

LIGNE 150-TAMINES-DINÂNT-JEMELLE

Direction de la Voie

Division 32-1

N° 0.52
68

5

Proposition de :

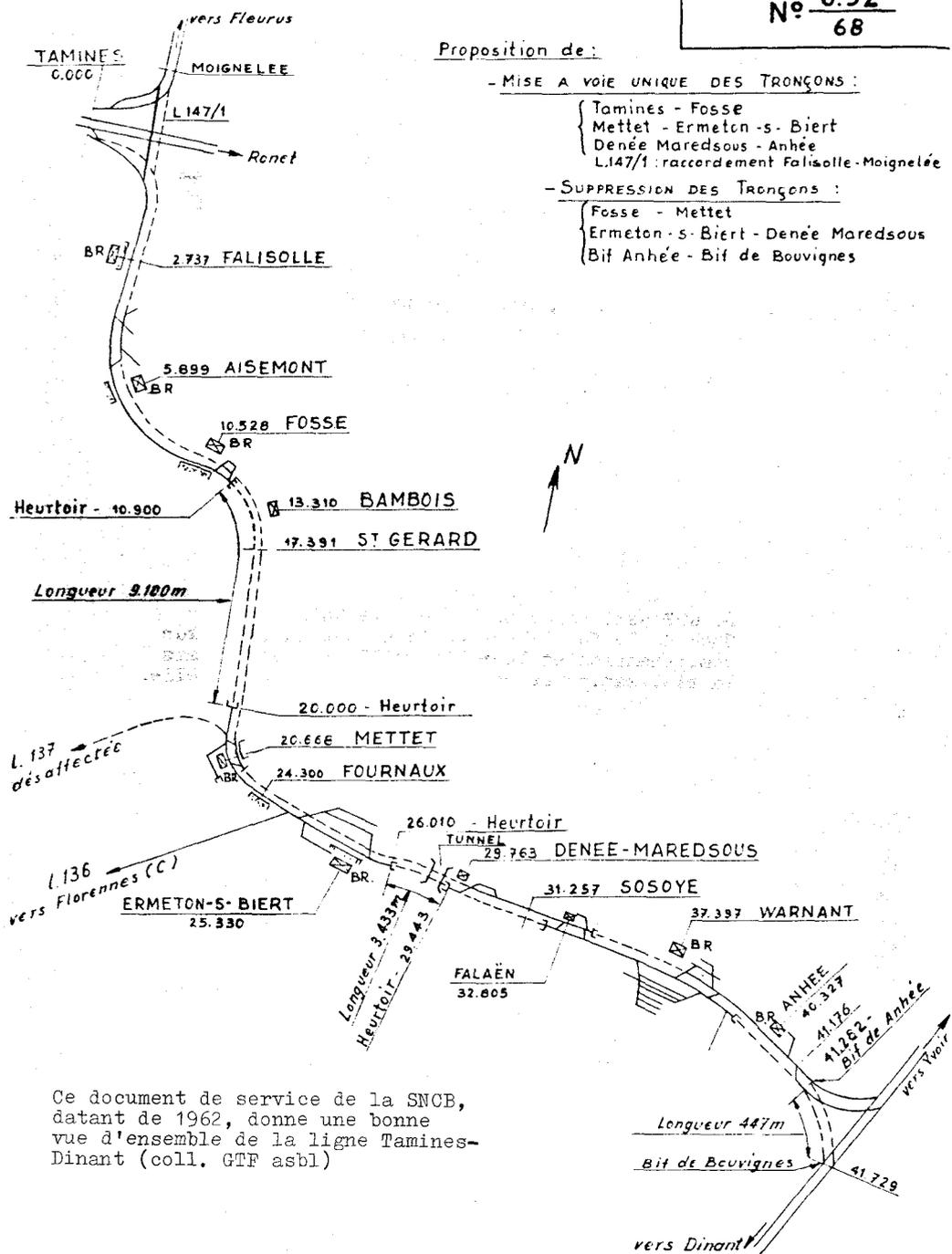
- MISE A VOIE UNIQUE DES TRONÇONS :

{ Tamines - Fosse
Mettet - Ermeton -s- Biert
Denée Maredsous - Anhée
L147/1 : raccordement Falisolle - Moignelée

- SUPPRESSION DES TRONÇONS :

{ Fosse - Mettet
Ermeton -s- Biert - Denée Maredsous
Bif Anhée - Bif de Bouvignes

A Jean Renard,
président du GTF asbl,
en hommage cordial
à son dynamisme et
à sa persévérance.



Ce document de service de la SNCB, datant de 1962, donne une bonne vue d'ensemble de la ligne Tamines-Dinant (coll. GTF asbl)

En guise d'introduction au voyage

L'organisation, par notre Association, d'un voyage exceptionnel par autorail spécial sur le tronçon encore praticable de la ligne SNCB 150 Tamines - Dinant - Jemelle, nous offre l'occasion de nous pencher sur son histoire. La rédaction, l'année dernière, d'un numéro hors série de notre revue Trans-Per, consacré à l'histoire ferroviaire de la Gaume, nous avait par ailleurs "mis l'eau à la bouche". A l'époque, nous avons eu l'occasion d'évoquer le trafic marchandises de la célèbre ligne "Athus - Meuse".

La section Tamines - triangle d'Anhée de la ligne 150 constituait jadis l'aboutissement "carolorégien" de cette artère, et elle a particulièrement frappé l'esprit des vaporistes par l'important trafic de pondéreux et de grosses marchandises qu'elle a acheminé, pendant moins de dix ans -entre 1939 et 1948 environ- dans des conditions difficiles d'exploitation.

Le texte historique que nous livrons -non sans appréhension- à la bienveillance de nos lecteurs n'a aucun caractère exhaustif. Ne le considérons pas comme une synthèse, mais plutôt comme une sorte de document de travail présentant l'état actuel de nos recherches sur une des nombreuses voies ferrées de l'Entre-Sambre-et-Meuse, une région qui fut jadis un des hauts-lieux du chemin de fer, et qui est aujourd'hui devenue un désert ferroviaire, si l'on excepte toutefois la ligne Charleroi - Couvin, récemment modernisée, en partie du moins.

Le meilleur service que notre lecteur pourrait nous rendre serait de lire ces quelques pages avec esprit critique et de ne pas manquer de nous écrire pour compléter notre information, combler les lacunes de notre texte, corriger les éventuelles erreurs. Avec l'aide de chacun, nous pourrions ainsi publier ultérieurement, sous une forme plus complète, l'histoire de cette ligne.

Nous voudrions rendre hommage à deux experts qui ont bien volontiers mis leurs souvenirs, leur érudition, et leur documentation à notre disposition et remercier ici le Père Théodore de Hennin osb, de l'Abbaye de Maredsous, et Monsieur Robert Hysman, secrétaire de division honoraire à la SNCB. Toute notre gratitude va également à Messieurs Chabottaux, Lievens, Jones, Vandendorpel, Barthélemy, Buntinx et Evrard, ainsi que MM. Auguste et Guillaume, tous membres de notre Association, de leur aimable et spontanée collaboration.

Roland Marganne



Août 1972 : autorail spécial 4505 affrété par le GTF asbl à Ermeton-sur-Biert (ph. de l'auteur)

Les avatars de la construction de la ligne

Dans deux numéros récents de la revue Le Rail (*), notre membre Paul Pastiels relate les raisons pour lesquelles la ligne Tamines - Dinant - Jemelle fut construite. Dès novembre 1872, un projet de loi, déposé sur le bureau de la Chambre des Représentants, préconisait la construction, aux frais du trésor, d'un chemin de fer de la frontière du Grand-Duché de Luxembourg à la Meuse et vers le bassin de Charleroi. Ce chemin de fer devait se relier au chemin de fer de Namur à Givet et pourrait se prolonger directement jusqu'au chemin de fer de l'Etat dans la vallée de la Sambre ou se raccorder au chemin de fer de Châtelaineau à Givet qui en formerait dans ce cas le prolongement.

La création de cette artère, qui allait devenir la ligne "Athus-Meuse" était en fait ardemment souhaitée entre autres par les patrons charbonniers et sidérurgistes carolorégiens, par ailleurs souvent propriétaires de concessions minières dans le Grand Duché de Luxembourg. Ceux-ci désiraient donc disposer de voies de communication à bon marché pour acheminer le minerai de fer dans leurs usines carolorégiennes (**) et pour exporter leur houille vers la sidérurgie luxembourgeoise naissante. Bien sûr disposaient-ils de la ligne Namur - Libramont - Luxembourg, propriété de la Grande Compagnie du Luxembourg, mais ils souhaitaient évincer son monopole.

(*) cf. Le Rail, juillet et août 1987

(**) ce minerai de fer était extrait dans les gisements récemment découverts du sud du Grand Duché de Luxembourg et de la Lorraine Française.

Nul ne s'étonnera dès lors de trouver derrière ce projet Simon Philippart, un financier à l'époque omniprésent dans les bassins industriels du Hainaut.

Pourtant, assez paradoxalement, la création de l'Athus-Meuse, et donc de la ligne Tamines - Dinant fut liée à l'affaire du rachat, par l'Etat Belge, de la Grande Compagnie du Luxembourg en 1873. En effet, la loi du 15 mars 1873, qui sanctionnait ce rachat, prévoyait en même temps la construction, aux bons soins de la Société des Chemins de fer des Bassins Houillers - contrôlée par Simon Philippart précité - de diverses artères ferroviaires dont une ligne à l'époque prévue de Tamines à Givet et Jemelle, et se dirigeant ensuite vers Athus.

Le tracé prévu au départ était donc sensiblement différent de ce qui sera effectivement mis en oeuvre : au sud d'Ermeton-sur-Biert, au lieu de bifurquer vers l'est et la vallée de la Mollignée, la ligne continuait vers le sud-est (vers Antheé et Hastière-Lavaux, grosso modo le tracé de l'actuelle route nationale), croisait la ligne du Nord Belge Namur - Givet à Heer-Agimont et continuait vers Baronville où une bifurcation permettait de rallier soit Bertrix, soit la région de Beauraing et la vallée de la Lesse vers Jemelle.

En fait, la concrétisation sur le terrain de ce projet fut extrêmement laborieuse : les travaux prévus tardèrent à être mis en oeuvre par suite des difficultés financières de la Société des Bassins Houillers du Hainaut, adjudicataire du marché. Cette dernière fut d'ailleurs déclarée en faillite dès 1877.

Devant les protestations des édiles riverains de la ligne promise, qui attendaient du chemin de fer le sauvetage économique de la région, et des Maîtres de Forge et patrons charbonniers carolorégiens, l'Etat Belge décida ensuite de construire directement ce qui allait devenir la ligne 150, tout en modifiant sensiblement

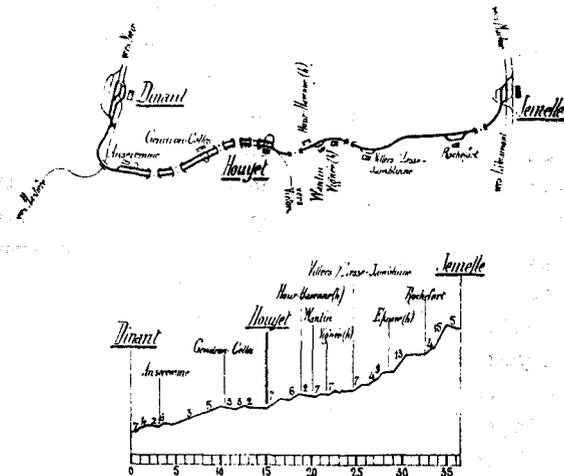
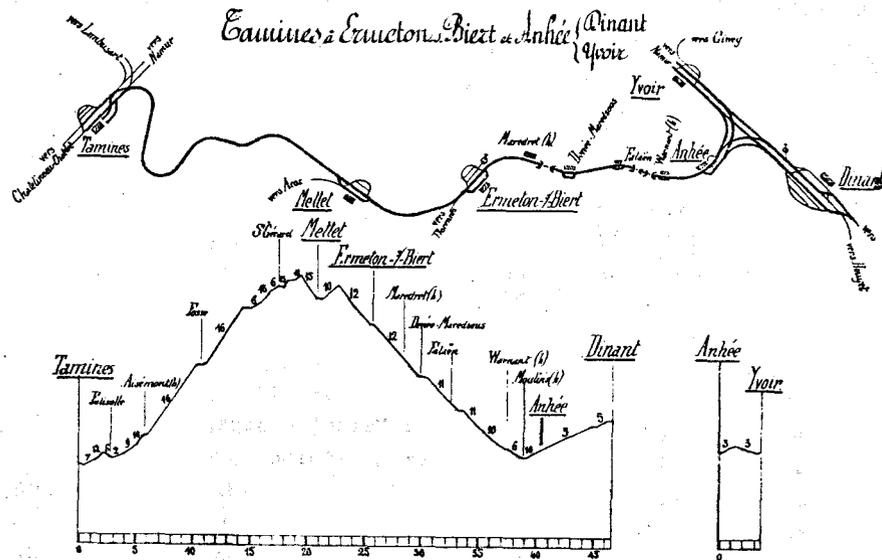
le tracé prévu au sud d'Ermeton, probablement pour en réduire le coût. L'ouverture au trafic de la ligne se fit d'une manière particulièrement disparate. Qu'on en juge :

03.09.1879	Tamines - Mettet
15.09.1880	Jemelle - Rochefort
16.02.1886	Rochefort - Eprave
22.09.1888	Eprave - Villers-sur-Lesse
03.01.1889	Villers-sur-Lesse - Wanlin & Ermeton-sur-Biert - Mettet
15.10.1890	Ermeton-sur-Biert - Antheé (Jonction)
05.07.1891	Antheé (Jonction) - Antheé (Station)
01.05.1892	Antheé (Jonction) - Bif. Bouvignes
04.01.1894	Wanlin - Houyet
01.04.1896	Houyet - Gendron-Celles
27.07.1896	Gendron-Celles - Anseremme
01.06.1898	Anseremme - Dinant
1907	Antheé - Yvoir

La construction de la ligne 150 provoqua par ailleurs la mise en chantier de deux courtes lignes de jonction avec le réseau ferroviaire existant alors : Mettet - Acoz, ouvert le 25.04.1887 sur 13 km pour effectuer la liaison avec la ligne Châtelaineau - Florennes - Givet et Ermeton-sur-Biert - Florennes ouvert le 01.05.1895 jusqu'à Stave et le 10.11.1895 jusqu'à Florennes (Etat) en connexion avec le futur noeud ferroviaire de cette dernière localité.

Le tracé

Le profil de la ligne 150 se caractérise par un profil très sévère, en forme de "cloche", tout particulièrement entre Tamines et le triangle de raccordement d'Antheé, où notre artère rejoint les voies de l'ex-Nord Belge Namur - Dinant. De Tamines, la ligne, en montée continue, gravit les contreforts de l'Entre-Sambre-et-Meuse en suivant le ruisseau de Fosse, jusqu'au lac de Bainbois. Puis, toujours en rampe et par une série continue de remblais et déblais, la ligne rejoint Ermeton-sur-Biert et la vallée de la Mollignée, qu'elle descend en pente continue jusqu'au triangle d'Antheé et à la vallée de la Meuse. Au sud de Dinant, la ligne 150 suivait les voies du Nord Belge jusqu'à Neffe où elle s'en séparait pour franchir la Meuse et remonter la vallée de la Lesse en s'affranchissant néanmoins de ses caprices entre autres au



Profil et physionomie de la ligne Tamines - Dinant - Jemelle, d'après un document du début de ce siècle (coll. GTF)

Tunnel dit "d'Ardenne" (507 mètres). Le profil est cependant nettement moins sévère jusqu'à Jemelle. La bifurcation vers Bertrix se trouve toujours à Houyet-Ardenne. Chacun imaginera aisément les difficultés que le profil de la ligne a occasionnées tout particulièrement en traction vapeur. Nous y reviendrons : c'est néanmoins un point essentiel qui permet de comprendre le fait que la ligne 150 -en sa section Dinant - Tamines- fut intensivement utilisée en trafic marchandises à longue distance lorsque toute autre solution s'avérait financièrement difficilement envisageable, dans le contexte de concurrence entre compagnies d'une certaine époque. Cet aspect de l'exploitation explique aussi, en partie, l'état d'abandon dans lequel cette artère est laissée depuis quelques années déjà.

Le trafic

A la fin du XIXe siècle, dès l'ouverture complète de la ligne, le trafic voyageurs entre Tamines et Jemelle, exclusivement omnibus, était particulièrement étoffé. Au 1er octobre 1898, dans le sens nord-sud, on pouvait relever sept trains Tamines - Dinant, trois Tamines - Mettet, cinq Dinant - Jemelle, trois Dinant - Houyet, un Houyet - Jemelle, et un parcours assez étonnant organisé entre Andenne (gare privée du château) et Jemelle via Namur et Dinant. Tous ces trains étaient composés de voitures légères de 2e et 3e classe, conformément à la pratique en usage à l'époque sur de nombreuses lignes secondaires. La clientèle de ces trains, qui ont été semble-t-il très fréquentés à cette époque où les moyens de transport individuels n'existaient pas, était en partie constituée par des mineurs et ouvriers métallurgistes domiciliés dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, et qui se rendaient ainsi sur leur lieu de travail dans le bassin de Charleroi. En trafic marchandises, nous ne disposons pas de données fiables à ce jour pour cette époque. Néanmoins, on peut remarquer que la ligne 150 avait été à l'origine construite à simple voie, de même que son prolongement naturel vers Bertrix, et on peut en déduire que le trafic de marchan.dises de transit n'était pas donc très étoffé avant la première guerre mondiale. Bien sûr, un trafic de cabotage desservait les diverses gares.

Li 'Entre-Deux-Guerres

Cette période nous est beaucoup mieux connue, grâce aux archives et aux témoignages que nous avons recueillis.

Le trafic voyageurs garda sa densité. La majorité de ces services étaient confiés à des locomotives à vapeur type 15 de l'atelier de Tamines, remplacées par des type 18, puis en 1937 par des type 8 élégantes Ten Wheel de l'atelier de Jemelle. L'atelier de Tamines, dont nous publions par ailleurs une situation chronologique, prolongeait même un service du matin jusqu'à Bertrix. En contrepartie, l'atelier de Bertrix envoyait une locomotive type 44 jusque Tamines. Tamines assurait même un découcher à Warnant pour assurer le premier train de la journée vers Tamines, d'ailleurs prolongé jusque Charleroi. Le matériel voyageurs léger fut rapidement remplacé par des voitures GCI, qui se généralisèrent dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. La sévérité du profil de la ligne limitait les charges voyageurs pour l'horaire ordinaire à 240 tonnes (type 16) de Jemelle à Tamines, et 180 tonnes (type 16) de Tamines à St-Gérard puis 240 tonnes de St-Gérard à Jemelle.

En trafic marchandises, le destin de la section Tamines - triangle d'Anhée retiendra tout particulièrement notre attention, car elle est restée célèbre dans les annales ferroviaires depuis l'époque où la ligne Athus - Meuse fut mise à double voie entre 1921 et 1928 en prévision d'un accroissement de son trafic. Tamines - Anhée fut également équipé de la sorte, mais ne fut utilisé à plein rendement que pendant une petite dizaine d'années suite à la décision de la SNCF, en septembre 1939, vu la déclaration de guerre, de remettre tout le trafic des trains de minerais vers la Belgique au point frontière d'Ecouviez-Lamorteau au sud de Virton, afin de limiter au maximum les prestations de traction de ses locomotives. A part les trains à destination de Liège, acheminés par les soins du Nord Belge depuis Givet par la ligne de la Meuse, le reste du trafic vers Charleroi, Bruxelles ou Anvers et le nord du pays fut

150		Tamines - Anhée - Dinant - Jemelle												150	
K		4351	4353	4074	4335	D 190	4349	4367	D 197	4359	4363	4394	4307	4335	4389
						D			D			S 50			
1	Tamines		5.9		7.22	8.50	9.57	11.11		13.31	15.55	17.19	17.49	19.10	23.11
2	Falsole		5.9		7.28	8.50	9.3	11.17		13.57	16.1	17.25	17.52	19.16	23.17
3	Aisémont		5.26		7.35	8.50	9.40	11.23		13.44	16.8	17.32	17.59	19.23	23.24
4	Fosse		5.29		7.48	8.50	9.23	11.37		13.57	16.21	17.54	18.42	19.36	23.37
5	Bambois		5.36		7.55	8.50	9.44	11.44		14.28	16.4	18.19		23.44	
6	St-Gérard		5.49		8.2	8.50	9.35	11.51		14.9	16.85	18.8	18.26	19.49	23.54
7	Mettet		5.48		8.9	8.50	9.7	11.56		14.14	16.40	18.13	18.31	19.53	23.56
8	Furnaux		5.55		9.0	8.50	9.41	11.57		14.15	16.41	18.14	18.32	19.54	23.57
9	Ermeton/Biert		5.58		9.18	8.50	9.49	12.6		14.22	16.50	18.23	18.41	20.1	24.0
10	Marodtet		6.5		8.24	8.50	9.53	12.42		14.39	16.59		18.45		
11	Denée-Maredsous		6.9		8.28	8.50	9.59	12.16		14.53	17.3		18.52		
12	Sosoye		6.42					12.19			17.6				
13	Falaën		6.46		9.34			12.23			17.49				
14	Warnant		6.59		9.41			12.33			17.47				
15	Anhée		6.27		9.45			12.34			17.21				
16	Bouvignes (Etat)		6.37		9.59			12.40			16.7				
17	Dinant		6.45		9.6	8.54	10.27	12.50			15.17			19.20	
18	Gondron		7.0		7.22	10.0	9.55	10.29	19.49	18.25				19.33	
19	Ermeton		7.7		10.7		10.35	13.50		16.32				19.40	
20	Walin		7.42		10.12			13.55		16.37				19.45	
21	Gondron-Celles		7.14		10.18			14.1		16.48				19.51	
22	Houyet		7.26		7.42	10.28	10.15	14.9		16.61				20.9	
23	Hour-Havenne		5.38	7.20	10.34	10.17	10.15	14.15		16.56				20.9	
24	Walin		5.42	7.36	10.40			14.21		17.1				20.9	
25	Villers-Lesse-Jambline		5.46	7.40	10.44			14.25		17.7				20.18	
26	Villers-Lesse-Jambline		5.51	7.45	10.49			14.3		17.48				20.18	
27	Eprave		5.56	7.50	10.54			14.35		17.49				20.23	
28	RocheFORT		6.2	7.56	11.0			14.44		17.28				20.29	
29	Grottes de Han et de RocheFORT		6.40	8.4	11.8	10.45	11.49	17.49	17.39					20.37	
30	Jemelle		6.19	8.19	11.17	10.57	11.58	17.22	17.42					20.48	

150		Jemelle - Houyet - Dinant - Tamines												150
K		4350	4354	4074	4352	4358	D 190	4330	4390	4363	D 191	4366	4364	4346
							D				D			
1	Jemelle					8.26	9.88	8.54	12.5		16.36	17.0	19.17	20.55
2	RocheFORT					6.34	6.40	10.2	12.43		16.45	17.6	19.25	21.6
3	Eprave							10.8	12.19		16.54	17.44	19.31	21.9
4	Villers-Lesse-Jambline							10.14	12.23		16.57	17.20	19.37	21.45
5	Vignac							10.19	12.30		17.0	17.25	19.42	21.50
6	Walin							10.24	12.34		17.4	17.20	19.46	21.24
7	Hour-Havenne							10.28	12.34		17.39	19.50	21.28	21.28
8	Houyet							10.33	12.49		17.10	17.36	19.55	21.33
9	Gondron-Celles							10.40	12.50		17.11	17.42	20.9	
10	Walin							10.48	12.7		17.19	17.30	20.6	
11	Anseremme							10.58	13.12		17.24	17.65		
12	Dinant							10.59	13.18	15.26	17.30	18.1	20.17	
13	Bouvignes (Etat)							11.5	13.24	15.32	17.36	18.7	20.29	
14	Anhée							11.20	13.40	16.6	17.38	18.9	20.25	
15	Warnant							11.24	13.50	16.40		18.19		
16	Falaën							11.31	13.50	16.17		18.20	20.35	
17	Sosoye							11.34	13.52	16.18		18.44	20.40	
18	Denée-Maredsous							11.40	13.56	16.24		18.50	20.46	
19	Marodtet							11.49	14.7	16.29		18.59	20.53	
20	Ermeton/Biert							11.56	14.45	16.42		19.3		
21	Furnaux							12.0	14.19	16.46		19.6	21.2	
22	Mettet							12.0	14.19	16.46		19.12	21.6	
23	St-Gérard							12.0	14.23	16.52		19.18	21.12	
24	Walin							12.6	14.26	16.23		19.22	21.4	
25	Gondron							12.16	14.34	17.1		19.25		
26	Hour-Havenne							12.17	14.53	17.2	18.16	19.33	21.22	
27	Walin							12.24	14.42	17.9		19.40	21.30	
28	Villers-Lesse-Jambline							12.30				19.46		
29	Fosse							12.36	14.52	17.19	18.32	19.52	21.40	
30	Aisémont							12.78	14.59	17.28		19.19	21.47	
31	Falsole							12.8	15.5	17.32		20.5	21.58	
32	Tamines							12.55	15.11	17.33	18.47	20.11	21.59	

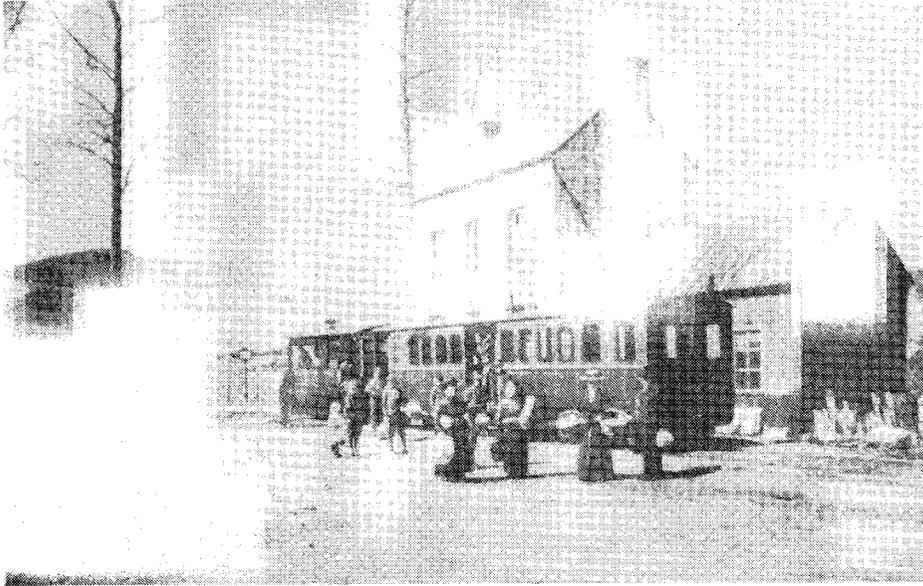
HOTEL BIRON, ROCHEFORT. Confort moderne. Prix modérés. Pension. Tél. 60. Le plus ancien et le plus réputé des Ardennes.

150 Tamines — Dinant — Jemelle 150

KILOM.	MARCHANDISES GOEDEREN	TAMINES										DINANT										JEMELLE									
		9590 S.L.	7827 S.L.	6524 S.L.	7776 FSL	7822 S.L.	7818 S.L.	7790 F.S.D.	7824 S.D.	7816 S.D.	7854 S.L.	7866 S.L.	7782 S.D.	7865 S.D.	7788 S.D.	8520 F.S.D.	6584 S.D.	8721 S.D.	7770 F.S.D.	7786 S.D.	7818 S.D.	7872 S.D.	860 S.D.	7874 F.S.D.	884 S.D.	941 F.S.D.					
0	TAMINES																														
2.7	Falisolle																														
4.7	Guxaux (G. P.)																														
4.7	Falgi (G. P.)																														
6.0	Aisémont																														
10.6	Fosse																														
17.4	St-Gérard																														
20.7	METTET																														
25.3	ERMETON-SUR-BIERT																														
29.2	Marédroit																														
29.8	Denée-Mardeoux																														
32.8	Falaën																														
35.0	Warnant (H.-le-Wastia (G.P.))																														
37.4	WARNANT																														
38.9	Moulines (D.)																														
40.8	Anhée (Rac. Gaucot)																														
46.6	DINANT																														
48.7	Neffe																														
49.9	Aneeremme																														
56.9	Gendron-Celles																														
51.7	HOUYET-ARDENNE																														
65.4	Hour-Havenne (D.)																														
66.8	Wanlin (D.)																														
68.2	Vigné (D.)																														
71.1	Villera-s.-Lesse-Jambinne																														
76.3	Eprave (D.)																														
79.2	Rochefort																														
83.0	JEMELLE																														

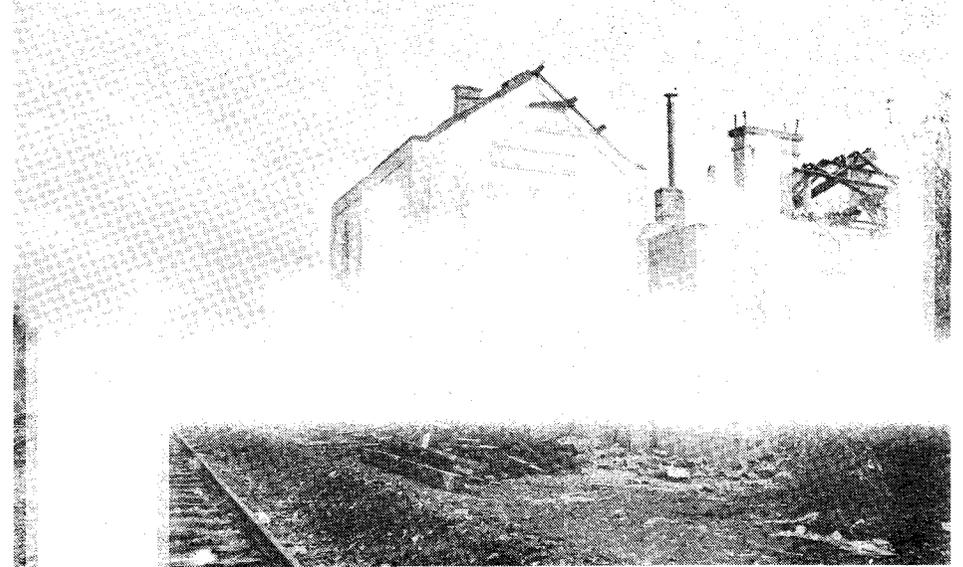
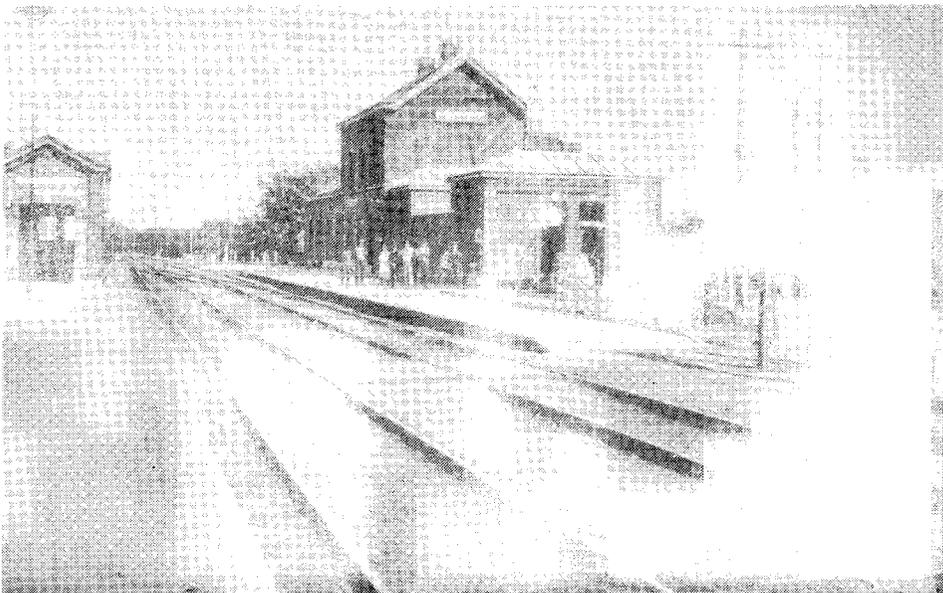
acheminé via Virton - Bertrix - Dinant et Anhée, puis la ligne 150, afin d'éviter le paiement de coûteuses redevances au Nord Belge, propriétaire de la ligne Dinant - Namur. Par ailleurs, le complexe de Tamines permettait, soit de bifurquer vers Charleroi, soit de franchir directement la Sambre et de rejoindre à Fleurus la ligne d'Ottignies et de Louvain. Dès l'automne 1939 donc, la ligne fonctionnait jour et nuit, était dispatchisée et bénéficiait d'un bon débit avec ses quatorze postes de block pour une quarantaine de kilomètres : Tamines (1), Falisolle (2), Aisémont (3), Fosse (4), St-Gérard (5), Mettet (6), Ermeton (7), Denée (8), Falaën (9), Warnant (10 - 10bis), Anhée (11), Bif. Anhée (12) et Bif. Bouvignes (13). Les rampes limitaient bien sûr aussi la charge de référence des trains de marchandises à 700 tonnes dans le sens Houyet - Anhée - Tamines et 570 tonnes dans le sens opposé. La plupart des trains de marchandises directs étaient remaqués par des machines à vapeur de Bertrix, Monceau, Ronet Tamines et vraisemblablement Ottignies. Un relais de traction sur la longue étape Athus - Meuse était souvent organisé soit à Warnant, gare dimensionnée pour la circonstance, soit à Gendron-Celles, limite nord du rayon d'action des machines de Latour. Il n'était cependant pas rare de voir les machines de Bertrix continuer d'une traite à Tamines. Les type 36 régnaient évidemment en maîtres sur l'étape ardennaise.

Selon les souvenirs du Père de Henmin, il y avait en semaine sur la ligne 150 six trains de marchandises directs en provenance du Grand Duché ou de l'Est français vers l'Australie (sic) via le port d'Anvers : ces convois étaient composés de wagons plats à bogies chargés de produits métallurgiques finis. Ils étaient repris à Warnant par des type 36 d'Ottignies. Ils recevaient à Falisolle une allège type 81 de l'atelier de Tamines, dont la nécessité ne paraissait cependant pas évidente. Il y avait aussi, l'après-midi, un train complet de coke en transit chargé sur des wagons tombereaux du réseau privé Malines-Terneuzen. De nuit enfin, un train de marchandises à destination de la capitale était remorqué, au départ de Warnant, par une locomotive type 36 de Scharbeek. Le trafic local de cabotage était, lui, confié à des locomotives type 81 de Tamines, dès leur apparition dans cet atelier en 1926.



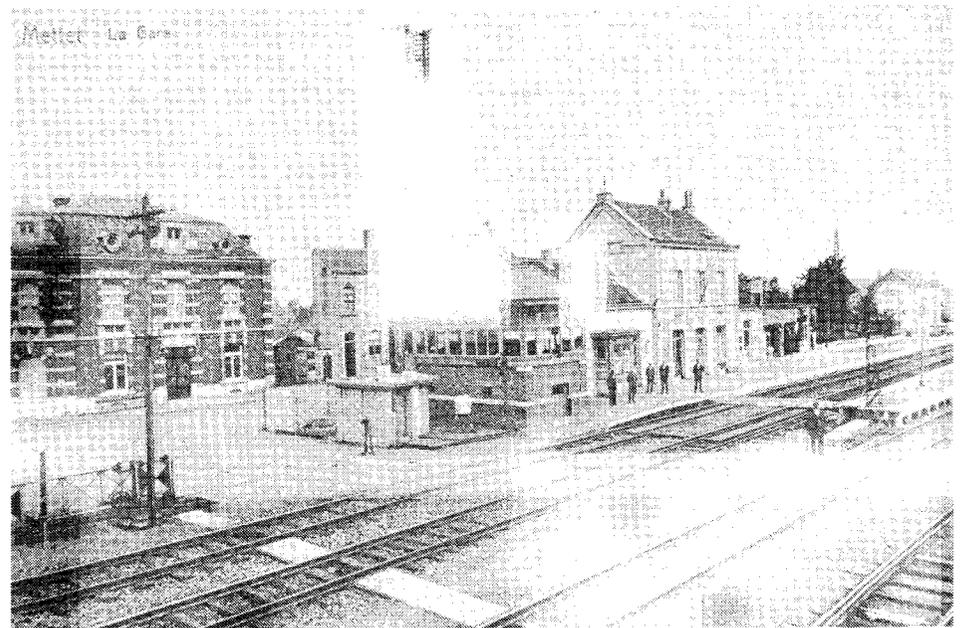
Le vicinal de Namur relève la correspondance du train devant la gare de St-Gérard vers 1920 (coll. BARTHELEMI)

La gare d'Ermeton-sur-Biert vers 1935 (coll. BARTHELEMI)



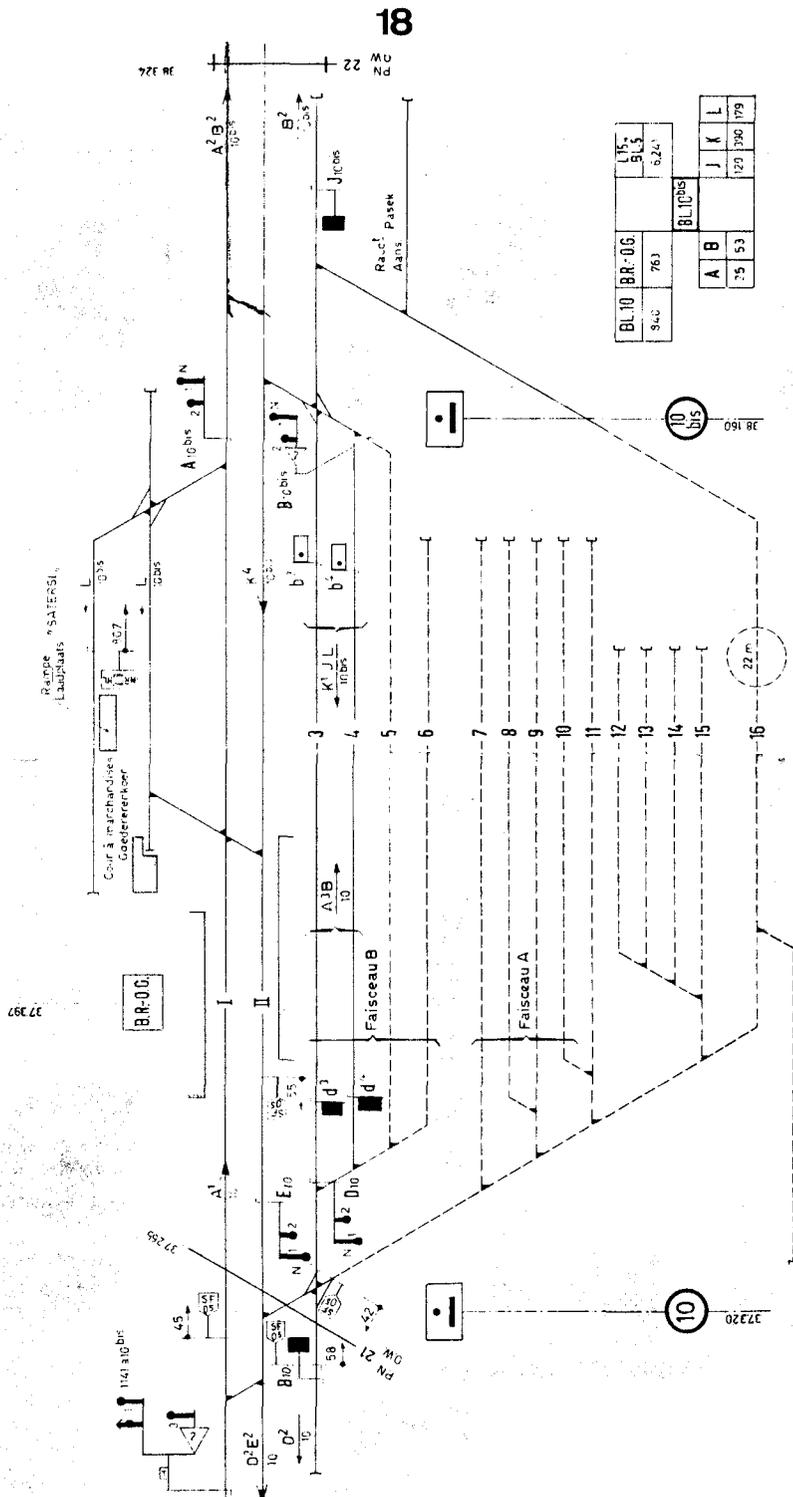
La gare d'Ermeton-sur-Biert en cours de démolition (coll.EVRARD)

La gare de Mettet dans l'Entre-Deux-Guerres (coll.EVRARD)



WARNANT

Plan schématique de signalisation de la gare de Warnant en vigueur en 1968. A l'époque, les gigantesques installations de cette gare sont encore en place (coll. GTF asbl)



Le trafic local ne devait pas manquer : en plus du trafic généré par les cours à marchandises, il y avait tous les raccords : Aisémont desservait des carrières et fours à chaux, depuis 1895, St-Gérard disposait d'une gare d'échange avec le vicinal de la ligne de Namur ; Mettet disposait aussi d'une pléiade de raccords industriels...

Mais la partie la plus pittoresque et la plus remarquable de la ligne était peut-être la section Ermeton-sur-Biert - Anhée avec ses tunnels de Denée (283 mètres) et Palaën (75 mètres). Notre membre Jules Chabottaux évoque ainsi ses souvenirs personnels de cette région qu'il avait sillonné, jeune cycliste, entre 1929 et 1936.

"En aval de Palaën, à hauteur des ruines du château de Montaigne, sur moins de deux kilomètres, le chemin de fer enjambe six fois la Mollignée et la route zigzagante qui longe la rivière. Pour le tout jeune cycliste que j'étais, il semblait jouer à cache-cache dans cette alternance de ponts, remblais et tranchées. La gare de Warnant s'était fortement développée entre les voies principales et la Mollignée ; elle avait été dotée de plusieurs voies de réception et de manœuvres, d'une plaque tournante, de grues hydrauliques et autres installations ; elle servait de relais aux locomotives chargées d'acheminer par l'axe Athus - Meuse les longs trains de coke des bassins industriels hennuyers vers le Luxembourg et la Lorraine, et en sens inverse, les trains de minerai venant du bassin de Briey. Il n'était pas rare de voir deux puissantes Decapod type 36 attelées en tête de ces trains pour affronter, après avoir quitté la ligne 150 à Houyet, l'ascension de l'Ardenne par Bertrix. Du côté opposé, se trouvait la cour avec la rampe de chargement habituelle et un portique roulant, surplombant à la fois la voie de débord et la voie vicinale contiguë pour faciliter le transbordement des marchandises pondéreuses, parfois des blocs de pierre bleue, avant que la carrière située à 2,5 km de là n'acquière un fardier automobile pour charger directement en gare. Le tram à vapeur, composé d'une locomotive bicabine, de deux voitures pourvues d'un petit poêle à charbon dont le tuyau sortait du toit, d'un fourgon ou d'une voiture-fourgon, s'élançait de la gare de Warnant et décrivait un S très allongé pour s'élever jusqu'au village, dont l'arrêt était situé juste avant l'école ; de là,

un deuxième S plus large longeait la carrière pour atteindre la rampe en corniche conduisant à Bioul, sur le plateau, 150 mètres plus haut qu'au départ ; le terminus était à Lesves, sur la ligne vicinale, également à vapeur, de St-Gérard à Namur. En ce temps - autre élément du paysage, - la ligne 150 était encore équipée de la signalisation à deux positions, avec palettes d'arrêt pleines à bout extérieur rond, avertisseurs en flèche portant un cercle jaune avec anneau noir ; les palettes de manoeuvre étaient encore peintes en rouge ; les lanternes étaient accrochées à droite du mât. Le personnel roulant devait connaître aussi la signalisation du Nord Belge, car après avoir quitté la bifurcation d'Anhée, il rencontrait les disques, damiers et sémaphores Lartigue aux grands bras ajourés."

La période contemporaine

Le déclin du trafic des marchandises

La fin de la seconde guerre mondiale marqua le début de la décadence de la ligne Tamines - Anhée. L'absorption du Nord Belge par la SNCB en 1940 permettait désormais aux trains lourds en provenance du sud Luxembourg d'emprunter la ligne Namur - Dinant, au profil incomparablement plus facile, avant d'attaquer le massif ardennais, sans payer de redevance grevant le coût du transport. Si l'on note encore, dans l'organisation en vigueur au 8 octobre 1945 et au 6 mai 1946 un découcher de jour type 36 à Tamines après la remorque d'un train de minerai assurée via Ermeton, cette mesure ne fut plus reconduite au 7 octobre 1946.

Au service du 9 mai 1948, on remarque une diminution très nette du trafic des marchandises en transit entre Tamines et Dinant. En semaine, on ne relève plus que deux caboteurs, l'un de Tamines à Ermeton, l'autre d'Ermeton à Warnant, sept trains en provenance de Schaerbeek (1), Anvers (5) et de la Carbochimie de Tertre (1) vers Latour ou Athus, plus un train de wagons Talbot vides du Roctiau à Bertrix (charge spéciale de 620 tonnes pour rame homogène). En sens inverse, outre les cabotages d'équilibre, on compte huit trains d'Athus ou Latour vers Anvers (6), Tamines (1) et Schaerbeek (1). Tous ces trains avaient des charges maximales répertoriées à la célèbre "liste 35", réduites à 1040 tonnes pour

deux locomotives à vapeur type 29, 31 ou 38.

Le célèbre trafic des minerais semble avoir définitivement quitté la ligne 150 pour la ligne de la vallée de la Meuse via Yvoir au plus tard le 9 mai 1948. Le 2 octobre de l'année suivante, Gendron-Celles assurait le relais des locomotives en lieu et place de Warnant pour les autres trains de marchandises. La gare de Warnant fut alors utilisée pour une funèbre tâche : dans ses installations devenues surdimensionnées, elle accueillit un cimetière de locomotives à vapeur au rebut : de nombreuses locomotives type 8 et 36 de Jemelle et toutes les locomotives 44 de Ciney y finirent leur "vie".

En tout état de cause, dès avant 1955, arrivée à Latour des locomotives diesel type 202/203, tout trafic marchandises de transit sur la ligne 150 est abandonné. A cette époque, on ne relève plus qu'une dizaine de trains locaux sur la section Tamines - Warnant, plus aucun ne parcourant cette section dans sa totalité. Ajoutons un caboteur Warnant - Moulins et retour et quelques rares circulations de et vers la bifurcation de Bouvignes ou Houx pour compléter ce panorama.

Pour le service des marchandises au 27 mai 1962, le nombre de trains diminue encore : 8 trains locaux entre Tamines et Warnant, toujours pour des parcours partiels, un train Ronet - Dinant - Warnant et retour par Houx et un caboteur aller-retour Warnant - Moulins.

En 1971 enfin, le service est encore plus squelettique : on n'y relève plus que la desserte d'Aisémont, Fosse et Mettet au départ de Tamines, un train Ronet - Houx - Warnant et retour et toujours le caboteur Warnant - Moulins...

Et la section Jemelle - Houyet-Ardenne ? Là aussi, ce n'était pas la gloire : seul un caboteur Jemelle - Hour-Havenne était mis en ligne aux services des 27/5/1962 et 23/5/1971.

le trafic des voyageurs

150		Tamines - Dinant - Jemelle										150	
in	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA
	6444	6444	6444	6444	6444	6444	6444	6444	6444	6444	6444	6444	6444
Charleroi (Sud) 130		4.58	5.54		7.37								8.35
Namur 130			5.12		7.31								8.32
Tamines ?			5.32	6.36		7.59							9.07
Palisolle			5.37	6.42									9.12
Aisémont			5.49	6.47									9.17
Fosse			5.50	6.56									9.25
Bambois			5.59	7.01									9.30
Saint-Gérard			6.00	7.06									9.35
Mettet	A		6.05	7.11		8.28							9.40
Furnaux			6.06	7.12		8.29							9.41
Ermeton	A		6.13	7.19		8.36							9.48
Ermeton-sur-Biert		5.21	6.14	7.20		8.37							9.49
Maredret		5.25	6.18	7.24		8.40							9.53
Démé-Mardous		5.28	6.22	7.27		8.43							9.56
Sosoye		5.31	6.25	7.30		8.46							9.59
Falaën		5.35	6.30	7.33		8.49							10.02
Warnant		5.41	6.37	7.39		8.50							10.06
Anhée		5.46	6.42	7.43		8.53							10.12
Bouvignes-sur-Meuse		5.52	6.48	7.49		8.56							10.18
Dinant ?	A	5.56	6.51	7.53		9.02							10.22
Namur 134				8.36		9.30	8.36	8.40	8.57	9.04			9.50
Dinant ?		6.21		7.57		9.04	8.10	8.24	8.26	8.48			10.07
Anseremme		6.22		8.03		9.11	8.19	8.30	8.26	8.48			10.10
Walzin		6.32		8.06		9.14	8.22	8.33	8.26	8.48			10.15
Gendron-Celles		6.37		8.13		9.21	8.29	8.38	8.31	8.53			10.21
Houyet-Ardenne	A	6.47		8.23		9.27	8.35	8.46	8.39	9.01			10.28
Houyet-Ardenne		6.48		8.30		9.28	8.36	8.47	8.40	9.02			11.00
Houyet-Ardenne		6.54		8.36		9.35	8.43	8.54	8.47	9.09			11.01
Wanlin		6.58		8.40		9.40	8.48	8.59	8.52	9.14			11.07
Vignée		7.01		8.45		9.45	8.53	9.04	8.97	9.19			11.11
Villiers-Lescaulinne		7.08		8.51		9.50	8.58	9.09	9.02	9.24			11.14
Eprave		7.13		8.56		9.56	9.04	9.15	9.08	9.30			11.21
Rochefort		7.19		9.02		10.07	9.15	9.26	9.19	9.41			11.26
Jemelle ?	A	7.26		9.09		10.14	9.22	9.33	9.26	9.48			11.32
Bruxelles (Q.L.) 162 A		9.05		11.03									11.39

Après la seconde guerre mondiale, le trafic voyageurs sur la ligne 150 s'étiola progressivement. Inutile, croyons-nous, d'en faire l'analyse : c'est celle de toutes les lignes secondaires tuées par des horaires inadéquats, une exploitation mal adaptée, la concurrence de la route. Les stations tête de ligne étaient toujours Jemelle, avec ses 7 voies à quai à double issue, et Tamines qui recevait les trains de la Mollignée sur ses deux voies de gare latérale en tiroir, complétées par une "demi-lune" pour remise en tête de la machine. A la sortie de cette gare, les deux voies de la ligne 150 longeaient les voies de la ligne de la Sambre avant d'obliquer vers le sud et de rejoindre à la "bifurcation sud-Tamines" la ligne 147/1 directe en provenance de Fleurus. Relevons aussi les installations de Mettet, avec ses trois voies à quai pour les correspondances vers Acoz, et la monumentale gare d'Ermeton-sur-Biert, avec ses trois voies à quai pour les correspondances vers Florennes. Une autre gare au plan de voies curieux était Dinant, qui était dotée de trois voies à quai "tandem" permettant la réception simultanée de deux trains à quai. Cette disposition était imposée par le site, concé entre le fleuve et le rocher.

En 1953 par exemple, on dénombre en semaine trois trains tractés Tamines - Jemelle, parcourant la totalité de la ligne en plus de deux heures, trois parcours partiels Tamines - Dinant et aux heures de pointe trois trains Tamines - Ermeton. Ajoutons à cela quatre parcours Dinant - Jemelle et quatre mouvements autorails Mettet - Ermeton, souvent amorcés à Acoz, et faisant terminus à Florennes (Central) sur la ligne 136A.

Les remises de Jemelle et Tamines se partageaient l'essentiel de la traction de ces trains. Tamines utilisa selon les époques des locomotives à vapeur type 38, 64 et 97. Jemelle, qui avait perdu ses type 8 en 1946, utilisait des type 29. Les autorails des remises de Bertrix et Florennes, chacune dans son secteur, assuraient une modeste part de ce trafic.

Extrait de l'indicateur officiel SNCB n°1 de 1953 (collection J.P. Guillaume)

HOUX

BIF. DE HOUX.

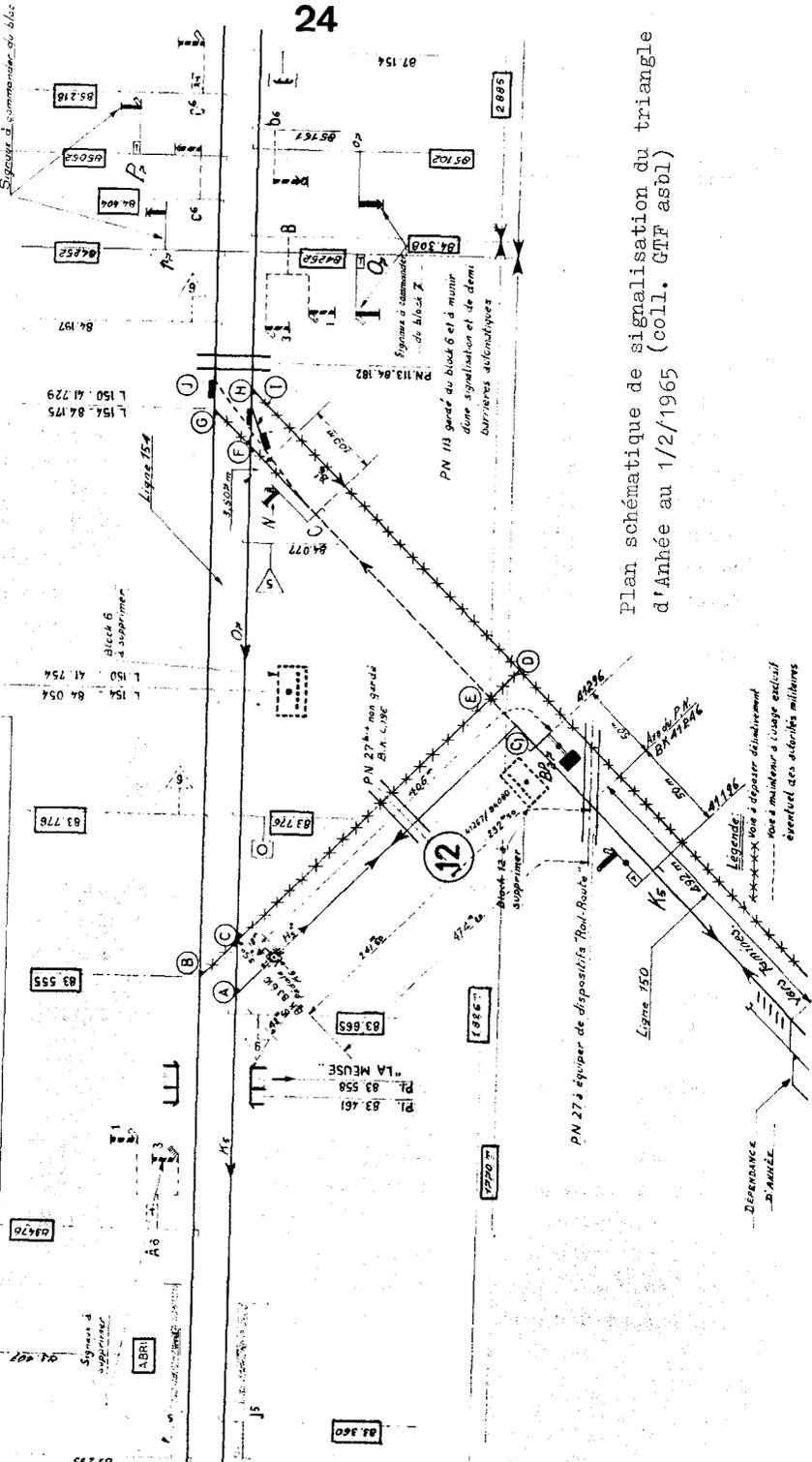
13

6

M.B. Après suppression des appareils B et C, le service V réalisera le circuit des Vp de la ligne 154 et déterminera le régime de vitesse à adopter éventuellement au régime de 50 km/h localement prescrit en l'ce l'ce Am 83476 et 83478.

BIF. DE BOUVIGNES

24



Plan schématique de signalisation du triangle d'Anhée au 1/2/1965 (coll. GTF asbl)

25

Le service des voyageurs entre Houyet et Jemelle fut transféré sur route dès le 5 avril 1959. A la même date, le tronçon Houyet - Hour-Havenne (3,8 km) était mis hors service. Le trafic des voyageurs survécut encore trois ans entre Tamines et Dinant. Il fut confié aux autobus vicinaux le 26 août 1962, à l'exception de deux allers-retours Tamines - Ermeton-sur-Biert qui subsisteront jusqu'au 29 septembre de la même année. Le "dernier" train de voyageurs sur la totalité de cette section circula donc le samedi 25 août 1962. Parti à Dinant à 18h56 et tracté par la locomotive à vapeur 97.012 de Tamines, il devait rallier cette dernière gare à 20h12. En fait, il n'arriva que... le lendemain à Ch45 suite à des incidents provoqués par des usagers de la ligne qui voulaient manifester leur mécontentement. Bien entendu, ces protestations firent long feu auprès de la SNCB...

Le GTF asbl, quant à lui, effectua deux excursions en autorail spécial au départ de Tamines, la première jusqu'à Haut-le-Wastia, la seconde jusqu'à Ermeton-sur-Biert et Florennes.

L'étiolation de la ligne

La suppression du trafic des voyageurs permit aux services de la SNCB de se livrer à une simplification drastique de ses installations.

Dès le 30 septembre 1962, la remise de Tamines fut supprimée. L'exploitation de la section Tamines - bifurcation Anhée fut simplifiée. Le tronçon Tamines - Mettet fut exploité en voie unique, en navette, sous le régime industriel, trois fois par semaine, au départ de Tamines. L'exploitation du tronçon Mettet - Falaën, d'une longueur de 12 km environ, avec seize ouvrages d'art dont un tunnel et cinq passages à niveau, fut abandonnée pour les besoins de la SNCB. Ermeton-sur-Biert fut dès cette époque desservi au départ de Florennes par Stave. Le tronçon Falaën - bifurcation de Houx fut exploité à voie unique, en navette à 40 km/h, au départ de Ronet, permettant ainsi la mise hors service de la branche sud du triangle d'Anhée vers Bouvignes.

La gare de Warnant, qui disposait encore de 17 voies, 2 cabines de signalisation, 4 colonnes hydrauliques, 1 château d'eau, 1 pomperie et 1 pont tournant fut radicalement simplifiée, afin de libérer huit hectares de terrain. Dès 1964, la ligne 150 était mise totalement à simple voie et sa signalisation à deux position démantelée.

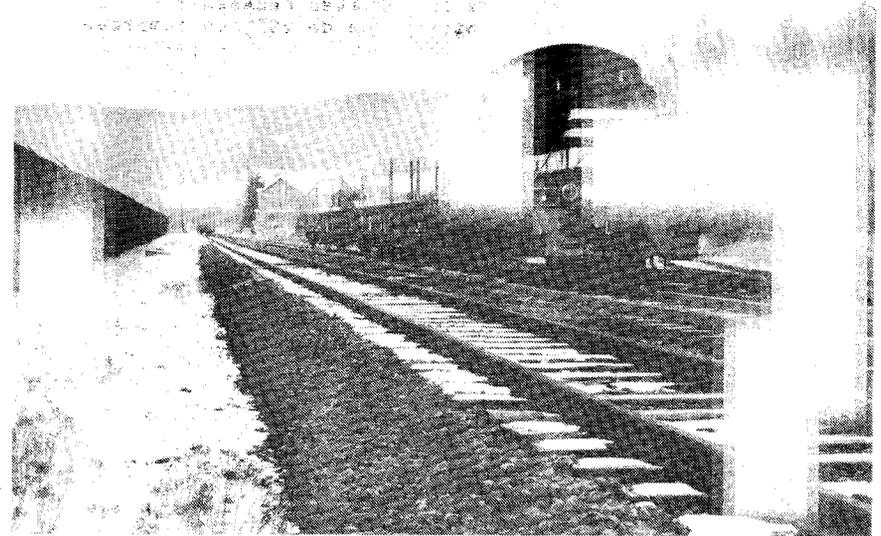
Aujourd'hui la ligne 150 n'est plus exploitée que sur une infime partie de son développement maximum. Seul le tronçon Tamines - Aisémont (BK 5.910) est encore exploité pour la desserte des carrières de cette dernière localité. Au sud de cette gare jusqu'à Haut-le-Wastia (près de Falaën), la ligne est hors service depuis le 28 janvier 1981. Au delà de ce point jusqu'à Anhée (BK 40.350), la voie est hors service depuis le 7 novembre 1983. Quant au tronçon Anhée - bifurcation de Houx, sa fermeture est imminente ; la branche sud du triangle vers Bouvignes est hors service depuis le 7 novembre 1983. La totalité du tronçon Tamines - bifurcation de Houx doit cependant rester en état pour les besoins de la Nation.

Quant à la partie sud de la ligne, entre Houyet et Jemelle, seule l'assiette subsiste : le tronçon Hour-Havehne - Jemelle est hors inventaire depuis le 25 janvier 1980. Son démontage a été autorisé le 26 janvier 1983.

La presse a récemment annoncé qu'un consortium industriel allait réutiliser l'assiette de ce tronçon, dans un premier temps entre Jemelle et Rochefort, afin d'utiliser un tronçon d'essai du GLT, ce véhicule articulé hybride qui tient de l'autobus, du trolleybus et du tramway. Fonctionnant tantôt à l'électricité sur site propre en mode guidé, tantôt avec moteur diesel sur site banal, l'engin desservirait dans un premier temps les attractions touristiques de la région de Rochefort.

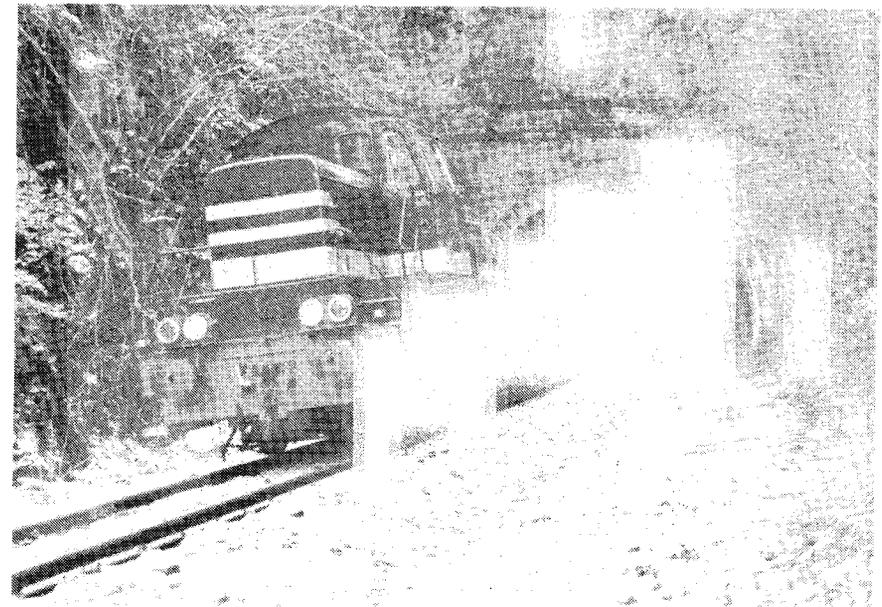
Quant au tronçon Ermeton-sur-Biert - Anhée, il a fait l'objet d'études d'associations locales en vue de sa transformation en chemin de fer touristique...

La ligne Tamines - Dinant - Jemelle renaîtra-t-elle un jour de ses cendres ? Nul ne peut aujourd'hui le prédire...



Un caboteur à Warnant le 16 février 1983 (photo VANDENDORPEL)

Un train de travaux (rechargement de traverses) à la sortie du tunnel de Haut-le-Wastia le 16 février 1983 (photo VANDENDORPEL)



Atlu Tamines (FTM). Nombre de locomotives nécessaires à l'exécution des services prévus au roulement (réserve de 20% non comprise)

Types HL Service au	15	22/57	51	71/72	61	18	23/53	14	14/15	96	8	44
01-06-1922		2	1	6	12				10			
08-10-22			1	8	12				10			
01-02-23		2	2	5	15				10			
01-06-23		2	1	5	15				6			
01-10-23		2	1	8	12				6			
01-06-24		1	2	6	16	8			5			
01-10-24		1	1	7	17	9	1		5			
01-02-25		2	2	4	15	9			5			
04-10-25		1	2	10	15	8			6			
01-02-26	6	1	2	5	13	8						
15-05-26	6	1	2	5	14	8						
01-02-27	5	1	2	4	13	9						
15-05-27	3	1	1	2	11	9		3				
02-10-27	3	1	2	2	13	7		3				
01-02-28	3	1	2	2	15	8		3				
15-05-28	3	1	2	3	14	8		3				
07-10-28	3	1	2	5	14	9		2				
01-02-29		1	2	3	16	9			5			
15-05-29		1	2	4	16	10			5			
03-02-30		1	1	3	18	13			7			
15-05-30		1	1	4	15	13			7			
05-10-30		1	1		14	13			7			
02-02-31		2		2	15	13			7			
15-05-31		2			14	13			7			
04-10-31		2		1	14	10			5			
01-02-32		2			11	10			5			
22-05-32		2			10	6			8			
02-10-32		2			10	6			8			
05-02-33		2			12	6			8			
15-05-33	6	2			11	11						
06-10-33	6	2			9	11						
04-02-34	6	2			9	7			4			
15-05-34	6	2			9	7			4			
07-10-34	6	2			7	8			4			
03-02-35	6	2		1	7	8			4			
15-05-35	6	2		1	7	9			3			
06-10-35	6	2		1	7	8			3			
02-02-36	7	2			8	6				4		
15-05-36	7	2		1	8	6				4		
04-10-36	6	2			11	5			1			
01-02-37	6	2			12						11	
22-05-37	6	1			11			1			11	
03-10-37	6				12			2			11	
01-02-38	6				12			2			11	
15-05-38	6				10			2			11	
02-10-38	6				12			2			11	
16-04-39	6				11			2			10	
08-10-39	6				13			2			10	
15-03-40	6				20			2			10	
09-12-40	2 (a)				22						7 (a)	
05-03-41	1						2				6	5

(a) Projet de service voyageurs. Exceptionnellement, les chiffres comprennent la réserve de 20%.

	22	24	30	53	38	64	81	96	16	97
07-10-45	10	5	12	5						
06-05-46	11	5		4	15					
07-10-46	12	6		4	13					
04-05-47		5		4	16	9				
05-10-47		6		4	17	9				
09-05-48		6		4	16	8				
03-10-48		6		4	16	8				
15-05-49		6		4	17	8				
02-10-49		6		4	13	8				
14-05-50		6		4	11	8				
08-10-50		6		4	11	8				
20-05-51		6		4	11	8				
07-10-51				4	11	8		6		
18-05-52				4	11	8		6		
05-10-52				4		10	9	5		
17-05-53				4		9	8	5		
04-10-53				4		9	8	5		
23-05-54				4		9	8	5		
17-10-54				4		9	8	5		
22-05-55				4		8	8		5	
02-10-55				4		8	8		5	
03-06-56				4		6	8		5	
30-09-56				5		9	8		5	
02-06-57				4		9	8			5
29-09-57				4		9	8			5
01-06-58				5		8	6			5
22-09-58				5		8	6			5
31-05-59							7			8
04-10-59							6			7
29-05-60							7			6
02-10-60										6
28-05-61										7
01-10-61										8
27-05-62										5
30-09-1962	Suppression de la remise									

Autres renseignements statistiques

Effectif d'août 1862: 4 type 3, 4 type 4, 9 type 28 et 1 type 29
 En 1908, FTM était propriétaire de HL types 3, 11, 15, 28, 29, 32 et 51.
 Effectif de mars 1920: 20 type 15, 25 G4, 5 G5, 25 G7 et armistices surannées non désignées, 23 G 8/1 et G9 et 1 C III.
 En mai 1942, la remise possédait des HL types 8, 15, 30, 38 et 53. En décembre de cette même année, l'inventaire reprenait 37 HL, dont 9 à voyageurs, 24 à marchandises et 4 de manœuvres.
 A l'effectif au 1er mai 1943: 14 type 8, 18 type 30, 2 type 53 et 3 type 95.

RH 18-08-1987

Y eut-il un jour un atelier de locomotives à vapeur à Warnant ?
L'avis d'un spécialiste

Atlv Warnant (MWR)

Il n'existe aucune trace d'une remise à Warnant à la situation du matériel de 1908.

L'absence de remise ou d'abri pour locomotives à la date du 1er mai 1920 est confirmée sur document. Il en est de même pour la période de 1922 à 1944.

Peut-être y eut-il à une autre époque un abri, sans atelier ni résidence d'agents de conduite.

En raison des destructions d'installations provoquées par les bombardements du printemps de 1944, les autorités d'occupation ont décidé la réouverture des remises de Frameries, Namur, Mouscron, Warnant et Winterslag, et la construction d'une remise nouvelle à Erquelinnes (où l'érection d'un bâtiment en bois était en cours à la Libération). La "réactivation" de Warnant était chose faite dès mars 1944, et des HL type 81 de Ronet et de Bertrix furent cédées à cet Atlv. J'ai trouvé trace objective des HL 8450, 8503, 8517, 8536, 8546, 8555, 8556, 8567, 8587, 8589, 8626, 8632, 8640, 8653 et 8663, ainsi que de deux type 78 (G 8/1 SNCF) à l'effectif de la remise. Les HL dont le numéro est souligné ont été emmenées en Allemagne à la retraite; la 8640 ne nous est jamais revenue.

Les autres machines ont été mutées en septembre et octobre 1944, le plus souvent à d'autres remises que celles dont elles provenaient. La remise de Warnant avait alors définitivement cessé d'exister.

RH 17-08-1987