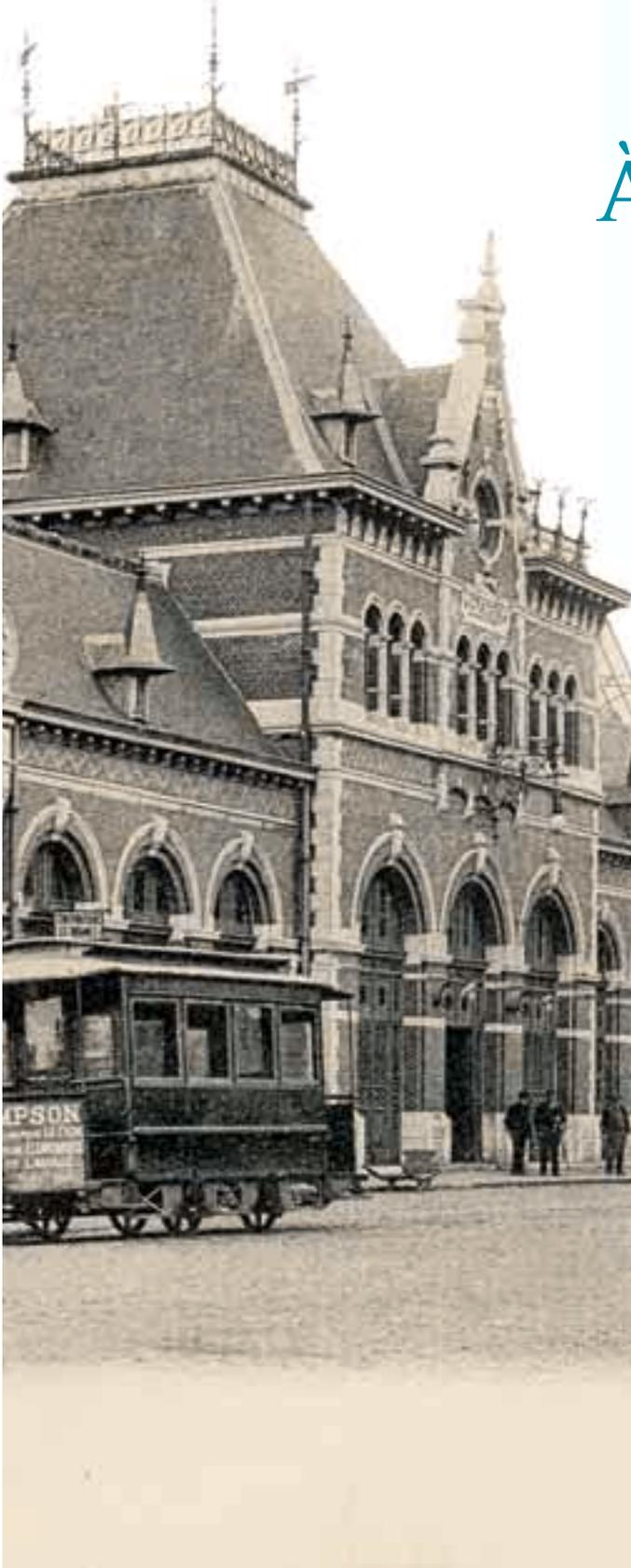


UNE ANCIENNE LIGNE INTERNATIONALE OUBLIÉE ...

LE CHEMIN DE FER DE PÉRUWELZ À ANZIN

• Roland Marganne

LE RAIL 18 JANVIER 2005



Les passagers des trains IC de la dorsale wallonne Herstal – Lille–Flandres, restés attentifs au paysage entre Mons et Tournai – précisément là où la ligne longe la frontière française – ont certainement déjà été frappés non seulement par l'imposante silhouette de la basilique de Bon-Secours, lieu de pèlerinage marial depuis 1603... mais aussi par une autre particularité architecturale, ferroviaire cette fois: l'impressionnant bâtiment de gare, aujourd'hui pratiquement inoccupé, qui dessert Péruwelz, cette petite « ville à la campagne », comme ses habitants la nomment si joliment.

UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER INTERNATIONALE ET MINIÈRE

Ce témoin du patrimoine monumental de la SNCB est en fait le dernier vestige de la vocation internationale de la gare de Péruwelz, jadis point d'origine d'une ligne de chemin de fer industrielle franco-belge reliant Péruwelz à Vieux-Condé et Anzin.

L'histoire de cette ligne, aujourd'hui disparue avec la fin de l'extraction minière, est inséparable de la bataille du charbon qui éclata au XIX^e siècle, entre le bassin hennuyer du Couchant de Mons et celui du Nord-Pas-de-Calais. Les puits d'extraction de ces deux régions se livraient, en effet, une concurrence féroce, malgré les mesures protectionnistes prises par les États nationaux à la même époque : ainsi, par exemple, les exploitants des fours à chaux de Tournai ne juraient-ils que par les charbons français de Vieux-Condé pour faire fonctionner leurs installations.

La création de lignes de chemin de fer dans la région fut l'occasion de partager le marché du transport de ce combustible entre la route et la voie d'eau : la contrée était alors équipée de nombreux canaux, bien vite sillonnés par des chalands tirés par des chevaux le long des chemins de halage qui font aujourd'hui le bonheur des promeneurs des RAVeL. Le chemin de fer allait compléter – voire concurrencer – ces courants de trafic.

La création de la ligne Péruwelz – Anzin est inséparable de la construction de la ligne Tournai – Péruwelz – Saint-Ghislain. La section Saint-Ghislain – Basècles fut ouverte au trafic le 15 février 1861 par la Compagnie *Hainaut-Flandres*. À l'époque, la création de cette ligne n'avait aucun rapport avec l'élaboration d'une quelconque « dorsale wallonne ». Au contraire, elle avait été conçue pour l'évacuation rapide du charbon des mines du Borinage vers... la Flandre et le port maritime de Gand : l'axe ferroviaire qu'on allait créer relierait Saint-Ghislain à Gand par Basècles, Leuze, Renaix et Audenarde. De fait, celui-ci fut intensivement utilisé jusqu'à la fermeture des charbonnages borains après le second conflit mondial, aussi bien – dans le sens sud-nord – pour le transport du charbon, que – dans l'autre sens – pour celui d'une très nombreuse main-d'œuvre flamande, riveraine de l'axe, qui, pendant des décennies et pour échapper au chômage, venait gagner sa vie au fond des puits wallons... dans les dures et dangereuses conditions de travail que l'on sait. Mais revenons à la future ligne Tournai – Saint-Ghislain...

Si la section Péruwelz – Tournai date du 15 février 1870, le « chaînon manquant » – Basècles – Péruwelz –, par contre, fut mis en service dès le 1^{er} mars 1867, précisément afin de permettre son raccordement au projet de liaison avec une voie ferrée venant du bassin houiller français du Nord Pas-de-Calais.

1870. Cette dernière fut mise en service le 9 août 1874: l'exploitant belge désigné était le *Chemin de fer de l'État*. Côté français, l'exploitation avait été confiée à la *Compagnie des mines et du chemin de fer d'Anzin*, une société privée dont la fondation remontait à 1757, à l'initiative du duc Emmanuel de Croÿ (1718-1784), maréchal de France et, par ailleurs, propriétaire des mines d'Anzin.

En fait, les descendants du duc et leurs collaborateurs firent de la ligne Péruwelz – Anzin – Somain l'épine dorsale d'un véritable réseau industriel, destiné à évacuer le charbon des différents puits d'exploitation du bassin vers les clients belges ou français.

LA CONVENTION D'EXPLOITATION INTERNATIONALE

Dès la mise en service de la ligne, une convention réglant l'exploitation de la station belge de Péruwelz et de la partie de chemin de fer de Péruwelz à Anzin, comprise entre cette station et la frontière, fut signée entre l'*Administration des chemins de fer de l'État belge* et la *Compagnie des mines d'Anzin*. Vu sans doute le faible développement de la ligne en Belgique – 1,913 km, la ligne étant embranchée à la sortie de la gare de Péruwelz côté Tournai – il fut convenu que la *Compagnie des mines d'Anzin* assurerait seule le service des trains sur la courte section belge, entre Péruwelz et la frontière tandis que l'État belge aurait à sa charge l'entretien et la surveillance de ladite section. L'exploitation de la station de Péruwelz était commune aux deux sociétés ; par contre, le personnel de la station et de l'exploitation était fourni par l'État Belge. S'il arrivait que des agents français assurent leur service à Péruwelz, ils tombaient sous l'autorité du chef de station belge, comme le personnel des trains français se trouvant dans la station de Péruwelz.

Une convention réglant les tarifs internationaux fut par

La ligne Péruwelz–Anzin, mise en service le 9 août 1874, devint l'épine dorsale d'un véritable réseau industriel autour des charbonnages.

Dès 1863 en effet, apparurent les premiers projets de création d'une ligne internationale entre Péruwelz et Anzin. Le 31 mai 1863 précisément, la loi de concession d'un chemin de fer de Péruwelz à la frontière française était adoptée par le Parlement belge. La concession échut ensuite à la *Compagnie de chemin de fer Hainaut-Flandres* qui n'eut pas le temps de concrétiser ce dernier projet : elle fut reprise le 1^{er} janvier 1867 par la *Société générale d'exploitation des chemins de fer* qui céda le 25 avril 1870 l'exploitation de ses lignes, une fois construites, à l'État belge. Pendant toutes ces opérations de fusion, une convention internationale sur la création d'une ligne ferrée Péruwelz – Anzin fut signée à Paris, le 18 mars

ailleurs passée. Tant qu'elle exista, elle fut la référence pour l'exploitation de la ligne: les locomotives, voitures à voyageurs et wagons qui circulaient sur la ligne étaient fournis par la *Compagnie des mines et du chemin de fer d'Anzin*, à charge pour l'État belge de payer une indemnité pour chaque kilomètre parcouru en Belgique par une locomotive française tractant un train de voyageurs ou de marchandises.

Il fut aussi convenu que les heures d'arrivée et de départ des trains seraient réglées de commun accord, comme il y aurait au moins quatre trains de voyageurs et deux trains de marchandises par jour dans les deux sens : une norme classique à l'époque. ●●●



••• L'examen des indicateurs belges au fil du temps - où la ligne Péruwelz - Anzin apparaissait sous le n° 92 - montre que, pour les voyageurs, les quatre trains journaliers - les jours ouvrables au moins - furent maintenus entre 1874 et le 16 avril 1963, dernier jour de circulation d'un train de voyageurs sur cette ligne. Quant aux marchandises, c'est évidemment du charbon français que la ligne permit d'importer en Belgique ; faut-il écrire que le bassin du Nord Pas-de-Calais était un des plus prospères de France ? Ainsi, pour les années de référence 1913 et 1930, cette région assura à elle seule les deux tiers de la production de houille française ; d'autres chiffres donnent la mesure de l'activité de ce bassin houiller : il occupait en 1930 pas moins de 146 000 ouvriers. La région connut aussi ses deuils liés à une activité particulièrement dangereuse : la tristement célèbre catastrophe de Courrière de 1906, avec ses 1 099 mineurs disparus, est toujours dans les mémoires des habitants.

UN BÂTIMENT DE GARE EN STYLE ÉCLECTIQUE POUR PÉRUWELZ

Comme la gare de Péruwelz devenait une station frontalière du fait de la mise en service de la ligne Péruwelz - Anzin, elle fut dotée en mars 1899 d'un nouveau bâtiment de gare. Si celui-ci intégrait des locaux pour la douane, il présentait aussi un caractère résolument monumental. Cette pratique était à l'époque courante pour toutes les gares bordant les

frontières : c'est comme si le *Chemin de fer de l'État* considérait que ce premier bâtiment rencontré après le passage de la frontière en train était en quelque sorte une « vitrine » du pays.

Le bâtiment de Péruwelz, conçu par P. Stasino, chef de section du *Chemin de fer de l'État* à Tournai, fut sans doute inspiré par le bâtiment de gare de Tournai qu'avait dessiné, vingt ans plus tôt, Henri Beyaert - un architecte plus connu dont la silhouette a figuré sur la dernière version des billets belges de cent francs.

Il fut dessiné selon les conceptions de l'éclectisme tellement en vogue à l'époque qu'il devint le style habituel des gares des chemins de fer de l'État jusqu'à la Première Guerre mondiale. L'architecture éclectique incorpore des motifs anciens : à Péruwelz, c'est le style néo-Renaissance flamand qui domine, avec volutes, pierres aux angles, jeux de briques... À l'intérieur, surfaces de plâtres peints et bandeaux en céramique alternent avec des voûtes en bois de chêne sculpté, de très bel aspect, notamment dans la salle des pas perdus et la salle de visite de la douane : bref, un bâtiment significatif qui a été classé par la Région Wallonne en 1982.

Les dimensions imposantes du bâtiment de gare (la façade compte pas moins de quinze travées asymétriques) étaient aussi justifiées par l'importance du trafic local remis en gare : à Péruwelz, l'industrie lainière était encore bien présente à la fin du XIX^e siècle. On note aussi la croissance des manufactures liées au cuir (tanneries, mégisseries*, fabriques de

chaussures et cordonneries). Mais on y trouvait aussi pêle-mêle sucrerie, fonderie, boulonnerie, scierie et autre imprimerie, pour lesquelles le chemin de fer était le seul transporteur, à une époque où le transport routier en était encore à ses premiers balbutiements.

DÉCLIN DES CHARBONNAGES ET DE LA LIGNE INDUSTRIELLE PÉRUWELZ - ANZIN

La vague française de nationalisation des entreprises de production des matières premières du 13 décembre 1944, transforma la *Compagnie des Mines et du chemin de fer d'Anzin* en « *Houillères nationales du Nord-Pas-de-Calais* », qui devint, par la loi du 17 mai 1946, les « *Houillères du Bassin du Nord-Pas-de-Calais* ». Cette société nationalisée fut désormais l'interlocuteur de la SNCB pour la courte section internationale. Nous l'avons écrit, les quatre trains de voyageurs mis en ligne les jours ouvrables par la France furent définitivement supprimés le 16 avril 1963 : sans doute n'y avait-il plus à l'époque de main-d'oeuvre belge à destination des puits de mines français en cours de fermeture. Pour la petite histoire, relevons que les trains de voyageurs étaient aussi fréquentés par un autre type de clientèle : des bandes de contrebandiers spécialisés notamment dans la fraude du café belge, très prisé de l'autre côté de la frontière. Nul doute que des escouades de douaniers surveillèrent de près les trains Péruwelz – Anzin, à la recherche à l'aller non seulement de café, mais aussi... de tabac belge, et au retour des spiritueux les plus divers... À l'heure de l'Europe et de l'ouverture des frontières, ces pratiques paraissent aujourd'hui d'un autre âge...

Le trafic des marchandises lui survécut une dizaine d'années. Les cheminots familiers de la région de Péruwelz se souviennent sans doute encore de ces locomotives diesel décorées d'une livrée orange vif et frappées du sigle « HBNPC » – similaires aux BB 63 000 de la SNCF – qui évoluèrent dans la gare frontalière jusqu'à la fermeture définitive de la ligne, le 15 octobre 1975 : celle-ci fut sans doute concomitante de la fermeture des puits de mine français dont le charbon alimentait le trafic de cette ligne.

Trois ans plus tard, en 1978, cette ligne était déposée et la nature reprenait ses droits... tandis que la ville de Péruwelz restait desservie par les trains semi-directs – rebaptisés « IR »



▲ Usine à briquettes de Saint-Vaast-lez-Valenciennes (Compagnie des mines d'Anzin) vers 1900



▲ Gare d'Anzin vers 1925



▲ Gare de Vieux-Condé

PHOTOS: COLLECTION P. PASTIERS

en 1984 – de la relation Charleroi-Sud – Tournai. Aujourd'hui, les rails ont fait place à un sentier bétonné sur l'assiette de l'ancienne ligne ferrée, côté belge du moins. Une fois le ruisseau frontalier traversé par un ponceau, côté français (municipalité de Condé-sur-Escaut), l'assiette de la voie n'est plus qu'un chemin de terre, qui passe notamment le long des propriétés du somptueux château de l'Ermitage, ancienne propriété de la famille de Croÿ, à qui notre ligne ferrée internationale dut sa création... et son activité. ■

* Une mégisserie est une tannerie spécialisée dans le traitement des peaux de moutons.