

Lijn 154: Namen – Dinant – Franse grens - Givet

Opening:

Namen - Dinant: 10 november 1862
Dinant – Grens - Givet: 4 februari 1863

Sluiting:

Dinant – Grens - Givet: 1989 (toeristische exploitatie: 1990-2000)

Concessiehouders:

- Compagnie du Nord-Belge: 1862-1940
- NMBS: 1940-2005
- Infrabel: 2005-

Elektrificatie:

eind mei 1990 (Namen – Y Neffe)

Totale lengte:

47,2 km op Belgisch grondgebied

Baanvakken:

Namen – Dinant: 28 km
Dinant – Grens: 19 km
Grens – Givet: 3,2 km

Kunstwerken:

Tunnels: Lustin: 354 m
Godinne: 81 m
Moniat: 134 m
Bruggen: Namen (Pont du Luxembourg)
Houx
Viaduct: Jambes

Stations : Namen, Jambes, Velaine, Dave-Nord, Tailfer, Profondville, Lustin, Godinne, Yvoir, Houx, Bouvignes-sur-Meuse, Dinant, Neffe, Waulsort, Waulsort-Village, Hastière, Hermeton-sur-Meuse, Heer-Agimont, Givet



© Infrabel

Lijn 154

De aanleg van de lijn Namen - Dinant - Givet is nauw verbonden met de *Société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège avec ses extensions*, een Britse maatschappij die in 1845 de concessie in de wacht gesleept had voor de spoorlijnen van Namen tot Luik. Deze concessie wordt vanaf 1855 geëxploiteerd door de *Compagnie du Nord-Belge*.

De concessieovereenkomst van 1845 bevat een clause die de concessiehouder verplicht om het spoor via Dinant door te trekken tot aan de Franse grens, als er in de eerste 10 jaar van de overeenkomst in Frankrijk een spoorweg werd aangelegd waarop die verlengde spoorlijn kon worden aangesloten.



Tunnel van Godinne, februari 1989 (Ref. K00867)

Aan Franse zijde legt de *Compagnie du chemin de fer des Ardennes* inderdaad een spoorlijn aan tussen Charleville en Givet en de Belgische grens. De *compagnie du Nord-Belge*, die de exploitatie van de lijn Luik - Namen had overgenomen in 1855, was dus verplicht om beide lijnen met elkaar te verbinden met een spoorlijn doorheen de Maasvallei, van Namen tot aan de Franse grens.

De aanleg van de lijn wordt bemoeilijkt door de gewrongen ligging tussen de Maas en de hoge rotsen die de vallei afbakenen. Dit noodzaakt de bouw van meerdere kunstwerken zoals twee bruggen over de Maas, in Namen en in Houx, en drie tunnels:

Lustin, Godinne en Moniat.

Een lijn, twee baanvakken

Op 11 november 1862 wordt het baanvak Namen - Dinant op enkelspoor officieel geopend voor het reizigersvervoer. De goederentreinen zullen pas vanaf 5 februari 1863 over deze lijn rijden, de dag na de indienststelling van het baanvak Dinant - Givet.

Het baanvak Dinant - Givet ligt 18,946 km op Belgisch en 3,229 km op Frans grondgebied en is in totaal dus 22,175 km lang. De grensverbinding werd niet gebruikt voor internationale reizigerstreinen op lange afstand.

Spoorlijn 154 slingert mee met de bochten van de Maas. De lijn van zowat 50 km lang biedt aansluitingsmogelijkheden voor de steengroeven en de steenkool- en metaalindustrie van de Maasvallei voor transport richting het noorden en het oosten van Frankrijk. Vanuit het Luikse bekken en Frankrijk ontstaat al snel een aanzienlijke goederenstroom op deze internationale as.



Reizigerstrein op spoorweg 154 in Neffe, 7 juli 1982 (Ref. M272_011)

Hoogtepunt en verval

De eerste dienstregeling omvat vier heen- en terugritten per dag tussen Dinant en Givet, met een rijtijd van 31 tot 37 minuten en slechts twee stilstanden, in Hastière en Heer-Agimont. De gemiddelde snelheid op de lijn bedraagt ongeveer 60 km/u voor de exprestreinen, 45 km/u voor de stoptreinen, 40 km/u voor de gemengde treinen en 30 km/u voor de goederentreinen.



Pont du Luxembourg in Namen (Ref. Z04720a)

De Eerste Wereldoorlog verstoort het verkeer op de lijn. In 1915 brengen de Duitsers de lijn op dubbelspoor uit strategische overwegingen, voornamelijk om het Champagnefront te bevoorraden. Het interbellum betekent een enorme bloeiperiode voor de toeristische treinen. Zo zagen de 'plezietreinen' het levenslicht in de jaren 1930. Mede dankzij de invoering van de betaalde vakantie trokken steeds meer toeristen naar de Ardennen.

De *Nord-Belge* zal de lijn blijven uitbaten tot 10 mei 1940, waarna de NMBS de lijn Namen - Dinant - Givet overneemt. Na de Tweede Wereldoorlog en de wederopbouw van de Pont du Luxembourg in Namen, kan het verkeer op de lijn normaal hervat worden, ook al heeft ze grote goederenstromen verloren aan spoorlijn 167 (de Athus – Maaslijn).

Het baanvak Dinant - Givet

Midden jaren 1950 bereikt de lijn haar drukste bezetting ooit, met een maximum van 9 ritten heen en terug op zondag. In die tijd trekt de regio tussen Dinant en Givet al heel wat toeristen aan. In 1963 maken de stoomtreinen op de lijn plaats voor diesellocomotieven en motorwagens.

Als gevolg van het afnemende goederenverkeer, beslist NMBS tussen 1968 en 1971 om de lijn terug op enkelspoor te brengen. Eind jaren 1970 hangt de sluiting van het baanvak Dinant - Givet in de lucht. De lijn is niet rendabel ...

Het baanvak Namen – Dinant ontsnapt aan deze sluiting. In 1981 wordt zelfs beslist dit baanvak te elektrificeren. De werken worden echter pas aangevat in 1984, en het is wachten tot 27 mei 1990 voor de elektrische tractie er in dienst wordt gesteld.



Reizigerstrein op spoorweg 154 in Waulsort, 27 mei 1989
(Ref. M254_020)

Einde van een tijdperk

In juni 1984 voorziet het IC/IR-plan in de stopzetting van de exploitatie op het baanvak Dinant - Givet voor het reizigersverkeer. Een Frans-Belgische overeenkomst redt de lijn echter van de sluiting; SNCF stelt voor om het baanvak uit te baten met behulp van motorwagens. Maar enkele jaren later, naar aanleiding van de reorganisatie van het goederenvervoer in Frankrijk en België, is het baanvak opnieuw in gevaar. In 1988 wordt het uiteindelijk gesloten voor het reizigersvervoer en in 1989 ook voor het goederenvervoer.

Toeristische lijn

Het baanvak Dinant - Givet wordt tussen 1990 en 2000 toeristisch uitgebaat door de *Chemin de fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V)*, met behulp van dieselmotorwagens en af en toe met stoomtreinen.

Sinds de sluiting in 1988 en de stopzetting van de toeristische uitbating in 2000, gaan er stemmen op om de lijn te heropenen, enerzijds voor het reizigersverkeer, maar ook voor het lokale goederenvervoer. Er werden meerdere projecten voorgesteld, maar geen enkel werd uitgewerkt. Het idee is om het baanvak Dinant – Givet opnieuw te integreren in het bestaande net en zo de trajecten vanuit Brussel te verlengen van Dinant tot Givet. Hiervoor is echter de elektrificatie van het baanvak nodig.

Anderen vragen dan weer om de spoorwegbedding in te richten als fietspad (RAVeL) tussen Dinant en Givet. Dit idee wint steeds meer aan populariteit. De vzw *Chemins du rail* kondigde in maart 2018 de realisatie van een RAVeL-pad aan tussen Hastière en Givet. Dit zal deel uitmaken van het internationale parcours *La Meuse à Vélo*, dat bijna 1000 km lang is.

Catherine Walravens
Maart 2021

Beknopte bibliografie

- Artikels:**
- Electrification de la ligne 154 Namur-Dinant 27 mai 1990. *Trans-fer*, nr. 71, 01-08-1990, pp. 8-13, K618889
- GILLIEAUX L., DUPONT G., D'HAUSSY H., NERUEZ P. Namen-Dinant. De elektrificatie nadert haar voltooiing. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr. 7, 01-07-1989, pp. 21-24, K573488
- GILLIEAUX L., DUPONT G., D'HAUSSY H., NERUEZ P. Namur- Dinant - L'électrification en phase finale. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, nr. 6, 01-06-1989, pp. 21-24, K K569629
- PASTIELS P. Ligne 154 : Namur Dinant Givet. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-11-1980, pp.8-11, K417507
- PASTIELS P. Lijn 154 : Namen Dinant Givet. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-11-1980, pp.8-11, K417567
- RIEDER M. Le passé et l'avenir de la ligne Dinant-Givet. *Ardenne Wallonne*, nr. 122, 01-09-2010, pp. 15-50, K442931
- Boeken:**
- RIEDER M. *Dinant-Givet: ligne pilote pour l'exploitation ferroviaire dans une zone transfrontalière limitrophe*. Zürich: IVT/ETH, 2011, 66 p., C510709
- RIEDER M. *Facteurs de succès et d'échec pour les réouvertures de lignes ferroviaires transfrontalières dans les zones limitrophes. Parlement wallon: Auditions sur les lignes ferroviaires transfrontalières*. Zurich: IVT-ETH, 2011., 26 p., C460287
- RIEDER M. *Lignes ferroviaires régionales - ouvrir, fermer ou moderniser? Obstacles juridiques, techniques, géopolitiques ou absence de volonté politique? Études de quatre lignes ferroviaires franco-belges et franco-suissees. Thèse présentée à l'IDEHAP, fondation associée à l'université de Lausanne, pour obtenir le grade de docteur en administration publique*. Genève : Schulthess Médias Juridiques SA, 2014, 388 p., B570486
- RIEDER M. *Une page pour une ligne ferroviaire: Dinant-Givet*. Zurich: IVT/ETH, 2011, 2 p., C511280
- VANDERHAEGEN J-L. *La ligne Namur - Dinant - Givet (Ligne 154)*. Bergen: PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2014, 232 p., C574266
- VANDERHAEGEN J-L. *Lijn 154. Namur - Dinant - Givet*. Bergen: PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2014, 232 p., C575366

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: Lijn 154 Namen - Dinant - Heer-Agimont - Franse grens

Museumcollectie: Lijn 154 Namen - Dinant - Heer-Agimont - Franse grens