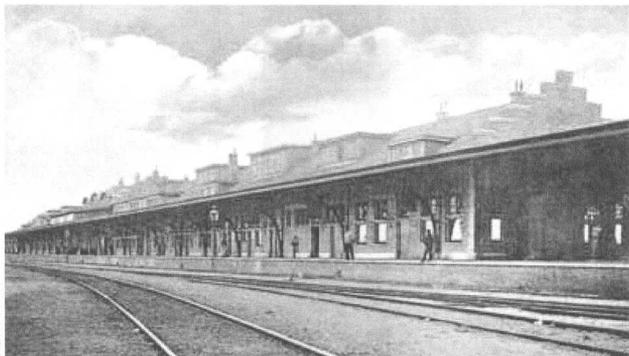


# BAARLE-DUC - BAARLE-NASSAU

• Roland Marganne

UNE GARE INTERNATIONALE OUBLIÉE  
UN VILLAGE BELGE ENCLAVÉ AUX PAYS-BAS

LE RAIL 20 SEPTEMBRE 2004



COLLECTION P. WITJES

▲ Gare frontière de Baarle-Nassau

Les lecteurs d'Astérix s'en souviendront : au temps des Romains, les Gaulois auraient gardé un village d'irréductibles, une sorte d'enclave farouchement indépendante au beau milieu d'une contrée soumise à la «Pax Romana».

Savez-vous que cette agréable fiction de bande dessinée, qui a enchanté des générations d'enfants... et d'adultes, a un fond de vérité chez nous ? Aujourd'hui, la Belgique dispose, elle aussi, de son village «enclavé». À défaut de Belges irréductibles, les habitants de la commune belge de Baarle-Duc (Baarle-Hertog en néerlandais), au nord de Turnhout, dans la province d'Anvers, vivent sur une sorte de «puzzle» international: le village de Baarle est en fait divisé en deux communes, la belge, Baarle-Duc, et la néerlandaise, Baarle-Nassau, intimement imbriquées l'une dans l'autre en quelque trente enclaves. Ce mariage est si étroit que la frontière politique, à Baarle, court au travers des quartiers, des rues... et même des maisons.

## UN PEU D'HISTOIRE

Cette stupéfiante situation est une survivance millénaire du morcellement des territoires, typique de l'époque féodale : à Baarle, les terres ont été partagées en 1198 - sans aucun souci d'homogénéité - entre le Duc de Brabant (d'où Baarle-Duc tient son nom) et son vassal, le seigneur de Breda (dont un des descendants n'était autre que Guillaume de Nassau, mieux connu sous le vocable «Guillaume le Taciturne»). Par les vicissitudes de l'histoire, le Duché de Brabant et la Seigneurie de Breda ont été par la suite définitivement séparés et placés sous des autorités différentes. Aucun traité international n'est venu à bout de cette situation: arrêtée par le *Traité de Munster* de 1648, cette partition survécut à la tendance à la concentration des états modernes au XIX<sup>e</sup> siècle et à la restructuration de l'Europe issue du *Congrès de Vienne* de 1815. Lors de la séparation des Pays-Bas et de la Belgique après la Révolution de 1830, les deux parties ne parvinrent pas non plus à se mettre d'accord sur un tracé rationnel de la frontière à Baarle: le *Traité des Limites* du 8 août 1843 laissa la situation «historique» telle quelle afin de ne pas trans-

férer la population locale d'un État à l'autre: les habitants belges de Baarle-Duc y tenaient d'autant plus qu'ils avaient pris une part active dans les événements de 1830 et avaient soutenu les velléités d'indépendance de la Belgique.

Finalement, à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, et malgré une dizaine de tentatives de règlement de ce problème, la commune belge de Baarle-Duc, qui compte quelque deux mille habitants, se compose de... vingt-cinq parties, dont vingt et une constituent des enclaves dans le territoire néerlandais de Baarle-Nassau (5 800 habitants), tandis que les quatre autres sont situées du côté belge de la frontière, quoique séparées les unes des autres.

Bref, les habitants belges et néerlandais de Baarle ont appris depuis longtemps à vivre ensemble: à Baarle, il y a deux maisons communales, deux églises catholiques, la néerlandaise dédiée à Notre-Dame du Perpétuel Secours, avec sa tour carrée, et la belge, avec son clocher à bulbe, dédiée à Saint-Rémi. Il y a aussi deux écoles primaires, deux bibliothèques publiques... Quant à la frontière, elle est matérialisée par un marquage au sol. Il n'est pas rare qu'elle traverse de part en part une habitation: c'est alors l'emplacement de la porte d'entrée principale qui en détermine la nationalité, comme l'indique d'ailleurs le petit drapeau que porte la plaque indiquant le numéro de la maison. Ces immeubles « transfrontaliers » ont par ailleurs fait les belles heures des fraudeurs de devises et autres marchandises... et des officiers publics: qui ne connaît pas la situation particulière du café « t'Hoekske » à Baarle, dont la salle est traversée par la frontière, et où on voit de temps à autre deux notaires, un belge et un néerlandais, prendre place pour passer un acte, chacun d'un côté

#### BAARLE ET LE CHEMIN DE FER

Mais revenons au chemin de fer, car les habitants de Baarle voulurent, au XIX<sup>e</sup> siècle, disposer d'une voie de chemin de fer comme tout autre village belge ou néerlandais soucieux de son développement, à une époque où le transport individuel n'existait pas.

Dès 1850, une liaison ferrée avait été projetée entre Turnhout et Tilburg afin de relier les bassins houillers wallons de l'époque et le sud des Pays-Bas. L'occasion se présenta finalement en 1864, lorsqu'une compagnie privée, le « *chemin de fer du Nord de la Belgique* », obtint la concession d'une ligne de chemin de fer Turnhout - Tilburg. Ce projet fut bien vite englobé dans le « *Grand Central Belge* », un vaste ensemble ferroviaire créé en 1864, qui finit par disposer d'une vraie ligne internationale reliant les chemins de fer hollandais et les ports de Rotterdam et d'Anvers aux chemins de fer de l'Est français par Louvain, Charleroi, Givet ou Treignes - Vireux-Molhain.

#### « HET BELS LIJNTJE »

C'est dans ce cadre que la section de ligne Turnhout - Baarle - Tilburg, longue de 31 kilomètres dont 8 en Belgique, fut ouverte au trafic le 1<sup>er</sup> octobre 1867. Comme elle était exploitée par le « *Grand Central Belge* », qui n'avait pas de dénomination officielle en flamand à l'époque, les gens baptisèrent la ligne par déformation « *Bels Lijntje* ». Au début, les trois trains de voyageurs journaliers transportaient bien peu de monde: le village jumeau de Baarle-Duc / Baarle-Nassau était desservi par la gare de Weelde-Merksplas, située en Belgique juste avant le premier passage de la voie en terri-

### Dès 1850, une liaison ferrée avait été projetée entre Turnhout et Tilburg afin de relier les bassins houillers wallons de l'époque et le sud des Pays-Bas.

d'une table chevauchant la frontière: ils peuvent ainsi agir de concert, tout en instrumentant chacun sur le sol de son pays, ainsi que la loi l'impose...

Heureusement, la bonne entente actuelle entre la Belgique et les Pays-Bas et l'intégration européenne ont aplani beaucoup de problèmes à Baarle, mais le commerce local reste florissant: chaque magasin, selon le pays où il se trouve, valorise ses articles les moins chers grâce à la différence des taux de TVA: ne dit-on pas que l'une ou l'autre supérette a même aménagé deux entrées, l'une aux Pays-Bas, l'autre en Belgique, afin d'exploiter la situation au mieux des intérêts de ses clients. Le secteur bancaire profite lui aussi des différences de législation... Bref, les situations excentriques sont légion... un régal pour les juristes un peu pointus.

toire néerlandais et par la gare de Baarle-Nassau située, elle, aux Pays-Bas: les deux bâtiments que le *Grand Central Belge* y avait fait construire étaient jumeaux... Pour les marchandises, notre ligne achemina dès ses origines les charbons du Borinage pour les usines textiles de Tilburg. Mais les chemins s'aperçurent bien vite que notre ligne constituait un maillon de l'itinéraire le plus court entre Bruxelles et Amsterdam, plus court que l'autre ligne par Essen et Roosendaal. Dès 1870, donc, des trains de voyageurs directs journaliers Bruxelles - Utrecht furent mis en ligne par Turnhout, Baarle et Tilburg.

La ligne Turnhout - Baarle - Tilburg n'échappa pas au processus de reprise des lignes ferrées par les États nationaux, préoccupés à l'époque de leur indépendance: le 1<sup>er</sup> juillet 1898, le parcours belge était repris par les chemins de fer de ...

... l'État Belge, et le néerlandais par son équivalent batave, *la Maatschappij tot Exploitatie van de Staatspoorwegen*. C'est alors que les deux compagnies se mirent d'accord pour organiser un trafic de grande ampleur sur la ligne Turnhout - Tilburg afin de décharger la ligne internationale passant par Essen et Roosendaal, jugée saturée. De plus, on avait calculé qu'une relation ferroviaire Anvers - Amsterdam par Turnhout, Tilburg, 's Hertogenbosch et Utrecht serait plus courte que l'itinéraire par Roosendaal. On décida donc de créer de nouvelles installations frontalières entre Turnhout et Tilburg, tout en gardant la section de ligne à voie unique.

**WEELDE-STAAT - BAARLE-NASSAU-GRENS**

Conformément aux accords de 1898, il fut convenu que les installations de la gare frontalière belge de Weelde-Merksplas et de son homologue néerlandaise de Baarle-Nassau ne correspondaient plus au trafic espéré. Les Hollandais se chargèrent de la création d'une nouvelle gare frontalière, à l'extrême sud du territoire de la commune de Baarle-Nassau, loin de toute habitation et à l'endroit où la ligne ferrée, qui traversait fatalement les enclaves, passait pour la première fois la frontière belgo-néerlandaise : un immense site de 40 ha - 17 aux Pays-Bas, 23 en Belgique -, jusqu'alors désert, fut désigné.

Construit selon les plans de l'ingénieur néerlandais, G. W. van Heukelum, le bâtiment de gare de « Baarle-Nassau-grens » allait être un monument d'originalité. Il était construit en îlot, avec voies à quai de part et d'autre de celui-ci... et à cheval sur la frontière. Aussi, chacun des deux quais, protégé par

gare, le tracé de la frontière était matérialisé au sol par des pavés de couleur courant à travers quais et voies. Côté installations ferroviaires, on avait prévu un faisceau de 22 km de voies, avec une centaine d'aiguillages et trois cabines de signalisation. Côté néerlandais, il y avait même une remise à locomotives, avec rotonde et plaque tournante.

La procédure de passage de la frontière pour les voyageurs ne manquait pas de pittoresque. Ainsi, un train venant de Belgique devait marquer l'arrêt dans la zone belge du quai, et les voyageurs en descendre afin de passer par la salle de visite des bagages de la douane. Ils passaient ainsi la frontière à pied, tandis que la douane fouillait le train... vide. Le train s'avancé ensuite en zone néerlandaise, pour permettre l'embarquement des voyageurs « dédouanés ».

Cette gare commune belgo-néerlandaise comportait d'autres bizarreries. Ainsi, l'heure légale n'était pas la même en Belgique et aux Pays-Bas : les variations étaient parfois de l'ordre du quart d'heure, voire de la demi-heure ; il n'était donc pas rare qu'un train arrive en gare belge de Weelde-Staat pour repartir... une demi-heure plus tôt de la gare néerlandaise de Baarle-Nassau-grens, une fois les formalités douanières accomplies : chaque « demi-gare » disposait donc de « ses » pendules nationales, avec les quiproquos que l'on devine... Quant aux cheminots... il y avait deux chefs de gare, un belge et un néerlandais et des agents des deux administrations, disposant de règlements différents... Et tout le monde devait s'entendre...

Jusqu'à la Première Guerre mondiale, il y eut des trains directs Turnhout - Tilburg. Mais, à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1906,

Après la Première Guerre mondiale, la relation ferroviaire Turnhout-Tilburg déclina au point qu'en 1934, le trafic voyageurs fut supprimé et remplacé par un des premiers services d'autobus de substitution.

une marquise, disposait d'une zone belge et d'une néerlandaise, chacune sur son territoire national. La gare portait deux dénominations, une par nationalité : la partie belge allait porter le nom de « *Weelde-Staat* » - très vite déformé par la population locale en « *Weelde-Statie* » - tandis que la partie néerlandaise fut dénommée « *Baarle-Nassau-grens* ».

L'important bâtiment, inauguré le 1<sup>er</sup> octobre 1906 et situé à quelques centaines de mètres au nord des anciennes installations belges de Weelde-Merksplas, était de dimensions imposantes : 167 m de long, un niveau et demi, avec bureaux, salles d'attente, buffet, salle des guichets... dédoublée, puis- qu'on pouvait acheter son billet soit en francs belges, soit en florins, et surtout gigantesques installations pour la douane avec salle de visite, zone de quarantaine, 350 mètres de quais couverts et des entrepôts douaniers longs de 150 mètres. En

les trains durent changer de locomotive à Baarle-Nassau-grens : une locomotive État Belge sur parcours belge, une néerlandaise au-delà. En 1912, la mise en ligne de trois paires de trains directs Bruxelles - Amsterdam via Turnhout et Tilburg, avec arrêt à Baarle-Nassau-grens montra la pertinence de l'accord international de 1898 : le temps de parcours total était de quatre heures, contre quatre heures et demie pour l'itinéraire via Roosendaal.

Quant à notre gare commune de Weelde-Staat - Baarle-Nassau-grens, construite au beau milieu des bruyères, elle attira rapidement de nouvelles activités : on construisit dans ses environs immédiats des maisons d'habitation pour cheminots et douaniers, des commerces, une école, et même une église : en fait, comme souvent, le chemin de fer avait induit la naissance d'un nouveau hameau.



▲ Rue de la Gare à Baarle-Nassau

STIBBE / HOOLSTRO



▲ Gare de Baarle-Nassau

STIBBE / HOOLSTRO

La Première Guerre mondiale provoqua un coup d'arrêt - qui allait s'avérer définitif - à l'expansion des installations ferroviaires de Baarle... Vu leur politique de stricte neutralité, les Pays-Bas ne participèrent pas au conflit : tout trafic voyageurs et marchandises fut alors suspendu par Baarle-Nassau-grens. Bien plus, les Allemands, qui occupaient la quasi totalité de la Belgique, édifièrent une clôture de fils barbelés... électrifiés au beau milieu du site de la gare, pour éviter tout mouvement de population entre la Belgique occupée et les enclaves belges de Baarle-Duc. Ces dernières avaient en effet échappé à toute occupation prussienne, rendue juridiquement impossible, car les soldats ennemis auraient alors été obligés de transiter par le territoire neutre des Pays-Bas... Les citoyens de Baarle-Duc devinrent ainsi des «Belges irréductibles», arborant le drapeau national à toute occasion pour narguer les Prussiens. Quant au bourgmestre belge, résidant dans les enclaves, il avait fait installer un des premiers émetteurs-récepteurs radio, afin d'espionner les Allemands. On sait que celui-ci gêna fortement les communications de l'État-Major allemand avec ses sous-marins et autres zeppelins. Quant aux bâtiments de gare de Weelde/Baarle-Nassau, ils servirent de cantonnement à l'armée néerlandaise et de centre pour réfugiés belges.

Après la Première Guerre mondiale, les projets de 1898 de faire transiter un trafic international à «Baarle-Nassau-grens» ne se concrétisèrent plus : une grave crise économique, consécutive à la guerre, réduisit les échanges, et la ligne par Essen et Roosendaal suffit à écouler le trafic marchandises subsistant. De plus, les relations politiques entre la Belgique et les Pays-Bas s'étaient singulièrement refroidies : la Belgique victorieuse avait en effet revendiqué l'annexion de la Zélande et du Limbourg néerlandais lors des travaux préparatoires au traité de Versailles, arguant de son statut de nation combattante face aux Pays-Bas, restés neutres. Certes, en 1930, des trains directs furent rétablis entre Eindhoven et Bruxelles via Baarle... mais l'essai fut sans lendemain en ces temps incertains.

Bref, la relation ferroviaire Turnhout - Tilburg végéta à un tel point que tout trafic voyageurs y fut supprimé, côté belge et néerlandais dès le 7 octobre 1934, et remplacé par un des premiers services d'autobus de substitution que connut la Belgique.

Toutefois, quelques trains spéciaux de pèlerinage continuellement à passer sur la ligne via Baarle-Nassau-grens, notamment des convois organisés au départ de Tilburg vers le centre de pèlerinage marial de Scherpenheuvel (Montaigu). Il y eut aussi l'un ou l'autre train de supporters de football néerlandais venus soutenir leur équipe nationale au stade de Deurne lors des célèbres matchs Belgique - Hollande. Un train royal passa même à Weelde / Baarle-Nassau emmenant la reine Wilhelmine et sa fille, la princesse Juliana, lors d'un voyage officiel en Belgique en mai 1935. À la libération, des trains de prisonniers de guerre belges revenant des stalags allemands passèrent sur la ligne, mais aussi des trains de survivants des camps de concentration. Quant à la partie néerlandaise de la ligne, elle fut utilisée par l'atelier d'entretien des locomotives de Tilburg pour des essais en ligne. Mais le trafic de marchandises régulier s'étiola sur la ligne, cantonnée à l'approvisionnement local : du charbon et de l'engrais (du guano...) arrivait de Belgique, des tulipes, des produits laitiers, voire du genièvre au tonneau, venaient des Pays-Bas... Aussi, les installations ferroviaires frontalières furent petit à petit réduites...

La majorité des bâtiments de cette singulière gare frontalière disparut vers 1959. Quant aux autres... un petit malin leur donna une tout autre destination : très au courant du tracé des enclaves, il y installa, en territoire néerlandais, des jeux de hasard - roulette notamment - autorisés par la législation néerlandaise mais interdits en Belgique. L'initiative fut évidemment l'objet de polémiques sans fin entre douaniers et juristes belges et néerlandais. Passons...

Quant au dernier train commercial, il circula entre Tilburg et Turnhout le 1<sup>er</sup> juin 1973 : c'était un convoi de pèlerins hollandais pour Lourdes. La ligne fut ensuite déclarée « hors service » pour les besoins de la SNCB et des *Nederlandse Spoorwegen*. ●●●

## BAARLE-DUC-BAARLE-NASSAU

LE RAIL 25 SEPTEMBRE 2004

### ... « HET BELS LIJNTJE » EN 2004, PISTE CYCLABLE À TRAVERS LES ENCLAVES...

En 1974, une société de trains touristiques fut créée et fit circuler des trains à vapeur entre Tilburg-Ouest et le domaine de Schaluinen, situé près de Baarle-Nassau-grens. Si les touristes descendaient à Schaluinen, le train se rendait, lui, à vide, à Baarle-Nassau-grens pour la remise en tête de la locomotive. Les organisateurs de l'époque ont toujours espéré - en vain - obtenir de la SNCB un permis pour prolonger le train touristique jusqu'à Turnhout. Dix ans plus tard, la ligne touristique ferma.

Tant côté belge que néerlandais, l'assiette de la voie - défermée - fut alors transformée en une piste cyclable récréative, qui a gardé l'ancien surnom de la ligne «*Het Bels Lijntje*». C'est en parcourant celle-ci que chacun pourra découvrir les vestiges ferroviaires du passé, et notamment l'ancien bâtiment de gare de Weelde-Merksplas, aujourd'hui restauré et privatisé, ou le site de la gare internationale, aujourd'hui transformé en réserve naturelle... tout en traversant à plusieurs reprises la frontière belgo-néerlandaise... au gré des irréductibles enclaves que l'histoire nous a léguées depuis près d'un millénaire. ■

### LES ENCLAVES INTERNATIONALES EN EUROPE

Selon le droit international, un territoire est enclavé lorsqu'il est entièrement entouré par celui d'un autre État, sans aucun accès direct. Remarquons néanmoins qu'un territoire ayant accès aux eaux internationales, comme la Principauté de Monaco, n'est pas une enclave à proprement parler, puisqu'on peut y accéder sans empiéter sur la souveraineté d'une autre puissance. En Europe, outre Baarle-Duc, trois autres enclaves, héritages de l'Ancien Régime, subsistent aujourd'hui: Llívia, enclave espagnole en territoire français, sur le versant nord des Pyrénées, Campione d'Italia, une commune italienne située sur la rive orientale du lac de Lugano, et entièrement enclavée en Suisse, car les eaux du lac sont considérées juridiquement comme des eaux intérieures et non internationales, et Büsingen, enclave allemande relevant du Land de Bade-Wurtemberg en territoire suisse. Mais la commune belge de Baarle-Duc est la seule enclave à être composée de... vingt-cinq parties, ce qui est unique au monde!



COLLECTION P. INHRIES



COLLECTION P. INHRIES

▲ Explosion de la chaudière de la locomotive belge type 9 à Baarle-Nassau (1932)

Le dernier train commercial  
circula entre Tilburg et  
Turnhout le 1<sup>er</sup> juin 1973 :  
c'était un convoi  
de pèlerins hollandais pour Lourdes.