

L'ATHUS-MEUSE

DU MYTHE À LA RÉALITÉ HISTORIQUE

• Roland Marganne



COLLECTION P. PASTELS

▲ Gare de Florenville

« Athus-Meuse » : ce surnom séculaire attribué à l'artère ferroviaire qui relie le sud de la province du Luxembourg à Dinant par Virton, Bertrix et Gedinne, l'a élevée au rang d'un mythe. Celle-ci vient d'être projetée sous les feux de l'actualité : le 19 novembre dernier, la traction électrique en courant alternatif monophasé a été inaugurée, dans le cadre de la création d'un axe lourd dédié au fret entre l'Italie du nord, la Suisse, l'est de la France et le Luxembourg d'une part, les ports belges d'Anvers, Gand et Zeebruges d'autre part.

En fait, cette mission de transport de marchandises à longue distance à travers l'Europe est assez récente. La réalité historique est différente : l'établissement et l'exploitation de l'Athus-Meuse – jusqu'à ces dernières années – furent justifiés par la liaison à assurer entre les entreprises métallurgiques et les charbonnages du sillon Haine, Sambre et Meuse d'une part, et d'autre part les usines sidérurgiques établies sur les sites d'extraction du minerai de fer, qui ont fait la prospérité des Lorraine belge et française ainsi que du sud du grand-duché de Luxembourg pendant plus d'un siècle.

QUAND DEUX INVENTIONS DE LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE SE COMPLÈTENT...

Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, la sidérurgie était localisée exclusivement dans les régions boisées ou pentues, là où on pouvait produire assez de charbon de bois et établir des retenues d'eau pour alimenter des « moulins » où était produite la force mécanique nécessaire au martelage du fer pour son affinage. Ces petites unités sidérurgiques étaient notamment établies sur le versant sud de l'Ardenne.

C'est alors qu'on mit au point en Angleterre un procédé permettant d'utiliser le charbon de terre – que nous appelons communément la houille – pour fondre le fer. En Belgique, c'est en 1828 que l'industriel John Cockerill commença à utiliser ce procédé dans un fourneau qui fonctionnait au coke et non plus au charbon de bois. La sidérurgie se déplaça alors dans les zones d'extraction du charbon (bassins du Centre, de Charleroi et de Seraing pour la Wallonie). En 1865, avec la mise au point du procédé Bessemer, amélioré par Thomas et Gilchrist, la « minette » de Lorraine – un abondant minerai oolithique phosphaté, connu depuis longtemps dans la région, et notamment en Gaume qui disposait de mines à

Paliseul



Halanz y et Musson – devint directement utilisable en sidérurgie. Rapidement, des entreprises métallurgiques se développèrent dans la vallée de la Chièrs et de ses affluents en France, au bas du versant de la côte bajocienne en Belgique et au grand-duché de Luxembourg : à Musson, Halanz y, Athus, Rodange, Differdange... La minette était disponible sur place en une telle abondance que la production locale ne suffisait pas à l'absorber : elle fut exportée vers les centres sidérurgiques wallons. Quant au coke, il venait notamment des charbonnages... wallons.

C'est ici qu'intervint le chemin de fer, une nouvelle technique, issue elle aussi de la révolution industrielle : ses capacités de transport s'imposèrent dans une région dépourvue de voies d'eau navigables. Il revient sans doute à l'industriel gaumais, Victor Tesch (1812-1892), originaire de Messancy, d'avoir donné l'impulsion définitive au rail dans la région. Futur grand maître de forge, il entra dans le capital de la *Grande Compagnie du Luxembourg*, cette société ferroviaire montée à l'origine avec des capitaux anglais, dans le projet de relier Londres à Gènes et Trieste, dans le cadre d'une meilleure liaison entre la métropole britannique... et l'Empire des Indes. Celle-ci avait donc obtenu du gouvernement belge la concession d'une ligne Bruxelles – Arlon – frontière en direction de Longwy et Luxembourg, avec antennes vers la vallée de l'Ourthe et Bastogne. Dès 1863, les trains roulaient de Bruxelles Quartier-Léopold à Sterpenich et Longwy via Autelbas et Athus. L'essentiel des revenus tirés de l'exploitation de cette ligne fut rapidement assuré par le transport des minerais lorrains vers l'intérieur du pays. En quelques années, le réseau à voie unique de la Compagnie fut saturé à tel point que Victor Tesch et d'autres industriels du sud-Luxembourg se tournèrent vers le gouvernement belge pour solliciter le rachat de la Compagnie par l'État, seul capable d'y injecter les capitaux nécessaires à son développement. La guerre franco-allemande de 1870 finit de convaincre le gouvernement belge de nationaliser la Compagnie.

LE PROJET «ATHUS-MEUSE» ET SES ANTENNES

Ce rachat d'une entreprise ferroviaire par l'État était d'autant plus indispensable qu'un homme d'affaires belge aventureux, Simon Philippart, avait formé le projet de relier par rail les installations métallurgiques d'Athus – Halanz y – Musson au bassin de Charleroi. C'est à cette occasion que l'appellation « axe Athus – Meuse » vit sans doute le jour. Un tracé initial par Chantemelle et Sainte-Marie fut vite délaissé au profit d'un itinéraire favorisant la vallée de la Vire et ses minières par Athus, Halanz y, Signeulx, vers Virton, puis Florenville, Bertrix et Gedinne, afin de rejoindre la vallée de la Meuse et la ligne de chemin de fer Namur – Givet, opérationnelle depuis 1863.

Cet axe fut finalement construit – avec une singulière lenteur – par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers, initialement contrôlée par Philippart, pour le compte de l'État ; ...

... au nord de Gedinne, le tracé fut très longtemps en suspens, dans l'attente de la configuration définitive du futur nœud ferroviaire de la région de Dinant : finalement, il fut décidé que la ligne de la Meuse, Namur – Givet, serait flanquée de deux antennes qui suivraient deux affluents du fleuve : la Mollignée (future ligne Anhée – Ermeton-sur-Biert) et la Lesse (future ligne Dinant – Houyet – Jemelle). Finalement, les travaux d'établissement de l'Athus-Meuse durèrent plus de vingt ans, de 1877 à 1899 : au nord de Gedinne, la ligne rejoignait finalement l'artère Nord-Belge, Givet – Namur, à Neffe.

Indépendamment de ce projet, les forces vives de la région de Virton, jugeant que leur arrondissement était le seul en Belgique avec celui de Maaseik à être délaissé par le rail firent pression auprès du gouvernement belge pour arracher la concession d'une voie de chemin de fer se détachant de la « ligne du Luxembourg » à Marbehan vers Virton et la frontière française dans la direction de Montmédy : cette concession fut finalement rachetée par l'État et la ligne livrée au trafic sur toute sa longueur en 1881.

pour le bassin de Charleroi et de La Louvière étaient acheminés par la France, via Vélonnes-Torgny, Mézières-Charleville et Vireux-Molhain. De là, ils rejoignaient leur destination soit par Treignes, Mariembourg et Walcourt, soit par Givet, Florennes et Châtelaineau. Pour la sidérurgie liégeoise, les trains étaient repris par le Nord-Belge à Givet, et acheminés par Hastière, Dinant, Namur et Huy. Certes, les minerais luxembourgeois étaient amenés par Athus, où ils gagnaient l'intérieur du pays soit par l'Athus-Meuse, soit par la ligne Virton-Saint-Mard – Marbehan, puis par Jemelle, Marloie et Rivage pour la sidérurgie liégeoise.

En sens inverse, les wagons à haussettes ne revenaient pas à vide : la sidérurgie lorraine et luxembourgeoise avait besoin de coke pour fonctionner (1 500 000 tonnes en 1913). Celui-ci était notamment fourni par les cokeries associées aux bassins houillers du Borinage, Centre, Charleroi et Liège.

Le trafic était devenu si intense que les Chemins de fer de l'État belge commencèrent à procéder à la mise à double voie de l'Athus-Meuse, ainsi que de la ligne Virton – Marbehan, avec modernisation de la signalisation et extension des gares intermédiaires. Ce gigantesque travail fut poursuivi par l'occupant prussien pendant la Première Guerre mondiale, vu la proximité de cette région avec le front de Verdun...

En 1984, le plan IC-IR supprima tout trafic voyageurs entre Virton et Athus.



J. QUANIER

▲ Train de marchandises grimpant la rampe de 16‰ entre Meix-devant-Virton et Saint-Vincent-Bellefontaine

TRAFIC CROISÉ DE MINETTE ET DE COKE SUR L'ATHUS-MEUSE

Les différentes voies ferrées nécessaires au trafic croisé de minette et de coke étaient ainsi en place ; il était temps, la mise en exploitation du bassin de Briey, en Meurthe-et-Moselle, en 1894, provoquant une croissance exponentielle du trafic de minette vers la Belgique : 4 500 000 tonnes par an au début du XX^e siècle ! Pourtant, tout ce trafic n'était pas écoulé par l'Athus-Meuse, encore à voie unique. Les minerais

L'ENTRE-DEUX-GUERRES, OU L'APOGÉE DU TRAFIC MARCHANDISES SUR L'ATHUS-MEUSE

Une fois la paix revenue en 1918, le retour de l'Alsace-Lorraine à la France et les nécessités de la reconstruction relancèrent l'activité économique. Bien vite, les gares de formation d'Arlon, Athus et Virton furent saturées. L'État décida alors vers 1920 l'équipement complet de l'Athus-Meuse à double voie, et l'implantation de deux nouvelles gares de formation, l'une à Latour, près de Virton et l'autre à Stockem. Les

installations projetées furent réalisées au gré des nécessités. À Latour, un premier faisceau fut ouvert en 1925, sur les quatre prévus pour accueillir 5 000 wagons par jour, deux pour chaque sens de circulation : il fallait en effet traiter le trafic des minerais pour des destinations aussi différentes qu'Anvers-Sud, Anvers Bassins-et-Entrepôts, Merelbeke, Schaerbeek, Ronet, Couillet, Montignies, Châtelaineau, Clabecq, Angleur ou Kinkempois et former des rames de coke pour la Fance via Lamorteau et pour les usines d'Athus, Rodange, Differdange, Esch ou Belval. De plus, Latour devait se charger des wagons ramassés dans les usines d'Halanzy, Musson... et à Gorcy, où une entreprise française était reliée à la gare belge de Signeulx par un curieux raccordement industriel international... Quant à la remise à locomotives de Latour, elle fut ouverte en 1929, en même temps qu'un atelier de réparation des locomotives. Les anciens se souviendront de «l'arc de triomphe» de l'endroit, bien connu sur tout le réseau : un élégant pont, qui ne conduisait nulle part... Les plans qui prévoyaient une voie de circulation pour relier la gare de Latour et la remise, sans cisaillement des voies principales de la ligne Virton-Saint-Mard – Athus, ne furent jamais concrétisés sur le terrain, sauf le pont, érigé près du point d'arrêt de Chenois. «L'arc de triomphe», jamais utilisé, disparut du paysage en 1975 seulement.

La modernisation de l'équipement de l'Athus-Meuse permit d'y faire circuler une grande partie des trains de minerai de fer et de coke entre les bassins luxembourgeois et carolorégien : les rames, alors équipées de nouveaux wagons «Talbot» à déchargement automatique, purent ainsi éviter les dures rampes de la ligne Marbehan – Virton, dont les travaux de mise à double voie furent abandonnés, et qui tomba petit à petit en léthargie. S'y ajoutèrent les trains de «grosses marchandises», qui évacuaient la production des usines sidérurgiques : fil, rails, poutrelles, palplanches... Quant à la minette en provenance du bassin minier de Meurthe-et-Moselle, elle continua à être acheminée en parcourant le plus long kilométrage sur le réseau français, comme avant 1914, jusqu'à ce que, lors de la déclaration de guerre franco-allemande de septembre 1939, tout ce trafic soit, à la demande de la SNCF, intégralement transféré sur l'Athus-Meuse via Écouviez – Lamorteau – Virton – Latour – Bertrix – Dinant – Warnant – Ermeton-sur-Biert et Tamines. Ce fut une aubaine pour la jeune SNCB, qui récupérait ainsi un important trafic pour son propre réseau.

Les moyens de traction étaient à la hauteur du trafic : les célèbres locomotives à vapeur type 36. Ce fut un autre mythe : ces engins, apparus à Virton à partir de 1928, avaient une puissance telle qu'elles pouvaient arracher des trains de minerai de 1 720 tonnes entre Virton et Warnant, avec allège type 81 de Latour à Gedinne, à condition de disposer d'une locomotive de pousse pour affronter la rude rampe de 16 pour mille entre Meix-devant-Virton et Saint-Vincent-Bellefontaine. C'était le temps où un train de mine-



▲ Virton et Florenville aujourd'hui

PHOTOS R. MARGANNE

rai était accompagné d'un chef-garde, installé dans un fourgon en queue, et de quatre serre-freins, du moins tant que l'usage du frein automatique ne fut pas généralisé, au début des années trente sans doute.

Il y eut aussi le «caboteur», un train journalier qui s'arrêtait dans toutes les gares dotées d'une cour à marchandises. À une époque où les camions étaient encore rares, ce train ravitaillait tous les commerces des villages en produits alimentaires, mais aussi en denrées coloniales, engrais pour les agriculteurs, avoine, bestiaux, ou charbon... Outre le bois en grumes dans une région très forestière, le caboteur transportait des produits saisonniers aussi renommés à l'époque que les patates – la célèbre «Florenville» – chargées par wagons entiers à Florenville, Lahage ou Saint-Vincent-Bellefontaine...

LES TRAINS DE MAIN-D'ŒUVRE SIDÉRURGIQUE

Le trafic des voyageurs, lui, avait surtout un caractère local. Les horaires des trains étaient avant tout adaptés aux pauses de la sidérurgie, puisque, au sud de Bertrix, beaucoup de pères de famille avaient trouvé du travail dans les entreprises du sud-Luxembourg. Ainsi, les ouvriers des usines de Gorcy descendaient-ils à Baranzy, les ouvriers des hauts-fourneaux ou mines belges à Musson, Halanzy ou Athus. Dans cette dernière gare, la main-d'œuvre pour les usines de la Chiers changeait de train pour Mont-Saint-Martin et Longwy. Il fallait y ajouter tous les écoliers pour Carlsbourg ou Virton et son célèbre institut Pierrard. Une fois par semaine, on rencontrait dans les omnibus, agriculteurs et agricul-

... trices, qui allaient vendre leurs produits frais - beurre ou œufs - au marché, à Virton notamment. Faut-il ajouter les «voyageurs occasionnels spéciaux» qui pouvaient faire arrêter le train là où leur mission urgente les appelait : le médecin, l'accoucheuse, voire le prêtre...

LES VOYAGEURS ET LA PÉRIODE CONTEMPORAINE : LE TEMPS DES AUTORAILS

Vint la Seconde Guerre mondiale, avec son cortège de deuils, de privations, de misère... et de sabotages : ainsi, l'Athus-Meuse finit par être impraticable de bout en bout, tant les résistants étaient parvenus à faire sauter, ici un pont, là le fronton d'un tunnel... Il y eut aussi d'autres épisodes plus pittoresques, comme le démontage ordonné par les nazis d'un des faisceaux marchandises de la gare de Latour afin d'y aménager... un aérodrome. Il y eut aussi l'apparition, à la remise de Bertrix, d'autorails type 551 équipés d'un gazogène pour pallier la pénurie de produits pétroliers. Ces autorails, «remis au type» après guerre, ne quittèrent définitivement la remise qu'en 1962 pour être réformés. Ils furent épaulés par des autorails de plus grande capacité, à bogies, type 553 (future série 49) à partir de 1959. Quant aux autorails type 603 (futurs série 43) ils apparurent en 1955 et permirent la dieselisation quasi complète des services voyageurs au sud de Dinant. Ils furent progressivement remplacés par les 605 (futurs série 45) et renforcés par quatre autorails type 604 (série 44) : ce sont ces mêmes engins, finalement mutés à Stockem lors de la fermeture de la remise de Latour en 1992, qui terminent actuellement leur carrière, évincés par leurs ultra-modernes congénères de la série 41.

Si le trafic voyageurs resta à caractère local, l'apparition des congés payés incita la SNCB à organiser un semi-direct d'été, Virton - Schaerbeek, du soir avec retour le lendemain matin ; c'était le train «touristique», comme l'on disait à une époque où bien peu de gens disposaient déjà d'une voiture individuelle. Il était remorqué de bout en bout par une locomotive à vapeur type 26 de Latour avec découcher du personnel de conduite à Schaerbeek. Il y avait aussi, au printemps et en automne, les trains de pèlerinage (le «blanc», le «rose», le «bleu») pour Lourdes, qui parcouraient la «grande ligne» de Namur à Arlon, puis faisaient le tour du sud-Luxembourg par Athus et Virton-Saint-Mard avant de pénétrer en France via Lamorteau et Écouvies.

L'application du plan IC-IR de juin 1984 se traduisit sur l'Athus-Meuse par la suppression de tout trafic voyageurs entre Virton et Athus. Mais une étude est actuellement en cours à la SNCB pour réévaluer les besoins de mobilité dans le sud Luxembourg. Alors, qui sait...

LE TRAFIC DES MARCHANDISES DES CINQUANTE DERNIÈRES ANNÉES

Une fois la guerre terminée, l'activité sidérurgique reprit de plus belle : il fallait reconstruire l'Europe sinistrée. L'Athus-Meuse fut remis en exploitation, avec toutefois un changement d'itinéraire au nord de Dinant : le Nord-Belge ayant été repris par la SNCB, le détour par la ligne de la Molinee au profil difficile via Warnant et Ermeton-sur-Biert ne se justifiait plus et les trains de minerai et de grosses marchandises pour le bassin carolorégien, du Centre ou de Clabecq transitaient désormais par la ligne de la Meuse, Dinant - Yvoir - Ronet, au profil incomparablement plus facile. Les trains de minerai pour la sidérurgie liégeoise étaient, eux, acheminés depuis Bertrix, par Hatrival, Jemelle, Marloie et la ligne de l'Ourthe. En 1955, les circulations marchandises sur l'Athus-Meuse étaient encore conséquentes : 18 trains de minerai, 16 trains de grosses marchandises et un caboteur.

La révolution en matière de traction apparut en 1955, lorsqu'un parc de locomotives diesel type 202 (future série 52) et 203 (future série 53) fut fourni neuf à Latour. Leur mise en service sur l'Athus-Meuse, en unités multiples, n'eut que des avantages : suppression de tout relais entre Virton-Saint-Mard et Ronet, réalisation de l'aller-retour Virton - Ronet sur la durée d'un même service de conducteur, suppression de l'allège de Meix-devant-Virton à Saint-Vincent-Bellefontaine, et relèvement progressif des charges autorisées sur l'Athus-Meuse jusqu'à à 1 900 tonnes pour deux machines. Pour les conducteurs de Latour et Bertrix, le passage de la vapeur au diesel fut saisissant, puisqu'ils pouvaient désormais travailler assis..., dans une cabine confortable, et sans se salir les mains.

Mais deux autres révolutions provoquèrent une diminution sensible du trafic des marchandises sur l'Athus-Meuse. La première fut l'électrification de la «ligne du Luxembourg» entre Namur, Jemelle et Arlon en 1956. Près de la moitié du trafic des grosses marchandises y bascula progressivement, afin de profiter des avantages de la traction électrique... et de rentabiliser les investissements correspondants.

L'autre révolution fut l'inversion progressive des courants de trafic sur l'Athus-Meuse. Depuis 1965, les entreprises sidérurgiques belges diversifiaient leur approvisionnement en minerai de fer : la part de la minette lorraine déclina progressivement au profit de minerais d'outre-mer, plus riches, déchargés dans le port d'Anvers. Ainsi, un courant de trafic par trains complets fut-il créé entre Anvers et les installations sidérurgiques luxembourgeoises de Belval entre 1978 et 1997, date de l'extinction du dernier haut-fourneau local, remplacé par des aciéries électriques. De son côté, la minette disparut définitivement de l'Athus-Meuse en 1980-1981. Quelques années plus tard, c'était le tour du coke...

RENAISSANCE DE L'ATHUS-MEUSE : L'ÉLECTRIFICATION DE 2002

L'Athus-Meuse allait-il disparaître, tué par la disparition du trafic des minerais, du coke et la crise de la sidérurgie européenne, amorcée en 1974 ?

Le salut vint de la SNCB elle-même, qui définit en 1988 sa stratégie future d'acheminement des marchandises entre le nord de la Belgique (ports d'Anvers, Gand et Zeebruges), l'est de la France, la Suisse et l'Italie. L'idée prévalut de séparer autant que possible le trafic des voyageurs de celui des marchandises. Les trains de voyageurs continueraient à circuler sur la «grande ligne» Bruxelles – Namur – Jemelle – Arlon – Luxembourg modernisée, tandis que le trafic des marchandises, au départ de Ronet, circulerait plutôt sur l'Athus-Meuse. Les menaces persistantes de crise pétrolière conduisirent la SNCB à opter pour la modernisation complète et l'électrification de notre axe, de la manière la plus économique possible.

C'est ainsi que le «courant de tout le monde», l'alternatif monophasé à la tension de 25 000 volts fut choisi, et que des locomotives série 13 furent commandées, pour remplacer les locomotives diesels des séries 52 et 53 vieillissantes. Deux courts appendices sont en cours d'aménagement pour écouler de manière optimale le trafic des marchandises vers le grand-duché et l'est de la France : la courbe «luxembourgeoise» Aubange – Rodange, opérationnelle depuis 1995, et la courbe «française» Aubange – Mont-Saint-Martin, qui devrait être ouverte au trafic en 2003.

Puisse l'Athus-Meuse, ainsi modernisé de fond en comble, être un outil de premier ordre pour la renaissance du trafic de fret par rail, dans une Europe où la route ne parviendra plus, à terme, à écouler le trafic marchandises aujourd'hui acheminé par camions...

Le mythe de l'Athus-Meuse serait ainsi assuré d'une pérennité au XXI^e siècle. ■

Avant la Première Guerre mondiale, le trafic était devenu si intense que les Chemins de fer de l'État belge procédèrent à la mise à double voie de la ligne.

▼ Autorail des CFL en gare d'Athus

