

## Le premier Chemin de Fer en Gaume.

La Loi organique du 1er mai 1834 publiée au Moniteur du 4 mai 1834 avait prescrit l'établissement d'un « Système de Chemins de Fer » dans toutes les provinces belges à l'exception toutefois des provinces de Namur, de Limbourg et de Luxembourg, lesquelles étaient, au lendemain de l'Indépendance, réputées les plus déshéritées du Royaume.

Le réseau ferré projeté devait avoir Malines pour point central et devait se développer vers les quatre points cardinaux du pays :

la ligne du Nord vers Anvers ; elle sera ouverte au trafic le 7 mai 1836 ;

la ligne du Midi vers Bruxelles qui sera inaugurée en grande pompe par le roi Léopold Ier le 5 mai 1835. Elle sera poursuivie vers Tubize (17 mai 1840), Mons (19 décembre 1841) et la frontière française vers Valenciennes (14 novembre 1842) ;

la ligne de l'Est vers Louvain, atteint le 10 septembre 1837, et Ans le 2 avril 1838 puis Liège, Verviers et la Prusse dont la frontière est atteinte par le rail le 23 octobre 1843 ;

la ligne de l'Ouest vers Termonde, Gand (28 septembre 1837) et Ostende (28 août 1838).

A ce réseau en croix s'ajoutait une antenne partant de Gand vers Courtrai (22 septembre 1839) et Tournai (24 octobre 1842).

Ce réseau ferré jugé suffisant pour les besoins de transport de l'époque, tant des hommes que des marchandises, sera achevé et utilisable dans les grandes relations dans un délai extrêmement bref : entamés dans les derniers mois de 1834, les travaux seront pratiquement achevés en 1840 sauf peut-être l'accès à Liège et à la vallée de la Meuse rendu difficile par la grande différence de niveau et qui nécessitera l'aménagement de plans inclinés entre Ans et Liège.

La loi du 26 mai 1837 réparera l'omission des provinces de Namur et de Limbourg des régions bénéficiaires du chemin de fer tandis que la province de Luxembourg dont le relief était jugé trop accidenté pour être équipé économiquement de voies ferrées, recevra, en compensation de son maintien dans son « splendide isolement », des subsides à concurrence de 2 millions de francs à l'effet d'améliorer sa voirie ordinaire.

Deux antennes vont donc être construites - également dans des délais fort brefs - pour relier conformément à cette loi les provinces de Namur et de Limbourg au réseau de base :

l'une quittera la ligne du Midi à Braine-le-Comte dans la direction de Manage et de Charleroi pour se poursuivre ensuite par la vallée de la Sambre vers Namur (cette ligne sera inaugurée le 2 août 1843) ;

l'autre quittera la ligne de l'Est à Landen dans la direction de Saint-Trond, atteint le 6 octobre 1839. Son prolongement vers Hasselt ne se fera qu'avec retard et par les soins d'une compagnie privée (Aix-la-Chapelle - Maestricht - Landen).

Arlon, dont la fonction de chef-lieu de Province vient d'être confirmée au lendemain de la séparation du Luxembourg de langue allemande, reste donc en 1840 la seule ville importante du Royaume, tenue à l'écart de ce nouveau mode de transport.

Ce n'est qu'en 1858, vingt ans après les huit autres provinces, que le Luxembourg belge verra apparaître le premier train à vapeur ; en effet la Grande Compagnie du Luxembourg, compagnie privée à capitaux anglais, avait reçu la concession de la construction et de l'exploitation d'une voie ferrée de Bruxelles à Luxembourg. Le tronçon Ciney-Grupont sera mis en service le 15 juillet 1858 tandis que le premier train arrivera à Arlon en présence de Léopold Ier le 27 octobre 1858.

Notre propos n'est pas de raconter les vicissitudes financières, techniques et même politiques de la Grande Compagnie du Luxembourg. Il n'empêche qu'il importe de rappeler que l'ambition des promoteurs de cette ligne dépassait singulièrement la desserte locale de

la province de Luxembourg. Aussi le tracé conçu le plus économiquement possible évitait les bourgs ardennais importants : Marche-en-Famenne, chef-lieu d'arrondissement judiciaire, était par bonheur encore proche du rail (gare de Marloie à 4 km), Neufchâteau, également chef-lieu d'arrondissement judiciaire, voyait le train passer à Longlier (2 km) mais Saint-Hubert et Rochefort étaient plus éloignés (8-10 km). Les autres localités d'une certaine importance, telles que La Roche, Bouillon, Virton, Bastogne restaient abandonnées dans l'isolement total de ce nouveau mode de transport.

### 1. PROJETS DE LIAISONS FERROVIAIRES AVEC LA GAUME.

Dès 1857, alors que la ligne de Namur à Arlon était encore en construction, Félix Martha, de Charleroi demanda au Ministre des Travaux Publics la concession de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer d'Arlon à Virton et à Montmédy en suivant sur la plus grande partie de son tracé la vallée du Ton <sup>1</sup>.

Les villages de Châtillon, Saint-Léger et Ethe auraient été desservis entre Arlon et Virton tandis que, de Virton à la frontière française, la ligne aurait traversé Saint-Mard, Dampicourt, Harnoncourt et Lamorteau.

La ligne aurait pris naissance à l'entrée de la gare actuelle d'Arlon, à hauteur de la rue Zénobe Gramme (alt. 388), se serait écartée de la route d'Arlon à Châtillon pour passer à 200 m de la ferme de Schoppach en traversant les marais de la Semois. Au-delà, la ligne projetée aurait contourné le Bois d'Arlon et aurait descendu doucement par un tracé quasi rectiligne le versant septentrional de la Gau-me jusqu'à Châtillon où elle aurait rattrapé la vallée du Ton (alt. 280).

A partir de Châtillon, la ligne suivait le Ton sur sa rive gauche jusqu'à Saint-Léger (alt. 248). A l'entrée de ce village, la voie aurait traversé la route de Virton tandis qu'à la sortie du village, à la hauteur de la papeterie, la voie aurait franchi le Ton à deux reprises pour suivre sa rive gauche jusqu'à Virton (alt. 207).

<sup>1</sup> Mémoire à l'appui du projet de concession par Félix MARTHA. Fleurus, Imprimerie Oudart, 1857. A.E. Arlon Fonds Bourguignon.

Entre Vieux-Virton et Saint-Mard, la ligne aurait traversé la Vire à 200 m en amont du pont du chemin de Saint-Mard et suivi toujours la rive gauche du Ton jusqu'à la frontière française au-delà de Lamorteau (alt. 199), dernier village belge desservi. Elle aurait franchi la Chiers à 1 Km de Torgny et suivi cette rivière sur la rive gauche jusqu'à Montmédy (alt. 177 m) où la voie ferrée rejoignait la ligne-frontière stratégique de Metz à Lille par Longuyon et Mézières, à cette époque en cours de construction par le concessionnaire : la Compagnie des Ardennes.

Le parcours total aurait eu un développement de 34 Km d'Arlon jusqu'à Lamorteau-frontière et de 6.300 mètres depuis Ecouviez jusqu'à Montmédy.

Le profil de la ligne qui partait de l'altitude 388 à la gare d'Arlon pour arriver à l'altitude 177 à Montmédy était en pente relativement douce et quasi continue depuis Arlon jusqu'à la Chiers. Seuls quelques tronçons étaient d'un profil de 10, 12 et même 14 mm entre Arlon et Saint-Léger mais elles étaient raccordées par des paliers assez longs ce qui en diminuait la difficulté. Le reste de la ligne n'offrait que des rampes de 4 mm maximum. C'est dire que le profil de cette ligne était singulièrement plus facile que celui de la ligne de Namur à Luxembourg laquelle présentait de nombreuses sections en rampes de 17 et même 20 mm accentuées par des courbes nombreuses et de rayon limité.

Il est particulièrement intéressant de noter au passage l'importance économique de la vallée du Ton à l'époque de la demande en concession (1857) <sup>2</sup> : la voie ferrée était réputée desservir sur le tracé prévu pas moins de

- 6 hauts fourneaux
- 3 forges
- 5 usines à ouvrir le fer
- 13 clouteries
- 158 maréchaux ferrants
- 89 serruriers.

Il y avait en outre

- 2 papeteries à Saint-Léger

<sup>2</sup> Mémoire de Félix MARTHA, op. cit., page 17 et 18

- 15 moulins dont 4 à huile, 9 à farine, 2 à tan
- 2 teintureries
- 1 poterie
- diverses manufactures de tabac.

L'arrondissement de Virton comptait en outre à cette époque :

- 7 briqueteries
- 10 scieries dont 5 entre Châtillon et Ethe
- 30 brasseries (!)
- 2 importantes fabriques de drap (l'une à Châtillon, l'autre à Saint-Léger).

Bien que le chemin de fer Arlon-Virton répondit donc à un besoin réel et que son tracé fût logique et économique, la concession ne fut pas accordée à Martha. Il faudra attendre 1892 pour voir la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, alors naissante (elle avait été constituée en 1885), établir, à la demande instante de la Province, une liaison par tramway vicinal à vapeur entre Arlon et Ethe (Station) sur un tracé qui correspondait sensiblement à celui de la concession Martha entre la gare d'Arlon et le Bois d'Arlon (cabaret « Au Repos des Chasseurs ») et suivait ensuite la route en accotement jusqu'à Ethe. Seule la traversée des villages de Châtillon et de Saint-Léger fut réalisée en site propre par les Vicinaux.

Notons que par suite de l'opposition décidée des Chemins de Fer de l'Etat, la ligne vicinale ne put jamais être poursuivie jusqu'à Virton, ce qui eut été rationnel et qu'une rupture de charge tant pour les voyageurs que pour les marchandises exista de 1892 à la veille de la guerre 1940, époque de la suppression du trafic voyageurs et de son report sur autobus.

Dans cet intervalle de 35 ans (1857-1892) de nombreuses industries de la vallée du Ton disparurent définitivement. Cela était dû au déplacement des activités sidérurgiques vers les centres de production de la houille et du minerai de fer mais la pénurie de transport adéquat joua néanmoins un rôle non négligeable dans ce déclin de la région.

Cependant un autre projet de liaison ferroviaire verra le jour pendant cette période : en 1876 un certain Kempeneers, de Bruxelles sollicita l'octroi de diverses concessions de lignes de tramway à trac-

tion chevaline en Ardenne. C'est ainsi que le Gouvernement Provincial étudia simultanément des projets de tramway entre <sup>3</sup>

la gare de Poix et Saint-Hubert. (Ce projet sera repris et un des premiers réalisés par la SNCV dans la province en 1886)

Rochefort et les grottes de Han (projet également réalisé par une société concessionnaire de la SNCV avant 1900).

Longlier (Gare) et les Ardoisières de Warmifontaine via Neufchâteau.

Habay (Village) et Habay (Gare).

Etalle et Poncelle (Sainte-Marie) (ces deux derniers projets étant même liés sous forme d'une ligne Habay-Poncelle).

et enfin Etthe (Gare) - Châtillon.

Ce dernier tramway à traction animale aurait eu une longueur totale de 11,5 Km dont 10 Km en accotement de la route et 1,5 Km sur la voirie vicinale (dans la traversée de Saint-Léger). La ligne était à l'écartement normal et à simple voie. Aucun wagon Etat n'aurait cependant pu y circuler, le gabarit ne s'y prêtant pas.

La même concession fut demandée par le sieur Hauwaerts de Bruxelles à quelque temps de là. Mais toutes ces demandes en concession faites en exécution d'une loi de 1875, tendant à encourager la création de chemins de fer secondaires ou tramways à traction chevaline, n'eurent aucune suite dans la Province.

## 2. CONCESSION DU CHEMIN DE FER DE VIRTON.

En 1866, Virton et Maeseyck restaient les seuls chefs-lieux d'arrondissement à n'être pas reliés au chemin de fer. Aussi en vue de pallier cette carence, le roi Léopold II autorisa par A.R. du 1er décembre 1866 le Gouvernement à concéder simultanément l'exploitation d'un « chemin de fer de Hasselt à Maeseyck avec prolongement éven-

<sup>3</sup> Dossier Concession de Tramways Province du Luxembourg. A.E.A. Arlon.

tuel vers les Pays-Bas » et un « chemin de fer se détachant de la ligne de Namur à Arlon et se dirigeant vers la frontière française en passant par ou près de la ville de Virton ».

Suite à cet arrêté, deux demandes en concession vont être introduites par des entrepreneurs privés sur base de divers tracés :

1. Un premier projet émanait d'un groupe anglo-français et proposait une liaison quittant la ligne du Luxembourg entre Habay-la-Neuve et Houdemont pour passer par Etalle (chef-lieu de canton) et se poursuivre par Huombois et Virton (dans l'axe approximatif de la route actuelle Etalle-Virton) <sup>4</sup>.

Ce tracé fort séduisant permettait une liaison rapide de Virton tant vers le Nord du pays et de la province que vers le chef-lieu : Arlon. En revanche, il ne desservait que Etalle (1600 habitants à l'époque) qui n'avait aucune vocation industrielle ni commerciale. Faute d'appuis, faute d'intérêts des édiles, le projet restera sans suite !

2. Un second projet émanant d'un banquier tournaisien, Parent, agissant pour un groupe financier où l'on voit se profiler la Banque de Belgique et la fameuse Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut, dirigée par le baron Philippart.

Ce projet prévoyait une liaison depuis Rulles (Marbehan) vers Poncelle, Ethe, Virton et Montmédy. Ce projet restait cependant fort imprécis dans le tracé entre Croix-Rouge et Ethe. Il suivait en revanche fort servilement le tracé Martha depuis Ethe jusqu'à Montmédy.

Par Arrêté Royal du 5 novembre 1868, la concession fut accordée au Sieur Parent lequel constitua une Société Anonyme, la Compagnie du Chemin de Fer de Virton, dont le siège fut fixé à Tournai, 17, Quai de l'Arsenal.

La famille Parent-Pêcher propriétaire de la Banque de Tournai était en étroites relations tant familiales que d'affaires avec le baron

---

<sup>4</sup> M. BOURGUIGNON, *Un gand capitaine d'industrie : Victor Tesch*, dans *Industrie*, 1967, f. 4, p. 216.

Philippart, fondateur en 1866 de la Compagnie des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut dont l'objet social était la construction et la mise en exploitation de voies ferrées, non seulement en Belgique mais aussi en France (Compagnies de Sedan à Lérrouville, de Lille à Valenciennes, d'Orléans à Rouen, Chemins de Fer du Nord-Est), au Grand-Duché de Luxembourg (Compagnie du Prince Henri) et même dans l'Empire Ottoman (Chemins de Fer Orientaux). En Belgique, l'exploitation des lignes était assurée par une Société filiale : la Société Anonyme d'Exploitation de Chemins de Fer dont la raison sociale sera au 1er avril 1867 changée en Société Générale d'Exploitation de Chemins de Fer.

Les ambitions de ce groupe puissant étaient grandes, même démesurées : elles visaient à superposer en Belgique, au réseau d'Etat primitif que nous avons décrit précédemment, un réseau privé concédé, parallèle, offrant des tarifs préférentiels et susceptible de détourner à son profit des trafics rentables. Ce réseau devait être composé soit par la reprise de l'exploitation de compagnies de chemins de fer privées préexistantes telles la Compagnie de la Flandre Occidentale, le chemin de fer de Gand à Terneuzen, la Compagnie du Centre, de Tamines à Landen etc, soit par la construction de lignes nouvelles d'intérêt local concédées séparément mais réunies progressivement entre elles : telles la ligne d'Anvers à Douai, d'Anvers à la Côte via Selzaete et Eeklo, de Bruxelles à Nieuport, etc.

Les Parent-Pêcher étaient également intéressés dans la concession du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe et Heyst, dans celle de Bruges à Waereghem etc. Tandis qu'ils présidaient à la construction de la ligne de Virton, la Compagnie des Bassins Houillers recevait pour sa part concession de la construction d'une ligne de Athus à Givet dans le but de concurrencer la Grande Compagnie du Luxembourg. Les divers tracés proposés pour cette ligne prévoyaient un point de coïncidence avec la Compagnie de Virton, soit à Virton soit à Ste-Marie-Poncelle.

### 3. TRACE DEFINITIF DU CHEMIN DE FER DE VIRTON.

La ligne s'écartait du chemin de fer de Namur à Arlon (Grande Compagnie du Luxembourg) à Rulles, section de Marbehan, franchissait

la Semois à hauteur de Villers-sur-Semois, coupait la route d'Arlon à Florenville au hameau de Poncelle en évitant Sainte-Marie à 1 Km et Etalle à 5 Km. Suivant ensuite un tracé pratiquement rectiligne et de niveau, la ligne s'approchait du carrefour de Croix-Rouge où se croisent en pleine forêt les routes de Ethe à Bellefontaine et de Virton à Etalle. A partir de là, la voie ferrée s'enfonçait dans les bois de Buzenol et par une succession ininterrompue de courbes et de contrecourbes franchissait la ligne de séparation des eaux Semois-Ton et rattrapait le vallon de Laclaireau vers Ethe.

Le tracé projeté se rapprochait fortement des bâtiments des forges de Montauban autrefois fort prospères mais qui étaient arrêtées depuis 1858 et offertes vainement en vente par les héritiers de Henri-Joseph Orban, appelé alors le Nestor de l'Industrie Luxembourgeoise. Parmi ces héritiers, enfants et petits-enfants, se trouvait Walthère Frère-Orban, Ministre des Finances, dont l'influence politique était indéniable.

Il a été prétendu que le souci de desservir ce site de Montauban avait présidé à la fixation par l'Etat du tracé définitif de la ligne à cet endroit <sup>5</sup>. Bien que les opinions politiques de Parent et de Frère Orban, fussent totalement divergentes, il n'empêche que la proximité du railway permettait, sinon de remettre en activité les forges de Montauban, certainement la réalisation à d'excellentes conditions du vaste domaine forestier de plusieurs centaines d'hectares. Il est certain que le domaine longtemps sans amateur fut vendu à de bonnes conditions en 1878 par le ministère du notaire Baudrux de Habay à des acheteurs anversoises lesquels s'efforcèrent de valoriser le patrimoine forestier grâce aux facilités d'écoulement des grumes par la voie ferrée proche. Les gares de Buzenol et de Croix-Rouge furent longtemps de grands centres d'expédition de bois de sciage et de mines provenant des bois proches de Montauban et de Laquet.

---

<sup>5</sup> Cette opinion est notamment exprimée par Marcel BOURGUIGNON dans son article sur Victor Tesch, *Revue Industrie*, op. cit.

#### 4. CONSTRUCTION DE LA LIGNE.

C'est en mai 1870 que les premières expropriations et rachats de terrains sont opérées sur le territoire des communes de Villers et de Rulles <sup>6</sup>. Tout de suite le programme de prise de possession des terrains formant l'assiette de la ligne ne put être respecté : de nombreux propriétaires riverains refusèrent de céder les terrains de gré à gré et des procédures judiciaires furent entamées, bloquant l'entame des travaux. Des parcelles furent occupées sans droit et sans rachat effectif. Des procès ne seront jugés à cet égard que longtemps après l'ouverture de la ligne au trafic.

Il était prévu conformément à l'article 7 de la convention passée avec l'Etat le 22 octobre 1868 que le projet de tracé devait être présenté dans les 6 mois de la concession tandis que la ligne devait être livrée à l'exploitation de bout en bout (c'est à dire jusqu'à la frontière française) dans les 18 mois de l'approbation du tracé par l'Etat. Si bien qu'en respectant strictement les termes de la convention la ligne aurait dû être achevée de Marbehan à Lamorteau en mai 1871.

En réalité le tracé est modifié par l'Etat (sous l'influence ou non de Frère-Orban), les expropriations ou rachats sont plus lents que prévus, les travaux menés tant bien que mal, si bien qu'en 1872 - un an après l'expiration du délai conventionnel - le Conseil d'Administration faisant rapport à l'Assemblée Générale du 30 mai doit reconnaître que les locomotives ne circulent que jusqu'à 2 Km en deçà d'Ethe (c'est-à-dire dans la vallée de Laclaireau) et qu'il espère voir les trains de travaux rouler jusqu'à Virton vers le 15 juillet.

Evidemment les mandataires locaux et la presse libérale luxembourgeoise ne se faisaient pas faute de critiquer sévèrement les retards importants apportés à la construction de la ligne et des gares et finalement, l'achèvement du chemin de fer de Virton fut pour l'arrondissement de Virton l'enjeu principal des élections législatives du 11 juin 1872.

<sup>6</sup> Dossier A.E.A., *Administration provinciale*, Chemin de Fer de Virton - Expropriations et Fonds de la Province du Luxembourg. Lettre du 28-5-1870 de la Compagnie de Virton.

Le banquier Parent organisera ce jour-là un train spécial pour le transport gratuit des électeurs de l'arrondissement votant au chef-lieu :

La *Voix du Luxembourg*, journal catholique de l'époque annonce dans son édition du 8 juin 1872 la mise en circulation de ce train original dans les termes suivants :

« Ennuyé des plaintes grotesques et des récriminations burlesques de l'illustre Mr Bouvier, Mr Parent concessionnaire du « Chemin de Fer de Virton lui a promis par l'intermédiaire « de l'Indépendant un tour de force de sa façon. Vous pré-  
« tendez, disait-il au maladroit député que les travaux n'avan-  
« cent point et que l'ouverture de la ligne est remise aux ca-  
« lendes grecques. Je vous prouverai que vous êtes dans l'erreur.  
« Le 11 juin je conduirai gratis les électeurs qui iront à Virton  
« vous renvoyer aux douceurs de la vie privée.

« Mr Parent-Pêcher fidèle à sa promesse nous prie de publier  
« l'avis suivant :

« Le 11 juin, à l'occasion des élections, la Compagnie du  
« Chemin de Fer de Virton organisera un train pour le trans-  
« port gratuit des électeurs entre Marbehan et Laclaireau

« Le train partira de Marbehan à 6 h 50

« Villers à 7 h

« Poncelle à 7 h 10

« Croix-Rouge à 7 h 20

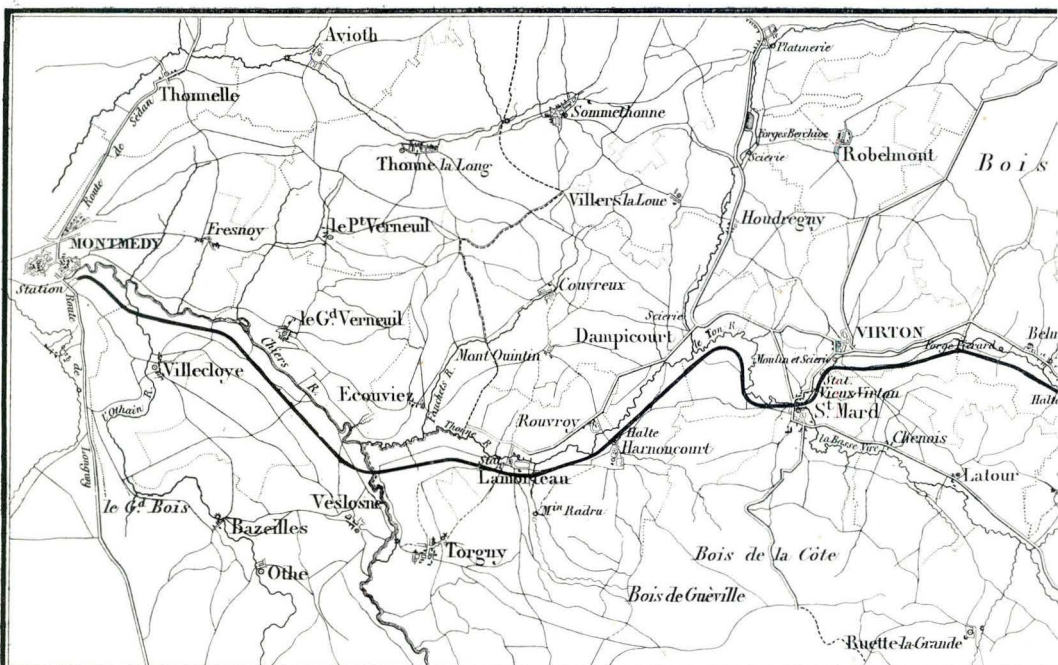
« Buzenol à 7 h 25

« arrivera à Laclaireau à 7 h 40

Pour le retour le train devait repartir à 5 h de relevée et arriver à Marbehan vers 5 h 45.

M. Parent, qui décidément avait songé à tout, avait prévu une liaison par voitures attelées depuis Laclaireau jusqu'au bureau électoral à Virton. En cas de ballottage des votes, il était même prévu de retarder autant que nécessaire le départ du train de retour, départ dont l'heure aurait été communiquée aux voyageurs depuis le bureau de vote.

Pour prendre place dans le train, le bulletin de convocation devait être présenté !



Echelle de 1 à 80.000

0 1 2 3 4 5 Kilom.

ARCHIVES DE L'ETAT  
A  
ARLON

Niveau moyen de la  
Mer à Ostende

40 Kil.  
Station  
de  
Montmédy

6.000

Chiers

497

2.000

Harnoncourt

200

200

3.200

1.000

200

600

400

4<sup>e</sup> Section 6.000 Mètres

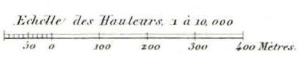
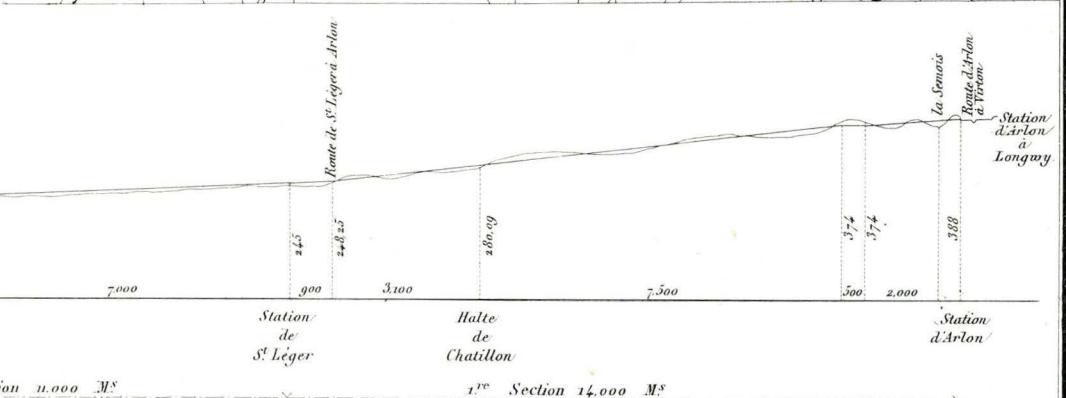
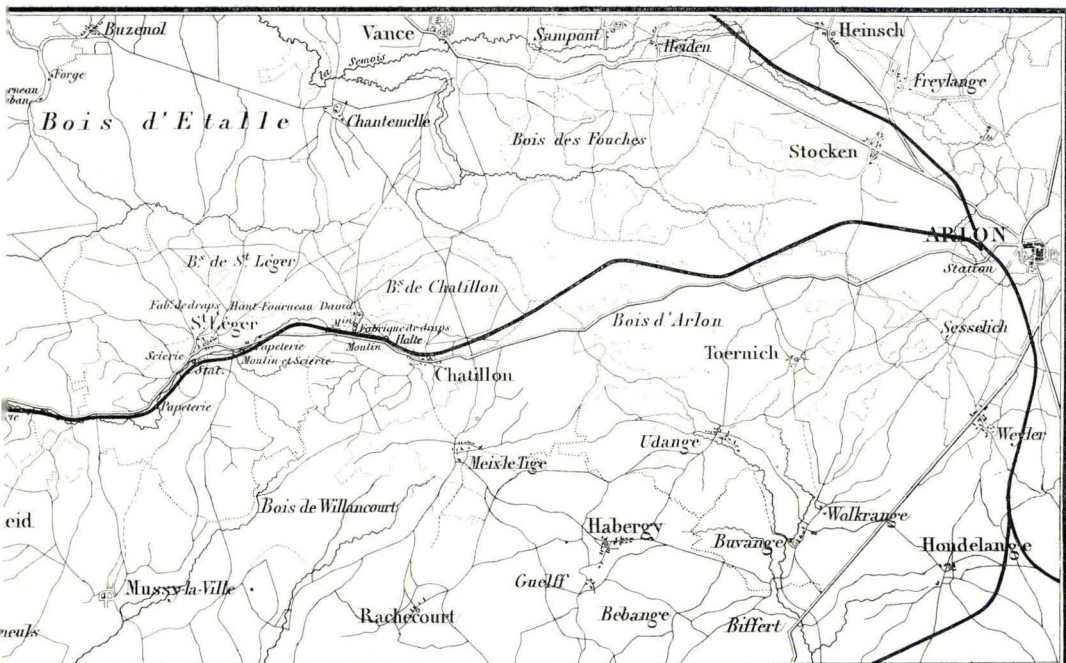
3<sup>e</sup> Section 9.000 M<sup>rs</sup>

Echelle des Longueurs 1 à 100.000

500 0 1000 2000 3000 4000 5000 Mètres

Etablissement géographique de Bruxelles.

Carte I. — Tracé et profil de la  
(Extrait de Félix MARTHA, *Projet de chemin de fer des*



projetée entre Arlon et Montmédy.  
ctement la ville d'Arlon à Montmédy . . ., Fleurus, 1857).

Ce convoi original - et certainement unique dans les annales politiques belges - roula effectivement malgré les avertissements pessimistes de la presse libérale qui soutenait M. Bouvier.

*L'Echo du Luxembourg* écrivait le 10 juin 1872 veille du scrutin :

« Nous engageons les électeurs libéraux à ne pas prendre le train que leur offre si gratuitement et si maladroitement le fameux Parent . . . pour aller voter contre Mr Bouvier dont le seul tort aura été de lui mettre l'épée dans les reins pour hâter l'achèvement d'une entreprise qui devait être terminée depuis plus d'un an . . . ».

L'attrait de ce nouveau mode de transport dut être un argument électoral de poids car M. Bouvier fut renversé et le comte de Briey, candidat catholique pour Virton, reçut l'investiture des électeurs.

Il est indéniable que ce premier voyage mi-officiel, mi-officieux fut périlleux car la voie était provisoire, non ballastée et tout porte à croire que les électeurs audacieux furent transportés par wagons de marchandises transformés en chars à banc rustiques car les voitures à voyageurs de la Compagnie n'étaient pas encore livrées.

Les travaux d'achèvement de la section de Marbehan à Virton furent poursuivis pendant tout l'été et l'automne 1872. Plus de 350 ouvriers y furent occupés. Le chantier s'achevait à un point tel que M. Parent invita le Bourgmestre de Virton à se tenir prêt à inaugurer le chemin de fer le 27 octobre 1872 et à voter à cette fin un subside de 3.000 F, la Compagnie offrant 1.000 F pour l'organisation de la cérémonie. La mise en exploitation aurait eu lieu quelques jours après, dès réception de l'autorisation ministérielle définitive <sup>7</sup>. Il faut croire qu'à cette date, la mise au point n'était pas parfaite car en réalité l'inauguration prévue n'eut pas lieu et fut remise à quinzaine.

<sup>7</sup> Voix du Luxembourg 1-10-1872.

## 5. INAUGURATION DE LA LIGNE.

Le samedi 9 novembre 1872 eut lieu l'inauguration effective du tronçon de Marbehan à Virton (Ville).

Un train d'essai fut mis à la disposition d'une foule d'invités venus spécialement de Bruxelles. Il était composé de 4 voitures « dont la richesse et le confort étaient au-dessus de tout éloge ». « Quelle différence quand on les compare aux boîtes malpropres, étriquées et détraquées de la Grande Compagnie du Luxembourg ! ».

Le train était parti d'Ethe à 10 h pour arriver à Marbehan à 10 h 45. Là les invités amenés par les trains de la Grande Compagnie du Luxembourg saluèrent par des vivats l'arrivée du train d'essai.

« A 11 h 45 départ pour Virton et arrivée sans encombre à 1 h de relevée » déclare la *Voix du Luxembourg*<sup>8</sup>. En réalité ce voyage fut plus mouvementé car, au moment de quitter, un ingénieur de l'Administration des Ponts et Chaussées de l'Etat fit quelque scandale en signifiant à l'Administrateur qu'il eût à remiser voitures et machine, le Gouvernement s'opposant, eu égard aux risques, de la manière la plus formelle à cette équipée. M. Parent-Pêcher passa outre et malgré les objurgations de l'ingénieur, le train se mit en route. Après un tel incident, il est vraisemblable que les voyageurs ne se sentirent guère à l'aise en cours de route et eurent quelques frissons.

Un splendide banquet eut lieu à l'hôtel Leyder, banquet dont le menu pantagruélique a été conservé dans les archives du Musée Gaumais ; mais à Virton, tant à la gare qu'à la réception qui s'ensuivit, aucun des membres de l'Administration Communale n'était présent ni parmi les invités, ni parmi les curieux.

La *Voix du Luxembourg* raconte que le bourgmestre et son Conseil « étaient perchés au dernier étage d'une haute maison d'où ils regardaient à travers des lunettes d'approche, l'arrivée du train et la foule qui le saluait de ses acclamations »<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> *Voix du Luxembourg* 11/12-11-1872.

Le train de retour quitta Virton à 6 h 30 du soir pour arriver à Marbehan à 8 h sans avoir déraillé, les passagers indemnes !

Il faut croire que l'opposition de l'Administration était quelque peu fondée car le tronçon inauguré avec une telle fanfare ne fut ouvert officiellement au trafic marchandises que le 25 mars 1873, la circulation voyageurs ne débutant qu'en avril 1873 avec trois trains par jour dans chaque sens mais avant la fin de l'été le service était ramené à deux trains par jour faute de trafic !

Malgré ces débuts difficiles, M. Parent, nullement découragé, conclut, fin 1872, avec les préfets des Départements des Ardennes et de la Meuse, des conventions en vue de poursuivre la ligne au-delà de Montmédy alors que la liaison Virton-Montmédy était à peine ébauchée. C'est ainsi qu'il était prévu de construire une ligne d'intérêt local de Montmédy vers Baulny ou Varennes. De Baulny une ligne départementale devait pousser jusqu'à Saint-Dizier ; une autre devait être lancée de Longuyon vers Pagny-sur-Meuse. Enfin un embranchement devait se détacher de la ligne de Baulny à Saint-Dizier dans la direction de Buzancy. Ces conventions ne recevront pas exécution <sup>9</sup>.

## 6 MATERIEL D'EXPLOITATION.

La Compagnie de Virton avait commandé à la Société de Tubize, ancêtre des Ateliers Métallurgiques, trois locomotives tenders à trois essieux couplés, du type 10 du constructeur. Ces locomotives furent livrées pour l'inauguration de la ligne sous les numéros de fabrication 140 à 142.

Ces petites locomotives firent de l'excellent travail pendant la courte existence de la Compagnie. Elles furent ultérieurement incorporées aux effectifs de l'Etat Belge sous les Nos 1454 à 1456. Elles roulèrent sur le réseau de l'Etat encore de nombreuses années.

Le matériel voyageurs comprenait <sup>10</sup> :

4 voitures mixtes de 1ère et 2ème classe N° 21, 22, 23 et 24

<sup>9</sup> Voix du Luxembourg 14/15-10-1872.

<sup>10</sup> A.G.R., Ministère des Travaux Publics - Fonds Concession de Chemins de Fer - Dossier 2 et 2bis Inventaire du matériel.

6 voitures de 3ème classe	N° 25, 26, 27, 28, 29 et 30
4 fourgons à bagages	N° 32, 33, 34 et 35

Le matériel marchandises comprenait :

2 wagons plats en fer	N° 1 et 2
18 wagons à haussettes de 10 t. en fer	N° 3 à 20
22 wagons à pivots (pour le transport des grumes)	N° 51 à 72
6 wagons à haussettes de 10 t. en bois	N° 101 à 106

A cet inventaire s'ajouta une petite locomotive tender à deux essieux couplés achetée d'occasion vers 1878, vraisemblablement lors de la liquidation du réseau des Flandres de la Compagnie des Bassins Houillers. Cette locomotive également construite par Tubize vers 1865, portait le N° de construction 64. Dans l'effectif de l'Etat Belge, cette locomotive prendra le N° 1453.

Il existait en outre une curieuse locomotive tender à trois essieux couplés et un essieu porteur arrière achetée également d'occasion pour les travaux de construction de la ligne et plus spécialement de la section de Virton à la frontière française. Cette locomotive transformée dans les ateliers du Grand Central Belge à Lodelinsart était fort ancienne : elle datait de 1855 et était très probablement d'origine anglaise. Elle ne fut pas reprise par l'Etat belge.

## 7. CONSTRUCTION DE LA SECTION DE VIRTON A MONTMEDY.

Les travaux de Virton à la frontière vont subir de 1873 à 1878 un long temps d'arrêt dû à des motifs multiples :

1. la guerre franco-prussienne de 1870-1871 avait retardé la poursuite des levés de terrains et des négociations d'achat des terrains au-delà de la frontière ;
2. la rentabilité de la ligne de Marbehan à Virton déjà fort médiocre, ne laissait pas présager une rentabilité meilleure lors de la mise en service du tronçon supplémentaire.
3. la période 1871-1876 correspondait aux grosses difficultés de la Banque de Belgique et de la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut (groupe Philippart) et finalement à leur mise en faillite. Or on sait les relations étroites de Parent-Pêcher avec ces sociétés.

Cependant par les Conventions-Lois du 31-1-1873 et du 15-3-73 le Gouvernement avait confié l'adjudication de la construction de la ligne d'Athus à la Meuse à la Compagnie des Bassins Houillers déjà citée, bien que sa situation financière fût déjà fort ébranlée. Déjà l'Etat dut mettre l'épée dans les reins de cette société pour la voir entamer avec lenteur les travaux au départ d'Athus vers Signeulx et Saint-Mard.

Athus-Signeulx sera ouverte au trafic en 1876 tandis qu'à partir de Signeulx, l'Etat va se substituer à l'adjudicataire défaillant et poursuivre lui-même les travaux. La section de Signeulx à Virton et au-delà vers Florenville sera ouverte au trafic le 26 mars 1879.

Les relations entre l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat et la Compagnie de Virton ne furent jamais sereines. Les difficultés sans nombre que l'Etat avait rencontrées avec la Compagnie des Bassins Houillers expliquent sans doute la méfiance avec laquelle il considérait la Compagnie de Virton, dernière survivante du groupe.

Aussi fit-il la sourde oreille à l'insistance de la Compagnie de Virton d'établir à Vieux-Virton un raccordement entre les deux lignes, raccordement qui eut permis sans doute d'amener un trafic de transit relativement important. Même hostilité à l'établissement d'un raccordement provisoire permettant à la Compagnie de Virton de poursuivre vaillamment les travaux vers Harnoncourt et Lamorteau. C'est ainsi que, dès le 4 décembre 1878, la Compagnie de Virton avait demandé en vain à l'Etat de pouvoir placer deux excentriques de raccordement à la ligne d'Athus, en vue de transférer du matériel, rails et billes de la section achevée de Marbehan à Virton à celle en cours de construction de Saint-Mard à Lamorteau.

La tension atteindra son point culminant lorsque l'Administrateur Parent-Pecher fera remettre par voie d'huissier une note de protestation au Ministre des Travaux Publics (7-10-1879)<sup>11</sup>. Dans cette note qui attaque avec véhémence l'Administration, la Compagnie de Virton fait état de perte de recettes de l'ordre de 1/3 pour les trois

---

<sup>11</sup> A.G.R., même dossier lettre de Parent-Pécher au Ministre des Travaux publics.

premiers trimestres de 1879 comparés à la même période de 1878 et ce, du fait du refus de collaboration. La note rend notamment le Gouvernement responsable de toutes les pertes subies par l'exploitation depuis avril 1873 par le fait qu'il a empêché, pendant 5 ans, de construire la section jusqu'à la frontière française.

A la suite de cette démarche l'Administration réagit enfin favorablement et permet à la Compagnie de poser à ses frais une liaison provisoire avec la ligne d'Athus pour poursuivre les travaux. Mais les promoteurs ayant fait l'amère expérience du peu de rentabilité de la section de Marbehan à Virton, ne se font plus d'illusion quant au rapport que présentera la ligne vers Montmédy. Aussi les travaux se poursuivront-ils de plus en plus lentement pendant l'année 1880.

#### 8. REPRISE DE LA LIGNE PAR L'ETAT.

Finalement les Parent-Pecher se tournent une nouvelle fois vers l'Etat en vue de le voir racheter la concession. La Loi du 26 août 1880 va autoriser cette reprise et ouvrir les crédits nécessaires à cette fin :

6.948.500 F pour le rachat de la concession.

8.500.000 F pour le rachat du matériel d'exploitation de la Compagnie et le financement du matériel roulant que l'Etat devra y utiliser en supplément <sup>12</sup>.

Une convention de rachat est conclue entre la Compagnie de l'Etat, le 6-9-1880. Elle est approuvée par A.R. du 13-9-1880. Il y était convenu entre la société et l'Etat que la mise en état de la section en cours de construction devait être achevée pour le 1-10-1880. Or on est loin du compte à cette date et l'Etat ici aussi devra se substituer au constructeur pour permettre finalement aux trains de rouler le 15 mars 1881.

Il faut reconnaître que la société concessionnaire jouait de malheur car outre les difficultés financières et le peu de coopération of-

<sup>12</sup> Rachat de la concession du chemin de fer de Virton - Documents parlementaires n° 1723 et 1732 Chemin de Fer de l'Etat, Session parlementaire 1880.

fert par l'Etat, elle dut déplorer la disparition de l'Administrateur-délégué, Parent-Pêcher, décédé entre novembre 1880 et mai 1881.

Il avait cependant assisté à l'Assemblée extraordinaire des actionnaires qui, tenue à Bruxelles le 11 novembre 1880, avait décidé la dissolution de la Société et avait nommé comme liquidateur Eugène Pêcher et Auguste Parent. Ces derniers furent à leur tour placés devant un problème délicat : celui de la récupération du prix de rachat de la concession par l'Etat.

Les clauses de la Convention de rachat sont claires (§ 2 art. 15 convention du 6-9-1880). «le prix de rachat ne sera payé aux concessionnaires que contre la justification de la détention par ceux-ci de la totalité du capital actions et de toutes les obligations émises par la Société». Or si le capital de 2.600.000 F composé de 3300 actions ordinaires de 500 F = 1.650.000 F et de 1900 actions privilégiées de 500 F = 950.000 F était assez aisément rassemblable, en revanche l'emprunt obligation de 4 1/2 % mai-novembre était largement réparti dans les mains de petits obligataires qui ne voulaient les rétrocéder que contre paiement effectif. Afin de donner apaisement aux obligataires et d'obtenir la cession en confiance de leurs obligations, Parent-Légrand, père du concessionnaire décédé et riche propriétaire de Marchienne-au-Pont se portera aval d'une grosse créance de la Compagnie de Virton sur la Banque de Tournai, laquelle était, rappelons-le, propriété de la famille Parent-Pêcher <sup>13</sup>.

## 9. EXPLOITATION PAR L'ETAT BELGE.

L'Arrêté Ministériel du 8 mars 1881 autorise la mise en exploitation de la section de Virton à la frontière française (Lamorteau). Au 15 mars 1881 l'Etat prend possession de la ligne concédée sur toute sa longueur ainsi que du matériel d'exploitation et des approvisionnements. Un rapport technique du Ministère des Travaux Publics fait rétroactivement le point sur la situation du réseau repris à ce moment :

<sup>13</sup> A.G.R., Ministère des Travaux Publics - Fonds Concession de Chemins de Fer - Dossiers cités - Lettre des liquidateurs au Ministre des Finances du 25-4-1881.

« de Marbehan à Virton la ligne présentait les plus graves dangers. « On dut consolider les attaches des rails aux billes au moyen de « chevilles chassées journallement. Sans cette mesure, la circulation « des trains eut dû être interrompue. « 3.800 traverses ont été remplacées de suite. Des clôtures en vieil- « les billes ont été établies aux abords des passages à niveau et à ceux « tolérés par la Compagnie ; les lisses des barrières ont été remplacées « en partie. Des rails de remploi ont été placés en recherche aux en- « droits les plus mauvais. Des terrassements ont dû être faits pour em- « pêcher les terres d'envahir la voie. Les fossés ont dû être curés pour « assécher la route etc. » <sup>14</sup>.

Comme on le voit la plus grande désinvolture avait présidé à la construction et à l'équipement de la ligne.

Aussi dès la reprise sérieuse de l'exploitation par l'Etat, une augmentation sensible du trafic va se manifester. C'est ainsi qu'après cinq mois d'exploitation le mouvement des voyageurs passe de 14.408 à 27.712 (comparaison d'avril à août 1880 et 1881) tandis que celui des grosses marchandises passe de 3.260 t. à 24.260 t. (soit une augmentation de 644 % pour la même période) <sup>15</sup>.

Avant la reprise, la ligne n'avait de relations directes qu'avec quelques bureaux de l'Etat pour les voyageurs et avec les gares charbonnières pour les expéditions de houille et de coke. Tous les autres transports s'effectuaient par voie de réinscription, ce qui était une procédure lourde et constituait une source de retards considérables dans les acheminements des marchandises à destination. « De plus, la fusion a permis, dès 1881, à de nombreuses expéditions de bois et d'ardoises de la section d'Athus à Gedinne, de la ligne Athus-Meuse, d'atteindre différents centres de consommations par des voies plus rapides et plus économiques » <sup>15</sup>. Notons cependant que cette « voie plus rapide » impliquait cependant un détour énorme car la liaison de Gedinne vers Dinant de même que celle de Bertrix à Libramont n'existait pas encore.

<sup>14</sup> Même dossier - Lettre du Ministère des Travaux Publics - Chemins de Fer de l'Etat du 4-9-1881, adressée au Ministère des Finances.

<sup>15</sup> Même dossier - Note du Ministère des Travaux Publics Administration des Chemins de Fer de l'Etat n° 7715 du 21-10-1881.

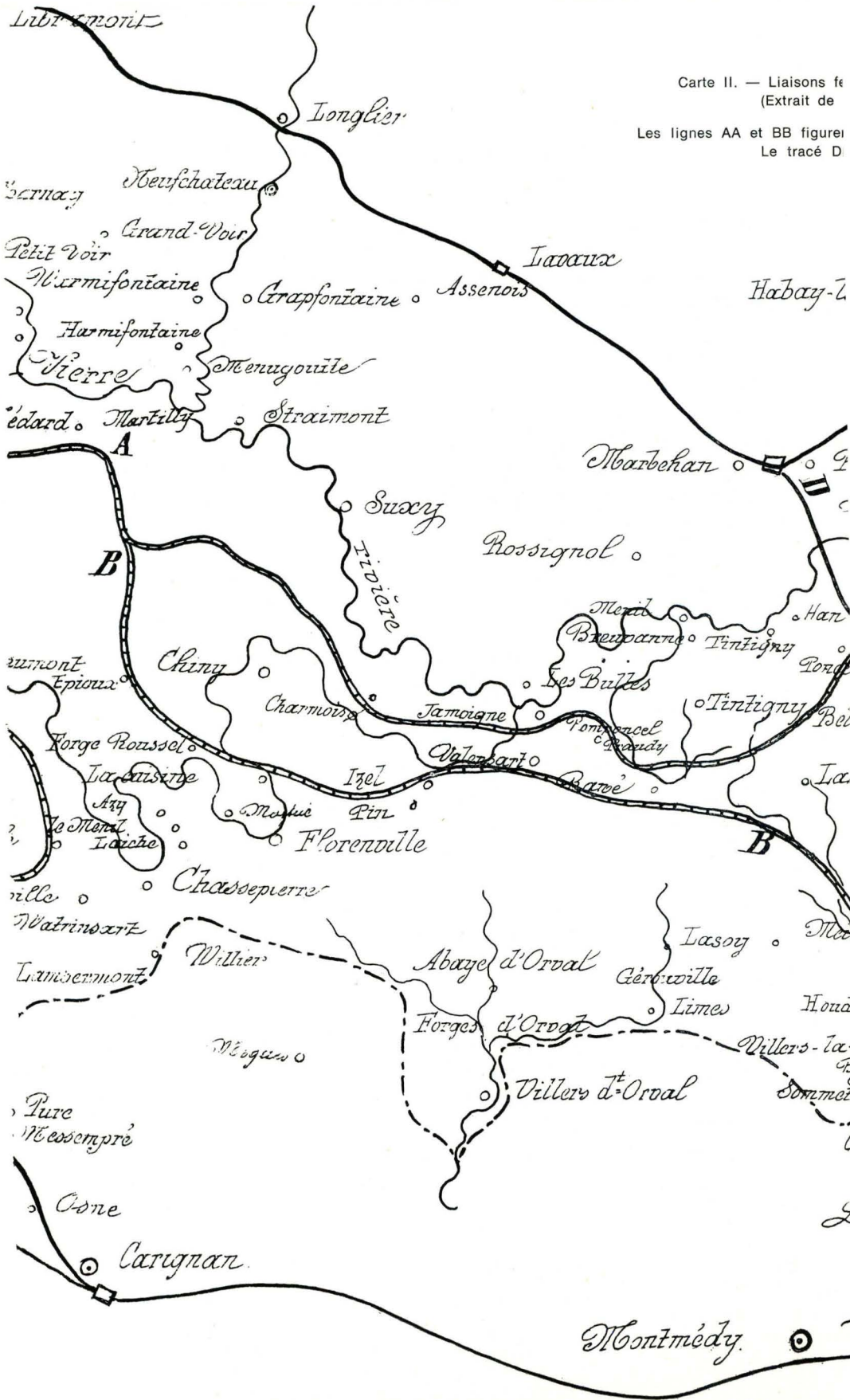
De 1881 à 1952 la ligne de Marbehan à Lamorteau ne subira que peu de modifications en ce qui concerne le trafic voyageurs. Evidemment la liaison de Marbehan à Virton constitua pendant 70 ans la seule voie d'accès de et vers Bruxelles et Liège pour les Virtonais et les Gaumais. En revanche, peu de voyageurs utilisaient les arrêts intermédiaires fort éloignés d'agglomérations importantes. Etalle ne pouvait être atteinte qu'en descendant à Ste Marie-Poncelle et en poursuivant le trajet en tram vicinal. La gare de Croix-Rouge ne desservait aucune agglomération. Quant à Buzenol-Station elle était éloignée du village de près de 4 Km par un chemin traversant les forges abandonnées de Montauban et des bois hostiles et sombres. Seule la gare de Ethe-Laclairéau avait une certaine importance compte tenu de la coïncidence avec le tram vicinal d'Arlon et les transbordements de voyageurs que cela comportait. Le développement de l'Institut Pierard entraîna la création d'une halte derrière les bâtiments de l'école et les générations d'élèves qui s'y succédèrent avant, pendant et au lendemain de la guerre furent la clientèle la plus importante de la ligne en particulier en fin et début de semaine.

Le trafic local des marchandises sur la section de Marbehan à Virton fut surtout limité aux transports de grumes et bois de mines au départ de Poncelle, Croix-Rouge et Buzenol vers le reste du pays. Mais, à côté de ce trafic local, existaient des transports relativement importants de minerais du bassin de Briey vers la sidérurgie liégeoise. Ceux-ci se faisaient cependant au prix de grosses difficultés car le profil de la ligne à voie unique était extrêmement dur : trois locomotives étaient nécessaires pour remorquer ces trains de minerais jusqu'à Marbehan. Aussi furent-ils acheminés par d'autres voies, la ligne d'Athus à Dinant, dès que celle-ci fut mise à double voie et mieux équipée dans les années 1920.

Sur la section de Virton à Montmédy le trafic voyageurs lui aussi fut réduit de tout temps à part les jours de marché à Virton. Le trafic voyageurs international était insignifiant. En revanche le trafic marchandises international prit dès le début du siècle un développement très important. Les gares de Lamorteau en Belgique et d'Ecouvies en France furent largement étendues en vue d'y recevoir tout le trafic de minerais de France vers Liège et Charleroi. S'y ajoutèrent progressivement l'ensemble des transports de Lorraine, de Suisse, d'Italie

Libramont

Carte II. — Liaisons fé  
(Extrait de  
Les lignes AA et BB figure  
Le tracé D



Montmédy

via la Compagnie de l'Est français vers la Belgique et le port d'Anvers. Dans les années 1925 à 1930 la gare de formation de Latour devint une des plus importantes gares de triage du pays, la voie de St-Mard à Ecouviez fut doublée tandis qu'un embranchement d'Ecouviez vers Velosnes dans la direction de Longuyon fut construit par l'Est français.

Pendant la guerre 1914-1918 et plus spécialement au moment de la grande bataille de Verdun en 1916, l'acheminement d'une grande partie des munitions, de l'armement et des troupes se fit par les chemins de fer de la vallée de la Vire et du Ton, via Athus, Virton et Montmédy. Dans l'autre sens, les trains de blessés ramenèrent par cette même voie les victimes de la bataille. De nombreux blessés étaient d'ailleurs soignés à Virton et à Saint-Mard.

Depuis 1952, le trafic voyageurs a été reporté vers la route par autobus. Quant au trafic marchandises, il a été complètement supprimé entre Croix-Rouge et Virton, section où la voie a d'ailleurs été démontée définitivement. De Marbehan à Croix-Rouge quelques wagons de grumes et de bois de mines sont encore acheminés deux ou trois fois par semaine.

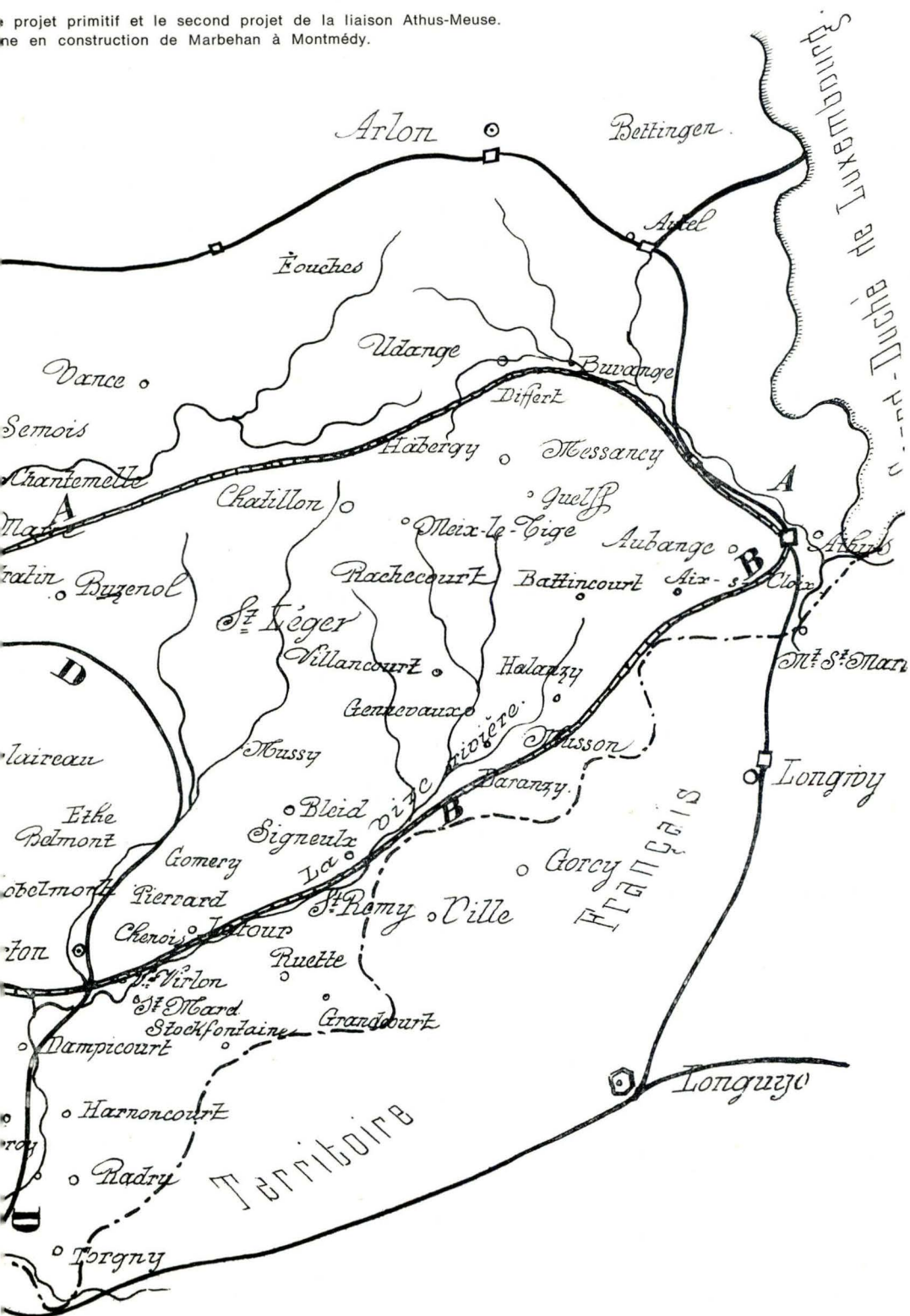
De Saint-Mard à Ecouviez le trafic de transit reste important bien que dans le cadre d'un regroupement du trafic vers le centre du pays par la ligne électrifiée d'Arlon vers Namur et Bruxelles une grosse part de celui-ci ait été détourné par Stockem-Arlon et Jemelle.

Enfin le développement de l'importante usine de cellulose d'Harnoncourt a entraîné un renouveau de trafic local de et a destination de cette entreprise, compensant quelque peu le déclin des transports ferroviaires dans cette région autrefois si animée.

Une note originale in fine est certainement constituée par l'examen récent de plans d'aménagement du Sud-Est de la Province du Luxembourg qui laisse apparaître assez curieusement une liaison ferroviaire nouvelle et par ailleurs fort rationnelle entre Virton et Marbehan : cette voie ferrée projetée partirait de Meix-devant-Virton où elle se séparerait de la ligne vers Bertrix et suivrait servilement la ravissante petite route de Meix à la Croix-Rouge. A cet endroit la ligne rattraperait l'ancien tracé dans la direction de Ste-Marie et Marbehan. Gageons que, malgré l'intérêt d'une telle relation, permettant une liaison

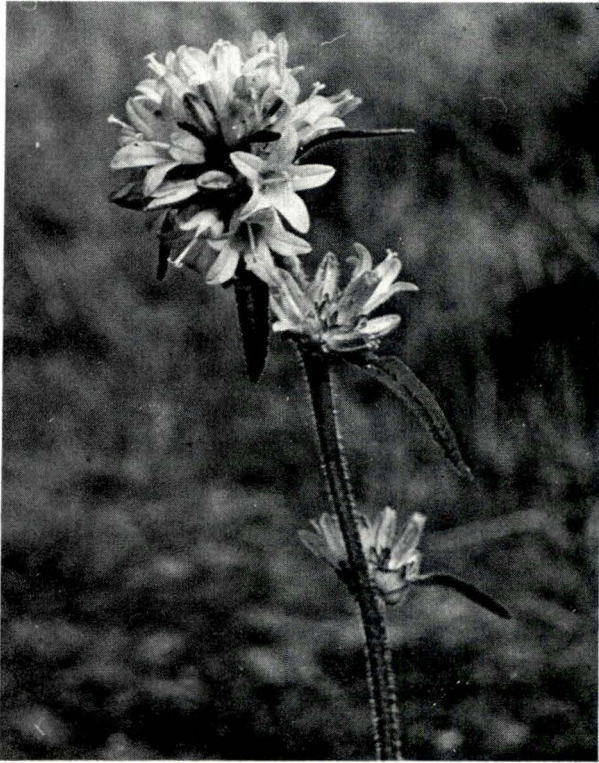
entre la ligne du Luxembourg et la ligne Athus - Meuse.  
min de fer projeté d'Athus à Givet, Arlon, 1871).

le projet primitif et le second projet de la liaison Athus-Meuse.  
ne en construction de Marbehan à Montmédy.

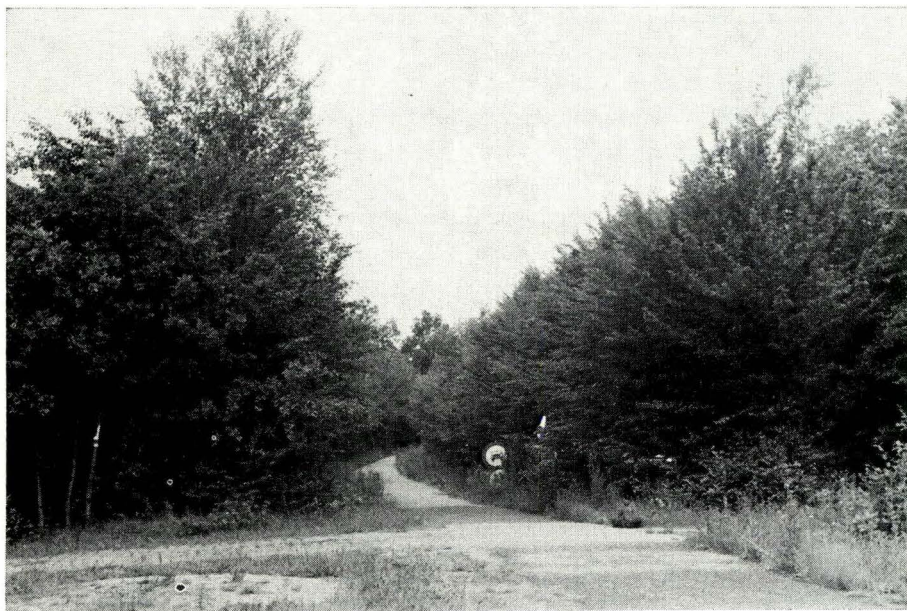


directe et même électrifiable entre la grande dorsale française de Thionville à Mézières et la ligne de Bruxelles à Luxembourg, ce projet ne sortira jamais du stade de l'utopie, et que le chemin de fer de Virton a vécu et bien vécu.

M. HENNEQUIN.



ETHE - *CAMPANULA CERVICARIA*, plante rarissime, bien installée le long de l'ancien parcours du chemin de fer.  
(Photo Georges Matagne).



ETHE - Ancienne voie du chemin de Fer de Buzenol

(Photo Georges Matagne)