LE RHIN DE FER

SERPENT DE MER DU RÉSEAU BELGE

Roland Marganne



SNCB/L GOOSSENAARTS

Un « Rhin de fer »..., voire un « serpent de mer », sur le réseau belge? Ces expressions imagées ont qualifié une ancienne liaison ferroviaire de 166 km destinée à relier le port d'Anvers et le conglomérat industriel allemand de la Ruhr par la Campine belge. Cette liaison ne fut vraiment opérationnelle qu'entre 1879 et 1914.
Aujourd'hui, en ce début de XXI^{e} siècle, elle est en passe d'être rétablie notamment à la demande des milieux économiques anversois et flamands-
Un vrai « serpent de mer », quoi...

Nul n'ignore l'importance de voies de communication performantes entre un port et son hinterland. Anvers n'échappe pas à la règle mais comme l'itinéraire le plus court et le plus commode entre le port et la Ruhr passe par les Pays-Bas, il n'est pas exagéré d'écrire que les liaisons ont été chaotiques. L'histoire du *Rhin de fer* en est une belle illustration : tantôt exploité, tantôt mis en veilleuse, en tout cas témoin de la concurrence séculaire à laquelle se sont livrés le port d'Anvers et son voisin néerlandais de Rotterdam.

1830 : PREMIER DOSSIER

Dès avant la séparation des deux pays et la déclaration d'indépendance de la Belgique, des industriels - dont le visionnaire John Cockerill - avaient déjà saisi tout l'avantage de créer une liaison performante entre Anvers et le Rhin : le chemin de fer, moyen de transport révolutionnaire leur apparaissait déjà comme l'outil idéal. Aussi, dès 1830, l'établissement d'une liaison entre Anvers et l'Allemagne fut un des tout premiers dossiers économiques traités par le Gouvernement Provisoire belge : cinq jours après sa prestation de serment, le roi Léopold I^{er} étudiait lui aussi un tel projet. La Belgique fit d'ailleurs insérer dans le *Traité des XXIV articles,* actant la séparation entre la nouvelle nation et les Pays-Bas, une disposition lui donnant le droit de créer une liaison corridor à travers le Limbourg néerlandais vers l'Allemagne : si, à l'époque, certains évoquaient encore un canal ou une route, l'idée d'un chemin de fer finit par s'imposer...

PREMIÈRES LIAISONS

Alors que le roi Guillaume d'Orange se laissait tirer l'oreille pour signer le traité - il ne l'accepta en fait qu'en 1839 - le port d'Anvers, lui, ne pouvait attendre, et le gouvernement belge fit approuver, le 1er mai 1834, la fameuse loi de financement et d'exploitation du *« chemin de fer de l'État belge ».*

Elle prévoyait un premier *Rhin de fer,* passant par Malines, Louvain, Tirlemont, Waremme, Liège et Verviers, pour rejoindre Cologne et le Rhin. Celui-ci, ouvert au trafic le 24 octobre 1843, fut en fait le premier chemin de fer transeuropéen...

Mais cette ligne était malaisée à exploiter pour le trafic des marchandises, notamment à cause de son profil : faut-il rappeler l'existence des célèbres plans inclinés d'Ans et d'Aix-la-Chapelle ? Aussi, les milieux anversois étudièrent-ils rapidement un itinéraire alternatif, passant cette fois par la Hollande. Après négociations, diverses lignes ferrées franchirent la frontière entre les deux pays : Anvers - Moerdijk (aujourd'hui Roosendaal), Turnhout - Tilburg ou Hasselt - Maastricht. Autant de chemins détournés pour relier Anvers à la Ruhr... jusqu'à ce que le fruit soit mûr et que l'on se décide à mettre en exécution l'article 12 du traité de 1839 permettant d'établir la liaison la plus courte entre le port d'Anvers et la Ruhr grâce au droit de passage concédé en Limbourg néerlandais.

LE CHEMIN LE PLUS COURT

Le serpent de mer poussa ainsi la tête hors de l'eau en 1873 lorsque les deux pays tombèrent d'accord - par traité - sur un compromis pour établir un nouveau tracé ferroviaire : long de 166 km au départ d'Anvers, il passerait par Lierre, Herentals, Geel, Mol, Lommel, Neerpelt, pour atteindre la commune frontalière de Hamont. Ensuite, la ligne traverserait le Limbourg hollandais (Budel, Weert, Roermond et Vlodrop) et passerait la frontière allemande à Dalheim pour atteindre Mönchengladbach, où elle se raccorderait au réseau ferré allemand.

Tronçon du Rhin de fer	Date d'ouverture
Malines - Anvers (Borgerhout)	3 mai 1836
Gare principale - Anvers (Borgerhout)	25 août 1840
Mönchengladbach - Rheydt	12 août 1852
Lierre - Herentals *(- Turnhout)*	19 avril 1855
Mortsel - Boechout - Lierre	6 juillet 1864
Maastricht - Venlo	21 novembre 1865
Anvers Bassins et Entrepôts - Berchem	1" janvier 1873
Roermond - Rheydt *(- Mönchengladbach)*	15 février 1879
Herentals - Mol	27 mai 1878
Mol - Neerpelt - Roermond	2 juin 1879

Le *Rhin de fer* ne fut donc opérationnel qu'en 1879. Son exploitation fut confiée au *Grand Central Belge,* une grosse compagnie privée aux ramifications internationales. À l'époque, trois paires de trains de voyageurs directs circulaient entre Anvers et Mönchengladbach, avec voitures directes pour Dortmund, voire Leipzig ! En direction du port d'Anvers, ces trains étaient notamment empruntés par des émigrants allemands ou d'Europe Centrale qui escomptaient rejoindre les États-Unis pour échapper à la misère...

Le trafic des marchandises était loin d'être négligeable: les trains de fret permettaient en effet de relier le port d'Anvers et les entreprises de la Ruhr en quatre heures trente... Une performance à l'époque ! Et un succès qui décida le *Grand Central Belge* à doubler les voies sur tout le parcours. Ce travail, commencé dès 1893, fut achevé en 1907 par les soins des *Chemins de fer de l'État belge* qui avaient repris la partie belge de l'axe dès 1898. En corollaire, le nord-est de la Campine s'industrialisa: de nombreuses entreprises s'installèrent le long de la ligne, notamment entre Mol et Neerpelt, attirées par les voies de communication aisées qu'offraient chemin de fer et canaux.

PREMIER HIATUS

L'invasion allemande de 1914 repoussa la tête du *serpent* dans la *mer.* Comme les Pays-Bas avaient proclamé leur neutralité dans le premier conflit mondial, les autorités néerlandaises interdirent tout transit de voyageurs ou de fret à travers leur territoire. Et l'occupant allemand, désireux d'éviter toute communication entre la Belgique et son voisin neutre, renforça la frontière belgo-néerlandaise par une clôture électrifiée.

Privées par ailleurs d'une liaison rapide entre le port d'Anvers et l'Allemagne, alors qu'elles avaient pris le contrôle du réseau ferré belge, les autorités allemandes firent construire un nouvel axe Anvers - Ruhr, longeant les Pays-Bas sans franchir la frontière : c'est notre ligne 24 actuelle Tongres - ...

Le *Rhin de fer* a été constitué par la mise bout à bout de sections de lignes existantes et de raccords à créer.

Comme le réseau ferré de l'époque s'était édifié « empiriquement » en tenant compte d'autres intérêts, le *Rhin de fer* fut finalement constitué par la mise bout à bout de sections de lignes existantes et de raccords à créer. En voici un tableau significatif :

locomotive diesel série 215 de la DB. Il cessa finalement de circuler par le *Rhin de fer* le 3 juin 1991.

L'INFRASTRUCTURE ACTUELLE DU *RHIN DE FER*

L'infrastructure actuelle de la ligne reflète bien les avatars qu'elle a subis.

En Belgique, l'itinéraire historique du *Rhin de* fer est encore bien équipé, d'autant plus qu'une relation IR est assurée entre Anvers-Central et Neerpelt, avec les nouveaux autorails série 41. Au départ d'Anvers-Nord, le tracé suit, sur 46,7 km, les lignes électrifiées à double voie 27 jusqu'à Mortsel, 14 jusqu'à Lierre et 15 jusqu'à Herentals. D'Herentals à Mol, la ligne, longue de 22 km et à double voie, n'est pas électrifiée, mais équipée pour une vitesse de référence de 120 km/h. À l'est de Mol jusqu'à Neerpelt (23,4 km), la ligne a été remise à simple voie dans rentre-deux-guerres : rouverte au trafic des voyageurs le 28 mai 1978 dans le cadre d'une meilleure desserte ferroviaire régionale, elle peut être parcourue à 120 km/h avec évitement possible à Lommel-Werkplaats.

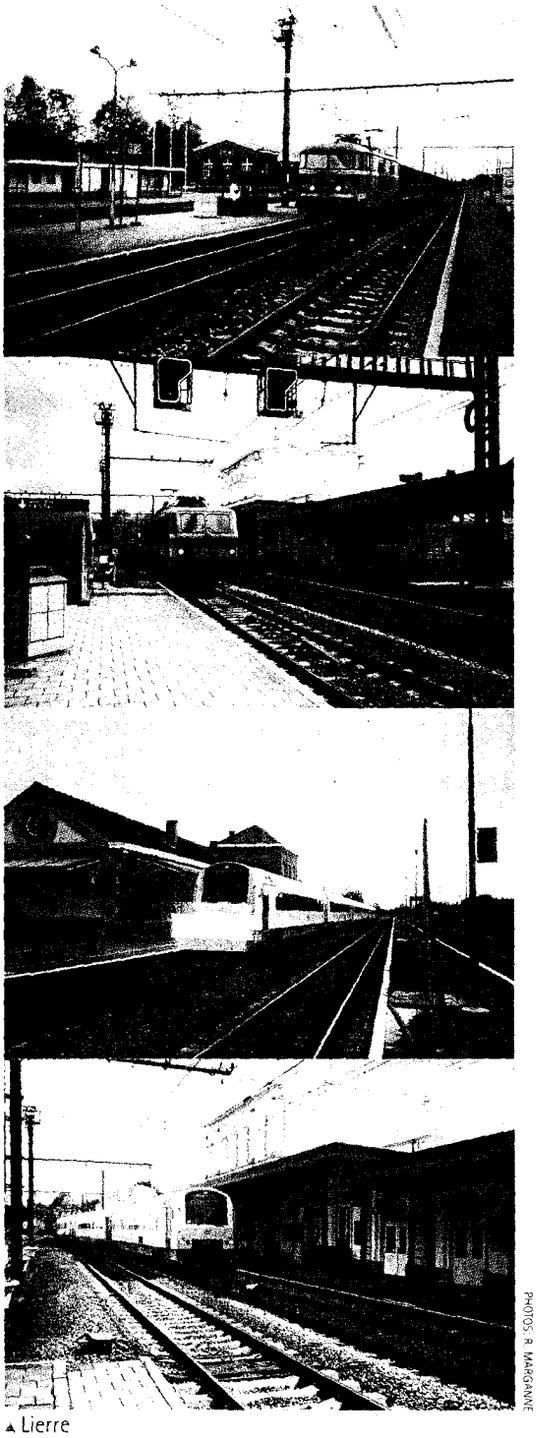
De Neerpelt à la frontière néerlandaise (Hamont - Budel), il n'y a plus de trafic voyageurs depuis 1953, encore qu'un projet existe de prolonger la relation IR Anvers - Neerpelt jusqu'à Hamont, au moins. La ligne est correctement équipée (vitesse de référence : 70 km/h), d'autant plus qu'elle livre passage à des trains de minerai de zinc quotidiens directs entre Anvers et Budel, destinés à la fabrique de zinc *Budelco.*

Par contre, en territoire néerlandais, au delà de Budel vers Weert (10,4 km), la ligne, toujours à voie unique, n'est plus utilisée en service régulier. Elle est cependant entretenue car, à l'occasion de la journée train-tram-bus, les trains IR Anvers - Neerpelt sont systématiquement prolongés en territoire néerlandais jusqu'à Weert, dans le cadre de l'opération « *Teuten-Express* ».

Quant à la section Weert - Roermond (24,1 km), elle fait partie de l'artère maîtresse Amsterdam - Maastricht. Électrifiée en 1,5 kV selon le système néerlandais, elle est à double voie et autorise une vitesse de 140 km/h. Elle connaît un trafic important tant voyageurs que marchandises.

La section Roermond - Vlodrop frontière (13,7 km), à simple voie non électrifiée (vitesse de référence : 80 km/h) est actuellement hors service. Un obstacle de taille s'y dresse : un tronçon de 3 km 500 entre la gare de Roermond et Dalheim à la frontière allemande traverse une « zone de *silence* » définie par les autorités locales néerlandaises en 1994 dans le cadre du domaine naturel du *Meinweg.* Dans cette « *Spécial* Protected *Area* » de niveau européen, est-il imaginable que des trains de fret fassent bon ménage avec les espèces rares de vipères, de salamandres et autres grues ?

Enfin, de la frontière allemande (Dalheim) à Rheydt, il y a 18 km de voie unique, accessible à la vitesse de 60 km/h. À Rheydt, on rejoint la ligne électrifiée à grand débit - selon le système allemand 15 kV 16 2/3 Hz - Mônchengladbach - Aix-la-Chapelle.



PHOTOS : R. MARGANNE

▲ Lierre

▲▲▲ Neerpelt

Gemmenich, par Visé et Montzen. Elles ne lésinèrent pas sur les moyens : ligne au profil facile avec débauche d'ouvrages d'art (pensons au viaduc de Moresnet et au tunnel de Veurs, le plus long de Belgique après guerre), absence de passage à niveau, sauts-de-mouton divers...
Le nouveau *Rhin de fer,* plus long de 51 km, passait donc désormais par Aerschot - Hasselt - Visé - Montzen et Aix-la-Chapelle-Ouest pour rejoindre Mônchengladbach...

DÉSAFFECTION

Une fois l'armistice de 1918 signé, le *serpent de mer ne* réapparut plus qu'épisodiquement.. et encore bien peu fringant : le niveau de trafic de ses années de gloire d'avant 1914 n'était plus qu'un souvenir... Côté allemand, une crise économique très prononcée, suscitée par la défaite et accentuée par les colossales réparations de guerre imposées par le traité de Versailles, ne favorisait guère les échanges avec la Belgique. Côté belge, on utilisa plutôt le nouvel outil légué par l'occupant : la ligne 24, qui offrait l'avantage d'éviter toute négociation avec les chemins de fer néerlandais. Les relations étaient en effet loin d'être cordiales entre les deux pays. Tandis que la Belgique éprouvait du ressentiment à la suite de l'attitude de neutralité des Pays-Bas pendant la guerre, les Néerlandais n'appréciaient pas les revendications territoriales que la Belgique avait formulées au cours des négociations préalables à la conclusion du traité de Versailles : l'annexion pure et simple de la Zélande et du Limbourg néerlandais... En outre, nos voisins du nord adoptèrent une attitude protectionniste : ils souhaitaient privilégier leurs ports - et singulièrement celui de Rotterdam - au détriment d'Anvers dans les relations avec la Ruhr.

Si le trafic de fret par le *Rhin de fer* historique put reprendre - traités de 1839 et 1873 obligent - les responsables des chemins de fer néerlandais développèrent une politique tarifaire dissuasive pour le transit du fret sur les quarante-huit kilomètres de voies situées sur le territoire du Limbourg néerlandais. Faut-il écrire que le trafic du *Rhin de fer* par Budel, Roermond et Vlodrop s'en ressentit ? Jusqu'en 1938, année où les inquiétants bruits de bottes nazies provoquèrent la mise en veilleuse des échanges internationaux, on ne comptait plus qu'une relation internationale journalière pour les voyageurs entre Anvers et Mônchengladbach, pour six paires de trains de marchandises directs.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Le second conflit planétaire bouleversa à nouveau les réseaux de chemin de fer européens. Le *Rhin de fer* fut abondamment utilisé par les Allemands pour leurs transports de troupes et de ravitaillement. Du coup, il eut à subir les destructions infligées par l'aviation alliée soucieuse de couper les lignes de communication ennemies.
À la libération, les Américains comprirent eux aussi tout le profit qu'ils pouvaient tirer de cet axe pour les besoins logistiques de leur armée de libération puis d'occupation de l'Allemagne.

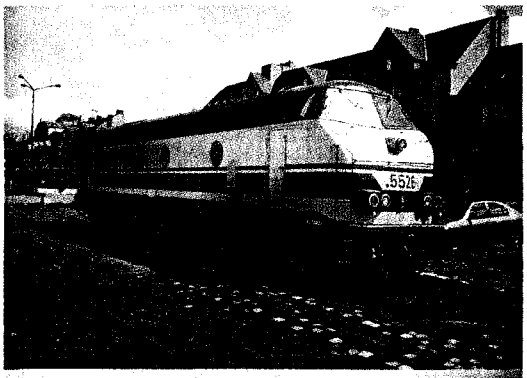
SINGULIER DESTIN

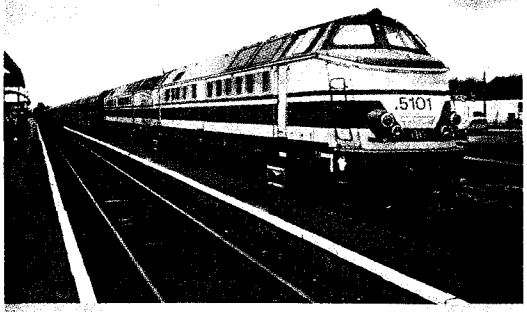
Le *serpent de mer* allait-il bénéficier des efforts entrepris dans le cadre de l'unification européenne, dont la Belgique et les Pays-Bas furent des pionniers ? Assez curieusement... non !
Après la Seconde Guerre mondiale, le trafic tant voyageurs que marchandises s'étiola peu à peu sur le *Rhin de fer.*
En trafic voyageurs, plus aucun train international à grand parcours n'y circula. Sur leur aire géographique respective, les trois administrations nationales maintinrent un trafic local... qui eut bien de la peine à résister à la concurrence progressive des moyens de transport individuels. Ainsi, en Belgique, il n'y eut plus aucun trafic voyageurs entre Mol et Neerpelt pendant vingt ans, entre 1957 et 1978. Il fallut attendre la mise sur pied du plan « IC-IR » en 1984 pour qu'une relation cadencée directe soit créée entre la métropole et Neerpelt.
En trafic marchandises, ce n'est qu'à l'été 1970, à la suite d'une concertation entre les trois administrations ferroviaires nationales, la SNCB, *Nederlandse Spoorwegen* et *Deutsche Bundesbahn,* qu'un trafic international a été rétabli par le *Rhin* de *fer.* Il ne concerna toutefois qu'un seul train complet de pièces d'automobiles mis en ligne entre Bochum et Anvers et retour. Ce type de convoi, baptisé « Hucpac », fut même tiré de bout en bout à la fin des années quatre-vingts par une

Le rétablissement du *Rhin de fer* est, depuis des décennies, une revendication des autorités portuaires anversoises.

▾ Mol : locomotive 5526 adaptée pour la circulation sur le Rhin de fer

▾▾▾ Neerpelt







PHOTOS R. MARGANNE

▾▾▾

LE RÉTABLISSEMENT DU *RHIN DE FER*

Le rétablissement du *Rhin de fer* est, depuis des décennies, une revendication des autorités portuaires anversoises. Le dossier a été réactivé depuis les années nonante dans le cadre d'une discussion globale entre la Belgique et les Pays-Bas. Un consensus a finalement été atteint entre les deux pays dans le cadre de l'accord du 21 décembre 1996 sur l'approfondissement de l'Escaut Occidental, réclamé par les milieux portuaires anversois, en échange d'une meilleure qualité de l'eau de la Meuse, réclamée par les Pays-Bas. Par la même occasion, les dossiers ferroviaires entre les deux pays ont été examinés : les Néerlandais ont obtenu que la ligne ferrée à grande vitesse Anvers - Pays-Bas longe l'autoroute E 19 au lieu de suivre la route du port, tandis que la Belgique a reçu des assurances pour le prolongement de la ligne marchandises actuelle n°11 Anvers-Nord - Y Schijn - Noordland vers Bergen-op-Zoom, aux Pays-Bas - sur la ligne Roosendaal - Flessingue - dans le cadre d'une meilleure liaison ferrée entre les ports d'Anvers et de Rotterdam. Enfin, conformément aux traités de 1839 et 1873, les Pays-Bas ont accepté de participer à une étude sur le rétablissement et la modernisation du *Rhin de fer,* en commun accord avec l'Allemagne, à condition de trouver une solution permettant de respecter les impératifs du domaine naturel du *Meinweg.* Cette étude a démontré la rentabilité du rétablissement du *Rhin de fer,* en traction diesel dans un premier temps: le trafic entre Anvers et l'Allemagne et 'Europe centrale connaît une forte croissance et, selon certaines prévisions, devrait plus que tripler d'ici 2020. Il est donc indispensable de disposer de plusieurs bonnes liaisons ferroviaires pour écouler ce trafic : le *Rhin de fer* deviendrait ainsi complémentaire de l'axe actuel par Hasselt, Visé et Montzen.

Aujourd'hui, la remise en service du *Rhin de fer* est une question d'années, sinon de mois. Dans cette perspective, il faudra revoir l'équipement de la voie et de la signalisation, surtout sur les tronçons néerlandais actuellement hors service. Des solutions sont par ailleurs à l'étude pour concilier les impératifs écologiques du *Meinweg* et ferroviaires du *Rhin de fer.*

Déjà, la SNCB adapte certaines de ses locomotives afin de les munir des équipements de sécurité et d'asservissement spécifiques à la signalisation néerlandaise et allemande : il en est ainsi pour certaines des locomotives série 77 en cours de livraison, mais aussi de quelques locomotives plus anciennes, série 55, en cours de modification. Ce sont ces machines qui tracteront les premiers trains de marchandises directs Anvers - Mônchengladbach lorsque les derniers obstacles seront levés...

Le *serpent de mer* aura alors, au bout d'un siècle de léthargie, la tète définitivement hors de l'eau... «