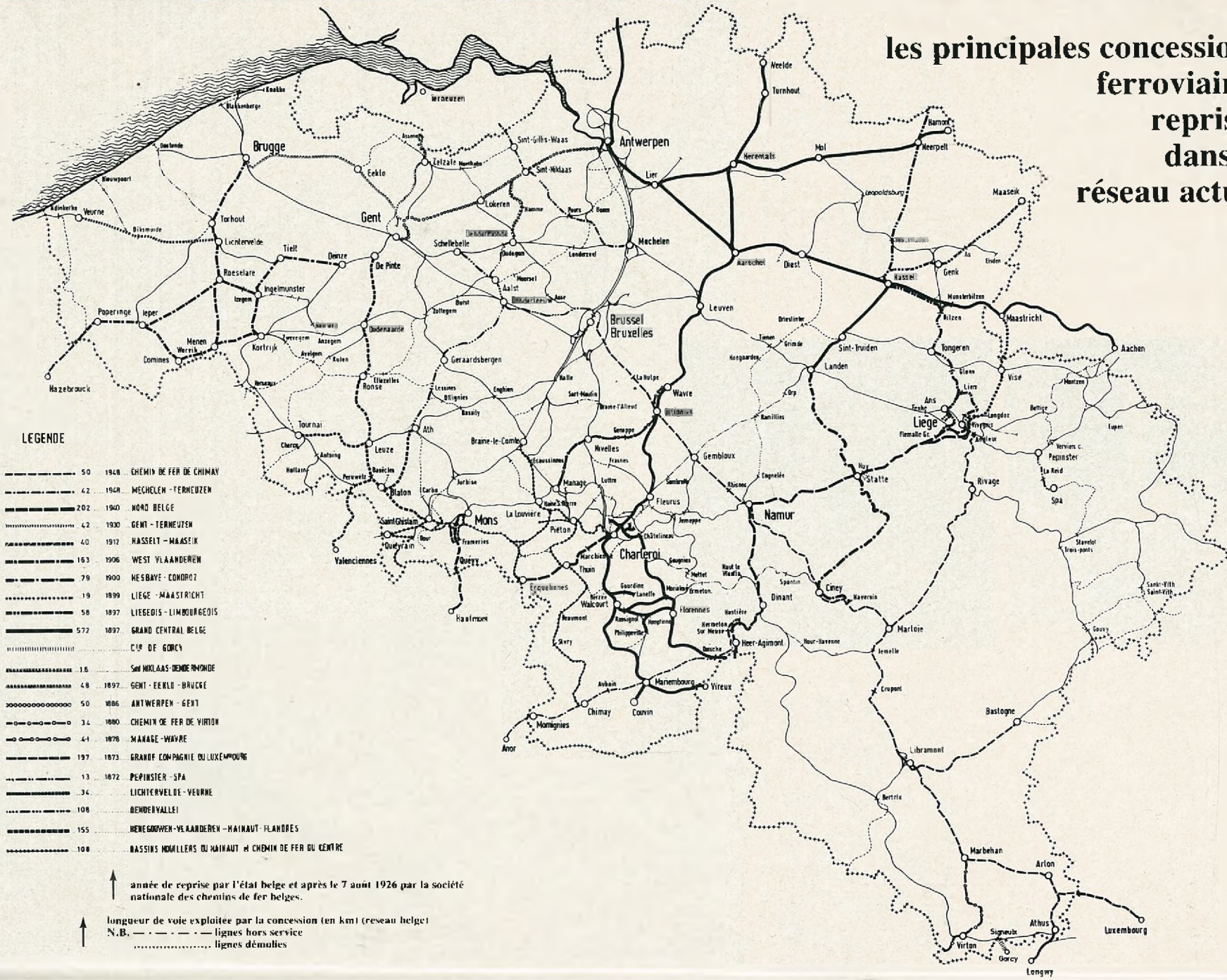


les principales concessions ferroviaires reprises dans le réseau actuel



LEGENDE

- 50 1948 CHÉMIN DE FER DE CHIMAY
- 42 1948 MECHELEN - TERNEUZEN
- 202 1940 NORD BELGE
- 42 1930 GENT - TERNEUZEN
- 40 1912 NASSÉL - MAASEIK
- 163 1906 WEST VLAANDEREN
- 79 1900 HESBAYE - CONDRÔZ
- 19 1899 LIEGE - MAASTRICHT
- 58 1897 LIEGEOIS - LIMBOURGEOIS
- 572 1897 GRAND CENTRAL BELGE
- CIP DE GORCY
- 16 SUD NIKLAAS - DEMER-ROUNDE
- 48 1897 GENT - EKKLO - BRUCKE
- 50 1886 ANTWERPEN - GENT
- 34 1880 CHEMIN DE FER DE VIRTON
- 41 1878 MARAGE - WAVRE
- 197 1873 GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG
- 13 1872 PEPINSTER - SPA
- 36 LICHTERVELDE - VEURNE
- 108 BENDERVALLEI
- 155 HENNÉ-GOMWEN-VLAANDEREN - HAINAUT - FLANDRES
- 108 BASSINS NORDIERS DU HAINAUT et CHEMIN DE FER DU CENTRE

↑ année de reprise par l'état belge et après le 7 août 1926 par la société nationale des chemins de fer belges.

↑ longueur de voie exploitée par la concession (en km) (réseau belge)

N.B. — — — — — lignes hors service

..... lignes démolies

connaître le réseau

C'est sous ce titre que nous entamerons prochainement une série d'articles, où nous présenterons chaque fois une ligne bien déterminée de notre réseau.

Il s'agira d'articles sans prétention, qui n'auront d'autre but que de proposer aux lecteurs profanes la connaissance des lignes de notre réseau. A cette fin, nous utiliserons un plan de situation ainsi qu'une fiche contenant des données techniques et aussi d'autres renseignements dignes d'intérêt. Le tout sera étoffé de détails historiques, touristiques, voire

anecdotiques.

Bien sûr, ça ne sera pas une petite affaire: il va falloir aller puiser les renseignements à des sources fort éparées et parfois même inaccessibles. Nous espérons bien pourtant arriver à nos modestes fins grâce à la collaboration des services compétents. Nous avons tout lieu de supposer qu'elle nous est acquise. En guise d'introduction à cette série d'articles, nous avons jugé utile de retracer préalablement l'évolution de notre réseau ferroviaire, tel que cela nous a été présenté succinctement par



chemins de fer belges : évolution du réseau de 1845 à 1880

- tracé des lignes en 1845
- lignes mises en exploitation entre 1845 et 1865
- lignes mises en exploitation entre 1865 et 1880



M. Demonie, ingénieur en chef au Service 14. En guise d'illustration, il nous a procuré la carte que nous reproduisons ci-dessus et qui donne un aperçu synoptique de ce développement.

«Nul n'ignore assurément» nous a dit M. Demonie «que la première ligne ferroviaire a été établie entre Bruxelles et Malines et qu'elle fut inaugurée le 5 mai 1835. Elle fut d'ailleurs la toute première ligne de chemin de fer du continent.

L'évolution ultérieure est sans aucun doute moins bien connue. Elle peut, grosso modo, être subdivisée en trois périodes:

la période 1835-1845 où le réseau se limitait aux lignes figurant en rouge; la période 1845-1865 où furent créées les lignes figurant en bleu; enfin, la période 1865-1880 où le réseau s'agrandit des lignes figurant en noir.

Un coup d'œil sur cette carte nous apprend que, à quelques exceptions

près - telles que les relations Dinant-Gedinne, Bastogne-Gouvy, Tongres-Montzen et la nouvelle ligne de Bruxelles Midi à Gand - le réseau a été réalisé intégralement en cinquante ans à peine.

Ce développement rapide a surtout été favorisé par l'apport de capitaux privés, en échange desquels l'Etat accordait à des particuliers des concessions pour la construction de chemins de fer. C'est ainsi que sont nées d'ailleurs les compagnies de chemins de fer privées, qui exploitaient des lignes concédées. Pour montrer l'importance de ces lignes concédées, nous les avons fait figurer sur une carte (p. 24).

Parmi les compagnies concédées les plus importantes, citons : le «Grand Central Belge» (572 km), le «Nord Belge» (202 km), la «Grande Compagnie de Luxembourg» (197 km), la «Compagnie de la Flandre Occidentale» (163 km), la «Compagnie Hainaut-Flandre» (155



km)... Au total, quelque 2000 km de lignes de chemins de fer concédées. Peu à peu, ces lignes ont cependant été reprises par l'Etat.

Les dernières compagnies concédées à être absorbées par leur aînée ont été le «Nord Belge» (en 1940), et le «Chemin de fer de Chimay» ainsi que «Malines-Terneuzen» (en 1948).

Il faut remarquer que la SNCB a encore construit une courte ligne en 1974: il s'agit du tronçon de 4,5 km, reliant Ottignies à l'Université de Louvain-la-Neuve. Un autre tronçon de ligne de 2,5 km est également en construction dans la province de Limbourg: il reliera le centre de Genk au réseau ferroviaire.

La stagnation, en ce qui concerne le développement de notre réseau, qui - soit dit en passant - est le plus dense du monde, est due principalement au fait que les chemins de fer ont perdu, depuis une cinquantaine d'années, leur situation de monopole du transport des voyageurs et des

marchandises. C'est la raison pour laquelle, depuis la dernière guerre, 1000 km de lignes ont été mises hors service. En agissant ainsi, la Société a pu concentrer tous ses efforts sur l'entretien, le renouvellement et la modernisation de l'infrastructure des lignes importantes.

A l'heure actuelle, quelque 4000 km de lignes sont encore en exploitation, dont environ 2700 km affectés au trafic des voyageurs.»

Voilà ce que nous a dit notre interlocuteur, qui nous a promis d'être notre guide pour ce voyage original par étapes à travers le réseau ferroviaire belge.

Comme nous l'avons dit plus haut, il se fera en l'occurrence assister par les services compétents d'autres directions.

Nous remercions anticipativement tous ceux qui voudront bien contribuer à la réalisation de cette série d'articles.

