



DURAIL J. présente...

Texte et dessins de Phil DAMBLY.

# DES COMPAGNIES PRIVÉES A LA S.N.C.B.



## L'Etat, pionnier du rail

En 1843, l'Etat avait construit 559 kilomètres de lignes. Sauf dans deux provinces, le rail accédait à la plupart des centres importants. Il atteignait l'Allemagne par Verviers, la France par Mouscron et Quiévrain, l'Angleterre via Ostende. L'Etat pouvait dès lors abandonner à l'industrie privée l'établissement de lignes « secondaires ».

La première concession fut celle de la ligne d'Anvers à Gand, par le pays de Waes. C'était malheureusement une ligne à voie étroite, longue de 49 kilomètres.

## La période anglaise

En 1845, on construisit 581 kilomètres de lignes : les chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de la Flandre-Occidentale, de Tournai à Jurbise, de Saint-Trond à Hasselt, de Louvain à la Sambre, de Charleroi à Erquelinnes, de Namur à Liège, de Mons à Manège et de la vallée de la Dendre (Ath-Alost). En 1846, 274 kilomètres de rails furent encore lancés ; c'étaient le chemin de fer de Manège à Wavre et celui de la Grande Compagnie du Luxembourg. Toutes ces concessions furent octroyées à des capitaux anglais.

## La période belge

Une fois les lignes concédées construites, l'exploitation était soit entreprise par les compagnies, soit aussi remise à l'Etat, moyennant abandon d'une partie de la recette aux concessionnaires ou moyennant le paiement d'une rente annuelle. D'autre part, des sociétés belges construisirent 436 kilomètres de lignes à forfait pour le compte de l'Etat, telles les sections d'Etterbeek-Auderghem, de Tamines-Mettet, d'Athus-Gedinne, de Jemelle-Rochefort. D'autres lignes, dont les exploitants éprouvaient des difficultés, furent reprises par l'Etat, notamment la ligne de Mons à Manège (en 1858) et la ligne de Spa à Pepinster (en 1872).

## Le Nord Belge et le Grand Central

Les compagnies de Namur à Liège et de Charleroi à Erquelinnes remirent leur exploitation à la compagnie du Nord Français en 1854 et devinrent la compagnie du Nord Belge.

D'autres sociétés s'associèrent pour exploiter leurs lignes en commun. Ainsi naquit le Grand Central Belge, qui fut constitué, en 1864, par la fusion des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de l'Est Belge.

## La fusion

Il y eut tant de concessions qu'en 1870, sur 3.136 kilomètres de réseau, l'Etat n'en exploitait que 369 !

Mais, avant la guerre de 1914-1918, l'Etat avait repris l'exploitation de toutes les lignes privées, sauf celles du Nord Belge, de Malines à Terneuzen, de Gand-Terneuzen et de Chimay. Il exploitait donc 4.786 kilomètres, alors que les sociétés privées n'en exploitaient plus que 275 !

Un compromis entre l'exploitation par l'Etat et l'exploitation particulière fut réalisé, en 1926, par la création de la Société nationale des Chemins de fer belges, qui reprit toutes les lignes des chemins de fer de l'Etat. Elle reprit aussi la partie belge de la ligne Gand-Terneuzen, en 1930, et les lignes du Nord Belge, le 10 mai 1940. Les autres lignes furent reprises après la guerre de 1940-1945.

Et voilà comment finalement fut unifié le réseau belge, au grand profit des points de vue économique, politique et même militaire.

Chef de Gare 1853



1. CHEF GARDE ETAT 1910
2. GARDE-CONVOI 1838
3. AGENT NORD BELGE 1930
4. 1959... UN UNIFORME BIEN CONNU

