

# LE RÉSEAU FERRÉ DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE

À TRAVERS LES TEMPS

• Roland Marganne

Couvin (Villégiateure) Chantier de la gare. Usine St. Roch.



COLLECTION R. MARGANNE

Il est une région de Belgique que l'on nomme « l'Entre-Sambre-et-Meuse ». Celle-ci ne correspond en fait à aucune réalité géologique, puisqu'elle fait partie à la fois du Condroz, de la Fagne-Famenne et de l'Ardenne. Plus simplement, c'est cette contrée du sud-ouest de notre pays, à cheval sur les provinces de Hainaut et de Namur, bordée au nord par la Sambre et à l'est par la Meuse. Aujourd'hui quasiment désertée par le chemin de fer, à l'exception notable des lignes 132 Charleroi – Walcourt – Mariembourg et 134 Mariembourg – Couvin, elle a néanmoins un passé ferroviaire très riche, que l'on vous convie à découvrir.

## UNE RÉGION DE VIEILLE INDUSTRIALISATION

L'Entre-Sambre-et-Meuse fut une des premières régions de Belgique à disposer d'un réseau particulièrement dense de lignes de chemin de fer et ce, dès la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, époque où ce mode de transport révolutionnaire, importé d'Angleterre, fit son apparition dans notre pays. L'empressement mis par les investisseurs privés – car l'exploitation du chemin de fer paraissait rentable à l'époque – à couvrir l'Entre-Sambre-et-Meuse de voies ferrées s'explique par la conjonction de plusieurs phénomènes d'ordre économique et historique.

Le premier de ceux-ci consiste dans le fait que l'Entre-

Sambre-et-Meuse disposait - et dispose toujours aujourd'hui - d'industries extractives spécialisées dans le travail du calcaire, de la dolomie (à Merlemont), du marbre dévonien (à Gougnies et Mettet), carboniférien noir ou bleu (à Denée ou Bioul) ... voire du sable ou de l'argile : faut-il rappeler la production de céramique à Oret, Morialmé ou Hanzinne, célèbre dans la Belgique entière à une certaine époque. Au XIX<sup>e</sup> siècle, il était vital, pour ces entreprises, de disposer d'un moyen de transport performant pour l'écoulement de leur production. Une desserte ferroviaire parut tout à fait indiquée dans une région ne disposant d'aucun cours d'eau navigable, à l'exception de la Meuse et de la Sambre, à vrai dire dans une situation excentrique. Les entrepreneurs carriers n'eurent donc de cesse d'obtenir un raccordement ferré : il tombait sous le sens que le transport de lourds blocs de marbre par wagons de chemin de fer était plus compétitif que le service assuré par d'ancestrales charrettes tirées par les célèbres chevaux de trait ardennais, caracolant sur les routes de l'Entre-Sambre-et-Meuse, au profil en dents de scie.

Ils étaient relayés dans leurs exigences par les maîtres de forge de l'Entre-Sambre-et-Meuse, qui, pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, tentaient de sauver une industrie sidérurgique locale jadis florissante : cette activité n'a guère laissé aujourd'hui que des traces archéologiques ou toponymiques (Forges, par exemple).

Le sous-sol de la région recelait en effet du minerai de fer ; on le trouvait, soit en filons, soit en couches, soit en amas déposés par les eaux aux premiers temps géologiques. Les premières traces de son exploitation remontent à l'époque romaine. Cette industrie a ensuite connu un premier essor au XIII<sup>e</sup> siècle lorsque les connaissances techniques permirent de tirer parti de l'énergie hydraulique, notamment sur l'Eau

liégeoise et hennuyère naissante, diablement dynamique, allait adopter de nouveaux procédés de fabrication d'origine anglaise. Ceux-ci étaient basés non plus sur l'utilisation du charbon de bois, mais sur celle du coke, un dérivé de la houille, dont le sous-sol du bassin de Charleroi et de Liège regorgeait à l'époque. Ces techniques allaient permettre l'essor du Pays Noir et de la région de Seraing, et acculer petit à petit à la faillite l'industrie sidérurgique de l'Entre-Sambre-et-Meuse, ces « usines à la campagne » incapables de s'adapter et bientôt non rentables, d'autant plus que le minerai local commençait à s'épuiser.

La chance du réseau ferré de l'Entre-Sambre-et-Meuse tint alors au fait qu'il put se convertir : dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup>, au fur et à mesure que les entreprises sidérurgiques locales fermaient leurs portes, ses lignes axiales devinrent des voies de communication pour le transport des pondéreux sur longue distance. Comme la sidérurgie carolorégienne disposait sur place de charbon, mais non de minerai de fer, elle devait en importer en masse de Lorraine, dans l'Est de la France, des gisements métallurgiques du bassin de Briey, découverts dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Ceux-ci ont alimenté l'industrie belge pendant près d'un siècle, grâce notamment au réseau ferré de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

### LE RÉSEAU FERRÉ À LA BELLE ÉPOQUE

En fait, au fil du XIX<sup>e</sup> siècle, l'Entre-Sambre-et-Meuse a été dotée de quatre grands axes ferroviaires. Ils étaient orientés nord-sud, à l'instar des rivières dont les constructeurs de voies ferrées remontaient volontiers le cours afin d'éviter des frais d'établissement trop lourds : Lobbes - Beaumont - Chimay, Charleroi - Mariembourg - Vireux-Molhain,

## À la fin des années soixante, seule la ligne Charleroi - Walcourt - Mariembourg est desservie par des trains de voyageurs.

Blanche et l'Eau Noire, pour actionner marteaux de forge et appareils de soufflerie. L'invention du haut-fourneau permit par ailleurs à la sidérurgie de l'Entre-Sambre-et-Meuse, d'atteindre son rythme de croisière aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, d'autant plus que les premiers engins fonctionnaient au charbon de bois, une autre production locale favorisée par l'abondance des forêts situées au sud de la région. Il ne manquait en fait qu'un élément pour conforter la prospérité de l'Entre-Sambre-et-Meuse à l'époque : des voies de communication aisées pour l'évacuation de la production. Le chemin de fer allait les lui fournir.

Hélas pour l'industrie sidérurgique locale... le chemin de fer arriva un peu tard, car de nouveaux concurrents avaient entre-temps envahi le marché. Dès 1820 en effet, la sidérur-

Châtelineau - Florennes - Givet et enfin Tamines - Ermeton-sur-Biert - Anhée - Dinant.

La ligne Lobbes - Chimay, le seul des quatre axes à ne pas remonter servilement le cours d'une voie d'eau, est de création récente (elle fut ouverte par l'État Belge entre 1875 et 1882). Elle constituait le prolongement vers le sud d'une ligne Mons - Fauroeux - Lobbes, dont la construction avait été exigée par les patrons charbonniers borains pour permettre l'évacuation de leur production vers le nord de la France, via les lignes Charleroi - Erquelines - Maubeuge et Chimay - Anor - Hirson : en fait, cette ligne ne répondit jamais à cet objectif. Dotée, sur son parcours dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, d'un équipement sommaire à voie unique, elle fut toujours cantonnée dans un rôle de ligne de desserte ...



... d'intérêt local.

Le second axe, de Charleroi à Mariembourg, Treignes et Vireux-Molhain, en France, qui remontait notamment le cours de l'Eau d'Heure, eut une importance beaucoup plus grande. Ouvert au trafic entre 1848 et 1854, il était doté de multiples antennes vers Thy-le-Château et Laneffe, Morialmé, Florennes et Philippeville, ou Couvin, pour desservir toutes les entreprises sidérurgiques et carrières locales. En outre, dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, c'est lui qui servit de lien entre les entreprises sidérurgiques du bassin de Charleroi et celui de Briey en Lorraine, pour l'approvisionnement en minerai de fer. Un trafic intense, malgré le profil difficile, y fut organisé jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale, au moment où les militaires, inspirés par les bouleversements internationaux, imposèrent d'autres itinéraires ferroviaires. Cette ligne de chemin de fer internationale fut dotée, dans l'entre-deux-guerres, d'un équipement digne d'un trafic de pondéreux circulant jour et nuit : double voie de Charleroi à Mariembourg, dépôts de locomotives à Berzée, Walcourt et Mariembourg, service d'allège, signalisation performante... Pour le trafic des voyageurs, elle permettait en outre aux entreprises de Charleroi de puiser une partie de leur main-d'œuvre dans des localités comme Walcourt, qui domine l'Eau d'Heure ou encore Philippeville, une petite ville située sur la dernière crête dominant la Fagne.

La troisième ligne, joignant Châtelineau à Florennes et Givet, en France, remontait notamment la vallée de l'Acoz. Elle fut conçue... afin de concurrencer la précédente : ouverte, par étapes, au trafic entre 1855 et 1862, elle avait non seulement pour but de desservir les importantes minières de Morialmé,

mais aussi de générer un trafic international de marchandises pondéreuses, repris par les compagnies françaises en gare de Givet. Elle permettait aussi aux résidents de Florennes, un bourg-marché, de rejoindre les nombreuses entreprises de la vallée de la Sambre.

Le quatrième axe est le plus récent : reliant Tamines à Dinant par la vallée du ruisseau de Fosse, Ermeton-sur-Biert et la vallée de la Molignée, il fut aménagé à double voie par l'État belge de 1879 à 1892 afin – lui aussi – de relier la région carolorégienne au bassin minier grand-ducal de la vallée de l'Alzette, tout en évitant la ligne de la vallée de la Meuse entre Namur et Dinant, propriété de la puissante compagnie privée concurrente « du Nord Belge ». Malgré son profil particulièrement difficile, la « ligne 150 » fit partie intégrante de « l'Athus-Meuse » de l'époque, et ce, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Après la reprise du Nord-Belge en 1940, et dès la fin des hostilités, la SNCB, devenue l'exploitante de la ligne Namur - Dinant, détourna progressivement le trafic des marchandises par ce dernier itinéraire de vallée, beaucoup plus aisé à parcourir pour les trains lourds.

Quant aux lignes ferroviaires transversales... il n'y en eut qu'une seule : c'était le seul tracé que le relief permettait de créer sans frais d'ouvrages d'art conséquents ; il s'agit de l'artère est-ouest Hastière - Doische - Mariembourg - Chimay - Momignies - Anor (France), créée à l'initiative du Prince de Chimay dans le but avoué de « transporter le produit des forêts et mines nombreuses de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers Paris par le chemin le plus court ». Ouverte à l'exploitation entre 1858 et 1868 par la « Compagnie du Chemin de fer de Chimay », elle fut rapidement « parrainée » par la

▼ La gare de Florennes-Central et le Monument aux Morts



Compagnie du Nord Belge, qui croyait avoir découvert ainsi un moyen de relier aisément «sa» ligne Namur - Dinant - Hastière - Givet, au réseau de sa sœur française en gare d'Anor et de Hirson. Ce fut en partie une chimère, car notre ligne, modestement équipée, ne connut jamais un trafic très soutenu.

Tout le réseau ferré de l'Entre-Sambre-et-Meuse ainsi constitué connut donc essentiellement un trafic de marchandises dont l'importance varia au fil des aléas de l'histoire politique et de la conjoncture économique... N'oublions pas le trafic des « petits colis », cauchemar des chefs-gardes de la région de Florennes, lorsqu'ils devaient gérer les multiples envois des entreprises de céramique de la région...

Pour le trafic des voyageurs, point de train direct ou international : nos lignes ne reliaient pas de grandes villes, ni à l'intérieur ni à l'extérieur des frontières. Néanmoins, le petit « Chemin de fer de Chimay » s'enorgueillissait encore dans l'entre-deux-guerres, d'une liaison vers Paris en une demi-journée par un jeu de correspondances très étudié avec les trains de la Compagnie française du Nord en gare d'Anor et de Hirson.

Mais tous les autres trains de voyageurs qui fréquentaient l'Entre-Sambre-et-Meuse étaient des « omnibus champêtres », dont les horaires étaient conçus avant tout pour amener la main-d'œuvre dans les entreprises régionales,

## DÉCADENCE...

Le réseau ferré de l'Entre-Sambre-et-Meuse n'a pas résisté aux grandes restructurations des années soixante et septante. Pour les voyageurs, il fut exploité notamment par les petits autorails « Brossel » série 551 basés à la remise, en forme de rotonde, - aujourd'hui oubliée - de Florennes. Mais le profil général des lignes était difficile, leur équipement désuet, tandis que les flux du trafic des marchandises avaient changé et que la concurrence du transport routier était de plus en plus marquée. L'essor de la voiture individuelle condamnait de son côté les dessertes rurales, dans un climat général, à vrai dire, peu propice aux chemins de fer. Aussi, tout ce complexe ferroviaire disparut-il progressivement... et discrètement. Ainsi en fut-il du nœud ferroviaire de Florennes : sur les sept voies à quai de la gigantesque gare de Florennes-Central, se donnaient correspondance, jusque dans les années soixante, des autorails ou trains tractés « à la vapeur » venus de Walcourt, par Saint-Lambert ou Fraire, Châtelaineau par Acoz, Ermeton-sur-Biert par Stave, sans compter des « internationaux de proximité » venus de Givet par Doische et Merlemont...

À la fin des années soixante, la ligne Charleroi - Walcourt - Mariembourg resta la seule de l'Entre-Sambre-et-Meuse à être desservie par des trains de voyageurs.

De son côté, le Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées nais-

## Tout le réseau ferré de l'Entre - Sambre - et - Meuse a connu essentiellement un trafic de marchandises

dans le bassin carolorégien ensuite, au fur et à mesure du déclin de l'industrie locale.

Comme l'Entre-Sambre-et-Meuse était devenu le « réservoir de main-d'œuvre » du Pays Noir, son réseau ferré s'animait donc aux alentours de 6, 14 et 22 heures, au moment des « pauses ».

Complétons ce trop rapide tour de l'histoire du réseau de l'Entre-Sambre-et-Meuse en rappelant l'existence de courtes lignes de raccord entre les grands axes précités, comme Thuillies - Berzée, Jamioux - Couillet, Acoz - Mettet ou Ermeton-sur-Biert - Florennes, dont l'établissement avait été dicté par des impératifs d'exploitation ferroviaire, la nécessité de desservir des entreprises locales, voire plus simplement la volonté des édiles locaux d'offrir une gare à leur village... Sans oublier la construction, au début du XX<sup>e</sup> siècle, d'un gigantesque nœud ferroviaire à Florennes, conçu comme une véritable plaque tournante de la région, et l'existence de rares lignes vicinales, pour compléter le maillage du réseau primaire.

sant eut l'immense mérite de préserver et d'exploiter touristiquement la section Mariembourg - Treignes de l'ancienne artère vers Vireux-Molhain, et même - à une certaine époque - les sections subsistantes du « chemin de fer de Chimay » entre Mariembourg, Chimay et Momignies.

## ET AUJOURD'HUI ?

En 2002, seule la ligne Charleroi - Walcourt - Philippeville - Mariembourg - Couvin est encore ouverte au trafic des voyageurs et des marchandises... ainsi qu'une courte section de l'ancienne ligne Châtelaineau - Acoz pour la desserte industrielle. Quant à la ligne 150 Tamines - Ermeton-sur-Biert - Dinant, elle « rata le coche » lors des premières études d'établissement d'une liaison ferroviaire rapide pour le trafic de fret entre la Belgique, l'Est de la France, la Suisse et l'Italie, il y a vingt ans. Si la remise en service et l'électrification de la ligne 147 Fleurus - Auvélais fut programmée à cette occasion, les autorités de l'époque optèrent pour l'itinéraire par Jemeppe-sur-Sambre, Namur et Yvoir pour rejoindre Dinant, au lieu d'emprunter la liaison par Mettet, Ermeton-sur-Biert ...



... et Warnant, jugée trop coûteuse à remettre en service, à électrifier ainsi qu' à exploiter vu son profil difficile.

Quant à la ligne 132, sa survie tient d'un vrai miracle : au moment où l'État belge décida de construire le complexe de barrages de l'Eau d'Heure dans les années soixante, il fut sérieusement question d'abandonner toute desserte ferrée au sud de Walcourt. La ligne originelle passait en effet par Silenrieux et Falempise, des sites aujourd'hui sous eau, barrage oblige. On doit à la ténacité de mandataires locaux et d'une poignée de cadres de la SNCB d'avoir fait admettre le principe du détournement de la ligne Charleroi - Mariembourg par Saint-Lambert, Jamagne, Philippeville et Neuville à partir de 1971. La même volonté a permis la réouverture au trafic des voyageurs de la courte ligne Mariembourg - Couvin en 1984, dans le cadre de la création du plan IC-IR, afin de desservir par rail la seule entité du sud-est de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Ainsi détournée, la ligne Charleroi - Couvin se développe sur une longueur totale de 54 kilomètres. Au départ de Charleroi, elle remonte la vallée de l'Eau d'Heure jusqu'à Walcourt. À double voie, elle offre la particularité de traverser deux tunnels : le court souterrain de Jamioux (145 mètres de long, encore pour quelques mois à voies mariées, c'est à dire imbriquées l'une dans l'autre - une particularité technique assez exceptionnelle en Belgique, mais rendue nécessaire après un tassement de terrain qui avait réduit la section libre du tunnel), et le souterrain d'Ham-sur-Heure (556 mètres).

De Walcourt à Couvin, la ligne, au profil nettement plus tourmenté, est à simple voie, avec évitements possibles à Philippeville et Mariembourg. Les trains circulent sur le nou-

veau tracé de la ligne qui a été mis en service à la suite de l'édification du complexe des barrages de l'Eau d'Heure. De Walcourt à Saint-Lambert, notre ligne emprunte l'ancien tracé de la ligne Walcourt - Florennes, en suivant la vallée du ruisseau d'Yves. De Saint-Lambert, un raccord de 600 mètres environ a été établi en 1970 afin de rejoindre l'assiette d'une ligne désaffectée qui joignait Florennes à Philippeville et Senzeille. C'est sur cette dernière ligne que se trouve le troisième tunnel, long de 235 mètres, précisément sous le carrefour de la Croisée à Philippeville. Puis, la ligne rejoint Mariembourg avec un profil très raide, puisque la ligne doit, sur une longueur de 2,7 kilomètres, franchir une dénivellation de 52 mètres, avant d'arriver à Mariembourg, ancien centre ferroviaire du sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse et dernière étape avant Couvin.

La ligne Charleroi - Mariembourg - Couvin est aujourd'hui desservie, en trafic voyageurs, par des trains de type « L ». Pour quelques mois encore, ce sont des rames réversibles composées de voitures de type M2 circulant selon des horaires qui se veulent adaptés aux besoins de déplacement de la population de la région. Mais ces rames devraient être remplacées bientôt par les flambant neufs autorails doubles de la série 41.

Quant à l'avenir de la dernière ligne ferrée de l'Entre-Sambre-et-Meuse, il semble assuré aujourd'hui : dans le cadre d'une plus grande mobilité, et après diverses adaptations, elle devrait notamment voir sa vitesse de référence portée de 90 à 120 km/h, afin de constituer une alternative valable à la route nationale n°5 Charleroi - Couvin, très fréquentée, et trop régulièrement engorgée aux heures de pointe. ■



▲ Chimay



▲ Section abandonnée de la ligne 132 à Cerfontaine