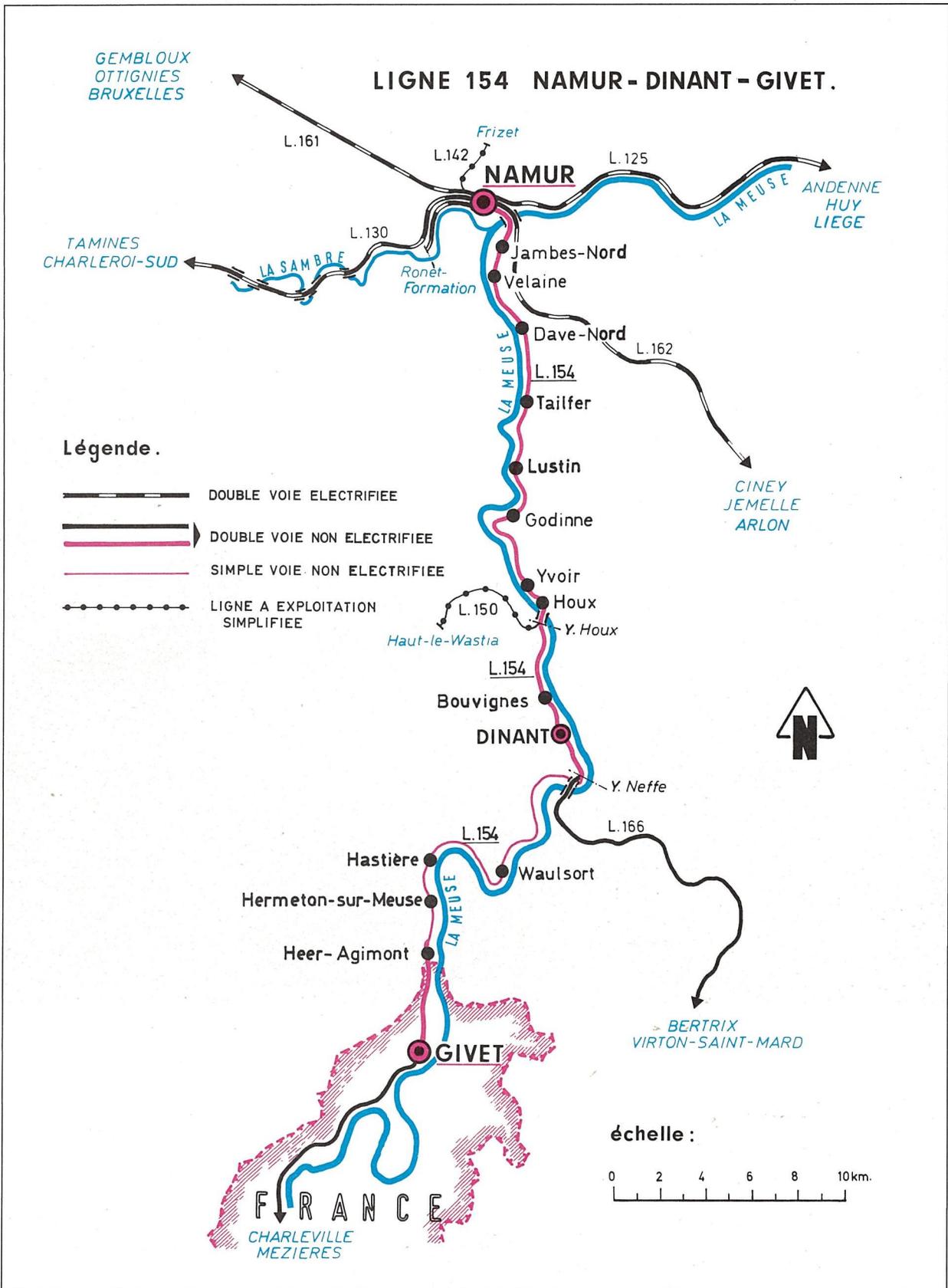


LIGNE 154 NAMUR - DINANT - GIVET.

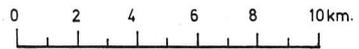


Légende.

-  DOUBLE VOIE ELECTRIFIEE
-  DOUBLE VOIE NON ELECTRIFIEE
-  SIMPLE VOIE NON ELECTRIFIEE
-  LIGNE A EXPLOITATION SIMPLIFIEE



échelle :



ligne 154 : namur dinant givet

Un peu d'histoire... :

La genèse de la ligne Namur – Dinant – Givet s'associe étroitement à celle des lignes Namur – Liège, Mons – Manage et extensions, concédées initialement en 1845 à une compagnie anglaise. En effet, le cahier des charges définitif de ces concessions stipule que si l'on construit en France, lors des dix premières années de la concession, dans la vallée de la Meuse, une voie ferrée reliant la ligne des Ardennes à la frontière belge, les concessionnaires du Chemin de Fer de Namur à Liège – exploité par la Compagnie française du Nord dès le 1/1/1855 – sont tenus d'y rattacher leur ligne en la prolongeant par Dinant jusqu'à la frontière française.

Le 10/6/1857, un décret impérial concède à la Compagnie des Ardennes le chemin de fer de Charleville à la frontière belge par Givet. Le gouvernement belge met

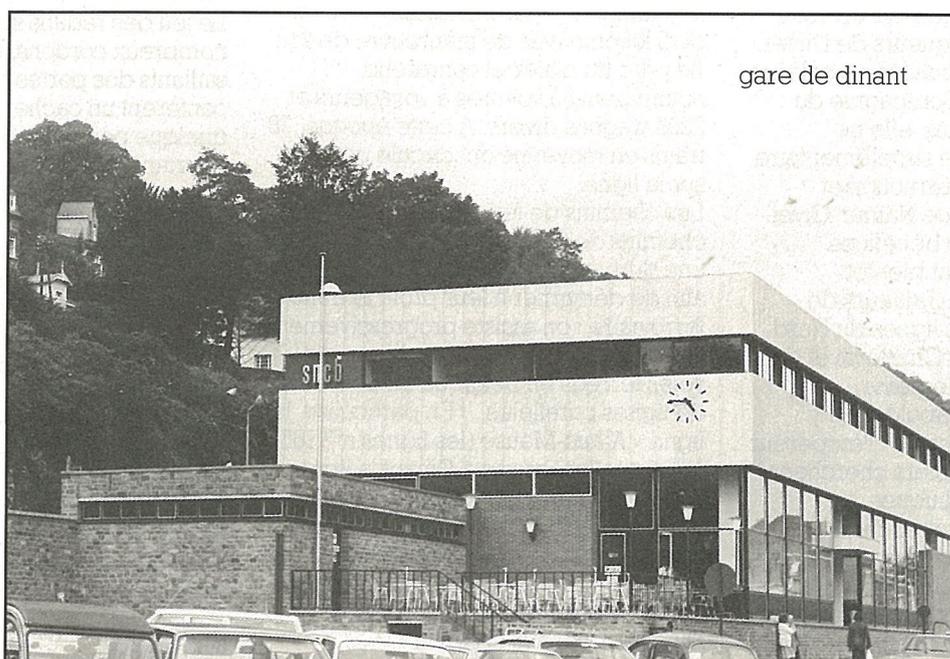
donc en demeure la Compagnie de Namur à Liège de se conformer aux conditions du cahier des charges et d'une convention du 20/7/1852 chargeant la Compagnie française du Nord de la construction dudit chemin de fer.

Le capital nécessaire à l'exécution des travaux, à l'acquisition du matériel fixe et roulant a été réuni à l'aide de 50 847 obligations au capital nominal de 500 F (des francs-or d'alors...!), rapportant 15 F d'intérêt par an et remboursables par amortissement.

Le tracé définitif de la ligne est approuvé le 16/1/1860 et les travaux commencent dès le milieu de l'année.

Ils se divisent en trois chantiers : le premier va de la frontière française à Dinant, le second va de Dinant à Houx et le troisième se dirige de Houx vers Namur. Ils comprennent la construction d'importants ouvrages d'art : deux ponts à jeter sur la Meuse (l'un à proximité du pont du Luxembourg à Namur, l'autre à Houx), un viaduc à Jambes et des arches d'inondation dans la plaine d'Anhaive, le tunnel de Lustin (354 m) décrivant une courbe de 500 m de rayon environ, les tunnels de Godinne et du Monia. Le 7/12/1860, la Compagnie française du Nord convie le bourgmestre et les échevins de Dinant à assister aux premiers coups de pioche, à l'explosion des quatre premières mines en vue de la construction, à flanc de rocher, de la gare.

Les divers travaux se déroulent sans trop d'accidents à déplorer : néanmoins le 12/11/1860, une barque



chavire au pont de Houx et deux ouvriers se noyent; le 9/1/1861, les eaux emportent les caissons de bois du même pont (on les retrouvera sur l'île de Tailfer!); le 17/6/1861, deux manœuvres trouvent la mort au dépôt d'explosifs d'Annevoie...

Les premiers essais de traction sur la ligne débutent le dimanche 5/10/1862¹: un convoi quitte à 11 h 30 la station de Dinant pour atteindre Namur vers 12 h 30. Le voyage de retour s'effectue également sans incident. La ligne Namur – Dinant est inaugurée officiellement le 10/10/1862 au trafic voyageurs. Un convoi d'honneur quitte solennellement Namur, à 14 h 25, emmenant les principaux administrateurs de la Compagnie française du Nord, arrivés de Paris, le Gouverneur de la province et les autorités locales. Le public y est même convié gratuitement, s'il reste de la place...! Déjà, en gare de Jambes, des pièces d'artifices saluent l'événement et le même enthousiasme se poursuivra tout au long du parcours. Le train arrive à Dinant, à 15 h 30, accueilli par une pluie battante et aussi quelques discours. Un cortège gagne ensuite « La Régence » où un banquet fastueux attend les convives. Mais on omet, paraît-il, d'y inviter les bourgmestres de Namur et de Givet...! Le temps exécrable contrarie quelque peu les illuminations nocturnes. Les convives quittent Dinant à 20 h 43 par le train du retour.

La ligne Namur – Dinant est ouverte à l'exploitation des trains de voyageurs le 11/10/1862, les trains de marchandises circuleront seulement à partir du 5/2/1863. L'exploitation de la section Dinant – Givet s'effectue à partir du 4/2/1863. Mais, en raison des rigueurs de l'hiver, aucune festivité particulière ne célèbre cet événement... La Compagnie du Nord se frotte les mains, elle ne regrette pas la charge supplémentaire que constituent la construction et l'exploitation de la ligne Namur-Givet. Bien au contraire : les bénéfices d'exploitation s'avèrent bientôt plantureux! Il en sera d'ailleurs de même pour les autres lignes du Nord Belge : Erquelinnes – Charleroi et Namur – Liège. Les desseins expansionnistes de Napoléon III y trouvent aussi leur compte : l'empereur et sa cohorte de financiers cherchent à établir – à des fins politiques, commerciales et militaires bien évidentes – une liaison française vers le Rhin, une emprise sur les chemins de fer belges. La compagnie française des « Chemins de Fer de l'Est » – dont la ligne Givet – Mézières fera partie

par la suite – a repris, en 1867, tout le réseau grand-ducal de chemins de fer... L'alarme est donnée, en décembre 1868, lorsque le gouvernement belge apprend que la signature d'une convention de reprise des lignes de la Grande Compagnie du Luxembourg et du Liégeois-Limbourgeois par lesdits chemins de fer de l'est est imminente. Une loi, votée in extremis, met fin aux visées annexionnistes de la France. L'alerte a été chaude pour la neutralité du pays...! Néanmoins, le Nord Belge gardera l'exploitation de quelque 170 km de lignes jusqu'au 10 mai 1940, date fatidique de la reprise des concessions par la SNCB et... des hostilités en Occident.

Importance de la ligne 154 :

La ligne Namur – Givet suit de près les méandres majestueux de la Meuse mais gare aux brusques inondations! Grâce à un profil en long plutôt favorable, les quelque 50 km de la ligne offrent d'emblée de nouveaux débouchés aux carrières, aux produits houillers et métallurgiques de la vallée de la Meuse vers le nord et l'est de la France. Jusqu'alors, la navigation sur la Meuse était interrompue chaque année pendant près de quatre mois; de plus, la remontée du fleuve s'avère toujours difficile. Un trafic considérable, en provenance du bassin liégeois et de la France, ne va pas tarder à se développer sur cet axe à caractère international. Déjà, en 1865, le service Liège – Namur – Givet est assuré par 36 machinistes à l'aide de 10 locomotives à voyageurs de 23 t, de 17 locomotives-mixtes de 20 t, de 28 locomotives à marchandises de 23 t et de 3 locomotives de manœuvre de 21 t. Le parc du matériel comprend notamment 85 voitures à voyageurs et 2208 wagons divers. A cette époque, 78 trains en moyenne ont circulé par jour sur la ligne.

Les chemins de fer de l'Etat Belge, les chemins de fer concédés pratiquent une dure guerre de tarifs compétitifs afin de détourner à leur profit le trafic ferroviaire : on assiste progressivement à un développement anarchique de voies ferrées en Belgique en un réseau de lignes parallèles...! En particulier, la ligne « Athus-Meuse (les lignes n^{os} 165-166 actuelles) croise à Dinant la ligne 154 pour se diriger ensuite vers Taminies : elle draine ainsi une grosse partie du trafic lorrain vers le bassin de Charleroi. Les liaisons ferrées Ciney – Yvoir – Anhée et Jemelle – Houyet – Dinant offrent à la ligne du Luxembourg de nouvelles

perspectives d'exploitation. N'oublions pas aussi le réseau rival du Grand Central Belge avec ses axes Vireux – Mariembourg – Charleroi et Givet – Florennes! Dès septembre 1939 jusqu'à nos jours, les trains de minerai en provenance du bassin de Briey ne circuleront plus que sur l'axe Virton-St-Mard – Bertrix – Dinant. Aujourd'hui, et afin de soulager la ligne du Luxembourg trop encombrée, un important trafic de marchandises, à charges complètes, emprunte la section Namur – Dinant de la ligne 154 et son antenne vers Bertrix et Athus. Pour ce qui est du trafic voyageurs, la ligne 154 a une vocation touristique actuellement bien établie. D'aucuns se souviennent des trains de plaisir d'avant-guerre sillonnant la vallée mosane! Le service actuel des trains de voyageurs, assuré en traction diesel depuis mai 1963, est surtout axé selon les besoins des écoliers et des navetteurs. (A ce propos, la dynamique compagnie du Nord Belge a été la première à exploiter sur ses lignes un service rapide de trains-tramways...) Le plan décennal 80-89 de la SNCB prévoit l'électrification de la ligne pour 1986. Dès le début du siècle, le Nord Belge a pensé qu'il était possible d'égayer, par une ornementation naturelle, les bâtiments qui abritent les services du chemin de fer. La compagnie a manifesté, la première en Belgique, à ses chefs de gare le désir de voir planter quelques arbustes, quelques semis de plantes fleuries sur les quais et les abords immédiats des stations. Les jolies gares fleuries en briques rouges, jalonnant la vallée mosane, ne sont pas de simples bâtiments-types austères et uniformes. Le jeu des redans sous la corniche, les nombreux cordons, les chambranles saillants des portes et des fenêtres leur confèrent un cachet plaisant, fleurant quelque peu la France bien proche. Pourtant, ces bâtiments centenaires sont menacés par l'inévitable modernisation de la ligne en vue de la prochaine électrification. La vénérable gare de Dinant, démolie en 1975, a été remplacée par un bâtiment plus sobre, plus fonctionnel. Citons d'ailleurs, pour la petite histoire, la découverte, lors des travaux de construction, d'un gisement de charbon. Hélas! Il n'y eut aucun bouleversement notable de l'économie wallonne. Selon les géologues, il s'agissait d'un lambeau de terrain houiller, vieux de quelque trois cent millions d'années, effondré dans le calcaire dit « dinantin »...

P. Pastiels

Bibliographie :

¹ Pire « Vers l'Avenir » 10/10/1962.

Caractéristiques : Voies

- **Longueur** : 50 km
Namur – Dinant : 28 km
Dinant – frontière : 19 km
Frontière – Givet : 03 km
- **Vitesse de référence** : 90 km/h
- **Zones de ralentissement permanent** :

Gare de Namur : 40 et 60 km
Gare de Dinant : 60 km/h
Gare de Hastière : 40 km/h

En 1865, on dénombrait 45 845 m de simple voie (rail « Vignole » de 24 kg/m) entre Namur et la frontière, 6 800 m de voies d'évitement dans les stations, 605 m de voies exploitées en commun avec l'Etat Belge. La mise à double voie de la ligne remonte à la première guerre mondiale, pour des raisons stratégiques évidentes. La ligne est actuellement à double voie entre Namur et la bifurcation de Neffe, entre Heer-Agimont et Givet. La mise à simple voie des tronçons suivants s'est effectuée en deux phases : bifurcation Neffe – Hastière, en 1969; Hastière – Heer-Agimont, en 1971.

Gares importantes

● Voyageurs :

Gares comptant à l'entrée, en janvier 1980, plus de 200 voyageurs par jour pour les trains de la ligne 154 :

Namur : 1 629
Yvoir : 430
Dinant : 994

A cette époque, la ligne 154 représentait 0,4 % du nombre de voyageurs – km par an du réseau. Ces chiffres ne tiennent évidemment pas compte de l'affluence estivale...!

● Marchandises :

Au trafic local de desserte, de faible importance (moins de 10 wagons de marchandises par jour), s'ajoute un important trafic en transit de charges complètes empruntant les lignes 165 et 166.

Ouvrages d'art

● Les ponts sur la Meuse de Namur et de Houx

Les ponts de la Meuse, détruits à Namur en août '14 lors de la retraite de l'armée belge, donnèrent du fil à retordre à l'envahisseur. Faute de moyens nécessaires à une prompt reconstruction, le génie allemand s'adressa alors au privé. L'avance des armées allemandes en Belgique vers la France s'en trouva fortement retardée. Ce ne sera que trois semaines après la bataille de la Marne, le 30/9/1914, que l'axe vital Luxembourg – Namur sera

enfin ouvert aux convois militaires... Le même scénario se reproduisit en mai '40.

● Les tunnels de Lustin (354 m), de Godinne (80 m), du Monia (135 m).

Signalisation

● Système de block :

Le block matérialisé avec signaux mécaniques à trois positions est progressivement remplacé par le block automatique avec signaux lumineux.

La signalisation de contrevoie est prévue sur les tronçons à double voie.

● Cabines :

De même, les anciennes cabines « Siemens » sont progressivement concentrées et remplacées par des cabines tout relais, en l'occurrence à Jambes Nord (block 2), Lustin (block 4); Yvoir (block 5), Dinant (block 7), Hastière (block 11), Heer-Agimont (block 14).

Le poste de Dinant est prévu pour commander à distance tous les autres postes ci-avant et deviendra ainsi la cabine nodale de la ligne.

● Passages à niveau :

On dénombre 26 PN, la plupart automatiques, numérotés de 99 à 125 vers Heer-Agimont. Le PN n° 114 de Dinant est particulièrement redouté par les automobilistes traversant la ville.

Date d'ouverture des stations (S), des haltes (H) et des points d'arrêt (PA)

- Namur (S) : 2/8/1843
- Jambes Nord (S) : 11/9/1862
- Velaines (PA) : ?
- Dave Nord (S) : 11/9/1862
- Tailfer (S) : 8/1886, devient (PA) le 19/7/1964
- Profondeville (PA) :
- Lustin (S) : 11/9/1862
- Godinne (S) : 11/9/1862
- Fidevoye (PA) : ?
- Yvoir (S) : 11/9/1862
- Houx (PA) : ?
- Bouvignes (Etat) (PA) : 1/5/1896
- Dinant (S) : 11/9/1862
- Neffe (PA) : ?
- Waulsort (H) : vers 1870
- Waulsort (Village) (H) : en 1900
- Hastière (S) : 5/2/1863
- Hermeton-sur-Meuse (PA) :
- Heer-Agimont (S) : 5/2/1863

