

Ligne 155 Marbehan - Virton - Lamorteau - frontière française

Ouverture service voyageurs :

Section Marbehan – Virton : 28/05/1873

Section Virton – Lamorteau : 15/03/1881

Fermeture service voyageurs :

Section Marbehan – Virton : 05/02/1951

Section Virton – Lamorteau : 07/10/1951

Ouverture service marchandises :

Section Marbehan – Virton : 21/04/1873

Section Virton – Lamorteau (Fr) : 15/03/1881

Raccordements : Valvert (Etalle) (L 289)
Burgo (Harnoncourt)

Concessionnaires :

Compagnie du chemin de fer de Virton :
1873 – 1880

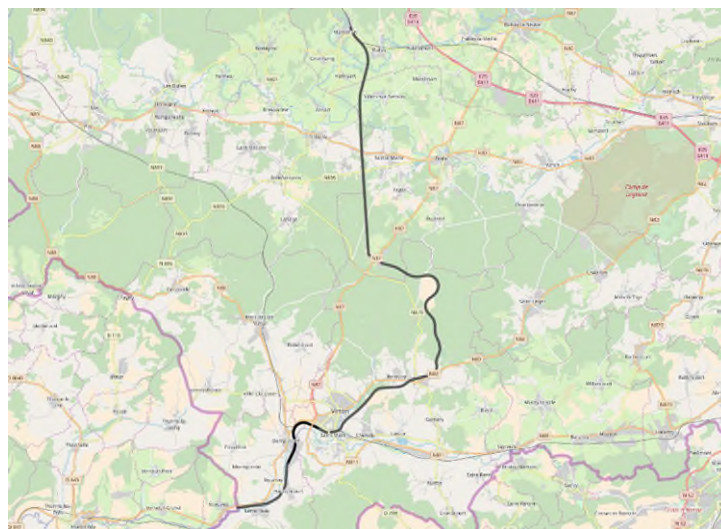
Etat belge : 1880 – 1926

SNCB : 1926 –

Longueur totale : 32,7 km

Gares desservies : Marbehan, Villers-sur-Semois, Sainte-Marie, Croix-Rouge, Buzenol, Ethe, Belmont, Pierrard (Ecole), Virton-Ville, Virton-St-Mard, Dampicourt, Harnoncourt, Lamorteau, Ecouvies (Fr), Montmedy (Fr)

En quelques mots : Alors qu'Arlon venait d'être relié à la capitale, le 27-10-1858, le monde politique du Sud-Luxembourg s'agite pour qu'un effort important soit entrepris en direction de l'arrondissement de Virton. Il faudra attendre cependant 1873 pour voir la Gaume reliée par le rail.



© Infrabel

Contexte historique

Au XIX^e siècle, le rail joue un rôle déterminant dans le développement économique du pays. Il délaisse pourtant les provinces les plus déshéritées de Belgique, et l'État belge n'avait prévu, à ses frais, aucune ligne ferroviaire en Gaume. Il faudra attendre l'initiative privée pour qu'Arlon soit reliée à la capitale : la *Grande Compagnie du Luxembourg* ouvre ainsi la ligne Bruxelles-Arlon en octobre 1858. Mais ce tracé contourne de nombreuses localités ardennaises et gaumaises, dont la ville de Virton.

Or Virton, liée par de multiples attaches à la Lorraine française, aspire, elle aussi, à une voie de communication digne de ce nom vers le sud, en particulier vers Montmédy, sa plus proche voisine. La vallée du Ton s'impose d'ailleurs naturellement comme trait d'union entre le confluent de la Vire et du Ton, et la vallée française de la Chiers.

A cette époque, l'agriculture, l'industrie métallurgique et l'exploitation forestière constituent les principales ressources de la Gaume.

Les demandes de concessions vont se succéder.

Dès 1857, alors que la ligne de Namur à Arlon était encore en construction, Félix Martha, de Charleroi demande au ministre des Travaux Publics la concession pour la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer d'Arlon à Virton et à Montmédy (Fr), suivant sur la majeure partie de son tracé la vallée du Ton ¹. Entre Arlon et Virton, les villages de Châtillon, Saint-Léger et Ethe auraient été desservis; entre Virton et la frontière française, la ligne aurait traversé Saint-Mard, Dampicourt, Harnoncourt et Lamorteau. Le projet répondait à un besoin réel et le tracé était logique et économique, mais la concession ne sera pas accordée à Martha.

Plusieurs autres projets de liaisons ferroviaires se succèdent alors sans jamais aboutir.

En 1866, Virton et Maaseik demeurent les seuls chefs-lieux d'arrondissement à ne pas être reliés au réseau ferroviaire. Pour remédier à cette situation, le roi Léopold II autorise le Gouvernement, par A.R. du 1^{er} décembre 1866, à concéder simultanément l'exploitation d'un « chemin de fer de Hasselt à Maeseck avec prolongement éventuel vers les Pays-Bas » et celle d'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 ».

L'article premier de ce projet de loi était le suivant : « *Le Gouvernement est autorisé à concéder : « 1° Un chemin de fer de Hasselt à Maeseck, avec prolongement éventuel vers la ligne néerlandaise de Venloo à Maestricht. « 2° Un chemin de fer se détachant de la ligne de Namur à Arlon et se dirigeant vers la frontière française, passant par ou près de la ville de Virton. »*

Après plusieurs réclamations et pétitions, la loi du 1^{er} décembre 1866 autorise notamment la concession, et, fait exceptionnel, décide d'octroyer une garantie annuelle de 275 000 francs, pendant 50 ans, à l'entreprise qui se proposera de relier le chemin de fer à la ville de Virton.

¹ Martha F. ET Cie, Projet de chemin de fer destiné à relier directement la ville d'Arlon à Montmédy, en passant par Châtillon, Saint-Léger, Ethe, Virton, Saint-Mard, Dampicourt, Harnoncourt et Lamorteau. Mémoire avec cartes à l'appui du projet et demande en concession adressée au département des travaux publics, 1857, BIB_B10223

À la suite de cette loi, le Gouvernement reçoit deux demandes de concession pour le chemin de fer de Virton. Le premier projet émanait d'une société anglo-française, De Reiset et Benat, qui proposait une liaison se détachant de la ligne du Luxembourg entre Habay et Houdemont, pour passer par Etalle, St-Léger, Ethe, Virton et Montmédy.

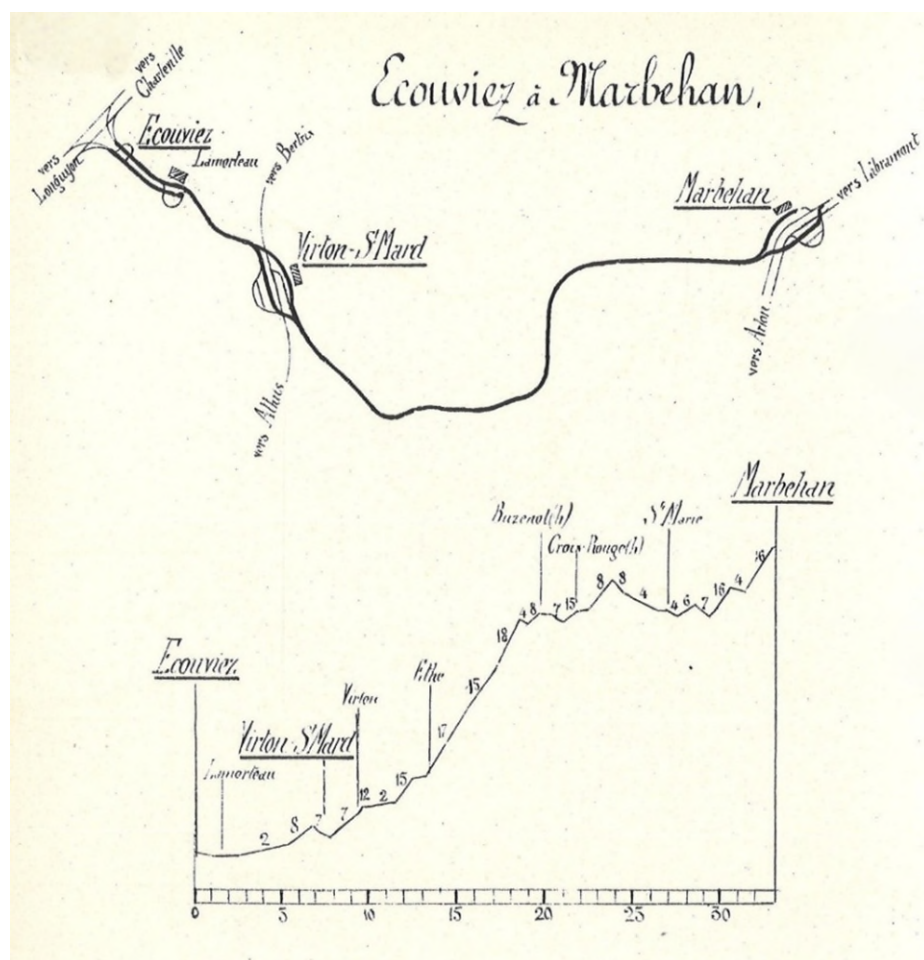
Un second projet, inspiré de celui de Martha, proposait un tracé partant de Rulles (à proximité de Marbehan) et passant par Ethe, Virton et Montmédy (F).

C'est ce dernier projet qui sera finalement retenu.

Par A.R. du 5-11-1868, la concession est accordée et une Société Anonyme est constituée : la **Compagnie du chemin de fer de Virton**². Parmi les fondateurs, on trouve l'entrepreneur Justin Thevenet, le banquier Nicolas Parent-Pécher, beau-frère par alliance de Simon Philippart ainsi que Félix Martha.

Philippart, fondateur de la *Compagnie des Chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut*, avait de grandes ambitions ferroviaires tant en Belgique qu'à l'étranger. Tandis que Parent-Pécher présidait 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.

Le tracé de ligne



Extrait du livre : Lignes de Belgique. Carnet de marches-types, 1915 (Réf. BIB_H73)

² Statuts : actes du 05/03/1869, approuvé par AR du 17/03/1869 (MB 26/03/1869)

La *Compagnie du chemin de fer de Virton* ne montrera guère d'empressement à construire la ligne en raison de rivalités locales qui se traduisent par des jeux d'influence afin de modifier le tracé définitif.

Le tracé de voie choisi ne correspond pas à un tracé naturel qui aurait pu suivre les vallées. On peut voir sur la carte ci-jointe les pentes qui vont jusqu'à 18‰.

L'avancement des travaux

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. Mais le programme de prise de possession ne parvient pas à être respecté : de nombreux propriétaires refusent de céder les terrains de gré à gré. Des procès s'ensuivent... Les expropriations et rachats sont plus lents que prévu; ce qui fait le chou gras de la presse locale et attise les critiques des élus locaux.

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 de ces élections législatives.

Le « train électoral »

Avant même l'ouverture officielle à l'exploitation de la ligne ferroviaire reliant Marbehan à Virton, le banquier Parent-Pêcher — à l'origine du projet et concessionnaire du Chemin de Fer de Virton — met en place un train spécial destiné à transporter gratuitement les électeurs de l'arrondissement devant se rendre au chef-lieu pour voter. Ce train « électoral » du 11/06/1872 assure la liaison gratuite entre Marbehan et La Claireau, non loin d'Ethé, à condition pour les voyageurs de présenter leur bulletin de convocation pour pouvoir monter à bord. Le trajet ne manque cependant pas de risques, la voie étant encore provisoire et dépourvue de ballast.

Ce coup d'éclat pèse sur l'issue du scrutin : le député libéral sortant, M. Bouvier, est battu, et c'est le Comte Albert de Briey, candidat catholique, qui remporte le siège de l'arrondissement de Virton.

La poursuite des travaux

La section Marbehan -Virton

Les travaux d'achèvement de la section Marbehan-Virton vont se poursuivre durant l'été et l'automne 1872 et l'inauguration du tronçon aura lieu le 09/11/1872. Un train d'essai est mis à disposition d'une foule d'invités ce même jour.

Un splendide banquet est organisé à Virton, mais ni à la gare ni lors de la réception qui suit, aucun membre de l'Administration communale n'est présent, que ce soit parmi les invités ou parmi les curieux.³

³ Voix du Luxembourg II /12-11- 1872.

L'exploitation commerciale est cependant retardée en raison de travaux de parachèvement encore nécessaires. Un arrêté ministériel finit par autoriser l'exploitation de la ligne au transport des marchandises à partir du 21/04/1873, tandis que le service « voyageurs et bagages » ne débute que le 28/05/1873. C'est à cette occasion qu'est mise en service la gare de Virton-Ville.

La section Virton - Montmedy

Les travaux de la section Virton – Montmédy (Fr) avancent lentement et accumulent du retard. La *Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut* va, quant à elle, connaître des difficultés croissantes à partir de 1871 jusqu'à la faillite du groupe Philippart en 1876. Or l'on sait combien les liens entre Parent-Pêcher et cette société étaient étroits.

La guerre franco-prussienne de 1870-1871 retarde les négociations relatives à l'achat des terrains au-delà de la frontière belge.

Côté français, la liaison vers la Belgique doit son existence à la *Compagnie de l'Est* qui reçoit la concession de la section Montmédy – Écouvriez (frontière) le 17/06/1873.

Le tronçon Virton – Lamorteau est inauguré le 15/03/1881 suivi de Lamorteau – Montmédy, le 01/04/1881, ouvrant ainsi la nouvelle liaison internationale entre Virton et Montmédy.



Passage à niveau à Lamorteau. Coll. Paul Pastiels (Réf. Z04387)

L'Athus-Meuse

La *Grande Compagnie du Luxembourg* ouvre la ligne Bruxelles-Arlon en octobre 1858 et obtient l'autorisation de la prolonger jusqu'aux frontières française et grand-ducale, en direction de Longwy et de Luxembourg.

Les plans de la section Autel (ou Autelbas) – Athus sont acceptés par les Travaux publics en 1860, avec connexion au territoire français, à hauteur de Longwy. La ligne est ouverte au trafic jusqu'à Athus le 13/01/1862. La voie française venant de Longwy est ensuite raccordée, permettant la circulation ferroviaire entre les deux lignes dès septembre 1863.

Face aux difficultés rencontrées par la *Grande Compagnie du Luxembourg*, l'Etat belge décide en 1872 d'ouvrir une liaison alternative pour relier le bassin industriel lorrain au sillon Sambre-et-Meuse. Un traité d'Etat est signé le 26/10/1872 entre les gouvernements belges et luxembourgeois, par lequel le gouvernement belge s'engage à accorder à la *Compagnie Prince-Henri*, fondée en 1868 par Simon Philippart, la concession d'une ligne partant de la gare existante d'Athus, propriété de la *Grande Compagnie du Luxembourg*, jusqu'à la frontière.

La concession de la partie belge fait quant à elle l'objet d'un traité conclu le 31/01/1873 entre l'Etat belge et la *Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut*, également fondée par Simon Philippart. Il s'agissait d'une ligne reliant Athus – Saint-Mard – Bertix – Dinant à la vallée de la Sambre.

Le tronçon Athus – Signeulx sera inauguré le 20/01/1877, suivi le 26/03/1879 par la section Signeulx – Florenville, laquelle croisait la ligne de la Compagnie de Virton sur le territoire de Saint-Mard.

Une gare commune

Des problèmes surgissent au moment du raccordement de la ligne Marbehan – Virton, exploitée par la *Compagnie du chemin de fer de Virton*, à celle d'Athus, à Saint-Mard, raccordement pourtant nécessaire à la poursuite des travaux et à l'acheminement du matériel de construction vers Harnoncourt et Lamorteau.



Carte postale de la gare de Virton-Saint-Mard, Coll. Paul Pastiels (Réf. Z04379)

Intéressée par le tracé de la ligne *Athus-Meuse* sur le territoire de Saint-Mard, la *Compagnie du chemin de fer de Virton* sollicite auprès de l'Etat l'autorisation de s'y raccorder afin de bénéficier de la traversée du village de Saint-Mard. Mais l'Etat oppose un refus à cette demande en 1879.

Les nombreuses difficultés que l'Etat avait connues avec la *Compagnie des Bassins houillers*, notamment lors de la construction des sections Athus- Signeulx et Signeulx-St-Mard de la ligne Athus -Meuse, expliquent sans doute la méfiance dont il fait preuve à l'égard de la *Compagnie du chemin de fer de Virton*, dernière survivante du groupe Philippart.

L'Etat va finalement autoriser le partage de la gare de Virton par l'AR du 06/05/1878 : *A proximité de la ville de Virton, le chemin de fer d'Athus à la Meuse sera établi, sur une certaine longueur, parallèlement au chemin de fer de Marbehan, par Virton, à la frontière française. Sur l'étendue de ces parties parallèles, il sera créé une station (commune) et les deux chemins de fer seront raccordés entre eux de part et d'autre de celle-ci (...)* ;

La gare de Virton-Saint-Mard sera mise en service en 1879, devenant ainsi le point de jonction entre la ligne 155, de la *Compagnie du chemin de fer de Virton* et la ligne 165, Athus-Meuse.



Séparation des lignes vers Marbehan et Athus à Virton. Coll. Paul Pastiels (Réf. Z04378)

La reprise par l'Etat

La fragilité financière de la société, la chute de son principal soutien — le groupe Philippart en 1876-1877 — ainsi que les tensions persistantes avec les pouvoirs publics amènent la *Compagnie du chemin de fer de Virton* à solliciter elle-même son rachat auprès du Gouvernement.

Les deux parties finissent par s'entendre : un accord, entériné par une loi, est signé par le roi Léopold II le 26/08/1880. Lors de la convention de rachat conclue le 06/09/1880 entre l'État et la compagnie, la section Virton-Ville – frontière française est encore en construction. Celle-ci comprend trois tronçons, dont l'un devait être achevé par l'État ; si la compagnie ne parvenait pas à achever les siens, l'État était par ailleurs autorisé à en poursuivre les travaux aux frais de la société.

La section Virton-Saint-Mard – Lamorteau n'étant pas achevée dans les délais prévus, c'est finalement l'État qui doit mener promptement les travaux à leur terme, permettant sa mise en exploitation pour le service voyageurs à partir du 15/03/1881. L'État belge reprend ainsi, à cette date, l'exploitation complète de la ligne Marbehan – Virton – Lamorteau (frontière), longue de 32 km 733.

Au XXe siècle

L'intérêt de la ligne dépasse rapidement le simple transport de voyageurs, réduit de tout temps, mis à part les jours de marché de Virton. En revanche le trafic marchandises international prend dès le début du XXe siècle un développement très important. La ligne s'inscrit dans l'exploitation du bassin sidérurgique via le transport de la minette luxembourgeoise, ce minerai de fer lorrain qui alimente la sidérurgie belge et luxembourgeoise.

L'acquisition des terrains et les travaux de mise à double voie, de renforcement des ouvrages d'art, de modernisation de la signalisation vont débiter peu avant la Première Guerre mondiale sur les lignes Athus-Meuse et Marbehan – Virton - Lamorteau.

La Première Guerre mondiale va bloquer le chantier et la ligne 155 restera à simple voie.

Pendant la guerre 1914-1918, l'acheminement d'une grande partie des munitions, de l'armement et des troupes vers le front de Verdun 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.

Entre les deux guerres, le trafic marchandises dans la région s'intensifie. La ligne Athus-Meuse est mise à double voies. Afin de faciliter la formation des trains de marchandises, on décide de créer deux grandes gares de formation (l'une à Stockem, l'autre à Latour) afin de soulager les gares d'Arlon, de Sterpenich, de Marbehan, d'Athus, de Virton-St-Mard et de Lamorteau, devenues exigües.

De même, de nouvelles remises à locomotives seront aussi établies à Stockem, à Latour et à Bertrix.

A l'aube de la création de la SNCB, le tronçon Marbehan - Virton perd à tout jamais son trafic de transit au profit de la ligne Athus - Meuse. Les travaux de mise à double voie de la ligne 155 ne verront jamais le jour sauf entre Lamorteau et Virton-St-Mard.

Fermeture du trafic voyageurs

En 1938, la SNCF abandonne le trafic voyageurs sur son tronçon de ligne et, après la Seconde Guerre mondiale, les autorails de la SNCB relieront Montmédy à Virton.

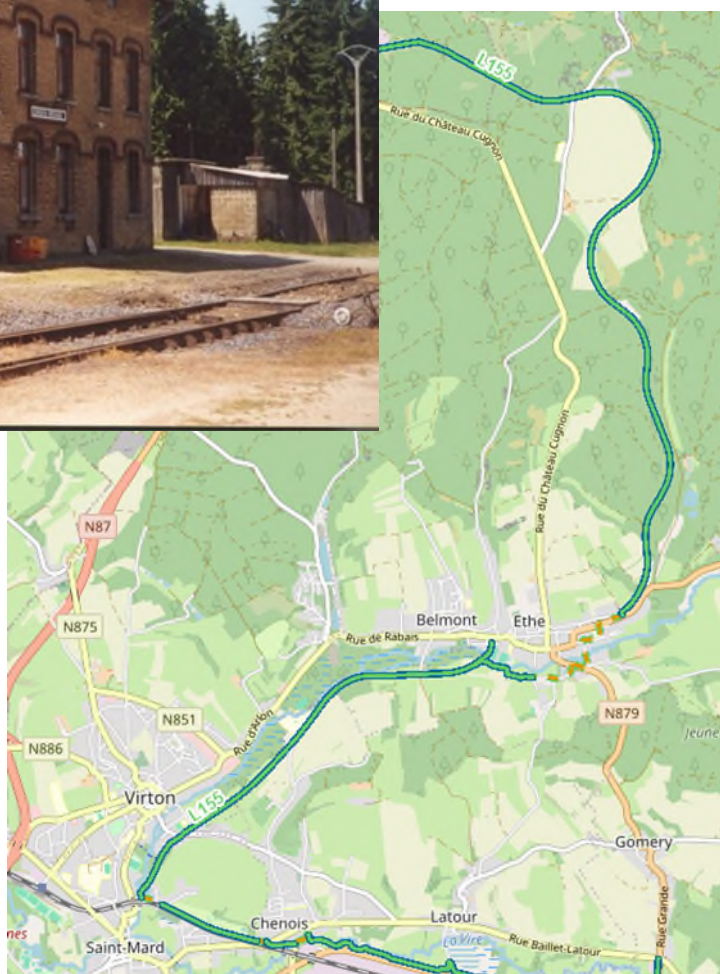
C'est en 1951 que le déclin s'amorce, en deux étapes rapprochées :

- La desserte voyageurs entre Marbehan et Virton est supprimée le 5 février 1951.
- La desserte voyageurs entre Virton et Lamorteau suit le 7 octobre 1951.

Le tronçon Ethe - Virton, qui ne voit plus passer le moindre trafic depuis 1953, est défermé en 1958 suivi en 1968 par le tronçon Croix-Rouge - Ethe, déserté depuis 1962. Ils sont aujourd'hui aménagés en Ravel⁴



Gare de Croix-Rouge, probablement en 2001. (Réf. K05396)



Carte du Ravel ligne 155 ([Ligne 155](#))

⁴ <https://ravel.wallonie.be/home/carte-interactive.html>

En 1985, la SNCF et la SNCB conviennent de fermer le point frontière de Lamorteau - Écouvriez. Elle sera effective le 29/09/1985.

En juin 1997, un nouveau raccordement de 4,6 km relie l'usine d'embouteillage Valvert (*Nestlé Waters Belgium*) qui se détache de la ligne 155 à la bifurcation St Lambert, numérotée ligne 289.

La section Marbehan - Croix-Rouge qui n'a plus vu passer le moindre train depuis 2008 - est désactivée par Infrabel qui ne souhaite plus financer son entretien.

En juin 2016, il fut mis fin à l'exploitation de ce tronçon de ligne.

Les dessertes de la scierie Dusausoit à Croix-Rouge et de la firme Valvert à Etalle s'achèveront respectivement le 12/04/2007 et le 22/07/2008.

En 2019, à l'occasion de la modernisation des installations de la gare de Marbehan, l'aiguillage de raccordement de la ligne 155 est supprimé.

En 2021, le parlement wallon décide, dans le cadre des travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg en gare de Marbehan, que : *l'appareil existant qui donnait accès aux lignes 155 et 289 devait être remplacé par un nouvel appareil compatible avec le nouveau tracé des voies. En l'absence de perspectives à court/moyen terme de reprise du trafic sur les lignes 155 et 289, il a été décidé de postposer la pose de cet appareil jusqu'à l'éventuelle remise en service des lignes. Depuis 2019, les lignes 155 et 289 sont donc déconnectées du réseau.*⁵

Le tronçon Virton – Harnoncourt (usine Burgo, ex-Cellulose des Ardennes) est le seul vestige encore en service de toute la ligne 155. Il s'agit d'un simple raccordement industriel à voie unique, exploité en desserte fret pour l'approvisionnement et l'expédition de produits liés à la fabrication de pâte à papier. La seconde voie et les deux voies de la partie désaffectée entre l'usine d'Harnoncourt et la frontière ont été démontés par suite de l'AR du 21/08/1986.

Catherine Walravens et Paul Pastiels,
Septembre 2026.

⁵ [Le Parlement de Wallonie](#)

Bibliographie succincte

- Articles :** L'eau de Valvert a un accès direct au réseau, *B-Cargo News*, n° 5, 1997, p.6-7, BIB_K710587
- Virton-Lamorteau-Montmédy, une liaison internationale par la vallée du Ton, *Trans-Fer*, n° Numéro Hors-série, 01-04-1986, p.21-38, BIB_K617442
- HENNEQUIN M. Le premier Chemin de Fer en Gaume. *Annales de l'Institut Archéologique du Luxembourg (1972/1973)*, p.253-279, BIB_K804422
- ZACHARY D. Il y a 150 ans, Virton était relié au rail via Marbehan, *Avenir (L')*, 31-05-2023, BIB_J715135
- Livres :** DELHEZ J-C. *150 ans de train en Luxembourg belge. 1858-2008*. Neufchâteau : Weyrich, 2008, 178 p., BIB_B14209
- DEMEUR A. *Les sociétés anonymes de Belgique. 1865 à 1869. Suite et complément de la collection complète des statuts en 1857*. Bruxelles - Paris – Leiptzig : Chez l'Editeur, Chez Guillaumin et C°, Chez Muquardt, 1870, 797 p. BIB_C700486
- DUMONT P., GEERINCK O. *Sur les rails d'Ardenne et de Gaume*. Baulers : Les éditions du Cabri, 2004, 176, BIB_C804005
- LEONARD J.C. *Lamorteau Histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy*. GTF Editions asbl, 1992, 50 p. BIB_A700639
- MARGANNE R. Le rail en gaume. Liège : Trans-Fer ; n° Hors-série, 1986, 103 p. BIB_A24845
- MARTHA F. ET CIE, *Projet de chemin de fer destiné à relier directement la ville d'Arlon à Montmédy, en passant par Châtillon, Saint-Léger, Ethe, Virton, Saint-Mard, Damicourt, Harnoncourt et Lamorteau. Mémoire avec cartes à l'appui du projet et demande en concession adressée au département des travaux publics*. Fleurus, 1857, 26 p. BIB_B10223
- OTH J. *Société Nationale des Chemins de fer belges. Lignes et gares de la province de Luxembourg*. Neufchâteau, 2013, 51 p. BIB_C700084
- Internet :** [LIGNE 155 de Etalle à Virton | Chemins du Rail ASBL](#)
- [Ligne EB/SNCB 155 : Marbehan - Virton - Montmédy](#)

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Ligne 155 Marbehan - Virton - Lamorteau - frontière française

Collection musée : Ligne 155 Marbehan - Virton - Lamorteau - frontière française