

Ligne 154 : Namur-Dinant - frontière française-Givet

Ouverture :

Namur - Dinant : 10 novembre 1862
 Dinant - Frontière - Givet : 4 février 1863

Fermeture :

Dinant - Frontière - Givet : 1989
 (Exploitation touristique : 1990-2000)

Concessionnaires :

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

Electrification :

fin mai 1990 (Namur - Y Neffe)

Longueur totale :

47,2 km en territoire belge

Sections :

Namur - Dinant : 28 km
 Dinant - Frontière : 19 km
 Frontière - Givet : 3,2 km

Ouvrages d'art :

Tunnels : Lustin : 354 m
 Godinne : 81 m
 Moniat : 134 m
Ponts : Namur (Pont du Luxembourg)
 Houx
Viaduc : Jambes

Gares desservies : Namur, 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

La ligne 154

La construction de la ligne Namur – Dinant – Givet est étroitement liée à la *Société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège avec ses extensions*, compagnie britannique ayant obtenu en 1845 la concession pour les lignes ferroviaires de Namur à Liège. Cette concession cèdera son bail à la *Compagnie du Nord-Belge* en 1855.



Tunnel de Godinne, février 1989 (Réf. K00867)

La concession de 1845 comportait une clause relative à l'obligation faite au concessionnaire de prolonger la voie par Dinant jusqu'à la frontière française si, pendant les dix premières années de la convention, on construisait en France un chemin de fer auquel ce prolongement pourrait être raccordé.

Et en effet, côté français, la *Compagnie du chemin de fer des Ardennes* décide de construire la voie ferrée entre Charleville et Givet et la frontière belge. La *compagnie du Nord-Belge*, qui avait repris en 1855 l'exploitation de la ligne Liège – Namur, se trouve dès lors dans l'obligation d'honorer la réalisation d'une liaison entre les deux lignes par la vallée de la Meuse, de Namur à la frontière française.

La construction de la ligne sera très difficile vu la topographie coincée le plus souvent entre la Meuse et les hautes falaises de la vallée. Cette situation nécessitera la mise en place de nombreux ouvrages d'art importants dont deux ponts au-dessus de la Meuse, à Namur et à Houx, et de trois tunnels : Lustin, Godinne et au Moniat.

Une ligne, deux sections

La section Namur - Dinant, à voie unique, est officiellement ouverte au trafic de voyageurs le 11 novembre 1862. Les trains de marchandises ne circuleront seulement qu'à partir du 5 février 1863, au lendemain de la mise en service de la section Dinant – Givet. Cette section Dinant - Givet est longue de 18,946 km sur le territoire belge et de 3,229 km sur le territoire français, soit une longueur totale de 22,175 km. La liaison frontalière n'était pas utilisée pour le passage des trains de voyageurs internationaux à longue distance.

La ligne 154 suit de près les méandres de la Meuse et les quelques 50 km de ligne offrent des débouchés aux carrières, aux produits houillers et métallurgiques de la vallée de la Meuse vers le Nord et l'est de la France. Un trafic considérable de marchandises en provenance du bassin liégeois et de la France ne va pas tarder à se développer sur cet axe, à caractère international.

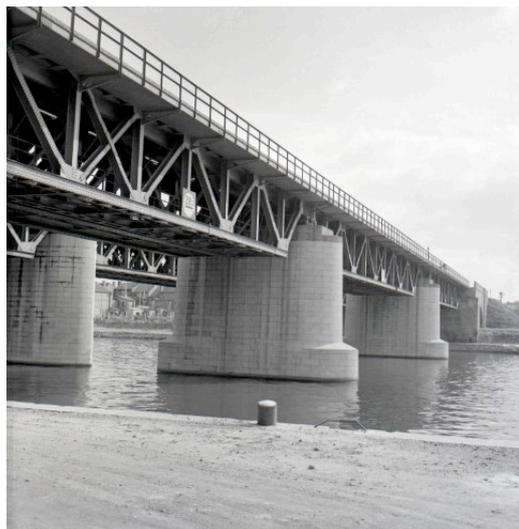


Train de voyageurs sur la ligne 154 à Neffe, 7 juillet 1982 (Réf. M272_011)

Apogée et déclin

Le premier horaire comportait quatre aller-retours journaliers entre Dinant et Givet, avec un temps de parcours de 31 à 37 minutes et deux arrêts seulement, à Hastière et Heer-Agimont. Les vitesses moyennes étaient de l'ordre de 60 km/h pour les express, 45 km/h pour les omnibus, 40 km/h pour les trains mixtes et 30 km/h pour les trains de marchandises.

La Première Guerre mondiale va perturber le trafic sur la ligne et, en 1915, les Allemands entament la mise à double voie de l'ensemble de la ligne pour des raisons stratégiques en vue de ravitailler le front de Champagne. L'entre-deux guerres verra l'essor des trains à vocation touristique. Les « trains de plaisir » mis en service dans les années 1930, dans la foulée des congés payés emmènent les vacanciers vers les Ardennes belges.



Pont de Luxembourg à Namur (Réf. Z04720a)

L'exploitation par le Nord-Belge durera jusqu'au 10 mai 1940, date à laquelle la ligne Namur – Dinant – Givet est reprise par la SNCB.

Après la guerre et la reconstruction du pont du Luxembourg, à Namur, le trafic a repris normalement bien que la ligne ait perdu des flux de marchandises majeurs au profit de la ligne Athus - Meuse.

La section Dinant - Givet

Au milieu des années cinquante, la ligne atteint son apogée avec un maximum de 9 A/R le dimanche. A cette époque, la section Dinant - Givet a déjà une vocation nettement touristique dans le domaine voyageur. En 1963, les trains à vapeur disparaîtront sur l'ensemble de la ligne au profit de locomotives diesel et d'autorails. Entre 1968 et 1971, la SNCB décide de mettre la ligne à voie unique, à la suite de la diminution du trafic fret et fin des années 1970, la fermeture de la section Dinant – Givet est dans l'air pour non-rentabilité.

La section entre Namur et Dinant échappe à cette fermeture. En 1981, il est même décidé d'électrifier cette section. Les travaux débutent en 1984 et il faudra attendre le 27 mai 1990 pour la mise en service de la traction électrique.



Train de voyageurs sur la ligne 154 à Waulsort, 27 mai 1989 (Réf. M254_020)

La fin d'une époque

En juin 1984, le plan IC-IR prévoit de fermer à l'exploitation voyageurs la section Dinant – Givet. Un accord franco-belge va cependant sauver la ligne de la fermeture; la SNCF propose en effet d'exploiter le tronçon à l'aide d'autorails de la SNCF. Mais, quelques années plus tard, suite à la réorganisation du trafic fret en France et en Belgique, la section Dinant – Givet est à nouveau en danger et elle sera fermée au trafic de voyageurs en 1988 et un an plus tard pour les marchandises.

Ligne touristique

Entre 1990 et 2000, le *Chemin de fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V)* a développé l'exploitation touristique de la section Dinant - Givet avec des autorails diesel et occasionnellement en traction vapeur.

Depuis la fermeture en 1988 et l'abandon de l'exploitation touristique en 2000, des voix s'élèvent pour demander la réouverture de la ligne, d'une part pour la desserte voyageurs et d'autre part pour la desserte locale du trafic de marchandises. Plusieurs projets ont été élaborés, mais aucun n'a encore abouti. L'idée serait d'intégrer la ligne Dinant - Givet dans le réseau belge en prolongeant les trains Bruxelles - Dinant jusqu'à Givet. Cela nécessiterait l'électrification de la section Dinant – Givet.

D'autres demandent la transformation de l'assiette ferroviaire en piste cyclable (RAVeL), entre Dinant et Givet. C'est ce dernier projet qui semble prendre le dessus sur le projet d'une réouverture. L'asbl *Chemins du rail* annonçait d'ailleurs en mars 2018 la réalisation du dernier tronçon RAVel Hastière-Givet qui fera partie intégrante du parcours international de « la Meuse à vélo » qui couvre près de 1 000 km de voie lente.

Catherine Walravens
Mars 2021

Bibliographie succincte

- Articles :** Electrification de la ligne 154 Namur-Dinant 27 mai 1990. *Trans-fer*, n° 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*, n° 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*, n° 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*, n° 122, 01-09-2010, pp. 15-50, K442931
- Livres :** 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)*. Mons : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2014, 232 p., C574266
- VANDERHAEGEN J-L. *Lijn 154. Namur - Dinant – Givet*. Mons : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2014, 232 p., C575366

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Ligne 154 Namur - Dinant - Heer-Agimont - frontière française

Collection musée : Ligne 154 Namur - Dinant - Heer-Agimont - frontière française