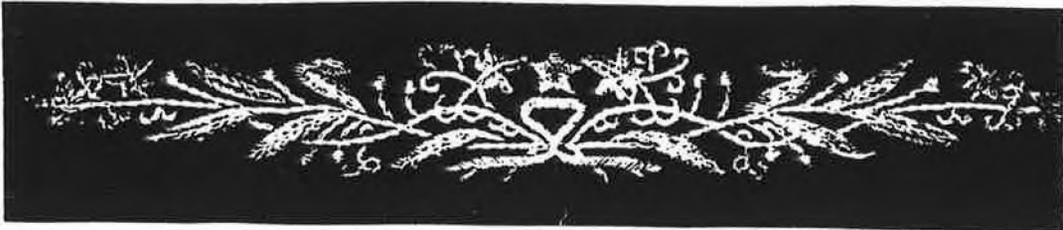


LE  
NORD  
BELGE

1702720

LE MORD BELGE.



A mon Grand-Père paternel...

(c) CASSART Yves  
Montagne-de-la-Croix, 33,  
5500 BILWART.  
*Rue Marie-Henriette 4.*  
*6800 Verviers.*

NORD-BELGE		
12	14 OCT 27	12
LIÈGE-LONGDOZ		

NORD BELGE  
- 6 JANV 1903  
AMP SIN

en bleu

SERAING  
5  
1.3  
73

en bleu

SERAING  
15 JANV 1890

NAMUR NORD-BELGE

25 JUIL 88

en noir ou en bleu

NORD-BELGE	
- 1 MAI 1914	
LIEGE-LONGDOZ	

# 1. HISTORIQUE.

Le Nord-Belge est une dénomination conventionnelle de 4 lignes de chemins de fer, exploitées en Belgique, et ce dans le Sud du pays.



L'Etat belge ayant déjà construit 559 km de voies, lorsqu'en 1845-1846 des capitalistes anglais sollicitèrent des concessions de lignes en Belgique. L'année 1845 marque le début de la période anglaise; 9 concessions pour la construction de lignes, au total 855 km, furent accordées à ces capitalistes pour une durée de construction de 2 ans. Parmi celles-ci citons : le 28 mai 1845, ligne Charleroi - Erquelines , et le 28 juin de la même année, celles de Namur - Liège et Mons - Manage (1).

La "Compagnie Française du Chemin de Fer du Nord", cherchant des voies de pénétration dans notre pays et particulièrement le contrôle du trafic de la grande artère ferroviaire Paris - Köln, prit en bail les diverses lignes lui permettant cette pénétration. Elle prit en bail les lignes :

- Namur - Liège, le 05 septembre 1851
- Charleroi - Erquelines, le 01 janvier 1854
- Mons- Quévy, le 25 octobre 1858

Le réseau de la "Compagnie du Nord" sera complété en 1862 par la ligne Namur - Dinant qui sera prolongée jusqu'à Givet en 1863. Lorsque la "Compagnie du Nord" empruntait la ligne Charleroi - Namur, elle devait payer un droit de transit à l'Etat belge.

Ce n'est qu'en 1863 que la "Compagnie du Nord" créera la filiale belge dénommée "Nord-Belge". Le "Nord-Belge" exploitera au total 174 km de lignes, jusqu'à son expiration fixée d'abord le 9 septembre 1947, puis au 31 décembre 1951 et enfin, à la suite d'un accord avec l'Etat belge", à la date fatidique du ... 10 mai 1940.

Le réseau ne subira aucune addition ni amputation de lignes jusqu'à son expiration de concession et de son existence sociale.

(1) La ligne Mons - Manage a été rétrocédée à l'Etat belge le 1 août 1858.

A gauche :

Lanterne de secours

Avec verres clairs ou bleus. A bougie ou à pétrole.

Pour centrales électriques et protection aérienne.

Poids : 1 kg 525 - Haut.: 330 mm

Au centre :

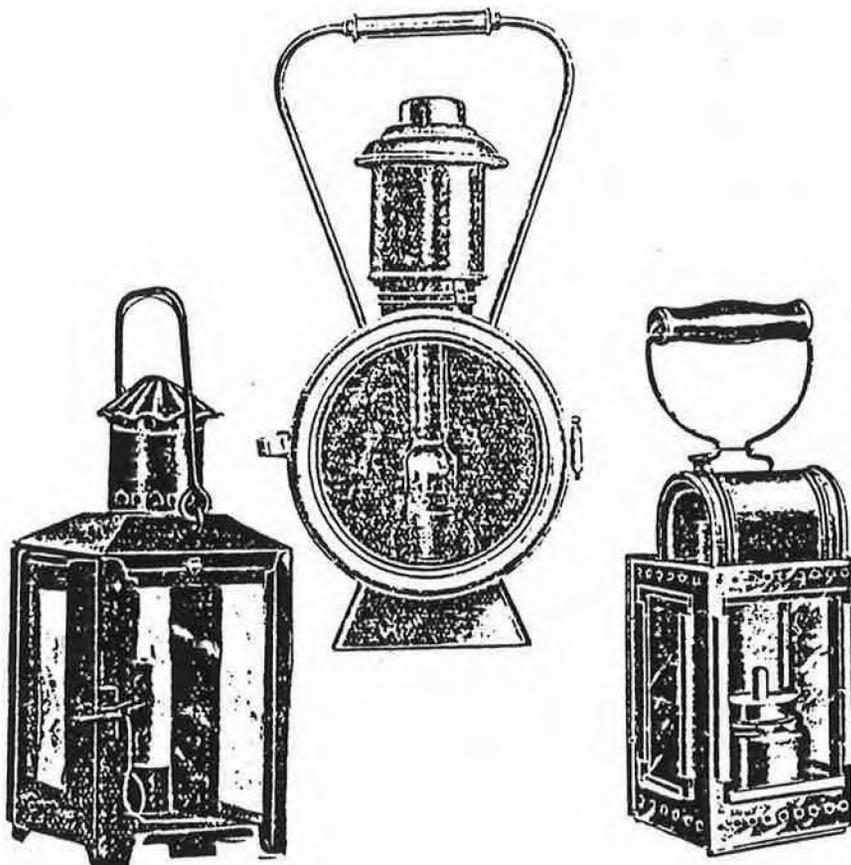
Lampe-disque à pétrole pour petite locomotive et bateau.

Type colonial. Diam.: 185 mm - Poids : 4 kg - Haut.: 450 mm

A droite :

Lanterne d'annoteur ou de garde

Avec lampe à acétylène. Poids : 1 kg 200 - Haut.: 205 mm



## 2. LES LIGNES.

---

Dates de mises en exploitation des différentes lignes ainsi que de certains tronçons :

*Chemin de fer de Charleroi à la frontière française* (1)

06 novembre 1852 Charleroi - Erquelines

*Chemin de fer de Mons à Hautmont et de St Ghislain* (1)

12 décembre 1857 Mons - Quévy

*Chemin de fer de Namur à Liège et ses extensions* (1)

18 novembre 1850	Bouge - Val Benoit
15 avril 1851	Flémalle Haute - Ougrée
12 mai 1851	Bouge - Namur
19 mai 1851	Val Benoit - Liège Guillemins
20 juin 1851	Ougrée - Kinkenpois
26 août 1851	Kinkenpois - Liège Longdoz
10 novembre 1862	Namur - Dinant
5 février 1863	Dinant - Heer-Aginont

(1) Nous des anciennes compagnies avant l'ère du "Nord-Belge".

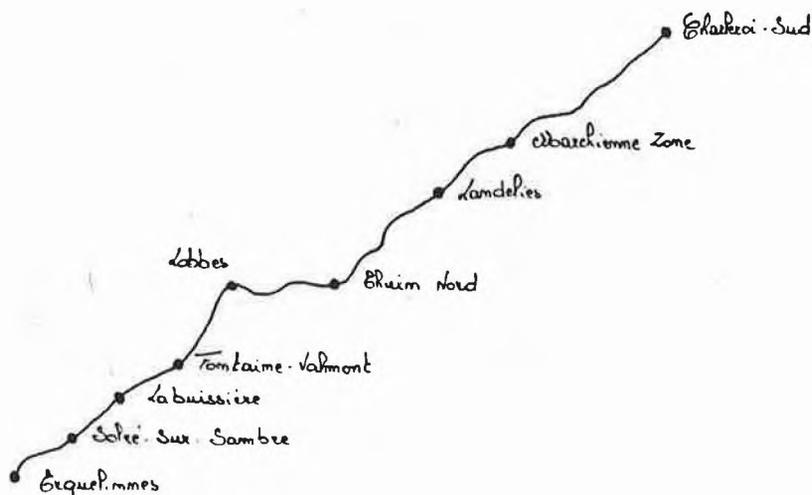
## LA LIGNE CHARLEROI - ERQUELINNES.

Le 28 mai 1845, un arrêté de concession est signé par le Roi Léopold I et le ministre des travaux publics pour la construction de la ligne.

La raison sociale de l'entreprise était libellée "Société du Chemin de fer de Charleroi à la frontière de France" avec siège social à Bruxelles, puis désignée "de Charleroi à Erquelines" lors de la jonction avec la Compagnie du Nord français.

La Compagnie du Nord entrera en jouissance de la ligne le 01 janvier 1854, elle assurera à cette date l'administration et l'exploitation de la ligne à ses frais.

La ligne fut exploitée dès le 03 octobre 1852.

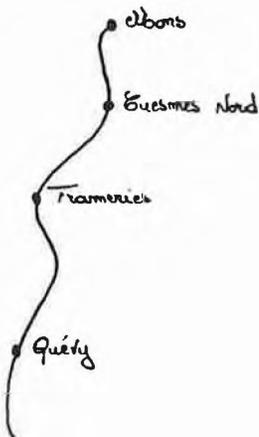


## LA LIGNE MONS-QUEVY

Par acte passé devant notaire le 09 décembre 1842, l'entreprise fut constituée en : "Société anonyme du chemin de fer de St Ghislain", et cédée à un particulier.

Suite à un décret impérial du 19 août 1854, il y a lieu de céder la concession à la nouvelle société : "Chemin de fer de Mons à Hautmont et de St Ghislain."

La ligne sera exploitée dès le 12 décembre 1857. Quelques temps plus tard, le 25 octobre 1858, par acte passé devant notaire, la ligne devient propriété du Nord-belge.

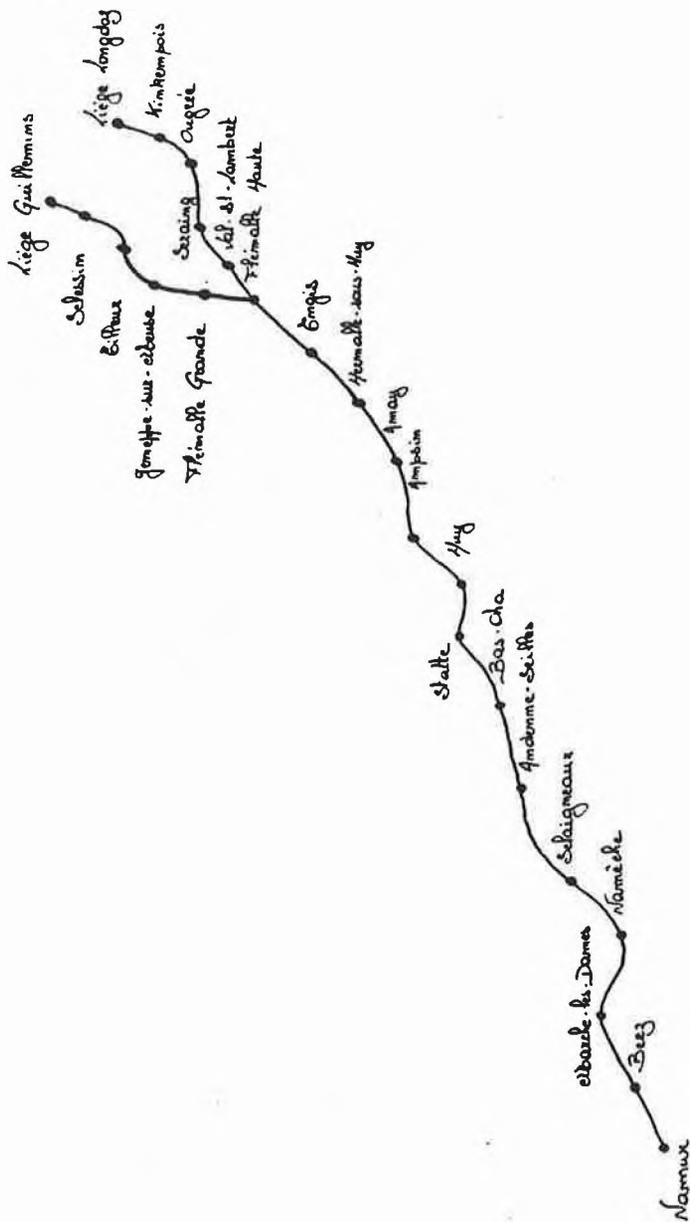


### LA LIGNE NAMUR - LIEGE.

La "Compagnie du Nord français" prenait à bail la ligne le 05 septembre 1851. Les stations de Namur et de Liège Guillemins appartenaient à l'Etat, qui autorisait la "Compagnie de Namur à Liège" à en faire usage.

Le tracé épousait le cours de la Meuse. Il comportait, avant Liège, deux embranchements qui divergeaient en un point situé à Flémalle Haute. Chaque embranchement aboutissant à Liège ; l'un au faubourg de Longdoz (gare de la Compagnie du Nord) , l'autre aux Guillemins (gare de l'Etat).

La ligne fut livrée à l'exploitation entre le 18 novembre 1850 et le 25 août 1851.

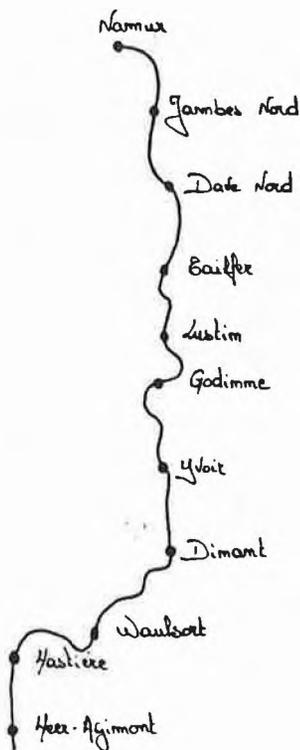


## LA LIGNE NAMUR - HEER-AGIMONT.

En 1858, le Prince de Chimay demandait au gouvernement belge d'accélérer la construction de Liège-Givet, confiée à l'"Etat belge", mais dépendant de la "Compagnie du Nord" entre Namur et Givet.

Le 05 avril 1859, intervient l'acte définitif relatif à la construction et à la prise à bail par la "Compagnie du Nord français".

La ligne fut livrée à l'exploitation jusqu'à Dinant dans un premier temps le 19 octobre 1862 et jusqu'à Givet le 05 février 1863.



# GIVET A NAMUR

Stations	1203	TL3	1189	1291	TL5	1209	TL7	1211	TL9	1235	1213	TL11	469	1295	135	1215	TL13	1299	TL1
	T	TL	Omn	TT	TL	T	TL	T	TL	Expr.	T	TL	T	T		Omn	TL	TT	TL
Givet	6 00		7 06	8 42		10 33		12 50		15 05	15 40					18 10		20 40	
Heer Agim	6 13		7 19	8 54		10 47		13 03		15 19	15 52					24		52	
P.A.Hermeton	6 17			8 58				13 07			15 56							56	
Hastière	6 21		7 26	9 02		10 55		13 12		15 25	16 00					31		59	
Waulsort	6 28		7 32	9 10		11 02		13 19		15 31	16 07					38		21 06	
Dinant	6 41	7 33	7 44	9 25	10 22	11 15	12 38	13 32	14 33	16 20	17 13	17 41	17 54	18 45	52	20 35		19 21 59	
P.A.Bouvignes		7 33		9 28	10 25		12 41	13 35	36			16				57		38	22
P. A. Houx		7 40		9 34	10 29		12 45	41	40			20		18 03				42	28
Yvoir	6 51	7 43	7 54	9 38	10 32	11 25	12 48	45	45	15 52	16 30	23		07	18 55	19 02	45	32	22 08
Gedinne	6 57	7 47	8 00	9 43	10 36	30	12 52	51	47	15 57	16 36	27		12		07	49	37	
Lustin	7 03	7 51	8 05	9 49	10 40	36	12 56	57	51	16 02	16 42	31		17		13	53	42	
P. A. R. Frère		7 53		10 42			12 58		53			33					55		
Tailfer	7 07	7 56	8 09	9 53	10 45	11 40	13 01	14 01	58	16 46	36			21		17	58	46	
Dave	7 13	8 00	8 15	9 58	10 49	11 45	13 05	14 07	15 00	16 52	40			26		23	21 02	51	
Velaine P. A.		8 04		53		09			04			44					06		
Jambes	7 20	8 06		10 05	10 55	11 52	13 11	14 14	15 06	16 59	46			32		30	08		
Namur	7 25	8 11	8 24	10 10	11 00	11 57	13 16	14 19	15 11	16 16	17 04	51	18 11	37	19 18	35	13	22 01	22 29
			8 30							36			22		29				

Chemins de Fer du Nord-Belge

Vallée de la Meuse

MERVEILLEUSE REGION

DE

TOURISME

Horaire des Trains

de la ligne de

NAMUR A GIVET

# NAMUR A GIVET

## ROCHERS DE FRENES

Belvédère "LE NID D'AIGLE",  
Le plus beau panorama  
de la Vallée de la Meuse

## GROTTES

## VISITEZ A DINANT

Les Grottes et Jardins de Mont-Fat  
(Cavernes Préhistoriques)

A 2 minutes. Le Cimetière Français et le  
Monument La Poilu à l'Assaut

ENTRÉE : à droite du Palais de Justice  
Prix de l'Entrée Générale : 6 francs par personne

## LA MERVEILLEUSE

est la seule

## GROTTE DE DINANT

aux concrétions pures et transparentes

Stations	1290	TL2	1202	TL4	122	1204	468	1206	TL6	1208	TL8	TL10	1210	1294	1268	1298	TL12	1222	TL14
	T	TL	Omn	TL	T	Expr.	T	T	TL	T	TL	TL	T	TT	Omn	TT	TL	T	TL
Namur					8 45	8 47	10 20									17 42			
Jambes	6 12	6 45	7 37	8 31	8 51	9 02	10 28	10 30	11 47	12 48	13 45	15 24	15 50	16 26	17 50	18 45	19 31	20 16	21 18
Velaine P. A.	6 17	6 49	7 43	8 35				10 36	11 51	12 54	13 49	15 28	15 56	16 31		18 51	19 35	20 16	21 22
Daves		6 51		8 37					53		13 51	15 30					37		
Tailfer	6 23	6 55	7 50	8 41				10 43	11 57	13 01	13 55	15 34	16 02	16 37	18 00	18 58	19 41	20 25	21 27
P. A. R. Frère	6 28	6 59	7 53	8 45				10 48	12 01	13 06	13 59	15 38	16 07	16 42	18 05	19 03	19 45	20 27	21 31
Lustin		7 02		8 48					12 04		14 02	15 41				19 08	19 48		
Gedinne	6 33	7 04	8 00	8 50	9 09	9 18		10 53	12 06	13 11	14 04	15 43	16 12	16 47	18 10		19 50	20 32	21 35
Yvoir	6 38	7 08	8 06	8 54	9 15	9 24		10 59	12 10	13 17	14 08	15 47	16 17	16 52	18 16	19 14	19 54	20 37	21 39
Velaine P. A.	6 44	7 12	8 12	8 58	9 21	9 30		11 05	12 14	13 23	14 12	15 51	16 23	16 58	18 22	19 20	19 58	20 43	21 43
Dinant	6 47	7 15		9 01					12 17	13 26	14 15	15 54		17 01		19 23	20 01		21 46
Waulsort	6 53	7 20		9 06					12 22	13 32	14 20	15 59		17 07			20 06		21 51
Hastière	7 02	7 23	8 24	9 09	9 33	9 41	10 58	11 17	12 25	13 38	14 23	16 02	16 35	17 11	18 34	19 29	20 09	20 54	21 54
P.A.Houx		7 14		8 36					9 53		11 29		16 47		18 46	19 36		21 06	
Jambes	7 21		8 44						10 00		11 37		16 55		18 53	19 47		21 13	
Velaine P. A.	7 25										11 41		16 59			19 54		21 17	
Heer-Agim	7 30		8 52								11 46		17 04		19 01	20 02		21 22	
Givet	7 36		8 58								11 52		17 10		19 07	20 08		21 28	

# Visitez les Grottes de Han

La plus grande merveille naturelle de l'Univers

NORD BELGE



*Locomotive consolidation n° 444*

*Cette machine appartenait au "N.B.". Remarquez le macaron de la compagnie.*

### 3. LES STATIONS MIXTES.

---

Les stations mixtes sont des stations qui pouvaient être gérées tant par l'"Etat belge" que par le "Nord-Belge".

Certaines de ces stations étaient gérées par l'"Etat belge" avec le "N-B"(1) comme co-contractant.

Sur la ligne Namur - Liège, 2 stations étaient gérées par l'"Etat belge" : Namur et Liège Guillemins. 2 stations gérées par le "N-B" : Statte et Liège Longdoz.

Sur la ligne Charleroi - Erqueinnes, une station était gérée par l'"Etat belge" : Charleroi Sud et 2 stations par le "N-B" : Lobbes et Erqueinnes.

Sur la ligne Mons - Quévy, une station était gérée par l'"Etat belge" : Mons.

Enfin, sur la ligne Namur - Heer-Agimont, une station était gérée par l'"Etat belge", et 3 stations étaient gérées par le "N-B" : Yvoir, Dinant et Heer-Agimont.

Toutes les autres stations des différentes lignes n'avaient que le "N-B" comme unique gestionnaire.

Par contre, on ne peut parler de stations mixtes dans certains cas car plusieurs localités étaient desservies par deux stations bien distinctes, une station du "N-B" et une station de l'"Etat belge" :

- Jambes Nord et Jambes Etat sur la ligne Namur - Arlon
- Dave Nord et Dave Etat sur la ligne Namur - Arlon
- Thuin Nord et Thuin Etat sur la ligne Mons - Chimay
- Cuesmes Nord et Cuesmes Etat sur la ligne Mons - Chimay.

(1) Abréviation conventionnelle du Nord-Belge.

A Frameries, on trouve une trifurcation (2); un embranchement vers Pâturage à voie unique, un autre vers Flénu-central à doubles voies et enfin la ligne du "N-B" qui fut abandonnée en 1963.

La Compagnie du "Nord-Beige" disposait d'ateliers ou de remises à locomotives, on trouvait ces ateliers ou remises à :

- St Martin près de Marchienne Zone
- Rinkenpois
- Namur
- Frameries.



2) En Belgique, ce terme désigne une bifurcation à 3 directions.



#### 4. LES TARIFS.

---

Les billets étaient jaunes pour la 1ère classe, bleus pour la 2ème classe et bruns pour la 3ème. Sur le billet "Aller / Retour", il existait un compartiment où l'on remarquait un "R" en rouge.

Les billets 1/2 prix étaient à moitié blancs, les 1/4 de prix à moitié blancs sur diagonale.

La distribution des billets était annoncée par une cloche fixée au pignon de la gare. Le guichet était fermé deux minutes avant l'heure de départ du train.

En 1851, pour aller de Namur à Liège, le billet aller simple coûtait :

1ère classe	4,90 Frs.
2ème classe	3,65 Frs.
3ème classe	2,45 Frs.

En 1860, sur toutes les lignes du "Nord-Belge", le prix sera le même :

1ère classe	40 c.
2ème classe	30 c.
3ème classe	20 c.

Ces prix étaient payables à la lieue, soit 4,445 km. Actuellement, pour la même distance, on paie un forfait de

40 Frs en 2ème classe
60 Frs en 1ère classe.

## 5. LE TELEGRAPHE.

---

Toutes les gares, ou presque, possédaient un bureau télégraphique. Elles disposaient à l'origine de sa mise en place de l'appareil Bréguet (1) qui fut remplacé progressivement par l'appareil de S. Morse qui sera lui-même remplacé dès 1895 par le téléphone dans certaines gares ainsi que dans les liaisons entre gares ou stations.

Ci-dessous, vous trouverez les abréviations de diverses gares du "Nord-Belge" :

Namur	F.N.R.		
<i>Beez</i>	—		
Marché-les Dames	N.M.D.		
Wanèche	N.M.H.		
Sclaigneaux	N.S.		
Andenne	N.D.W.		
Bas-Oha	N.B.H.		
Statte	L.H.Y.		
Huy	L.Y.		
Ampsin	N.A.		
Aaay	N.M.		
Hermalle-sous-Huy	N.H.		
Engis	N.G.		
Flémalle Haute	L.F.H.		
Flémalle Grande	N.F.G.	Vai-St-Lambert	N.V.L.
Jemeppe-sur-Meuse	L.J.P.	Seraing	N.S.R.
Tilieur	N.T.L.	Ougrée	N.G.R.
Sciessit	N.S.H.	Kinckenpois	N.K.
Liège Guiliemins	F.L.	Liège Longdoz	F.D.Z.

Mons	F.N.S.
Cuesmes-Nord	N.C.S.
Frameries	L.R.S.
Quevy	L.G.V.

Charieroi Sud	F.C.R.
Marchienne Zone	N.Z.
Landelies	N.L.
Thuix	N.T.H.
Loibes	N.L.S.
Fontaine Valmont	N.F.V.
Labuissière	N.L.B.
Soire-sur-Sambre	N.S.S.
Erquehines	L.Q.

Namur	F.N.E.
Jambes Nord	N.J.
Dave Nord	N.L.
<i>Tailfer</i>	—
Lustin	N.L.T.
Godinne	N.G.D.
Yvoir	N.V.
Dinant	N.D.T.
Maulsort	N.V.P.
Hastière	L.H.T.
Heer-Agimont	L.H.A.

En 1887, un service de remises à domicile des dépêches télégraphiques est mis en place.

(1) L'appareil Bréguet est, tout comme l'appareil Weastone, appelé le "télégraphe à lettre". L'appareil était muni d'un électro-aimant et d'une aiguille qui s'arrêtait devant la lettre à transcrire tandis que l'appareil Morse est tout simplement fonctionnel grâce aux impulsions électriques. La lecture du morse était plus complexe, c'est-à-dire des points et des barres. Exemple l'abréviation télégraphique de Dinant se lisait : // -./-./- //

Reçu votre lettre à Paris, a fait le voyage  
Mellen souvenir  
Jasp. Chabry



LIÈGE. — Gare des Guillemins



(Compagnie Nord-Belge)

	133	1043	1143	1171	1041	1011	1101	1 A 39	1023	1 A 51	
K	1-23	1-23	1-23	1-23	2-3	1-23	1-23	2-3	1-23	1-23	1173
0 Namur X N	3.25	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	6.52
3 Foulbroy-St-Nicolas						5.26		6.5			
6 Bree								6.11			86.58
9 Marcho-les-Dumes						5.39		6.15			7.3
11 Namêche						5.42		6.19			7.7
14 Sclaigneaux						5.49		6.23			7.12
10 Château de Scilles											7.16
20 Andeuve-Scilles X						5.56		6.29			7.20
24 Joco						6.1		6.34			7.25
27 Bas-Olla						6.6		6.30			7.30
28 Statte X						6.10		6.42			7.34
30 Huy (Nord) X		4.25	5.20			6.18		6.44			7.38
	3.52	4.27	5.23			6.20		6.46			7.37
	3.53	4.28	5.24	5.35	6.21			6.47			7.33
35 Ampsin		4.35	5.22	5.44	6.20			6.54			7.44
37 Away		4.40	5.37	5.60	6.33			6.59			7.49
38 Haut-Flône		4.43	5.40		6.36						7.62
41 Bernalle-sous-Huy		4.46	5.44	5.57	6.40			7.5			7.55
42 La Malieuse		4.49	5.47		6.43						7.58
44 Engis X		4.54	5.52	6.4	6.48			7.11			8.3
46 Argemont		4.57	5.55		6.51						8.6
47 Chokier		5.1	5.59		6.55						8.10
48 Flémalle-Haute		5.4	6.24	6.10	6.58			7.16			8.13
0 Flémalle-Haute			5.15	6.4		7.1			7.29		8.21
1 Rue du Chêne									7.26		
3 Flémalle-Grande			5.19	6.7		7.4			7.29		8.24
4 Bons-Baveurs									7.31		
4 Jemeppe-s/Meuse X			5.25	6.11		7.8			7.35		8.20
5 Pont de Seraing				6.13		7.11			7.35		8.31
7 Tilleur			5.27	6.17		7.14			7.38		8.34
8 Sciessin			5.30	6.21		7.17			7.42		8.35
11 Val Benoit			5.34	6.25		7.21			7.45		
12 Liège (Guillem) X A	4.20		5.37	6.29		7.24			7.48		0.43
0 Flémalle-Haute		5.5			6.11	6.59			7.17		
1 Rue Paul Borimet					6.13						
3 Val-Saint-Lambert		5.10			6.17	7.4			7.21		
5 Seraing		5.15			6.22	7.8			7.26		
7 Ougrée		5.19			6.27	7.13			7.30		
8 Renory					6.30	7.16					
10 Kinkempois		5.25			6.34	7.20					
11 Liège (Vermes) X		5.29			6.37	7.23			7.37		
13 Liège (Longdoz) X A		5.31			6.40	7.25			7.40		

● Dans certains trains désignés à la page 15, la distribution des billets n'est assurée que par le personnel de contrôle.

▼ Provisoirement, ce point n'est pas ouvert au service des bagages.

◆ Ce train ne prend ni colis ni bagages enregistrés.

☞ Train 133: 1-23 Paris-Stalpe.

## 7. LES ACCIDENTS.

---

Les statistiques d'accidents survenus sur les lignes de Liège à Heer-Asimont à partir de 1851, et de Charleroi à Erquelinnes à partir de 1855 et ce jusqu'au 1er janvier 1866, démontrent que le chemin de fer était déjà plus sûr que la diligence. (1)

	TUÉS	BLESSES
Voyageurs par le fait du service	2	18
Voyageurs par leur propre fait	1	4
Agents de l'adminis- tration en service	35	51
Personne étrangère à l'administration, en circulant sur la voie et dans les stations.	51	22
	<hr style="width: 20%; margin: auto;"/>	<hr style="width: 20%; margin: auto;"/>
	89	95

Sur la ligne de Liège à Heer-Asimont, il y a eu un transit de 10 442 792 voyageurs tandis que sur la ligne de Charleroi à Erquelinnes, il y a eu 2 553 683 voyageurs.

Sur un total de 12 996 474 voyageurs, 1 personne a été tuée sur un mouvement de 146 028 voyageurs, et 1 personne blessée sur 136 805 voyageurs.

(1) Nombre de personnes tuées ou blessées par le fait de la diligence sur la même période : 273 personnes.

## BIBLIOGRAPHIE.

---

- La revue philatélique Marcophila
- Un siècle d'histoire du chemin de fer namurois à travers la presse locale de l'époque. A. Bodson 1986.
- La revue française : La vie du rail.
- Le Nord Beige 1845-1940 Ir J. Vandenberghe 1956
- Les communications Tome 1. Brochure 32. Abbé A. Pirotte.

Tous droits de reproductions, de traductions et d'adaptation des documents et du texte, même partiellement, sont réservés à l'auteur pour tous pays  
(c) C.Y. 1992.

