

De spoorlijn Adinkerke – Dunkerque is een 20 km lange spoorlijn, waarvan 3, 5 km op Belgisch grondgebied.

Is enkelsporig en sinds eind 2002 niet meer bereden over de ganse lijn. (laatste vloeibaar staaltrein) Tussen Dunkerque en Leffrinckouke (staalfabriek waar wielen voor TGV stellen worden gemaakt) is er sporadisch een goederentrein op maandag, woensdag of vrijdag.

Dit beperkt zich tot 1 rit heen en terug per gereden dag.

Naast het spoor op 3 m afstand wordt een fietspad met omheining aangelegd (véloroute voie verte) waarvan de onkosten gedragen worden door het *communauté urbaine de Dunkerque (CUD)*.

Het overbodige spoorinfrastructuur wordt naast het spoor in dienst ontmanteld.

Vanaf Leffrinckouke richting grensovergang is het spoor overwoekerd door wildgroei van de natuur, op dit gedeelte wordt er niet meer gereden en zijn de slagbomen verwijderd aan de overwegen.

Dit gedeelte vergt meer inspanningen om het weer berijdbaar te maken.

Alle voormalige stations op het ganse traject worden niet meer gebruikt door de SNCF, enkel Dunkerque.

Op het Belgische gedeelte is het spoor minder overwoekerd, en is mits kleine aanpassingen gemakkelijk en sneller bruikbaar, ook de overweg 125 aan de Mol, werden de lichten gedoofd.

Vanaf de overweg 121 (Zwartehoekstraat met Langgeleedstraat) werd het spoor nog gebruikt voor het plaatsen van wagons met beladen materieel dienende voor de spoorvernieuwing tussen Diksmuide en Koksijde, de rest van de wagens werden verspreid geplaatst op de koersporen.

Dit spoor is dan dagelijks bereden geweest voor het samenstellen van de werktreinen.

Infrabel wil de bundelconfiguratie aanpassen om het ETCS systeem te implementeren, waarvan 3 bundelsporen worden doodspoor ( 771, 772 en 773) en verliest de bundel ook de doorgang tot het spoor naar de grens door het onklaar maken van de toegangswissel 31BT en de koersporen.

In totaal worden er 3 enkele wissels en 1 Engelse wissel onklaar gemaakt en 2 bolwissels.

In 2015 zou de ontmanteling plaatsgrijpen, omdat er nu geen budget is voorzien tot uitbraak.

Als dit ook gebeurt kan men op de lijn 73 nergens meer uitwijken met wagens materieel bij grotere werken (De Panne bundel houdt er maar 2 over (777 en 778 respectievelijk 238m en 320 m) en is de enige bundel nog aanwezig op de lijn 73.

Infrabel gebruikt dit als drogredenen om de ontmanteling verder in te zetten, de voorbode was al in maart 2003 toen het rechte spoor werd doorgeknipt, dit voor de ingang van het beheerscontract.

***ART. 90 van het beheerscontract 2008 – 2012 bepaald: Met uitzondering van de bijsporen zal Infrabel geen buiten dienst gestelde lijnen opbreken zonder de toestemming van de Minister van Overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit, ongeacht de reden van de buitendienststelling. Wat Infrabel nu beslist heeft is tegen de beheersovereenkomst en dus ILLEGAAL.***

Plannen aan Belgische zijde zijn er niet, Infrabel doet nu alles om de doortrekking te verhinderen, dreigt met de ontmanteling wat een zware hypotheek legt op de toekomst en ontwikkeling van deze streek, het Noorden van Frankrijk en de Westkust.

Infrabel duidt de Fransen aan en zeggen dat ze geen interesse hebben in deze spoorlijn.

Ze verwijzen ook naar de Internationale busdienst van DK'bus die volgens hen aan de normen voldoet en ruim voldoende aan de behoeften beantwoordt.

Een communautaire beslissing, en op hoog niveau beslist om dit grenspunt gesloten te houden, ten voordele van de Waalse grenspunten, vooral Mons – Valenciennes die zal gereactiveerd worden, een spoorlijn die voor de Westkust en Noorden van Frankrijk geen meerwaarde kan betekenen. Daar speelt Infrabel gretig op in, door allerlei onjuiste berichten te verspreiden over de ontmanteling van de spoorlijn Adinkerke – Dunkerque.

Het Neptunusplan van De Lijn bevat de studie tot de verbinding met Duinkerke.

Deze verbinding moet nog verder onderzocht worden, en zijn de plannen hieromtrent niet concreet, bij deze tramverlengingen zal altijd worden onderzocht welk type voertuig het beste is: een Kusttram, een lightrailtram of lightrain. Door de smalspoorbreedte (slechts één meter) die De Lijn gebruikt op hun net, legt dit een zware hypotheek op de verdere uitbouw van een volwaardige treinlijn, die meer potentieel beschikt dan een tramlijn. Om economische redenen en beperking op budgettering, is dit dossier al verplaatst naar 2014 – 2022 en als “niet prioritair en niet dringend”.

De spoorlijn Adinkerke - Dunkerque zou zeer goed passen in het kader van voorstedelijk openbaar vervoer van de regio Dunkerque tot aan de grens en met doortrekking tot aan het Belgisch station van Adinkerke De Panne, en zelfs verder tot Koksijde, Veurne en Diksmuide.

Op deze spoorlijn is er een potentieel aanwezig van scholieren, door een aantal scholen die langs deze gelegen zijn. Ook forenzenverkeer (woon – werkverkeer) kan in die mate een stijging betekenen als het concept goed wordt uitgewerkt en voorzien is van een goed aanbod op tijdstippen dat het echt nodig is. DK’bus ziet maar al te graag treinen rijden, omdat het probleem van aanbod niet toereikend is op de drukke tijdstippen, omdat iedereen vervoer wenst in de regio.

Ook zou deze spoorlijn in het kader van toerisme en doorvoer ook belangrijk kunnen zijn.

Fransen willen nu eenmaal de Belgische kust ontdekken, anderen willen naar grotere centra’s doorreizen, zoals Gent, Antwerpen en zeker Brussel Nationale luchthaven, en Oostende luchthaven die nu een beperkt aantal vluchten aanbied naar diverse bestemmingen.

Belgen willen zeker door kunnen reizen naar Dunkerque en Calais en zeker naar Boulogne sur Mer, anderzijds ook een vlotte doorreis naar Groot Brittannië via de kanaaltunnel nabij Fréthun en Calais waar ook doorvoer is met de scheepvaart tot Groot Brittannië.

Ook op economisch vlak is deze spoorlijn wel een belangrijke schakel in het goederenvervoer, en een verlenging van de IJzeren Rijn die de naam van “Jacques Brellijn” meekreeg.

Dit zou onze zeehavens Zeebrugge en Antwerpen rechtstreeks kunnen linken met de havens van Dunkerque en Calais, havens die door samen te werken een enorm vervoer kan garanderen en zeker zullen meespelen op de economische markt, dit zowel in Frankrijk als in België

Door grensoverschrijdend met elkaar te gaan werken is het Interreg programma hier zeker op zijn plaats en aangewezen, of – en door inbreng publieke private samenwerking (PPS) kan ook de financiële kant een heel ander perspectief opleveren.

Het goederenvervoer langs de weg over de grens met België en Frankrijk via de A18- E40 neemt dagelijks nog toe, vrachtwagens passeren dit grenspunt in lange rijen, wat een enorme uitstoot van kankerverwekkend fijn stof en CO<sup>2</sup> met zich meebrengt. Laten we ook niet vergeten dat 192 landen het akkoord ondertekend hebben om het fijn stof te reduceren op plaatsen waar veel CO<sup>2</sup> wordt uitgestoten.

Goederenverkeer van 2000 ton via deze spoorlijn zou in de 1<sup>e</sup> plaats minder uitstoot veroorzaken en zeker de lange rijen, vrachtwagens drastisch gaan verminderen, wat dan weer ten goede komt aan het broeikas effect en het milieu. Wij staan op de vooravond om nu de keuze te maken, willen we in de toekomst een mooi klimaat hebben, en ook de saturatie op deze snelweg te voorkomen? Files kosten veel geld en de helft van de vrachtwagens die de grens passeren dragen een vreemde nummerplaat en verlenen de files rond Antwerpen en Brussel.

Ook mogen wij niet stil blijven staan met de roep aan Franse zijde om de lijn te heropenen.

Diverse sites op het internet bevestigen de interesse, wat ook Infrabel, NMBS en de overheid momenteel ook mag beweren.

Diverse vergaderingen over de mobiliteit rond Dunkerque – Calais en het grensgebied zijn aan bod gekomen, en zijn momenteel zeer actueel. In het verleden werden er al 2 studies uitgevoerd over de heropening van Dunkerque – De Panne nl, een onafhankelijke studie en een studie in opdracht van de SNCF. Hieronder een verzameling:

- **FAISABILITE DE LA REOUVERTURE, A UN SERVICE VOYAGEURS, DE BLA LIAISON PAR VOIE FERREE DE DUNCKERQUE A ADINKERQUE. Par ir Gerard Guyon 06/1997**
- **STUDIE IN OPDRACHT SNCF 2000**
- **PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS: PROJET ACTUALISE 12/2002**
- **Enjeux transfrontaliers Arrondissement de Dunkerque 4/11/2004**
- **DIRECTION DE LA PLANIFICATION URBAINE ET DE L'AMENAGEMENT 1/6/2009**
- **Rapport à Monsieur le Premier ministre La desserte ferroviaire et fluviale 03/2010**
- **CAHIER DE SESSION: DUNKERQUE, UNE AGGLOMÉRATION MARITIME TRANSFRONTALIÈRE ACTRICE D'UN DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN. 3 – 17/7/2010**
- **SYNTHESE: DUNKERQUE, UNE AGGLOMÉRATION MARITIME TRANSFRONTALIÈRE ACTRICE D'UN DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN. 3 – 17/7/2010**
- **SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS ET DES MOBILITES/ OBJECTIF 2030. 26/9/2013**

Ook de Franse pers laat zich niet onbetuigd en heeft al verscheidene persartikels gepubliceerd, waaronder **La Voix Du Nord** op 12/1/2014, voor een verbinding met Vlaanderen en de Westkust, en ook een Communiqué de **presse d'Europe** Ecologie Les Verts Flandre Maritime op 23/1/14 tegen de genomen beslissing van Infrabel.

Langs Belgische kant is het vooral de streekgebonden tv zender **Focus/Wtv** die de problematiek in de kijker stelde, nadat Trekhaak 73 de werken in het daglicht stelde ondanks Infrabel bleef ontkennen. Ook sommige artikels verschenen in de regionale kranten.

Er is onverwachte steun van **Plopsaland**, die pleit voor de heropening van de spoorlijn

De Panne – Dunkerque een niet te onderschatten gegeven in het dossier om nieuw leven in te blazen.

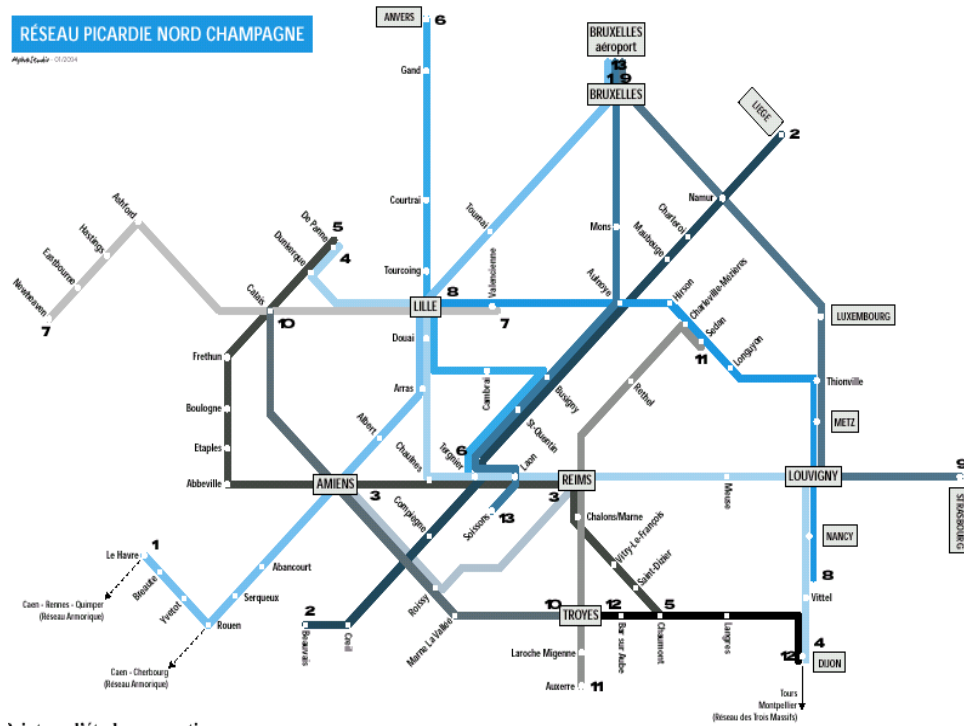
Maar voor het noorden van Frankrijk gaat men veel verder, en hebben in hun toekomstvisie

De vereniging ALTRO stelt hun plan transline als volgt voor;

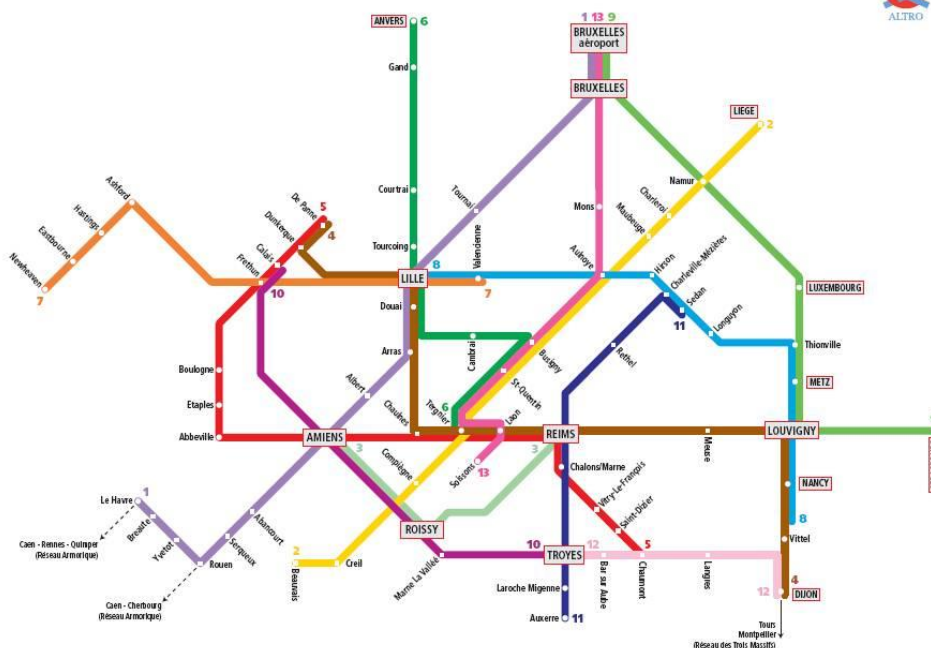
Extrait de *Transport 2020 n°10*

Dit omvat 2 spoorlijnen die tot De Panne zijn doorgetrokken met verbindingen :

Lijn 4 : DE PANNE-DUNKERQUE-LILLE-HAUTE PICARDIE-LAON-REIMS-LOUVIGNY-DIJON



Lijn 5 : DE PANNE-DUNKERQUE-CALAIS-AMIENS-HAUTE PICARDIE-REIMS-CHAUMONT



In de grote wereldoorlog I was deze spoorlijn Adinkerke – Dunkerque van zeer groot en cruciaal belang, een spoorlijn die als enige vrije doorgang gaf naar Frankrijk. Veel personen hebben hier over gereden met de treinen in die moeilijke tijden, hetzij om het oorlogsgeweld te ontvluchten, anderen om naar het front te gaan strijden, anderen die gewond werden afgevoerd.

Vanaf 2014 worden allerlei herdenkingen over de eerste wereldoorlog gehouden op diverse plaatsen langs de frontlijnen, aan beide grenzen, die in 1914 geen grens meer was, daarom is de ontmanteling van de spoorlijn een regelrechte aanval op alle oudstrijders en gesneuvelden in de Westhoek en het noorden van Frankrijk.

Een schande voor de mensheid..., een schande voor Infrabel.

Meerdere treinritten over deze spoorlijn worden voorzien vanaf 2014.

Laten we nu vooral al deze info gaan bundelen met onze Franse collega's en vooral gaan kijken op welke manier een goed functionerend openbaar vervoer kan geregeld worden over de grenzen heen, dit met de heropening van de spoorlijn De Panne - Dunkerque in gans zijn facet voor reizigers en goederenverkeer als internationale spoorlijn.

Door de Belgische Westkust te verbinden met grotere steden in Frankrijk en Groot Brittannië, anderzijds de Westkust en de Belgische kust die toegankelijker wordt.

Met het idee in het achterhoofd, dat dit de eerste stap is in de richting voor het verminderen van de kankerverwekkende fijn stof en CO<sup>2</sup> uitstoot en voor het behoud voor een mooiere natuur, die we nalaten aan onze nakomelingen, die terecht fier zullen zijn op de nu genomen beslissing. Laten we ervoor gaan.



Opgemaakt door: Trekhaak 73, werkgroep ter bevordering van het openbaar vervoer aan de Westkust  
P.H. 25/01/2014