « ***pour le maintien et la sauvegarde de la voie et de l'assiette Dinant-Givet. Toute aliénation, quelle qu'elle soit, même temporaire, est à proscrire de la manière la plus formelle*** ».

Table des matières

0.	Résumé exécutif	2
1.	Introduction	4
2.	Connecter les réseaux belge et français : un impératif.....	4
3.	Un itinéraire concurrent ou complémentaire de l'Athus-Meuse ?	5
4.	Le trafic voyageurs et l'offre en bus	6
5.	Des investissements importants ?	6
6.	Le réseau RAVeL : une nécessité ?	6
7.	Les nuisances potentielles pour les riverains	7
8.	Conclusions	7
9.	Annexe : extrait de l'avis 05/26 du CCU	8

1. Introduction

Le 09 février 2009, en séance de Commission aménagement du territoire du Parlement wallon, le député Michel Lebrun interpellait le Ministre des transports, de l'énergie et du développement territorial au sujet de la ligne 154 Dinant-Givet. Ministre et député se sont tous deux prononcés... contre la réouverture de la ligne !

Changements climatiques et proximité du pic pétrolier : les impératifs « globaux » d'ordre environnemental et économique plaident pour la réorientation des investissements en infrastructures de transport des modes les plus polluants et dépendants du pétrole (routier et aérien) vers la voie ferrée. Ces aspects, suffisamment documentés pour ne pas être développés ici¹, sont des éléments décisifs à prendre en compte dans l'analyse de ce dossier.

Les aspects locaux du dossier justifieraient-ils donc de déroger aux principes généraux qui devraient guider toute politique de transport durable ? Les opposants à la réouverture de la ligne avancent à ce sujet des arguments de quatre ordres :

- la concurrence possible par rapport à l'itinéraire Athus-Meuse ;
- une offre suffisante en bus pour le trafic voyageurs dans la vallée ;
- la nécessité d'affecter, entre Anseremme et Hastière, l'assiette de la ligne au réseau RAVeL ;
- les nuisances potentielles pour les riverains.

Ces quatre arguments, ainsi que d'autres aspects du dossier, sont analysés ci-dessous, à la lumière des deux avis que le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB (CCU) a consacrés au sujet².

2. Connecter les réseaux belge et français : un impératif

En 2000 déjà, le CCU remarquait 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. »

Dans son avis 01/06, le CCU insiste sur l'importance de la remise en service de points frontière :

« Sur les plus de 350 km de frontière commune avec la France, il n'y a plus aujourd'hui que trois passages ferroviaires en service (vers Lille, Aulnoye et Rodange/Longwy), avec un

¹ Voir notamment la proposition de résolution sur les pics de pétrole et de gaz issue des auditions tenues en Commission de l'aménagement du territoire des transports, de l'énergie et du logement (doc 818 (2007-2008))

² Avis 01/06 et 05/26. Le Comité, composé de représentants du monde des entreprises, des syndicats, et de la société civile, accorde beaucoup de soin à la préparation, à l'élaboration et à la rédaction de ses avis qui sont souvent le fruit d'un important travail de recherche.

hiatus de presque 200 km (à vol d'oiseau) entre les points frontière d'Erquelinnes/Jeumont et Athus/Rodange.

*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.*

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. »

Dans son avis 05/26, le CCU insiste sur la nécessité de développer une vision d'avenir, tenant compte du redéploiement du transport ferroviaire :

« Pour mémoire, en 1991 la SNCB enterrait le Rhin d'Acier en déclarant qu'elle « donne la nette préférence à des investissements dans des tracés existants ». Moins de 15 ans plus tard, tout le monde sait quelle évolution connut ce dossier, jusqu'en Cour d'Arbitrage de La Haye. Même si le potentiel de Dinant-Givet n'a pas beaucoup de commun avec celui du Rhin d'Acier, le sort des lignes inutilisées mérite aujourd'hui une bonne dose de réflexion.

Autre ligne « inutile », la voie Athus-Longwy, à peine électrifiée, fut fermée et démontée vers 1994. Et pourtant ! Aujourd'hui, elle vient d'être reconstruite et de nouveau électrifiée ! »

3. Un itinéraire concurrent ou complémentaire de l'Athus-Meuse ?

Dans son avis 05/26, le CCU s'est attaché à quantifier le danger de concurrence entre l'itinéraire Dinant-Givet et l'Athus-Meuse. Les détails de cette analyse sont reproduits à l'annexe I. Les conclusions en sont claires : pour le CCU, sur base des constats quantitatifs et sous réserve d'éléments neufs ou inconnus à ce jour, **« la réouverture de Dinant-Givet ne sera pas en mesure de « concurrencer » l'Athus-Meuse. »**

Bien plus : au-delà de l'absence de concurrence directe, **c'est bien une relation de complémentarité qui existe entre les deux itinéraires :**

« 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-Ardenne (Charleville, Reims, Châlons et St.Dizier). 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. »

4. Le trafic voyageurs et l'offre en bus

La mise en place d'un service TEC pour pallier l'absence de liaison ferroviaire est avancée par les opposants à la réouverture de la ligne Dinant-Givet pour justifier leur position.

Tant la desserte actuelle en bus que la fréquentation des services ferroviaires ayant précédé la fermeture de la ligne ne peuvent être pris comme référence, comme l'explique le CCU dans son avis 01/06 :

« 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. »

*« **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. »*

5. Des investissements importants ?

Le CCU relaye, dans son avis 05/26, les résultats d'une étude financée par le programme européen Interreg et démontrant la faisabilité de la réouverture à un coût sérieux mais non prohibitif : 20,55 millions d'Euros pour la remise en état de 20 km de voie abandonnée depuis 15 ans, dont 3 km en France (RFF) et 17 km en Belgique (Infrabel). Outre que ce coût est dérisoire par rapport à ceux nécessités pour certains travaux (auto)routiers (que l'on songe aux plus de 100 millions d'euros pour les 14 km du contournement de Couvin ou aux 400 millions d'euros des 12 km de la liaison CHB), on se déclare, côté français, prêt à négocier ce montant et à abandonner l'idée du prorata des kilométrages respectifs.

6. Le réseau RAVeL : une nécessité ?

La création d'un réseau de voies lentes en Région wallonne doit être saluée comme une fort bonne initiative. Cependant, l'utilisation à cette fin d'assiette de voies ferrées désaffectées et qui n'auraient « aucune perspective d'avenir » n'est pas une solution à envisager à la légère.

Ainsi, pour le CCU :

*« C'est à hauteur de l' « enclave » de Givet, où la ligne à double voie de 64 km au départ de Charleville aboutit à un cul-de-sac, que ce hiatus [entre les réseaux ferrés belge et français] ne compte que 20 km, alors que l'assiette ET la voie existent toujours, permettant d'interconnecter les deux réseaux en cas de nécessité, et – à terme – de créer des itinéraires nouveaux ou de délestage, tout en renforçant ainsi la structure « réseau » dans ce secteur. Quel que soit le résultat des actions et discussions en cours, le Comité insiste pour que – dans tous les cas – la voie et l'assiette ferroviaire, même inutilisées, soient maintenues. En effet, **toute aliénation, si modeste qu'elle soit, risque de s'avérer irréversible de fait**,*

surtout que le réseau RAVeL recherche de plus en plus des tracés ferroviaires abandonnés récemment, voire des voies existantes mais peu ou pas utilisées. »

Dans son avis 07/01 relatif au démontage et à l'aliénation de lignes ferroviaires, le CCU rappelle avec raison que, en matière d'infrastructure ferroviaire, il importe de penser à l'avenir :

« Ce que le Comité demande n'est pas forcément l'entretien d'une voie usée et abandonnée, mais avant tout le maintien d'une assiette qui reste disponible en cas de nécessité, sans aucune restriction. Un tracé ferroviaire aliéné est beaucoup plus coûteux – sinon impossible – à rétablir lorsque les terrains sont occupés par un complexe de bâtiments, un lotissement, une liaison routière ou même une piste cyclable. »

7. Les nuisances potentielles pour les riverains

Toute infrastructure de transport crée des nuisances (nombreuses sont les associations membres de la Fédération qui en font la douloureuse expérience au quotidien). Il en résulte un sérieux problème de santé publique. Au niveau européen, les seules nuisances sonores des réseaux routier et ferré (sans prendre en compte les activités aéroportuaires, donc) sont responsables de 50 000 décès prématurés et 200 000 accidents cardiovasculaires par an, générant un coût social de 40 milliards d'euros, dont environ 85% à charge de la route.

Ceci n'empêche pas que certains projets d'infrastructures routières, ferroviaires ou aéroportuaires jugés d'utilité publique soient menés à terme. La Fédération s'étonne que, en l'occurrence, et vu le niveau de nuisances sonores potentielles assez modeste (ligne à voie unique) par rapport à d'autres projets d'infrastructures de transport, cet argument soit avancé par des mandataires qui portent des projets de développement dont les nuisances sonores sont d'un tout autre ordre de grandeur.

8. Conclusions

La Fédération Inter-Environnement Wallonie n'identifie aucune raison rationnelle de s'opposer à la réouverture de la ligne 154 Dinant-Givet : absence de concurrence – et, au contraire, complémentarité - avec l'axe ferroviaire Athus-Meuse, intérêt pour le trafic voyageur, budget relativement modeste. Dinant-Givet doit, dans tous les cas de figure, être protégée de toute aliénation, comme l'explique le CCU :

« Quoi qu'il en soit, l'itinéraire Dinant-Givet occupe une place de choix dans la géographie et la structure des réseaux ferroviaires, comme seul lien stratégique transfrontalier entre la Belgique et la France sur une distance de plus de 200 km. Pour cette raison, et afin de préserver l'avenir ferroviaire transfrontalier, surtout en cas de saturation future des itinéraires actuels, le Comité insiste pour le maintien et la sauvegarde de la voie et de l'assiette Dinant-Givet. Toute aliénation, quelle qu'elle soit, même temporaire, est à proscrire de la manière la plus formelle. »

9. Annexe : extrait de l'avis 05/26 du CCU

L'ITINERAIRE DINANT-GIVET (-CHARLEVILLE) RISQUE-T-IL D'ENTRER EN CONCURRENCE AVEC L'ATHUS-MEUSE?

Un examen de la situation géographique et de l'équipement de ces deux itinéraires permet de mettre en doute le bien-fondé de cette assertion.

1. **HYPOTHESE 1** – Desserte de Châlons-en-Champagne comme pôle économique de la Région ⁽¹⁾ au départ du Port d'Anvers en trafic marchandises, et vice-versa.

a. Par l'Athus-Meuse (A-M)

- L'itinéraire le plus direct quitte l'A-M à Aubange et passe par Longwy, Longuyon, Conflans-Jarny, Verdun et St.Hilaire-au-Temple :
 - Namur à Anseremme : électrifié en 3kV et à double voie, sauf la courte section de Neffe à Anseremme, à voie unique
 - Anseremme à Conflans-Jarny : électrifié en 25 kV et à double voie, sauf la courte section d'Aubange à Mont-St.Martin, à voie unique
 - Conflans-Jarny à Verdun et Châlons : voie unique *non-électrifiée*, débit limité, sauf section terminale St.Hilaire-au-Temple - Châlons (17 km), à double voie
- Un autre itinéraire, entièrement électrifié et à double voie, permet d'éviter cette voie unique, moyennant détour de 33 km via Lérrouville et Bar-le-Duc

b. Par Givet

- Au-delà de la bifurcation de Neffe, la ligne Dinant-Givet est à voie unique sur 20 km, avec deux gares de croisement : Hastière et Heer-Agimont.
- Le reste de l'itinéraire est entièrement à double voie non-électrifiée, sauf la section Charleville-Reims, électrifiée en 25 kV

c. Par Quévy

- L'itinéraire le plus direct passe par Bruxelles, Quévy et St.Quentin : entièrement à double voie et électrifié, en 3kV en Belgique, en 25kV en France, mais l'usage d'engins bi-courant permet d'éviter le relais de traction
- Au-delà, vers Châlons, l'itinéraire le plus direct se détache en gare de Tergnier, peu après St.Quentin ; il est entièrement à double voie, mais non-électrifié

Le tableau ci-après résume les distances et l'équipement de ces itinéraires.

Comme la distance d'Anvers à Namur et Mons par l'itinéraire le plus direct est quasiment identique, l'étude comparative est faite au départ de ces deux gares ⁽²⁾.

¹ sans exclure pour cela St.Dizier, Reims et Charleville-Sedan

² même si pour l'itinéraire actuel par Leuven il faut ajouter 11 km

<i>itinéraire</i>	ATHUS		GIVET		QUEVY
Namur	0	Namur	0	Mons	0
Dinant	28	Dinant	28	Quévy	14
Aubange	167	frontière	47	frontière	15
frontière	170	Givet	50	Aulnoye	37
Longuyon	191	Charleville	114	Tergnier	123
Conflans	232	Reims	199	Reims	203
St.Hilaire	362	St.Hilaire	240	St.Hilaire	244
Châlons	379 km	Châlons	257 km	Châlons	261 km

<i>itinéraire</i>	ATHUS	ATHUS	GIVET	QUÉVY	
depuis	Namur	Namur	Namur	Mons	
via	Verdun	Bar-le-Duc			
km Infrabel	170	170	47	15	
km RFF	209	242	210	246	
km non-EL	130	0	142	138	
km EL 25kV	217	380	85	108	
3 kV	32	32	30	15	
km voie unique	135	5	20	0	
km double voie	244	407	237	261	
km total	379	412	257	261	

De ces tableaux il apparaît que :

- L'itinéraire par Givet est effectivement beaucoup plus court que par l'Athus-Meuse, mais comparable à celui *par Quévy*, où le kilométrage et la proportion ligne électrifiée/non-électrifiée sont quasiment identiques, impliquant au moins un relais de traction – seule différence notable : les 20 km à voie unique de Dinant-Givet
- L'itinéraire par l'Athus-Meuse implique un détour de *plus de 120 km*, moyennant une longue section de 130 km à voie unique via Verdun – sinon : détour supplémentaire de 33 km via un itinéraire plus performant, entièrement à double voie et électrifié

Il est clair que le trafic marchandises Anvers-Châlons *n'ira jamais par l'Athus-Meuse*, vu l'énorme détour, l'itinéraire de Quévy étant aujourd'hui le seul économiquement valable.

2. **HYPOTHESE 2** – vers la Lorraine : « court-circuitage » de l'AM par Givet et Sedan

<i>itinéraire</i>	ATHUS		GIVET
Namur	0	Namur	0
Dinant	28	Dinant	28
Aubange	167	frontière	47
Bettembourg	197	Charleville	114
frontière	203	Longuyon	205
Thionville	218	Thionville	254
Metz	248	Metz	280

itinéraire	Infrabel	RFF	CFL	non-EL	25kV	3Kv	1 voie	2 voies	TOTAL
Athus-M	170 km	45 km	33 km	0 km	216 km	32 km	4 km	244 km	248 km
via Givet	47 km	233 km	0 km	84 km	166 km	30 km	20 km	260 km	280 km

Ici encore, les différences frappent :

- l'itinéraire par l'Athus-Meuse et Bettembourg (via Esch-s/Alzette) est entièrement électrifié et à double voie sur la majeure partie de son tracé
- l'itinéraire par Givet, Charleville et Longuyon implique un allongement de plus de 30 km, ainsi qu'une section à voie unique de 20 km et un trajet non-electrifié sur 84 km, nécessitant un relais de traction à Mohon (Charleville)

CONCLUSIONS

1. Au niveau du tracé

Dans un cas (Châlons) comme dans l'autre (Metz) il est clair que la réouverture de Dinant-Givet ne risque pas de concurrencer l'Athus-Meuse, itinéraire beaucoup trop long pour une desserte économique de Châlons. L'A-M reste en tout cas l'itinéraire le plus court et le plus performant pour la desserte de la Lorraine (Thionville, Metz).

2. Au niveau de l'équipement et des performances

Alors que l'A-M, électrifié et à double voie, est parcourable à 120 km/h sur quasiment toute sa longueur, ce ne sera guère le cas pour Dinant-Givet, non-électrifié et à voie unique, parcourable à 40, 70, voire 90 km/h (maximum) après rétablissement, et dont l'usage nécessitera 1 ou 2 relais de traction (Ronet, Mohon)

3. Au niveau des redevances

Beaucoup dépendra des redevances requises sur chaque réseau, celles de RFF étant réputées très prohibitives – à tel point que récemment certains trains de fret ont été détournés de l'A-M par un itinéraire « moins cher » ! La vraie concurrence pourrait donc de s'établir à ce niveau-là.

Or, dans l'hypothèse « Metz », l'itinéraire via l'A-M emprunte les voies RFF sur 45 km, celui par Dinant-Givet nécessitant un parcours de 233 km sur rails RFF !

Peut-on raisonnablement suspecter RFF de vouloir brader ses prix à un tel point afin de « court-circuiter » l'Athus-Meuse ?

Ajoutons encore que pour rejoindre *Nancy*, via Conflans-Jarny, depuis l'Athus-Meuse l'« économie » du parcours sur rails RFF s'élève encore toujours à 153 km par rapport à l'itinéraire via Givet.

SUR LA BASE DE CES CONSTATS, ET SOUS RESERVE D'ELEMENTS NEUFS OU INCONNUS A CE JOUR, LA REOUVERTURE DE DINANT-GIVET NE SERA DONC PAS EN MESURE DE « CONCURRENCER » L'ATHUS-MEUSE.