

Le Nord-Belge

Création : 1854

Reprise : le 10 mai 1940 par la SNCB

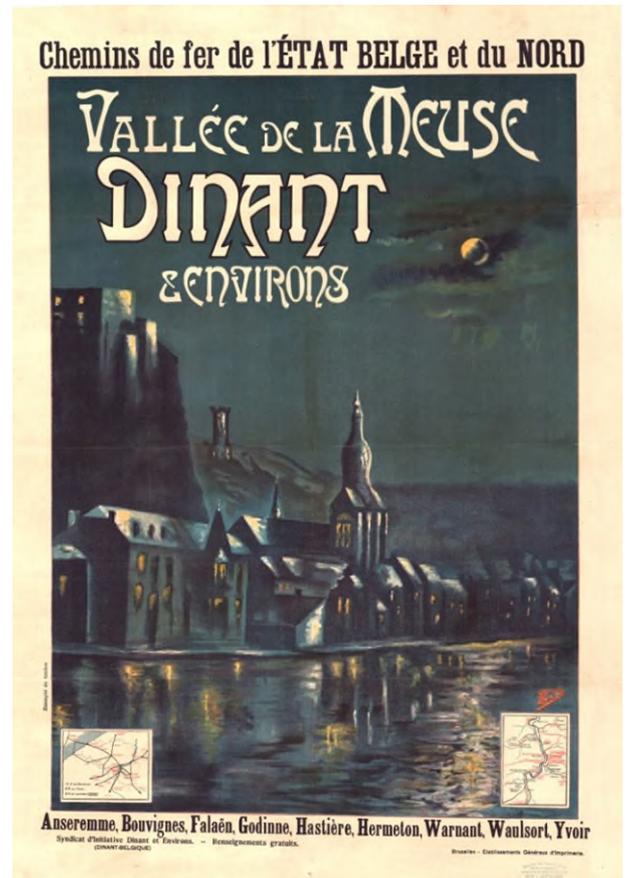
Fondateur : James de Rothschild et ses associés

Spécificités : branche administrative belge de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord (France)

Abréviation : Nord-Belge

Lignes : L 130A Charleroi - Erquelinnes
L 96 Mons-Quévy-(Haumont)
L 125 Namur - Liège
L 154 Namur - Givet

En quelques mots : Le Nord-Belge ne désigne pas une concession octroyée mais est en réalité une dénomination conventionnelle donnée à quatre lignes situées en Belgique et exploitées par la Compagnie française du Chemin de fer du Nord entre le 28/06/1854 et le 10/05/1940. Les deux premières sections de ce réseau, *Charleroi-Erquelinnes* et *Namur-Liège*, ont été concédées en mai et juin 1845 puis réalisées grâce à des capitaux anglais. Vint ensuite, en 1857 la ligne *Mons-Quévy-Haumont*. Le réseau était complété en 1863 par la ligne *Namur-Givet*.



'Vallée de la Meuse Dinant & environs (Chemin de fer de l'Etat belge/ Chemin de fer du Nord) (Réf. 12462)

Historique

Les premières concessions ferroviaires des lignes qui constitueront le futur réseau Nord-Belge sont d'abord adjugées à d'autres sociétés :

- Une concession, adjudgée par arrêté-royal (AR) le 20/06/1845 à la *Société des Chemins de fer de Liège à Namur et de Manage à Mons avec leurs extensions* et comprenant aussi la ligne Mons-Manage-Bascoup,
- Une concession accordée le 28/05/1845 à la *Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France* pour un chemin de fer de Charleroi à la frontière française (Erquelinnes), le long de la Sambre.

Contexte des concessions

Dès la décision prise de créer un réseau de chemin de fer en Belgique se pose la question de son financement. En Angleterre et en France, l'Etat avait déjà octroyé des concessions à des privés. Quand en 1845-1846 des investisseurs anglais sollicitent des concessions de lignes en Belgique, l'Etat belge avait déjà construit 559 kilomètres de voies.

Une première concession est cependant accordée en 1842 à un Belge, De Ridder¹, pour la ligne d'Anvers à Gand par le Pays de Waes.

L'année 1845 marque le début de la période anglaise.

9 concessions totalisent en 13 ans près de 855 kilomètres de lignes à rajouter au réseau de l'État, minoritaire. On y trouve notamment le Nord-Belge, une branche administrative belge de la *Compagnie du Chemin de Fer du Nord* (France) qui, à partir de 1854, va exploiter différentes compagnies de chemins de fer belges en Wallonie.

Il faut donc tout d'abord s'intéresser à la genèse du réseau des chemins de fer français pour comprendre l'histoire du Nord-Belge.

Contexte historique de La Compagnie du Chemin de fer du Nord

La genèse des Chemins de fer français

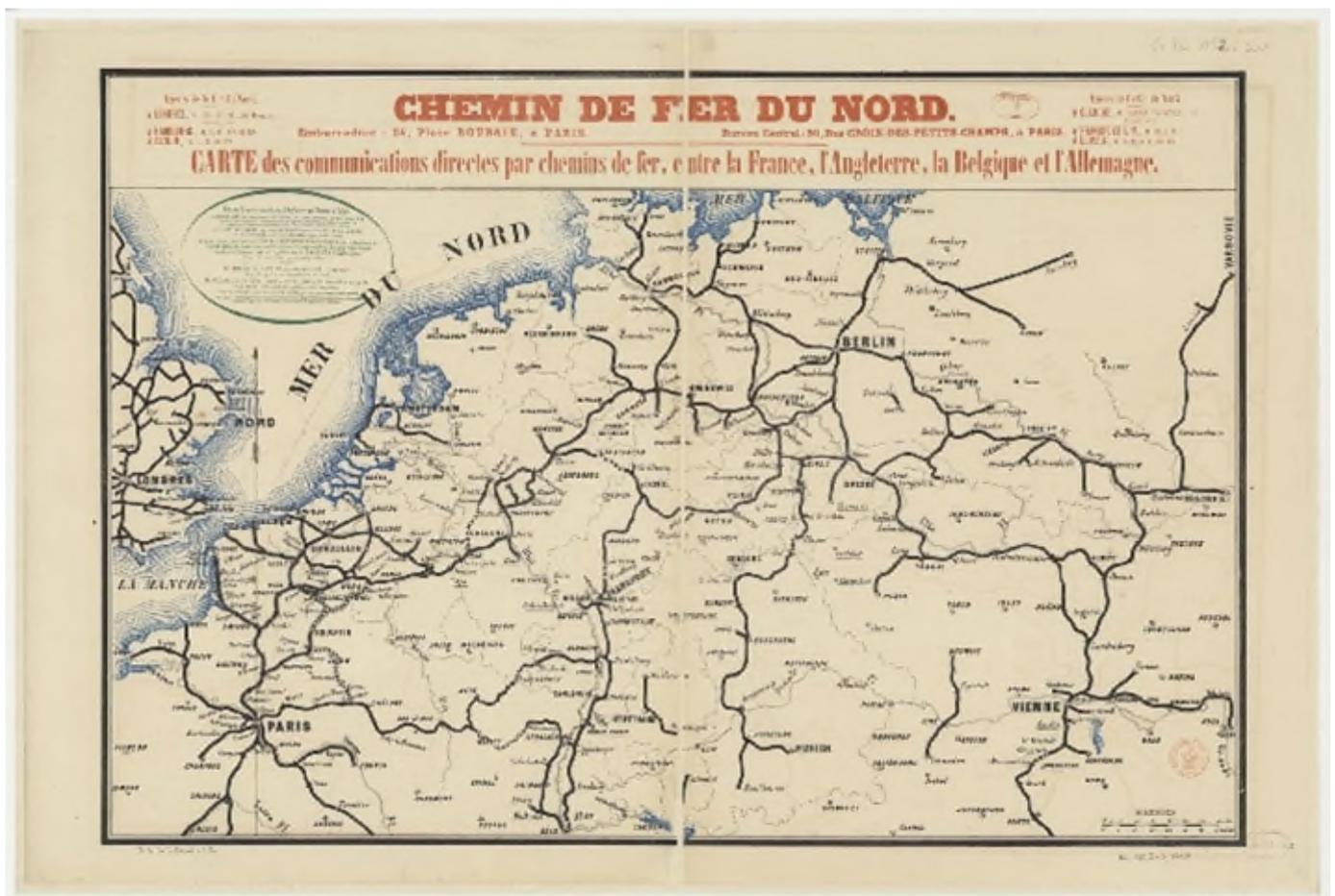
Le 11/06/1842, François Guizot, ministre du roi Louis-Philippe, promulgue une loi sur les chemins de fer qui va dessiner le futur réseau ferré français. Par cette loi, l'État promet des monopoles avec des concessions à long terme aux compagnies privées qui voudront se lancer dans l'aventure. La loi projette aussi sept réseaux en étoile au départ de Paris, vers la Manche, l'Atlantique, les Pyrénées, la Méditerranée et le Rhin, ainsi que deux réseaux transversaux de la Méditerranée au Rhin et de l'Atlantique à la Méditerranée. Chaque réseau est volontairement déconnecté des autres afin que les compagnies privées ne puissent pas fusionner et se constituer en monopole.

Mais la mise en œuvre de cette loi est retardée par les crises économiques et politiques et ne va démarrer vraiment que plus tard.

L'État français va concéder le 10/09/1845 l'exploitation des lignes de Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes, avec des embranchements annexes, soit 500 km de lignes à la *Compagnie du chemin de fer du Nord*, compagnie française, créée le 20/09/1845 par les banquiers James de Rothschild et ses associés.

¹ De Ridder¹ est, l'ingénieur qui, avec son collègue Simons, est à l'origine des chemins de fer belges.

La Compagnie du Chemin de fer du Nord



Le Chemin de fer du Nord, 1852 (Source : gallica.bnf.fr/BnF)

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Cette puissante Compagnie du Chemin de fer du Nord va chercher à étendre son exploitation au-delà des frontières française. En France, le réseau est vite étendu par l'absorption d'autres compagnies présentes dans la région (dont la *Compagnie du chemin de fer de Creil à Saint Quentin*, en direction du territoire belge le 19/02/1852).

La *Compagnie du Nord* voit en effet tout l'intérêt de constituer une liaison ferroviaire entre Paris et la Prusse et la liaison Paris – Saint-Quentin est le premier maillon d'un future liaison entre Paris et Cologne.

L'extension vers la Belgique et le rachat des compagnies exploitant les concessions en Belgique

La Compagnie va alors constituer, section par section, l'assemblage du réseau belge de la compagnie, en direction de la Prusse et va contracter divers engagements avec des compagnies belges afin d'exploiter leurs lignes.

La liaison Paris - Cologne se compose ainsi :

- Une ligne française partait de Paris et aboutissait, à la frontière belge, à Erquelinnes
- D'Erquelinnes à Charleroi, la Compagnie du Nord a pris en bail une ligne belge
- De Charleroi à Namur, elle emprunte la ligne de l'Etat belge
- De Namur à Liège, l'exploitation se fait par la Compagnie du Nord
- De Liège à Welkenraedt, frontière prussienne, la Compagnie du Nord emprunte de nouveau une section de ligne exploitée par l'Etat belge
- De Welkenraedt à Cologne, c'est le Chemin de fer Belge-Rhénan qui complète la ligne

Toujours dans le but d'étendre son réseau vers des régions intéressantes financièrement, la *Compagnie du Nord*, va établir une autre convention avec la *Compagnie de Namur à Liège et ses extensions* afin de construire en Belgique une ligne de chemin de fer de Namur à Givet, destinée à créer au Nord un second service sur l'Allemagne et à transporter en France les produits pondéreux qui abondent dans les contrées montagneuses que ces lignes traversent.

En 1854, une autre concession est accordée aux frères Rothschild pour un chemin de fer international de Mons à Hautmont.

Nous verrons cela plus en détail ultérieurement.

Le réseau de la Compagnie du Nord en Belgique

Ligne de Namur à Liège

Comme nous l'avons déjà dit plus haut, l'année 1845 marque le début de la période anglaise des concessions en Belgique.

Par AR du 20/06/1845², une ligne, à double voie, de chemin de fer de Liège à Namur et de Manage à Mons est donnée en concession à des financiers britanniques, pour une durée de 90 ans. Ils créent la *Société des Chemins de fer de Liège à Namur et de Manage à Mons avec leurs extensions*.

Deux branches partant de Liège devaient se réunir entre Ougrée et Flémalle pour ne former plus qu'une jusqu'à Namur par Huy, en empruntant la rive gauche de la Meuse.

Le Gouvernement imposa une « obligation de prolonger le chemin par Dinant jusqu'à la frontière, si endéans les dix premières années de la concession l'on construisait en France un chemin de fer venant aboutir à Vireux ou à tout autre



Carte postale de l'ancienne gare de formation de Kinkempois. La gare fut inaugurée en 1883 par la Compagnie du Nord-Belge. (Réf. Z00305)

² Publié le 02/08/1845 et faisant suite à la convention provisoire, conclue le 19/06/1845.

pont de la vallée de la Meuse ; en tous cas, autorisation de construire ce prolongement quand même le gouvernement français ne s'y raccorderait pas. »

Par la loi du 04/06/1850, la Compagnie fut dispensée de construire des bâtiments spéciaux aux abords de Liège et de Namur et autorisée à se lier et à se servir des gares de l'Etat, entraînant une exploitation commune des gares de Liège et Namur.

Commencés en janvier 1846, les travaux sont terminés le 19/11/1850 pour la partie principale et le 01/07/1851 pour la ligne accessoire. Au mois de mai 1850, l'Etat doit venir en aide à la Compagnie; mais cela ne suffira pas.

Une modification des statuts par AR du 28/10/1854 va changer la dénomination en *Société des Chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions*.

Mais la ligne entre Liège et Namur intéresse les Rothschild et, dès 1853, la *Compagnie du chemin de fer du Nord* ouvrait des pourparlers avec les propriétaires anglais pour une prise de bail.

Un accord provisoire est signé le 28/06/1854³.



Carte postale de la gare de Bas-Oha. Coll. P. Pastiels (Réf Z00326A)

La compagnie se substituait à celle des Chemins de fer de Namur à Liège pour la durée de la concession moins un jour.

Suite à l'acquisition de la ligne de Liège à Namur, la *Compagnie du chemin de fer du Nord* va également demander en 1856, l'acquisition de la section de Mons à Manage par Nimy, Obourg, Havre, Bracquegnies, etc... mais le Gouvernement belge s'opposera formellement à cette rétrocession. L'exploitation sera reprise par l'Etat le 01/08/1858.

Lors de la reprise, la *Compagnie du chemin de fer du Nord* hérite d'un matériel roulant en bon état, de plusieurs gares, de nombreux passages à niveau et ouvrages d'art. La compagnie devra par contre construire bon nombre de bâtiments et continuera à utiliser, en commun avec l'Etat belge, les gares de Liège et de Namur.

La concession offrait de nombreux avantages à la *Compagnie du Nord*. Elle bénéficiait du trafic provenant des établissements industriels voisins.

³ Il est consigné par acte du 22/12/1854. La cession du bail est consignée par AR du 31/01/1855 dans le MB du 31/01/1855 avec prise d'effet le 01/01/1855.

Le profil de cette ligne à double voie, longue de près de 74 km et établie le long de la Meuse, permettait l'acheminement de trains lourds pour le transport de houille, de minerais de fer, de zinc, de plomb et des pierres calcaires.

D'autre part, la ligne était établie en prolongement de la ligne Erquelines à Charleroi tout en demeurant séparée par la section de Charleroi à Namur que l'Etat belge refusera d'abandonner.

Stations : Liège, Tilleur , Jemeppe , Flémalle-Grande , Flémalle , Engis, Hermalle, Amay, Ampsin , Huy, Bas -Oha , Andenne , Sclaigneaux , Namèche , Marche - les - Dames, Namur.

Convention Charleroi-Erquelines

Contexte : Jusqu'en 1852, les *Chemins de fer du Nord* avaient été seuls en possession de la voie rapide entre la France et l'Allemagne. Mais l'ouverture du chemin de fer de Paris à Strasbourg⁴ raccourcissait la distance pour atteindre le Rhin. La distance entre Paris et Cologne comptait 585 km tandis que via Erquelines-Namur, elle n'était que de 507 km ! Il fallait agir pour maintenir l'avancée de la Compagnie.

La concession : Lors de l'arrêté de concession du 28/05/1845⁵ signé par le roi Léopold Ier en faveur d'une *société anonyme pour la construction d'un chemin de fer d'Erquelines à Marchienne-au-Pont, près Charleroi, par la vallée de la Sambre*, le Conseil d'administration de ladite société est composé entre autres de banquiers français et anglais⁶ mais avec le siège social à Bruxelles.⁷ Il s'agissait d'établir une ligne allant de la frontière jusque Marchienne-au-Pont, pour se relier au railway de l'Etat près de Charleroi. Les concessionnaires furent autorisés, à des conditions déterminées, à exploiter en commun la gare de Charleroi.



Carte postale de la gare d'Erquelines (Réf. Z11849)

Les travaux seront suspendus et prorogés plusieurs fois en raison de crises financières qui se succèdent dès 1846. Dès lors, la compagnie va demander plusieurs délais à l'Etat. Fragilisée économiquement, la *Société du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France*, va engager des pourparlers avec la *Compagnie du Chemin de fer du Nord*.

Finalement, le chemin de fer de Charleroi à Erquelines sera ouvert à l'exploitation le 06/11/1852 ; il a une étendue de 31 kilomètres à double voie.

⁴ La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg est une société anonyme, créée en 1845 pour la concession de la ligne de Paris à Strasbourg.

⁵ Loi du 21 mai.

⁶ Cette concession est l'une des premières accordées en 1845 à des capitaux anglais.

⁷ Ceci permettait d'éluder la loi belge interdisant d'accorder une concession de ligne située en territoire national à une compagnie étrangère, non domiciliée en Belgique.

Ce n'est que le 03/11/1854 que la *Compagnie du Chemin de fer du Nord* signe le traité définitif et prend en bail l'exploitation de cette ligne pour la durée de la concession, (90 ans moins un jour).

Stations : Charleroi, Marchienne, Landelies, Thuin, Lobbes, La Buisserie, Soire-sur-Sambre, Erquelinnes.

Le chemin de fer de Charleroi à Erquelinnes fait alors partie intégrante de la grande ligne internationale de Paris à Cologne. Désormais, la *Compagnie du chemin de fer du Nord* s'est assuré le droit de cité en territoire belge, James de Rothschild y faisant figure de philanthrope en se substituant à l'Etat pour tirer d'un mauvais pas une compagnie en difficulté. James Rothschild et la *Compagnie du Nord* légalisait la présence du Nord français sur le territoire belge.

Convention de Mons à Hautmont (F)



La loi du 15/06/1853 autorisait la concession d'un chemin de fer de Mons à Quévy, frontière française à la Société Générale et à M. le Baron James de Rothschild. Par AR du 15/01/1854⁸ il obtenait donc la concession située en partie sur le territoire belge (17 km) et en partie sur le territoire français (10 km).

Ce réseau de voies ferrées relie une partie des houillères du bassin du couchant de Mons à la Sambre et aux rivages du canal de Mons à Condé.

La ligne de Mons à Hautmont (F)

forme en outre un prolongement de la branche du chemin de fer du Nord, la plus directe entre Paris et Bruxelles.

Les travaux devaient être terminés deux ans après la publication de l'arrêté royal mais le délai d'exécution est prolongé jusqu'au 01/05/1858.

La ligne sera finalement mise en exploitation au 01/01/1858. La concession devait prendre fin le 01/05/1948.

Le 09/02/1856 est formée la *Compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain*.⁹ Elle reprend deux concessions de dates bien éloignées, la première, du chemin de fer de Saint-Ghislain, déclarée d'utilité publique et adjugée en 1836, et la seconde, de Mons à Hautmont, concédée seulement en 1854.

⁸ MB du 18/01/1854

⁹ AR du 02/03/1856 paru au MB du 07/03/1856

La *Compagnie du chemin de fer du Nord* va signer un traité le **04/06/1858**¹⁰ avec la *Compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain* pour sa reprise à partir du 01/07/1858.

Selon le cahier des charges, ce chemin se confondait avec la ligne de l'Etat vers Quiévrain, depuis la station de Mons pour aboutir à la frontière près d'Aulnoye.

Enfin, le traité fait avec la *Compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain* fournit au Nord les moyens de transporter économiquement à Paris les houilles du Flénu, par les diverses branches du chemin pris à bail. En outre, la ligne de Mons à Hautmont donne à la *Compagnie du Nord* une communication de plus avec le réseau belge et forme l'une des sections de ligne la plus directe de Paris à Bruxelles.

Stations : Mons, Cuesmes, Frameries , Quevy, Feiguies , Hautmont .

Convention de Namur à Givet ¹¹

Pour rappel, la *Compagnie du Chemin de fer du Nord* prenait bail de la *Compagnie de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions* au 01/01/1855.

La convention conclue au sujet de Liège-Namur comportait une clause relative à l'obligation pour le concessionnaire de prolonger la voie par Dinant jusqu'à la frontière, si, pendant les 10 premières années de la concession, on construisait, en France, un chemin auquel ce prolongement pourrait se raccorder.

La prolongation est réalisée par le décret impérial du 10/06/1857 qui concédait une voie de chemin de fer de Charleville à la frontière belge, par Givet.

La section Namur - Dinant, à voie unique, est officiellement ouverte au trafic de voyageurs le 11/11/1862. Les trains de marchandises ne circuleront seulement qu'à partir du

05/02/1863, au lendemain de la mise en service de la section Dinant – Givet. Cette section Dinant - Givet est longue de 18,946 km sur le territoire belge et de 3,229 km sur le territoire français, soit une longueur totale de 22,175 km. La liaison frontalière n'était pas utilisée pour le passage des trains de voyageurs internationaux à longue distance.



Carte postale de la gare de Marche-les-Dames. Coll. P. Pastiels (Réf. Z00343)

¹⁰ Traité du 04/06/1858 et AR du 13/03/1859.

¹¹ Voir la fiche historique sur la ligne 154 : Namur–Dinant – frontière française-Givet

Le prolongement de Namur à Givet, en mettant la ligne de Namur à Liège en relation directe avec l'est de la France, a eu pour effet d'ouvrir un nouveau débouché aux produits des houillères et des nombreuses usines métallurgiques de la vallée de la Meuse.

Stations : Namur, Jambes , Dave , Lustin , Godinne , Yvoir , Dinant, Hastière , Agimont , Givet .

La reprise par la SNCB

Selon les termes des contrats, les concessions devaient revenir à l'Etat belge au terme d'un délai de 90 ans.

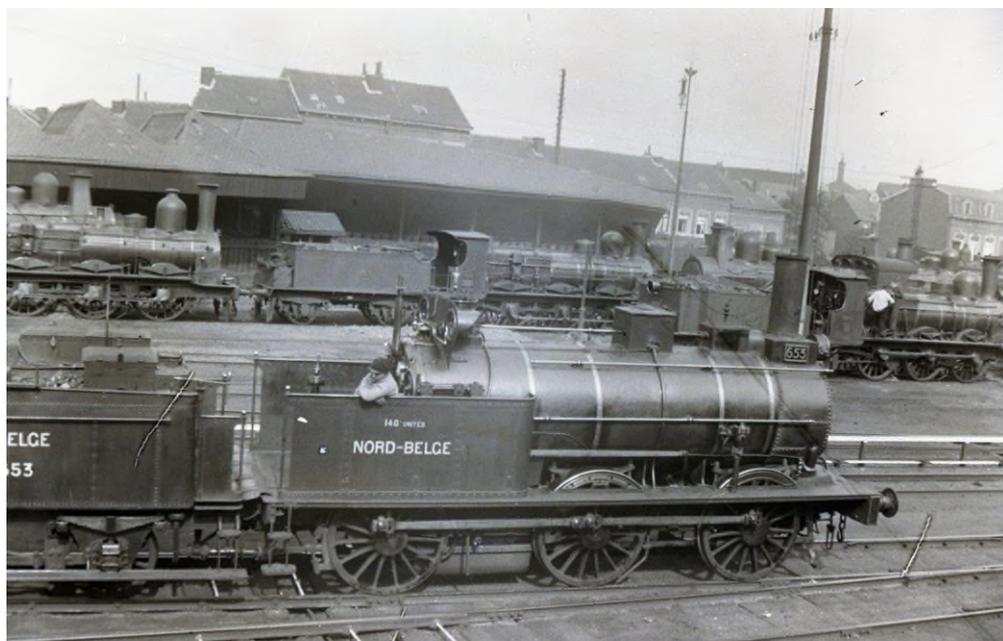
Mais, suite à l'invasion de la Belgique par l'armée allemande, le gouvernement belge va prendre le contrôle du *Nord-Belge*.¹²

Au lendemain de la Libération, de longues négociations avec les administrateurs et les financiers du *Nord-Belge* ont lieu afin de négocier le rachat du matériel et installations de la compagnie. Ceci sera effectif vers 1948. La date de rachat rétroactif sera fixée au 10/05/1940.

Matériel roulant

Pour couvrir les besoins des diverses compagnies formant le *Nord-Belge*, la *Compagnie du chemin de fer du Nord*, qui exploite ces lignes, va passer des commandes importantes pour un total de plus de cent locomotives à l'industrie belge. Elle va de plus améliorer le matériel de traction des anciennes compagnies et prêtera des locomotives de son réseau français.

Lors de l'invasion de la Belgique, en août 1914, les locomotives sont acheminées vers le réseau français



Locomotive à vapeur n°653 du Nord-Belge Quanjér (Réf. Q1219)

et il ne reste en Belgique que quelques locomotives de gare et les locomotives immobilisées pour réparation dans les ateliers.

A l'issue du conflit, les locomotives évacuées en France vont rentrer au pays, sauf deux. Les pertes de la société du *Nord-Belge* sont assez limitées mais l'ensemble du parc est assez âgé. Quelques locomotives « Armistices » reçues en dommage de guerre vont alimenter le parc.

Le *Nord-Belge* va alors investir dans la construction de 55 nouvelles locomotives entre 1927 et 1931.

¹² Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate, il reste trois compagnies ferroviaires privées en Belgique : celle de Malines à Terneuzen, la Compagnie de Chimay et le Nord-Belge.

Le matériel de la compagnie sera repris par la SNCB en octobre 1941 avec effet rétroactif au 10/05/1940.

Gares et bâtiments

On peut encore aujourd'hui voir les gares construites par le *Nord-Belge*.

D'après De Bot¹³, l'information quant à la construction des gares provient principalement des Comptes-Rendu. Ceux-ci ne reprennent les améliorations et rénovations apportées par les compagnies privées qu'à partir de 1876. Les gares dont il n'est pas fait mention ont donc été remplacées avant 1876.

De Bot précise encore :

« L'atmosphère du Nord-Belge doit tout à la France, tant les gares, les signaux, les passages à niveaux, que les locomotives, les voitures et les wagons. Même le vocabulaire diffère de celui de l'Etat. On y parle d'un *bâtiment des voyageurs* là où l'Etat emploie *bâtiment des recettes*. Les bâtiments types du Nord-Belge sont eux de la Compagnie du Nord et l'architecture des gares plus grandes adopte les modèles français. .../...

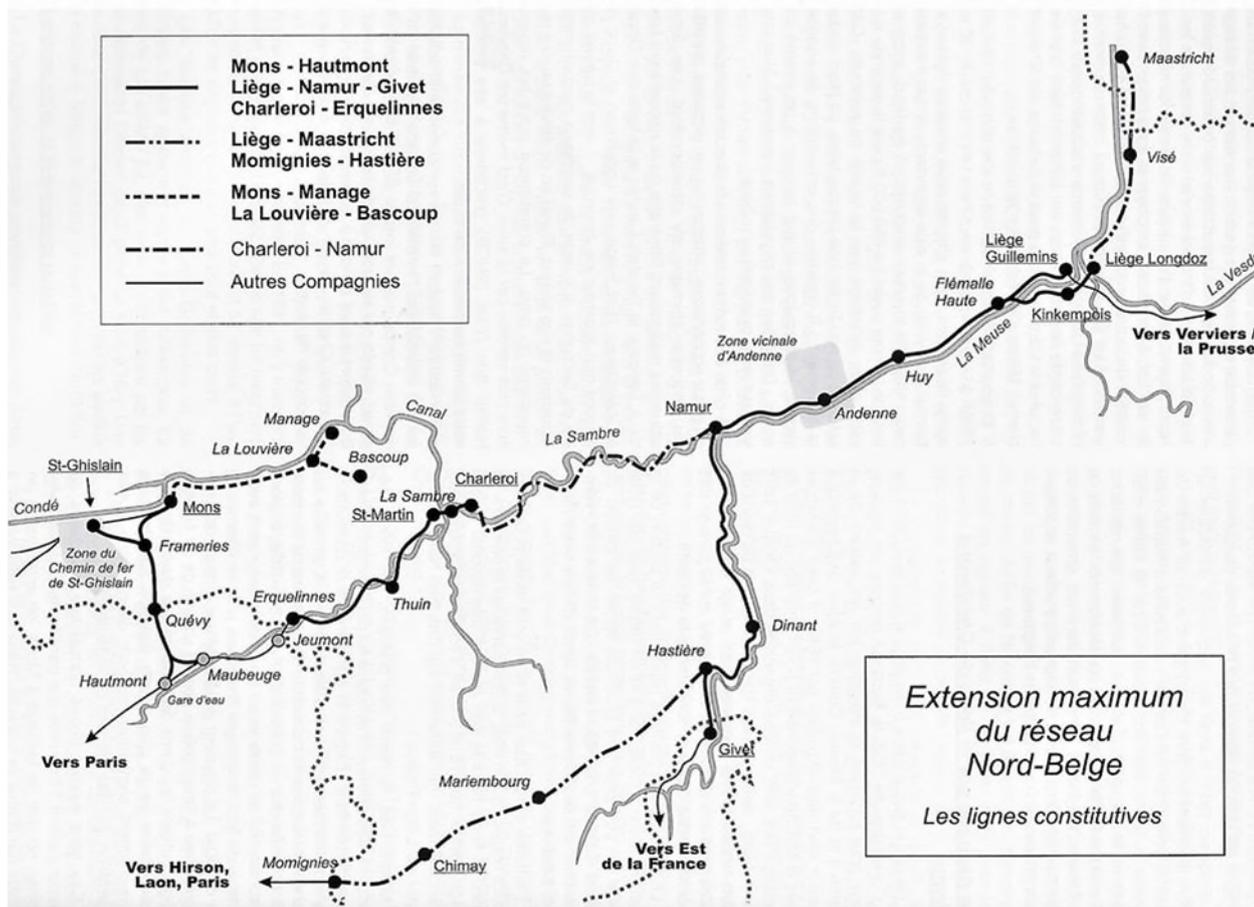


Carte postale de l'ancienne gare de Kinkempois, construite en 1883 en style français par la Compagnie du Nord-Belge (Réf. Z00788)

Les plans des gares plus petites viennent de France où la Compagnie du Nord utilise les mêmes modèles, et cela, de 1862 date des premières gares du Nord- Belge entre Namur et Dinant, à la construction de Sclaigneaux en 1890. »

Catherine Walravens
Avril 2023

¹³ Voir livre de De Bot. Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835-1914. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. ill. A24858



Extrait du livre de A. Dagant : La Compagnie du Nord-Belge et ses locomotives. 2009. C317158

Bibliographie succincte

- Articles :** Inauguration du Chemin de fer du Nord, *l' Illustration, journal universel* , n° 172, 13-06-1846, p.227-, K711548
- Les premières locomotives des lignes Nord Belges. *Tampon (Le)*, n° 184, 15-06-1928, 2 pages non numérotées, K713994
- Demeur, R. Chemins de fer du Nord, dans *Les chemins de fer français en 1860 : Statuts des compagnies, notices historiques-situations financières avec une introduction*, 1860 p. 23
- DAMBLY P. Nos inoubliables "vapeur". Onzième période, 1940-1946 Reprise de Nord belge et 2ème guerre mondiale (18), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 135, 01-11-1967, p.18-21, K560304
- DAMBLY P. Nos inoubliables "vapeur". Onzième période, 1940-1946 Reprise de Nord belge et 2ème guerre mondiale (suite) (19), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 136, 01-12-1967, p.18-21, K560306
- DAMBLY P. Onze onvergetelijke "stomers". Elfde periode, 1940-1946. Overname van de Nord Belge en 2de wereldoorlog (18), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 135, 01-11-1967, p.18-21, K560530
- DAMBLY P. Onze onvergetelijke "stomers". Elfde periode, 1940-1946. Overname van de Nord Belge en 2de wereldoorlog (vervolg) (19), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 136, 01-12-1967, p.18-21, K560532
- Livres :** Chez nous au Nord-Belge!. *Les dialogues de Jean-Jacques ou les mystères de l'exploitation commerciale*. Kinkempois-Liège : Syndicat des agents de la Cie. du chemin de fer du nord-lignes belges, 1929, 319 p. A700101
- Un siècle et demi de rail dans la vallée de la Meuse (1850 - 2000)*. Bruxelles : SNCB, 2000, 16 p. C4916
- CASSART Y. *Le Nord-belge 1850-1940*. CASSART, 2003, 19 p., C6711
- DAGANT A. *La compagnie du Nord-Belge et ses locomotives*. PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2009, 312 p. ill. C317158
- DE LAVELEYE A. *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges*. Bruxelles-Paris : A. Decq - E. Lacroix, 1862, 228 p. B8938
- LINTERS A., DE LAVELEYE A., BOGAERD K. *Spoorwegen in België. Chemins de fer en Belgique. Railroads in Belgium. Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer en Belgique (reprint). De Yzeren Wegen in België (reprint)*. Gent : VVIA, 1985, 240 p. B00090
- LOISEL F. *Annuaire spécial des Chemins de Fer belges, période de 1835 à 1865 inclus, publié sous la direction de la Conférence des chemins de fer belges par son secrétaire, 1867 Volume 1*. Bruxelles : Comptoir univ. d'imprimerie et de librairie, Victor Devaux et Cie, Propriétaires-Editeurs, 1897, 829 p. C574686

PONDEVEAUX L. *Le Nord. Etude historique et technique d'un grand réseau français*. Lille : V. Bresle, 1931. - 280 p. : ill. ; B + carte, B00039

VANDENBERGHEN J. *VII. Le Nord belge 1845-1940*. Bruxelles : SNCB, 1988, 300 p. C3486

Sites internet :

https://www.tassignon.be/trains/Nord_Belge/Nord_Belge.htm#_%3CH2%3ELIGNE_DE_MONS

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

Catalogue Bibliothèque : Compagnie du Nord-Belge

Collection musée : Nord-Belge