

La réouverture de la ligne Dinant-Givet et la continuation des investissements Ravel sur la ligne 154.

Interpellation de Dimitri FOURNY et de Michel Lebrun, Députés Wallons, au Ministre André Antoine

Les autorités wallonnes ont depuis de nombreuses années privilégié les investissements de la SNCB sur la ligne Athus-Meuse permettant ainsi son électrification et sa modernisation. Ce fut un combat de longue haleine, soutenu tant par les wallons au Parlement et au Gouvernement fédéral que par les membres wallons au Conseil d'Administration de la SNCB que les Directeurs francophones au sein de la société. Ce combat fut remporté de haute lutte permettant ainsi à la Wallonie de disposer d'un réseau performant pour le transport des marchandises du port d'Anvers vers le Sud et l'Est de l'Europe.

Cet axe Nord-Sud été considéré comme une priorité stratégique qui d'une part permet à la Wallonie de disposer d'une ligne performante puisque électrifiée entre Namur-Dinant et le Grand-Duché de Luxembourg et par ailleurs de moderniser la ligne 162 Namur-Luxembourg par la suite – l'investissement est en cours pour le moment – au bénéfice des passagers.

La question d'une éventuelle réouverture de la ligne ferroviaire 154 entre Dinant et Givet semble une fois de plus faire l'actualité malgré les nombreuses réponses défavorables apportées tant par la SNCB que par le Gouvernement wallon ces dernières années sur le sujet.

Depuis plusieurs années également, ce sont les élus français qui évoquent une réouverture de cette ligne pour permettre une jonction avec le réseau français et notamment une liaison avec Charleville-Mézières et au-delà Reims où s'arrête le TGV Est.

Rappelons tout d'abord que la ligne 154 a été utilisée tant pour le trafic marchandises que voyageurs et que par manque de fréquentation et de rentabilité, elle a été fermée en 1988 pour les voyageurs et en 1989 pour le fret.

Pour les voyageurs à première vue, l'option d'une réouverture pourrait paraître intéressante en termes de désenclavement de la "botte de Givet". Toutefois, l'on peut réellement se poser la question quant à l'efficacité attendue de cette liaison, dont la réouverture impliquerait des investissements importants pour un trafic essentiellement local entre Dinant et Givet, les voyageurs étant par ailleurs déjà transportés aujourd'hui par le TEC. Le TEC pallie l'absence de jonction ferroviaire par des services performants et nettement moins coûteux pour la collectivité, et qui, de plus, prennent en charge des voyageurs dans les villages avoisinant la ligne.

Interpellante est aussi la volonté française d'investir la moitié des 30 Mio € nécessaires à la remise en état de la ligne uniquement – et je reprends les termes de la CPDT septembre 2001 – pour « un intérêt local : l'exploitation touristique pourrait être relancée et les liaisons régionales Namur-Givet-Reims pourraient être assurés par les autorails rapides ».

*A partir du moment où elle serait **électrifiée** - ce qui n'est absolument pas possible à imaginer – elle constituerait une concurrence à l'axe Athus-Meuse et c'est bien ici que réside le danger. Elle permettrait au fret de quitter le réseau belge pour passer sur le réseau français – comme c'était le cas jusqu'en 1989.*

Dans ce cas elle représenterait une perte colossale pour la SNCB qui a toujours voulu que le fret parcoure la plus grande distance sur son territoire – le rapport du fret s'établissant au km parcouru.

Dans un cadre où l'on va vers de plus en plus de compétences pour les Régions, il est évident que la Wallonie a intérêt à maintenir un axe unique nord-sud le plus important possible et que l'intérêt de la SNCB d'aujourd'hui est l'intérêt de la Wallonie de demain.

*Pour ce qui concerne les enveloppes d'investissements de la SNCB, la clé 60/40 appliquée en Flandre-Wallonie doit prioriser les investissements les plus rentables possibles. Et à ce titre **les investissements pour le transport des passagers sur la ligne 161-162 Bruxelles-Namur-Luxembourg** doivent plus que jamais être prioritaires. Il faut remarquer que cet axe international n'a pas pu faute de moyens être modernisé au maximum : l'optique Eurocap-rail s'est réduite à une modernisation de la ligne 162 qui permettra de réduire le temps de parcours entre Bruxelles et Luxembourg de 20 minutes alors qu'on aurait attendu une modernisation plus profonde.*

Par ailleurs pour bien prendre la mesure de cette problématique, il faut rappeler les investissements massifs qui ont été consentis par Infrabel dans l'électrification de la ligne Athus-Aubange.

Il s'agissait de permettre le désengorgement de la ligne 162 dédiée aux voyageurs alors que l'Athus-Meuse devait exclusivement être consacrée au trafic marchandises.

Au-delà des investissements lourds consentis par Infrabel, il faut souligner les investissements importants effectués par la Région wallonne en Province de Luxembourg en vue de son développement économique , dont entre autre :

- La zone d'activité économique et la finalisation de la plate-forme multimodale de MOLINFAING (65 Mios € investis dans le cadre du Plan Marshall par la Région wallonne) Cet zoning stratégique de plus de 80 ha dédié à la logistique va être en lien direct avec la liaison ferroviaire. 162. Un atout extraordinaire.
- Le terminal containers d'ATHUS
- La liaison ferroviaire en site propre avec VALVERT à ETALLE

Il ne faudrait pas que la réouverture de la ligne Dinant-Givet donne compromette l'ensemble des ces investissement si importants pour le développement économique de notre Province de LUXEMBOURG.

Nous soutenons fermement la position de la SNCB et du Ministre des Transports de la Région Wallonne qui sous sa réponse en 2007 classait le dossier et s'opposait donc à la réouverture de la ligne 154.

Cependant étant donnée le lobbying qui s'exerce à ce propos et qui risque de donner l'impression – comme le dit la presse française – que, depuis cette réponse, les Belges semblent changer d'avis, nous souhaitons vous entendre à nouveau à ce sujet et demander à notre Parlement de se prononcer à ce sujet de manière très claire afin d'éviter toute interprétation..

A ce niveau j'aimerais entendre le Gouvernement Wallon.

Réponse du Ministre André Antoine

Au-delà des aspects liés au transport de marchandises par chemin de fer évoqués par les Honorables membres, la question de la réouverture éventuelle de la ligne 154 entre Dinant et Givet porte essentiellement sur l'opportunité de ce projet par rapport aux investissements publics qu'il serait nécessaire d'y consacrer.

En effet et pour mémoire, l'opportunité de la réouverture de la ligne Dinant-Givet a été étudiée dans le cadre du programme Interreg III entre 2003 et 2005. Les conclusions de cette étude ne sont pas particulièrement favorables à la réouverture de la ligne puisqu'une remise en service nécessiterait un budget de l'ordre de 22 à 28 Mo d'euros (en 2005) alors que cette étude de faisabilité a également identifié un potentiel de voyageurs essentiellement local est insuffisant pour éviter un déficit d'exploitation récurrent sur la ligne.

En outre, la liaison entre Dinant et Givet est assurée aujourd'hui par les bus du TEC depuis la fermeture de la ligne SNCB. Cette desserte par autobus donne satisfaction et répond aux attentes en matière de transport de personnes, pour un coût nettement inférieur à celui d'une desserte par chemin de fer. L'offre TEC pourrait, si nécessaire, être encore améliorée.

Sans vouloir exprimer d'opposition catégorique et définitive à ce projet, la décision formelle d'une réouverture de la ligne au trafic ferroviaire relevant de la compétence du Gouvernement fédéral et du Groupe SNCB qui ne semblent pas plus favorables au projet, il apparaît donc que la pertinence de ce projet n'a pas été démontrée. De plus, les priorités de la Région wallonne sont ailleurs et portent notamment sur la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg dont les travaux en cours permettront d'offrir aux voyageurs un gain de temps de l'ordre de 20 minutes.