



Toute l'actualité
de votre région
en direct 24 h sur 24 sur
namur.lameuse.be

Namur

Le téléphérique namurois
sera encore retardé
Un nouveau design a été revu
pour prendre en compte les
remarques des riverains



© D.R.

P.8

MOBILITÉ

La ligne Dinant-Givet coûterait 60.000.000 €

La réouverture de ce tronçon de 22 km, qui serait financé pour moitié par la France, refait surface

Fermé depuis 1990, le tronçon Dinant-Givet sur la ligne de chemin de fer 154 qui va jusque Namur revient régulièrement dans les discussions des élus. Des politiciens qui, depuis une dizaine d'années, évoquent la réouverture de cette voie ferrée transfrontalière. Le ministre belge de la Mobilité a d'ailleurs dû tout récemment répondre à une question parlementaire, révélant qu'une étude élargie allait être menée sur ce projet franco-belge estimé à 60.000.000 €.

Depuis la fin des années '80, la ligne 154, qui épouse les courbes de la Meuse au départ de Namur, ne va plus jusque Givet, en France, via Anseremme et Hastière, mais s'arrête à Dinant. Depuis une dizaine d'années, la réouverture de ce tronçon est régulièrement évoquée des deux côtés de la frontière.

1. Les Français ont 3 km de rails mais sont prêts à payer la moitié

Côté français, où la modernisation de la ligne ferroviaire entre Charleville-Mézières et Givet est en cours, on attend que les Belges emboîtent le pas. «La réouverture de la ligne Givet-Dinant est un élément primordial de désenclavement pour nous, mais aussi pour la Belgique», indiquait déjà fin 2017 Claude Wallendorf, le maire de Givet.

Une première estimation des travaux à mener pour rénover ce tronçon s'élève à 60 millions d'euros, mais l'État français, alors qu'il n'a, sur les 22 km de liaison, que 3 km de voie ferrée sur son territoire, est prêt à aligner la moitié de la somme.

2. « Fermé à cause du Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées »

L'affaire paraît donc alléchante pour la Belgique, ce qui a conduit la députée fédérale Katrin Jadin à interroger le ministre de la Mobilité à ce sujet : « Récemment, en compagnie du ministre des Transports français, vous avez signé un accord de principe concernant la réhabilitation de la ligne Dinant-Givet. Depuis l'abandon de son exploitation fin des années '80, c'est la première fois que des discussions ont lieu pour faire aboutir ce dossier. Une étude de faisabilité est ainsi en cours. Pourquoi cette ligne avait-elle été mise hors-service, pour quelles raisons la remettre en service et quels sont les intérêts pour les deux États ? Enfin, quelle serait l'ampleur des travaux ? »

« La ligne Dinant-Givet a été fermée aux voyageurs par la SNCB en 1988 », a répondu, le 24 mai dernier, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgo-



Sur les 22 kilomètres de voie ferrée entre Dinant et Givet, seuls 3 se trouvent en territoire français, mais nos voisins seraient prêts à quand même payer la moitié des travaux. © G.L.

control et de la Société nationale des chemins de fer belges. «Quant au trafic «marchandises», il a pris fin en 1990.

Vu l'absence de trafic et afin de permettre une exploitation touristique de la ligne par le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées, un arrêté ministériel datant du 12 juin 1990 a autorisé la mise hors exploitation temporaire du tronçon Dinant-Givet.»

3. Pour la liaison Reims-Charleville-Givet-Dinant-Bruxelles

L'actuel ministre de la Mobilité envisage bel et bien de rouvrir le tronçon Dinant-Givet.

«Conformément à la déclaration d'intention entre les gouvernements français et belge relative au renforcement de la coopération dans le domaine ferroviaire, la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Dinant-Givet est envisagée afin de redynamiser la région située entre Charleville-Mézières et Namur», a indiqué François Bellot. «Suite à la nouvelle approche française et à la nécessité de contribuer à la diminution de l'impact du transport sur l'environnement, une nouvelle étude, aux contours élargis, va être proposée. Elle intégrera Dinant-Givet dans le cadre plus large d'une liaison Reims-Charleville-Givet-Dinant-Bruxelles.

L'étude comprendra une analyse de potentiel, une étude de faisabilité opérationnelle, d'intégration des plans de transport respectifs (France/Belgique), des études techniques et financières. Des discussions sont en cours à

cet égard avec la Région wallonne qui est intéressée par ce projet.»

Le chantier s'annonce conséquent, puisqu'il faudra restaurer 22 kilomètres de voie ferrée.

«Les précédentes études relatives à la réouverture du tronçon Dinant-Givet ont démontré la nécessité de procéder à un renouvellement complet de l'infrastructure ferroviaire, ouvrages d'art et passages à niveau inclus», dit M. Bellot à ce sujet.

4. Infrabel a reçu une demande pour... l'aménagement d'un RAVeL.

La situation se complique quelque peu quand on sait qu'une demande, pour transformer en RAVeL le tronçon situé entre Waulsort et Anseremme, a été déposée, notamment chez Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure du réseau des chemins de fer belges. «À ce jour, Infrabel n'a reçu aucune demande officielle, de la part d'une des parties prenantes, concernant la réouverture de la ligne Dinant-Givet», précise le porte-parole d'Infrabel. «En tant qu'entreprise publique, Infrabel n'engage de moyens financiers dans la remise en état d'une infrastructure ferroviaire qu'à la condition d'obtenir de fermes garanties sur la pertinence d'un tel investissement.» Autrement dit, pour l'instant, dans les faits, on est plus proche de l'aménagement d'un RAVeL que de la réouverture du tronçon Dinant-Givet. Et on voit mal les deux réseaux cohabiter. ●

JEAN-LUC PAPART

Claude Bultot, le bourgmestre d'Hastière

« Cette liaison ne nous apporterait rien »

Claude Bultot, le bourgmestre socialiste d'Hastière, est clair : cette ligne Dinant-Givet ne l'intéresse pas. «Ce dossier est le Monstre du Loch Ness qui ressort depuis des décennies» commence-t-il. «Cette étude de faisabilité est pour moi de l'argent dépensé inutilement. On nous dit qu'il y aura un arrêt à Hastière mais à quoi va-t-il servir ? Nous allons avoir plus d'inconvénients que des côtés positifs.»

PAS DES CENTAINES DE TOURISTES

Dans les points négatifs, il indique que le passage de cette ligne va déranger de nombreux habitants qui vivent le long des rails. Ils seraient plus nombreux aujourd'hui qu'à l'époque où la ligne était encore



Claude Bultot. © D.R.

ouverte. «De plus, je ne vois pas en quoi cela augmenterait l'offre en mobilité aux habitants d'Hastière. Nous avons une ligne de bus qui passe déjà aux mêmes endroits, c'est-à-dire de Dinant à Givet en passant par Hastière. Évidemment, si on m'avait dit que cette ligne faisait quatre arrêts sur Hastière ou qu'elle allait amener des centaines de touristes dans notre commune, je penserais peut-être différemment. Mais ici, cette liaison n'est pas intéressante. Je préfère qu'on travaille sur le projet du Ravel.»

Le bourgmestre de Dinant rejoint son homologue à ce sujet (lire par ailleurs). «Et puis, quand on voit le prix de ce projet et les réelles retombées, est-ce qu'il vaut la peine ? Je ne pense pas. Je crois qu'il y a bien d'autres priorités à traiter en urgence», conclut Claude Bultot. ●

SHANTI DUPARQUE

Axel Tixhon, le bourgmestre de Dinant

« On ne veut pas d'incidences sur la création du Ravel »

Le bourgmestre de Dinant, Axel Tixhon (cdH), indique que ce projet dépasse les communes. «Comme nous ne finançons pas le projet, nous n'avons rien à dire», reconnaît-il. «Mais ce qui me dérange dans ce projet, c'est que si cette ligne se fait, cela va avoir des incidences sur la création du Ravel qui doit

aller d'Anseremme à Hastière. Car il n'est pas possible de faire la ligne et le Ravel en même temps sur certains tronçons, ils sont trop étroits. Si on propose des solutions techniques pour résoudre ce problème et qu'il n'y aura pas de retard pour l'arrivée de notre Ravel, il n'y a pas de souci.» Axel Tixhon

poursuit : «Le projet de faire un Ravel à cet endroit-là est l'occasion de développer une perle en amont de Dinant. C'est un site exceptionnel. Si rien ne se fait pour la mobilité douce à cet endroit, ce serait une grave erreur sur le plan touristique et patrimonial.» ●

S.D.

laMeuse

LA MEUSE - NAMUR
Rue de Coquelet, 134 - 5000 Namur

DIRECTEUR GÉNÉRAL : Pierre LEERSCHOOL

CHEF DES SERVICES SPORTIFS : Cédric BAUFAYT
DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT : André THIELCHEF D'ÉDITION :
Xavier DE BRABANDERrednamur.lameuse@sudpresse.be
www.lameuse.beRÉDACTEUR EN CHEF : Demetrio SCAGLIOLA
RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT : Rodolphe MAGIS
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA RÉDACTION : Philippe KÜSTERSUDPRESSE S.A., RUE DE COQUELET, 134 - 5000 NAMUR
ÉDITEUR RESPONSABLE : Patrick HURBAINSERVICE CLIENTÈLE
078/15.75.75 (tarif zonal)
E-MAIL : abonnements@sudpresse.be
Toutes nos offres d'abonnement sur www.jemabonne.be
Du lundi au vendredi de 8 à 18 h - Le samedi de 8 à 12 heuresAUTRES SERVICES
070/21.10.10
• AVIS NÉCROLOGIQUES • PETITES ANNONCES
• ANNONCES COMMERCIALES • RÉDACTION GÉNÉRALE