

# Quel avenir pour la ligne ferroviaire Dunkerque-Adinkerke ?

**Le démantèlement de quelques hectomètres de voies inutilisées près de la gare d'Adinkerke-La Panne, lancé ce week-end, sonne-t-il le glas des espoirs de réouverture de la ligne ferroviaire transfrontalière ? L'association belge Trekhaak73 se mobilise pour que son rêve poursuivi depuis 1986 puisse devenir réalité. Elle a trouvé, samedi, des relais côté français en étant invitée par les élus écologistes à une réunion de travail sur le sujet. D'autant que la Région et la CUD réfléchissent sérieusement à l'opportunité d'une réouverture.**

PAR OLIVIER TARTART  
dunkerque@lavoxdunord.fr  
PHOTOS MARC DEMEURE



La ligne ferroviaire Dunkerque-Adinkerke sera-t-elle un jour rouverte à la circulation ?

Ce week-end, Infrabel n'a pas seulement démonté quelques aiguillages et 1,5 km de rails inutilisés à la gare d'Adinkerke-La Panne. La société gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge (l'équivalent de Réseau ferré de France, RFF) a peut-être porté un coup d'arrêt au rêve porté depuis 1986 par le groupe d'action Trekhaak73 de connaître un jour la réouverture de la ligne Dunkerque-Adinkerke. Infrabel a lancé sans prévenir quelques travaux sur la ligne 73, qui relie La Panne à Deinze, et au-delà, à Bruxelles, « pour installer le système européen ETCS, système de freinage automatique qui se dé-

clenche en cas de danger, et quelques travaux de simplification », assure le gestionnaire.

Cette décision a suscité l'incompréhension et la colère de Trekhaak73. « Nous avons appris l'existence de ces travaux voici plusieurs semaines et Infrabel nous assurait alors qu'il n'y avait rien de prévu, grogne José Plesier, porte-parole de Trekhaak73. Ce n'est que lorsque les politiciens locaux ont questionné Infrabel qu'ils ont fini par dire que des travaux seraient peut-être effectués. Avant de l'annoncer officiellement ces derniers jours ! » Surtout qu'Infrabel évoquait également pour 2015 le démantèlement de 800 mètres de ligne, arguant qu'elle n'était plus utilisée depuis quarante ans. « Ce qui est faux, des trains de marchandises ont circulé jusqu'en 2002 ! »

Un peu plus tôt, ce samedi, Trekhaak73 et des élus belges (dont Ann Vanheste, bourgmestre de La Panne) rencontraient à Dunkerque les élus écologistes Claudine Ducellier (ville de Dunkerque) et Paulo-Serge Lopes (conseil régional). Alerté par l'association belge, le groupe local Flandre maritime d'Europe Écologie-Les Verts avait pris position deux jours plus tôt sur le devenir de la ligne ferroviaire : « Cette décision est un non-sens pour l'aménagement du territoire. Si ce démantè-

**« Ce démantèlement est un non-sens pour l'aménagement du territoire. »**

lement se concrétisait et changeait l'affectation des terrains concernés, elle constituerait un sérieux frein au développement de la mobilité de part et d'autre de la frontière, de surcroît via un mode de transport plus écologique et économe que le bitume de l'A16/E40. »

D'autant que du côté français, il est sérieusement envisagé de rouvrir cette ligne ferroviaire. Le 26 septembre 2013, la Région adoptait son schéma des transports et des mobilités « Objectif 2030 », actant une ouverture vers la Belgique. Moins d'un mois plus tard, le 17 octobre, la CUD l'inscrivait comme l'un de ses axes prioritaires en matière de mobilité. L'affaire a même été évoquée lors du dernier comité de ligne TER-GV, lors duquel RFF a confirmé qu'une « étude de faisabilité était en cours de restitution à la Région ». Ce discours a, à la fois, réconforté et surpris Trekhaak73 et les élus belges, qui ont reçu la confirmation, par la voix de Claudine Ducellier, que la voie verte ne remplaçait pas l'ancienne voie ferrée,

contrairement à ce qui était annoncé par les hautes instances politiques belges : « Nos ministères approuvent le démantèlement en nous assurant que, côté français, il n'y a aucune volonté de rouvrir la ligne ! », assure José Plesier. Ce qu'a démenti Paulo-Serge Lopes sans difficulté, indiquant même que « le tronçon était le chaînon manquant d'une ligne transfrontalière qui relierait Calais à la Belgique, suite à l'électrification de la portion Calais-Dunkerque, mise en

route cet automne ». Les acteurs français et belges ont décidé de se revoir très vite et de coordonner leur action pour éviter que de nouvelles portions de voie ferrée ne soient enlevées en 2015. Avec le soutien des associations de voyageurs. Jan Vanseveren, porte-parole de Trein-TramBus, souligne que « dans une Europe unie, il est absurde que les

**« Le chaînon manquant d'une ligne transfrontalière allant de Calais à la Belgique. »**

trains s'arrêtent devant la frontière ». Gilles Laurent, représentant régional de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, remarque pour sa part que « construire l'Europe au quotidien, c'est tisser des liens et non les défaire ». Remarques utiles à quatre mois des élections européennes... ■

► Page Facebook : Réouverture ligne Dunkerque-Adinkerke/Vernieuwing van de treinlijn.

## ► TRACÉ

La ligne Dunkerque-Adinkerke démarrait à Coudekerque-Branche et desservait les gares de Rosendaël, Leffrinckoucke (où elle desservait l'usine métallurgique), Zuydcoote et Bray-Dunes. En Belgique, elle est connectée à la ligne 73, de La Panne à Deinze. ■

## ► EN DATES

**1870**

► Le 10 février, le premier train relie Dunkerque à Furnes via Adinkerke. En 1880, Dunkerque est reliée à Gand.

**1914-1918**

► La ligne sert à l'acheminement des troupes durant la Première Guerre mondiale.

**1958**

► Le 27 septembre, la ligne accueille le dernier train de voyageurs circulant de manière régulière. Quelques trajets seront assurés l'été de 1988 à 1992.

**2002**

► Le trafic de trains de marchandises cesse à son tour. ■



Des trains de voyageurs ont circulé sur la ligne Dunkerque-Adinkerke jusqu'au début des années 90. PH. TREKHAAK73