



Ligne ferroviaire Dinant–Givet (ligne Mosane)
Laboratoire et ligne pilote de la Région Wallonne

Marcus Rieder

Vue d'ensemble



1. Introduction
2. Rappel historique de la ligne Dinant–Givet
3. Échec programmé de la réouverture
4. Succès programmé des réouvertures – Exemples
5. Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible
6. Conclusions et recommandations

Introduction

Pourquoi cette présentation?

- La réouverture n'est pas inscrite dans le PPI 2013–2025 de la SNCB/Infrabel.
- Il y a un certain abandon du projet par la politique – quelle chance!
- Personne n'y croit plus – c'est le bon moment pour lancer un projet concret, qui place la population directement concernée au centre des préoccupations.

Objectifs:

- Analyse de l'échec de cette réouverture.
- Présentation d'une esquisse de projet de réouverture (base de discussion).
- Soutien de la société civile.

Vue d'ensemble



1. Introduction
2. Rappel historique de la ligne Dinant–Givet
3. Échec programmé de la réouverture
4. Succès programmé des réouvertures – Exemples
5. Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible
6. Conclusions et recommandations

Rappel historique de la ligne Dinant–Givet

Les lignes voisines:

- Ouverture de la ligne Charleville-Mézières–Givet à **double voie** le 28 avril 1862.
- Le 5 février 1862, on termine les travaux du tronçon Namur–Dinant à **voie unique**.

Le tronçon Dinant–Givet:

- Un an plus tard, le 5 février 1863, on ouvre le tronçon manquant Dinant–Givet, lui aussi à **voie unique**.
- Pendant la 1^{ère} Guerre mondiale, l'armée allemande met la ligne Namur–Givet à **double voie**.
- Avant la 2^e Guerre mondiale, en 1939, suite à la décision de la SNCF de faire transiter son trafic lourd par l'axe Montmédy–Virton, le trafic marchandises baisse fortement.

Rappel historique de la ligne Dinant–Givet

Évolution du contexte autour de la ligne:

- Vers la fin des années 1950, la Meuse s'ouvre au grand gabarit côté belge, Givet devient un cul-de-sac fluvial.
- Dans les années 1960, la France décide de mettre la Mosel à grand gabarit, au détriment du projet de grand gabarit de la Meuse.
- En 1987, la réorganisation du trafic fret en France et en Belgique fait chuter le trafic fret sur la ligne Dinant–Givet.
- Désindustrialisation de la Vallée de la Meuse à partir des années 1980.

Rappel historique de la ligne Dinant–Givet

Le tronçon Dinant–Givet après la Deuxième Guerre mondiale:

- Entre 1968 et 1971, la SNCB met la ligne Dinant–Givet à **voie unique**, car le trafic ne justifie pas une ligne à double voie.
- En 1984, la SNCB généralise le cadencement sur l'ensemble de son réseau. Un accord franco-belge sauve la ligne de la fermeture (4 A/R avec des autorails SNCF, correspondances catastrophiques à Dinant → très peu de voyageurs).
- Fermeture de la ligne Dinant–Givet pour le trafic voyageurs en 1988.
- Fermeture de la ligne Dinant–Givet pour le trafic marchandises en 1989.
- Exploitation touristique entre 1990 et 2000.
- Projet de réouverture en 2004.
- Relance du projet de réouverture en 2009/10.

Rappel historique de la ligne Dinant–Givet

Les enseignements de l'histoire:

- Le tronçon Dinant–Givet n'a jamais fait partie d'un grand axe voyageurs international.
- Selon les statistiques fret à disposition, à partir de 1960, le tronçon Dinant–Givet n'a pas fait partie d'un grand axe marchandises international.
- Le contexte économique a été déterminant pour le déclin de la ligne.
- La stagnation de l'offre voyageur durant une longue période engendre des pertes de clientèle.
→ La ligne Dinant–Givet a été une ligne voyageurs et marchandises régionale.

Vue d'ensemble

- 
1. Introduction
 2. Rappel historique de la ligne Dinant–Givet
 3. Échec programmé de la réouverture
 4. Succès programmé des réouvertures – Exemples
 5. Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible
 6. Conclusions et recommandations

Échec programmé de la réouverture

Cadre technique

- Offre proposée trop faible (< 18 A/R) et ignorant les villages à desservir entre Dinant et Givet.
- Prolongation de l'offre française peu judicieuse car non cadencée et sans correspondances correctes.
- Proposition d'exploitation française sur une ligne belge sans démonstration de la pertinence d'un tel projet.
- Planification du point de vue français et non belge.
- Absence d'intégration du réseau de bus et des autres lignes ferroviaires côté belge.
- Pas d'électrification proposée (exploitation thermique).
- Surestimation importante du potentiel de la ligne.
- Pas de publication officielle des études → manque de transparence.

Échec programmé de la réouverture

Cadre politique

- Un certain «unilatéralisme français» envers la Wallonie (annonces unilatérales en termes de financement, propositions traitant la ligne comme française).
- Instrumentalisation du projet de réouverture à des fins électoralistes.
- Absence de collaboration étroite avec la commune d'Hastière, sur laquelle se trouvent 90% de la ligne.
- Jouer le RAVeL contre le rail ou jouer la ligne Dinant–Givet contre l'axe Athus-Meuse, etc.
- L'accès au TGV comme argument justifiant la réouverture.
- Prôner la ligne comme axe international Reims–Namur.
- Difficulté d'accepter le fait que les flux transfrontaliers sont faibles.
- Négation du fait que la ligne Dinant–Givet est une ligne régionale au service de la population locale, desservie par des petites haltes.

Échec programmé de la réouverture

Les enseignements:

- Une réouverture n'est pas possible sans:
 - Intégration de la population directement concernée.
 - Intégration de la société civile.
 - Intégration des communes directement concernées.
 - Coordination étroite avec d'autres projets ayant un impact sur la réouverture (aménagement du territoire, piste cyclable, desserte bus, tourisme, économie etc.)
 - Projet concret basé sur une vision à long terme.

Vue d'ensemble

- 
1. Introduction
 2. Rappel historique de la ligne Dinant–Givet
 3. Échec programmé de la réouverture
 4. Succès programmé des réouvertures – Exemples
 5. Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible
 6. Conclusions et recommandations

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Réouvertures en Belgique:

- Mariembourg–Couvin (L 134) rouverte au trafic voyageurs le 3 juin 1984 après 20 ans sans service voyageurs. Fréquentation d'env. 2000 voy./j. (2007) sur la ligne Charleroi–Couvin, env. 350 montées journalières à Couvin (2009).
- Welkenraedt–Eupen (L 49) rouverte au trafic voyageurs le 3 juin 1984 après 25 ans d'absence des trains voyageurs (ligne électrifiée).
- Virton–Halanzy–Athus–Arlon (L165/167), rouverte le 14 mai 2007 après plus de 25 ans de lutte (ligne électrifiée).
- Bruxelles-Midi–Bruxelles-Ouest–Simonis–Jette (L 28), contournement ouest de la Jonction, rouverte au trafic voyageurs le 13 décembre 2009.

Les enseignements pour la Belgique:

- En Belgique, les «réouvertures» sont presque uniquement des réintroductions de trains voyageurs sur des lignes existantes. Pas de réelles réouvertures en dépit d'un potentiel considérable.

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Réouvertures en France:

- En France, la situation des lignes ferroviaires régionales est très contradictoire et contrastée:
 - Depuis 1996, 532 km de lignes ont été fermées au trafic voyageurs.
 - Depuis 2001, 73 km de lignes ont été rouvertes au trafic voyageurs.
 - 202 km de lignes ferroviaires sont en cours de réouverture ou doivent être rouvertes.
 - Des milliers de km de lignes ferroviaires régionales sont fragilisées par les déficiences de l'exploitation SNCF ou par la dégradation prononcée de la voie (limitation de la vitesse commerciale à 10 km/h).

Les enseignements pour la Belgique:

- Malgré les réouvertures réussies en France et des exemples intéressants (réouverture Delle–Belfort avec buffet de la gare exploité par des personnes en voie de réinsertion), il n'est pas indiqué de suivre l'exemple français.

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Réouvertures en Allemagne:

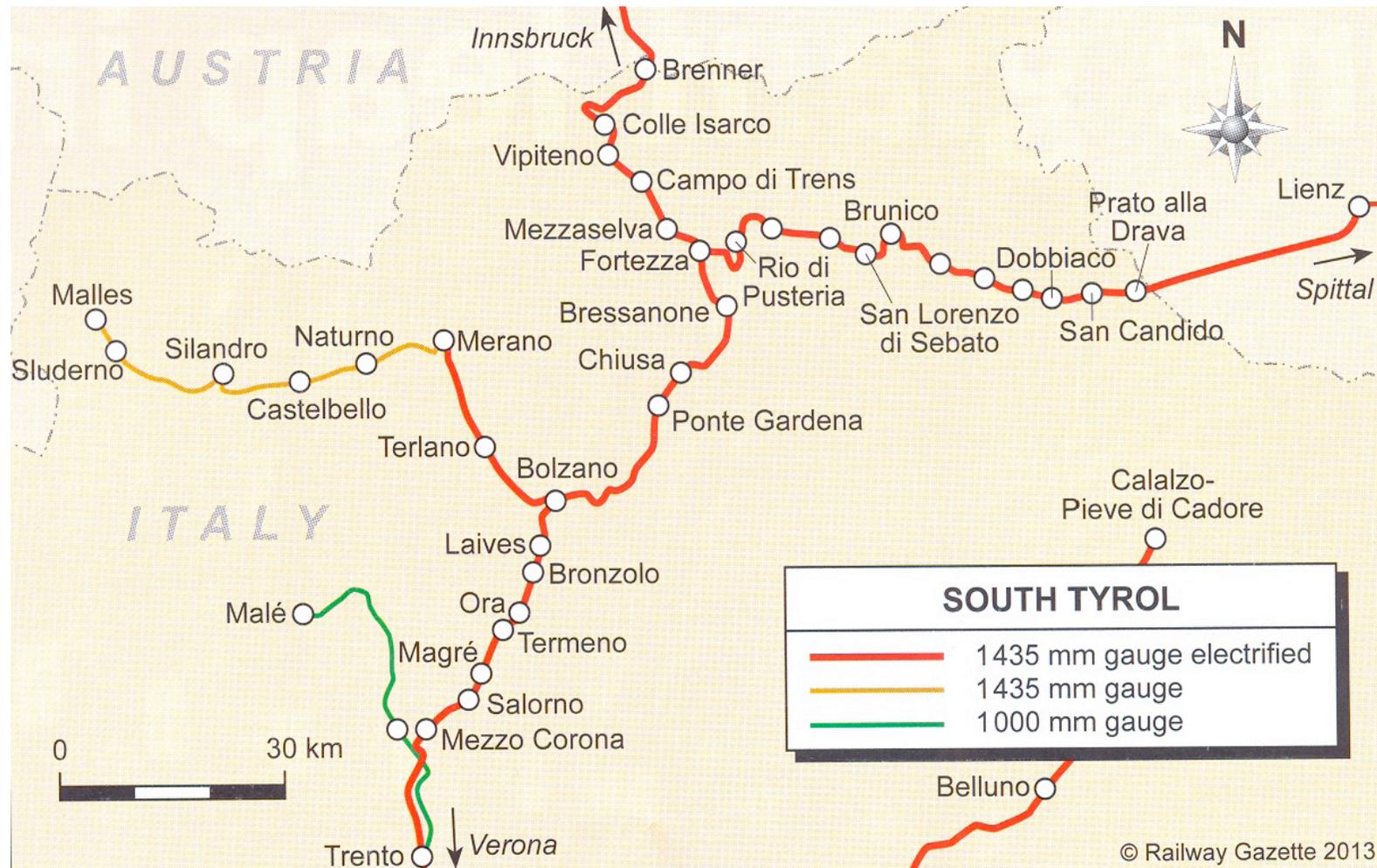
- Grand nombre de lignes ferroviaires régionales rouvertes, même avec un potentiel très faible (depuis 1990):
 - Mode d'exploitation très efficace qui engendre des coûts très bas.
 - Volonté politique très forte au niveau local et à celui des Länder.
 - Société civile forte en faveur du rail.
 - Bonne intégration des lignes rouvertes dans la chaîne de transport avec tarification intégrée et horaires coordonnés.
 - Intégration de la réouverture dans un projet de redynamisation de toute une région.

Les enseignements pour la Belgique:

- L'Allemagne peut offrir un exemple à suivre en termes d'efficacité d'exploitation et de coordination entre les différents moyens de transport.

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Retour du rail dans le Val Venosta → Merano–Malles:



Succès programmé des réouvertures – Exemples

Retour du rail dans le Val Venosta → Merano–Malles:

- Tableau

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Retour du rail dans le Val Venosta → Merano–Malles:

- Ouverture de la ligne Merano–Malles en 1906, à voie unique, écartement normal.
- Arrêt d'exploitation en 1991 → mauvais horaire, presque pas d'utilisateurs.
- Remplacement de la ligne ferroviaire par une ligne de bus avec un cadencement de 30 minutes, de 5h à 20h.
- En 1999, la Province de Tyrol du Sud rachète la ligne et décide de la rouvrir.
- La planification de la réouverture débute en 2000.
- 5 mai 2005: réouverture officielle de la ligne Merano–Malles, dite Vinschgerbahn ou Chemin de fer du Val Venosta (remplacement du bus).
- Longueur de la ligne: 60 km, avec 2,1 km de tunnels, deux ponts, des pentes jusqu'à 29%, des rayons minimaux de 200 m, une vitesse commerciale de 70 à 100 km/h, 18 stations desservies, horaire cadencé de 5h à 23h avec des trains régionaux et des RégioExpress (RE).

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Retour du rail dans le Val Venosta → Merano–Malles:

- Le gouvernement de la province de Tyrol du Sud avait une vision claire de la réouverture de la ligne, avec le cahier des charges suivant:
 - Grand attrait du service
 - Grand confort pour les voyageurs
 - Haute fiabilité du service
 - Standard de sécurité élevé
 - **Coût d'exploitation réduit**
 - Un chemin de fer «à la suisse» (approche suisse) pour un prix italien.

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Retour du rail dans le Val Venosta → Merano–Malles:

- Les résultats de la réouverture:
 - 1 million voy. en 2005, 2,7 millions voy. en 2010 (env. 7000 voy./j.).
 - Prime du rail d'environ 50%.
 - Légère baisse de trafic routier dans le Val Venosta, contrairement à la tendance générale.
 - 2000 vélos de location à disposition dans les gares de la ligne.
 - Coût d'exploitation de l'ordre de 7 à 8 € par km.
 - Coût de la réouverture: 120 mio. €, matériel roulant inclus (2 mio. €/km).

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Retour du rail dans le Val Venosta → Merano–Malles:

- Les impacts de la réouverture:
 - Progression des nuitées dans le tourisme supérieure à la moyenne de la province.
 - La ligne de chemin de fer comme label pour toute une région → publicité.
 - Renoncement à l'élargissement et à la modernisation de la route.
 - Rayonnement sur toute la province → déclencheur pour la modernisation du reste du réseau et d'autres réouvertures.
 - Ligne de chemin de fer comme objet d'identification.
 - Création d'une culture ferroviaire, voire d'une culture de transports publics.

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Retour du rail dans le Val Venosta → Merano–Malles:

- Les problèmes avant la réouverture:
 - Personne n'a cru à cette réouverture.
 - La majorité de la population était opposée à la réouverture → trop cher, personne n'utilisera le train, tout le monde a une voiture, etc.
- Les problèmes après la réouverture:
 - Trop de monde dans les trains → matériel roulant trop exigu pour répondre à la demande.
 - Trop de vélos dans le train → matériel roulant non adapté, offrant trop peu d'espace...
 - Ligne non électrifiée → électrification planifiée.

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Retour du rail dans le Val Venosta → Merano–Malles:

- Les facteurs de succès de la réouverture:
 - Horaire cadencé avec train R et RE.
 - Réseau de bus de ramassage vers les gares.
 - Piste cyclable planifiée conjointement avec la réouverture.
 - Service de location de vélos dans les gares et transport des vélos avec le train.
 - Communauté tarifaire
 - Aménagement du territoire → concentration de l'habitat autour des haltes et gares de la ligne, pas d'étalement (masse critique).
 - Ligne de chemin de fer comme axe structurant.

Succès programmé des réouvertures – Exemples

Retour du rail dans le Val Venosta → Merano–Malles:

200-250 MALS-MERANO-BOZEN MALLES-MERANO-BOLZANO

GÜLTIG VOM 15.12.2013 BIS 14.06.2014
IN VIGORE DAL 15.12.2013 AL 14.06.2014

	RE<+100	RE<+102	RE<+104	RE<+202	RE<+106	RE<+108	RE<+206	RE<+110	RE<+112	RE<+210	RE<+114	RE<+116		
Mals	ab	5.20	5.42	6.16	7.03	7.20	8.20	9.03	9.20	10.20	11.03	11.20	12.20 p.	Malles
Schluderns		5.24	5.46	6.20	7.07	7.24	8.24	9.07	9.24	10.24	11.07	11.24	12.24	Sluderno
Spondinig		5.28	5.50	6.24	7.12	7.30	8.30	9.12	9.30	10.30	11.12	11.30	12.30	Spondigna
Eyrs		5.31	5.53	6.27	7.15	7.33	8.33	9.15	9.33	10.33	11.15	11.33	12.33	Oris
Laas		5.35	5.57	6.33	7.20	7.40	8.40	9.20	9.40	10.40	11.20	11.40	12.40	Lasa
Schlanders		5.42	6.05	6.41	7.27	7.48	8.48	9.27	9.48	10.48	11.27	11.48	12.48	Silandro
Goldrain		5.48	6.11	6.47	7.32	7.53	8.53	9.32	9.53	10.53	11.32	11.53	12.53	Coldrano
Latsch		5.52	6.16	6.50	7.37	8.00	9.00	9.37	10.00	11.00	11.37	12.00	13.00	Laces
Kastelbell		5.55	6.20	6.54	7.41	8.03	9.03	9.41	10.03	11.03	11.41	12.03	13.03	Castelbelli
Tschars		6.02	6.24	6.58	7.45	8.07	9.07	9.45	10.07	11.07	11.45	12.07	13.07	Ciardes
Staben		6.02	6.27	7.01	7.88	8.10	9.10	9.88	10.10	11.10	11.88	12.10	13.10	Stava
Naturns		6.07	6.31	7.08	7.50	8.17	9.17	9.50	10.17	11.17	11.50	12.17	13.17	Naturno
Plaus		6.11	6.35	7.12	7.94	8.21	9.21	9.94	10.21	11.21	11.94	12.21	13.21	Plaus
Rabland		6.14	6.38	7.15	7.54	8.23	9.23	9.54	10.23	11.23	11.54	12.23	13.23	Rabla
Töll		6.16	6.40	7.17	7.56	8.26	9.26	9.56	10.26	11.26	11.56	12.26	13.26	Tel
Marling		6.23	6.47	7.26	8.06	8.36	9.36	10.06	10.36	11.36	12.06	12.36	13.36	Marlengo
Algund		6.26	6.50	7.29	8.09	8.39	9.39	10.09	10.39	11.39	12.09	12.39	13.39	Algundo
Meran	an	6.30	6.54	7.32	8.13	8.43	9.43	10.13	10.43	11.43	12.13	12.43	13.43 a.	Merano

	20702	24672	20732	20704	24680+20734	20706	24682	20708	24684	20736	24686	20710	24688	20712	24690	20714	24692		
Meran	ab	6.02	6.36	6.56	7.14	7.45	8.16	8.46	9.16	9.46	10.16	10.46	11.16	11.46	12.16	12.46	13.16	13.46 p.	Merano
Untermals		6.06	6.40	7.01	7.19	7.50	8.20	8.50	9.20	9.50	10.20	10.50	11.20	11.50	12.20	12.50	13.20	13.50	Maia Bassa
Lana-Burgstall		6.12	6.46	7.07	7.24	7.56	8.26	8.56	9.26	9.56	10.26	10.56	11.26	11.56	12.26	12.56	13.26	13.56	Lana-Postal
Gargazon		6.16	6.51	7.28	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00	13.30	14.00		Gargazzone
Vilpian-Nals		6.21	6.55	7.32	8.04	8.33	9.04	9.33	10.04	10.33	11.04	11.33	12.04	12.33	13.04	13.33	14.04		Vilpiano-Nalles
Terlan		6.26	6.59	7.37	8.08	8.38	9.08	9.38	10.08	10.38	11.08	11.38	12.08	12.38	13.08	13.38	14.08		Terlano
Siebeneich		6.29	7.02	7.40	8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	10.40	11.10	11.40	12.10	12.40	13.10	13.40	14.10		Settequerce
Sigmundskron		6.36	7.08	7.45	8.15	8.45	9.15	9.45	10.15	10.45	11.15	11.45	12.15	12.45	13.15	13.45	14.15		Ponte Adige
Bozen Kaiserau		6.39	7.11	7.48	8.18	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18	11.48	12.18	12.48	13.18	13.48	14.18		Bozano Casanova
Bozen Süd		6.42	7.12	7.51	8.20	8.51	9.20	9.51	10.20	10.51	11.20	11.51	12.20	12.51	13.20	13.51	14.20		Bozano Sud
Bozen	an	6.48	7.18	7.32	7.59	8.26	8.59	9.26	9.59	10.26	10.59	11.26	11.59	12.26	12.59	13.26	13.59	14.26 a.	Bozano

	RE<+214	RE<+118	RE<+120	RE<+218	RE<+122	RE<+124	RE<+222	RE<+126	RE<+128	RE<+226	RE<+130	RE<+132	RE<+134		
Mals	ab	13.03	13.20	14.20	15.03	15.20	16.20	17.03	17.20	18.20	19.03	19.20	20.20	21.20 p.	Malles
Schluderns		13.07	13.24	14.24	15.07	15.24	16.24	17.07	17.24	18.24	19.07	19.24	20.24	21.24	Sluderno
Spondinig		13.12	13.30	14.30	15.12	15.30	16.30	17.12	17.30	18.30	19.12	19.30	20.30	21.30	Spondigna
Eyrs		13.15	13.33	14.33	15.15	15.33	16.33	17.15	17.33	18.33	19.15	19.33	20.33	21.33	Oris
Laas		13.20	13.40	14.40	15.20	15.40	16.40	17.20	17.40	18.40	19.20	19.40	20.40	21.40	Lasa
Schlanders		13.27	13.48	14.48	15.27	15.48	16.48	17.27	17.48	18.48	19.27	19.48	20.48	21.48	Silandro
Goldrain		13.32	13.53	14.53	15.32	15.53	16.53	17.32	17.53	18.53	19.32	19.53	20.53	21.53	Coldrano
Latsch		13.37	14.00	15.00	15.37	16.00	17.00	17.37	18.00	19.00	19.37	20.00	21.00	22.00	Laces
Kastelbell		13.41	14.03	15.03	15.41	16.03	17.03	17.41	18.03	19.03	19.41	20.03	21.03	22.03	Castelbelli
Tschars		14.07	14.27	15.27	16.07	16.27	17.27	18.07	18.27	19.27	20.07	20.27	21.27	22.27	Ciardes
Staben		14.10	14.30	15.30	16.10	16.30	17.30	18.10	18.30	19.30	20.10	20.30	21.30	22.30	Stava
Naturns		13.50	14.17	15.17	15.50	16.17	17.17	17.50	18.17	19.17	19.50	20.17	21.17	22.17	Naturno
Plaus		14.21	14.41	15.41	16.21	16.41	17.41	18.21	18.41	19.41	20.21	20.41	21.41	22.41	Plaus
Rabland		13.54	14.23	15.23	15.54	16.23	17.23	17.54	18.23	19.23	19.54	20.23	21.23	22.23	Rabla
Töll		14.06	14.26	15.26	16.26	16.46	17.46	18.26	18.46	19.46	20.26	20.46	21.46	22.46	Tel
Marling		14.06	14.36	15.36	16.06	16.36	17.36	18.06	18.36	19.36	20.06	20.36	21.36	22.36	Marlengo
Algund		14.39	14.39	15.39	16.09	16.39	17.39	18.39	18.39	19.39	20.39	20.39	21.39	22.39	Algundo
Meran	an	14.13	14.43	15.43	16.13	16.43	17.43	18.13	18.43	19.43	20.13	20.39	21.39	22.39 a.	Merano

	20716	24694	20720	5432	20722	24696	20724	5434	1878	20728	5436	20738	20730	24692+20734	BUS			
Meran	ab	14.16	15.16	16.16	16.16	17.16	17.46	18.16	18.46	19.16	20.16	20.46	21.16	21.46	22.50 p.	Merano		
Untermals		14.20	15.20	16.20	16.50	17.20	17.50	18.20	18.50	19.20	19.50	20.20	20.50	21.20	21.50	Maia Bassa		
Lana-Burgstall		14.26	15.26	16.26	16.56	17.26	17.56	18.26	18.56	19.26	19.56	20.26	20.56	21.26	21.56	Lana-Postal		
Gargazon		14.30	15.30	16.30	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30	20.00	20.30	21.00	21.30	22.00	Gargazzone		
Vilpian-Nals		14.34	15.33	16.04	16.33	17.04	17.33	18.04	18.33	19.04	19.33	20.04	20.33	21.04	21.33	22.03	Vilpiano-Nalles	
Terlan		14.39	15.38	16.08	16.38	17.08	17.38	18.08	18.38	19.08	19.38	20.08	20.38	21.08	21.38	22.08	Terlano	
Siebeneich		14.41	15.40	16.10	16.40	17.10	17.40	18.10	18.40	19.10	19.40	20.10	20.40	21.10	21.40	22.10	Settequerce	
Sigmundskron		14.45	15.45	16.15	16.45	17.15	17.45	18.15	18.45	19.15	19.45	20.15	20.45	21.15	21.45	22.15	Ponte Adige	
Bozen Kaiserau		14.48	15.48	16.18	16.48	17.18	17.48	18.18	18.48	19.18	19.48	20.18	20.48	21.18	21.48	22.18	Bozano Casanova	
Bozen Süd		14.51	15.51	16.20	16.51	17.20	17.51	18.20	18.51	19.20	19.51	20.20	20.51	21.20	21.51	22.21	Bozano Sud	
Bozen	an	14.59	15.59	16.26	16.59	17.26	17.59	18.26	18.59	19.26	19.59	20.26	20.59	21.26	21.59	22.27	23.44 a.	Bozano

Vue d'ensemble

- 
1. Introduction
 2. Rappel historique de la ligne Dinant–Givet
 3. Échec programmé de la réouverture
 4. Succès programmé des réouvertures – Exemples
 5. Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible
 6. Conclusions et recommandations

Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible

L'idée de fond:

- Offre de base, toutes les heures au moins un train cadencé dans les deux sens confondus et cadencement de 30 min aux heures de pointe avec une desserte de toutes les haltes et gares (Freÿr [halte sur demande], Waulsort, Hastière, Hermeton-sur-Meuse, Heer-Agimont).
- Électrification de la ligne et intégration de l'exploitation dans le réseau belge existant
 - prolongement des trains existants Bxl–Dinant, comme autrefois.
- Terminus à Givet sans contact physique avec le réseau français
 - changement quai à quai à Givet.
- Exploitation efficace
 - sans accompagnateurs dans le train aux heures creuses.
 - télécommande de toute la ligne.
- Réouverture en deux étapes.

Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible

Première étape:

- Ouverture de la ligne pour le trafic voyageurs jusqu'à Hastière avec une desserte de toutes les haltes sur demande (Freÿr et Waulsort,).
- Électrification du tronçon jusqu'à Hastière.
 - Prolongement des trains existants Bxl–Dinant jusqu'à Hastière (trains directs jusqu'à Bxl).
- Un terminus à Hastière avec les bonnes (courtes) correspondances du bus vers Heer et Givet.
 - Hastière comme nœud de correspondance entre différents moyens de transports.
- Planification et réalisation conjointement avec le RAVeL.

Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible

Première étape → objectifs:

- **Coût d'exploitation le plus bas possible.**
 - Utilisation du temps mort du matériel roulant et du personnel à Dinant.
- Coût de la réouverture supportable pour les collectivités.
 - Environ 30 millions € pour la première étape (4 mio. € pour l'électrification).
- Comblent la lacune du RAVeL avec la réouverture du tronçon ferroviaire.
 - Moins cher, car on intervient une seule fois, on ne supporte qu'une fois les nuisances de l'aménagement du RAVeL et du rail (**effet de synergie**).
 - Ne plus opposer le RAVeL à la ligne ferroviaire.
- Améliorer la desserte bus générée par la nouvelle offre train.
- Introduction d'une tarification commune bus-train.

Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible

Vision sous-jacente:

- Utiliser la réouverture Dinant–Givet comme un levier pour améliorer tout le réseau ferroviaire au sud de Namur.
 - Réouverture comme déclencheur de changement, d'évolution.
- Créer une réelle alternative à la voiture.
 - Changement de style de vie.
 - Changement de paradigme.
- Promouvoir le développement socio-économique
 - Tourisme
 - Centre de compétence, etc.
- Développement vers l'intérieur des villages desservis (densification).
 - Stopper l'étalement de l'habitat.
 - Créer une masse critique.

Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible

Vision sous-jacente:

- Utiliser la région située autour de la ligne Dinant–Givet comme un laboratoire.
 - Développer une vision pour l'ensemble de la région concernée.
 - Faire de la ligne ferroviaire un véritable axe structurant.
- Utiliser la réouverture comme ligne pilote.
 - Nouveau mode d'exploitation.
 - Matériel roulant adapté à l'exploitation des lignes modestes.
 - Gares et haltes comme cartes de visite des villages desservis.
 - Installation de commerces dans les petites gares.
 - Transports publics intégrés dans l'offre touristique.

Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible

Vision sous-jacente → schéma d'offre:

	RER	RE/L	RER	RE	RER/P	RE/L	RER
Bruxelles-Central		09h05		09h35		10h05	
Ottignies		09hxx		09hxx		10hxx	
Gembloux		09hxx		10hxx		10hxx	
Namur	09h40	10h05	10h08	10h35	10h40	11h05	11h08
Jambes	09h45		10h13		10h45		11h13
Lustin	09h53		10h21		10h53		11h21
Godinne	09h56		10h24		10h56		11h24
Yvoir	10h00		10h28		11h00		11h28
Dinant	10h05	10h26	10h33	10h54	11h06	11h26	11h33
Freÿr		10h31			11h11	11h31	
Waulsort		10h34			11h14	11h34	
Hastière		10h38			11h18	11h38	
Hermeton-sur-Meuse		10h41			11h21	11h41	
Heer-Agimont		10h44			11h24	11h44	
Givet		10h47			11h27	11h47	
Dinant			10h37	10h57			11h37
Anseremme			10h41				11h41
Gendron-Celles			10h48				11h48
Houyet			10h53				11h53
Beauraing			11h00	11h18			12h00
Gedinne				11h34			
Graide				11h40			
Carlsbourg				11h44			
Paliseul				11h48			
Bertrix				11h58			

Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible

Deuxième étape:

- Ouverture de la ligne pour le trafic voyageurs de Hastière jusqu'à Givet avec desserte de toutes les haltes (Hermeton-sur-Meuse [halte sur demande] et Heer-Agimont [nœud de correspondance avec le réseau de bus]).
- Électrification du tronçon à rouvrir jusqu'à Givet.
→ Prolongement des trains existants Bxl–Dinant jusqu'à Givet.
- Terminus de la ligne à Givet avec possibilité de changement quai à quai.
- Givet devient ainsi un nœud de correspondance important avec le réseau de bus.

Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible

Deuxième étape → objectifs:

- Coût d'exploitation minimal.
 - Peu de matériel roulant supplémentaire est nécessaire.
- Coût de la réouverture supportable pour les collectivités.
 - Environ 30 millions € pour la première étape (dont 4 mio. € pour l'électrification), y compris le tronçon français.
- **Trajet Givet–Namur en moins d'une heure.**
 - Parcours plus court et plus confortable qu'actuellement.
 - Désenclavement de toute la région frontalière.
- Amélioration de la desserte bus générée par la nouvelle offre train.
- Introduction d'une tarification commune bus-train.
- Env. 1000 voy./j. transportés dans les deux sens confondus.
 - Coût économiquement supportable avec une exploitation efficace.

Dinant–Givet – une autre réouverture est possible

Deux étapes → des multitudes d'effets:

- Aspects géopolitiques:
 - Désenclavement de la vallée de la Meuse avec une réouverture pertinente (accessibilité considérablement accrue).
 - Cohérence territoriale élevée grâce aux relations directes avec Namur.
 - Aucune concurrence avec des corridors ferroviaires, car le tronçon Dinant–Givet est un tronçon uniquement dédié au trafic voyageurs.
- Aspects socio-économiques:
 - **Création d'un certain dynamisme économique grâce au déclencheur, la réouverture de la ligne ferroviaire Dinant–Givet.**
 - Développements de projets touristiques avec une forte plus-value.
 - Création d'un certain nombre d'emplois grâce à l'élargissement de l'offre train et bus dans la région concernée.
 - Intégration du tissu économique dans le projet de réouverture.

Dinant–Givet – une autre réouverture est possible

Deux étapes → des multitudes d'effets:

- Niveau humain:
 - Amélioration de l'accessibilité aux services (écoles supérieures, emplois) et aux offres culturelles.
 - Activation de la société civile dans la région concernée en faveur d'une vision concrète.
- Niveau environnemental:
 - Utilisation plus économique de la ressource sol en créant une certaine masse critique par la densification de l'habitat autour des haltes (avec des effets économiques considérables).
 - Réduction de la dépendance du pétrole en offrant une réelle alternative à la voiture, grâce à une ligne électrifiée.

Vue d'ensemble

1. Introduction
2. Rappel historique de la ligne Dinant–Givet
3. Échec programmé de la réouverture
4. Succès programmé des réouvertures – Exemples
5. Dinant–Givet – Une autre réouverture est possible
6. Conclusions et recommandations



Conclusions et recommandations

Facteurs de succès pour les lignes ferroviaires limitrophes:

- Une volonté politique de favoriser un mode de vie axé sur les TP (création d'une culture des TP) avec une société civile forte qui exige un changement de paradigme.
- Une vision claire pour toute une région incluant les TP comme axe structurant.
- Une densité de population élevée autour des haltes des TP.
- Une exploitation des TP efficace, minimisant les coûts.
- Des TP organisés en bassins de vie orientés selon les lignes de partage des flux.

Facteurs d'échec pour les lignes ferroviaires limitrophes:

- Absence de consensus politique sur la ligne en question.
- Non-reconnaissance des lignes régionales comme vecteurs de développement.
- Des décideurs qui ne sont pas des usagers des TP.
- Des riverains opposés à tout changement.
- Des agendas politiques différents de part et d'autre de la frontière.
- Instrumentalisation d'un projet de réouverture à des fins politiques.

Conclusions et recommandations

Recommandations:

- Planification de la réouverture en deux étapes.
- Réalisation de la première étape de la réouverture conjointement avec la réalisation du RAVeL entre Dinant et Hastière (**effet de synergie**).
- Intégration de la ligne Dinant–Givet comme axe structurant dans une vision plus globale pour toute la région concernée.
- **Densification des zones autour des gares et haltes et taxation des implantations éloignées des haltes bien desservies.**
- Société civile soutenant un projet de réouverture centré sur les besoins de la population locale.

Conclusions et recommandations

Merci de votre attention!

Dr Marcus Rieder
Institut pour la planification du trafic et
des systèmes de transport
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

Dès le 1^{er} mai 2014!

Dr Marcus Rieder
Centre de Compétence trafic
Régional Rieder
CCRR
Naegelseestrasse 26
CH-8406 Winterthur
Suisse

Tél. 0041 52 202 16 32
Fax 0041 52 202 16 32

rieder@ccrr.be
www.ccrr.be