

RENOUVEAU DES RELATIONS VOYAGEURS DANS LE SUD
DE LA PROVINCE DE LUXEMBOURG

RÉOUVERTURE DU TRAFIC FERRÉ VOYAGEURS

ENTRE VIRTON, ARLON ET LUXEMBOURG

• Roland Marganne



▲ Halanzy: raccordement, gare et hauts fourneaux

Le 8 décembre dernier, de nouvelles liaisons «voyageurs» ont été inaugurées dans le sud de la Province de Luxembourg, entre Virton et Arlon via Rodange et Athus d'une part, Virton et Luxembourg via Rodange d'autre part.

LE RETOUR DES TRAINS DE VOYAGEURS À L'EST DE VIRTON

C'est en 1984, à l'occasion de la mise en place du plan IC-IR, que la décision fut prise de ne plus faire circuler de trains de voyageurs réguliers à l'est de Virton. Les autorails série 44 et 45, chargés à l'époque de la desserte voyageurs des lignes non électrifiées de la Province de Luxembourg, étaient désormais cantonnés à une liaison toutes les deux heures entre Bertrix et Virton, cette dernière gare devenant ainsi un cul-de-sac ferroviaire pour les voyageurs. À l'autre bout de la ligne, seuls les trains de pointe étaient maintenus entre Arlon et Athus, en correspondance avec les trains IC originaires de

Bruxelles, pour quatre ans encore.

La gare d'Athus restait, elle, desservie par les trains de voyageurs luxembourgeois à destination de Luxembourg.

VIRTON – ATHUS, ANCIENNE LIGNE DES MINEURS ET DES SIDÉRURGISTES

Lors de l'inauguration du 8 décembre, les anciens n'ont pas manqué d'égrener les souvenirs des navetteurs qui prenaient jadis le train sur les lignes *Arlon – Athus* et *Virton – Athus*.

Ces deux lignes ravivèrent le souvenir du passé industriel de la Lorraine, qui possédait à la fin du XIX^e et pendant la première partie du XX^e siècle l'un des gisements de minerai de fer les plus riches au monde. Le sud de la Gaume y était partie prenante grâce aux mines de Musson et de Halanzy, portion belge du gisement de minette, au point de devenir, dès 1946, les dernières mines de fer exploitées dans le royaume, jusqu'à leur abandon en 1978.

C'est précisément pour mettre en valeur leur production que le premier tronçon *Athus – Signeulx*, de l'axe *Athus-Meuse*, fut construit et ouvert au trafic des marchandises le 6 novembre 1876, avec un tracé dans la vallée de la Vire, qui passait au pied des gîtes miniers de Musson et de Halanzy. Quatre ans plus tard, en décembre 1880, l'*Athus-Meuse* était prolongé jusqu'à Gedinne, puis en 1898, jusqu'à Neffe, afin de faire la jonction avec la ligne *Nord Belge, Givet - Dinant - Namur*, de la vallée de la Meuse. La région ferreuse de Halanzy - Musson était ainsi reliée au nord avec les bassins charbonniers et sidérurgiques de Charleroi et de Liège, et à l'est avec le nœud ferroviaire d'Athus, connecté au grand-duché de Luxembourg (Rodange) et à la France (Longwy), avec accès au bassin sidérurgique de ces deux pays.

Bien vite, on s'aperçut que la minette pulvérulente supportait mal le voyage vers Charleroi ou Liège, et qu'il valait mieux la valoriser sur place: voilà l'origine des hauts fourneaux au pied des mines de Halanzy et de Musson, ainsi que des installations voisines de Gorcy en France, qui durent être reliées au rail belge - à Signeulx précisément - par une curieuse ligne privée de chemin de fer international, *le Chemin de fer de Gorcy à la frontière belge vers Signeulx*, dont la création en 1877 fut dûment autorisée au plus haut niveau à Paris et à Bruxelles. Mais, une fois la fonte obtenue sur place dans les hauts fourneaux, les industriels locaux préférèrent la faire

Le chemin de fer était le seul moyen de communication de masse pour transporter journalièrement cette main-d'œuvre de sa campagne natale à son lieu de travail. Dès le tournant du XX^e siècle, les lignes *Arlon - Athus*, *Bertrix - Virton - Athus*, sans oublier la défunte ligne *Marbehan-Virton*, étaient parcourues - aux heures des pauses (6h, 14h, 22h) - par des trains de main-d'œuvre omnibus de grande capacité. À l'époque où les moyens de transport individuels se résumaient à la marche à pied ou au vélo, mineurs et ouvriers sidérurgistes convergeaient à l'usine en train, de tout le sud de la Province de Luxembourg, pour améliorer l'ordinaire de leur famille, car l'exploitation agricole locale ne rapportait plus guère.

Sur la ligne *Virton - Athus*, chaque point d'arrêt était un endroit de débarquement des ouvriers: pour les usines françaises de Gorcy, on descendait au point d'arrêt de Baranzy, jusqu'à ce que - d'après des sources locales non confirmées - l'entreprise se décide à acheter du matériel voyageurs de réemploi pour venir chercher ses ouvriers en gare de Signeulx, grâce à «son» chemin de fer. Les gares de Musson et de Halanzy étaient les points de chute tous désignés pour les hauts fourneaux et les mines locales. Quant à Athus, c'était la gare d'arrivée de centaines d'ouvriers: il y avait non seulement la main-d'œuvre pour l'usine locale, distante d'un bon kilomètre parcouru... à pied, mais aussi les ouvriers pour les usines luxembourgeoises de Rodange ou Differdange, et

La Lorraine possédait à la fin du XIX^e siècle et pendant la première moitié du XX^e l'un des gisements de minerai de fer les plus riches au monde.

transformer dans les aciéries et laminoirs liégeois ou carolo-régiens. À Athus par contre, un ensemble sidérurgique moderne plus complet vit le jour, à partir de 1874, lors de la mise à feu de son premier haut fourneau.

Cette intense activité industrielle, qui connut son apogée pendant la première moitié du XX^e siècle aussi bien dans le sud de la Gaume que dans la Lorraine française ou dans le sud du grand-duché, nécessita un gros apport de main-d'œuvre. Si des vocations de mineurs et d'ouvriers sidérurgistes apparurent dans les familles locales, elles ne suffirent pas à combler l'importante demande. Aussi, côté belge, c'est le pays d'Arlon, de Virton... et même de Bertrix qui fournit les ouvriers dont la sidérurgie avait besoin.

françaises de Mont-Saint-Martin ou Longwy. Pour s'y rendre, lorsque la marche à pied ne suffisait pas, il fallait prendre les trains en correspondance, ou laisser un vélo en consigne à Athus... si l'on voulait éviter les frais d'un billet international. Et il fallait compter avec le passage de la douane, très sévère à une époque où le tabac était beaucoup moins cher en Belgique, et où le «pinard» ne coûtait pas grand-chose côté français. Pour les ouvriers dont le lieu de travail était trop éloigné du domicile, une autre solution était de louer sur place une chambre «en pension» pour la semaine: ainsi en était-il pour ceux qui travaillaient du côté de Longuyon. ●●●



COLLECTION P. PASTIELS

▲ La gare d'Athus

- Le titre de transport ouvrier était le «coupon de semaine», une invention de gouvernements belges qui se méfiaient des grandes concentrations d'ouvriers, jugées faciles à mobiliser politiquement, et qui souhaitaient par ailleurs éviter le dépeuplement des campagnes.

Ainsi, garde-t-on le souvenir de véritables épopées hivernales pour rejoindre le lieu de travail, avec départ à 4 h du matin de la ferme familiale et trajet avec vélo sur les épaules, vu le verglas généralisé, pour rejoindre la gare, et le parcours en train où chacun s'assoupissait sur les banquettes en bois des voitures «GCI» mal chauffées. On rappelle même le cas de cet ouvrier de Muno, qui partait de chez lui à 3h1/2 du matin en vélomoteur pour rejoindre la gare de Florenville, où il prenait son train jusqu'à Athus. Il y retrouvait un vélo, déposé à la consigne de la gare, pour rejoindre l'usine de Rodange. Il n'était jamais de retour chez lui, à Muno, avant 17 heures: on chuchotait que son épouse n'avait jamais voulu quitter son village natal...

Ces trains de main-d'œuvre toujours bondés transportaient aussi d'autres clients, comme les représentants de commerce, ou les élèves des nombreuses écoles de Virton: le réputé Institut des arts et métiers Pierrard, mais aussi l'athénée, l'école normale, le pensionnat ou le collège Saint-Joseph. Des compartiments entiers leur étaient réservés... où l'ambiance, on le devine, était un cauchemar pour les chefs-gardes. Pour la petite histoire, les dames seules, elles aussi, avaient droit à un compartiment séparé, assurément plus calme.

Il y avait aussi le marché de Virton, le vendredi, où accouraient celles et ceux qui venaient vendre les produits de leur ferme, ou acheter ce qu'ils ne trouvaient pas dans leur village.

N'oublions pas les cheminots... car le chemin de fer était devenu un gros employeur dans une région sidérurgique où – en l'absence de voies d'eau navigables – le rail était le moyen de transport de prédilection pour les produits miniers et sidérurgiques. Ainsi, la mise en service de la remise à locomotives et des ateliers de réparation de Latour, près de Virton, en 1929, généra la création de centaines de postes de travail, à tel point que les perspectives d'emploi des jeunes Gaumais se résumaient souvent à l'embauche à l'usine ou au chemin de fer, la première payant souvent beaucoup mieux que le second.

Ces flux de trafic ouvrier animèrent les lignes *Arlon – Athus* et *Virton – Athus* jusqu'à la fin des années 1950.

Alors, l'état du réseau routier s'améliora, tandis que les familles commencèrent à s'équiper de voitures bon marché: c'était l'époque des 2 CV, des Fiat 500 et autres «Coccinelle». Les usines, où la mécanisation des processus permettait de limiter la main-d'œuvre, commencèrent à organiser le ramassage de leurs ouvriers par des autocars privés. La SNCB, elle, s'adapta à la diminution corrélative de sa clientèle ouvrière, en mettant en service des autorails diesel, à la grande colère des voyageurs qui les trouvaient de capacité trop réduite, les comparant à des «cages à poule»: les autorails à deux essieux type 551, apparus juste après la libération, furent remplacés par les 553, plus spacieux. Quant aux autorails type 603 (future série 43), apparus dès 1955, ils permirent la dieselisation des services voyageurs sur l'*Athus-Meuse* au sud de Dinant. Ils furent remplacés par les autorails série 45 entre 1980 et 1984: ceux-ci assurèrent les derniers services de voyageurs entre Virton, Athus et Arlon. Entre-temps, la grande crise sidérurgique était passée par là,

provoquant notamment la fermeture complète des installations d'Athus en 1977, la disparition de l'usine de Halanzy et une rationalisation drastique à Rodange en 1978.

Une bonne partie de la clientèle traditionnelle de la relation voyageurs *Virton – Athus – Arlon* disparut ainsi, et la baisse de fréquentation corrélative servit de justification au remplacement des autorails par des autobus à l'est de Virton en juin 1984.

QUAND TOUT A CHANGÉ VINGT ANS PLUS TARD...

Si la sidérurgie gaumaise a disparu, de nombreux emplois – dans le secteur tertiaire essentiellement – ont été créés au grand-duché de Luxembourg au plus grand profit des habitants de la Province de Luxembourg. Mais toute médaille a son revers: des problèmes de mobilité de plus en plus préoccupants se sont développés à Luxembourg et au sud du grand-duché, lesquels ont amené les autorités grand-ducales et belges à trouver des solutions nouvelles pour améliorer les déplacements des navetteurs frontaliers. Ils sont aujourd'hui 30 000 à se déplacer journalièrement de Belgique vers le grand-duché: 11 400 de l'Ardenne rurale, 6 900 d'Arlon, 2 400 de Messancy, 4 400 d'Aubange et 5 600 de Virton (à peine 24,1 % de ces navetteurs utilisent les transports en commun, trains ou autobus). L'expérience d'une desserte intensive par train est par ailleurs concluante entre Arlon et Luxembourg, où le rail capte 48 % de parts de marché avec 37 trains par jour et par sens de circulation.

Pourquoi dès lors ne pas tenter la même expérience au

deux heures depuis 1984 et aujourd'hui assuré par des autorails série 41, jusqu'à Arlon via Athus: l'astuce a été de profiter de la «courbe de Rodange» pour amener l'autorail jusqu'à la première gare luxembourgeoise – Rodange – où il fait «tête à queue». Il assure ainsi la correspondance d'un train direct des CFL pour (ou de) Luxembourg. Ainsi est-il possible de voyager entre Virton et Luxembourg en une heure (contre 1h20 minimum en voiture). L'autorail repart alors vers Arlon via Athus: ici aussi, le rail devient compétitif, puisqu'il relie Virton au chef-lieu de province en moins d'une heure, ce que le transport routier ne permet pas, vu les caractéristiques peu performantes de la route reliant Virton à Arlon.

Côté CFL, trois trains directs d'heure de pointe par sens ont été mis en ligne entre Luxembourg et Virton, abaissant le temps de parcours entre les deux villes à 55 minutes. Ici aussi, du matériel climatisé, flambant neuf, à traction électrique et à grande capacité (voitures à deux niveaux) est engagé.

De la sorte, aux heures de pointe, une desserte à la demi-heure est assurée entre Virton et Luxembourg depuis le 11 décembre dernier.

On le devine aisément: les voyageurs potentiels ciblés par les deux opérateurs (SNCB et CFL) sont la clientèle transfrontalière vers le grand-duché, la clientèle scolaire intérieure et transfrontalière (les établissements d'enseignement d'Arlon et de Virton sont renommés au-delà de nos frontières), les navetteurs intérieurs et... pourquoi pas... les voyageurs occasionnels séduits par un moyen de transport plus rapide que la route.

La crise sidérurgique frappa durement la région provoquant notamment la fermeture complète des installations d'Athus en 1977, la disparition de l'usine de Halanzy et une rationalisation drastique à Rodange en 1978.

départ de Virton? Les demandes locales, relayées par le monde politique étaient fortes, et les conditions techniques beaucoup plus favorables qu'en 1984, au moment de la suppression du trafic des voyageurs à l'est de Virton: l'artère *Athus-Meuse* a été modernisée de bout en bout et électrifiée dans les années 1990, tandis que de nouveaux autorails confortables série 41 sont disponibles dans la région.

QUAND LE RAIL OFFRE UNE SOLUTION FIN 2006...

Côté SNCB, la solution retenue a été la prolongation du service «L» *Libramont – Bertrix – Virton*, mis en place toutes les

RAFRAÎCHISSEMENT DES INSTALLATIONS DE VIRTON

Une bonne nouvelle ne vient jamais seule... La SNCB Holding a profité de cette réouverture pour rendre les installations de Virton plus avenantes. Le bâtiment de gare actuel, datant de 1881-1882 et frère jumeau de celui de Tamines, a subi un «coup de fraîcheur» bienvenu: rénovation totale de la marquise protégeant le quai n° 1 (sablage, métallisation, peinture, renouvellement des vitres), enlèvement des mousses de la toiture, nettoyage des façades, peinture des boiseries et corniches. La salle des pas perdus a, elle aussi, été rafraîchie. ●●●



▲ La gare d'Arlon



▲ Virton, été 2006

● Bref, un investissement en grande partie réalisé par le personnel du centre technique de Libramont, de la division *Patrimoine* de la SNCB Holding.

En outre, il était impératif de prévoir des places de parking en nombre suffisant devant la gare: grâce à la collaboration de la ville, la capacité de parking a été portée à une centaine de places à Virton.

NOUVEAUX POINTS D'ARRÊT À HALANZY, AUBANGE ET MESSANCY

Pour donner plus de chances à la nouvelle desserte de trouver ses voyageurs, l'opportunité de rouvrir d'anciens points d'arrêt des lignes *Virton - Athus* et *Arlon - Athus* a été étudiée. L'arrêt à Athus s'imposait, sans poser de problème technique particulier puisque cette gare est toujours desservie par les trains de voyageurs des CFL. Il apparut d'emblée que les anciennes gares de Halanzy, d'Aubange (ligne *Virton - Athus*) et de Messancy (ligne *Arlon - Athus*) méritaient d'être desservies pour drainer la clientèle vers le grand-duché de Luxembourg. Si la région de Virton - Arlon a une densité de 100 à 200 habitants au km², on peut constater des pointes de 300 à 400 habitants au km² du côté de Halanzy, d'Aubange et de Messancy. En outre, dans les trois cas, la ligne de chemin de fer passe au milieu de l'agglomération, tandis que des terrains sont disponibles pour l'aménagement de parkings pour lesquels la Région wallonne a promis des subsides. Ajoutons encore que les points d'arrêt de Halanzy et d'Aubange, situés à un jet de pierre de la frontière française, pourraient attirer des navetteurs lorrains, confrontés aux mêmes problèmes de mobilité que leurs homologues gaumais.

Reste le problème des quais des gares de Halanzy, Aubange et Messancy, sacrifiés lors des grands travaux de modernisation et d'électrification de l'axe *Athus-Meuse* qui ont occupé la dernière décennie du XX^e siècle. De nouveaux quais doivent donc être construits; le chantier devrait commencer en ce

début du mois de mars, si les conditions climatiques le permettent. Tout a été planifié pour que chaque halte soit mise en service dès qu'elle sera techniquement prête (en mai-juin 2007 sans doute), indépendamment des périodes de changement d'horaires.

ET LES TARIFS?

Le train doit présenter une offre attractive, non seulement en termes d'horaires, de ponctualité, de possibilités de parking... mais aussi de tarifs.

De nouveaux tarifs, plus avantageux, ont été négociés entre les deux opérateurs ferroviaires: ainsi, le billet aller-retour Virton - Luxembourg est proposé à 10,60 euros (avec 60 % de réduction par rapport au barème normal). Quant à la carte train-trajet, elle coûterait 112,50 euros pour un mois... tandis que la carte train-scolaire s'élèverait à 15,00 euros (les étudiants voyagent gratuitement sur le réseau luxembourgeois).

LE SUD-LUXEMBOURG ET LE RAIL: UN AVENIR PROMETTEUR

Depuis le 11 décembre dernier, les trains de voyageurs roulent à nouveau, les jours ouvrables, entre Virton, Arlon et Luxembourg. Le développement des activités ferroviaires dans le sud du Luxembourg belge est donc aujourd'hui une réalité. Après la modernisation et l'électrification de la ligne *Athus-Meuse*, finalisée en 2002, et la réouverture au trafic des voyageurs des relations de Virton vers Arlon et Luxembourg, Infrabel vient de lancer de grands travaux de modernisation de l'axe *Bruxelles - Luxembourg*: prévus pour la période 2006 - 2013, ils devraient notamment permettre d'augmenter la vitesse des trains de 130 à 160 km/h partout où c'est possible et améliorer ainsi sensiblement les temps de parcours du grand-duché de Luxembourg vers la capitale de l'Europe. ■