

DINANT

FILLE DE LA MEUSE, FILLE DU CHEMIN DE FER

• Roland Marganne

36917

Au mois de mai dernier, la SNCB a procédé à l'inauguration du bâtiment rénové de la gare de Dinant, un projet inscrit au calendrier du centre d'activités *Patrimoine* de la SNCB, qui gère quelque quatre cents gares et de très nombreux édifices techniques, répartis sur l'ensemble du réseau. Cet événement est l'occasion de rappeler encore le rôle du chemin de fer dans le développement économique de notre pays aux siècles derniers.

QUAND LA MODERNISATION PASSE PAR LA RÉNOVATION D'UN BÂTIMENT DE GARE

Il se fait que le bâtiment de la gare de Dinant, pourtant érigé en 1974, nécessitait déjà une rénovation et une modernisation en profondeur. Faut-il écrire qu'elle dessert un des principaux centres touristiques de la Wallonie avec mille sept cents voyageurs en semaine, pour neuf cents le samedi et plus d'un millier le dimanche ? Dinant est aussi la destination de pas moins de cinq formules « B-excursion » et dispose d'une douzaine de vélos à destination des touristes d'un jour. Les travaux de transformation ont ainsi débuté en septembre 2002 tant à l'extérieur qu'à l'intérieur du bâtiment : réparation de la toiture, remise en état de l'entrée principale, sablage des façades, remplacement des vitres, peinture des châssis en couleur rouge SNCB et réfection de la salle d'attente (nouvel éclairage halogène, faux plafond, peintures murales,

nouveau carrelage, nouveaux sièges, sanitaires et horloge, rénovation complète des bureaux et des guichets, installation d'armoires à bagages, remise à neuf de la terrasse du buffet). Côté quais, l'escalier d'accès et le revêtement du premier quai ont été réparés, les clôtures repeintes et la signalétique normalisée, en attendant l'aménagement d'un accès adapté aux personnes à mobilité réduite.

Soit dit en passant, la gare de Dinant ne manque pas d'attraits pour le voyageur, qu'il soit touriste ou navetteur : située à proximité du centre de la ville, elle dispose d'une gare routière, d'un vaste parking gratuit de 192 places et de 24 emplacements couverts pour vélos.

De plus, l'offre de transport a été nettement améliorée en une décennie : grâce à l'électrification de la ligne Dinant - Namur, effective depuis 1990, dix-sept trains par jour (dans chaque sens) assurent, en semaine, le trajet vers Bruxelles. Les week-ends d'été, quatre trains sont mis en ligne vers la Côte et Blankenberge. Par ailleurs, l'achèvement de la modernisation de la ligne électrifiée de l'Athus-Meuse a permis, depuis le 15 décembre dernier, une amélioration sensible des liaisons voyageurs vers Houyet, Beauraing, Bertrix, et au-delà, Virton ou Libramont : douze trains par jour circulent dans chaque sens. Les autorails AR 41 qui assurent la liaison, procurent à la clientèle un meilleur confort, ce dont profitent aussi les canoteurs (cfr *Le Rail* 8/03).

Question fret, Dinant se trouve aujourd'hui sur le grand corridor européen qui relie les ports d'Anvers, Gand et Zeebruges d'une part, le Nord-Est de la France, la Suisse et le nord de l'Italie, d'autre part. Depuis décembre dernier, les locomotives série 13 de la SNCB et leurs homologues, série 3000 des CFL, y circulent en tête des trains de marchandises les plus divers, présageant un renouveau du rail européen, par ailleurs ardemment souhaité.

Pour régler tout ce trafic, la gare de Dinant emploie actuellement un chef de gare (baptisé aujourd'hui « chef de zone »), sept sous-chefs, quatre agents de triage et quatre commis d'exploitation. Le poste de signalisation (block 7) qui commande le trafic depuis Anseremme jusqu'à la sortie de la gare de Jambes occupe sept signaleurs. Trois techniciens de l'*Infrastructure* complètent cet effectif.

La ligne Namur-Dinant fut inaugurée officiellement le 10 octobre 1862 pour le trafic des voyageurs.

DINANT, LA MEUSE ET LE RAIL

Dinant, surnommée familièrement « cité des Copères », doit son implantation au fleuve, voie de communication toute désignée entre la France et la Belgique. Mais la navigation sur la haute Meuse fut de tout temps périlleuse,

tant que le cours d'eau ne fut pas canalisé du moins : ainsi, au milieu du XIX^e siècle, en pleine période d'industrialisation lourde de la Belgique, la navigation y était encore malaisée. En l'absence de toute écluse, descendre au fil de l'eau de Dinant à Namur n'était pas une mince affaire. Les bateaux restaient d'ailleurs prudemment à l'ancre pendant les quatre mois de la mauvaise saison.

Aussi, devant les nouveaux besoins du bassin industriel naissant de Liège, il apparut bien vite que la vallée de la haute Meuse devait disposer d'une autre voie de communication pour les produits pondéreux : le chemin de fer constituait la solution de remplacement. Néanmoins, la genèse de la construction d'une ligne ferrée en haute Meuse suivit de curieux méandres : elle fut en fait étroitement associée à la construction des lignes Namur - Liège et Mons - Manage et extensions. Ces lignes avaient été initialement concédées, en 1845, à une compagnie anglaise. Mais le cahier des charges définitif de ces concessions prévoyait que si l'on construisait en France, lors des dix premières années de la concession, dans la vallée de la haute 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 1855 - seraient tenus d'y rattacher leur ligne en la prolongeant par Dinant jusqu'à la frontière française.

Comme un décret impérial français du 10 juin 1857 avait concédé à la Compagnie des Ardennes une ligne de chemin de fer de Charleville à la frontière belge par Givet, la Compagnie de Namur à Liège dut se conformer aux conditions de son cahier des charges et entreprendre sa construction.

Les travaux commencèrent dès le milieu de l'année 1860. Sur un tracé étudié pour longer la Meuse tout en évitant soigneusement les zones inondables, il fallut construire d'importants ouvrages d'art : deux ponts 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, un tunnel à Lustin (354 mètres) décrivant une courbe de 500 mètres de rayon environ, et deux autres à Godinne et à Monia.

À Dinant même, apparut une difficulté supplémentaire : il fallait « glisser » la ligne de chemin de fer, sur quelque quatre kilomètres, entre l'agglomération elle-même et les rochers. Aussi, le 7 décembre 1860, le bourgmestre et les échevins de Dinant furent-ils conviés à assister aux premiers coups de ●●●

- pioche et à l'explosion des quatre premières mines en vue de la construction de la gare à flanc de rocher : à cette époque, Alfred Nobel n'avait pas encore inventé la dynamite et les artificiers travaillaient encore avec de la poudre noire, un explosif beaucoup plus dangereux. Les chroniques gardent d'ailleurs le souvenir de deux jeunes manœuvres qui trouvèrent la mort le 17 juin 1861 au dépôt d'explosifs d'Annevoie, lors d'une mauvaise manipulation...

Guerre mondiale, lui permit d'organiser des trains lourds, notamment au départ du point frontière gaumais d'Écouvies-Lamorteau vers Virton, Bertrix, Dinant, Tamines et la région de Charleroi... Mais à quel prix ! La ligne de l'État se raccordait en fait à la ligne privée Nord-Belge Givet - Namur à la bifurcation de Neffe, au sud de Dinant : vu la configuration de la vallée, il était impossible d'éviter les voies Nord-Belge entre cette bifurcation et celle de Houx, près d'Yvoir, où

Le Nord-Belge avait fait construire un bâtiment de gare particulièrement original et typique qui tenait compte d'une différence de niveau entre la place de la gare et les voies.

Bref, la ligne Namur - Dinant fut inaugurée officiellement le 10 octobre 1862 pour le trafic des voyageurs. En ces temps héroïques, le trajet de 28 km entre les deux cités mosanes prenait encore une heure, malgré un profil « facile » au fil de l'eau, à cause de la puissance très modeste des locomotives à vapeur de l'époque. L'exploitation de la section internationale Dinant - Givet (22 km), elle, sera effective à partir du 4 février 1863.

Le Nord-Belge, compagnie exploitante, n'eut qu'à se féliciter de son investissement en haute Meuse. Dès son ouverture, la ligne, encore à voie unique, livra passage à pas moins de 78 trains par jour !

LES TRAINS DE PONDÉREUX À DINANT : UNE ACTIVITÉ SÉCULAIRE

Les carrières disséminées en vallée de Meuse allaient trouver, grâce à ce nouvel axe, des débouchés intéressants dans le nord et l'est de la France. À la même époque, la découverte d'un procédé industriel révolutionnaire pour alimenter les hauts-fourneaux wallons avec la minette de Lorraine ainsi que la création d'usines sidérurgiques de grande capacité au grand-duché de Luxembourg, en Lorraine et en Gaume belge augmentèrent encore le trafic des pondéreux sur la ligne Namur - Dinant - Givet : dans le sens sud-nord, c'était des trains complets de minette descendant la Meuse de Mézières-Charleville vers Givet, Dinant, Namur et le bassin sidérurgique de Seraing tandis qu'au retour, il s'agissait de trains de coke, fabriqué au départ de la houille liégeoise, à destination des usines sidérurgiques luxembourgeoises et lorraines.

Aussi, le grand rival du Nord-Belge, le chemin de fer de l'État belge, essaya-t-il de capter une partie du trafic ainsi induit, mais en se concentrant plutôt sur la desserte du bassin sidérurgique carolorégien. L'équipement complet de la ligne Athus-Meuse, encore à voie unique jusqu'à la Première

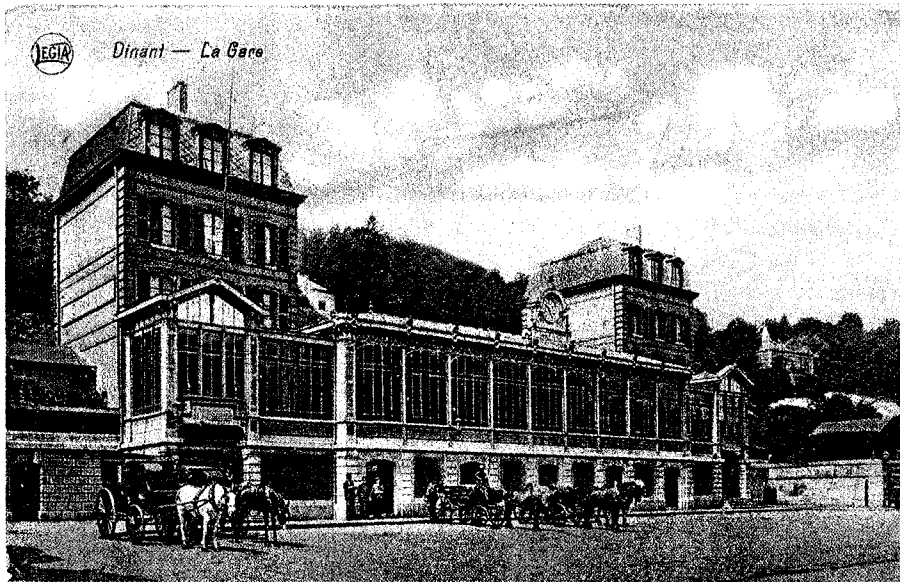
les trains retrouvaient la ligne « État Belge » vers Warnant, Ermeton-sur-Biert et Tamines, laquelle donnait accès au bassin sidérurgique et minier carolorégien. Sur quelque 7 km, l'État belge devait verser de lourdes redevances au Nord-Belge...

La guerre des tarifs fut rude entre la compagnie privée et le service public pour accaparer des parts de marché : faut-il s'étonner que la ligne Namur - Dinant - Givet fut mise à double voie pendant la Première Guerre mondiale ? Les Prussiens eurent toutes les raisons de s'en réjouir : ils voyaient dans cette artère au profil facile un axe stratégique pour la desserte du front de Champagne...

L'ENTRE-DEUX GUERRES ET L'APOGÉE DU CHEMIN DE FER À DINANT

Une fois la grande guerre terminée, la gare de Dinant se retrouva au beau milieu d'une intense activité ferroviaire. On y rencontrait d'abord le matériel typique du Nord-Belge : puissantes locomotives à grandes roues couplées dépassant nettement le diamètre de leur chaudière et voitures à voyageurs à flancs galbés recouverts de tôle et peintes en noir, qui contrastaient avec les voitures en bois de type GCI vert foncé en bois rainuré de l'État Belge, puis de la SNCB... et avec les voitures plus anciennes à plates-formes d'about de la Compagnie de Chimay. Celles-ci faisaient terminus à Dinant, en provenance de Chimay, via Mariembourg, Doische et Hastière : un itinéraire aujourd'hui oublié...

C'est que des trains de cinq directions se croisaient à Dinant : les convois Namur - Givet du Nord-Belge y rencontraient les trains Tamines - Houyet - Jemelle de l'État, quand ce n'était pas les convois de la ligne du Bocq, Ciney - Yvoir, qui remontaient jusqu'à Dinant pour y faire leur terminus. Ajoutons-y les trains-tramways Namur - Dinant créés dans un but essentiellement touristique par le Nord-Belge, et tractés par les célèbres locomotives-tender à vapeur, dites « Revolver »,

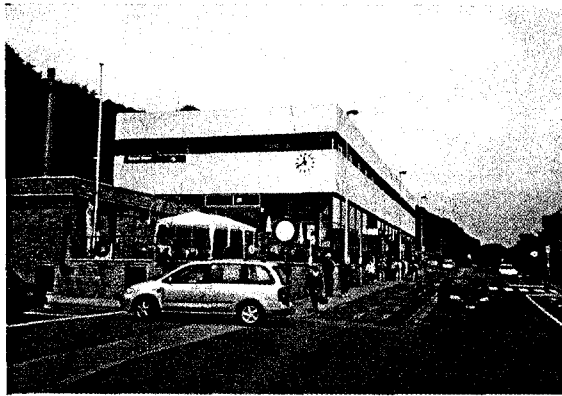


PHOTOS : COLLECTION P. PASTIERS

vu leur échappement caractéristique, ou les fameux « trains de plaisir », mis en service dans les années trente dans la foulée des congés payés...

Bref, le personnel des deux compagnies travaillait ensemble à Dinant, non sans quelques tensions, car si le Nord-Belge, très paternaliste, n'offrait pas de réelle stabilité d'emploi, il versait par contre des salaires nettement plus élevés et des avantages en nature conséquents, comme des logements de

fonction ou le célèbre train-éconamat où les familles cheminotes pouvaient trouver des articles ménagers à prix réduit. Les cheminots de l'État Belge puis de la SNCB, eux, se consolidaient de leur salaire plus modeste avec un statut stable et la garantie d'une pension décente. Qu'à cela ne tienne... agents du Nord-Belge, de tradition française, avec leur casquette plate, et agents de l'État avec leur képi cylindrique devaient s'entendre à Dinant, malgré une réglementation différente et ●●●



R. MARGANNE



R. MARGANNE

● en dépit d'une gare fort étriquée, qui ne comportait - comme aujourd'hui - que trois voies à quai. Heureusement, elles étaient assez longues et complétées par un ingénieux dispositif de courtes voies intermédiaires entre deux des trois voies à quai : ce système permettait de recevoir ou d'expédier quatre trains de voyageurs à la fois sur les deux voies de ces quais « tandem ».

Pour gérer tout ce trafic, le Nord-Belge, propriétaire des installations ferroviaires, avait fait construire un bâtiment de gare particulièrement original et typique. Comme il fallait tenir compte d'une différence de niveau entre la place de la gare et les voies, les architectes avaient fait construire un bâtiment avec un niveau à rue, surmonté d'une galerie vitrée dont les escaliers, situés aux extrémités, permettaient d'accéder aux quais. La galerie donnait sur une longue salle des guichets aux parois en bois verni. Au niveau des voies, de part et d'autre de la salle des pas perdus, se développaient deux pavillons à trois niveaux : les quais étaient couverts par des marquises, y compris - luxe suprême - le passage pour accéder au quai médian. C'est ce complexe, dont les anciens se souviennent sans doute avec nostalgie, qui fut jugé obsolète par les services de la SNCB au début des années septante, et remplacé par l'édifice actuel. Sans doute aujourd'hui, la SNCB, animée d'idées nouvelles, l'aurait restauré... Autre temps, autres mœurs...

Bref, le Nord Belge garda l'exploitation des quelque 170 km de lignes dont il était concessionnaire - et donc de la ligne Namur - Dinant - Givet - jusqu'au 10 mai 1940... date à laquelle elle fut reprise par la SNCB : ainsi en avait-on convenu en Belgique, pour le cas où la neutralité de celle-ci ne serait pas respectée par ses voisins nazis...

DINANT ET LES CINQUANTE DERNIÈRES ANNÉES

Après le second conflit mondial, le service des trains fut drastiquement rationalisé dans la région de Dinant. Pour le trafic des marchandises, la reprise du Nord-Belge par la SNCB avait éliminé toute concurrence : aussi, au sud de Dinant, privilégia-t-on l'axe Anseremme - Bertrix - Virton au détriment de la ligne vers Heer-Agimont et Givet. Cette dernière perdit son trafic voyageurs régulier en 1988, après un timide essai de desserte par les célèbres autorails français, surnommés « Picasso » à cause de leur allure inattendue : un poste de conduite surélevé. Quatre de leurs services furent prolongés de 1984 à 1988 au départ de Givet, jusqu'à la cité des Copères. Cette ligne internationale fut finalement fermée à tout trafic deux ans plus tard mais dans les années nonante, une desserte ferroviaire touristique fut assurée par les soins d'animateurs bénévoles du *Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées*. Au nord de Dinant, les trains de marchandises furent progressivement détournés de la ligne Houx - Warnant - Ermeton-sur-Biert - Tamines, au profil particulièrement difficile, vers l'axe Dinant - Yvoir - Ronet, qui ne présente, lui, aucune difficulté de traction particulière, tandis que le trafic des voyageurs était supprimé entre Jemelle, Dinant et Tamines entre 1959 et 1962.

Après le déclin de la traction vapeur, ce fut le temps des locomotives diesel séries 52, 53 et 54, des voitures K et M2 pour le trafic des voyageurs, et des trains de minerais et autres grosses marchandises... jusqu'au fameux projet « Athus-Meuse », mis au point dans les années quatre-vingts. Les trains de minette ont finalement disparu avec la fermeture des mines lorraines, laissant notamment la place au trafic de demain : les trains de conteneurs à long parcours.

Les installations ferroviaires de Dinant viennent d'avoir leur part de cette renaissance. Puissent-elles conserver leur attractivité dans les années à venir... ■