

Une page pour une ligne ferroviaire: Givet–Charleville-Mézières

Vision: La ligne Givet–Charleville-Mézières sera une ligne performante et moderne, servant de ligne structurante et favorisant le développement économique, touristique et social de la vallée de la Meuse. Elle comportera une offre minimale de 18 A/R cadencés à 60 minutes pour les trains régionaux (avec arrêt à toutes les gares), une offre mini RER entre Charleville-Mézières et Monthermé cadencée à 30 minutes et une offre cadencée à 60 minutes pour les trains interrégionaux ne faisant halte qu'à Givet, Revin, Monthermé et Charleville-Mézières. 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.

Histoire:¹ La ligne Givet–Charleville a été ouverte à double voie en 1862. Elle a entre-temps perdu tous les embranchements de lignes voyageurs et marchandises à l'exception de l'embranchement particulier entre Givet et Chooz (carrière de pierre bleu).²

État des lieux: La ligne Givet–Charleville-Mézières comporte une offre de 16 A/R non cadencées environ (selon le jour et la période). Elle est utilisée par 901 000 voyageurs par an. L'infrastructure est dans un état médiocre en dépit des programmes de renouvellement (section de ralentissement jusqu'à 10 km/h). La ligne n'est pas automatisée, ce qui exige la présence de personnel en cas de changement d'aiguillage, et elle n'est pas électrifiée.³

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. Cela vient d'un blocage politique gauche–droite et de conflits permanents entre la Région, le Département et les ComCom.⁴ Il y a une absence de culture des transports publics, voire de culture ferroviaire dans les Ardennes. On constate un décalage considérable entre les utilisateurs et les décideurs politiques qui ne sont pas des utilisateurs. 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. Le système d'exploitation est hérité du XIX^e siècle (concentration sur le trafic domicile-travail/école/étude, offres non cadencées). Dans la configuration actuelle, l'infrastructure est fortement sous-utilisée (coût d'exploitation élevé). On observe un écart considérable entre le matériel roulant utilisé et la performance de l'infrastructure (surinvestissement au niveau du matériel roulant et sous-investissement au niveau de l'infrastructure).

¹ Rieder Marcus, Le passé et l'avenir de la ligne Dinant–Givet, dans *Ardenne wallonne*, n° 122, 2010, pp. 15–50.

² Le Port de Givet possède un embranchement particulier, mais il n'est pas vraiment opérationnel.

³ La ligne Givet–Charleville-Mézières est la ligne la plus fréquentée en termes de voyageurs dans toute la Région Champagne-Ardenne.

⁴ ComCom: Communauté de Communes.

Proposition pour la modernisation (stratégie de migration): Il faut tirer parti de la réouverture de la ligne Dinant–Givet pour moderniser la ligne Givet–Charleville-Mézières. L'idée de base consiste à électrifier la ligne afin d'en rendre l'exploitation performante et économiquement fiable. Le principal problème est le gabarit très étroit des tunnels. Solution: mettre tous les tunnels à voie unique pour gagner de la hauteur et arriver à un coût d'électrification raisonnable.⁵

Dans une toute première étape, il faut cadencer toute la ligne avec au minimum 18 A/R de trains régionaux (arrêt à toutes les haltes) et 18 A/R de trains interrégionaux avec arrêt à Givet, Revin, Monthermé et Charleville-Mézières et un temps de parcours de 50 minutes. Puis il faut commencer à électrifier le tronçon Charleville-Mézières–Bogny-sur-Meuse, car celui-ci ne comporte pas de tunnels. On peut ainsi prolonger l'électrification existante sur Charleville-Mézières.

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

⁵ Le gabarit électrique ne permet pas automatiquement une circulation des trains de conteneurs ou des voitures à double étage.