

# *Le passé et l'avenir de la ligne Dinant-Givet*

*Notre intérêt pour le trafic ferroviaire transfrontalier est né de la confrontation avec les faits, sur le terrain. Il y a plus de 20 ans déjà, quand nous avons dû franchir la frontière franco-suisse, dans le Jura, entre Le Locle et Morteau, nous avons pu constater à quel point il était difficile de franchir la frontière par le rail en raison de l'offre si aléatoire. Cette expérience personnelle s'est répétée durant notre séjour en Belgique en 2002 et 2003. Nous avons alors même fait l'expérience d'une absence totale d'offre de transports publics, à tel point que nous avons dû passer la frontière franco-belge à pied. C'est ainsi également que nous avons découvert la ligne Dinant-Givet, en 2003. À cet endroit, il reste tout de même un bus pour franchir la frontière. Après notre retour en Suisse, nous avons trouvé dans cette expérience personnelle l'inspiration de notre thèse de doctorat.*

*La thèse est effectuée à l'Université de Lausanne (Unil) et à l'Institut de hautes études en administration publique (IDHEAP), bien que nous soyons en fait chercheur à mi-temps à l'École polytechnique fédérale de Zurich (ETH Zurich) dans le domaine du trafic ferroviaire (Institut pour la planification du trafic et des systèmes de transport).*

**L'**étude se penche sur quatre lignes ferroviaires transfrontalières, deux lignes franco-suisse et deux lignes franco-belges. Le but de la thèse consiste à cerner les facteurs de succès et d'échec intervenant dans la réouverture et la modernisation de lignes transfrontalières. L'étude poursuit quatre principaux objectifs :

- Identifier le cadre politique, juridique et institutionnel qui entrave et promeut le trafic ferroviaire transfrontalier.

- Montrer que le trafic ferroviaire transfrontalier peut constituer la pierre angulaire d'un développement durable dans les régions concernées.

- Identifier les indicateurs décisifs pour le succès d'une poli-

*tique de réouverture (grille d'analyse à développer).*

- Tester et confronter les propositions théoriques sur le terrain, dans les régions et sur les lignes ferroviaires choisies.

*L'un des cas retenus par notre thèse est la ligne ferroviaire transfrontalière Dinant-Givet. Dans les pages qui suivent, nous retraçons l'histoire de la ligne de son premier essor jusqu'à son abandon. L'analyse empirique montre que la ligne Dinant-Givet n'a jamais été un grand axe ferroviaire de marchandises, de sorte que sa réouverture ne concurrence pas l'axe ferroviaire de marchandises Athus-Meuse. Nous tentons ensuite d'élaborer un cadre et de définir les conditions nécessaires à une réouverture*

*réussie de la ligne ferroviaire transfrontalière Dinant-Givet.*

## **Des débuts timides**

La construction de la ligne Dinant-Givet est étroitement associée au nom de James (Jacob) de Rothschild (Banque de Rothschild frères) et sa Compagnie du chemin de fer du Nord (NORD), la société française qui a doté ces lignes belges d'une administration locale siégeant à Liège et connue sous le nom du Nord-Belge (NB) (1).

Mais à l'origine, on trouve la "Société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège avec ses extensions" et sa concession du 20 juillet 1845 pour les lignes ferroviaires de Namur à Liège et de Mons à Manage. Cette société composée de financiers britanniques avait son siège administratif à Bruxelles, d'où les affaires étaient suivies par un conseil d'administration anglo-belge.

La ligne complète de Liège à Namur a été mise en service en 1851 et exploitée par ladite compagnie. Elle a cédé à bail la ligne Liège-Namur à la Nord-Belge (NB) en 1855. Comme l'indique le nom de la compagnie qui a reçu la concession pour la ligne Liège-Namur - "Société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège avec ses extensions" - on prévoyait de construire des lignes supplémentaires (extensions).

La concession de 1845 liée à la convention conclue au sujet de Liège-Namur 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 (2).

Côté français, c'est la Compagnie du chemin de fer des Ardennes (CFA) qui a reçu la concession principale pour la construction d'une ligne ferroviaire entre Charleville et Givet (3). Cette ligne a été ouverte le 28 avril 1862 pour le trafic ferroviaire jusqu'à Givet. La CFA a été rachetée par la Compagnie des chemins de fer de l'Est en 1864.

L'arrivée du rail à Givet n'a pas vraiment soulevé l'enthousiasme du conseil de la Compagnie du Nord, car l'obligation de construire une ligne Namur-Givet était encore en vigueur (4). Or le Conseil de la NB estimait que la nouvelle ligne ne présentait pas d'intérêt pour la NB. D'autre part, on ne voulait pas laisser le champ libre à un nouveau concurrent qui pourrait ainsi gagner Namur. Comme la NB louait le réseau de la "Société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège avec ses extensions", elle accepta de faire construire le tronçon Namur-Givet.

La construction en a été soustraite à MM. Bolle et Cie pour la somme de 2 250 000 FB (5). Le 5 février 1862, on terminait les travaux pour la section Namur-Dinant à voie unique, longue de 27,539 kilomètres. Elle a été ouverte au trafic marchandises dix jours plus tard, le 15 février.

Son inauguration a eu lieu le 10 octobre de la même année et le service voyageur régulier y a été mis en service le 11 novembre 1862. Le jour de l'inauguration, un banquet de 50 couverts a été servi à l'hôtel de ville de Dinant. À cette occasion, le bourgmestre Wala a reçu 2 000 F pour les pauvres de la ville, offerts par la NB.

Entretemps, une autre ligne belge était arrivée à Givet, avant la NB. Le 1er juin 1862, la compagnie de l'Est Belge se raccordait à Givet avec la ligne Châtelaineau-Acoz-Florennes-Doische-Givet.

Le premier train marchandises a ainsi atteint déjà Givet par le parcours Châtelaineau-Doische-Givet le 26 avril 1862.

Le charbon transporté par ce premier train marchandises a été offert aux pauvres de Givet.

Le 5 février 1863, on ouvrait la section manquante entre Dinant et Givet, elle aussi à voie unique, 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. Une nouvelle liaison transfrontalière était née.

Mais elle n'acheminait jamais de trains voyageurs internationaux en transit (6). L'un des motifs en était le système de freinage.

Depuis le 28 février 1887, la NB utilisait le frein à vide sur la ligne Liège-Givet ; or ce système a débouché sur une impasse. A cause de cela, les voyageurs qui souhaitaient franchir la frontière devaient toujours changer de train à Givet.

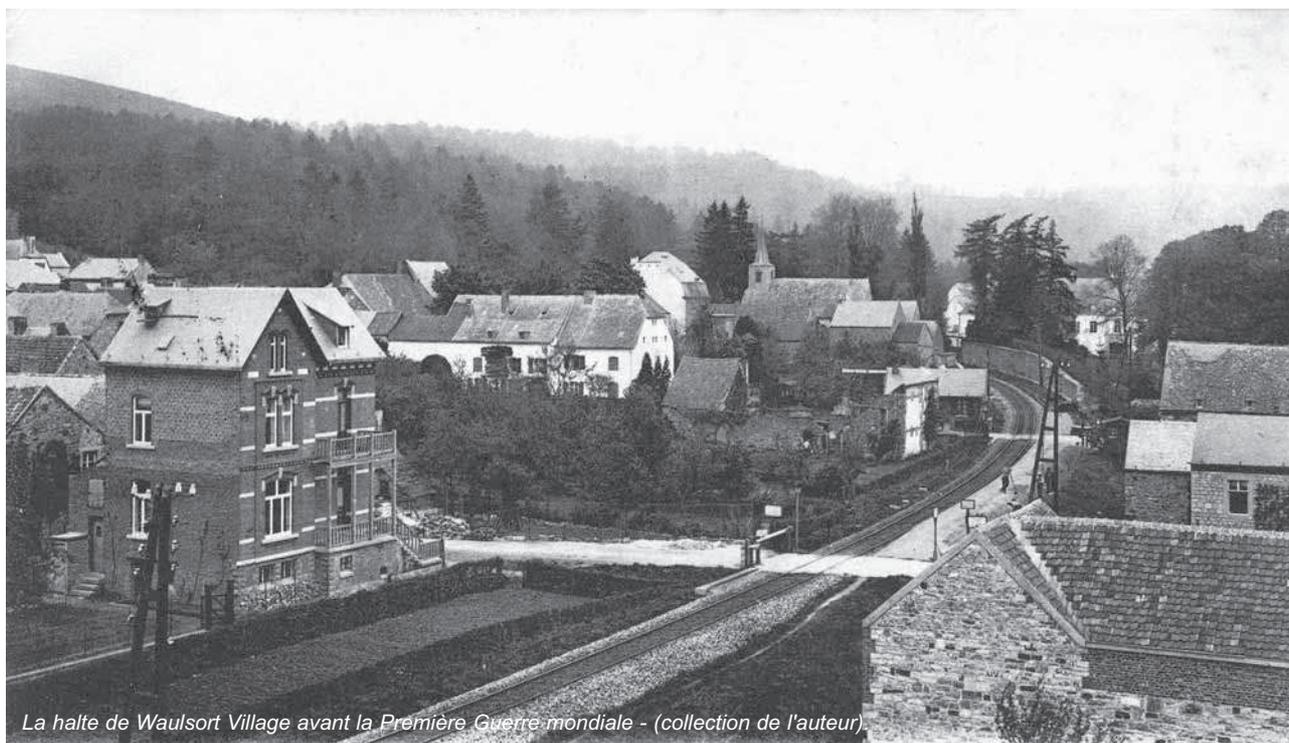
## Évolution jusqu'à la Grande Guerre

La ligne Dinant-Givet utilise les rails de la ligne de l'Athus-Meuse (AM) entre Dinant et la bifurcation de Neffe (1 570 m) puis se détache pour suivre le cours de la Meuse. En 1896, on a ouvert un point d'arrêt à Neffe. Presque 3,5 km plus loin se situe le seul ouvrage d'art d'une certaine importance bâti entre Dinant et Givet : le tunnel de Monia, long de 134 mètres, creusé dans un éperon rocheux au bord de la Meuse (7).

La grande résistance de la roche a permis de réaliser un tunnel sans revêtement, à l'exception d'une courte zone maçonnée dans la paroi côté Meuse. Ensuite, la ligne remonte la vallée de la Meuse le long d'un parcours pittoresque longeant la Meuse et passant derrière le Château de Freÿr.

La première halte se trouve à 9,5 km de Dinant: Waulsort, créée en 1870, avec des quais asymétriques et de charmants bâtiments voyageurs (8). En franchissant 900 m de plus, on passe devant une autre halte, Waulsort-Village, qui date de 1900. La ligne





suit les méandres du fleuve pour arriver à la ville de Hastière, à 13,8 km de Dinant, avec des installations ferroviaires importantes. Après 1,9 km, on arrive à la petite halte de Hermeton-sur-Meuse, ouverte en 1903. Le compteur indique 18,3 km en arrivant à la gare frontière de Heer-Agimont, avec ses miradors sur les quais, qui permettent aux douaniers de vérifier le contenu des wagons marchandises. La frontière franco-belge est franchie quelque 700 m après la gare de Heer-Agimont, puis la voie ferrée rejoint Givet, après un tracé presque rectiligne d'environ 3 km passant à côté du port de Givet, de ses installations et de son embranchement ferroviaire (voir plus bas).

Le premier horaire comportait quatre aller-retour (A/R) entre Dinant et Givet, avec un temps de parcours de 31 à 37 minutes et deux arrêts seulement, à Hastière et Heer-Agimont. La littérature de l'époque comprend des éloges sur la rentabilité et le fort trafic de la ligne, mais sans citer de sources, de sorte qu'il faut laisser cela au conditionnel. Ainsi, il n'est pas clairement établi sur quel tronçon

la NB faisait du bénéfice et sur quel parcours on comptait 78 trains par jour (9). Comme toute la ligne était à voie unique entre Dinant et Givet et que le tronçon d'environ 11,1 km reliant la bifurcation de Neffe et la gare de Hastière n'offrait aucune possibilité de croisement, chaque train bloquait ce tronçon pendant environ 15 minutes.

La capacité théorique de la ligne avant la Première Guerre mondiale était donc d'environ quatre trains par heure. D'autre part, les vitesses à l'origine 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 (5).

Dans la direction sud-nord, le trafic marchandises consistait en des trains complets de minette (minerai de fer en Lorraine) descendant la Meuse de Charleville-Mézières vers Givet, Dinant, Namur et le bassin sidérurgique de Seraing.

Dans le sens inverse, il y avait des trains de coke, fabriqué sur la

base de la houille liégeoise, à destination des usines sidérurgiques luxembourgeoises et lorraines. Le concurrent direct de la voie ferrée était la Meuse, par ailleurs impraticable pendant trois à quatre mois de l'année, de sorte que le rail constituait alors le seul moyen de transport pour les marchandises lourdes. En outre, la ligne permettait aux carrières situées le long de la Meuse de transporter leurs produits pondéreux.

En 1866, la Compagnie du chemin de fer de Mariembourg basée à Chimay s'est raccordée à la ligne Dinant–Givet à Hastière (plus précisément, le raccordement était effectué à Hermeton-sur-Meuse). Dès le 5 mars 1866, il était possible d'aller à Mariembourg sans passer par Givet (10)

Ce petit tronçon de 10,985 km fermait le triangle Givet-Doische-Hastière-Givet. Il desservait la halte de Hermeton-sur-Meuse (bifurcation vers Doische et tronçon commun avec le NB) puis passait par la halte d'Agimont-village pour atteindre ensuite Doische.

Plus tard, les trains de la Compagnie de Chimay ont également circulé jusqu'à Dinant. En 1885, on comptait 5 A/R entre Dinant et Givet.

## L'entre-deux-guerres

La Première Guerre mondiale a sérieusement perturbé le trafic sur la ligne. Le pont sur la Meuse situé à la sortie de Namur a été détruit lors de la retraite de l'armée belge (11). Les Allemands l'ont rétabli mais les trains n'ont pu rouler à nouveau de Dinant à Givet (1 A/R par jour) que le 20 mars 1915. Le 1er mai de la même année, on a passé à 2 A/R entre Jambes et Givet, puis à 3 A/R dès le 1er novembre 1917.

En 1915, l'armée allemande a entamé les travaux de mise à double voie de l'ensemble de la ligne pour des raisons stratégiques. Elle voyait dans cette ligne au profil sans difficulté un axe tout trouvé pour le ravitaillement du front de Champagne.

L'époque de l'entre-deux-guerres a été marquée par un essor des

trains à vocation touristique. Les fameux "trains de plaisir" mis en service dans les années 1930, dans la foulée des congés payés, ont fait augmenter l'offre.

Au début des années 1930, la ligne Dinant-Givet était parcourue par 6 à 7 A/R quotidiens de trains de voyageurs, certains en provenance de Bruxelles et en correspondance de et vers Paris (6). Le trafic marchandises était alors important, mais il a fortement baissé en 1939, suite à la décision de la SNCF de faire transiter son trafic lourd par l'axe frontalier Montmédy-Ecouvieux-Virton, acheminé en Belgique par la ligne Athus-Meuse.

En ce qui concerne le matériel roulant, le NB a introduit très tôt, dès 1876, des voitures avec couloirs centraux qui permettaient aux contrôleurs de faire leur travail sans sortir du véhicule (12). Auparavant, le contrôleur sortait de chaque compartiment pendant la marche du convoi et gagnait le compartiment voisin par les longs marchepieds latéraux qui reliait les compartiments. Malgré tout, ce

type de voiture est resté en service très longtemps.

Dès 1934, la ligne n'a plus compté que des voitures en métal. Côté locomotives, on utilisait le type "Revolver" pour les trains voyageurs et le type "Chocolat" pour le service voyageurs et marchandises (13).

Les locomotives du NB étaient surnommées "Chocolat" à cause de la livrée brune (chocolat chaud) qui les différenciait de celles de la SNCB. En Europe, autrefois, d'autres compagnies ferroviaires ont peint leurs locomotives en couleur chocolat chaud, dont du BLS (Berne-Lötschberg-Simplon) en Suisse jusqu'à l'avant-dernière série de locomotives électriques.

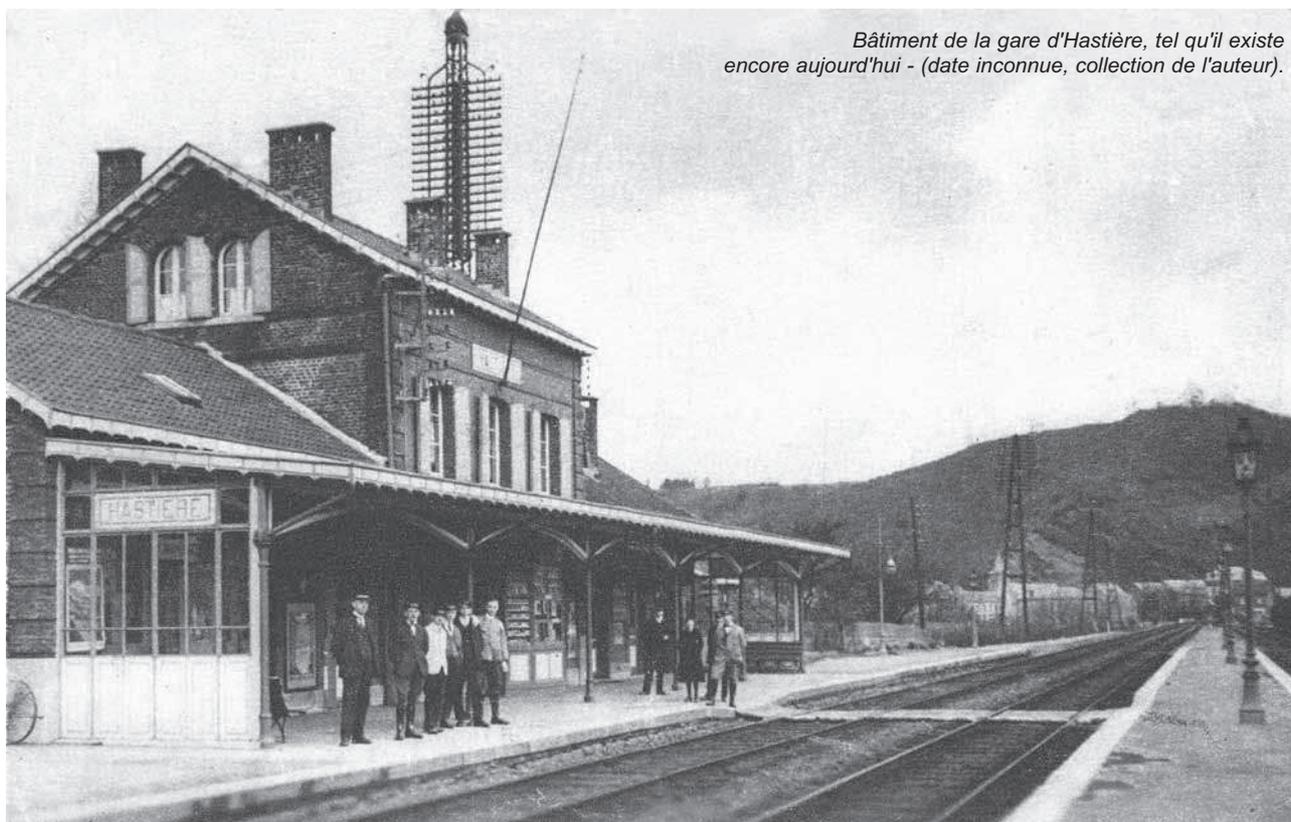
En 1938, alors que les différentes compagnies françaises (NORD, Est, PLM, PO, Midi) étaient nationalisées pour constituer la SNCF, le NB continuait d'exploiter ses lignes en Belgique depuis sa direction installée à Kinkempois (14). Selon le statut du NB, la concession de la ligne Namur-Givet expirait en septem-



La halte de Waulsort Village avant la Première Guerre mondiale - (collection de l'auteur).

## Evolution du trafic de 1938 à 2008

Nombre de trains en semaine	Durée du parcours en minutes	Nombre de correspondances à Givet < 15min vers Charleville	
<i>Dinant-Givet en 1938</i>			
9 A/R	30 à 40	5	Dans les stations intermédiaires, il n'y avait qu'une minute d'arrêt. Les contrôles douaniers étaient effectués à Givet. Dans le sens inverse, le contrôle douanier était effectué à Heer-Agimont (7 à 8 minutes d'arrêt en gare de Heer).
<i>Dinant-Givet en 1948</i>			
7 A/R	46 à 51	2	Le contrôle douanier était effectué à Heer-Agimont (10 minutes d'arrêt). De plus, on prolongeait légèrement le temps de parcours et le temps d'arrêt dans les stations.
<i>Dinant-Givet en 1958</i>			
8 A/R	38 à 41	1	Le contrôle douanier était effectué à Heer-Agimont (10 minutes d'arrêt). Les correspondances étaient mauvaises dans les deux sens, mais meilleures le soir.
<i>Dinant-Givet en 1968</i>			
9 A/R	25 à 27	22	Le contrôle douanier était effectué à Givet. Dans le sens inverse, le contrôle douanier était effectuée à Heer-Agimont (6 à 9 minutes d'arrêt dans la gare de Heer). On estime que le gain de temps de parcours était bloqué par l'introduction de la traction diesel. Les correspondances dans le sens inverse, de Charleville vers Dinant, étaient meilleures.
<i>Dinant-Givet en 1978</i>			
9 A/R	25 à 30	2	Le contrôle douanier était effectué à Givet. Dans le sens inverse, le contrôle douanier était effectuée à Heer-Agimont (3 à 6 minutes d'arrêt dans la gare de Heer). Des trains et des bus qui se limitaient à Heer-Agimont. Les correspondances dans le sens inverse, de Charleville vers Dinant, étaient meilleures.
<i>Dinant-Givet en 1988</i>			
4 A/R	18 à 20	(4)	Le temps de parcours était réduit grâce aux autorails et à la suppression de la halte de Hermelon sur Meuse. Il était le même pour les deux sens. Le temps de correspondance à Givet ne peut pas être établi sur la base de l'horaire SNCB. Les 4 A/R étaient des trains prolongés de et à destination de Charleville.
<i>Dinant-Givet en 2008</i>			
11 A/R	33 à 42	2	Le contrôle douanier n'existait plus. Les correspondances dans le sens inverse, de Charleville vers Dinant, étaient inexistantes. Le bus donnait correspondance à Dinant vers et de Bruxelles.



Bâtiment de la gare d'Hastière, tel qu'il existe encore aujourd'hui - (date inconnue, collection de l'auteur).

bre 1941. Mais il était prévu qu'en cas de guerre la SNCB prendrait possession des lignes du NB et les exploiterait elle-même (15).

Ainsi, dès la reprise du service qui a suivi l'invasion allemande du 10 mai 1940, c'est la SNCB qui a fait circuler les trains sur la ligne.

Tout le matériel roulant (156 locomotives) et le personnel du NB ont été intégrés aux effectifs de la SNCB. Le NB n'a jamais repris possession de ses lignes, contrairement à la Compagnie de Chimay. La reprise du NB a été régularisée par la loi du 30 décembre 1946, qui autorisait la SNCB à incorporer les lignes du NB dans son réseau (16).

Une convention datée du 27 novembre 1946 fixait le montant de l'indemnité à 500 millions de francs, somme payée en 1947. Pour éviter de coûteuses expertises et le calcul des dommages de guerre, on a fixé la date de cession du NB a posteriori au 10 mai 1940, jour de l'invasion.

L'indemnité de 500 millions de francs à verser à la compagnie du NB a été calculée sur la base de l'actif à cette date (15). Durant la guerre, la circulation sur la ligne vers Givet a été fortement handicapée par la destruction du pont sur la Meuse à Namur.

Le trafic ferroviaire traversant la Meuse n'a pu être rétabli qu'au début de février 1945 grâce à la construction d'un pont ferroviaire provisoire.

### **Les années 1950 et 1960, l'âge d'or**

Après la guerre, et la reconstruction du pont de la Meuse à Namur, le trafic a repris normalement.

Bien que la ligne ait perdu des flux de trains de marchandises majeurs au profit de la ligne Athus-Meuse, qui offre un parcours plus court, elle a gardé une certaine importance. Preuve en est que le plan d'électrification de 1947 mentionnait la ligne Dinant-Heer-Agimont dans sa phase 7,

avec les lignes Tournai-St-Ghislain, Libramont-Bertrix-Virton-Athus et Namur-Dinant-Bertrix (17).

L'objectif consistait à électrifier 1 500 kilomètres de voies ferrées, dont la ligne Dinant-Heer-Agimont, dans un délai de cinq ans, en commençant entre 1948 et 1951. Le plan s'est heurté à des problèmes de financement et il n'a jamais été réalisé comme prévu, au grand dam de la ligne Dinant-Givet.

Le tronçon Dinant-Heer-Agimont figurait dans le dernier paquet d'électrification, avec Athus-Libramont, Bertrix-Dinant et Namur-Dinant-Heer-Agimont. À relever que le rapport de 1947 comportait une remarque sur l'électrification de Namur-Heer-Agimont aux termes de laquelle il était prévu de réaliser des transports de minerais entre Heer-Agimont et Namur (18).

Au milieu des années 1950, on atteignait le niveau d'exploitation du trafic voyageur le plus dense de

## Liste des lignes et dates de fermeture

Ligne	Date de fermeture du trafic voyageurs et marchandises	Date de démontage des lignes
Charleroi-Walcourt-Mariembourg-Vireux-Molhain (L 132)	<p>Suppression du service voyageurs Treignes-Vireux-Molhain le 10 décembre 1962.</p> <p>Suppression du service voyageurs Mariembourg-Treignes le 29 septembre 1963.</p> <p>Suppression du service marchandises Nismes-Vireux-Molhain le 1er novembre 1971.</p> <p>Suppression du service marchandises Mariembourg-Nismes le 12 octobre 1977.</p> <p>Depuis le printemps 1976, exploitation touristique Treignbes-Nismes par les Chemins de fer à vapeur desTrois Vallées (CFV3V).</p>	<p>Mariembourg-Vireux-Molhain (mise à voie unique en 1948).</p> <p>Mariembourg-Treignes (exploitation simplifiée depuis 1963).</p> <p>Nismes-Treignes (ligne touristique depuis 1975).</p> <p>Treignes-frontière françaises (voie démontée en 1975).</p>
Givet-Doische-Florennes (L 138 A)	<p>Suppression du service voyageurs Givet-Doisches durant la seconde Guerre mondiale ?</p> <p>Suppression du service voyageurs Doisches-Florennes en octobre 1954.</p> <p>Suppression du service marchandises Florennes-Merlemont en 1966 ?</p>	<p>Givet-Doische (voie démontée en 1950).</p> <p>Doische-Merlemont (voie hors service depuis 1954, démontée en 1984).</p>
Jemelle-Houyet-Dinant-Anhée-Wamant-Tamines (L 150)	<p>Suppression du service voyageurs Dinant-Tamines le 30 septembre 1962.</p> <p>Suppression du service voyageurs Jemelle-Houyet le 13 avril 1959.</p> <p>Fermeture à tout trafic entre Jemelle et Houeyt le 23 novembre 1978.</p>	<p>Triangle d'Anhée (voie hors service depuis 1964).</p> <p>Démontage de la deuxième voie entre Anhée et Tamines en 1964.</p> <p>Jemelle-Houyet (voie démontée en 1983).</p>
Hastière-Hermeton sur Meuse - Doische-Mariembourg-Chimay (L 156)	<p>Suppression du service voyageurs Anor-Chimay le 15 novembre 1953.</p> <p>Suppression du service voyageurs et marchandises Hastière-Mariembourg le 17 octobre 1954.</p> <p>Suppression du service voyageurs Chimay-Mariembourg le 14 septembre 1964.</p>	<p>Doische-Mariembourg (voie hors service depuis 1954).</p> <p>Mariembourg-Doische-Hermelon sur Meuse (voie hors service en 1969, démontée en 1971).</p>

l'histoire de la ligne, avec un maximum de 9 A/R le dimanche.

A cette époque, la ligne Dinant-Givet avait déjà une vocation nettement touristique dans le domaine voyageur (15).

Pendant l'EXPO 58 à Bruxelles, un train direct reliait Givet et Schaerbeek. À l'origine, on avait demandé un train direct Bruxelles-Namur-Charleville-Mézières, mais la SNCF avait refusé, arguant que le potentiel était trop faible, soit de quelque 60 personnes par jour (19). Il y avait par ailleurs deux bonnes correspondances par jour à Givet.

Dans les années 1960, en période de plein emploi, le trafic marchandises était important. Il s'agissait d'un trafic marchandises à vocation régionale et locale. Il y avait notamment le port de Givet avec la SANARA, les usines de cuivre de Flohimont et leur embranchement, les carrières de pierre bleue et la sablière de Sambre et Dyle en gare d'Hastière, pour ne citer que quatre exemples.

La gare frontière d'Heer-Agimont employait 19 agents. Chaque mois, quelque 4 000 wagons de marchandises franchissaient alors ce point frontière. Environ huit convois de marchandises réguliers et plusieurs trains spéciaux y passaient la frontière chaque semaine.

On voyait passer régulièrement les trains complets de voitures Opel d'Anvers vers le port de Givet, les trains de charbon d'Allemagne et des Pays-Bas vers France Acier, le train de la sablière de Sambre et Dyle avec de 8 à 24 wagons (20), des coils d'acier belge, des trains de matériel vide en retour, des trains vers Anvers avec des machines agricoles ou de la bière Kronenbourg, les fameux trains d'eau Evian et Vittel et des

trains complets de pipe-line vers Anvers, entre autres (21).

L'année 1963 a marqué la fin des trains à vapeur. Depuis mai 1963, des trains de voyageurs sont assurés en traction diesel, surtout en fonction des besoins des écoliers et des navetteurs (22). Mais les années 1960 sont aussi celles de la première grande vague de suppressions de lignes régionales. Et, dès cette époque, la ligne Dinant-Givet a été menacée de fermeture (23).

Ce n'était qu'une fausse alerte, mais on a alors déjà commencé à fermer des lignes qui alimentaient la ligne Dinant-Givet.

## **Le lent recul à partir des années 1970**

Les années 1970 s'annonçaient sombres. Dans un premier temps, on a mis à voie unique la ligne située entre la bifurcation de Neffe et Hastière (28 février 1968).

Dans une deuxième étape, le tronçon reliant Hastière et Heer-Agimont a été à son tour mis à voie unique (27 novembre 1971). Le tronçon séparant Heer-Agimont et Givet est resté à double voie. On a certes modernisé la signalisation, mais la mise à voie unique de la majeure partie de la ligne constituait un signal clair de diminution du trafic, au point de pouvoir être assuré sur une seule voie. C'était également possible en raison du fait que le trafic voyageur n'augmentait plus, de sorte qu'il restait des capacités suffisantes pour le trafic fret. En 1975, on a démolit la vénérable gare de Dinant pour bâtir un bâtiment plus sobre et fonctionnel.

Vers la fin des années 1970, la fermeture de la ligne Dinant-Givet était déjà dans l'air. La chasse aux lignes "non rentables" avait commencé (24).

## **Le plan IC/IR de 1984 et les petites lignes**

Avec le nouvel horaire entré en vigueur le 3 juin 1984, une nouvelle ère commençait sur le réseau ferroviaire belge de la SNCB. Ce nouvel horaire instaurait un service cadencé (chaque heure un train dans chaque sens, qui arrive et repart toujours à la même minute) pour les trains voyageurs du service intérieur qui bouleversait les habitudes des usagers. On a alors créé de nouvelles catégories de trains, notamment les trains IC (InterCity, avec une vitesse moyenne d'au moins 85 km/h) et IR (InterRegio, avec une vitesse moyenne d'au moins 65 km/h), qui représentaient quelque 60% de la nouvelle offre. Ce nouveau concept d'exploitation du réseau SNCB était baptisé "Plan IC-IR 84".

Le "Plan IC-IR 84" trouve ses origines dans l'évolution préoccupante de la situation financière de la SNCB depuis les années 1970. Depuis l'après-guerre, la politique de transport menée par les différents gouvernements belges a consisté en la fermeture de nombreuses petites lignes et gares, justifiée systématiquement, et uniquement, par le manque de rentabilité économique. D'autre part, pendant des dizaines d'années, la SNCB (ou plutôt les gouvernements successifs) n'ont pas mis à disposition les ressources financières nécessaires à la modernisation des petites lignes et de leurs gares, ni à la mise en œuvre d'un mode d'exploitation moderne, avec un matériel roulant adapté à la situation réelle et un horaire répondant à la demande et aux nouveaux besoins des clients.

La ligne Dinant-Givet a valeur d'exemple de cette stagnation, des dizaines d'années durant, sans réel développement, sans vision pour

## Statistiques SNCB dans les deux sens réunis

Année	Dinant-Heer-Agimont	Dinant-Hastière	Hastières-Heer-Agimont	Heer-Agimont-Givet	Dinant-Givet
1951		1000			
1961	450				
1962	450				
1964	610				
1965	610				
1966	740				
1967		800	270		
1968		800	270		
1969	610				
1970		680	310		
1971	590				
1972		790	450	150	
1974		670	390	50	
1975		670	420	80	
1978		670	400	50	
1980		570	350	70	
1981					560
1982	480			50	
1984					364
1985					196
1986					138
1987					185

## Statistiques SNCB marchandises en tonnage brut annuel (tba) par ligne

Année	Dinant-Givet	Dinant-Bertrix	Ronet-Marloie
1960	1 861 000 tba	12 348 000 tba	10 537 000 tba
1967	1 395 000 tba	7 296 000 tba	9 556 000 tba
1969	1 345 000 tba	4 250 000 tba	9 359 000 tba
1970	2 714 000 tba	4 182 000 tba	13 359 000 tba
1971	3 190 000 tba	5 788 000 tba	9 235 000 tba
1975	4 000 000 tba	16 400 000 tba	37 700 000 tba
1978	2 200 000 tba	6 700 000 tba	19 200 000 tba

la ligne et pour le réseau ferroviaire secondaire dans son ensemble.

La politique de fermeture des lignes n'a pas empêché la situation financière de devenir catastrophique, ou plutôt la politique de fermeture, de non-développement des lignes et des gares, a été l'une des causes de cette évolution. Le nombre de voyageurs, pourtant encore de 247 millions en 1970, n'était plus que de 163 millions en

1982 ; parallèlement, les recettes d'exploitation avaient augmenté de 173% et les coûts d'exploitation de 297% (25).

En 1983, l'État belge, qui couvrait le déficit d'exploitation de la SNCB, décida de lui administrer un remède de cheval. C'est ainsi qu'est né le "Plan IC-IR 84", dont certaines mesures préliminaires remontaient à 1982, et qui a été suivi d'autres adaptations en 1988, 1994 et 1998, notamment.

Le "Plan IC-IR 84" s'articule autour de trois principes de base (25) :

- Suppression de gares, lignes et points d'arrêt peu fréquentés ou non rentables. Les critères de suppression ou de maintien d'une ligne étaient une fréquentation d'au moins 50 voyageurs/kilomètre par jour; un point d'arrêt n'était maintenu que s'il drainait au moins 200 voyageurs par jour.
- Systématisation du cadencement.



- Proportion accrue des relations rapides et diminution des services omnibus.

Les conséquences de l'application du "Plan IC-IR 84" ont été les suivantes :

- Suppression de 238 points d'arrêts.
- Diminution de l'offre omnibus de 46%.
- Suppression pure et simple de 137 kilomètres de lignes régionales.

Vu les résultats assez médiocres obtenus par l'introduction du "Plan IC-IR 84", on a lancé une deuxième grande vague de rationalisation du réseau, qui a entraîné la fermeture de la ligne Dinant-Givet.

Le "Plan IC-IR 84" forme le contexte dans lequel s'inscrit l'évolution de la ligne Dinant-Givet depuis les années 1980.

L'application du "Plan IC-IR 84" a été précédée de discussions animées. Plusieurs études de cette époque ont montré la pertinence du maintien de la ligne Dinant-Givet.

Ainsi, la Société de développement régional pour la Wallonie (SDRW) a montré l'importance de la liaison Dinant-Givet, susceptible de désenclaver la région de la Haute Meuse en lui fournissant un arrière-pays permettant d'ajouter l'influence d'autres centres à la polarisation du sillon industriel Sambre et Meuse (26).

La ligne Namur-Dinant-Givet-Charleville-Mézières figurait d'ailleurs aussi parmi les principales liaisons de la Communauté Economique Européenne (27), mais en vain.

Dans une lettre de la direction financière de la SNCB du 10 novembre 1978, on annonçait que les gares d'Hastière et d'Heer-Agimont allaient être équipées de "machines à distribuer les billets" (28): signe que la fin de la ligne ne pouvait pas être si proche.

## Le début de la fin

Avant la mise en application du "Plan IC-IR 84", le 3 juin 1984, il y avait encore neuf trains de voyageurs dans chaque sens, quoti-

diennement. Le "Plan IC-IR 84" prévoyait la suppression de la ligne Dinant-Givet. Un accord franco-belge statua qu'à partir du 3 juin 1984 la SNCF exploiterait le tronçon Dinant-Givet avec son propre matériel roulant et ses conducteurs. Seul un chef-garde belge accompagnerait les convois (23).

Dans un premier temps, la SNCF a engagé ses célèbres "Picasso" avec poste de conduite surélevé, puis des automotrices plus modernes nommées "Caravelles", d'abord normales, puis modernisées.

Malgré cet effort, l'exploitation restait plutôt anecdotique, avec quatre A/R seulement. Parallèlement, des bus ont concurrencé les trains (29). De plus, les correspondances n'étaient pas fameuses à Namur, surtout le week-end, avec un temps d'attente pouvant atteindre 35 minutes. Le point d'arrêt d'Hermeton-sur-Meuse n'était plus desservi par ces 4 A/R depuis le 3 juin 1984. Le temps de parcours pour Dinant-Givet était de 26 minutes, avec des arrêts à Waulsort,



La face opposée de la gare d'Heer-Agimont. - (date inconnue, collection de l'auteur).

Hastière et Heer-Agimont, soit une vitesse moyenne de 50 km/h.

Un bus circulait en parallèle, faisant concurrence aux quatre A/R du train. De plus, les billets de train n'étaient pas valables dans le bus et vice versa. Dans ces circonstances, personne ne s'étonnera que la fréquentation des trains ait été très modeste. Les résultats obtenus en termes de fréquentation durant la période d'exploitation avec les quatre A/R ne fournissent aucune référence valable pour les estimations de potentiel de la ligne. Malgré ces conditions d'exploitation très défavorables, la ligne Dinant-Givet a résisté pendant quatre ans à la fermeture. Le dernier train voyageur officiel entre Dinant et Givet est parti le samedi 28 mai 1988 à 16h33 de Dinant pour arriver à 16h59 à Givet et à 18h30 à Charleville-Mézières. Le seul parti politique présent à cette occasion était celui des Ecolos, qui protestaient contre la fermeture du service voyageur sur la ligne Dinant-Givet.

Mais la ligne restait ouverte pour le trafic marchandises. Ceci avec un convoi quotidien transportant essentiellement des voitures destinées à la société SANARA, à Givet, un train de desserte locale et quelques trains spéciaux (30).

La fermeture définitive de la ligne a engendré de vives réactions de toutes parts ; la SNCB et la SNCF se sont rejeté mutuellement la responsabilité de cette issue.

A l'origine de la décision de fermeture de la ligne, on trouve une décision politique et économique arrêtée conjointement par la SNCF et la SNCB, puis ratifiée par les gouvernements des deux pays concernés (31). Le conseil d'administration de la SNCB a

décidé la mise hors exploitation temporaire du tronçon Dinant-Givet de la ligne 154 en date du 20 décembre 1988 (document A 350/2). La SNCB a exécuté cette décision lors du changement annuel des horaires, soit le 27 mai 1989.

En 1987, la réorganisation du trafic fret international avait fait chuter fortement le trafic de transit sur la ligne Ronet-Namur-Dinant-Givet-Charleville-Mézières-Lumes.

La SNCB a ensuite pris la décision de la fermeture de la ligne Dinant-Givet en raison du faible niveau de trafic, des perspectives inexistantes et des frais importants à engager pour maintenir la ligne en état de fonctionnement.

Une desserte touristique ferroviaire sur le tronçon Dinant-Givet a été autorisée à partir du 26 mai 1990. Ainsi l'emprise ferroviaire était préservée aussi au titre des "besoins de la Nation", c'est-à-dire de la défense nationale. Au moment de la fermeture de la ligne, les habitants ont été pris d'un sentiment d'abandon et d'isolement.

A Heer-Agimont, la fermeture de la douane et de la gare se sont suivies de près, ce qui a eu un impact très négatif sur les emplois (32). La fermeture de la ligne pour le trafic voyageur, en 1988, a suscité des réactions négatives du côté des syndicats et des Ecolos, mais n'a pas été perçue comme une catastrophe, car l'offre supprimée - 4 A/R par jour - était déjà insuffisante.

Par contre, l'abandon du trafic fret a été très mal perçu à cause de son impact sur l'emploi. Le port de Givet abritait un centre d'entretien de General Motors (GM) qui occupait 150 personnes. Pendant un temps, les voitures ont fait un détour par Erquelinnes, puis le centre a fermé, également à cause

d'un changement de stratégie générale de GM (voir plus bas).

## Dernier espoir

Le Bureau économique de la Province de Namur (BEP) a confié l'autorisation de l'exploitation touristique du tronçon hors service à l'ASBL, "Chemin de fer à vapeur des trois vallées" (CFV3V), fondée en 1973, pour une durée de 20 ans.

Le parcours inaugural a eu lieu le 1er avril 1990. On a même alors étudié l'opportunité d'une exploitation journalière, à l'exception du lundi, pendant les mois de juillet et août. L'exploitation touristique comportait un A/R avec un auto-rail diesel et deux A/R avec une rame tractée par une locomotive à vapeur.

L'objectif de CFV3V consistait à atteindre une fréquentation de l'ordre de 20 000 voyageurs par an. En fait, on n'a jamais dépassé le cap des 10 000 voyageurs par an.

Le trafic se compose à 97% de voyageurs se rendant de Dinant à Givet, et seulement à 3% de passagers allant dans l'autre sens.

L'exploitation de la ligne s'est révélée difficile pour plusieurs raisons. Premièrement, du point de vue logistique, on était assez éloigné du centre d'exploitation des CFV3V, qui se trouve à Treignes. Un accès direct à la ligne via Treignes-Vireux-Molhain-Givet n'était pas possible.

La réouverture du tronçon Treignes-Vireux-Molhain est impossible pour plusieurs raisons. D'abord, côté français, l'emprise ferroviaire manque sur quelques kilomètres, car la ligne est utilisée par des entreprises locales. Le tunnel de Najauge (243 m, utilisé depuis longtemps comme champignonnière) ne constitue pas un obstacle.

Une visite personnelle du tunnel, sur toute sa longueur, nous a permis de constater qu'il est en bon état. Le vrai problème se situe juste après le tunnel, côté belge. La sortie du tunnel se trouve dans une entaille profonde d'une longueur d'environ 700 mètres. L'entrée du tunnel a été murée. L'entaille a été remplie avec de la terre pour gagner du terrain. De plus, une évacuation d'eau usée se trouve juste devant le tunnel. Enfin, on a construit une grande maison au beau milieu de l'ancienne emprise ferroviaire, entre Najauge et Treignes.

Pour alimenter la ligne en matériel roulant et en personnel, il fallait donc faire un grand détour, ce qui augmentait considérablement les coûts d'exploitation. Pour l'utilisation de la ligne Dinant-Givet, le CFV3V payait une redevance de 16 113 euros par an à la SNCB et la SNCF, sans compter l'entretien de la ligne et du matériel ainsi que le carburant (33).

Durant l'année 2000, les rumeurs d'abandon de la ligne Dinant-Givet par le CFV3V se sont multipliées, car la priorité était clairement mise sur le maintien de la ligne Mariembourg-Treignes, la création du musée et l'installation de l'atelier de réparation à Treignes, avec un soutien financier de la Région wallonne (34).

Au même moment, une réouverture de la ligne semblait proche et les responsables du CFV3V se déclarèrent prêts à se retirer pour la fin de l'année si le projet de réouverture se concrétisait. Le CFV3V a toujours espéré que la Région reprenne les lignes touristiques.

La SNCB est restée propriétaire des voies et elle a cherché à se dégager de sa responsabilité en



*Train des CFV3V arrivant pour s'arrêter en gare de Heer-Agimont en 1997 - (photo Daniel De Quick).*

cas d'accident. Cette évolution est principalement due au drame de Belgny-Trembleur (Liège), où l'ASBL "Li Trimbleu" exploitait un train touristique de mines. Le 5 octobre 1991, un train s'est mis en marche tout seul et a dévalé une pente avant de dérailler. Bilan de la catastrophe: 7 morts et 35 blessés.

Un lundi d'avril 2000, un locotracteur du CFV3V qui remorquait un wagon de marchandises vers Heer-Agimont a heurté un camion-citerne chargé de 15 000 litres de mazout sur un passage à niveau, à Hermeton-sur-Meuse. La collision a été si violente que le camion a versé sur le flanc. Les dégâts matériels ont été très importants, mais il n'y a heureusement eu qu'un blessé léger.

A notre avis, ce sont tous ces éléments cumulés (manque de rentabilité, charges élevées, accident à Hermeton-sur-Meuse) qui ont mené à la décision de CFV3V d'abandonner l'exploitation touristique de la ligne Dinant-Givet.

## **L'arrêt complet de l'exploitation**

L'exploitation a été stoppée par le CFV3V le 11 novembre 2000

(chaque année, le 11 novembre, Givet abrite la foire aux oignons). Après cette date, aucun convoi ne pouvait rouler sur la ligne, de sorte que le matériel roulant stationné en gare de Heer-Agimont a été rapatrié à Mariembourg par transport exceptionnel, sur route.

On a reproché au CFV3V de ne pas avoir consacré beaucoup d'efforts à cette ligne excentrée par rapport à son itinéraire principal et à son centre de Treignes.

On a dit que si les touristes se faisaient rares sur le CFV3V, c'était par manque de promotion et d'entretien. Nous ne voulons pas juger du bien-fondé de ces reproches, mais il nous semble qu'exploiter une ligne ferroviaire via une ASBL dont le centre logistique est si éloigné relève de la gageure.

Après la fermeture définitive de la ligne, des voix se sont élevées pour demander la transformation de l'assiette ferroviaire en piste cyclable (RAVeL), entre Dinant et Givet, pour combler la lacune séparant les réseaux français et belge de pistes cyclables.

En fait, l'itinéraire est interrompu de Waulsort à Anseremme, soit sur quelque 8,5 kilomètres. Ce

tronçon se caractérise par son étroitesse, liée à la topographie, et par la présence des axes de transport routier et ferroviaire.

L'étude de faisabilité de la réouverture de la ligne Dinant-Givet a présenté différentes solutions pour ce tronçon, dont le volet vélo est délicat si l'on veut éviter de recourir sans cesse à l'emprise ferroviaire, ce qui peut poser des problèmes de sécurité pour les cyclistes (35). Il faut relever que le RAVeL est utilisé par les touristes, donc dans une période restreinte, entre avril et fin septembre. C'est pourquoi l'association des Cyclistes quotidiens belges a toujours été en faveur d'une réouverture de la ligne Dinant-Givet, en soulignant la coexistence possible de ces deux modes de transport (36).

La fermeture définitive de la ligne et les demandes de réouverture ont également fait émerger l'argument selon lequel la ligne rouverte Dinant-Givet et l'axe ferroviaire fret Athus-Meuse (A-M) se feraient concurrence. Cette ligne a été électrifiée et transformée en corridor fret en 2002.

Durant toute la période d'exploitation de la ligne Dinant-Givet, on n'a jamais parlé de concurrence entre celle-ci et l'axe A-M. En réalité, les chiffres empiriques montrent que les flux de marchandises de l'axe A-M et de la ligne Namur-Luxembourg ont toujours été nettement supérieurs aux flux de la ligne Dinant-Givet-Charleville-Mézières.

## Un nouveau départ

Depuis la fermeture de la ligne Dinant-Givet, en 1988 pour le trafic voyageur et en 1989 pour le trafic fret, des voix s'élèvent pour demander la réouverture de la

ligne, d'une part pour la desserte voyageur et d'autre part pour la desserte locale du trafic marchandises (port de Givet). Ces efforts ont débouché sur une étude de faisabilité partiellement financée dans le cadre du programme européen Interreg IIIA. Celle-ci constitue l'aboutissement du protocole d'accord signé le 6 février 2001 entre la Région Champagne-Ardenne et la Région wallonne. Cette étude exclut le trafic fret lourd.

Selon son cahier des charges, le trajet Dinant-Givet s'inscrit dans le cadre d'une ligne reliant Namur à Charleville-Mézières puis poursuivant jusqu'à Reims, en prévision de l'arrivée du TGV Est qui reliera Paris à Strasbourg via Reims. L'étude a coûté 175 000 euros, couverts en partie par la Région Champagne-Ardenne (80 000 euros) et en partie par la Région wallonne (95 000 euros).

Les résultats de cette étude achevée en 2004 ont été très diversement appréciés (37). Pour les uns, l'étude était favorable à la réouverture avec un scénario optimal estimant le potentiel de la ligne à quelque 811 passagers par jour pour un déficit annuel de 360 000 euros et des coûts d'investissements de l'ordre de 22 millions d'euros.

Pour les autres, ces mêmes résultats signifient que le potentiel est insuffisant pour éviter un déficit d'exploitation récurrent (38). En même temps, on avance que le coût kilométrique moyen par bus est de 2.7 euros, alors qu'il s'élève à 10.83 euros pour la SNCB.

D'un point de vue scientifique, une comparaison entre le coût kilométrique par bus et par train est invalide, car les coûts kilométriques par bus omettent complètement les coûts d'infrastructure

inclus dans le coût kilométrique par train. Si on écarte les coûts d'infrastructure côté ferroviaire, on obtient les mêmes ordres de grandeur que le bus, car l'infrastructure ferroviaire est aussi coûteuse que celle du bus (route).

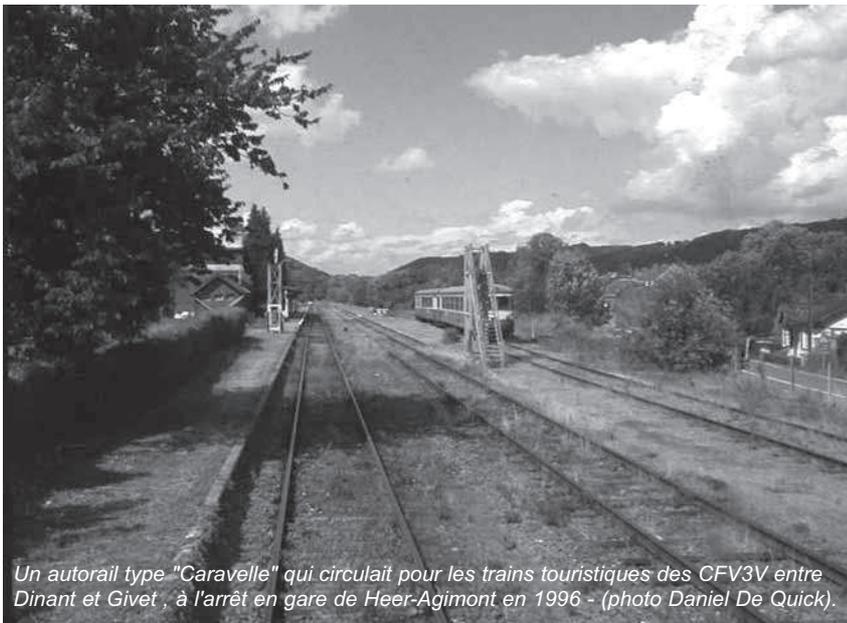
Deuxièmement, la remarque concernant le déficit engendré par l'exploitation ferroviaire n'est pas située dans le contexte des transports publics. Aucune ligne ferroviaire régionale n'est rentable en soi, et cela vaut aussi pour les lignes de bus. En 2002, l'exploitation de la ligne Dinant-Givet par les bus TEC aurait ainsi engendré un déficit (annuel) de 373 000 euros avec un ratio de couverture de 32% (39). L'ordre de grandeur est le même que celui des coûts d'exploitation estimés pour le rail.

En fait, l'étude de faisabilité de la réouverture de la ligne ferroviaire Dinant-Givet a placé la balle dans le camp politique car elle n'a pas répondu à la question de savoir si le potentiel est suffisant ou pas pour justifier une réouverture.

L'étude a montré qu'aucun obstacle technique n'empêche la réouverture et que la ligne génère un trafic voyageur de 700 à 900 personnes par jour. Il appartient dès lors à la politique de décider si cela est suffisant ou pas, car il n'y a pas de seuil scientifique établissant clairement à partir de combien de voyageurs une exploitation ferroviaire est indiquée.

La littérature scientifique contient des exemples minimaux de l'ordre de 300 voyageurs par jour (Land de Saxe-Anhalt) pour une exploitation ferroviaire (40).

Il faut aussi des compagnies ferroviaires capables d'exploiter de manière économique des lignes régionales dont le potentiel est faible.



Un autorail type "Caravelle" qui circulait pour les trains touristiques des CFV3V entre Dinant et Givet, à l'arrêt en gare de Heer-Agimont en 1996 - (photo Daniel De Quick).

En Suisse, on recommande une exploitation ferroviaire à partir de 700 voyageurs par jour, bien qu'il existe des lignes ferroviaires dont la fréquentation est plus faible (les deux lignes ferroviaires - voie étroite - les moins fréquentées de Suisse transportent quelque 450 voyageurs par jour, avec un mode d'exploitation très efficace).

En outre, une ordonnance sur les indemnités dans le domaine ferroviaire exige que lorsque plus de 500 personnes, en moyenne, sont transportées chaque jour sur la section la plus chargée d'une ligne, on offre une cadence horaire intégrale avec 18 paires de courses (41).

L'expérience a montré que dans le domaine des transports publics, les 18 A/R cadencés constituent une condition *sine qua non* pour le succès du trafic régional ferroviaire.

## De nouvelles perspectives ?

Trois phases se dessinent après l'abandon complet de la ligne en 1989. La première consiste en la période de 1989 à 2004. Nous l'appelons la phase verte.

La deuxième phase est celle allant de 2005 à 2009. Nous appelons cette deuxième phase la phase rouge.

Actuellement, nous nous trouvons dans une troisième phase qui a commencé pendant la deuxième moitié de l'année 2009, avec le retour au pouvoir du parti Ecolo et l'attribution du portefeuille de ministre des transports régionaux à un membre de ce parti. Il est trop tôt pour donner une couleur à cette troisième phase, mais ce pourrait être un mélange de vert et de rouge, donc une teinte orange.

La première phase, de 1989 à 2004, a été marquée d'une part par l'exploitation touristique et d'autre part par l'arrivée du parti Ecolo (Verts) au pouvoir régional wallon et national belge, en 1999. A ces deux niveaux politiques, ils ont assumé la charge de ministre des transports (M. José Daras au niveau régional et Mme Isabelle Durant au niveau fédéral) jusqu'aux élections régionales de 2004. Pendant cette période, en 2001, les Ecolos au pouvoir ont commandé conjointement avec la Région Champagne-Ardenne une "Étude de faisabilité de la réouverture de la ligne ferroviaire frontalière Dinant-Givet".

Vers la fin de l'étude, tout le monde était convaincu qu'on ouvrirait bientôt la ligne. Mais les élections régionales de 2004 ont remodelé le paysage politique, en écartant les Ecolos des exécutifs régionaux. Les résultats finaux de l'étude sur la faisabilité de la réouverture de Dinant-Givet sont ainsi tombés entre les mains des successeurs des verts. Et nous arrivions alors déjà dans la deuxième phase.

La deuxième phase, de 2005 à 2009, a été caractérisée par l'arrivée du CdH au Ministère des Transports wallon. Le nouveau ministre des Transports est André Antoine, un opposant au projet de réouverture de la ligne. Ainsi, à notre connaissance, les résultats de l'étude de faisabilité de la réouverture de la ligne Dinant-Givet n'ont jamais été présentés au public.

L'interprétation des résultats de cette étude non publiée a donné lieu à des disputes. En 2005, le dossier de la réouverture était au point mort. Vers la fin de l'année, les villes de Givet et Dinant se sont associées pour défendre la ligne. Jusqu'alors, seuls les syndicats de cheminots franco-belges (CSI), les Ecolos, les Ardennes françaises et la ville de Givet défendaient la réouverture (42).

C'est sans doute l'arrivée prévisible du TGV Est à Reims qui a donné un nouveau souffle au projet de réouverture. Le 18 décembre 2006, Nicolas Sarkozy, alors encore ministre d'État, ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, a effectué un déplacement dans les Ardennes.

A cette occasion, durant son discours, il a évoqué la ligne Dinant-Givet, en proposant de la remettre en état : "La France et la Belgique pourront se partager le solde à parité" (43). Depuis lors, on parle de la contribution de 50%

de l'État français au rétablissement de l'infrastructure ferroviaire de la ligne Dinant-Givet.

Il semble que cette clé de répartition n'a pas été négociée préalablement avec les autorités belges ; il s'agissait donc d'une annonce unilatérale. Par conséquent, côté belge, le débat politique a bientôt fait mention d'"intentions cachées" ou d'un "cadeau empoisonné" des Français. Depuis lors, la discussion sur la réouverture de la ligne Dinant-Givet s'est à nouveau enflammée, attisée surtout par les syndicats de cheminots franco-belges et les villes de Dinant et Givet.

La réouverture de la ligne ferroviaire Dinant-Givet a fait l'objet d'une réunion à Charleville-Mézières le 2 décembre 2008 entre les autorités françaises, le service public fédéral Mobilité & Transports, Infrabel et la SNCB. Lors de cette rencontre, les autorités françaises ont exprimé leur souhait de réaliser la réouverture de Dinant-Givet dans les années à venir.

De premières propositions concernant le partage du financement de la réouverture ont aussi été avancées. RFF, le gestionnaire de l'infrastructure en France, et Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure en Belgique, ont été chargés de réactualiser les prévisions sur les investissements nécessaires. Les partenaires se sont mis d'accord sur la nécessité d'une décision prise sur des bases précises en termes de financement - investissements et exploitation - au plus tard en 2012.

Au-delà des aspects financiers, on a décidé également de réaliser une nouvelle étude de marché afin de connaître le potentiel actuel, soit sur le périmètre Givet-Dinant, soit sur le périmètre Reims-Namur.

Le contenu de ces différents travaux alimentera la démarche prospective d'élaboration du programme d'investissement 2013-2025 d'Infrabel. Si la ligne Dinant-Givet n'apparaît pas dans ce programme d'investissement 2013-2025, la réouverture deviendra illusoire. La date du 2 décembre 2008 marque un tournant dans l'histoire de la ligne Dinant-Givet, car c'était la première fois depuis 2003 qu'on discutait de sa réouverture au niveau de l'État, donc des autorités compétentes en la matière. Une nouvelle phase du débat sur la réouverture s'ouvrait ainsi.

À la suite de la réunion du 2 décembre 2008, le 17 janvier 2009, le préfet des Ardennes a été chargé par le gouvernement français de faire avancer le dossier.

Le gouvernement français se dit prêt à couvrir 50% du coût financier des travaux, bien que seuls quelque 3 km de la ligne se trouvent en France et les 19 km restants en Belgique (44).

Le 27 août 2009, on lançait l'étude de potentiel de la ligne Dinant-Givet, cofinancée par la France à raison de 60 000 euros.

Cette étude a été remise en janvier 2010.

Suite à une interpellation et une question orale relatives à la réouverture de la ligne Dinant-Givet et au maintien des investissements RAVeL sur la ligne 154, un projet de motion a été déposé en vue d'inciter le gouvernement wallon à prendre une décision définitive sur la transformation de la ligne ferroviaire Dinant-Givet en RAVeL sur la partie située entre Hastière et Dinant (45).

Dans la discussion menée au sein de la commission de l'Aménagement du territoire, des transports, de l'énergie et du logement du Parlement wallon qui a précédé le dépôt de la motion, on a échangé les arguments bien connus pour et contre la réouverture de la ligne (46). Trois éléments essentiels s'affrontent ici :

- La concurrence entre la ligne ferroviaire Dinant-Givet et les grands axes ferroviaires belges tels que l'axe marchandises Athus-Meuse et la ligne 162 Namur-Luxembourg.
- Le conflit entre la réalisation du RAVeL entre Dinant et Hastière



Locotracteur des CFV3V en stationnement près du hangar, gare de Heer-Agimont, avril 1997 - (photo Daniel De Quick).

et la réouverture de la ligne ferroviaire Dinant-Givet.

- La desserte plus souple en bus par le TEC et plus coûteuse par le rail.

Dans notre propre papier de discussion, présenté dans le cadre de la conférence de presse donnée à Dinant le 9 mars 2009, nous avons montré qu'il n'y a pas de conflit entre la réouverture de la ligne Dinant-Givet et les axes belges de fret, ni avec le RAVeL, ni avec les bus de TEC (47). Une cohabitation entre les différents moyens de transport est possible moyennant une volonté politique correspondante.

Le 4 mars 2009, au Parlement wallon, la majorité PS-CdH de l'époque avait voté la motion mentionnée plus haut de M. Lebrun, du 9 septembre 2009, par 43 voix contre 25, demandant la fermeture définitive de la ligne.

Après ce vote, la presse indiquait en substance que "le débat, lui, semble refermé pour un moment" (48).

Mais, cinq jours plus tard, le débat était relancé au niveau fédéral. Dans une réponse à une question de M. Gilkinet (Ecolo) au ministre fédéral des Transports, Steven Vanackere (CD&V), concernant "les possibilités de réouverture de la ligne Dinant-Givet", le ministre répondit qu'"il n'entre pas dans les intentions du Groupe SNCB de procéder au démantèlement de l'assiette de la voix existante" (49). Dans la presse, on pouvait alors lire que "la porte claquée, la semaine passée au Parlement wallon, vient de se rouvrir à la Chambre" (50).

Les Ecolos ont été les grands vainqueurs des élections régionales en Wallonie le 7 juin 2009. Ainsi, depuis juillet 2009, Philippe Henry (Ecolo) est minis-

tre régional chargé de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Il succède ainsi à M. Antoine.

Avec Philippe Henry, le dossier de mobilité dans la région Wallonne est confié à un responsable appartenant à un parti politique favorable dès le premier jour à la réouverture de la ligne Dinant-Givet. Mais les nouveaux dirigeants Ecolos ne sont pas enthousiasmés par le dossier de la réouverture.

Emily Hoyos (Ecolo), nouvelle présidente du Parlement wallon, a déclaré devant le président du Conseil régional de Champagne-Ardenne, Jean-Paul Bachy, que "le train entre les deux régions, ce n'est pas pour demain. On reparlera de ce projet plus tard" (51).

Entre-temps, Willy Borsus (MR) a déposé le 23 septembre 2009 à la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité du Parlement wallon une proposition de résolution concernant l'avenir du tronçon ferroviaire Dinant-Givet qui n'a pas encore fait l'objet de délibérations.

Les résultats de l'étude de potentiel commandée conjointement par la Belgique et par la France en 2009 ont confirmé que la ligne Dinant-Givet est essentiellement une liaison régionale (52). Une enquête réalisée dans le cadre de l'étude MVA a montré que :

- 85% des déplacements sont des déplacements locaux (entre Givet, Hastière, Hermeton-sur-Meuse, Dinant).
- 13% sont des déplacements interrégionaux (Givet-Namur et Givet-Charleroi).
- 2% sont des déplacements à longue distance.

La découverte de l'étude MVA selon laquelle les passages ne font

qu'occasionnellement des voyages à longue distance n'a rien de surprenant. L'utilité de la réouverture de Dinant-Givet en termes de déplacements à longue distance dans différentes directions est très modeste. Le gain de temps à réaliser se situe au niveau local, mais celui-ci dépend des correspondances.

Dans l'étude, on constate que "la ligne de partage des eaux" est toute proche de Givet. L'analyse de la demande sur la mobilité professionnelle engendrée par l'étude MVA montre que les migrations transfrontalières les plus importantes ont lieu à l'ouest de la vallée de la Meuse, entre des zones qui ne sont que peu concernées par la réouverture de la ligne ferroviaire Dinant-Givet.

On constate un certain flux de la vallée de la Meuse vers Philippeville et Charleroi, qui montre le défaut majeur de la fermeture de la ligne Vireux-Molhain-Mariembourg-Charleroi).

On constate aussi qu'environ 96% des trajets ferroviaires côté français sont des voyages internes aux Ardennes. Les 4% restant se partagent entre Reims et Paris-Est (environ 4 400 voyages par an).

Côté belge, les TEC estiment qu'environ 600 personnes par jour utilisent les 12 A/R en bus entre Dinant et Givet. Basé sur un scénario comprenant 13 TER Charleville-Mézières-Givet prolongés jusqu'à Dinant et en ajoutant 6 A/R semi-direct Bruxelles-Charleville-Mézières, on évalue le potentiel à quelque 1 200 voyageurs en 2020.

Avec un scénario basé sur un prix de carburant plus élevé qu'aujourd'hui, on estime le potentiel à environ 2 000 voyageurs par jour.

En ce qui concerne les coûts estimés, on constate que les 3 km (sur les 22 km au total) de la ligne qui se trouvent sur le territoire français nécessitent près de 25% des coûts globaux. La hausse de quelque 40% de l'estimation des coûts pour la voie ferrée par rapport aux estimations de 2003 n'est pas compréhensible.

L'étude de faisabilité de la réouverture de Dinant-Givet de 2010, comme celle de 2004, est réalisée d'un point de vue français. C'est pourquoi on propose 6 A/R Charleville-Mézières-Bruxelles, une décision politique française, bien que l'étude ait montré que les flux de longue distance sont très faibles sur cet axe. Il est injustifiable d'un point de vue extérieur que la ligne soit exploitée avec du matériel roulant français.

En revanche, l'étude a prouvé encore une fois que le potentiel

régional entre Dinant et Givet, avec Hastière au centre, est considérable. Si on priorise le potentiel régional entre Dinant et Givet, on arrive à un autre type d'offre, que nous avons déjà proposée lors d'une conférence de presse. Il s'agit de prolonger l'électrification de Dinant à Givet pour faire circuler les trains Bruxelles-Dinant jusqu'à Givet. Ainsi, on limite les coûts d'exploitation, car le matériel roulant belge serait mieux utilisé (pas de temps mort à Dinant).

A Givet, on donnerait une correspondance rapide de moins de 10 minutes quai à quai aux trains Givet-Charleville-Mézières. On arrive ainsi à une offre plus attractive et moins coûteuse en termes d'exploitation.

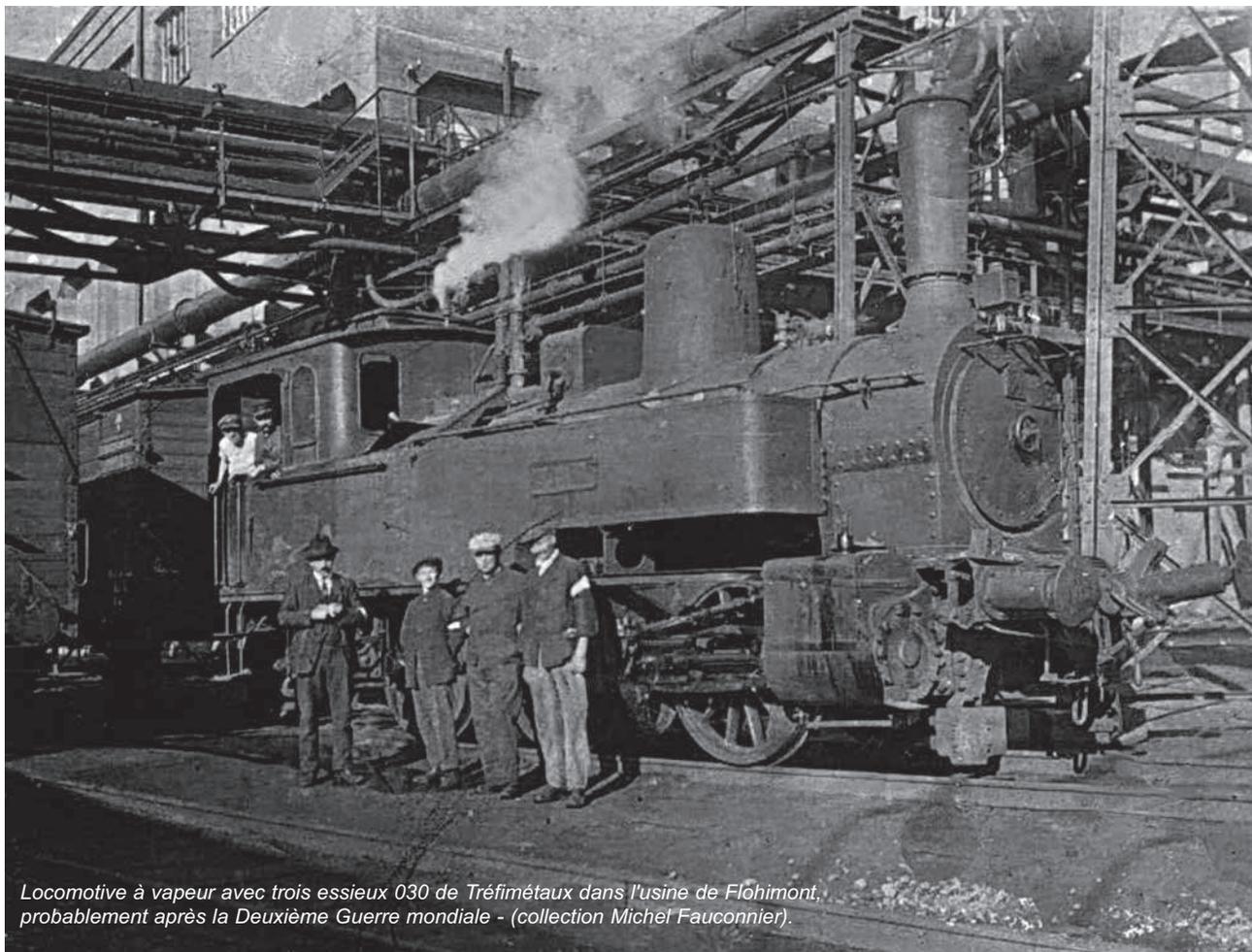
Cette rupture de charge à Givet est pleinement justifiée par le fait que Givet abrite "la ligne de partage des eaux" dans le domaine

des flux de trafic de la vallée de la Meuse.

## Les embranchements particuliers à Givet

Dans ce chapitre, nous abordons les embranchements particuliers (EP) de la gare de Givet qui exercent une influence importante sur la ligne Dinant-Givet. Il s'agit essentiellement des EP du port de Givet et de Tréfinmétaux. Nous ne traiterons pas de l'EP des carrières de pierre bleue (CPB) aux Trois-Fontaines, car cette carrière est plutôt orientée vers la France en termes de transport ferroviaire, alors que les flux vers la Belgique jouent un plus grand rôle en termes de transport fluvial.

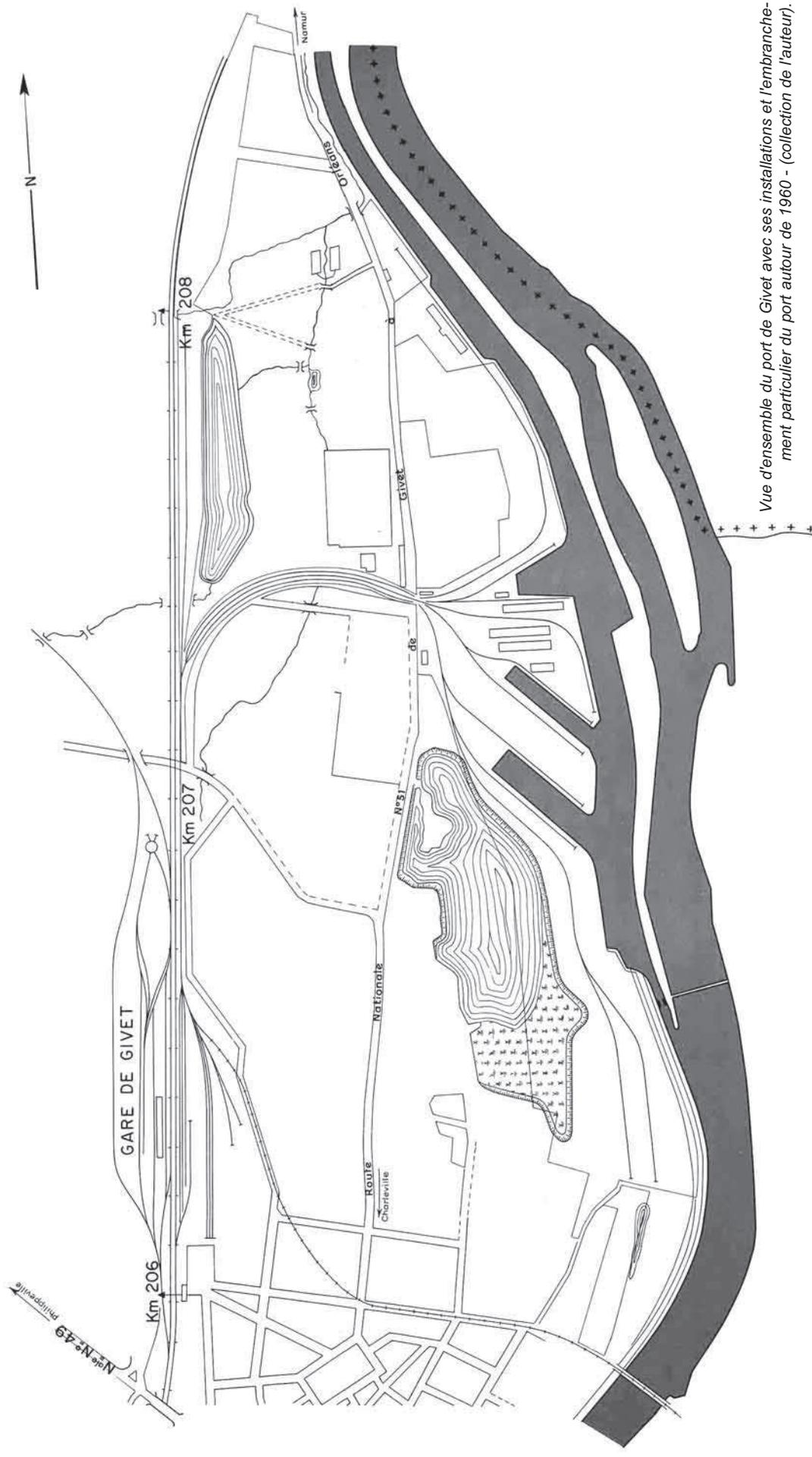
Le port de Givet a été fondé en 1910 par les Fonderies de Pont-à-Mousson sous la raison sociale "S.A. Portgivet".



Locomotive à vapeur avec trois essieux 030 de Tréfinmétaux dans l'usine de Flohimont, probablement après la Deuxième Guerre mondiale - (collection Michel Fauconnier).

# PORT DE GIVET

ECHELLE : 1/50000°



Vue d'ensemble du port de Givet avec ses installations et l'embranchement particulier du port autour de 1960 - (collection de l'auteur).

Dès 1965, après différentes fusions avec d'autres sociétés (en 1923 et 1953), le port de Givet fait partie du groupe SANARA-C.F.M.T. Pour reprendre les termes de l'ancien directeur régional du port de Givet, Michel Jaumotte, le port c'est SANARA, et SANARA c'était la société propriétaire du port, qui l'exploitait et le gérait jusqu'à la faillite du groupe (53).

Nous supposons que le port possédait un embranchement au réseau ferroviaire dès le début car le terrain où le port a été construit appartenait à l'origine aux chemins de fer.

Côté belge, en 1960, on a achevé les aménagements pour le grand gabarit des bateaux de 1 350 tonnes jusqu'à Givet. Givet devenait ainsi un cul-de-sac fluvial.

Peu après, en 1964, le port de Givet atteignait son record avec 1 800 000 tonnes manutentionnées. Ainsi, Givet était devenu le premier port fluvial français.

On y traitait des trains complets jusqu'à 1 200 tonnes, composés de rails, de traverses métalliques pour des chemins de fer, de palplanches, de poutres et autres aciers marchands (54). Dans la même année, la Moselle a été ouverte au grand gabarit et concurrençait dès lors directement le trafic du port de Givet.

Vers la fin des années 1950, la Fédération nationale des coopératives de céréales a décidé de construire à Givet un silo à céréales d'une capacité de 300 000 quintaux. La Société d'intérêts collectifs agricoles (S.I.C.A.) a été fondée avec la participation du port de Givet pour la construction et l'exploitation du silo.

A l'époque, le port de Givet comprenait 7 000 m de voies, deux locomotives à vapeur et quatre grues à vapeur sur rails (55).

Le silo a été raccordé à la ligne ferroviaire Dinant-Givet par le biais de l'embranchement particulier du port. Pour traiter des trains complets de 40 wagons de 30 tonnes, il fallait aménager deux voies de 500 m, de façon à offrir une voie de chaque côté pour la manœuvre des wagons (56).

Le silo de Givet a été opérationnel à partir de mars 1961.

En 1966, on y a manutentionné plus de 100 000 tonnes de céréales. L'année record a été 1983, avec plus de 180 000 tonnes.

En 1967, General Motors (GM) a choisi le port de Givet comme centre de réception-distribution pour le marché français des voitures Opel fabriquées dans l'usine d'Anvers.

Ainsi, le premier train transportant 186 voitures Opel est arrivé à Givet le 4 janvier 1968 (57). Les voitures venaient par train complet au port de Givet où on les stockait et traitait sur le port avant de les expédier par wagons isolés aux concessionnaires Opel de France.

Avec le temps, le port de Givet a traité d'autres marques automobiles comme Honda, Volvo et Saab, mais Opel Anvers restait dominante.

Dans les meilleures années, près de 40 000 voitures transitaient par le port de Givet (58).

Son activité a commencé à fléchir au début des années 1990, à la suite des modifications du schéma de distribution européen de différentes marques de voitures traitées à Givet.

Après la fermeture du trafic sur la ligne Dinant-Givet, en 1989, les voitures Opel arrivaient à Givet par un parcours beaucoup plus long, via le point frontière

d'Aulnoye-Aymeries (308 km au lieu de 163 km par Dinant-Givet) (59).

Un accord avec la SNCF et la SNCB garantissait que le prix restait le même que via Dinant, mais cette garantie était limitée au 31 décembre 1992 (59).

En 1991, le port de Givet et d'autres partenaires proposèrent d'ouvrir la ligne Dinant-Givet au trafic fret et de l'exploiter avec le matériel de traction et le personnel de TEMCA (société d'exploitation de train fret du CFV3V). Mais ce projet n'a jamais été concrétisé.

Depuis 1968, le trafic du port a plutôt accusé un recul. Les tonnages traités au port de Givet diminuaient car la Moselle canalisée venait d'être ouverte à la quasi-totalité des trafics de la sidérurgie lorraine, au détriment de la voie mosane et de Givet (57).

En 1979, les derniers tonnages de charbon stockés sur les quais du port ont été réexpédiés par chemin de fer vers les usines du bassin de Longwy.

Ainsi, le port de Givet devenait de moins en moins intéressant pour le rail et la tendance voulant que les compagnies ferroviaires se concentrent sur les trains complets à longue distance était déjà manifeste.

L'extension maximale des installations ferroviaires sur le port de Givet a été atteinte dans les années 1970 et 1980, avec environ 12 km de rails et deux locotracteurs de 200 et 325 cv pour les manœuvres.

L'exploitation ferroviaire a été abandonnée avec la liquidation judiciaire de 1994.

Depuis 2006, le port de Givet est à nouveau raccordé au réseau ferroviaire, mais aucun wagon n'a



*En haut : un autorail SNCB de passage à Waulsort en mai 1984. Il fut l'un des derniers autorails avant la fermeture de la ligne en 1989.  
En bas : train des CFV3V arrivant en gare de Heer-Agimont en 1997 - (photos Daniel De Quick).*





*La locomotive SNCB 6005 en tête d'un train de vacanciers,  
le long des rives de la Meuse en direction d'Hastière, en juillet 1985 - (photo Max Delie).*





*Autorail SNCF X 4358 - XR 8581 entre Dinant et Waulsort, peu après le tunnel de Monia, entre 1987 et 1988 - (photo Olivier Geerinck).*

jamais roulé sur ces rails. Le silo de Givet n'est plus raccordé au rail.

Depuis l'installation en 2008 de BST (Belgian Scrap Terminal NV), un ferrailleur belge, une entreprise intéressée au transport ferroviaire est à nouveau présente sur le port de Givet. Mais la question de la manœuvre des wagons reste ouverte, car il n'y a plus de locotracteur, ni sur le port de Givet ni dans la gare de Givet.

Outre l'embranchement particulier du port de Givet, celui de Tréfimétaux (à l'origine CFM, devenue Tréfimétaux et qui opère aujourd'hui sous la raison sociale KME) à Flohimont a aussi eu une certaine importance pour la ligne Dinant-Givet.

Depuis 1892, la Compagnie Française des Métaux (CFM) assurait la transformation du cuivre en plaques de foyers, planches, bandes, barres, profilés, fils, câbles et tubes dans différentes usines de Fromelennes et Flohimont (60).

En 1895, la CFM a été autorisée à établir une voie de chemin de fer métrique permettant de relier l'usine au port de la Charbonnière situé en bordure de la Meuse, sur la rive droite. Les travaux ont été achevés à la fin 1897 et la ligne a été mise en service au début de 1898 (61). La voie de chemin de fer réalisée (4,5 km) a nécessité d'importants travaux, notamment la construction de cinq ponts pour enjamber la Houille ainsi que l'aménagement du port de l'usine et du débarcadère.

Les raisons du choix de la voie métrique pour la construction de cet embranchement ne sont pas claires. On trouve l'historique de cet embranchement particulier dans un rapport de M. Ludinart, ingénieur en chef des Ponts et

Chaussées, département des Ardennes (62).

Dans son courrier du 18 mai 1895 concernant l'embranchement particulier, la CFM s'engageait déjà à compléter l'embranchement particulier d'un côté jusqu'à la gare de Givet et de l'autre jusqu'à Beuraing.

Dans une convention entre la CFM et la ville de Givet du 26 août 1911, la ville de Givet accordait le droit de passage à une ligne à voie métrique entre la gare de Givet et la frontière belge. Cette convention a été renouvelée par la ville de Givet et la CFM le 1er septembre 1924. Cet avenant à la convention de 1911 prévoyait que la CFM allait établir le tronçon situé entre la gare marchandises de Givet et la ligne existante. L'article II de l'avenant stipule que la ligne sera utilisée par les trains de marchandises seulement et qu'une voiture voyageurs sera attelée à deux trains montant et deux trains descendant par jour, à heures fixes, avec une tolérance de quinze minutes et avec arrêt au carrefour de l'avenue de la Gare et de la rue du Bon-Secours.

En 1928, on a entamé d'importants travaux pour rejoindre la gare de Givet. Après un aiguillage, il fallait traverser la Meuse et emprunter les rues de Givet, notamment l'avenue Roosevelt, et une gare d'échange située près du cimetière de Givet, car ces nouvelles installations ferroviaires étaient aussi construites à voie métrique.

Le 26 mars 1930, le pont métallique a été lancé sur la Meuse puis inauguré le 20 juin de la même année. Il semble que la construction de l'embranchement particulier de la CFM a toujours été liée au projet de ligne Givet - Beuraing qui a été à nouveau discuté dans les années 1920 (63). La voiture voyageur incorporée dans

les trains de marchandises a disparu au milieu des années 1950 (60). Elle servait aux habitants de Flohimont et de Fromelennes, aux écoliers et aux étudiants qui rejoignaient ainsi Givet et aux ouvriers qui se rendaient à l'usine gratuitement. Les horaires n'étaient pas fixes mais le départ et le passage du train étaient annoncés à coups de sifflet.

Le pont métallique a été détruit pendant la Deuxième Guerre mondiale puis reconstruit après la guerre.

En 1949, la CFM a reçu l'autorisation de passer de l'écartement métrique à l'écartement normal (64). Nous supposons que cela a été fait lors de la reconstruction du pont métallique. Le service des trains fret Flohimont-Givet a été maintenu jusqu'au début des années 1980. Puis le locotracteur de Tréfimétaux est resté en service à l'intérieur de l'usine et entre le port Charbonnière et l'usine.

Dans un entretien tenu peu avant la fermeture du trafic fret sur la ligne Dinant-Givet, le directeur de l'époque, M. Jean Chouvel, a indiqué que quelque 900 wagons de 30 tonnes avaient circulé entre l'embranchement particulier de l'usine et Givet. Il ajouta alors la réflexion suivante: "Et si une crise pétrolière renaissait ?" (65). L'arrêt de l'exploitation de l'embranchement particulier de Tréfimétaux n'est pas clairement daté (autour de 1986). Le pont métallique a été démonté en septembre 2006 (66). Une grande partie de l'ancienne assiette de la ligne ferroviaire située sur la rive droite de la Meuse a été transformée en piste cyclable en 2009. Mais il reste encore quelques vestiges de cet embranchement particulier à Givet.

La gare de Givet comprenait de nombreux autres embranchements particuliers:

- Société "La Coulée Continue WISCO"
- Société "Melotte"
- Société "Marbrerie Daffe"
- Société "Usine à gaz"
- Société "Sopal Gascogne"
- Société "TESA" (Beiersdorf-France)
- Société "Grès de l'Est"
- Société "Forges de Ciney"
- Société "SERT"
- Société "Gilmarfer"
- Société "Engrais de Roubaix"
- Société "Cellatex"

On sait peu de choses sur ces embranchements particuliers. Détail historique : le dernier témoin des nombreuses EP de Givet, le locotracteur nommé "Decauville" de l'usine "Cellatex", a été détruit en 2008.

## Analyse empirique

Dans ce paragraphe, nous présentons une analyse de certaines statistiques montrant le caractère régional de la ligne jusqu'à sa fermeture. Dans une première étape, nous avons analysé les indicateurs des trains de 1938 à 1988. L'attention s'est portée ici sur l'offre durant la semaine, sur le temps de parcours entre Dinant et Givet et sur les correspondances à Givet vers Charleville-Mézières (et non l'inverse).

Une correspondance était réputée présente si le temps de battement était inférieur à 15 minutes. Cette durée semble justifiée car on exige aujourd'hui un battement minimal de 10 minutes pour la correspondance à Bâle entre la Suisse et la France.

Le tableau d'analyse montre la présence, durant des dizaines d'années, d'une offre de 9 A/R par jour. Cela a changé avec l'introduction du plan IC/IR, en 1984. Le rythme est alors tombé à 4 A/R Givet-Dinant (une fréquence squelettique).

En ce qui concerne le temps de parcours, on constate que les contrôles douaniers ont joué un rôle important. Lorsque les contrôles douaniers étaient effectués à Heer-Agimont, l'augmentation du temps de parcours pouvait atteindre 10 minutes pour le trajet Dinant-Givet. Lorsque les contrôles étaient effectués à Givet, on gagnait un temps équivalent. Le temps de parcours dépendait aussi du mode d'exploitation. Le record en termes de temps de trajet sur la ligne a été atteint entre 1984 et 1988, dans les dernières années de l'exploitation, avec des autorails SNCF.

Les temps d'arrêt dans les différentes gares semblent également remarquablement brefs (normalement une minute). Quant aux correspondances, nous n'avons analysé cet élément qu'à Givet, car le point critique était là et non à Dinant (Dinant n'était pas le terminus de la ligne avant 1984).

La situation a changé en 1984 avec le prolongement des 4 A/R venant de Charleville-Mézières. On observe une certaine dégradation progressive, qui explique la mauvaise coordination des horaires entre la SNCF et la SNCB, puis, peut-être à la suite de cela, une diminution du nombre de voyageurs franchissant la frontière. Mais peut-être aussi que la diminution du trafic voyageurs a été causée par les correspondances négligées.

Il faut également noter qu'une limitation de temps de correspondance à 20 minutes au lieu de moins de 15 minutes aurait changé le résultat. Nous n'avons pas pu analyser le "temps de correspondance" à Givet pour l'année 1988, car l'indicateur belge n'indique pas la durée de l'arrêt des trains passant à Givet.

Les statistiques voyageurs de la SNCB pour les années 1951 à

1987 doivent être déchiffrées avec une certaine prudence car la méthode de comptage n'a pas toujours été la même. Les chiffres mentionnés dans le tableau de la page 23 indiquent une certaine tendance mais on ne peut pas les prendre pour des valeurs absolues. Ces chiffres montrent une certaine valeur maximale de 1 000 voyageurs par jour pour l'année 1951. Puis, 10 ans plus tard, cette valeur chute à 450 voyageurs annuels.

Une explication possible est la fermeture des lignes qui alimentent la dorsale Dinant-Givet (67).

On retrouve un certain maximum vers la fin des années 1960 et le début des années 1970. Le déclin commence au début des années 1980, avec l'introduction du plan IC/IR en 1984 et ses 4 A/R seulement entre Dinant et Givet. On constate alors un effondrement du nombre de voyageurs. Il faut savoir que la ligne était déjà concurrencée dans les années 1970 par des bus parallèles des grandes entreprises à Givet et à Vireux-Molhain. Cette concurrence des bus, à partir des années 1970, est également en partie responsable du déclin de la ligne, jusqu'à la fermeture.

Les chiffres traduisent aussi le caractère régional de la ligne Dinant-Givet, car le tronçon le plus chargé restait Dinant-Hastière, non plus Hastière-Heer-Agimont.

Autrefois déjà, seul un nombre limité de voyageurs franchissaient la frontière. Les statistiques révèlent encore deux autres faits. Premièrement, la ligne Dinant-Givet est une démonstration supplémentaire du fait que le transfert du rail vers la route entraîne une stagnation du nombre de voyageurs transportés, même si l'offre est plus étendue. Actuellement, on recense environ 600 voyageurs

par jour sur la ligne de bus entre Dinant et Givet, avec une offre de 12 A/R. Deuxièmement, nos prévisions de 1 000 voyageurs par jour pour une ligne rouverte entre Dinant et Givet ne sont pas du tout irréalistes.

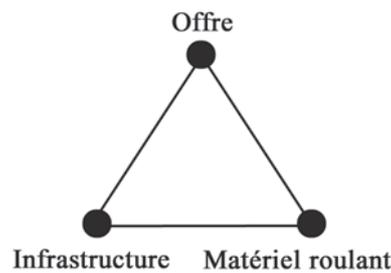
Les statistiques SNCB sur les trains marchandises des lignes Dinant-Givet, Dinant-Bertrix (axe Athus-Meuse) et Ronet-Marloie (axe Namur-Luxembourg) montrent que le trafic marchandises est modeste par rapport aux deux autres lignes. Les chiffres des trois axes indiquent que la ligne Dinant-Givet a toujours joué un rôle secondaire par rapport aux deux autres axes. Le pourcentage de la ligne Dinant-Givet sur le total des trois lignes a oscillé entre 6,9 et 17,6%. De plus, une grande partie des trains de marchandises se rendaient au port de Givet, donc assuraient un trafic local.

L'affirmation selon laquelle la réouverture de la ligne Dinant-Givet concurrencerait l'axe Athus-Meuse n'est donc nullement confirmée par les anciennes statistiques. Celles-ci présentent un trou entre 1978 et 1988, confirmé par Infrabel. La statistique de 1988 ne mentionne plus la ligne, car les flux marchandises étaient alors très faibles. La littérature fournit certains chiffres pour l'année 1985 montrant qu'outre les trains pour SANARA, seuls deux trains marchandises A/R franchissaient la frontière du lundi au vendredi (68).

## Conditions pour la reprise de l'exploitation

Notre approche se base sur le triangle "Offre - Infrastructure - Matériel roulant". Cette démarche place l'utilisateur au centre de la réflexion et non la technique, qui sert uniquement d'instrument visant la plus grande satisfaction

possible des utilisateurs des transports publics.



L'offre est l'élément central qui détermine les aspects déduits de l'offre, comme l'infrastructure et le matériel roulant.

L'offre minimale dans le domaine ferroviaire est fixée à 18 A/R cadencés, avec un temps d'exploitation situé entre 5 et 23 heures. Cette exigence se base sur une longue expérience impliquant de très nombreuses lignes ferroviaires régionales, en Suisse et ailleurs.

Le potentiel minimal correspondant à cette offre oscille entre 700 et 1 000 voyageurs sur la section la plus chargée d'une ligne. Avec ces deux valeurs - 18 A/R cadencés et 700 à 1 000 voyageurs sur la section la plus chargée d'une ligne - on peut cerner un cas de réouverture de ligne ferroviaire régionale.

Ce cadre fournit la base nécessaire pour offrir une alternative valable à la voiture et à l'exploitation des effets socio-économiques du rail.

En fait, c'est la politique qui doit déterminer ce cadre applicable sur des lignes ferroviaires, et non pas les compagnies d'exploitation. C'est une tâche politique et non technique. La politique ne peut pas déléguer cette tâche aux compagnies ferroviaires.

L'élément "Offre" comprend aussi l'intégration et la coordination des autres moyens de transports publics. L'intégration d'au-

tres moyens de transport doit aller de pair avec une interdiction de courses parallèles de bus scolaires ou d'entreprise.

Le bus a pour tâche de permettre aux personnes habitant loin de la ligne ferroviaire de rejoindre les gares définies comme nœud de correspondance. Il est évident que le système de transports publics n'a de sens qu'avec une coordination stricte des horaires de trains et de bus, ceci avec des temps de battement courts, donc attrayants.

La coordination s'étend aussi à la tarification. Il faut créer une communauté tarifaire qui comprend l'utilisation du bus. Un transport de vélo gratuit dans les trains régionaux, comme il en existe dans la région Champagne-Ardenne, est également envisageable.

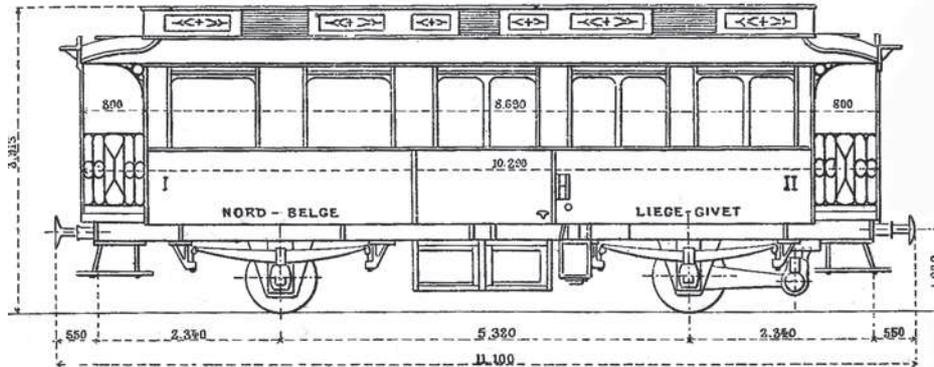
Et la coordination des moyens de transport dans le cadre de l'offre touristique dans la vallée de la Meuse doit naturellement inclure les bateaux touristiques sur la Meuse. Il faut imaginer une offre touristique couvrant l'utilisation des trains, des bus et des bateaux ainsi que la location des vélos. L'offre touristique doit utiliser tous les moyens de transports publics existants.

L'élément "Offre" inclut également le temps de parcours entre Dinant et Givet, aspect essentiel, au même titre que l'horaire, pour dimensionner l'infrastructure et le matériel roulant. Pour le trajet Dinant-Givet, nous proposons un temps de parcours maximal de 20 minutes, avec arrêt à toutes les stations. Ce point aussi ne peut pas être défini uniquement par la compagnie ferroviaire : les autorités politiques doivent donner leur avis.

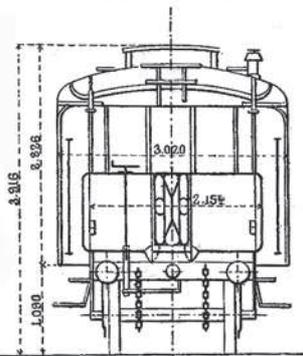
Ici, comme avec la définition de l'horaire, l'objectif doit consister à favoriser une utilisation efficace du matériel roulant et du per-

# Voiture tramway mixte (1ère et 2e classes) du Nord-Belge

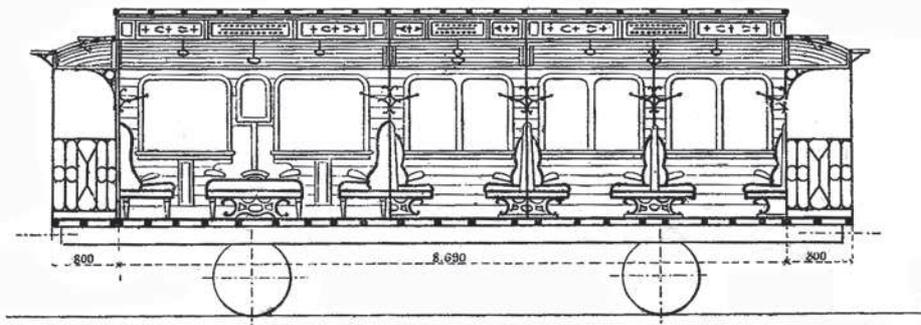
Elevation



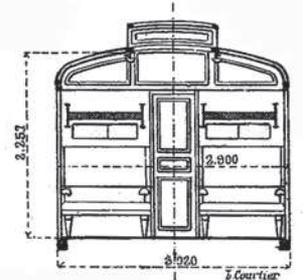
Vue de bout



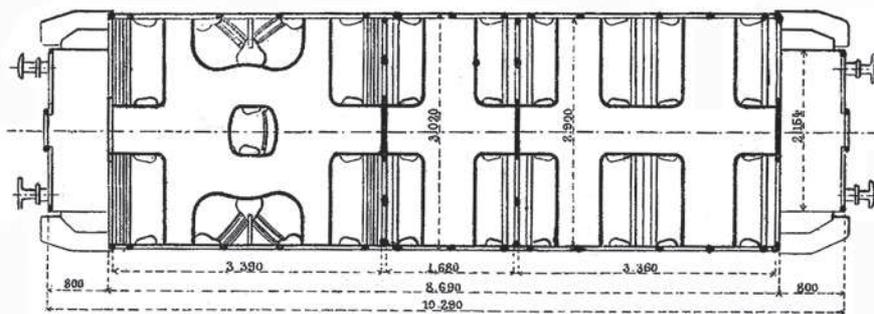
Coupe longitudinale



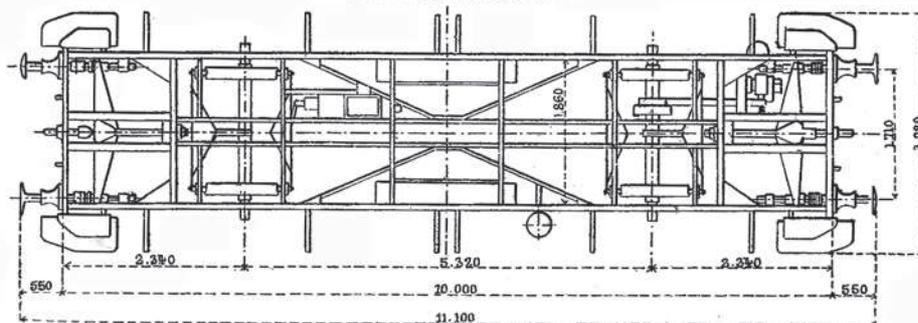
Coupe transversale



Plan



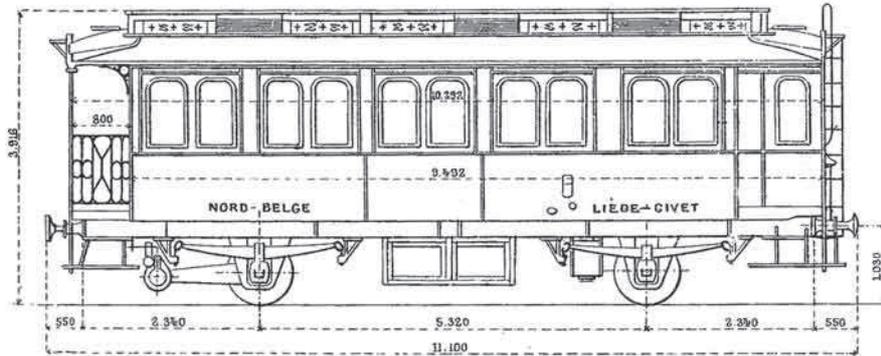
Plan du châssis



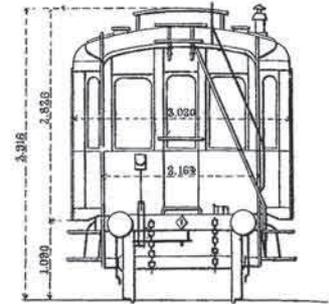
Plan technique d'un wagon voyageur 1ère et 2e classes du Nord-Belge, montré durant l'exposition universelle de Liège en 1905. (Revue Générale des Chemins de Fer (RGCF) août 1906, p. 101).

# Voiture tramway mixte (3e classe et fourgon) du Nord-Belge

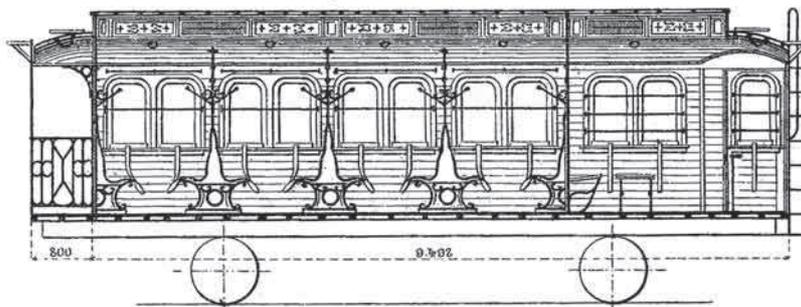
Élévation



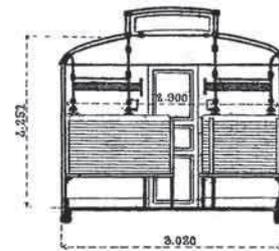
Vue de bout



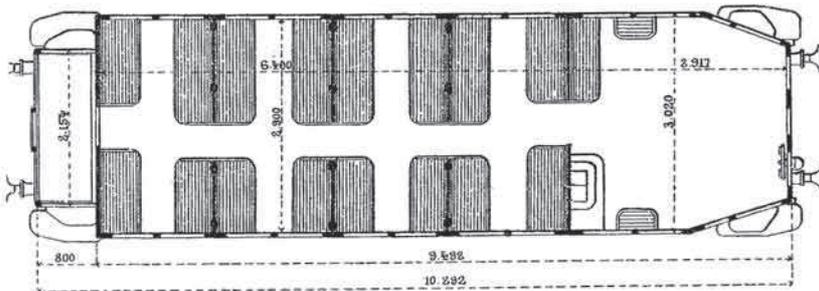
Coupe longitudinale



Coupe transversale



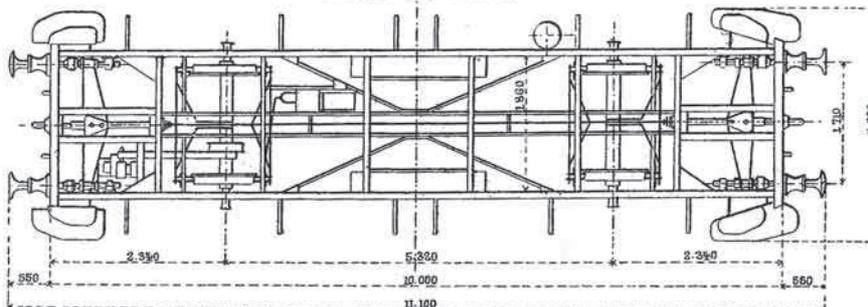
Plan



Coupe transversale (fourgon)



Plan du châssis



Plan technique d'un wagon voyageur 3e classe du Nord-Belge, montré durant l'exposition universelle de Liège en 1905. (Revue Général des Chemins de Fer (RGCF) août 1906, p. 102).

sonnel grâce à l'optimisation de l'horaire et de l'offre, en vue d'instaurer un horaire cadencé. La politique a aussi pour tâche de définir les arrêts à desservir. A notre avis, il faut desservir chaque heure les haltes intermédiaires suivantes : Freÿr (arrêt à la demande), Waulsort, Hastière, Hermeton-sur-Meuse (arrêt à la demande) et Heer-Agimont.

On arrive ainsi à un dernier composant de l'élément "Offre", à savoir la ligne ferroviaire comme moyen structurant de la région concernée. Lors d'une telle ouverture, il faut signaler au niveau politique que la ligne de chemin de fer est le moyen structurant de la région concernée.

Concrètement, il s'agit de compléter les plans d'aménagement du territoire avec les gares et les arrêts de la ligne ferroviaire constituant ensemble un pôle de développement regroupant les habitations et les installations générant un trafic notable situées dans un rayon de 1 000 mètres. Sur cette base, on stoppe le mitage du paysage et la "littoralisation des bords de Meuse" (69).

Sans une volonté politique de faire de la ligne rouverte un moyen structurant et de créer un pôle de développement autour des gares et des haltes, on compromet la survie à long terme de la ligne. Un dernier point, qui mérite en fait de figurer au début de la démonstration, est l'existence d'une vision globale pour toute la vallée de la Meuse. A défaut, la réouverture de la ligne Dinant-Givet perd son sens.

Le deuxième élément de notre triangle est l'infrastructure.

L'infrastructure est, à juste titre, seulement le deuxième élément car c'est l'offre et donc l'horaire qui détermine l'infrastructure



*Train voyageurs régulier entre Namur et Givet en gare de Heer-Agimont en 1983 - (photo Daniel De Quick)*

et pas l'inverse. Il faut adapter l'infrastructure au concept d'exploitation, donc à l'offre choisie avec un temps de parcours fixé au préalable.

De plus, il faut adapter l'infrastructure de manière à minimiser les coûts d'exploitation. La réalité a bien montré que les économies sur les infrastructures se payent cher au niveau de l'exploitation et de l'entretien d'une ligne ferroviaire.

Malheureusement, cet effet est souvent généré par un facteur extra-ferroviaire, car l'instance qui paie la construction de l'infrastructure n'est souvent pas la même que celle qui paie l'exploitation et l'entretien. Ce fait mène à des situations perverses. Les coûts d'exploitation et d'entretien sont toujours plus lourds que le coût unique de la construction des infrastructures, car l'exploitation et l'entretien engendrent des coûts chaque année pendant une durée minimale de 50 à 100 ans.

Dans le cas concret de la réouverture de Dinant-Givet, nous proposons d'électrifier le tronçon manquant entre la bifurcation de Neffe et Givet. En effet, une chance se présente d'intégrer la réouverture de Dinant-Givet dans le projet de ré-électrification du

tronçon Namur-Dinant avec un courant alternatif de 25 000 volts. Il faut donc inscrire la ré-électrification de la ligne Namur-Dinant dans le plan SNCB d'investissement 2013-2025 avec la réouverture du tronçon Dinant-Givet et le prolongement de l'électrification. Cela permet aussi de réduire les coûts de l'électrification de Dinant-Givet (effet de synergie).

Mais la vraie raison pour laquelle nous proposons l'électrification de Dinant-Givet réside dans les coûts d'exploitation réduits obtenus en prolongeant jusqu'à Givet le trajet des trains circulant de Bruxelles à Dinant. On peut ainsi utiliser le matériel roulant et le personnel plus efficacement, car on exploite ainsi le matériel existant pendant le temps mort qu'il passe sinon à Dinant.

De plus, on a ainsi un lien direct entre Givet et Bruxelles, comme jadis, et à bon compte.

A Givet, on peut établir une correspondance avec les trains de Charleville-Mézières quai à quai avec un temps de battement de 4 à 9 minutes. Cet élément doit être défini dans l'élément "Offre" par les autorités politiques.

En même temps, il faut revoir aussi l'offre proposée entre Namur et Dinant, car celle-ci est inchangée depuis l'électrification

de la ligne en 1990. Une idée consisterait à faire circuler le train de Givet avec arrêt à toutes les stations comme train rapide entre Dinant et Namur et de réintroduire des vrais omnibus entre Dinant et Namur. Ainsi, tout le monde serait gagnant et il resterait suffisamment de place pour le trafic fret entre Namur et Dinant.

Nous avons déjà évoqué les haltes intermédiaires entre Dinant et Givet.

Dans la planification de l'infrastructure, il faut redéfinir les emplacements des haltes par rapport aux centres d'habitation actuels. Les anciennes haltes ne sont peut-être plus des sites optimaux ou seulement pertinents. Il faut évidemment profiter du travail que représente une réouverture pour retoucher certains détails, si possible réactiver la ligne avec peu de moyen et augmenter la vitesse maximale de 90 à 100 ou 110 km/h. L'horaire détermine les voies de croisement.

Dans une perspective à plus long terme, il faut anticiper le développement de l'offre et les conséquences (réserver du terrain pour les voies de croisement futures).

Le dernier élément est le matériel roulant. Dans le cas de la réouverture de Dinant-Givet, il est déjà déterminé par l'offre choisie, à savoir l'utilisation des trains (rames) arrivant de Bruxelles à destination de Dinant et dont le parcours serait prolongé jusqu'à Givet.

Avec la ré-électrification de Namur-Dinant, le matériel roulant existant ne pourra plus rouler sur la ligne. Il est donc vraisemblable que les nouvelles automotrices "Desiro ML" commandées par la SNCB en grand nombre seront utilisées sur la ligne Bruxelles-Namur-Dinant (95 unités sur 305

automotrices sont réservées pour le service RER autour de Bruxelles). Ainsi, le matériel roulant le plus moderne et le plus performant serait utilisé sur la ligne Dinant-Givet. Par conséquent, il faut aménager les quais (à la hauteur de 76 cm) pour offrir aux voyageurs l'accès entièrement libre déjà exigé par la loi pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Avec ce type de matériel roulant, on évite aussi toutes les questions de nuisances sonores et de pollution de l'air (CO<sup>2</sup>, etc.).

Dans le cas de la réouverture de Dinant-Givet, le matériel roulant ne joue pas un rôle important car le choix est déterminé par l'offre et par l'infrastructure. Mais il n'en va pas toujours ainsi ; ce serait notamment le cas si l'on devait conclure que seule l'utilisation de trains pendulaires permet de réduire le temps de parcours dans la mesure fixée préalablement par l'offre.

En résumé, l'approche du triangle "Offre-Infrastructure-Matériel roulant" mettant les utilisateurs au premier plan de la réouverture mène au résultat suivant :

- Offre de base avec 18 A/R entre Dinant et Givet en desservant les gares intermédiaires de Freÿr (arrêt à la demande), Waulsort, Hastière, Hermeton-sur-Meuse (arrêt à la demande) et Heer-Agimont, avec un temps de parcours de moins de 20 minutes, en prolongeant jusqu'à Givet les trains arrivant de Bruxelles.

- Correspondance à Givet quai à quai avec les trains arrivant et partant de Charleville-Mézières avec un temps de battement de 4 à 9 minutes.

- Considérer la ligne ferroviaire Dinant-Givet comme le moyen structurant de la région traversée en établissant un pôle de

développement autour des gares et arrêts dans un rayon de 1 000 mètres (densification et prévention du mitage du paysage).

- Electrification du tronçon manquant entre Neffe et Givet en même temps que la ré-électrification de la ligne Namur-Dinant (effet de synergie). Pour ce faire, il faut inscrire le projet de la réouverture de la ligne Dinant-Givet dans le plan SNCB d'investissement 2013-2025 en même temps que le plan de ré-électrification de Namur-Dinant.

## Conclusions

La construction de la ligne Dinant-Givet a été exigée en liaison avec la concession de la Compagnie de chemin de fer Nord-Belge (NB).

D'un point de vue économique, pour la NB, ce tronçon n'était pas très attractif en comparaison avec d'autres lignes exploitées par la même compagnie.

Pour la vallée de la Meuse entre Dinant et Givet, la construction de la ligne favorisait un certain développement économique, mais surtout elle apportait une alternative au transport sur la Meuse et à ses difficultés spécifiques (navigation interrompue pendant certaines périodes, lenteur du transport fluvial).

Côté français, la vallée de la Meuse entre Givet et Charleville-Mézières avait déjà été industrialisée avant l'arrivée du chemin de fer et cette évolution s'est accélérée avec la venue du chemin de fer à Givet en 1862. Il faut noter que la ligne Charleville-Mézières-Givet a été construite à l'origine en double voie intégrale, contrairement au tronçon Dinant-Givet, qui est resté à voie unique jusqu'à la Première Guerre mondiale. Ce fait montre que la ligne a toujours eu un caractère secondaire, elle n'a jamais fait partie d'un grand

axe ferroviaire. Givet, qui a été le point de raccordement de différentes lignes ferroviaires, constitue non seulement la frontière politique entre la Belgique et la France, mais aussi “la ligne de partage des eaux” en termes de flux de voyageurs et de marchandises. On peut caractériser la ligne Dinant-Givet comme suit :

- Ligne régionale servant à couvrir les besoins de la population directement concernée et à favoriser le développement régional de la région entre Dinant et Givet.

- Ligne de désenclavement pour la vallée de la Meuse française, de Givet à Charleville-Mézières.

- Ligne de marchandises locale en liaison avec le port de Givet dont elle fait un port trimodal.

- Ligne interrégionale entre les Ardennes belges et françaises.

- Ligne de raccordement à des centres suprarégionaux comme Bruxelles.

L'âge d'or de la ligne a commencé avec l'installation de la deuxième voie entre Dinant et Givet, durant la Première Guerre mondiale et jusqu'à la fin des années 1960, avec le démontage de la deuxième voie. Le niveau du trafic était arrivé à un niveau pouvant être couvert par une voie unique, preuve que la ligne Dinant-Givet n'a jamais fait concurrence à des itinéraires comme l'Athus-Meuse.

Dans les années 1970, la chasse aux lignes “non rentables” a entraîné la “non-modernisation” des lignes secondaires, comme Dinant-Givet, et l'augmentation des coûts d'exploitation.

La réponse de la SNCB aux déficits croissants des années 1980 a été le plan IC/IR de 1984 qui a transformé le réseau SNCB en un réseau de grandes lignes,

donc de lignes IC/IR sans réseau de lignes secondaires alimentant les grands axes.

La ligne Dinant-Givet a échappé à la fermeture en 1984 grâce à l'intervention de la Région Champagne-Ardenne, qui a poussé la SNCF à prolonger 4 A/R de Charleville-Mézières vers Dinant. C'était la première fois dans l'histoire de la ligne qu'on voyait passer un train direct entre Charleville-Mézières et Dinant.

Entre 1984 et 1988, on n'a pas trouvé de mode d'exploitation approprié pour la ligne. Il était clair d'emblée qu'on n'allait pas pouvoir exploiter et justifier le maintien à long terme d'une ligne ferroviaire où ne circulent que 4 A/R et un trafic fret très faible. La fermeture définitive de la ligne Dinant-Givet en 1988 pour le trafic voyageur et en 1989 pour le trafic fret a été la conséquence du manque de volonté de différents acteurs clés d'investir dans une ligne régionale et de développer un concept d'exploitation moderne pour arriver à des coûts d'exploitation raisonnables.

L'exploitation touristique de la ligne entre 1990 et 2000 a été aussi éphémère que l'exploitation de la ligne par la SNCF et ses 4 A/R. Il est difficile d'exploiter une ligne touristique avec un exploitant dont le centre logistique est éloigné. Il y a certainement aussi d'autres raisons expliquant l'échec de l'exploitation touristique (période d'exploitation limitée, horaire médiocre, etc).

L'assiette de la ligne a été maintenue pour des motifs stratégiques (potentiel militaire, évacuation de la population en cas d'inondation par la Meuse, accident à la centrale nucléaire à Chooz, etc).

Les discussions concernant la réouverture de la ligne Dinant-Givet ont commencé le jour même de sa fermeture. Les débats

et les différentes études qui les ont alimentées n'ont pas abouti à une décision définitive en faveur du maintien, de l'abandon ou de la réouverture de la ligne.

A notre avis, il y a plusieurs raisons pour lesquelles on n'est pas encore parvenu à prendre une décision claire concernant le destin de la ligne :

- On a cherché des raisons justifiant la réouverture de la ligne Dinant-Givet hors du contexte local et régional (TGV).

- On a systématiquement ignoré le potentiel local et les besoins de la population directement concernée par la réouverture (Hastière).

- On n'a pas rendu publiques les différentes études commandées et l'on n'a jamais informé la population directement concernée sur le projet de réouverture.

Dans cet article, nous n'avons évoqué que les études auxquelles nous avons pu avoir accès.

Nous avons connaissance de l'existence d'autres études dont nous ne disposons que de courts extraits ou dont nous avons seulement entendu parler, sans avoir pu les voir ou les lire.

- On a du mal à reconnaître que la ligne Dinant-Givet est une ligne ferroviaire régionale transfrontalière et ne fait pas partie d'un grand axe ferroviaire (Reims-Namur).

- On a nourri l'objectif, avec les diverses études commandées par les différentes autorités politiques, de prouver que la ligne possède un grand potentiel sans définir préalablement ce qu'est un grand potentiel.

- Les diverses études ont adopté une approche par la “demande” au lieu d'une approche par “l'offre”. Ainsi on était prison-

nier du discours sur le seuil de potentiel suffisant et sur le seuil de rentabilité, bien qu'il n'existe en fait pas de seuils clairs, car c'est la tâche de la politique de les fixer, et il n'existe pas de ligne régionale rentable au sens purement économique du terme.

L'approche par l'offre donne la possibilité de montrer clairement à la population directement concernée la plus-value d'une réouverture.

- On n'a pas compris qu'une réouverture n'est pas le simple remplacement d'une ligne de bus par une ligne ferroviaire, que c'est une redéfinition de toute l'organisation d'un réseau de transports publics (incluant la tarification commune, les horaires coordonnés, l'absence de concurrence

entre les différents moyens de transport, l'intégration des cyclistes en mode doux).

Si l'on veut réellement ouvrir la ligne ferroviaire entre Dinant et Givet, il faut dépasser le discours de la non-rentabilité de la ligne, du potentiel trop faible, de la concurrence avec l'axe Athus-Meuse et l'axe ferroviaire Reims-Namur.

Avec la construction de l'autoroute A 304 entre Charleville-Mézières et Charleroi, l'argument de l'axe Reims-Namur est devenu obsolète, car on passe en voiture beaucoup plus rapidement dans les grands centres qu'en train. Ici, on s'est tiré dans le pied.

Il est inutile de commander de nouvelles études pour établir un certain potentiel. La réalité a largement démontré que toutes les prévisions de trafic se trompent de

plus d'une virgule. Il est plus honnête d'avouer que la ligne Dinant-Givet est une ligne régionale et de travailler avec une approche par "l'offre", dont le but consiste à définir un mode d'exploitation adapté à la réalité.

A notre avis, la ligne pourrait servir de ligne pilote à la SNCB pour tester une exploitation moderne de lignes ferroviaires de faible potentiel. Enfin, cette réouverture est certes nécessaire mais pas suffisante pour le désenclavement de la Vallée de la Meuse.

Comme cet article l'a montré, il faut une vision globale pour la région concernée, un authentique projet d'avenir. Le train de la réouverture de la ligne Dinant-Givet est en marche, mais on ne sait pas encore s'il arrivera à bon port.

## Tableau des principales données techniques

Mise hors service	Trafic voyageurs: 2 juin 1988 Trafic marchandises: 1 <sup>er</sup> juin 1989 Déclassé la section de la ligne entre Givet et la frontière belge le 18 octobre 2005
Exploitation touristique	Ligne exploitée par CFV3V entre le 1 <sup>er</sup> avril 1990 et le 11 novembre 2000
Longueur	22,175 km (18,946 km sur territoire belge et 3,229 km sur territoire français)
Nombre de voies	À l'origine voie unique, mis à double voie durant la Première Guerre mondiale, mis à voie unique Neffe-Hastière le 28 février 1968 et Hastière-Heer-Agimont le 27 novembre 1971
Bifurcations	Neffe: L 166 Dinant-Bertrix (Athus-Meuse) Hermeton-sur-Meuse: L 156 Hastière-Mariembourg-Chimay-Anor Givet: L 138 Givet-Doische-Florennes
Embranchement particulier	Hastière: Sablière de Sambre et Dyle Givet: Port de Givet, Tréfimétaux et divers petits embranchements particuliers
Électrification	Dinant-Neff Bifurcation avec 25 kV alternatifs 50 Hz le 19 novembre 2002
Gares et Haltes	Dinant, Neffe, Waulsort, Hastière, Hermeton-sur-Meuse, Heer-Agimont, Givet
Ouvrages d'art	Tunnel de Monia (134 m)
Vitesse maximale	90 km/h

## Notes

- (1) M. Laffut, *Les chemins de fer belges (1830-1913). Genèse du réseau et présentation critique des données statistiques*, 1ère série (XIXe siècle) tome VIII, volume 1a, Bruxelles 1998, pp. 317 et suiv.
- (2) P. Dulieu, E. Hermann, *La grande épopée du chemin de fer à Namur. Première partie: De la naissance à la grande guerre*, dans *Confluent*, n° 305, septembre 2002, pp. 34 et suiv.
- (3) B. Lacassagne, *Charleville à Givet. Une ligne de fer pour la Vallée*, dans *AW* n° 111, 4e trimestre 2007, pp. 25 suiv.
- (4) A. Dagat, *La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives*, Editions PFT, Mons 2009, pp. 19 suiv.
- (5) J-P. Hamblenne, La construction du chemin de fer Namur-Givet, dans *AW* n°46, septembre 1991, p. 4 suiv.
- (6) P. Dumont, O. Geernick, *Sur les rails d'Ardenne et de Gaume*, Les Editions du Cabri, Brail-sur-Roya 2004, pp. 33 suiv.
- (7) MVA, *Étude de faisabilité de la réouverture de la ligne ferroviaire frontalière Dinant-Givet. Synthèse*, juillet 2004, p. 27.
- (8) M. Van Ussel et R. Marganne, *Haute-Meuse-Express, 27 mai 1989*, dans *Trains en liberté de La Panne à Losheimergraben*, trans-fer édition spéciale n° 4, Liège 1990, p. 29.
- (9) R. Marganne, *Dinant - Fille de la Meuse, fille du chemin de fer*, dans *Le Rail*, novembre 2003, p. 10.
- (10) Les Amis d'Agimont, *Il y a 140 ans, le "Petit-Cimay" arrivait à Agimont, 1866-2006*, Agimont 2006, p. 7.
- (11) J-P. Hamblenne, *La ligne Namur-Givet sous le Nord-Belge, II. 1863-1940*, dans *AW* n° 48, mars 1992, p. 26.
- (12) J-P. Hamblenne, *La ligne Namur-Givet sous le Nord-Belge, II. 1863-1940*, dans *AW* n° 48, mars 1992, p. 27.
- (13) A. Dagat, *La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives*, Editions PFT, Mons 2009, p. 54.
- (14) P. Dulieu, E. Hermann, *La grande épopée du chemin de fer à Namur. Deuxième partie : De 1914 à 1993*, dans *Confluent*, n° 306, octobre 2002, p. 36.
- (15) J-P. Hamblenne, *La ligne Namur-Givet sous le Nord-Belge, III. Du Nord-Belge aux trois vallées. La ligne 154 de 1940 à nos jours*, dans *AW* n° 49, juin 1992, p. 19.
- (16) P. Dulieu, E. Hermann, *La grande épopée du chemin de fer à Namur. Deuxième partie : De 1914 à 1993*, dans *Confluent*, n° 306, octobre 2002, p. 39.
- (17) Commission nationale d'électrification des chemins de fer belges, *Electrification de 1500 kilomètres de lignes*, Rapport, Bruxelles 1947.
- (18) Commission nationale d'électrification des chemins de fer belges, *Electrification de 1500 kilomètres de lignes*, Rapport, Bruxelles 1947, p. 76.
- (19) J. Peeters, *Les transports publics en Belgique 1945-1960. Politique et réalité*, Edition PFT, Mons 2009, p. 95.
- (20) Les informations concernant la Sablière Sambre et Dyle viennent de Guy et Joël Lambert à Hattière-par-delà.
- (21) Les informations concernant le trafic marchandises de transit viennent de M. Jean-Marie Banse à Agimont.
- (22) P. Pasiels, *Ligne 154 : Namur-Dinant-Givet*, dans *Le Rail*, mensuel SNCB, n°11/1980, p. 10.
- (23) J-P. Hamblenne, *La ligne Namur-Givet sous le Nord-Belge, III. Du Nord-Belge aux trois vallées. La ligne 154 de 1940 à nos jours*, dans *AW* n° 49, juin 1992, p. 20.
- (24) P. Janssens, *Op dood spoor. De NMBS en het reizigers-leed*, EPO VZW, Berchem 1995. pp. 175-177.
- (25) B. Dieu, J.-L. Vanderhaegen, W. Pinet, *IC-IR 1984-2004*, Editions PFT, Bruxelles 2004, pp. 3-4.
- (26) Société de développement régional pour la Wallonie (SDRW), *Proposition de réseau ferroviaire (trafic voyageurs) dans une optique d'aménagement du territoire wallon*, dans *Cahiers de l'aménagement du territoire wallon*, n° 3, mai 1981, p. 53.
- (27) Commission des Communautés Européennes (CCE), *Un réseau de Transports pour l'Europe. Esquisse d'une politique*, dans *Bulletin des Communautés Européennes*, supplément 8/79, p. 35.
- (28) Direction Financière, *Machines à distribuer les billets-Equipement des gares*, Bruxelles le 10 novembre 1978.
- (29) SNCV, *Ligne 154 Dinant-Givet*, dans *Les Vicinaux Plus*, mensuel du personnel SNCV, novembre 1987, n° 9, p. 2.
- (30) J-P. Hamblenne, *La ligne Namur-Givet sous le Nord-Belge, III. Du Nord-Belge aux trois vallées. La ligne 154 de 1940 à nos jours*, dans *AW* n°49, juin 1992, p. 21.
- (31) Conseil Syndical Inter-régional (CSI), Commission "Infrastructure et Transport", *Démarche socio-économique ayant pour objectif la réouverture du point frontière ferroviaire de Givet avec réactivation des dessertes de fret et voyageurs*, avril 1999, p. 1.

- (32) MVA, *Étude de faisabilité de la réouverture de la ligne ferroviaire frontalière Dinant–Givet*, Rapport, avril 2003. p. 131.
- (33) G. Ittelet, *Du nouveau matériel sur les rails des Trois vallées*, dans *Le Soir* du vendredi 23 avril 1999, p. 22.
- (34) G. Ittelet, *Quel avenir pour les trains à vapeur ?*, dans *Le Soir* du vendredi 4 août 2000, p. 20.
- (35) MVA, *Étude de faisabilité de la réouverture de la ligne ferroviaire frontalière Dinant–Givet*, Synthèse, adoptée lors de la réunion du Comité de Pilotage du 8 septembre 2004 et complétée, pp. 52-56.
- (36) A.-F. So., *Les cyclistes veulent garder le rail*, dans *La Libre Belgique*, le 10 mars 2009.
- (37) MVA, *Étude de faisabilité de la réouverture de la ligne ferroviaire frontalière Dinant–Givet*, Synthèse, adoptée lors de la réunion du Comité de Pilotage du 8 septembre 2004 et complétée, pp. 57–58.
- (38) J.-F. P., *Espoir pour le RAVeL Florennes-Auvelais, non à la réouverture de Dinant–Givet*, dans *Vers l’Avenir* du 16 novembre 2005.
- (39) MVA, *Étude de faisabilité de la réouverture de la ligne ferroviaire frontalière Dinant–Givet*, Rapport, avril 2003. p. 128.
- (40) R. Zöllner, *Einsatzbereiche von Schienenregionalbahnen*, Schriftenreihe Verkehr Heft 13, Universität Kassel, Juli 2002, p. 5.
- (41) *Ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (OIPAF) du 18 décembre 1995*, art. 6 al. 2.
- (42) M. Motte, *Rouvrir la ligne de Givet : c’est oui*, dans *Vers l’Avenir*, samedi le 29 octobre 2005.
- (43) News Press, *Déplacement dans les Ardennes : Nicolas Sarkozy veut éviter le pillage technologique, financier, humain des entreprises*, 19. décembre 2006.
- (44) M. Motte, *Ne pas abandonner la ligne vers Givet*, dans *Vers l’avenir*, 3 septembre 2009.
- (45) M. Lebrun et consorts, *Projet de Motion déposé en conclusion de l’interpellation de M. Lebrun à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial et à M. Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l’Équipement sur “la réouverture de la ligne Dinant–Givet et la continuation des investissements RAVeL sur la ligne 154”* [Doc. 925 (2008–2009) - N°1], 9 février 2009.
- (46) Parlement wallon, Session 2008-2009 (C.R.I.C. N° 65 (2008-2009), *Compte rendu intégral, Séance publique de Commission de l’Aménagement du Territoire, des Transports, de l’Énergie et du Logement*, lundi 9 février 2009, pp. 44-51.
- (47) M. Rieder, *Ligne Dinant–Givet - Cohabitation ou concurrence avec les grands axes ferroviaires belges ?* Papier de discussion, Contribution à la conférence de presse de Dinant, le 9 mars 2009.
- (48) J.-P. Petit, *La Dinant–Givet est refermée*, dans *Le Soir* du jeudi 5 mars 2009, p. 14.
- (49) Chambre des représentants de Belgique, Commission de l’Infrastructure, des Communications et des Entreprises publics, *Compte Rendu Analytique (CRABV 52 COM 483)*, lundi 9 mars 2009, après-midi, pp. 18-20.
- (50) J.-P. Petit, *La SNCB veut garder la ligne*, dans *Le Soir* du mercredi 11 mars 2009, p. 9.
- (51) G. Delenclos, *La coopération fonctionne entre la Wallonie et la Région*, dans *Petites affiches Matot Braine* du 8 au 14 février 2010, p. 12.
- (52) MVA Consultancy, *Étude de faisabilité de la réouverture de la ligne ferroviaire Dinant–Givet*, Préparée par MVA pour le compte de la DREAL Champagne-Ardenne, Janvier 2010.
- (53) M. Jaumotte, *Le port de Givet son histoire*, Éditions Terres Ardennaises, Charleville-Mézières 2008, p. 10.
- (54) M. Jaumotte, *Le port de Givet son histoire*, Éditions Terres Ardennaises, Charleville-Mézières 2008, p. 23.
- (55) M. Jaumotte, *Le port de Givet son histoire*, Éditions Terres Ardennaises, Charleville-Mézières 2008, p. 184.
- (56) M. Jaumotte, *Le port de Givet son histoire*, Éditions Terres Ardennaises, Charleville-Mézières 2008, p. 208.
- (57) M. Jaumotte, *Le port de Givet son histoire*, Éditions Terres Ardennaises, Charleville-Mézières 2008, p. 393.
- (58) M. Jaumotte, *Le port de Givet son histoire*, Éditions Terres Ardennaises, Charleville-Mézières 2008, p. 262.
- (59) M. Jaumotte, *Le port de Givet son histoire*, Éditions Terres Ardennaises, Charleville-Mézières 2008, p. 265.
- (60) B. Saiselet, *La Houille et l’aventure du cuivre 1806-2006, Bicentenaire de la construction de la première usine de cuivre La Manufacture - Gédéon de Contamine*, 2006 (pas de pagination dans cette brochure).

(61) Compagnie Française des Métaux, Usine de Givet, *Avant projet de chemin de fer de raccordement à voie de un mètre, devis descriptif* (date inconnue, env. 1924).

(62) L. Ludinart, Ingénieur en Chef, Ponts et Chaussées, Départements des Ardennes, *Rapport de l'ingénieur, Ligne d'intérêt local de Givet à Beauraing*, Charleville, le 30 juin 1925.

(63) Note de M. Rouelle, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Charleville, le 26 octobre 1925 concernant le sujet de la ligne Givet à Beauraing.

(64) Arrête préfectoral autorisant la Compagnie Française des Métaux à porter à l'écartement normal la voie ferrée industrielle qui relie son usine de Flohimont à la gare de Givet S.N.C.F., fait à Mézières le 23 mars 1949.

(65) M. Motte, *Ligne Dinant-Givet : les industriels sautent dans le train des défenseurs*, dans *Le Soir* du mardi 15 novembre 1988.

(66) A. Jeannot, *Le projet de pont à haubans abandonné*, dans *L'Ardenais* du 23 août 2008.

(67) E. Merenne, *Contribution à la géographie des chemins de fer belges au sud de l'axe Sambre-Meuse*. Thèse présentée pour l'obtention du grade de docteur en sciences géographiques 1966, p. 242.

(68) B. Collardey, *Nouvelles dessertes dans la vallée de la Meuse*, dans *La Vie du Rail*, n° 2078, 22 janvier 1987, p. 9.

(69) L. Scharès, *La Meuse "littoralise" toujours. Aménagement du territoire. Quatre associations de défense font le point*, dans *Le Soir* du vendredi 25 juin 2010, p. 37.

## Remerciements

Cet article n'aurait pas pu être réalisé sans le soutien d'un grand nombre de gens. Je tiens ici à remercier les personnes avec lesquelles j'ai eu des contacts réguliers (ordre alphabétique) :

M. Jean-Marie Banse  
Mme Jacqueline Biadatti  
M. Emmanuel Bodart  
M. Jean-Paul Darville  
M. Daniel De Quick  
Mme et M. Danièle et Michel Fauconnier-Cornelise  
M. Jean-Marie Flamey  
Mme et M. Michèle et Jean-Claude Kauffmann  
MM. Guy et Joël Lambert  
M. Henri Léonard

M. Christian Masset  
Mme Cécile Medaets  
Mme et M. Nathalie et Pierrot Van Maercke  
M. Jan Verhaeven

L'auteur assume seul, le cas échéant, la responsabilité des erreurs de l'article. Il sera ravi de recevoir les remarques et critiques des lectrices et les lecteurs de l'AW adressées à :

Marcus RIEDER  
École polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ)  
IVT – HIL F 12.1  
Wolfgang-Pauli-Strasse 15  
CH-8093 Zurich  
Suisse  
Courriel : [rieder@ivt.baug.ethz.ch](mailto:rieder@ivt.baug.ethz.ch)

## Liste des abréviations

AM : Athus-Meuse (L166)  
ASBL : Association sans but lucratif  
BEP : Bureau Economique de la Province de Namur  
BLS : Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn  
BST : Belgian Scrap Terminal NV  
CD&V : Christendemocratisch & Vlaams  
CdH : Centre Démocrate Humaniste  
CFA : Compagnie du chemin de fer des Ardennes  
CFM : Compagnie Française des Métaux  
CFV3V : Chemins de fer à vapeur des Trois Vallées  
CPB : Carrières de Pierre Bleue  
CSI : Conseil Syndical Interrégional Charleroi-Namur-Neufchâteau/Champagne-Ardenne  
Cv : Cheval  
DREAL : Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Champagne-Ardenne  
Est : Compagnie des chemins de fer de l'Est  
EP : Embranchement particulier (embranchement ferroviaire ou embranchement industriel)  
FB : Franc belge  
GM : General Motors  
Midi : Compagnie des Chemins de fer du Midi

MR : Mouvement Réformateur (libéraux)  
NB : Compagnie du chemin de fer du Nord-Belge  
NORD : Compagnie du chemin de fer du Nord  
PLM : Paris-Lyon-Méditerranée  
PMR : Personnes à Mobilité Réduite  
PO : Paris-Orléans  
PS : Parti Socialiste Belge  
RAVeL : Réseau Autonome des Voies Lentes  
RFF : Réseau Ferré de France  
SANARA-C.F.M.T. : Sté Alsacienne de Navigation Rhénane - Compagnie Fluviale et Maritime de Transports  
SDRW : Société de développement régional pour la Wallonie  
SI.CA : Société d'Intérêts Collectifs Agricoles  
SNCB : Société Nationale des Chemins de Fer Belge  
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français  
SNCV : Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux  
Tbm : Tonne brut annuel  
TEC : Transport En Commu  
TEMCA : Transports de l'Entre Sambre et Meuse, de Chimay et des Ardennes

# ARDENNE WALLONNE

Cahier n° 122  
Septembre 2010

## Sommaire

La roche à Wagne	Jean-Paul Surin	4
La Pointe de Givet dans les pas et les mots d'Ardouin-Dumazet (III - Givet et la vallée de la Houille)	Yanny Hureaux	5
Les viyes d'gins	Jean-Baptise Marchand	10
Dom Thierry Réjalot, écrivain givetois	Dominique Charret-Henquin	11
Le passé et l'avenir de la ligne Dinant-Givet	Marcus Rieder	15
L'usine des produits pyroligneux, la "vinaigrerie" de Haybes	Guy Lépine	51
Le hameau et la collégiale de Molhain (suite - VI)	Abbé Antoine	59
Bibliographie régionale		64
In memoriam		66
Notes et archives		68

© Copyright *Ardenne Wallonne (AW)*

Toute reproduction, même partielle, du présent cahier est strictement interdite sans autorisation des auteurs et de l'éditeur.

L'association "Ardenne Wallonne" n'est pas responsable des opinions émises par les auteurs des articles de la revue.

Sauf mention contraire, les cartes postales font partie de la collection d'*Ardenne Wallonne*.

# CERCLE D'HISTOIRE DE LA POINTE DE GIVET ET TERRES LIMITOPHES

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président d'honneur	M. Gontran LORENT
Président	M. François LORENT
Vice-présidents	M. Didier de WITTE de HAELEN M. Michel PERPÈTE
Trésorier	M. l'abbé Jean-François PINARD
Secrétaire	Mme Jacqueline BIADATTI
Membres	M. Christian DELIRE M. Claude FORMAL M. Henri LEONARD M. Vincent ANCIAUX M. Patrice BERTRAND M. Jonathan PORIGNAUX Mme Françoise MÉNAGÉ
Membre honoraire	M. Guy LÉPINE M. Rémi CRISTOFORETTI
Siège social (association loi de 1901)	Mairie de Givet

## REVUE ARDENNE WALLONNE

Fondateur : M. Jean-Luc LEFEBVRE  
Directeur de la revue : M. Michel PERPÈTE

Revue trimestrielle ISSN 03995178  
Dépôt légal à parution

Abonnements 2010 (n° 120 à 123)  
Soutien : 45 € (47 € avec la cotisation à l'association)  
Ordinaire : 35 € (37 € avec la cotisation à l'association)  
France : CCP Ardenne Wallonne. Châlons 1181-20 S  
Belgique : Banque Dexia 068-2121928-80

Secrétariat Mme Jacqueline BIADATTI - 8, rue du Paradis - F - 08600 Givet  
e-mail : [contact@ardenne-wallonne.org](mailto:contact@ardenne-wallonne.org)  
<http://www.ardenne-wallonne.org>  
Belgique : Mme Catherine Remy - Rue Grande 43 - B 5560 Houyet

Expédition France : commission paritaire n° 0114 G 84202  
Belgique : bureau de dépôt : 5560 Houyet - P 40 10 05

Page de couverture Aquarelle de Jean-Paul SURIN  
PAO Agence Argos - F- 08430 Mondigny  
Impression SOPAIC Imprimerie - F - 08000 Warcq