

LE RÉSEAU FERRÉ BELGE

DE L'ACHÈVEMENT DU RÉSEAU CLASSIQUE
À L'AVÈNEMENT DE LA GRANDE VITESSE

● Roland Marganne

PROMENADE IMAGINAIRE À TRAVERS LE RÉSEAU DU XX^e SIÈCLE

Il est aujourd'hui communément admis par les chercheurs que le XIX^e siècle a constitué la grande période de création de lignes de chemin de fer « classiques » en Belgique : l'équipement du réseau ferré national, initié par le roi Léopold I^{er} quelques mois après sa prestation de serment du 21 juillet 1831, avec le soutien de quelques esprits éclairés de l'époque comme Charles Rogier ou Jean-Baptiste Nothomb, était pour ainsi dire réalisé à la veille de la Première Guerre mondiale.

« Pour ainsi dire », mais pas complètement...

car quelques artères maîtresses « classiques » de notre réseau furent encore construites pendant le conflit, puis au beau milieu du XX^e siècle, tandis que diverses améliorations décisives étaient apportées à plusieurs de nos grands nœuds ferroviaires, avant le franchissement, dans la dernière décennie de notre siècle, d'une étape nouvelle : la mise en chantier des tronçons belges du futur réseau européen à grande vitesse.

LES « ANNÉES FOLLES »

Au début du siècle, la SNCB n'existait pas encore : le réseau ferré – jadis en grande partie privé – était néanmoins en cours de reprise par son ancêtre, le *Chemin de fer de l'État belge*, tandis que trois compagnies privées étaient encore florissantes, le *Nord Belge*, qui exploitait les lignes Liège – Namur – Givet, Charleroi – Erquelinnes et Mons – Quévy (170 km), la *Compagnie de Malines à Terneuzen* (29 km en Belgique) et la *Compagnie du chemin de fer de Chimay* (57 km en Belgique, de Momignies-frontière à Hastière via Chimay, Mariembourg et Doische).

Dans le domaine ferroviaire, cette période précédant le premier conflit du siècle, vit l'aboutissement de quelques projets d'envergure dans des régions aujourd'hui désertées par le chemin de fer : ils pourraient faire sourire un lecteur peu au courant des préoccupations de l'époque.

Ainsi, au fond de la Gaume, s'activait-on à la construction d'une ligne nouvelle entre Bertrix, Herbeumont et... Muno. Il

s'agissait, à l'époque, de desservir les ardoisières locales par le rail. Des travaux coûteux et gigantesques (remblais, déblais, viaducs et tunnels – dont certains sont encore visibles aujourd'hui) furent menés entre 1904 et 1909, alors que les autorités françaises, dans un climat de tension internationale, refusaient tout établissement d'une liaison transfrontalière entre Muno et Carignan. C'est finalement l'occupant prussien qui ouvrit la totalité de la ligne pendant la guerre, afin de pouvoir desservir plus aisément le fameux front de Verdun.

Côté wallon, cette époque vit aussi la rationalisation du nœud ferroviaire de... Florennes, au beau milieu de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Dans cette région de vieille industrialisation métallurgique, le réseau ferré servait aussi aux échanges entre la sidérurgie carolorégienne et l'est de la France, par des points frontières aujourd'hui oubliés comme Momignies – Anor, Treignes – Vireux-Molhain ou Doische – Givet. À Florennes, plaque tournante de la région, un nœud ferroviaire très complet et rationnel fut aménagé, avec notamment la gare démesurée de Florennes (Central) et toutes ses installations annexes, dont une remise à locomotives en rotonde, un type de construction très rare sur notre réseau.

Côté flamand, l'État belge, sous l'impulsion du roi Léopold II, avait décidé en 1895 de créer un port de mer à Zeebrugge. Les *Chemins de fer de l'État* se chargèrent de son raccordement au rail : c'est notre actuelle ligne 51A, ouverte entre Bruges et Zeebrugge le 1^{er} mai 1906...

LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE ET LE « RHIN DE FER »

Le 4 août 1914, l'Allemagne, au mépris de notre neutralité, envahit le pays et l'occupa jusqu'en novembre 1918, à l'exception d'un lambeau de territoire resté libre, à l'ouest de l'Yser. Pendant ces quatre sombres années, les Prussiens exploitèrent toutes les ressources économiques de la Belgique à leur profit : à cet effet, ils mirent le réseau ferré à contribution, seul outil de transport de masse à une époque où les voitures individuelles et autres camions étaient encore des curiosités.

Les Prussiens identifièrent rapidement un problème de taille : la liaison – vitale pour eux – entre le port d'Anvers et le bassin industriel de la Ruhr. Avant le conflit, trois itinéraires ferroviaires étaient utilisés : la ligne Anvers – Louvain – Liège – Verviers – Aix-la-Chapelle, première liaison transfrontalière historique du continent européen, la ligne Anvers – Roosendaal – Arnhem – Emmerich, et la plus courte... le «*Rhin de fer*», Anvers – Lierre – Herentals – Neerpelt – Roermond – Mönchengladbach. Utilisée dès 1879, cette liaison devint à la fin du XIX^e siècle la principale ligne de transport des marchandises entre Anvers et la Ruhr. Mais, dès la déclaration de guerre d'août 1914, le «*Rhin de fer*» fut inutilisable : les Pays-Bas, restés neutres, s'opposaient très logiquement au passage

Le second problème rencontré par les Prussiens était l'inexistence de grands itinéraires nord-sud entre la Rhénanie et le front de Verdun : dès 1912, ils avaient déjà obtenu la création d'une ligne nouvelle entre Malmédy – alors prussienne – et Stavelot (notre ligne 45). Pendant la guerre, ils créèrent à des fins essentiellement militaires une série de lignes aujourd'hui disparues, comme Gouvy – Saint-Vith, Vielsalm – Born ou Wévercé – Losheimergraben – Jünkerath, tout en améliorant le débit de l'axe Gouvy – Libramont – Bertrix – Muno, raccordé cette fois à Carignan.

L'ENTRE-DEUX-GUERRES, EXTENSION MAXIMALE DU RÉSEAU FERRÉ CLASSIQUE

Une fois la guerre terminée, la Belgique se retrouva, non seulement avec un réseau ferré en partie remodelé, mais... avec des territoires nouveaux. Le *Traité de Versailles* (1919) lui avait



▲ Pont de Pede – Ligne 50A

de convois militaires ou de produits stratégiques sur leur territoire. Pour le contourner, les Prussiens firent alors construire le «*chaînon manquant*» d'un itinéraire alternatif exclusivement «*belge*», à travers le Limbourg belge et le nord de la province de Liège : c'est «*notre*» ligne 24, entre Tongres, Visé, Montzen et Gemmenich. Construite aux normes d'une ligne à grand débit, sans aucun passage à niveau, avec un profil facile, nécessitant de grands ouvrages d'art et des liaisons systématiques par saut de mouton avec toutes les lignes croisées, elle fut ouverte au trafic militaire en février 1918 : aujourd'hui encore, cette ligne assure la totalité des échanges de marchandises entre la Belgique et l'Allemagne.

en effet attribué les cantons d'Eupen, Malmédy et Saint-Vith. Les chemins de fer de l'État belge héritèrent alors de la pleine propriété de lignes de chemin de fer ex-prussiennes, dont la célèbre «*Vennbahn*» Eupen – Raeren – Sourbrodt – Wévercé – Waimès – Saint-Vith – Steinebrück, et «*notre*» ligne 37, devenue belge entre Welkenraedt et Ronheide, avec le bâtiment monumental – aujourd'hui disparu – de la gare d'Herbesthal, conçu à l'origine comme la «*vitrine*» d'entrée de l'empire allemand déchu.

Une fois les blessures de guerre réparées et le nouveau réseau assimilé, la *Compagnie des chemins de fer de l'État belge*, devenue la SNCB en 1926, disposa du réseau ferré dans son exten- ●●●

- sion maximale. Elle mit néanmoins en chantier quatre projets nouveaux : la ligne rapide Bruxelles-Midi – Gand, la ceinture « est » de Bruxelles, l'équipement du nouveau bassin houiller de Campine et la ligne de marchandises Voroux – Kinkempois, dans la banlieue liégeoise.

La ligne rapide Bruxelles – Gand

Chacun s'accordera à constater que la ligne ferrée « historique » reliant Bruxelles à Gand par Dilbeek, Alost et Wetteren n'était pas la liaison la plus courte et la plus rapide entre la capitale et la cité des comtes de Flandre. Aussi, les Chemins de fer de l'État, puis la SNCB, entreprirent de doubler cette ligne par une artère plus directe avec de longs alignements droits, un profil facile, des liaisons systématiques par sauts de mouton avec les voies ferrées croisées en l'absence de gares intermédiaires ou de passages à niveau : bref, c'était l'interface ferroviaire de la future autoroute Bruxelles – Ostende dont les plans étaient par ailleurs en cours d'élaboration au ministère des Travaux publics. Ces projets avaient d'autant plus d'intérêt que l'instauration progressive des congés payés allait provoquer une expansion considérable des séjours de villégiature au littoral.

Si la section nord de cette ligne nouvelle, entre Denderleeuw et Gand-Saint-Pierre, fut mise en service dès 1923, alors que la SNCB n'existait pas encore, il fallut attendre dix ans de plus pour que la section sud Bruxelles-Midi – Denderleeuw soit ouverte au trafic. Ce délai est aisément compréhensible vu les aléas de la reprise du dossier par la SNCB, la raréfaction des moyens financiers à la suite de la crise économique mondiale de 1929, mais aussi les difficultés générées par les travaux de génie civil, notamment à la sortie de Bruxelles-Midi ou au célèbre viaduc de la Pède, le plus imposant de cette nouvelle ligne, avec ses 529 mètres de long. Bref, dès 1933, la SNCB disposa, avec la ligne 50A, d'un outil moderne, performant et aujourd'hui loin d'être démodé, au point que les trains pourront y circuler dans les prochaines années à 200 km/h sans devoir procéder à des travaux d'aménagement titanesques.

La ceinture « est » de Bruxelles

C'est de la même époque que date la construction de la ligne 26 joignant Schaerbeek et Hal et constituant la ceinture « est » de Bruxelles. Pour comprendre l'utilité de cette ligne, il faut rappeler que, jusqu'en 1952, époque de l'inauguration de la jonction Nord-Midi, les artères majeures du réseau belge convergeaient soit vers la gare de Bruxelles-Nord, soit vers celle du Midi, dont l'implantation en cul-de-sac posait de réelles difficultés d'exploitation.

Pour permettre la circulation des trains de transit à travers Bruxelles, il fallut construire des lignes de ceinture. Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, l'administration des chemins de fer s'était attelée à aménager une première ligne à l'ouest de Bruxelles : l'actuelle ligne 28, ouverte au trafic en 1871, par Cureghem, Bruxelles-Ouest et Pannenhuis.

Le développement du trafic des marchandises entraîna rapidement la saturation de cet axe : aussi, une solution identique fut-elle imaginée à l'est de Bruxelles. Longue de quelque 26 kilomètres, la ceinture orientale devait relier Vilvorde et Hal, en traversant la gare de formation de Schaerbeek. Elle devait offrir notamment la possibilité aux trains de marchandises venant du port d'Anvers de contourner l'agglomération bruxelloise pour desservir les grands centres industriels des bassins de Charleroi, du Centre et du Borinage. La construction de cette ligne fut décidée en 1890, mais les travaux avancèrent à une lenteur désespérante, sans doute parce que la création de l'artère ferroviaire était couplée à une opération de réaménagement des quartiers traversés, une opération toujours délicate car elle bouleverse l'environnement familial des gens. C'est finalement en 1925 que le projet prit réellement corps. En 1930, la ligne 26 fut pleinement opérationnelle pour le trafic des marchandises. On ne se doutait pas encore, à l'époque, que cette ligne deviendrait le laboratoire d'un futur RER bruxellois.

L'équipement ferroviaire du bassin houiller campinois

En Campine, les cheminots consacrèrent l'Entre-deux-guerres à la métamorphose des installations ferroviaires, jusque-là d'un caractère exclusivement rural. Cette opération s'avérait nécessaire depuis la découverte faite par le professeur André Dumont, de l'Université de Liège, de deux nouveaux bassins houillers dans la région : à l'est de Hasselt, les mines de Winterslag, d'Eisden, de Waterschei et de Zwartberg, mises en exploitation respectivement en 1917, 1923, 1924 et 1925, et à l'ouest les mines de Beringen, de Helchteren-Zolder et de Houthalen, exploitées à partir de 1922, 1930 et 1938.

Du coup, il fallait réorganiser le réseau ferré de la région, afin de l'adapter au transport des matériaux nécessaires à l'exploitation des charbonnages, à l'évacuation de la houille ainsi qu'au déplacement des mineurs.

Pour l'est de ce bassin, l'État belge avait déjà conçu et mis en exploitation dès 1925 un nouveau tracé pour une partie de la ligne Hasselt – As – Maaseik, dont la mise en service datait du XIX^e siècle, afin de la détourner par les nouveaux sièges d'exploitation miniers. Au départ de la station de Bokrijk, le tracé nouveau abandonnait la ligne existante par Genk, pour un itinéraire plus long et sinueux jusqu'à As par les sièges des charbonnages de Winterslag, Zwartberg et Waterschei. Longue de 19 km, cette nouvelle section finit par supplanter le tracé par Genk, qui fut abandonné et démonté pendant la Seconde Guerre mondiale. Une bifurcation fut par ailleurs créée à As en 1926 pour desservir les mines d'Eisden.

Pour l'ouest du bassin houiller, l'État belge mit en exploitation, toujours en 1925, un raccordement entre la ligne Louvain – Hasselt, à Kermt, et la gare de Zonhoven, située sur la ligne Neerpelt – Hasselt. La SNCB compléta ce miniréseau industriel par un raccordement Beringen-Mines – Bourg-Léopold, ouvert en 1928, et par deux lignes nouvelles : la première, longue de 13,6 km entre Winterslag et Bilzen, fut ouverte en 1932, la seconde joignant Houthalen à Warterschei/Winterslag fut livrée à l'exploitation en 1940.



▲ Pont sur l'Escaut - Ligne 50A



▲ Gare de Waterschei

Voroux – Kinkempois, une ligne armée en... quinze jours

Le croirait-on ? Un délai record de quinze jours – du jamais vu – suffit à la SNCB pour mettre en service, le 15 septembre 1939, la ligne Fexhe-le-Haut-Clocher – Kinkempois, longue de quelque treize kilomètres en banlieue liégeoise.

La logique de l'installation de cette ligne est simple : dès sa création en 1842, la ligne Liège – Bruxelles souffrait d'un grave handicap : les plans inclinés d'Ans, à la sortie de Liège-Guillemins, avec leur pente maximale de 3 %, constituaient un obstacle quasi insurmontable pour les trains de marchandises de l'époque. Après avoir détourné ce type de trains par les autres lignes du réseau existant, les responsables des chemins de fer imaginèrent une solution radicale au début du siècle : une ligne en site neuf, à créer entre la gare de triage de Kinkempois et celle de Voroux-Goreux, une petite localité du plateau de Hesbaye, où passait la ligne Liège – Bruxelles. Avec un profil nettement plus aisé, elle permettait aux trains de marchandises formés dans la région liégeoise de gagner plus facilement le port d'Anvers ou le nord du pays.

La réalisation de cette ligne allait cependant prendre quelque... quarante ans. Si les expropriations et certains travaux de terrassement avaient pu commencer avant la Première Guerre mondiale, l'assiette proprement dite ne fut aménagée par les soins de la Compagnie de chemin de fer de l'État belge qu'à partir de 1920. Il fallut percer plusieurs tunnels, ériger de nombreux ponts afin d'éviter tout passage à niveau. Mais l'ouvrage d'art le plus important de la ligne fut sans conteste le viaduc de Renory, en béton non armé, composé de neuf arches de 61 m 40 d'ouverture ainsi que d'une autre de 34 mètres et d'une hauteur d'une vingtaine de mètres : il franchit l'agglomération industrielle de Sclessin, la Meuse et le port de Renory.

L'assiette de cette ligne était prête vers 1930, et pourtant... elle ne fut pas équipée : à la suite de la grande crise économique mondiale de 1929, de la baisse corrélative du trafic des marchandises et de la raréfaction des moyens financiers, son armement ferroviaire fut reporté à des temps meilleurs. Le tracé de la ligne Voroux – Kinkempois devint un but de promenade pour des Liégeois goguenards devant ce grand travail inutile... jusqu'au 31 août 1939 lorsqu'un orage remit la ligne Voroux – Kinkempois au centre de l'actualité. La foudre tomba sur les charges explosives disposées par l'armée belge pour faire sauter le pont ferroviaire du Val Benoît à Liège en cas de déclaration de guerre. Cet ouvrage d'art était essentiel pour le nœud ferroviaire de Liège : il permettait les communications entre la gare des Guillemins, les gares de triage de Renory et de Kinkempois, les lignes de l'Ourthe, de l'Ambève,

de la Vesdre vers Verviers et l'Allemagne et de la Basse-Meuse vers les Pays-Bas, sans compter la ligne du Pays de Herve qui existait encore à l'époque. En attendant les travaux de restauration du pont accidentellement détruit, l'assiette abandonnée de la ligne Voroux – Kinkempois, qui franchissait, elle aussi, la Meuse, grâce au viaduc de Renory offrait une solution de secours. Aussi, la SNCB décida-t-elle de la mettre en service en catastrophe : après quinze jours de travail acharné et continu, la ligne fut ouverte dès la mi-septembre. Récemment rénovée, la « 36A » joue toujours aujourd'hui son rôle de chemin d'accès « fret » à la gare de Kinkempois.

Outre ces travaux considérables aux quatre coins du pays, la SNCB gère aussi des opérations plus ponctuelles, destinées à éliminer des points noirs du réseau, comme à Ostende, où la ligne venant de Torhout fut déplacée pour lui ménager un accès direct à la gare « maritime » d'Ostende-Quai, ou au tunnel de Braine-le-Comte, où une déviation fut mise en place. Ce panorama d'avant guerre ne serait pas complet sans l'évocation des aménagements nécessaires à l'assiette de toutes les lignes ferrées qui devraient franchir le canal Albert en cours de creusement entre Anvers et Liège.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE ET SES DESTRUCTIONS

Pendant les années les plus sombres de ce siècle, mais à la différence du conflit précédent, le rail belge a été exploité tel quel par l'occupant nazi. Il est vrai que la stratégie et la logistique militaires avaient profondément évolué : le char avait remplacé les canons sur wagons, les camions étaient généralisés dans les armées et de nouvelles armes étaient de plus en plus utilisées, comme la force aérienne ou les sous-marins. Par contre, c'est un lieu commun d'écrire que les destructions de guerre ont été cette fois plus massives en Belgique, notamment à cause des bombardements nazis et alliés, voire de l'attaque par les V1 et V2 : dans tous les cas de figure, les nœuds de communication étaient particulièrement visés. Aussi, à la libération, les dirigeants de la SNCB – au réseau agrandi par l'absorption du *Nord Belge* en 1940 et les dernières compagnies privées de chemin de fer en 1948 – retrouvèrent un outil profondément dévasté. Des moyens financiers considérables furent mis en œuvre pour le rétablir... et déjà, certaines petites lignes, notamment dans l'est de la Belgique, furent abandonnées : elles étaient jugées trop peu rentables pour justifier leur remise en état.

Nous aborderons, dans le prochain numéro les travaux mis en œuvre à partir des années cinquante. ■