

LES VINGT-DEUX POINTS

FRONTALIERS FERROVIAIRES FRANCO-BELGES

- Roland Marganne



▲ Arrivée en gare d'Heer-Agimont d'un train venant de France

COLLECTION P. PASSTERS

Le saviez-vous ? Il y eut, jadis, jusqu'à... vingt-deux points d'échange entre les réseaux ferrés belge et français. Quoi de plus normal, vu les liens historiques, politiques, économiques, culturels et sociaux qui existent entre ces deux pays dont la frontière commune, mesurée au sol, se déroule sur quelque 620 km. En 2003, rationalisations et modernisations diverses des deux réseaux ont réduit à cinq le nombre de points frontière en service.

LES CINQ POINTS FRONTALIERS ACTUELS

Tous électrifiés, ces points frontaliers, concentrés au nord du sillon Sambre et Meuse, disposent d'installations particulières, étant donné la différence de tension entre les deux réseaux (3000 volts en courant continu pour la SNCB et 25 000 volts en alternatif monophasé pour la SNCF).

Le point frontière entre **Mouscron** et **Tourcoing** est équipé, en pleine voie et à la sortie de Mouscron - à un jet de pierre de la frontière - d'une section de séparation entre les deux types de courant, avec une zone neutre ; les automotrices

bicourant de la SNCB la franchissent toutes les heures pour assurer la liaison IC Anvers-Central - Gand-Saint-Pierre - Courtrai - Lille-Flandres. En trafic marchandises, les locomotives belges et françaises assurent un service similaire, en tête de trains en provenance de Gand ou de Zeebrugues. Ce courant de trafic aboutit, soit au triage de Lille-Délivrance, soit au terminal de Frethun qui donne accès au tunnel sous la Manche et au Royaume-Uni. Ce dernier courant de trafic, en pleine expansion, garantit un bel avenir à ce premier point frontière.

La ligne **Tournai - Blandain - Baisieux - Lille-Flandres** a été électrifiée en 1993 en dépit des réticences françaises, la SNCF jugeant l'investissement non rentable ; la SNCB, confrontée au problème du retard des chantiers de la ligne à grande vitesse Paris - Bruxelles sur le territoire belge, considérait, par contre, ce point frontalier non seulement comme une solution de secours mais aussi comme une voie d'accès aisée au réseau TGV français pour sa clientèle du Hainaut Occidental. Finalement électrifiée, cette ligne frontalière a été

...

- dotée, elle aussi, d'une section de séparation avec zone neutre en territoire belge, à Froyennes. Elle a livré passage au trafic TGV Bruxelles - Paris de janvier 1995 au 1^{er} juin 1996, en attendant la mise en service de la première section belge de ligne à grande vitesse. Jusqu'en 1998, elle a aussi accueilli le trafic « Eurostar » Bruxelles - Londres, la ligne à grande vitesse belge n'étant toujours pas ouverte sur la totalité de son tracé jusqu'à Bruxelles.

Depuis lors, le trafic des voyageurs sur cette ligne a un caractère interurbain : une liaison IC cadencée circule entre Herstal, dans la banlieue liégeoise, la dorsale wallonne, Tournai et Lille-Flandres. Des automotrices bicourant de la SNCB assurent le service, même si l'une ou l'autre rame réversible de la Région Nord-Pas-de-Calais, tractée par une locomotive diesel, circule parfois entre Tournai et Lille-Flandres.

Non loin de là, les petits villages frontaliers belge d'**Esplechin** et français de **Wannehain** ont accédé à la notoriété ferroviaire en 1996 : c'est sur leur territoire que passe la frontière sur la première ligne ferrée internationale à grande vitesse « L1 » Bruxelles - Paris. La totalité de cette ligne à grande vitesse étant électrifiée en 25 000 volts, une section de séparation avec zone neutre a été aménagée à Maubray dans la courbe à voie unique qui assure la jonction avec la ligne « classique » Tournai - Saint-Ghislain du réseau de la SNCB, permettant ainsi la mise en ligne d'une liaison TGV directe entre Liège, Namur, Charleroi, Mons et Paris.

Héritier du *Nord Belge*, le point frontière de **Quévy - Feignies** est situé sur l'ancienne ligne internationale Bruxelles - Paris. Plutôt orienté jadis vers le trafic des voyageurs, il a été doté en 1957, en gare SNCB de Quévy de voies



COLLECTION P. PASTIELS

▲ La gare d'Adinkerke

l'établissement SNCF de Jeumont qui est équipé d'installations bicourant commutables, franchissables par ailleurs sans arrêt. Si cette ligne n'est plus fréquentée, depuis l'an dernier, par les trains internationaux Namur - Paris-Nord, elle est encore desservie par les automotrices électriques SNCB de la liaison locale Charleroi-Sud - Erquennes, parfois prolongées jusqu'à Jeumont. Quant au trafic des marchandises, il est très étoffé à Erquennes - Jeumont. C'est l'axe majeur du trafic franco-belge de fret : ici aussi, locomotives électriques belges et françaises se partagent la remorque des trains.

LES DIX-SEPT POINTS DE CONTACT ENTRÉS DANS L'HISTOIRE

Quant aux dix-sept autres points de contact entre les chemins de fer français et belges, que sont-ils devenus ? Passons-les en revue.

Certaines lignes de chemin de fer du Tournaisis n'eurent d'autre objectif que d'ouvrir la région à la production française de charbon.

bicourant commutables et d'une section de séparation avec zone neutre, pour éviter tout arrêt des trains rapides remorqués par les locomotives polytension SNCB et SNCF de l'époque. La généralisation des TGV sur l'axe « L1 », Bruxelles - Paris, à partir de 1996, a fait perdre au point frontière de Quévy-Feignies son trafic international voyageurs. Aujourd'hui, des trains de marchandises à grand parcours vers Zeebruges ou Schaerbeek franchissent la frontière sans arrêt, grâce aux nouvelles locomotives tritension de la SNCF. Ancien fief, lui aussi, du *Nord Belge*, et à quelques kilomètres au sud de Quévy, l'axe international Cologne - Paris passait par le point frontière d'**Erquennes - Jeumont**. Ici, c'est

Au nord du sillon Sambre-et-Meuse : du trafic sidérurgique et minier à celui des betteraves

Savez-vous que la ligne électrifiée 73 de la SNCB **De Pinte - La Panne** se prolonge de l'autre côté de la frontière vers **Bray-Dunes** et **Dunkerque**, tout en suivant, mais à quelque distance, le littoral de la mer du Nord ? Ouverte en 1870, elle eut une importance capitale pour le ravitaillement de l'armée belge coincée derrière l'Yser en 1914-18. La ligne perdit de son importance au XX^e siècle : il y a environ dix ans, un train touristique Lille - La Panne la parcourait encore pour desservir les plages françaises. Il y a quelques mois, elle fut le théâtre d'un essai - sans lendemain toutefois - de circulation



▲ Arrivée à Givet d'un train venant de Dinant

COLLECTION P. PASTELIS



▲ Arrivée d'un train belge à Givet

COLLECTION P. PASTELIS

de wagons-poche transportant de l'acier en fusion entre les implantations sidérurgiques des régions de Dunkerque et de Charleroi. Sur cette section aujourd'hui sans trafic, la Région Nord-Pas-de-Calais projette de rétablir un service voyageurs entre Dunkerque et La Panne.

La ligne 69 **Courtrai – Poperinge** ne se terminait pas en cul-de-sac non plus. Par un prolongement de quelque 20 km, via les gares frontalières de **Abeele – Godewaersvelde**, elle passait en territoire français jusqu'à Hazebrouck. Cette ligne internationale fut desservie de 1870 à 1955 environ, jusqu'à ce que la concurrence du camion la rende obsolète et la fasse disparaître. Elle était dotée de trois embranchements vers la France enjambant la frontière naturelle de la Lys : de **Comines à Armentières**, en passant par Warneton, Le Touquet et Houplines (en service de 1870 à 1937 pour les voyageurs et jusqu'en 1988 pour le trafic des marchandises) ; de Comines, la ville belge, à Comines, son homonyme côté français. Bien que cette section de ligne internationale soit supprimée depuis 1955, les deux gares existent toujours : Comines SNCB sur la ligne 69 et Comines SNCF, au terminus d'une ligne toujours exploitée en trafic voyageurs jusqu'à Lille-Flandres. Enfin, le dernier embranchement relia l'agglomération de **Menin** à Tourcoing via le point frontière de **Halluin**, jusqu'à la fin de la Seconde guerre mondiale.

Quant à la ville de Roubaix, elle fut reliée par rail à **Herseaux** via **Wattrelos** jusqu'en 1950.

L'objectif de ces voies ferrées transfrontalières était d'assurer la mobilité de l'abondante main-d'œuvre utilisée dans l'industrie textile alors florissante de la conurbation Lille – Tourcoing – Roubaix ainsi que les échanges de marchandises entre les entreprises locales.

Dans le Tournaisis, deux lignes ferrées, aujourd'hui oubliées, constituaient des sortes de liaisons campagnardes avec la France, afin d'ouvrir la région de Tournai à la production charbonnière de l'autre côté de la frontière : elles subsistèrent tant que les charbonnages furent en activité. Ainsi en était-il de la ligne **Tournai – Rumes – Orchies – Nomain-Ouvignies**, destinée à ouvrir le marché belge aux houillères du bassin d'Aniche : créée en 1883, elle fut fermée à tout tra-

fic dans les années cinquante. De même, la ligne **Antoing – Bléharies – Maulde-Mortagne – Bachy – Saint-Amand** jouait le même rôle vis-à-vis des houillères de Douchy et Anzin, entre 1881 et 1979. Le bassin d'Anzin était même relié par une ligne privée... ,via Vieux-Condé, à **Péruwelz** : exploitée par « *le chemin de fer d'Anzin* », du groupe des Houillères des Bassins du Nord et Pas de Calais, elle permit maints échanges internationaux de marchandises en gare de Péruwelz jusqu'en 1975 : le bâtiment de gare monumental et classé de Péruwelz, qui existe encore aujourd'hui, en est le dernier vestige.

Plus au sud, la ligne 97 Saint-Ghislain – Quiévrain, aujourd'hui en cul-de-sac à **Quiévrain**, continuait vers la France, jusqu'à Valenciennes via **Blanc-Misseron**. Historiquement, ce fut là le premier itinéraire international ferroviaire entre Bruxelles et Paris : une manière de justifier l'expression « *outré-Quévrain* » toujours employée aujourd'hui. Le trafic des marchandises s'effondra sur cette ligne après 1945, victime de la concurrence de l'axe Mons – Quévy bientôt électrifié et mieux équipé, jusqu'à sa fermeture en 1988. Les autorités de la région de Valenciennes ont cependant le projet de faire circuler un « *train-tram* » sur cette ancienne relation.

La ligne internationale **Dour – Roisin-Autreppe – Bavay**, ouverte de 1882 à 1939, obéissait à une autre logique : celle de la culture de la betterave, dont la région était grosse productrice. Ici, en 1939, les rails furent arrachés à la frontière à la demande des autorités françaises, par crainte d'une invasion venant de l'Est, et n'ont jamais été reposés, condamnant à une mort lente la section belge de la ligne...

Le sud du sillon Sambre-et-Meuse et les industries aujourd'hui oubliées

Aux confins de la Thiérache, citons l'ancien point frontalier ferroviaire de **Momignies – Anor**, maillon de l'artère Hastière - Doische - Mariembourg - Chimay - Momignies - Anor, créée à l'initiative du Prince de Chimay dans le but avoué de transporter les produits des forêts et anciennes

... mines de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers la France et 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 *Compagnie du Nord Belge*. Ce fut en partie une chimère, car notre ligne, modestement équipée, ne connut jamais un trafic très soutenu. Le point frontière fut fermé à l'exploitation en 1984. Une courte partie de cette ligne frontalière est aujourd'hui utilisée à titre privé par les carrières de Wallers, afin d'amener des trains complets de ballast à Anor.

Comment oublier par ailleurs le point frontalier de **Heer-Agimont - Givet** sur la ligne Dinant - Hastière - Givet, fief du *Nord Belge*, qui y faisait transiter le trafic de pondéreux échangé entre les mines de fer du bassin lorrain de Briey et les usines sidérurgiques du bassin de Liège ? Ce trafic a aujourd'hui disparu et la ligne fermée entre Dinant et Givet depuis 1988. Exploitée à des fins touristiques par les *Chemins de fer à vapeur des Trois Vallées* (CFV3V asbl) jusqu'en 2001, cette relation internationale est aujourd'hui abandonnée, quoique faisant l'objet d'une étude de réouverture de la part de la Région Wallonne et de la Région Champagne-Ardenne. Le point frontière de **Doische - Givet** faisait, lui, partie de la dorsale Châtelaineau - Florennes - Givet, ouverte au trafic entre 1855 et 1862, pour desservir les importantes minières métallurgiques de Morialmé, mais aussi pour générer un trafic international de marchandises pondéreuses, repris par les compagnies françaises en gare de Givet. Ce point frontière ne survécut pas à la Seconde Guerre mondiale.

Le point frontière de **Treignes - Vireux-Molhain** obéissait à une logique commerciale similaire : par Walcourt et Mariembourg, il servit de lien entre les entreprises sidérurgiques du bassin de Charleroi et celui de Briey en Lorraine,



COLLECTION P. PASTIELS

▲ La gare frontière d'Aulnois-Quévy en 1908

diales. Il s'agit de **Muno - Messempré**, dans le cadre d'un axe stratégique Remagen - Saint-Vith - Gouvy - Bastogne - Libramont - Bertrix - Muno - est de la France voulu par l'occupant allemand. Côté belge, cet axe faisait partie intégrante de la ligne Bertrix - Muno, ardemment souhaitée à la fin du XIX^e siècle par les patrons des ardoisières locales, qui n'hésitèrent pas à exiger un tracé assez extraordinaire, truffé de tunnels et de viaducs qui font aujourd'hui les délices des amateurs de sentiers RAVeL.

Le point frontalier de **Lamorteau - Ecouvies**, sur la ligne disparue Marbehan - Virton - Montmédy (le tronçon Marbehan-Croix-Rouge existe toujours), reste par contre encore aujourd'hui dans la mémoire de tous les cheminots quinquagénaires des dépôts de Bertrix, Latour ou Stockem. Créé en 1881, il était devenu, surtout depuis 1939 le point principal d'entrée et de sortie du trafic des marchandises

Certains tronçons ferroviaires connurent une existence éphémère, d'autres une vocation particulière, tel ce raccordement entre Signeux et Gorcy créé à l'initiative d'un industriel français.

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. Ce point frontalier est fermé depuis la fin des années soixante et Treignes est devenu une gare terminus du chemin de fer touristique des Trois-Vallées.

Les appendices internationaux de l'Athus-Meuse

L'Athus-Meuse, artère historique permettant les échanges de minerai de fer lorrain et du charbon venant des bassins miniers belges, fut flanqué de pas moins de quatre appendices vers la France, tous disparus aujourd'hui, encore que... Le plus septentrional d'entre eux fut le plus éphémère, puisqu'il ne fut exploité que... pendant les deux guerres mon-

lourdes entre l'Athus-Meuse et l'est de la France, à tel point que la SNCF avait fait électrifier dès 1955 les trois branches du triangle Ecouvies - Montmédy / Velosnes - Torgny ainsi que les installations d'Ecouvies jusqu'à la sortie de la gare côté Belgique. C'était là qu'était effectué le relais de traction pour les trains amenés de France par les locomotives électriques de la SNCF, et repris d'abord par les locomotives à vapeur SNCB type 25 et 26, puis, dès leur livraison en 1955, par les locomotives diesel type 202-203 (futurs séries 52-53). Ce point frontière gaumais, frappé de point fouet par la crise de la sidérurgie européenne des années septante, fut finalement désaffecté en 1985.

Signeux - Gorcy est sans doute le point frontalier le plus original entre la Belgique et la France, puisqu'il constitua un... raccordement industriel international de quelque cinq kilo-



▲ La gare de Blandain avant la Première Guerre mondiale

COLLECTION P. PASTELIS



▲ La gare d'Athus à la veille de la Première Guerre mondiale

COLLECTION P. PASTELIS

mètres. Il dut son existence à un maître de forges établi à Gorcy, en France, qui ne put obtenir dans les années 1870 un raccordement avec la ligne ferroviaire Paris – Longwy pour des raisons stratégiques, et qui... se tourna vers la Belgique et la ligne Athus – Meuse toute proche, en cours de construction. Il dut créer une compagnie privée, le « *chemin de fer de Gorcy* » afin de relier son entreprise à la gare belge de Signeuix. Cette singulière compagnie, fonctionnelle dès 1877, eut plus d'un siècle d'existence, et traita très officiellement, d'égal à égal, avec la SNCB pour l'échange des wagons de marchandises, jusqu'à la fin des années quatre-vingts.

Athus – Mont-Saint-Martin – Longwy constitua, lui, le point frontalier le plus méridional de notre pays. De construction très ancienne - il fut créé en 1863 - il faisait partie de la concession obtenue par la *Grande Compagnie du Luxembourg* pour l'élaboration d'une liaison ferrée de Bruxelles à Arlon et à la frontière luxembourgeoise vers Luxembourg et française vers Longwy. Longtemps à double voie, la ligne Athus - Longwy connut une très intense activité, au cœur du bassin sidérurgique lorrain, qui s'étendait à l'époque à la fois en France (bassin de Longwy), au grand-duché de Luxembourg (bassin d'Esch-sur-Alzette) et en Belgique (minières et entreprises métallurgiques d'Athus, Halanzy et Musson). Elle vit ainsi transiter des milliers d'ouvriers frontaliers belges occupés dans les usines sidérurgiques des environs de Mont-Saint-Martin et de Longwy. Pour les marchandises, elle livra passage aux trains de coke belge, de minerai de fer lorrain et de produits sidérurgiques les plus divers que s'échangeaient les entreprises belges, françaises et luxembourgeoises. La crise des années septante a fortement diminué l'intérêt de ce point frontalier. Pourtant, la courte portion de ligne frontalière entre Athus et Mont-Saint-Martin fut électrifiée en 1988 en courant alternatif, afin de rationaliser l'emploi des locomotives électriques de la région. Mais cinq ans plus tard, ce tronçon était abandonné et défermé afin de faire place nette pour la « courbe de Rodange », qui allait permettre aux trains de l'Athus-Meuse

de rejoindre le grand-duché de Luxembourg sans faire tête à queue à Athus.

Un nouveau point frontière franco-belge en 2004 : Aubange – Mont-Saint-Martin

L'électrification de la ligne Athus – Meuse est une réalité depuis le 15 décembre dernier. Cet axe, dédié au fret, permet de mettre en ligne des trains directs entre les ports d'Anvers, Gand ou Zeebruges, l'est de la France, la Suisse et l'Italie. Au-delà d'Aubange, les trains doivent actuellement rejoindre Metz par le réseau luxembourgeois, Esch-sur-Alzette et Bettembourg. Mais, côté français, l'itinéraire Thionville – Metz est actuellement saturé. Aussi, le 11 décembre 2000, les ministres des Transports belge, français et luxembourgeois ont-ils convenu de prévoir un itinéraire alternatif à la liaison Nancy - Metz - Luxembourg : raccordé à l'axe Athus-Meuse, il permettra l'accès à Metz via Mont-Saint-Martin, Longwy, Longuyon et Conflans-Jarny, en réutilisant des lignes SNCF électrifiées jadis pour écouler le trafic minier du bassin de Briey, aujourd'hui en léthargie.

Cet itinéraire nécessite toutefois un raccordement ferroviaire en site neuf, de quelques centaines de mètres entre Aubange (Belgique) et l'assiette de la ligne désaffectée Athus – Mont-Saint-Martin (France)... une sorte de vingt-troisième point frontalier franco-belge...

La voie unique est en cours de pose et d'électrification en 25 000 volts au cœur du « *Pôle européen de développement* », symbole de la renaissance de la région, mais aussi d'une Europe des chemins de fer sans frontières, qui devrait assurer un avenir à un mode de transport qui est loin d'avoir dit son dernier mot... ■