

## Une page pour une ligne ferroviaire: Dinant–Givet

**Vision :** La ligne Dinant–Givet sera intégrée dans le réseau belge grâce à des trains Bruxelles–Dinant prolongés vers Givet (désenclavement de la pointe de Givet), avec desserte locale (moyen de développement économique, touristique et social de la commune de Hastière). Il y aura une offre minimale de 18 A/R par jour donnant correspondance quai à quai avec les trains en direction de Charleville-Mézières et Reims. Le temps de parcours Namur–Givet sera de 50 minutes, le temps de parcours Bruxelles–Givet de moins de 2 heures. Cette offre de base sera élargie par une offre touristique avec un «ExpressMosan» cadencé à 120 minutes sur Namur–Yvoir–Dinant–Hastière–Givet–Haybes–Monthermé–Charleville-Mézières. La ligne à voie unique sera entièrement électrifiée et équipée de voies de croisement à différents endroits.<sup>1</sup>

**Histoire :**<sup>2</sup> La ligne Dinant–Givet a été ouverte à voie unique en 1863. Les Allemands ont mis la ligne à double voie pendant la Deuxième Guerre mondiale. Entre 1968 et 1971, la deuxième voie a été enlevée vu le trafic modeste. La ligne a été fermée au trafic voyageur en 1988. Un an plus tard, le trafic fret était interrompu à son tour. Entre 1990 et 2000, la ligne a connu une exploitation touristique avec des trains à vapeur.

**État des lieux :** La ligne est entièrement hors service et non utilisable en état actuel. Depuis la fermeture de la ligne, on discute de sa réouverture. Actuellement, le bus reliant Dinant et Givet transporte en moyenne quelque 655 voyageurs/jour. En prévoyant une exploitation ferroviaire, le rythme passera à 1 000 voyageurs/jour (prime du rail). Ce potentiel justifie une exploitation ferroviaire si celle-ci est adaptée.

**Problématique de la ligne :** L'absence d'une vision à long terme pour la vallée de la Meuse dans son ensemble et pour la ligne ferroviaire en question. Il y a des blocages à différents niveaux qui empêchent une réouverture raisonnable de la ligne ferroviaire.<sup>3</sup> Côté français, la réouverture est devenu un instrument politique au service des élections de 2012/14. Avec des annonces unilatérales concernant la réouverture, sans concertation ni communication préalable avec les belges, on a créé une profonde résistance contre la réouverture dans la région directement concernée. On éprouve ainsi des difficultés à reconnaître que la ligne Dinant–Givet est en fait une ligne belge qui a son terminus sur le territoire français. Le projet français de réouverture ne prend pas en considération les besoins de la population des alentours de la ligne. Il y a un décalage marqué entre les agendas politiques français et belge. Côté belge, on craint que la ligne ne soit instrumentalisée par les Français pour détourner le trafic fret de la ligne Athus-Meuse. La deuxième ligne de clivage consiste à présenter le RAVeL (piste cyclable) et la ligne de bus comme des arguments contre la réouverture alors qu'une cohabitation est très possible entre les différents modes de transport et les intérêts en présence. Il y a aussi un certain mépris envers les lignes régionales et une surestimation de l'impact du TGV dans le monde politique et dans la population de part et d'autre de la frontière.

---

<sup>1</sup> Le gabarit électrique ne permet pas automatiquement une circulation des trains de conteneurs ou des voitures à double étage.

<sup>2</sup> Rieder Marcus, Le passé et l'avenir de la ligne Dinant–Givet, dans Ardenne wallonne, n° 122, 2010, pp. 15–50.

<sup>3</sup> Méfiance profonde entre les deux régions concernées.

**Proposition pour la réouverture (stratégie de migration)** : L'idée de base consiste à intégrer la ligne Dinant–Givet dans le réseau belge en prolongeant les trains Bruxelles–Dinant jusqu'à Givet. Ainsi, on respecte les orientations des flux de voyageurs (Hastière est orientée vers Dinant/Namur/Bruxelles et une petite partie des flux voyageur est également axée sur Givet), avec une correspondance quai à quai justifiée par la quasi-absence de flux Charleville–Mézières vers la Belgique (ligne de partage des flux). Il faut donc électrifier la ligne Dinant–Givet afin de mettre en place un mode d'exploitation rationnel, tirant parti du temps mort des automotrices à Dinant pour laisser rouler ce matériel jusqu'à Givet (coût marginal bas) comme on l'a fait durant des dizaines d'années.

Côté belge et wallon, on est en train de déterminer les objectifs du futur plan d'investissement ferroviaire 2013–2025. L'objectif d'Infrabel (le pendant de RFF côté français) consiste à électrifier tout le réseau en 25 kV au sud de Namur, en remplaçant les tronçons électrifiés en 3 kV. Dans une première étape visant la réouverture de la ligne Dinant–Givet, il faut inscrire la ligne dans ce plan d'investissement 2013–2025 et l'intégrer dans le projet de ré-électrification de la ligne Namur–Dinant, actuellement électrifiée en 3 kV.

Finalement, il faut débarrasser le projet de réouverture des objectifs électoralistes et bâtir un authentique projet de développement autour de la ligne à rouvrir.

Marcus RIEDER

Doctorant à l'Université de Lausanne (Unil)

et à l'Institut de hautes études en administration publique (IDHEAP)

Chercheur à l'Institut de planification de trafic et des systèmes de transport (IVT)  
de l'École polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ)

Wolfgang-Pauli-Strasse 15

ETH Hönggerberg HIL F 12.1

CH-8093 Zurich

Suisse

Tél. 0041 44 633 45 22

Fax 0041 44 633 10 57

rieder@ivt.baug.ethz.ch

www.ivt.ethz.ch