

# GRANDE ET PETITE HISTOIRE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE CHIMAY

|| || || | Roland Marganne

**Sous le titre « Balade chimacienne », Le Rail de mai 2008 présentait à ses lecteurs une double exposition consacrée au bicentenaire de la naissance du XVII<sup>e</sup> Prince de Chimay et aux 150 ans de l'arrivée du rail à Chimay. Restait à écrire l'histoire, peu connue, de ce double jubilé : elle commence comme un conte de notre enfance...**

Il était une fois, à Chimay, au XIX<sup>e</sup> siècle, un prince de haute lignée, le Prince Joseph de Riquet de Caraman, qui souhaitait sortir de son isolement la région sur laquelle ses ancêtres avaient régné sous l'Ancien Régime, et partager avec elle les fruits de la première révolution industrielle sur laquelle la toute jeune Belgique allait fonder sa prospérité.

Il offrit ainsi à sa ville quelques aménagements destinés à la faire entrer de plain-pied dans la modernité : elle lui doit notamment son installation de distribution d'eau courante, un abattoir moderne, un premier « hospice » pour personnes âgées, une « usine à gaz » révolutionnaire et son gazomètre, la mise en valeur de la fagne environnante... et aussi la création de l'abbaye cistercienne de Scourmont.

Il se mit aussi en tête d'améliorer radicalement les communications dans cette région jusqu'alors oubliée de la botte du Hainaut. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, Chimay n'était relié au reste du monde que par deux services publics de malles-poste, subsidiés par l'État : des diligences, tirées par deux chevaux, qui transportaient par des routes incertaines voyageurs (six maximum par voyage), petits colis et courrier postal vers Mons et Dinant. Pour le transport public de marchandises, rien n'était prévu : il fallait compter sur soi-même, ou sur la bonne volonté des fermiers locaux et de leur charroi.

Aussi, notre Prince s'associa-t-il avec des amis, le duc de Noailles et le baron Seillière notamment, pour obtenir, par la loi du 28 mai 1856, une concession d'une durée de 90 ans en vue de la construction d'un chemin de fer de Mariembourg à Chimay et à la frontière française. Le projet du Prince ne manquait pas d'ambition : créer un itinéraire de choix pour relier Paris et Cologne, mais aussi contribuer à l'établissement d'activités industrielles nouvelles dans une région où la sidérurgie traditionnelle était moribonde, victime de la substitution du coke au charbon de bois et de la concentration de la métallurgie dans les régions houillères, notamment à Charleroi.

L'octroi de cette concession ferroviaire permit la création de la « SA Compagnie du chemin de fer de Mariembourg à Chimay » par acte



© Roland Marganne

▲ Le point d'arrêt de Virelles en 1975

du 6 septembre 1856. Le 18 août 1857, elle prit le nom de « Société du Chemin de fer de Chimay » et procéda par la même occasion à l'augmentation de son capital social. Les travaux d'établissement de la voie ferrée projetée allaient pouvoir commencer.

## ÉTABLISSEMENT DE LA VOIE FERRÉE

Une stricte économie présida à son établissement : un tracé évitant le fond des vallées et les inévitables ouvrages d'art correspondants. Mais cette option amena un tracé de ligne au profil difficile – pour les locomotives de l'époque – tout particulièrement entre Boussu-en-Fagne et Seloignes, où la rampe est quasi continue et plutôt raide (plus de 10 pour mille) et, dans le sens inverse, entre Anor et Momignies. D'autre part, la ligne fut construite à simple voie, quoique les terrains avaient été acquis et les ouvrages d'art exécutés en prévision du placement d'une seconde voie. Le coût kilométrique fut dès lors plutôt bas malgré l'érection du viaduc de Virelles sur l'Eau Blanche. Ce fut le seul ouvrage d'art important de la ligne. Situé à proximité de Chimay, il mesure cent quarante mètres de long et compte huit arches de vingt-sept mètres de haut !

Le premier tronçon de voie ferrée, établi entre Chimay et Mariembourg (16 km) fut ouvert au trafic le 15 octobre 1858, permettant un débouché intéressant vers la région de Charleroi grâce à la ligne du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, par Cerfontaine et



© Roland Marganne

▲ Chimay, la gare côté voies en 2008

Walcourt, ouverte de bout en bout dès 1854. Pour mettre l'accent sur le caractère familial du « petit Chimay », comme certains avaient baptisé la compagnie, relevons que, les deux premières années d'exploitation, la traction des trains s'y effectuait au moyen de locomotives de l'Entre-Sambre-et-Meuse, moyennant un droit de location. Par la suite, la compagnie acquit son propre matériel.

À l'ouest de Chimay, le second tronçon, qui s'étendait jusqu'à Momignies et la frontière française (14 km), fut ouvert le 8 novembre 1859. Mais celui-ci se terminait en cul-de-sac, au droit de la frontière, tout comme le « Charleroi – frontière », qui s'arrêtait à la même époque à Erquelinnes. La Compagnie de Chimay avait bien sûr prévu de pénétrer en France, à Anor précisément, avec un débouché futur vers la région de Paris. Mais ce projet fut retardé par la politique maladroite de Napoléon III ainsi que par les réticences d'ordre stratégique dans le chef des Français qui craignaient de faciliter une éventuelle invasion de la Prusse, quoique le gouvernement belge menât une stricte politique de neutralité depuis l'indépendance de 1830.

Après des années de palabres, un décret français de 1866 régla les conditions d'établissement de la section « Momignies-frontière – Anor », qui fut prête à l'exploitation dès le 28 mai 1868. Il n'y eut cependant pas, semble-t-il, de trafic commercial avant septembre 1871, sans doute à cause de la guerre franco-prussienne de 1870.

Les Compagnies du Nord et de Chimay avaient fini par s'entendre pour décider qu'il n'y aurait pas de gare commune : chaque compagnie assurait respectivement la gestion des gares française d'Anor et belge de Momignies. Par contre, la traction des trains de voyageurs et de marchandises sur la section française était assurée par les soins de la Compagnie de Chimay. Enfin, les deux administrations avaient convenu de s'efforcer de mettre leurs horaires en concordance.

À cause du retard considérable mis au raccordement avec le réseau français, la Compagnie de Chimay n'eut pas le succès de trafic escompté pendant les premières années de son exploitation. Alors qu'elle avait souhaité participer, dès sa création, à l'exportation de produits finis de l'Entre-Sambre-et-Meuse vers la France, elle en était réduite à effectuer un peu lucratif trafic de marchandises local...

Aussi, il n'est pas impossible que la difficulté de trouver un débouché vers la France par l'ouest ait joué un rôle dans l'expansion de la société vers la vallée de la Meuse : un arrêté royal du 5 décembre 1862 lui accorda en effet la concession d'une voie ferrée entre Mariembourg et Hastière via Doische, pour une durée de nonante ans. Cette nouvelle section offrait d'intéressantes perspectives : jonction avec le Chemin de Fer de l'Est belge « Châtelaineau - Florennes – Givet » à Doische, jonction avec le Chemin de Fer du Nord-Belge à Hastière. La section « Mariembourg –Doische » (21 km)



fut ouverte au trafic le 30 mars 1864, celle entre Doische et Hastière (11 km), le 5 mars 1866.

Le réseau ferré de la Compagnie du chemin de fer de Chimay était ainsi complet, avec 59,685 km de lignes. La Compagnie avait pris soin d'ériger des bâtiments de gare dans les villages desservis. Ils étaient tous construits sur le même modèle : un édifice compact en briques rouges, à deux niveaux sous bâtière débordante, avec plinthe en pierre, dont le volume était modulable selon le trafic attendu. La plupart de ces constructions sont encore visibles aujourd'hui - quoique réaffectées - à Villers-la-Tour, Lompret, Boussu-en-Fagne, Matagne-la-Grande, Matagne-la-Petite, Romerée ou Agimont-Village. Le bâtiment de gare le plus vaste se trouvait à Chimay : il abritait une salle d'attente, les installations publiques du télégraphe, un buffet et, à l'étage, le logement du chef de gare. Celle-ci disposait encore d'une halle à marchandises, d'un atelier de réparation du matériel roulant et d'une remise aux locomotives<sup>1</sup>, flanquée d'un petit dortoir pour les machinistes et les chauffeurs. Quant au siège de la Compagnie, il se trouvait en ville, où une douzaine d'employés veillaient à la bonne tenue de l'administration.

### LES RELATIONS ENTRE LA COMPAGNIE DU NORD ET LA COMPAGNIE DE CHIMAY : TUTELLE OU PARTENARIAT ?

Implantée depuis belle lurette en Belgique, la puissante Compagnie Française du Nord – dite aussi « Nord-Belge » - n'avait jamais pu disposer d'une artère ferroviaire lui appartenant complètement et joignant Liège à la France. La raison en était que le gouvernement belge voulait éviter une mainmise étrangère trop forte sur son réseau ferré. La solution vint de la Compagnie de Chimay elle-même, étranglée financièrement par un trafic ferroviaire local trop peu consistant. Les deux compagnies conclurent un accord en 1875 : la Compagnie de Chimay s'engageait à s'entendre avec le « Nord-Belge » pour régler son exploitation au double point de vue de l'établissement des tarifs et de l'organisation de la marche des trains de voyageurs et de marchandises. Quant au « Nord-Belge », il s'engageait à contribuer au développement de ce trafic et à payer annuellement une subvention fixe à son nouvel 'associé'. Tout en gardant une certaine indépendance, la Compagnie de Chimay assurait ainsi sa pérennité. Tutelle ou partenariat... difficile de trancher !

### UN PETIT AIR DE « NORD BELGE » À LA COMPAGNIE DE CHIMAY

Au fil du temps, la Compagnie de Chimay s'inspira de la puissante Compagnie du Nord dans des domaines aussi divers que les types de locomotives, l'aspect de la signalisation, la réglementation ou les uniformes de son personnel.

Ainsi, vu leur importance, les gares de Chimay et de Momignies, avaient été dotées d'une signalisation type « Nord » avec signaux à damiers caractéristiques et cabines de signalisation surélevées. À Chimay, la remise à locomotives

était flanquée, côté Virelles, non pas d'une plaque tournante, mais du typique triangle de retournement pour les locomotives à vapeur qui devaient en principe circuler cheminée en avant.

Si la Compagnie de Chimay fut toujours propriétaire d'un parc de locomotives à vapeur, celles-ci subissaient leurs révisions dans les ateliers du « Nord Belge » de Saint-Martin, près de Charleroi ; en outre, les prêts de locomotives « Nord Belge » n'étaient pas rares.

### LE TRAFIC DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Le trafic des marchandises fut toujours privilégié entre Hastière, Chimay et Anor par rapport au trafic des voyageurs, souvent assuré par des trains mixtes, de pittoresques voitures à voyageurs peintes en vert et qualifiées de « brouett's dè l'compagnie » ! Chacun des cinq trains journaliers de ce type « Hastière – Anor » (deux bonnes heures de trajet) comportait un fourgon pour les colis postaux où se tenait aussi le garde-convoi. À chaque arrêt, il devait crier le nom de la gare, refermer les portières des voitures, puis passer dans tous les compartiments... par l'extérieur pour poinçonner les billets... Tous les week-ends, en saison, un wagon couvert, rempli jusqu'au toit de paniers de pigeons voyageurs, était accroché en queue de convoi. Il était décroché à Momignies, où les convoyeurs lâchaient les volatiles à l'heure convenue en vue de concours très prisés : l'armée belge était parfois appelée en renfort afin d'ouvrir toutes les cages en même temps ! Les trains de voyageurs convoiaient aussi des wagons à bestiaux destinés à l'abattoir chimacien ou bien des wagons tombereaux chargés du charbon nécessaire au fonctionnement de l'usine à gaz créée par le Prince à Chimay. Une fois décrochés en gare, ces wagons devaient être déchargés au plus vite du combustible pour être renvoyés par le premier train à leur expéditeur : les fermiers des alentours étaient alors mobilisés et se servaient d'un tombereau routier, tiré par... un bœuf, pour parcourir les quelques centaines de mètres séparant la cour à marchandises de Chimay de la rue du gazomètre...

▼ La gare de Momignies en 1975



© Roland Marganne

<sup>1</sup>La Compagnie de Chimay disposait aussi d'un petit abri pour locomotives à Romerée.



On peut penser que les voyageurs étaient dans la plupart des cas des gens de la région - travailleurs, étudiants ou fermiers – mais ce n'est pas tout à fait vrai : la Compagnie de Chimay se faisait un point d'honneur d'assurer, à Anor, une bonne correspondance avec l'express de Paris. Elle se vantait des six petites heures de trajet nécessaires, au début du XX<sup>e</sup> siècle, pour parcourir les 269 km séparant Chimay de Paris !

Pour le trafic des marchandises, outre la desserte des cours de gare et des quelques entreprises embranchées à Chimay et à Momignies, la Compagnie de Chimay remorquait les trains que le « Nord-Belge » lui confiait, notamment des trains de charbon de la Ruhr, un trafic fourni au titre de réparation de guerre par l'Allemagne à la France après 1918. Mais le débit de la ligne de Chimay était limité, vu sa voie unique et les rares possibilités de croisement (Mariembourg, Chimay et Momignies).

En 1882, Chimay accueillait des trains de l'État Belge en provenance de Mons via Lobbes et Beaumont. Il s'agissait d'un trafic local pour les voyageurs et les marchandises.

Entre 1903 et 1904, une ligne vicinale de 43 kilomètres fut créée pour relier Chimay et Couvin par Boulriers, Forges, Rièzes et Cul-des-Sarts, avec correspondance vers la France à Regniowelz. Elle assurait le transport de produits de céramique, de colis ainsi qu'un important trafic de bois. Vaincue par la concurrence routière, cette ligne vicinale fut définitivement fermée au trafic des voyageurs en 1954 et à celui des marchandises en 1960.

### LES DEUX GUERRES MONDIALES

Le caractère singulier de la ligne « Hastière – Anor », trait d'union aisé entre l'Allemagne et la France, que le Prince avait entrevu mais n'avait pas pu concrétiser, n'avait pas échappé non plus à l'occupant allemand... En 1914-1918, la ligne fut utilisée par l'armée prussienne pour l'acheminement de troupes et de munitions lors de la bataille de la Somme. Pendant la guerre 1940-1945, elle vit passer le train spécial du maréchal Goering... et même celui d'Adolphe Hitler : on raconte que ce dernier convoi, garé à Boussu-en-Fagne, non loin de

la tanière du Führer de Brûly-de-Pesche, aurait transporté ce sinistre personnage à la tout aussi sinistre entrevue de Montoire, où la France du Maréchal Pétain perdit son honneur... Plus prosaïquement, les Nazis se servirent de la ligne pour leurs trains de permissionnaires et de matériel destiné au front de l'Est, mais aussi pour des trains de camionnettes de fabrication Citroën, confisquées en France. Les Alliés – et notamment les Américains - prirent le relais après le débarquement en Normandie de juin 1944 pour ravitailler en matériel, vivres et combustible leurs armées qui progressaient vers l'Allemagne.

### LA REPRISE DE LA COMPAGNIE DE CHIMAY

Provisoirement reprise par la SNCB en mai 1940, vu la situation créée par l'occupation, la Compagnie de Chimay reprit son indépendance en mai 1941, mais pour une courte durée.

Le 1<sup>er</sup> février 1948, à quelques mois de l'échéance de sa première concession, elle fut l'une des deux dernières compagnies privées belges, avec le Chemin de fer de Malines à Terneuzen, à être reprise par la SNCB. Un point final était ainsi mis à l'œuvre du Prince, qui avait par ailleurs créé les quelque trois cents emplois permanents de cheminots nécessaires... En un tournemain, le personnel repris changea d'uniforme... et l'ambiance familiale créée depuis des décennies disparut. Quant aux locomotives à vapeur, à une exception près, elles furent vouées au chalumeau, comme le matériel remorqué d'ailleurs. Seuls les deux autorails diesel de la marque Ganz, mis à sa disposition par le « Nord Belge » peu avant la guerre de 1940-45, furent repris par la SNCB.

La SNCB supprima le trafic des voyageurs sur la ligne entre 1953 et 1964. Le dernier train de marchandises circula, lui, en 1989. Quant aux rails, enfouis sous la végétation, ils disparaîtront entre Mariembourg, Chimay et Macon à la fin de cette année, en vue de la création d'un RAVEl. Seule la courte section « Macon – Momignies – Anor » de la Compagnie de Chimay sera épargnée car elle est utilisée pour le transport des pierres des carrières de Wallers : c'est le dernier vestige du rêve princier de faire profiter sa région de la modernité... ■■■■

▼ Chimay, place de la Gare



© Dr. Bernard Gillain

