

LE RAIL AU PAYS D'ARLON

• Roland Marganne

LE RAIL 26 JUILLET 2003



R. MARGANNE

▲ En gare d'Arlon...

L'histoire ferroviaire du pays d'Arlon commence... avec l'indépendance de la Belgique, arrachée aux Pays-Bas en 1830. C'était notamment l'époque où le jeune État espérait s'étendre sur la totalité du ci-devant « Département des Forêts » créé sous le régime français, et qui englobait grosso modo, non seulement la province de Luxembourg actuelle, mais aussi le grand-duché voisin. Nos constituants avaient érigé le chef-lieu de province à Arlon, point central de l'ancien département, parce que la ville de Luxembourg, que les Belges espéraient intégrer à leur nouvel État, était occupée par une garnison prussienne. Le « Traité des XXIV articles » signé avec Guillaume d'Orange en 1839 ruina finalement les ambitions belges ; il divisa le Luxembourg en deux entités, selon un critère linguistique : les villages où l'on parlait français revenaient à la Belgique tandis que les localités germanophones restaient au grand-duché, rattaché à la couronne néerlandaise par un lien personnel. Voilà pourquoi – soit dit en passant – les drapeaux actuels des Pays-Bas et du grand-duché sont similaires...

ARLON ET LES VOIES DE COMMUNICATION : ROUTE, CANAL... OU CHEMIN DE FER ?

Une fois le grand-duché constitué, Arlon devint le chef-lieu définitif de la province de Luxembourg. Fortes de cette reconnaissance, les forces vives locales se plaignirent rapidement de leur éloignement de la capitale et de la pauvreté des moyens de communication avec le reste de la Belgique. Certes, il y avait la route Namur - Marche - Bastogne - Arlon, créée sous l'impératrice Marie-Thérèse, au XVIII^e siècle, lorsqu'une partie de la future Belgique était autrichienne : elle était déjà empierrée à l'époque et relativement bien entretenue. Mais un seul service journalier de diligence reliait Luxembourg à Namur... en dix-huit heures cinquante minutes, où il fallait attendre la correspondance avec le coche de Bruxelles. Outre la lenteur du véhicule (il fallait passer une nuit en voiture...), le trajet était fort onéreux et... peu sûr : les bandits de grand chemin exerçaient encore leurs activités en ces temps incertains, et la perspective de détrousser quelque riche provincial ne manquait pas d'appâter les « chauffeurs », comme on appelait à l'époque les malandrins qui brûlaient la plante des pieds de leurs victimes pour leur faire avouer où ils avaient caché leur magot. Bigre...

Bref, il fallait créer des communications nouvelles à travers la province de Luxembourg. On pensa d'abord... à la voie d'eau. En l'absence de toute rivière navigable, un premier projet, en 1825, lança l'idée d'un canal dit « de Meuse et Moselle ». Il consistait, au départ de Liège, à canaliser l'Ourthe vers Durbuy, Noiseux, Hotton, La Roche, le Hérou, et par l'Ourthe Orientale via Houffalize, arriver à Tavigny, où le canal devait traverser en tunnel la crête de séparation des eaux des bassins de la Meuse et du Rhin. Puis, sur l'autre versant, il suivrait le cours d'un affluent de la Clerf, puis la Clerf elle-même jusqu'à Ettelbruck, et enfin la Sûre jusqu'au confluent avec la Moselle, à Wasserbillig.

Bien que le projet connut un début d'exécution - notamment le fameux tunnel faitier de Buret, à Tavigny, toujours visible aujourd'hui - il ne fut finalement jamais mené à bien : dès 1835 en effet, un nouveau mode de transport - le chemin de fer - apparut, qui allait résoudre, croyait-on, tous les problèmes de transport. Ce fut tellement vrai qu'on abandonna à l'époque tout projet de liaison nouvelle, que ce soit par voie d'eau ou par route... N'installa-t-on pas les rails des trams vicinaux en accotement prélevé sur l'alignement des chaussées, tout en mettant en location les autres accotements comme pâtures ou terrains de culture ?

Le chemin de fer fut donc rapidement à la mode, mais la célèbre loi organique du 1^{er} mai 1834, établissant en Belgique un réseau de chemin de fer à charge de l'État, couvrait toutes les provinces de Belgique... sauf celles du Limbourg, de Namur et de Luxembourg.

Malgré diverses pressions, cette omission fut finalement confirmée par la loi du 29 septembre 1842 qui ne prévoyait pas la construction de lignes de chemin de fer de l'État en province de Luxembourg, sous le prétexte que la configuration du relief rendait l'établissement des voies impossible sans travaux gigantesques et dépenses aussi énormes qu'improductives. En compensation, l'État accorda des crédits pour compléter et améliorer les routes luxembourgeoises...

min de fer de Bruxelles à Arlon, son prolongement jusqu'aux frontières française et grand-ducale vers Longwy et Luxembourg et deux embranchements, l'un vers l'Ourthe (la future ligne 43 dite « de l'Ourthe » vers Bomal et Rivage) et l'autre vers Bastogne.

Une fois autorisés, les travaux commencèrent... Ils traînèrent fort longtemps, à cause notamment de difficultés financières de tous ordres rencontrées par la Compagnie. Il faudra toute l'énergie de Victor Tesch, ministre belge de la Justice en 1850, mais aussi personnalité locale luxembourgeoise de premier plan, pour que la ligne de Bruxelles à Namur, Jemelle et Arlon puisse être livrée à l'exploitation fin 1858. L'année suivante, fut ouverte la section d'Arlon à Sterpenich, qui souda la ligne du Luxembourg à celles de la société du « Guillaume-Luxembourg » vers Thionville et Metz. En 1861, la section de Luxembourg à Trèves complétait le chemin de fer d'Ostende à la Moselle. Dès 1862, et grâce au percement du tunnel du Saint-Gothard, la liaison par la malle des Indes était acquise, par la création de relations directes d'Ostende vers Gênes et Brindisi : l'horaire ferroviaire prévoyait un départ à Londres Charing Cross à 9h du matin, le passage à Arlon à 22h, pour une arrivée à Gênes le lendemain à 18h45, en correspondance avec les bateaux à vapeur de la *Peninsular Company* (P&O Cy) vers Bombay.

La ligne ainsi créée en territoire belge bénéficiait également au transport des pondéreux; Victor Tesch était aussi un capitaine d'industrie : propriétaire de gisements de minerai de fer au grand-duché, il voulait créer une liaison avec les houillères et entreprises sidérurgiques naissantes du bassin de Charleroi. La ligne du Luxembourg allait permettre les transports de minerai dans un sens, de charbon et de coke dans l'autre, un trafic qui s'avéra très rémunérateur pour la *Grande Compagnie du Luxembourg*.

**Au mitan du XIX^e siècle, il fallait environ
six heures trente pour parcourir la distance de quelque deux cents kilomètres
séparant Bruxelles de la ville d'Arlon.**

LA MALLE DES INDES ET VICTOR TESCH

Le salut, pour Arlon, vint de projets d'hommes d'affaires anglais soucieux de relier, par voie ferrée, Londres à Gênes et Trieste, afin d'établir une liaison rapide entre l'Angleterre et les Indes, joyau de l'empire colonial britannique, tant pour le service des voyageurs que pour le trafic postal, dénommé à l'époque « malle¹ des Indes ». Les capitaux affluèrent et la *Grande compagnie du Luxembourg*, créée pour l'occasion, obtint par une loi de 1846 la concession de la ligne de che-

ARLON - BRUXELLES-QUARTIER LÉOPOLD D'UNE TRAITE...

On ne s'étonnera pas que le roi Léopold I^{er} en personne, très soucieux de soutenir les initiatives industrielles, ait tenu à inaugurer, les 26 et 27 octobre 1858, la nouvelle ligne, alors à simple voie. Il était parti comme de juste de Bruxelles, où la *Compagnie du Luxembourg* avait aménagé une gare terminus dans un lieu-dit que l'on appellera plus tard « Quartier Léopold ». Immédiatement, un service voyageurs fut créé ●●●

••• entre la capitale et le chef-lieu le plus méridional de Belgique. En ces temps héroïques, il fallait environ six heures trente pour parcourir la distance de quelque deux cents kilomètres : il y avait deux trains par jour dans chaque sens, et les conditions de voyage étaient périlleuses. Les navetteurs d'aujourd'hui, installés dans les confortables voitures à deux étages « M6 » qui relient Luxembourg à Bruxelles aux heures de pointe, peuvent-ils imaginer que leurs ancêtres devaient parfois descendre du train, en pleine voie, sur certaines sections de ligne entre Crupet et Longlier, en raison de l'instabilité de l'assiette de la voie, afin de faire un bout de chemin à pied, à côté du train ?

Quant au premier bâtiment de gare d'Arlon, il était aussi modeste que fonctionnel : selon l'usage de l'époque, il avait été érigé hors remparts, au milieu des champs, en contrebas de l'esplanade de la place Léopold.

LA GUERRE FRANCO-ALLEMANDE DE 1870 ET LA NATIONALISATION DES CHEMINS DE FER

En 1869, à la veille de la guerre franco-allemande, on apprit en Belgique que la *Compagnie des chemins de fer de l'Est français* projetait de racheter la *Grande Compagnie du Luxembourg*. Comme, à cette époque, la *Compagnie du Nord français* exploitait déjà les lignes Liège - Namur - Givet, Charleroi - Erquennes et Mons - Quévy, le gouvernement belge craignit la dénationalisation du réseau et la perte de la neutralité de la Belgique, laquelle garantissait son indépendance. Aussi fit-il voter une loi interdisant aux compagnies ferroviaires belges de céder leurs concessions sans autorisation du gouvernement. Aussi, une fois la guerre de 1870 terminée, le gouvernement belge modifia-t-il radicalement sa politique et poursuivit-il lui-même l'élaboration du réseau ferré belge, tout en rachetant systématiquement les réseaux privés. C'est ainsi que la *Grande Compagnie du Luxembourg* fut rachetée par l'État en 1873. La raison majeure de ce rachat fut sans doute le développement fulgurant du bassin sidérurgique lorrain tout proche : l'industrie métallurgique

LA MINETTE ET LE DÉVELOPPEMENT FERROVIAIRE D'ARLON À LA FIN DU XIX^e SIÈCLE

Dans cet esprit, le chemin de fer de l'État belge ne tarda pas à remplacer le bâtiment de gare originel d'Arlon, hérité de la *Grande Compagnie* et dont les volumes ne correspondaient plus aux besoins. Il dota le chef-lieu de la province de Luxembourg d'un édifice digne de son rang, comme on l'avait fait quelques années plus tôt à Mons, Namur ou Liège-Guillemins. Sur un plan de Louis Van de Wyngaert, l'architecte provincial, l'édifice actuel, commencé en 1881, fut achevé trois ans plus tard. La bâtisse est de style néo-Renaissance française, tout comme les gares jumelles de Virton-Saint-Mard et de Tamines, construites à la même époque. Cinq parties composent la gare d'Arlon, construite en calcaire lorrain sur soubassement de pierre bleue : un corps central, sous une toiture bombée à la Mansart, joint par deux ailes plus basses, deux pavillons latéraux coiffés de toitures, elles aussi à la Mansart. Lucarnes et œils de bœuf éclairent les combles. Paré d'une très riche décoration sculptée, le bâtiment a été très heureusement sablé, nettoyé et rénové l'année dernière. Comme souvent, le quartier avoisinant ce nouvel édifice se développa en l'espace de quelques années, et de somptueux immeubles de style « Art nouveau » s'établirent le long de l'avenue qui mène de la gare à la ville. Quant à la desserte voyageurs d'Arlon, elle s'améliora peu à peu. C'est de cette époque que date la création du premier train direct Ostende - Bâle, « la malle », qui parcourait la distance Bruxelles - Arlon en 4h20. Les premiers wagons-lits apparurent en même temps sur la même relation. La vitesse de référence de la « ligne du Luxembourg » passa progressivement de 75 km/h en 1893 à 90 km/h en 1902. Au cours de la dernière décennie du XIX^e, siècle, l'infrastructure ferroviaire d'Arlon fut complétée par une remise à locomotives, un atelier d'entretien, puis au début du XX^e, par la construction d'un local pour colis, de l'hôtel des chemins de fer et d'une habitation pour le chef de gare. Quant à la gare aux cokes et minerais d'Arlon, son trafic ne cessa d'augmenter, notamment à cause de la

En 1927, la ligne du Luxembourg voyait circuler quelque neuf millions de tonnes de grosses marchandises par an dans les deux sens de marche, soit l'équivalent d'un huitième du trafic total du réseau belge.

belge en plein développement avait tout intérêt à voir garantir la régularité et le caractère bon marché du transport des minerais venant du grand-duché de Luxembourg. Les chemins de fer de l'État belge proposaient des tarifs avantageux, mais allaient devoir mettre la ligne à double voie, améliorer les gares et affecter au service des trains un nombre suffisant de locomotives, voitures et wagons.

mise en exploitation du bassin de Briey en 1894, dont la production de minette induisit des courants de trafic exceptionnels notamment vers la Belgique. Sait-on qu'en 1927, la ligne du Luxembourg voyait circuler quelque neuf millions de tonnes de grosses marchandises par an dans les deux sens de marche, soit pratiquement un huitième du trafic total du réseau belge ? Aussi, dès avant 1914, la création d'une troisième voie fut-elle étudiée sur les sections à forte rampe entre Bruxelles et Arlon.

L'ENTRE-DEUX-GUERRES ET L'EXPLOSION DES TRAFICS À ARLON

Après la Première Guerre mondiale, la nécessité de reconstruire provoqua une intense activité économique: les gares de formation d'Arlon, d'Athus et de Virton furent rapidement saturées au point que l'État belge décida, dès 1920 - outre l'équipement complet de l'Athus-Meuse et la création de la gare de formation de Latour - le déplacement des activités « marchandises » d'Arlon, où le site devenait trop étiqué, à quelque 5 kilomètres de là, à Stockem précisément. Dès 1929, la gare de triage et l'atelier de Stockem furent mis en service: une gigantesque installation étirée sur près de 4 km, le long de la ligne principale, et comportant gare de formation, remise à locomotives, ateliers... ainsi que notamment une monumentale plaque tournante, avec moteur électrique, contemporaine de celle de Gouvy, et qui est toujours fonctionnelle aujourd'hui.

Parallèlement, la SNCB, qui venait d'être créée, alla jusqu'à faire étudier la construction d'une ligne de chemin de fer en site neuf entre Bruxelles et Arlon, avant d'opter, dès 1935, pour l'électrification de la ligne existante, au vu des bons résultats de l'expérience électrique entre Bruxelles et Anvers. Dès 1936, la vitesse de référence fut portée à 120 km/h : les trains les plus rapides reliaient alors Arlon à Bruxelles-Quartier Léopold en un peu plus de deux heures trente. C'était le temps où la visite douanière avait désormais lieu dans le train même au passage de la frontière grand-ducale, et non plus en gare, après débarquement des voyageurs. C'était aussi l'époque où les Arlonnais voyaient passer les internationaux de luxe, comme le Pullman Amsterdam - Bâle - Zürich, baptisé *Edelweiss* ou des wagons-lits directs Amsterdam - Rome, qui faisaient l'étape en trente-deux heures trente. C'était enfin l'époque de la création de trains de marchandises à grande vitesse, baptisés *GV*, entre le port d'Anvers, la Suisse et l'Italie : sans doute un lointain ancêtre de l'actuel corridor de fret que la SNCB met en place avec les CFL et la SNCF entre Anvers et Saint-Louis, aux portes de Bâle...

LA PÉRIODE CONTEMPORAINE ET L'ÉLECTRIFICATION

Après les réparations dues aux destructions de guerre, la grande affaire fut, pour le pays d'Arlon, l'électrification de la ligne du Luxembourg. Celle-ci intervint en 1956, et fut l'occasion de la modernisation radicale de la gare de Stockem, progressivement appelée à centraliser la gestion du trafic frontalier de l'axe Belgique - Suisse - Italie dans le sens nord-sud, les activités dans l'autre sens étant assurées par la gare luxembourgeoise de Bettembourg. Un faisceau de réception de seize voies ainsi qu'un faisceau de triage et de formation de vingt-sept voies furent aménagés, avec installation du triage par gravité avec bosse et freins de voie. L'électrification fut bien entendu prolongée en territoire grand-ducal jusqu'à la gare de Luxembourg-Ville, où l'on aménagea une des pre-

▼ La plaque tournante de Stockem



R. MARGANNE



R. MARGANNE

▲ La gare d'Arlon

mières gares bicourant commutables d'Europe, au point de rencontre du courant 3 kV continu belge et du courant 25 kV alternatif monophasé équipant la ligne Luxembourg - Bettembourg - Metz. En gare d'Arlon, les cinq voies à quai voyageurs, les trois voies de relais de trains de marchandises, et certaines des voies affectées à l'entretien et au nettoyage des rames à voyageurs furent électrifiées.

À l'époque, les locomotives à vapeur type 10 cédèrent la place aux locomotives électriques type 123 (aujourd'hui série 23) spécialement conçues pour la desserte de la ligne du Luxembourg, et dont une partie de l'effectif fut affectée à Stockem jusqu'en 1984. Pour le trafic des voyageurs, apparurent les automotrices doubles « 1956 », dites *Budd*, à la silhouette caractéristique en acier inoxydable, spécialisées au départ à la desserte de l'axe Bruxelles - Arlon avant de se retrouver sur la totalité du réseau. On ne parlait pas encore à l'époque des puissantes locomotives électriques série 20, qui, malgré une mise au point délicate, firent les belles heures de la ligne du Luxembourg quelque vingt ans plus tard, aussi bien pour le trafic marchandises que pour les trains de voyageurs...

L'année 1974 fut assurément un des moments mémorables de la traction électrique dans la région d'Arlon avec la mise en service de rames quadritension suisses sur le service TEE Bruxelles -Midi - Zürich : leur conduite, réservée sur le parcours belge aux conducteurs du dépôt d'Arlon, a laissé à ceux-ci un souvenir impérissable. Il y eut aussi le train d'agence *Freccia del Sol*, dont la traction avait été confiée de Bruxelles à Spiez, en Suisse, à nos locomotives quadritension

- série 16, qui firent ainsi la plus longue étape de leur carrière...

Dix ans plus tard, en 1984 apparut le plan IC-IR, qui renforça la desserte voyageurs Bruxelles - Arlon mais supprima graduellement tout service omnibus vers Athus et Virton.

ET AUJOURD'HUI ?

Cadencée à l'heure depuis vingt-cinq ans déjà, la desserte de la ligne Bruxelles - Arlon bénéficie des confortables automotrices triples 1996 - et des voitures M6 à deux étages aux heures de pointe : depuis quelques années, tous les services sont systématiquement prolongés vers Luxembourg. N'oublions pas le trafic omnibus, assuré jusqu'à Arlon par des automotrices doubles classiques. Cette desserte est complétée par des trains internationaux à plus long parcours, jusqu'à Strasbourg, Bâle et au-delà.

L'avenir du trafic des voyageurs entre Bruxelles et Luxembourg est évidemment assuré, même si son accélération est tributaire d'un plan décennal de modernisation des installations fixes. Au-delà de Luxembourg... tout dépendra de l'évolution du marché des voyageurs et de la poursuite de la construction du réseau TGV européen.

Pour le trafic des marchandises, l'électrification de l'axe Athus-Meuse, effective depuis le 15 décembre dernier, permet de désengorger petit à petit la ligne du Luxembourg et d'améliorer la régularité des trains. Les convois de marchandises se feront forcément plus rares à Stockem, d'autant plus que la généralisation des locomotives bicourant - les « 13 » belges et leurs homologues luxembourgeoises série 3000 - permet de supprimer tout relais de machines aux frontières. Nous voilà bien loin des préoccupations de nos ancêtres qui se tracassaient de voir la ville d'Arlon maintenue à l'écart des voies de communication de la Belgique naissante. ■

¹ Le mot « malle » remonterait au règne de Louis XIV. À cette époque, on transportait le courrier dans de petites boîtes, des « malles », attachées au dos des chevaux de poste, qui faisaient la navette entre les relais établis le long des routes. Puis, les malles ont été placées sur des diligences, les « malles-poste ». Quant à la malle des Indes, elle transportait le courrier le plus important du monde au XIX^e siècle. Pendant la guerre franco-allemande de 1870, la malle des Indes fut transportée par les bateaux de la liaison Douvres - Ostende, et les trains de la ligne du Luxembourg. En souvenir de cet itinéraire, le nom « malle » resta pendant des décennies utilisé non seulement pour désigner les bateaux de la liaison Ostende - Douvres, mais aussi pour dénommer les trains internationaux rapides Ostende - Bâle - Milan.

SCLAYN

Les parents d'enfants handicapés sont confrontés leur vie durant à d'épineux problèmes dont le plus douloureux est l'avenir de ces derniers après leur décès.

D'autres questions les taraudent encore quand ces enfants deviennent des adultes : comment leur permettre de mener une vie active et sociale épanouissante ? C'est à ces légitimes préoccupations que l'association Hébergement et Aide aux insuffisants mentaux (HAIM) a voulu répondre en 1975 en créant, sur les hauteurs de Sclayn, en province de Namur, un service résidentiel agréé par l'AWIPH* pour héberger des adultes handicapés mentaux.

ACTEUR PLUTÔT QUE PATIENT

L'HAIM de Sclayn, ce ne sont pas que des pavillons disséminés dans un cadre de verdure, c'est toute une structure d'encadrement et d'accompagnement des adultes déficients mentaux reposant sur le respect de leur différence et la conviction qu'ils ont un rôle social à jouer. En effet, chacun d'eux possède des compétences qui le permettent. Trois préoccupations guident le travail du personnel d'encadrement : l'épanouissement du pensionnaire (l'aider à se faire comprendre et à mieux communiquer), l'accès à une plus grande autonomie dans sa vie personnelle et sociale (ce peut être au niveau des soins ou de la gestion de son environnement,