

## ORIGINE ET DEVELOPPEMENT DU RESEAU FERROVIAIRE NAMUROIS

Le 2 août 1843, sur la ligne Manage—Namur, via Châtelet-Châtelineau, le premier chemin de fer faisait son apparition dans la province de Namur.

Le succès obtenu allait multiplier les efforts de certains audacieux entrepreneurs. Deux années plus tard, la loi du 21 mai 1845 autorisait la construction et l'exploitation de la ligne Namur—Liège. La société qui exécuta cette fabuleuse entreprise prit le nom de « Société des chemins de fer Namur—Liège et Mons—Manage ». Les gigantesques travaux de cette ligne devaient être terminés pour le 21 mai 1847. Mais les nombreuses difficultés rencontrées (perçement des tunnels, expropriations très difficiles à obtenir), contribuèrent au retard et ce n'est qu'en juillet 1851 que l'exploitation de Namur—Liège fut permise. Dans le cahier des charges de la concession accordée à la « Société des chemins de fer Namur—Liège et Mons—Manage », un article stipulait que si, dans les deux premières années de la concession, on construisait en France, dans la vallée de la Meuse, un chemin de fer réunissant la ligne des Ardennes à la frontière de la Belgique, les responsables du chemin de fer Namur—Liège seraient tenus d'y rattacher leur ligne en la prolongeant jusqu'à la frontière française.

Après le décret impérial du 10 juin 1857, la « Société des chemins de fer de Namur—Liège et Mons—Manage », mise en demeure par le gouvernement belge, dut exécuter les conditions voulues dans le cahier des charges. Et, le 5 février 1863, la ligne Namur—Givet était inaugurée.

Le 28 juin 1854, la « Société Namur—Liège et Mons—Manage » cédait à la « Compagnie du chemin de fer du Nord », à Paris, l'exploitation de la section Namur—Liège.

Le 10 septembre 1846, fut constituée la société dite « Grande compagnie du Luxembourg », composée principalement de financiers anglais. Le capital de cette société s'élevait à septante-cinq millions de francs.

D'après le cahier des charges, le chemin de fer ainsi concédé avait son origine à Bruxelles et devait rencontrer, à Wavre, le chemin de fer de Louvain à la Sambre, puis la ligne devait joindre Namur. De Namur, le tracé devait être conduit à Arlon par Andoy, Wierde, Courrière, Ciney, Rochefort et Recogne. Par suite d'oppositions, le tracé fut modifié. Les travaux devaient être exécutés aux risques et périls des concessionnaires dans un délai de cinq années. On débuta par la section Bruxelles—Wavre, mais les travaux allaient devoir être abandonnés, faute de fonds. Le Gouvernement s'y refusa et un procès s'ensuivit qui fut perdu par l'Etat, en première instance, en juillet 1849, et gagné en appel en 1850. Pour hâter l'exécution des travaux, le Parlement, par la loi du 20 décembre 1851, décida de venir en aide à la Compagnie, en lui accordant une subvention. La Société ainsi réorganisée mena progressivement les gigantesques travaux à bonne fin. En 1854, on inaugure la ligne Ernage—Gembloux; en 1855, Gembloux—Rhisnes et en 1856, Rhisnes—Namur. Le tronçon Namur—Jemelle, via Naninne et Ciney, est mis en exploitation en 1858.

### TROIS CENTS KILOMETRES DE LIGNES.

Dans toutes les directions de la province de Namur, le réseau ferroviaire s'amplifie. En 1862 on construit la ligne Morialmé—Givet; en 1868, celle de Tamines à Moignelée; en 1869, celle de Tamines à Mettet et Ramillies à Namur; en 1877 celle de Gembloux à Jemeppe; en 1892, celle d'Anhée à Dinant; en 1896, celle d'Houyet à Anseremme; en 1898, celle de Dinant à Anseremme et celle de Beauraing à Ponderôme; en 1907, celle d'Yvoir à Anhée, etc...

Pour remédier à la crise financière du pays, les Chambres votèrent, en 1926, la constitution d'une « Société Nationale des Chemins de fer » au capital de onze milliards, à laquelle fut concédée l'exploitation des voies ferrées, jusque là en mains de l'Etat.

A l'heure actuelle, le réseau des lignes qui dessert le territoire belge, dépend totalement de la Société Nationale des Chemins de fer belges. La longueur du réseau namurois compte ± trois cents kilomètres sur les quatre mille cent kilomètres du Pays.

## LE ROLE HISTORIQUE DU RAIL.

Le chemin de fer s'est développé en Belgique en même temps qu'en Angleterre et en France. L'implantation de ce nouveau moyen de locomotion a résolu les problèmes d'isolement de nos provinces. Sans le rail, le commerce, l'agriculture et l'industrie n'auraient pu connaître un développement aussi complet.

Dès son apparition, le rail se révéla, en effet, comme un moyen efficace de peuplement. A peine, la voie ferrée était-elle posée que la gare s'élevait. Les hommes s'installaient et créaient des exploitations agricoles.

## LES SIX PREMIERES LOCOMOTIVES.

Construites par la Société Saint-Léonard, à Liège, les premières machines que l'on vit dans la province de Namur portaient le nom d'une des localités desservies : «Ciney», «Assesse»... L'effectif comportait six machines de ce type. Leur poids en ordre de marche représentait trente et une tonnes. La vitesse maximum des trains de voyageurs fut de 40 à 60 km/h. En 1905, apparaissent des locomotives « type ATLANTIC » comportant trois essieux accouplés et un bogie à l'avant. Cela permettait de réaliser de plus grandes vitesses pour les trains de voyageurs. Le chemin de fer n'a-t-il pas apporté une véritable révolution dans l'existence humaine ? L'homme a atteint pour la première fois les 100 km/h grâce à la locomotive.

Que de chemin parcouru depuis la création du premier chemin de fer !

Avec la construction des lignes dans le Namurois, les ateliers de réparations de Salzinnes et la remise de Ronet donnaient naissance aux agglomérations de Salzinnes et de Flawinne.

## ELECTRIFICATION DU RESEAU.

Cent ans après l'inauguration du chemin de fer en Belgique, la SNCB mit en service sa première ligne électrifiée de Bruxelles à Anvers. Elle a poursuivi la réalisation du programme d'électrification des lignes principales du réseau. En ce qui concerne le groupe de Namur, la mise en service électrique se déroula comme suit :

Ligne	Section	Date
162	Ottignies—Sterpenich	29.9.1956
130	Namur—Ronet (Remise)	idem
130	Ronet Formation	21.12.56
144	Gembloux—Jemeppe	11.2.57
130	Jemeppe—Namur	11.2.57
125	Liège G.—Flémalle Hte—Namur	22.9.70

Nous remercions bien sincèrement Monsieur DELFORGE, Directeur Général du Journal « VERS L'AVENIR » qui nous a permis de reproduire cet article publié dans le numéro du 20 juin 1963 et mis à jour en 1974.