

L'IMPLANTATION DU RESEAU FERROVIAIRE BELGE DANS LA REGION SITUEE AU SUD DU SILLON SAMBRE-MEUSE

Les divers aspects et conditions de l'implantation du réseau ferroviaire d'une région constituent un des multiples volets de l'étude géographique des chemins de fer.

Ces divers aspects comportent tout d'abord l'analyse des conditions d'implantation et du processus de l'établissement du réseau ; ils s'appliquent également aux diverses modalités de la desserte ferroviaire et à l'analyse du trafic et des relations entre le chemin de fer et la vie régionale.

Comme la présente étude est essentiellement destinée à des historiens, nous analyserons les conditions et le processus d'implantation du réseau¹. D'autre part, la région étudiée est celle qui s'étend au sud du sillon Sambre-Meuse ; la ligne Jeumont-Namur-Liège, prolongée par le tronçon Liège-Visé, qui en constitue la limite septentrionale, a été englobée dans l'étude.

1. Origine du réseau.

Pour mieux éclairer la situation et l'état des esprits à l'époque de la construction des diverses lignes de chemin de fer, un bref aperçu historique s'impose.

1.1. Cadre général.

Les chemins de fer ont trouvé dès leur origine un terrain propice en Belgique pour leur développement. En effet, sous la pression des

¹ Cette étude est basée sur une dissertation présentée en 1966 au doctorat en Sciences géographiques de l'Université de Liège et intitulée *Contribution à la géographie des chemins de fer belges au sud de l'axe Sambre-Meuse* ; de plus, elle est surtout axée sur le chapitre 1 (Origine du réseau) de la première partie et résume fortement les chapitres 2 à 5 de cette première partie. D'autre part, les parties 1 et 3 traitant du réseau et des relations avec la vie régionale ont fait l'objet de deux publications antérieures : *Les chemins de fer dans la province de Luxembourg : aspects géographiques*, dans *Annales du Cercle Wallon d'Arion*, tome V, 1968, pp. 11-65, et *Les chemins de fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse : aspects géographiques*, dans *Le Guetteur Wallon*, 1968, n° 4, pp. 113-135 ; 1970, n° 2, pp. 53-67 et 1970, n° 3, pp. 86-93. Une autre publication porte sur l'analyse du trafic *Le trafic ferroviaire belge dans la région située au sud du sillon Sambre-Meuse en 1967*, dans *Bulletin de la Société Belge d'Etudes Géographiques*, t. XXXVIII, 1969, n° 1, pp. 23-53 et dans *Travaux Géographiques de Liège*, n° 155, 1969. Par ailleurs, le tout a été résumé dans *Les chemins de fer belges au sud du sillon Sambre-Meuse : problèmes géographiques*, dans *La Géographie*, 19^e année, n° 75, 1967, pp. 195-206, et dans *Travaux Géographiques de Liège*, n° 154, 1968.

nations voisines, la Belgique accepte le traité des XXIV articles, le 15 novembre 1831 ; elle s'engage ainsi à relier l'Escaut au Rhin par une voie ferrée indépendante et à rétablir les anciennes relations commerciales avec l'Allemagne.

Pour assurer à cette ligne un trafic maximum, le trafic définitif établi par Simons et de Ridder joint Anvers à Tirlemont, Liège, Verviers, Aix-la-Chapelle et Cologne ².

Cependant, dès 1843, le Gouvernement, qui a construit et exploite les meilleures artères du réseau, abandonne à l'industrie privée l'établissement de lignes qu'il considère comme accessoires. De plus, il se désintéresse de la construction de lignes nouvelles et encourage les capitaux privés à concourir au développement du réseau national.

C'est ainsi qu'en 1845 ³ commence la période des concessions anglaises. A ce moment, rien n'existe encore dans le sud du pays, hormis la ligne de la Vesdre. Namur n'est atteint que par la voie détournée de Braine-le-Comte-Manage.

Mais, à partir de 1890, sous l'effet de l'opinion publique, l'Etat rachète systématiquement les lignes concédées ; des raisons politiques (crainte de voir passer les lignes entre les mains de sociétés étrangères) et économiques (dangers d'influence de la part des compagnies étrangères et absence d'unification des tarifs et de coordination dans l'établissement des horaires) sont à l'origine de ce mouvement. Avant la première guerre mondiale, l'Etat belge a ainsi repris l'exploitation de toutes les lignes, sauf celles du Nord-Belge (Liège-Namur-Givet, Charleroi-Erquelines et Mons-Quévy) et des compagnies Malines-Terneuzen et de Chimay. En outre, à partir de 1914 s'ajoutent au réseau belge les lignes des territoires d'Eupen, Malmédy et Saint-Vith, les lignes de jonction de ces territoires avec le réseau belge et les lignes Orgeo-Muno et Saint-Trond-Visé-Montzen.

En 1926, l'Etat belge crée la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.B.) qui est chargée de l'exploitation des chemins de fer. Cette société poursuit la politique de rachat des lignes pour le compte de l'Etat belge. C'est ainsi que, pendant la seconde guerre mondiale, elle est amenée à assurer l'exploitation des lignes du Nord-Belge, de la Compagnie de Chimay et celles appartenant à la Compagnie Malines-Terneuzen ⁴. Pour les lignes du Nord-Belge, la reprise a été décidée par l'occupant qui, pour ses transports militaires, ne vou-

² SIMONS et DE RIDDER, *Mémoire à l'appui d'un projet d'un chemin à ornières de fer à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, destiné à former la première section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne*, dans *Le chemin de fer belge ou recueil des mémoires et devis pour l'établissement du chemin de fer d'Anvers et Ostende à Cologne, avec embranchements de Bruxelles et de Gand aux frontières de France*, Bruxelles, 1836.

³ M. A. STEVART, *Chemins de fer*, dans *Patria Belgica*, T. 2, Belgique politique et sociale, Bruxelles, 1873, p. 841.

⁴ F. DELORY, *Les finances des chemins de fer belges*, dans *Histoire des Finances Publiques en Belgique*, Bruxelles, 1955, pp. 117-118.

lait traiter qu'avec une seule société. Donc, bien qu'effective dès le 10 mai 1940, l'opération n'est devenue officielle qu'en 1946.

En résumé, la trame du réseau ferroviaire est constituée, d'une part, par des lignes ouvertes à l'exploitation avant 1843 par l'Etat belge (par exemple, la ligne de la Vesdre et la ligne Charleroi-Namur) et, d'autre part, par celles créées de 1845 à 1870 par de grandes compagnies telles l'Est-Belge, le Nord-Belge et la Grande Compagnie du Luxembourg. Les autres lignes, plus récentes, n'ont généralement qu'un rôle secondaire et ont été construites pour le compte de l'Etat belge ⁵.

1.2. Lignes principales.

Tableau I

DATES D'INAUGURATION OU DE MISE EN EXPLOITATION DE LIGNES OU DE SECTIONS DE LIGNES

<i>Années</i>	<i>Sections de lignes ou lignes</i>
1843	Liège-Welkenraedt-Aix-la-Chapelle Charleroi-Namur
1848	Charleroi-Walcourt Berzée-Laneffe Walcourt-Morialmé
1851	Namur-Val-Benoît-Liège-Guillemins Flémalle-Haute-Ougrée-Liège
1852	Charleroi-frontière française (Jeumont)
1854	Walcourt-Mariembourg-frontière française (Vireux) Walcourt-Florennes Mariembourg-Couvin Froidmont-Philippeville
1855	Pépinster-La Reid-Spa Châtelineau-Morialmé
1858	Namur-Arlon Mariembourg-Chimay
1859	Arlon-Sterpenich Chimay-Momignies
1861	Liège-Maastricht
1862	Arlon-Athus Morialmé-frontière française (Givet) Namur-Dinant
1863	Athus-frontière française (Longwy) Dinant-frontière française (Givet)

⁵ Orientation bibliographique générale de la description historique du réseau ferré dans le sud du pays en plus des ouvrages mentionnés pour l'aperçu historique :

E. DE LAVELEYE, *Histoire des 25 premières années des chemins de fer belges*, Bruxelles, 1862.

F. LOISEL, *Annuaire spécial des chemins de fer belges*, 15 T., (de 1835 à 1890 inclus), Bruxelles, 1867-1892.

1864	Mariembourg-Doische Eupen-Herbesthal
1866	Doische-Hastière. Trois-Ponts-Stavelot Marloie-Liège
1867	Spa-Trois-Ponts-Trois-Vierges Momignies-Anor
1869	Libramont-Bastogne
1870	Welkenraedt-Henrichapelle-Plombières
1871	Moresnet-La Calamine
1872	Plombières-Gemmenich-Aix-la-Chapelle Statte-Modave
1873	Chênée-Micheroux Marbehan-Virton
1874	Athus-Rodange
1875	Thuillies-Berzée Micheroux-Herve
1877	Modave-Ciney
1879	Battice-Dison-Verviers Tamines-Mettet Athus-Izel
1880	Jemelle-Rochefort Izel-Gedinne
1881	Virton-Ecouvies Battice-Aubel
1882	Couillet-Centre-Marcinelle-Jamioulx Lobbès-Beaumont-Chimay Libramont-Bertrix
1885	Bastogne-Gouvy Rivage-Trois-Ponts Malmédy-Montjoie-Aix
1887	Mettet-Acoz Waimès-Saint-Vith-Bleiaf
1888	Bastogne-Wiltz Trois-Vierges-Saint-Vith
1892	Mettet-Dinant
1894	Rochefort-Houyet
1895	Ermeton-Florennes Aubel-Plombières
1896	Houyet-Anseremme
1898	Anseremme-Dinant Ciney-Spontin
1899	Houyet-Graide
1903	Spontin-Evrehailles
1907	Evrehailles-Yvoir
1908	Philippeville-Senzeille
1910	Florennes-Sud-Florennes-Est

1912	Jünkerath-Losheim-Wevercé
1914	Malmédy-Stavelot
1915	Orgeo-Muno
1917	Visé-Montzen
1918	Gouvy-Saint-Vith Vielsalm-Born
1939	Fexhe-le-Haut-Clocher-Renory

1.2.1. *Chemin de fer de Charleroi à Namur.*

En 1839, la Chambre de Commerce de Charleroi s'élève au tracé initial de la ligne Braine-le-Comte-Manage-Namur qui évite Charleroi et insiste auprès de la Chambre des Représentants sur le faible intérêt économique de ce tracé. Elle décide dès lors la création d'une ligne qui emprunterait la vallée de la Sambre jusqu'à Charleroi⁶. Cette dernière est ouverte à l'exploitation en 1843, la même année que la ligne de la Vesdre.

1.2.2. *Chemin de fer de Liège à Aix-la-Chapelle.*

Au milieu des embarras de la situation politique de l'époque, le Gouvernement ne perd pas de vue qu'en se détachant des Pays-Bas, il y a nécessité pour la Belgique, d'opérer un redressement commercial. Dès lors a été envisagée la construction d'un chemin de fer pour doubler les fleuves dont la diplomatie rêvait d'entraver l'accès.

Le premier projet à retenir l'attention comporte un itinéraire qui doit se diriger vers la frontière par Hérentals et Geel et arriver à Cologne via Sittard et Juliers.

Mais, en 1831, on s'occupe d'un autre projet : ce tracé contourne Tongres, puis par Visé et Moresnet est dirigé vers Aix-la-Chapelle⁷. Mais il soulève des protestations de la part des Liégeois et des Verviétois et aucune suite ne lui est donnée parce que le traité du 15 novembre 1831 cède aux Pays-Bas des territoires à parcourir par la ligne projetée⁸.

Finalement, en 1832, Simons et de Ridder soumettent l'ébauche d'un avant-projet de chemin de fer d'Anvers à Cologne⁸, via Louvain, Liège et Aix-la-Chapelle.

L'inauguration des sections Liège-frontière allemande a lieu en 1843.

1.2.3. *Chemin de fer de l'Est-Belge et des sociétés associées.*

Chemin de fer de l'Est-Belge.

Parmi les sections créées par cette compagnie, seule la ligne Châtelineau-Morialmé nous intéresse. En fait, cette ligne remplace

⁶ J. FICHEFET, *Histoire de Jemeppe-sur-Sambre et Froidmont*, Namur, 1937, p. 166.

⁷ SIMONS et DE RIDDER, *op. cit.*, p. IV.

⁸ *Ibidem*, p. V.

l'embranchement d'Oret à la Sambre concédé en 1846 à la Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui n'a pas exécuté le travail.

Mise en service en 1855, la ligne se rattache à l'embranchement de Walcourt vers Morialmé par Fraire.

Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

C'est en 1845, à la suite de la publication d'un mémoire sur les chemins de fer industriels dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, que la création de la ligne Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain est décidée⁹. Les capitaux sont réunis à Londres et, en 1854, la ligne et ses embranchements peuvent être livrés à l'exploitation¹⁰.

Vingt ans plus tard, l'Etat ouvre à l'exploitation la ligne Couillet-Centre-Jamioulx pour éviter Charleroi aux convois passant de la ligne de l'Eau d'Heure à la ligne Charleroi-Namur et pour desservir les diverses exploitations industrielles de Marcinelle.

*Grand-Central Belge*¹¹.

Deux nouvelles jonctions sont dues à cette compagnie. En 1908, grâce à l'ouverture à la circulation de la section Senzeille-Philippeville, s'opère la jonction Senzeille-Florennes et deux ans plus tard, par le transfert de la gare de desserte de Florennes à Florennes-Est, a lieu la jonction Florennes-Sud-Florennes-Est¹².

1.2.4. Chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg et axes secondaires.

Chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg.

En 1845, la fièvre des chemins de fer fait qu'on veut établir des chemins de fer partout, même dans le Luxembourg. Pour parvenir à ses fins, une société britannique rachète à l'ancienne compagnie du Luxembourg ses droits sur le canal de l'Ourthe et sur la recherche des mines ; la société insulaire réussit de la sorte à obtenir en 1846 la concession d'un chemin de fer dit du Luxembourg.

Trois tracés susceptibles d'être retenus ont été proposés pour la section Namur-Ciney : l'un emprunte l'itinéraire le plus court pour aller de Namur à Ciney, le second va de Namur à Ciney par la vallée du

⁹ J. MAGIS, *Projet de chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse : Mémoire de l'ingénieur chargé des études, Annexe A, dans Chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, Etudes et convention provisoire pour la construction et l'exploitation de la ligne et de ses embranchements, par voie de concession de péages et de garantie d'un minimum d'intérêt*, Bruxelles, 1844, pp. V-XVI. (W. CUBITT et T. SOPWITH), *Chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse, Rapports de MM. les ingénieurs Cubitt et Sopwith*, traduit de l'anglais, Bruxelles, 1844.

¹⁰ Ces embranchements sont : Berzé-Lanefte, Walcourt-Morialmé, Walcourt-Florennes (double emploi avec Walcourt-Morialmé jusqu'à Rossignol) et Froidmont-Philippeville (A. FROMENT, *Walcourt et son passé : histoire-toponymie*, Charleroi-Bruxelles, 1958, pp. 114-118).

¹¹ Cette société dérive de la fusion en 1864 des compagnies de chemin de fer de l'Est-Belge et de chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

¹² L'embranchement de Morialmé-Route à Morialmé-Minières a été construit en 1848 par la compagnie du Grand-Central pour réunir le réseau de l'Est-Belge à celui de l'Entre-Sambre-et-Meuse (F. LOISEL, *op. cit.*, T. I, 1967, p. 366).

Bocq et le troisième remonte la vallée de la Meuse et poursuit sa route vers Ciney par la vallée des Fonds de Leffe¹³.

Plusieurs tracés ont également été proposés pour la section Ciney-Jemelle. Rochefort y figurait comme point à atteindre dans le tracé primitif ; l'itinéraire de Ciney à Rochefort serait passé par Leignon et Forcée via la propriété de l'abbaye de Rochefort qui s'est opposée à cet itinéraire¹⁴.

Deux tracés ont été l'objet de discussions pour la section Recogne-Arlon : le premier aurait emprunté les vallées de la Vierre et de la Semois et le second, qui est le tracé actuel, relie le Serpont à Arlon via Longlier et Habay¹⁵.

Malheureusement, la situation financière était devenue très compliquée en raison des divers procédés employés pour se procurer des fonds. Les difficultés à vaincre étaient d'autant plus grandes que la compagnie, placée dans une situation financière difficile, devait remettre en activité des travaux à peu près abandonnés. Le délai d'exécution a été prolongé et les travaux repris et menés progressivement à bon port. Finalement, la ligne de Bruxelles à Arlon a été inaugurée fin 1858.

L'année suivante a été ouverte la section d'Arlon à Sterpenich qui soude la ligne du Luxembourg aux lignes de la société du Guillaume-Luxembourg vers Thionville et Metz.

En 1863, la Grande Compagnie du Luxembourg a encore obtenu la concession d'un chemin de fer se dirigeant de Liège par la vallée de l'Ourthe vers la section de Namur à Arlon et a été déchargée de la continuation de la canalisation de l'Ourthe entre Comblain-au-Pont et Laroche.

Axes secondaires dépendant de la ligne du Luxembourg.

La ligne de l'Ourthe de Marloie à Liège-Guillemins via Comblain-au-Pont a été ouverte à l'exploitation en 1866¹⁶.

La ligne de Libramont à Bastogne, quant à elle, a été mise en exploitation en 1869. Cet embranchement a été maintes fois réclamé par la population de la région de Bastogne et par les exploitants de la mine de Longwilly¹⁷.

La ligne d'Arlon à Athus tant réclamée par les industriels lorrains¹⁸ a été ouverte à l'exploitation au début de 1862 et la section Athus-Longwy en 1863.

13 G. PIRE, *Créations ferroviaires au pays de Dinant : la route des Indes a tailli passer par les Fonds de Leffe, en 1846*, dans *Vers l'Avenir* du 21 décembre 1961.

14 Rapport de la Députation Permanente du Conseil Provincial du Luxembourg, *Chemin de fer du Luxembourg*, Arlon, 1850, pp. 282-288.

15 *Ibidem*, pp. 282-294.

16 E. DETAILLE, *Historique du chemin de fer à Comblain-au-Pont*, dans *Les Echos de Comblain*, n° 12, décembre 1955, Comblain-au-Pont, p. 92.

17 Rapport de la Députation Permanente du Conseil Provincial du Luxembourg *op. cit.*, Annexes, p. 131.

18 Correspondance avec le Ministère des Travaux Publics et le Gouvernement Provincial du Luxembourg aux Archives de l'Etat à Arlon.

1.2.5. *Compagnie du Nord-Belge.*

La locution Nord-Belge est donnée en 1854 à quelques lignes internationales situées en Belgique et exploitées par la compagnie française du Nord. Ce sont les lignes Charleroi-Erquelines, Mons-Haumont et Liège-Namur-Givet.

Ligne de Liège à Givet.

La ligne de Liège à Givet, formée des concessions de Liège à Namur et de Namur à Givet, est créée grâce à des capitaux britanniques.

La ligne de Namur à Liège se décompose en plusieurs tronçons mis successivement en exploitation : Bouge-Val-Benoît en 1850, Flémalle-Ougrée-Angleur-Liège-Guillemins, Bouge-Namur et Val-Benoît-Liège-Guillemins en 1851.

L'inauguration officielle du tronçon Namur-Dinant a eu lieu en 1862 et celle de la section Dinant-Givet en 1863.

Ligne de Charleroi à la frontière française.

La ligne de Charleroi à la frontière française, à l'origine chemin de fer d'Erquelines à Marchienne-au-Pont par la vallée de la Sambre, est une des premières lignes accordées aux Insulaires : elle a été mise en exploitation en 1852.

1.2.6. *Chemin de fer de Spa à Pépinster et de Spa à la frontière grand-ducale.*

La ligne de Pépinster à Spa a été ouverte à l'exploitation en 1855 et la création d'un chemin de fer direct de Liège à Luxembourg décidée en 1862.

Lorsque le Guillaume-Luxembourg a livré à l'exploitation en 1867 la ligne de Spa à la frontière grand-ducale, le chemin de fer de Pépinster à Spa est devenu un tronçon de la ligne Spa-Luxembourg.

1.2.7. *Chemin de fer de Liège à Maastricht.*

Le chemin de fer de Liège¹⁹ à Maastricht suit la rive droite de la Meuse et constitue une importante voie de communication internationale.

L'inauguration de la ligne a eu lieu en 1861.

1.2.8. *Compagnie du chemin de fer de Chimay.*

La section de Mariembourg à Chimay a été ouverte à l'exploitation dès 1859 alors que les sections de Mariembourg à Doische et de Doische à Hastière l'ont été respectivement en 1864 et en 1866. D'autre part, la section Momignies-Anor a été inaugurée en 1867.

¹⁹ La ligne part de la station de Liège-Longdoz.

1.2.9. Chemins de fer des cantons d'Eupen, Malmédy et Saint-Vith.

Dès 1843, la partie la plus septentrionale des cantons d'Eupen, Malmédy et Saint-Vith connaît le passage du rail grâce à la ligne Liège-Verviers-Aix-la-Chapelle ; en outre, la ville d'Eupen, a été reliée en 1864 à Herbesthal²⁰ et en 1885 a été ouvert à l'exploitation le Vennbahn, chemin de fer des Hautes Fagnes reliant Malmédy à Aix-la-Chapelle via Waimes, Faymonville et Sourbrodt (un embranchement part de Raeren pour atteindre Eupen)²¹.

Quant aux lignes méridionales, Waimes-Saint-Vith-Bleiaf et Saint-Vith-Trois-Vierges, elles ont été livrées à l'exploitation dès 1887²¹.

Vingt-cinq ans plus tard a été terminée la ligne Malmédy-Losheim-Jünkerath raccordée par Wevercé à la ligne d'Aix-la-Chapelle²².

En 1914, la jonction est assurée entre Malmédy et Stavelot et, en 1918, les raccordements Vielsalm-Born et Gouvy-Saint-Vith sont terminés²³.

1.3. Lignes secondaires.

Par lignes secondaires, nous entendons les nombreuses lignes de jonction non encore analysées.

1.3.1. Chemin de fer de Virton.

Le chemin de fer de Virton a pour but de raccorder le chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg au réseau de l'Est-Français.

Construit par une société privée, le tronçon Marbehan-Virton-Saint-Mard a été mis en activité en 1873. D'autre part, la section Virton-Saint-Mard-frontière française par Lamorteau a été mise en exploitation en 1881.

Dès 1862, divers projets de tracés ont été proposés afin de relier l'arrondissement de Virton à la ligne du Luxembourg, mais, pour la construction de cette ligne, il n'a été prêté attention ni aux études des agents de l'administration des Ponts et Chaussées, ni à l'avis unanime du Comité consultatif des Travaux Publics, ni aux réclamations de la Députation Permanente²⁴.

1.3.2. Chemin de fer de Welkenraedt à la frontière de Prusse ou chemin de fer Jonction Belge-Prussienne.

En 1869, une loi autorise la concession d'un chemin de fer de Welkenraedt à la frontière de Prusse et permet l'installation d'embran-

²⁰ C. GERKENS, *Contribution à l'étude de la géographie urbaine d'Eupen*, Mémoire de licence en sciences géographiques, Liège, 1961, inédit, pp. 13 et 66.

²¹ M. BOZET, *Contribution à l'étude de la géographie urbaine de Malmédy*, Mémoire de licence en sciences géographiques, Liège, 1963, inédit, p. 52.

²² L. KAUFMANN, *Der Kreis Malmédy : Geschichte eines Eifelkreises von 1865 bis 1920*, Bonn, 1961, p. 241.

²³ *Ibidem*, p. 251.

²⁴ J. MICHEL, *Histoire économique du Luxembourg au XIX^e siècle*, s.l., s.d., pp. 131-132.

chements vers les établissements de la Vieille-Montagne exploitant les mines de plomb et de zinc du nord-est du pays de Herve.

En 1871, le raccordement est chose faite entre la ligne Welkenraedt-Henrichapelle-Moresnet-Plombières et les établissements de la Vieille-Montagne de La Calamine. L'année suivante, la ligne atteint la frontière allemande grâce à la section Plombières-Gemmenich-Aix-la-Chapelle.

1.3.3. *Chemin de fer Hesbaye-Condroz.*

En 1864, la concession accordée pour le raccordement du chemin de fer de Landen à la ligne de Namur à Arlon prévoit le passage à Hannut et à Huy et la jonction à Haversin ou au point de jonction du chemin de fer de la vallée de l'Ourthe, non encore terminé à cette époque, ou à un point intermédiaire.

Dès 1872, les trains circulent sur le tronçon Huy-Statte-Modave. Mais les difficultés rencontrées par les compagnies concessionnaires provoquent la révision des plans de la section restant à créer, de Pont de Bonne (Modave) à la ligne du Luxembourg. En définitive, la gare d'Haversin a été délaissée au profit de Ciney en raison du prix de revient élevé du premier établissement du rail.

Finalement, dans le courant de l'année 1877, la section Modave-Ciney a été ouverte à l'exploitation.

1.3.4. *Chemin de fer de Frameries à Chimay.*

Le chemin de fer de Frameries à Chimay devait permettre le raccordement du chemin de fer de l'Est-Français au réseau ferroviaire du Hainaut. Il comportait, entre autres, les sections Frameries-Chimay et Chimay-frontière française.

La jonction avec la ligne Charleroi-Walcourt a été réalisée en 1875 grâce à la section Lobbes-Thuin-Thuilles-Berzée et, sept ans plus tard, la ligne Lobbes-Beaumont-Chimay était ouverte au trafic sur la totalité du parcours ; ce retard était partiellement dû aux travaux considérables nécessités par l'aménagement de la station de Thuin²⁵.

1.3.5. *Ligne Athus-Meuse et ses extensions.*

Ligne Athus-Meuse.

La ligne Athus-Meuse destinée à raccorder Athus à la Meuse et au pays de Charleroi faisait partie, au même titre que la ligne de Bastogne à Gouvy, d'une série de lignes que la compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut s'était engagée à construire pour le compte de l'Etat.

²⁵ Conseil Provincial du Hainaut, *Rapport de la Députation Permanente, Session de 1880, Frameries, 1880, p. 258.*

Sur la ligne Athus-Meuse, les travaux n'ont avancé que très lentement et, en 1879, seul le tronçon Athus-Izel est livré à l'exploitation²⁶. La ligne gagnera ensuite Gedinne en 1880 et rejoindra la ligne de la Lesse à Houyet en 1899 seulement.

Lignes d'extension.

Au rang des lignes d'extension de la ligne Athus-Meuse, nous trouvons la ligne Libramont-Bertrix et les lignes de la Lesse et de la Mollignée.

La ligne Libramont-Bertrix a été ouverte à l'exploitation en 1882.

La ligne de la Lesse a contribué de manière fort active à l'histoire ferroviaire car, dès 1856, les administrations communales de la région réclament le passage du chemin de fer de Liège à Givet sur leur territoire²⁷.

La section Jemelle-Rochefort a été achevée en 1880 mais la ligne n'a été terminée complètement qu'en 1898 par la section Anseremme-Dinant.

La ligne Tamines-Mettet-Dinant ou ligne de la Mollignée devait permettre aux convois de minerai ou de charbon acheminés par la ligne Athus-Meuse d'éviter la section Dinant-Namur exploitée par la compagnie du Nord-Belge. Toutefois la section Tamines-Mettet a été livrée à l'exploitation en 1879 et la section Mettet-Ermeton-sur-Biert en 1889 seulement ; d'autre part, en 1890, le tronçon Ermeton-sur-Biert-Anhée est terminé et, en 1892, grâce à la section Anhée-Dinant, la jonction avec Dinant est chose faite.

La réalisation de la ligne Tamines-Mettet-Dinant a provoqué l'éclosion de lignes de jonction dans l'Entre-Sambre-et-Meuse ; tel est le cas des sections Mettet-Acoz (1887) et Ermeton-Florennes (1895).

1.3.6. Chemin de fer des Plateaux de Herve.

La concession d'un chemin de fer des plateaux de Herve a été accordée en même temps que celle du chemin de fer de Welkenraedt à la frontière allemande. Toutefois, à l'origine, le chemin de fer des plateaux de Herve devait partir de Liège, exactement de Vivegnis²⁸, vers Aix-la-Chapelle, et de Verviers vers la Meuse en aval de Visé et former un réseau croisé.

Au début de 1873, le tronçon Chênée-Micheroux était ouvert au trafic mais la mise en service du tronçon Chênée-Battice-Dison-Verviers

²⁶ *Ibidem*, pp. 131-132.

²⁷ Annales Parlementaires de Belgique, Session législative de 1855-1856, Bruxelles, 1856, p. 1503. Archives de l'Etat à Namur.

²⁸ J. et L. VAN DER STRAETEN-PONTHOZ (Comtes), *Projet d'un chemin de fer direct de Bruxelles, Ostende et Anvers à Mayence et Francfort-Main par Wavre, Huy, Vielsalm, l'Ellel, le Hunsrück*, Bruxelles, 1865, manuscrit, p. 10.

n'est devenue complète qu'en 1879²⁹. D'autre part, la section Aubel-Plombières de la ligne Battice-Plombières a été livrée au trafic en 1895 seulement, soit 14 ans plus tard. Par contre, des difficultés financières ont fait abandonner la construction de la section Herve-vallée de la Meuse en aval de Visé.

1.3.7. *Autres lignes secondaires.*

Parmi les autres lignes secondaires, nous rangeons les lignes des vallées du Bocq et de l'Amblève, les lignes Bastogne-Gouvy, Bastogne-Wiltz et des raccordements internationaux.

La *ligne Ciney-Dinant* ou *ligne du Bocq* était destinée à compléter les relations du Condroz avec la vallée mosane du côté ouest. La concession de cette ligne a tout d'abord été accordée aux chemins de fer vicinaux pour réaliser la jonction entre la ligne du Grand-Luxembourg et celle de la Meuse à Dinant mais elle a été reprise par les chemins de fer de l'Etat et construite en divers tronçons entre 1895 et 1907.

Peu après la réalisation de la jonction grand-ducale (Pépinster-Spa-Trois-Vierges) a été construite la *ligne de l'Amblève* pour relier la ligne de l'Ourthe à la jonction grand-ducale de Rivage à Trois-Ponts via l'Amblève.

La ligne de l'Amblève a été ouverte à l'exploitation en 1885 sur le tronçon Rivage-Stoumont alors que le tronçon Stoumont-Trois-Ponts était mis en exploitation en 1890.

La *ligne de Bastogne à Gouvy* faisait partie d'une série de lignes à construire par la compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut mais elle n'a été exploitée qu'à partir de 1885.

Construite également par la même compagnie, la *ligne de Bastogne à Wiltz* a été mise en exploitation en 1887 sur la section Bastogne-Benonchamps et le reste du parcours belge a été ouvert au service en 1888.

Mentionnons encore le *raccordement international de Signeulx à Gorcy* (France) mis en activité en 1877.

Pour sa part, le *tronçon Athus-Rodange* a été ouvert à l'exploitation en 1874 par la compagnie grand-ducale du Prince-Henri.

1.3.8. *Ligne Bertrix-Orgeo-Muno ou chemin de fer des Ardoisières et ligne Muno-Messempré.*

La ligne Bertrix-Orgeo-Muno et son prolongement, la ligne Muno-Messempré, est également un raccordement international ; il relie la rocade ardennaise au réseau français.

²⁹ Exposé de la situation administrative de la province de Liège, Session de 1876, Liège, 1876, p. 189.

Idem, Session de 1877, Liège, p. 223.

Ibid., Session de 1880, Liège, pp. 228-229.

A la suite des interventions du propriétaire des ardoisières de la région d'Orgeo a été décidée la construction du chemin de fer Orgeo-Muno. Les travaux commencés en 1904 ont duré pratiquement jusqu'en 1909. Quelques menus travaux restaient à terminer au moment de l'arrivée des Allemands en 1914 et ceux-ci ont été dès lors les premiers à commencer l'exploitation en 1915.

A l'histoire de la ligne Orgeo-Muno est également liée celle de la ligne Muno-Messempré ; au siècle dernier, il était déjà question d'une voie ferrée joignant Messempré à Muno et au-delà, mais les autorités françaises s'étaient opposées à ce projet³⁰. Aussi la jonction Muno-Messempré n'a été exécutée qu'en 1915 par les Allemands mais, en 1918, le tronçon a été démonté. En 1940, les Allemands ont remis le tronçon en exploitation mais les rails ont été enlevés à nouveau en 1945.

1.3.9. Lignes Tongres-Montzen et Kinkempois-Fexhe-le-Haut-Clocher.

Avant la première guerre mondiale, les trains de marchandises venant d'Allemagne et destinés à la Belgique suivaient la vallée de la Vesdre et le plan incliné d'Ans. Ce trafic important se superposait à un trafic voyageurs très dense. Ces deux trafics se gênaient mutuellement et rendaient l'exploitation extrêmement difficile.

Aussi le tronçon *Aix-la-Chapelle-Montzen-Visé-Tongres* a-t-il été construit par les Allemands au cours de la guerre 14-18 d'après un tracé étudié avant 1914 par l'Etat belge³¹.

Pour sa part, la ligne *Kinkempois-Fexhe-le-Haut-Clocher* qui évite le plan incliné d'Ans aux trains de marchandises n'existait pas encore car elle a été mise en exploitation en 1939 seulement³².

1.4. Lignes projetées, mais non construites.

1.4.1. *Projet Forcade.*

Au nombre des lignes projetées, mais non réalisées, figure la ligne Sedan-Bouillon-Bastogne vers l'Allemagne et dont le premier projet a vu le jour en 1861³³. Cette voie devait traverser l'Ardenne dans sa plus grande longueur et contribuer à son industrialisation. En 1864 a été accordée la concession d'un chemin de fer franco-belge ; le tracé passait par Bouillon, Bastogne et Vielsalm et se dirigeait vers Saint-Vith.

30 D. HANUS, *Voies de communication*, dans E. TANDEL, *Les communes luxembourgeoises*, T. I, Arlon, 1889, pp. 490-491.

31 J. BOUCIQUE, *Inauguration du viaduc de Moresnet*, dans *Annales des Travaux Publics de Belgique*, 6^e fasc., décembre 1949, Bruxelles, p. 781.

Les Allemands considéraient cette ligne comme une ligne de vitesse ; conséquence directe : le tracé est rectiligne d'autant plus qu'il fallait éviter les Pays-Bas, resté neutre durant la guerre 1914-1918.

32 La ligne Kinkempois-Fexhe-le-Haut-Clocher, voie de dédoublement de la ligne Bruxelles-Louvain-Ans-Liège, est utilisée pour le cheminement des trains de marchandises ; elle concerne la région étudiée par la distance qui sépare Renory de la rive gauche de la Meuse à Sclessin.

33 D. HANUS, *op. cit.*, pp. 487-488.

En outre, divers embranchements étaient prévus : Bastogne-Wiltz, Bastogne-Melreux et Vielsalm-Hermeton-sur-Meuse. Ce projet a été abandonné en 1873 et seuls les tronçons Libramont-Bastogne et Bastogne-Wiltz ont été réalisés (voir plus haut : 1.2.4. et 1.3.7.).

1.4.2. *Projet Bruxelles-Vielsalm-Mayence.*

La ligne projetée allait droit à Mayence en franchissant la frontière belge près de Vielsalm³⁴ mais aucun projet de chemin de fer belge n'a soulevé, contre sa réalisation, une opposition aussi vive et pourtant son importance a été reconnue par bon nombre de parlementaires, de rapporteurs et de conseils communaux et provinciaux³⁵.

1.4.3. *Projet du chemin de fer Charleville-Couvin.*

Déjà présenté en 1844³⁶, le projet de relier par voie ferrée Couvin à Charleville via Rocroi apparaissait comme le prolongement vers la France de l'embranchement Mariembourg-Couvin de manière à opérer la jonction avec une ligne française en projet et allant de la frontière à Mézières-Charleville³⁷.

Pour les auteurs du projet initial, l'axe principal était le tronçon Charleroi-Mariembourg et il devait être prolongé par les vallons de l'Eau Noire et de la Sormonne jusqu'à Charleville en traversant la frontière près de Regniowez, mais ce projet a été abandonné au profit de l'embranchement reliant la région de Charleroi à la région de Givet.

Néanmoins, en 1916 et en 1917, les Allemands se proposaient de construire cette ligne³⁸ ; elle aurait permis de ravitailler les premières lignes de l'armée allemande, mais le temps a manqué pour que la construction soit réalisée et c'est peut-être dommage pour le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

1.4.4. *Projet de ceinture de Liège.*

Des études ont été effectuées vers 1880 par l'Administration des Travaux Publics en vue de prolonger le chemin de fer de ceinture de Liège³⁹. Cette section serait partie de la station de Herstal pour aboutir, de l'autre côté de la Meuse, à la station de Wandre desservie par le chemin de fer de Liège à Maastricht³⁹.

1.4.5. *Projet de liaison de la région Athus-Aubange à Marbehan.*

Parmi les autres projets, relevons encore celui préconisé par la région d'Athus-Aubange pour obtenir une liaison directe avec la ligne

³⁴ J. et L. VAN DER STRAETEN-PONTHOZ (Comtes), *op. cit.*, passim.

³⁵ *Ibidem*, p. 7.

³⁶ (W. CUBITT et J. SOPWITH), *op. cit.*, p. 15.

³⁷ A. FROMENT, *op. cit.*, p. 116.

³⁸ P. HENNUSET, *Contribution à l'étude régionale de l'Ardenne occidentale : le plateau de Rocroi*, Mémoire de licence en sciences géographiques, Liège, 1954, inédit, p. 108.

³⁹ *Exposé de la situation administrative de la Province de Liège, Session de 1882*, Liège, p. 189.

du Luxembourg à Marbehan, mais en 1907 le Ministère des Travaux Publics a rejeté le projet ⁴⁰.

2. Vicissitudes du réseau.

Divers éléments ont influencé le tracé du réseau.

2.1. Influences du cadre physique.

« Partout le chemin de fer se détourne devant les reliefs, s'installe de préférence dans les vallées » ⁴¹.

Dans la région étudiée, rares sont les vallées délaissées par le chemin de fer. En effet, seuls l'Ermeton, sur la presque totalité de son cours, l'Ourthe, dans sa partie supérieure, et la Semois belge, dans son cours inférieur, n'ont pas été empruntés par le chemin de fer à l'écartement normal.

En règle générale, la *plaine alluviale* sert de cadre à l'installation des voies de communication : la voie ferrée y est établie à côté de la route, la première venue dans le paysage. Dans les plaines alluviales de cours d'eau à débit puissant, le problème causé par les craintes des crues a eu des répercussions notables sur les tracés car ceux-ci courent sur les terrasses inférieures, à la limite extérieure de la plaine alluviale et à une altitude suffisante pour éviter les crues. D'ailleurs, les viaducs de chemin de fer au même titre que les ponts routiers tiennent compte de cette conséquence climatique pour s'élever nettement au-dessus des eaux ordinaires de la Meuse, de la Sambre et de l'Ourthe.

De toute façon, le relief a joué un rôle prépondérant dans le tracé de plusieurs lignes du réseau de la région. Lorsque le rail n'a pas subi l'emprise complète des éléments physiques, il en a tenu compte pour l'adaptation de certaines sections qui suivent les *vallées de l'Ourthe*, en aval de Métreux, de la Lhomme, de la Vire, de la Lesse, du Hoyoux, de l'Eau d'Heure et de la Vesdre pour ne citer que les cas typiques. « Plus volontaire que la route ⁴², le rail s'est joué des obstacles : il a jeté des ponts sur la route, des viaducs sur la rivière, a percé des collines, creusé des tranchées, élevé des remblais » ⁴³. Il a évité de la sorte les irrégularités trop brusques et trop nombreuses comme les *méandres* encaissés.

⁴⁰ Archives de l'Etat à Arlon.

⁴¹ R. CAPOT-REY, *Géographie de la circulation sur les continents*, coll. Deffontaines, Géographie humaine, n° 20, Paris, 1946, p. 104.

⁴² La route beaucoup plus souple abandonne à plusieurs reprises la vallée pour escalader les coteaux, par exemple le long de la Meuse de Heer à Anseremme.

⁴³ Ch. HENDRIX et BAUDON, *De notre vallée à l'hydrographie belge*, coll. Plan d'Etudes, n° 22, Liège, 1952, p. 34.

2.1.1. Lignes de vallées.

Elles sont caractérisées par une faible déclivité en ce qui concerne le profil longitudinal. Ainsi la *ligne Erquelines-Namur* a une déclivité maximum de 4 %. Néanmoins 28 ponts et deux tunnels ont dû être réalisés sur cette ligne. Pour sa part, la *ligne Givet-Namur* bénéficie du même profil que la ligne de la Sambre. Le rail y descend jusqu'à Tailfer à la faveur de trois tunnels, de deux ponts, de pentes et de rampes de 4 %⁴⁴ ; plus loin, il rencontre des pentes légèrement supérieures. Mais, dans cette vallée, le rail suit un tracé plus rectiligne que le long de la Sambre, rivière riche en méandres.

D'autre part, la *ligne Namur-Visé* suit également un itinéraire rectiligne de Namur à Liège puis a lieu le changement de rive à Flémalle ou à Liège. Le profil possède une déclivité maximum de 4 % sauf sur les tronçons Andenne-Amay et Flémalle-Ougrée-Liège-Longdoz où les déclivités sont de 9 %. Sauf au passage de Seilles et de Huy, le rail demeure dans la plaine alluviale : il longe les rives de la Meuse ou est rejeté à la limite extérieure de la plaine alluviale, voire au pied des rochers.

2.1.2. Lignes d'accès aux plateaux.

Dans une contrée de plateaux comme le sud du pays, il va sans dire que les lignes d'accès aux plateaux constituent la plus grande partie du réseau. Parmi ces lignes, on peut distinguer les lignes de relais et les lignes directes.

Lignes de relais.

Ce sont celles qui empruntent diverses vallées pour atteindre les lignes de crête ou en descendre ; leur profil longitudinal a donc la forme d'une cloche. C'est le cas des *lignes de la Vesdre, de l'Amblève, de la ligne Verviers-Battice, des lignes de l'Ourthe, de la Wiltz, du Ton et de la Vire* (Ecouvies-Virton-Saint-Mard-Marbehan), de la *ligne Munro-Bertrix, des lignes du Hoyoux et du Bocq, de la Molignée et du ruisseau de Falisolle* (Dinant-Tamines), de la *Lesse, de la ligne du Luxembourg* et de la *ligne Athus-Meuse* sur la plus grande partie de leur parcours.

Lignes directes.

Ce sont celles qui évitent les vallées⁴⁵. Sans offrir les véritables particularités des lignes d'accès direct aux plateaux (lacets ou grands ouvrages d'art), les *lignes Anor-Hastière, Acoz-Mettet, Mariembourg-Couvin, Vielsalm-Born, Chênée-Battice* se rangent dans cette catégorie. La *ligne du Luxembourg*, pour sa part, présente des tronçons de type semblable, notamment entre Marloie et Jemelle et entre Libramont et Neufchâteau. La *ligne Athus-Meuse* présente également quelques

⁴⁴ En langage ferroviaire, la rampe correspond à la montée et la pente à la descente.

⁴⁵ R. CARALP-LONDON, *Les chemins de fer dans le Massif Central : étude des voies ferrées régionales*, Centre d'Etudes Economiques, coll. Etudes et Mémoires, n° 44, Paris, 1959, p. 87.

tronçons d'allure identique pour la traversée de la Lorraine et de l'Ardenne.

2.1.3. Lignes de plateaux.

Dans les régions d'altitude, les lignes de plateaux sont rares⁴⁶. Dans le sud du pays, il n'y a qu'une seule ligne semblable : c'est l'*artère Bertrix-Libramont-Bastogne-Gouvy-Saint-Vith-Raeren* ; elle détient d'ailleurs les points les plus hauts du réseau belge et suit la ligne de crête entre Bertrix et Gouvy.

2.2. Influences d'ordre humain.

Jusqu'en 1870, les tracés et les profils avaient été établis en s'attachant surtout à réduire le coût kilométrique et en tenant compte des instructions ministérielles qui exigeaient que le passage des lignes eût lieu au niveau du sol⁴⁷. Les *tronçons Barvaux-Marenne, Florennes-Villers-le-Gambon* et de nombreux autres suivent une ligne droite pour cette raison.

Le point de vue financier est encore intervenu lors des expropriations, c'est ainsi que l'abbaye de Rochefort a joué un rôle déterminant pour le tracé de Ciney à Jemelle⁴⁸. Pour cette même raison, le rail traverse des terrains de peu de valeur comme les endroits couverts de landes ou de marécages⁴⁹ ; on a évité de la sorte des localités comme Marche, Saint-Hubert, Recogne et Neufchâteau sans que les mandataires politiques ne réagissent⁵⁰. Pourtant, de leur côté, les établissements industriels recherchaient la proximité du rail ou leur rattachement au rail : les annexes du Rapport de la Députation permanente du Conseil provincial⁵¹ et les Annales parlementaires en font foi⁵².

Pour leur part, les *ressources économiques*, surtout *minières*, ont déterminé la création de quelques lignes ferroviaires : les lignes les plus typiques à cet égard sont les *lignes Bastogne-Gouvy* et *Orgeo-Muno* et les lignes sillonnant la partie centrale de l'*Entre-Sambre-et-Meuse*⁵³.

Au point de vue commercial, les *relations internationales* de la Belgique avec les pays limitrophes sont à l'origine de la création des *lignes de la Meuse, de la Sambre, des lignes Vielsalm-Born, Gouvy-Saint-Vith, Trois-Ponts-Stavelot* et des *lignes frontalières de la Lorraine*.

46 J.H. APPLETON, *The Geography of Communications in Great Britain*, London, 1962, p. 59.

47 J. et L. VAN DER STRAETEN-PONTHOZ (Comtes), *op. cit.*, p. 2.

48 Une prairie du domaine de l'abbaye Saint-Remy de Rochefort a empêché le passage du rail par Forcée à cause du refus formulé par l'abbaye. En conséquence, des modifications ont été apportées au tracé initial (Rapport de la Députation Permanente du Conseil Provincial, *op. cit.*, pp. 282-286).

49 Rapport de la Députation Permanente, *op. cit.*, p. 292.

50 A. GEUBEL et L. GOURDET, *Histoire du pays de Neufchâteau : la ville, la seigneurie, le ban de Meiller, Gembloux*, 1956, p. 380.

51 Par exemple Bastogne et Longwilly (Rapport de la Députation Permanente, *op. cit.*, p. 131).

52 Annales Parlementaires de Belgique, Session de 1850-1851, *op. cit.*, pp. 275-1382 et 1451.

53 (W. CUBITT et T. SOPWITH), *op. cit.*, p. 5.

De plus, la *rivalité de lignes* ou mieux de *compagnies différentes* a provoqué, à certaines époques, la construction de nouvelles voies ferrées ; c'est à elle que l'on doit la continuation naturelle de la *ligne Athus-Meuse* au delà de la Meuse par les vallées de la Moignée et du ruisseau de Fallisolle. Comme nous l'avons dit plus haut, on a évité de la sorte la concurrence de la ligne Givet-Namur exploitée par la compagnie du Nord-Belge ⁵⁴.

Lors de l'établissement des projets de chemin de fer, un autre facteur humain a aussi revêtu une grande importance : la *situation des lieux habités* ; ce facteur a notamment influencé le coût d'établissement. En effet, la traversée des localités entraîne des expropriations coûtant fort cher. C'est ainsi que des distances parfois considérables séparent les points d'arrêt du réseau aux lieux habités ; tel est le cas pour les *sections Lobbes-Chimay, Libramont-Bastogne, Virton-Marbehan, Athus-Meuse, Ciney-Statte et Ciney-Dinant*. Le résultat immédiat et logique, mais particulièrement grave à notre époque, en est le désintéressement pour le transport par voie ferrée de la part de la population des régions desservies.

Rarement le rail a traversé une localité ⁵⁵ mais, dans l'ensemble, il s'est efforcé de passer chez le client ⁵⁶. Actuellement il est présent au centre de plusieurs lieux habités ; le fait est dû au développement de ceux-ci au-delà de la voie ferrée.

De toute façon, il ne faut pas exagérer l'importance de la désapprobation manifestée par la population ; des preuves véritables, nous en avons seulement pour Gerpinnes bien que la légende rapporte que les exemples aient été nombreux ⁵⁷.

Dans les Annales Parlementaires de Belgique, nous n'avons relevé que des traces d'opposition formulée en 1845 par les concessionnaires de routes de l'Entre-Sambre-et-Meuse ⁵⁸. Pour le même motif, les charretiers et les bateliers envisageaient avec circonspection l'établissement du rail entre Namur et Givet ⁵⁹ et une somme d'argent avait été versée à titre de dédommagement à la société concessionnaire de la route Pépinster-Spa ⁶⁰.

⁵⁴ En Grande-Bretagne, beaucoup de lignes doivent également leur création à la concurrence de différentes compagnies (J.H. APPLETON, *op. cit.*, p. 158).

⁵⁵ Les localités traversées sont Charleroi, Chimay, Forrières, Gerpinnes, Houdemont, Lobbes, Momignies, Ougrée, Rulles, Thuin, Tilleur, toutes localités situées dans une vallée naturelle resserrée. (Ph. VAN DER MAELEN, *Carte topographique de la Belgique au 20.000^e, Bruxelles, 1846-1854.*)

⁵⁶ À l'étranger, les lignes de plateaux ou d'accès aux plateaux s'écartent plus fortement des lieux habités : tel est le cas en Bretagne.

⁵⁷ En 1845, le conseil communal de Gerpinnes protestait énergiquement contre la société qui avait introduit une requête à la Chambre des Représentants pour obtenir des droits à la concession d'un embranchement de chemin de fer de Couillet vers Oret, via Gerpinnes. Néanmoins le chemin de fer a été construit et, en 1863, le redressement a été voté (J. ROLAND, *Gerpinnes, dans Le Hainaut, Encyclopédie provinciale : Dictionnaire historique et géographique des communes du Hainaut*, T. I, Mons et Frameries, 1940, p. 42).

⁵⁸ Annales Parlementaires de Belgique, Session législative, 1844-1845 et Session extraordinaire, Bruxelles, 1845, p. 969.

⁵⁹ G. PIRE, *Ce 10 octobre 1962, le chemin de fer Dinant-Namur a 100 ans, dans Vers l'Avenir* du 10 octobre 1962.

⁶⁰ F. LOISEL, *op. cit.*, T. I, 1867, p. 545.

Dans les annexes du Rapport de la Députation Permanente du Conseil Provincial du Luxembourg, seules quelques tanneries de Saint-Hubert ont formulé des réserves quant à l'avantage à retirer de la présence d'une voie ferrée dans le sud du pays⁶¹; elles y voyaient, en vérité, la cause de leur ruine.

Par contre, les demandes de passage du rail de la part des habitants de Charleroi, de Dinant et de Verviers ne sont pas uniques, au contraire ! Les Archives de l'Etat à Namur⁶², les Annales Parlementaires de Belgique⁶³ et le Rapport de la Députation Permanente du Conseil Provincial du Luxembourg fourmillent de requêtes d'habitants, d'industriels, de conseils communaux ou d'organismes économiques locaux ou régionaux pour la création de lignes ferroviaires⁶⁴.

3. Aspects économiques du réseau.

Depuis 1850, les techniques ferroviaires ont été modernisées et rationalisées ; il en est résulté une forte augmentation du trafic par train jusqu'à la première guerre mondiale. Mais durant l'entre-deux-guerres est apparue l'automobile et le trafic ferroviaire a accusé fortement les contrecoups de cette nouvelle présence.

3.1. Concurrence entre compagnies ferroviaires.

Pendant un demi-siècle, les compagnies de chemin de fer établies en Belgique ont vécu leur « propre vie » avant d'être reprises progressivement par l'Etat. Mais, dès le début de l'exploitation des lignes, des conflits ont surgi entre les diverses compagnies notamment entre l'Etat belge et les compagnies à influence étrangère.

En 1845 déjà, des critiques se sont élevées au Parlement contre l'attribution du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse à une compagnie britannique. A l'origine, l'industrie de la région de Charleroi n'attendait du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse que la diminution du prix de transport du minerai de fer. Mais il en résultait le fait inverse. Dès lors, il s'était trouvé au Parlement des voix pour prendre la défense de l'Etat et des compagnies belges⁶⁵.

En 1855 seulement, une convention a été signée entre les différentes compagnies : elle s'appliquait à des tarifs communs pour les transports en service mixte de voyageurs et de marchandises, entre le chemin de fer du Nord-Belge et celui de l'Etat belge par Erque-

61 Rapport de la Députation Permanente, *op. cit.*, pp. 133-134.

62 Le dossier des Archives de l'Etat à Namur concerne avant tout l'échange de correspondance en vue de la création de la ligne de la Lesse.

63 Les Annales Parlementaires regorgent de demandes de concessions ou d'appels de conseils communaux ou d'habitants ou de divers organismes pour le passage du chemin de fer dans leur localité ou leur région.

64 Rapport de la Députation Permanente, *op. cit.*, pp. 124-154.

65 J. PAULY, *Le chemin de fer et le Parlement, 1835-1860*, Bruxelles, 1936, p. 69.

linnes, Charleroi, Namur et Liège. De plus, le principe de la libre concurrence était généralement admis en matière ferroviaire, mais il l'était moins en Belgique que partout ailleurs en raison du tracé de nos lignes ⁶⁶.

En 1862, un trafic commun avait été établi entre la compagnie du Guillaume-Luxembourg, la Grande Compagnie du Luxembourg et le chemin de fer de l'Etat pour les transports de minerai provenant de la ligne Guillaume-Luxembourg ⁶⁷.

En outre, en 1871, 16 ans après la convention de 1855, une nouvelle convention réglementait les conditions du tarif mixte entre les chemins de fer de l'Etat et diverses compagnies dont le Nord-Belge, la Grande Compagnie du Luxembourg, la Société Générale d'exploitation des chemins de fer, les compagnies de Chimay, de Spa à la frontière grand-ducale et de Liège à Maastricht ⁶⁸. En 1884, l'Etat et la compagnie du Grand-Central Belge établissent également un *modus vivendi* portant sur les tarifs ⁶⁹.

De toute manière, les diverses formes de concurrence ont pris fin avec la reprise progressive des différentes lignes par l'Etat belge.

3.2. Adaptation du rail aux autres modes de transport.

Tout d'abord, le rail a assuré sa prédominance sur les anciens modes de transport de l'époque : l'eau et la route.

3.2.1. Rail et voies navigables.

Au début de l'implantation du rail.

Seules la Meuse et la Sambre constituent de véritables voies navigables et leur concurrence avec le rail n'a jamais cessé.

C'est vers 1850 seulement ⁷⁰ que les pouvoirs publics se sont préoccupés de la navigation sur la Meuse qui connaissait jusque-là un état des plus précaires. Depuis lors, le fleuve a été canalisé sur toute sa longueur et cette canalisation n'a fait que s'améliorer au cours des décennies.

Quant à la Sambre, elle est le seul des affluents de la Meuse à présenter un certain intérêt pour la navigation car la canalisation de cette voie d'eau a été entreprise à partir de 1825 ⁷¹. Néanmoins, en

⁶⁶ *Ibidem*, p. 206.

⁶⁷ L. RENARD, *Jonction belge-grand-ducale, chemin de fer destiné à relier les arrondissements de Liège et de Verviers au Grand-Duché de Luxembourg par Spa, Stavelot et Ettelbrück, Rapport communiqué à la Chambre de Commerce de Verviers, Liège, 1862*, p. 23.

⁶⁸ F. LOISEL, *op. cit.*, T. IV, 1872, dans *Sommaire des Lois*, p. 14.

⁶⁹ A. PICARD, *Traité des chemins de fer : Economie politique, études comparées sur les chemins de fer étrangers*, T. II, Paris, 1887, p. 199.

⁷⁰ A. PIERRARD, *Les chemins de fer, les chemins de fer vicinaux et les voies navigables*, Bruxelles, p. 15.

⁷¹ M. VALCKE, *Le réseau des voies navigables utilisé par la batellerie belge*, dans (A.I.Lg.), *Congrès 1947, Section transports*, T. II, Liège, s.d., p. 29.

⁷¹ A. PIERRARD, *op. cit.*, p. 16.

amont de Charleroi, la Sambre est difficilement navigable durant les périodes de fortes eaux ⁷².

Il y a un siècle, les prix de transport par eau et par rail montraient l'avantage des voies navigables ; environ 25 % meilleur marché que la voie ferrée ⁷³. Mais, petit à petit, le prix de revient par rail a diminué et le rail l'a emporté grâce à des tarifs relativement réduits et à des vitesses plus grandes que celles parcourues sur la voie d'eau.

Concurrence nouvelle des voies navigables.

La guerre 14-18 et la crise économique qui avait suivi la guerre ont prouvé combien la navigation intérieure est indispensable ⁷⁴. Aussi, dès la fin de la seconde guerre mondiale, des travaux importants ont été entrepris pour améliorer les voies navigables ⁷⁴ et celles-ci apparaissent maintenant comme un nouveau concurrent du rail dans les vallées de la Sambre et de la Meuse. En effet, la Basse Sambre de Namur à Charleroi devient accessible aux bateaux de 1.350 tonnes. Pour sa part, la Meuse est appropriée aux 1.350 ou aux 2.000 tonnes selon les sections. Mais, en territoire français, la Meuse n'est accessible qu'aux bateaux de 350 tonnes.

Pendant que le gabarit de la Sambre est porté à des tonnages supérieurs, la voie ferrée se métamorphose par la mise en place des caténaires ; cela lui permet, à l'heure présente, de concurrencer très avantageusement la Sambre. Pour sa part, la ligne ferroviaire qui longe la Meuse de Namur à Liège est également en voie d'électrification mais, jusqu'à présent, on avait attiré sur la voie mosane un trafic dont la croissance suit de bief en bief l'achèvement des ouvrages d'amélioration. De plus, Liège possède des ports fluviaux à trafic annuel important et l'aménagement de la Sambre réalisé dans l'agglomération de Charleroi permet de tirer un parti maximum du canal de Charleroi-Bruxelles. De toute manière, la voie fluviale concurrencera inévitablement, dans les années futures, la ligne Namur-Givet sur laquelle l'acheminement des trains s'effectue uniquement grâce à des locomotives diesel.

3.2.2. Rail et route.

Monopole du rail.

Au début, la lutte avec la route s'est révélée beaucoup plus facile qu'avec les voies navigables car la voie ferrée s'est substituée rapidement à la route pour les divers transports de messageries. Par exemple, des services de messagerie ont été inaugurés vers 1850 entre, d'une part, Charleroi et, d'autre part, Couvin et Rocroi, en rapport avec

⁷² M. VALCKE, *op. cit.*, p. 41.

⁷³ A. PICARD, *op. cit.*, p. 376.

⁷⁴ M. VAN CAUWENBERGE, *Le trafic par voies navigables*, dans (A.I.Lg.), *op. cit.*, p. 17.

les heures d'arrivée et de départ des trains venant de Bruxelles ⁷⁵. Ainsi, jusqu'en 1855, Charleroi était la tête de ligne des relations de l'Entre-Sambre-et-Meuse avec le nord du pays grâce à la collaboration rail-route : plus tard, d'autres localités ont concurrencé Charleroi lorsque le rail les a atteintes. Dès lors, les régions éloignées du rail ont recherché la situation la moins défavorable en procédant à la liaison de leurs localités avec le rail par des moyens rapides. C'est ainsi que le chemin de fer a favorisé la création de nombreuses routes.

Cependant les voies ferrées se sont multipliées si rapidement qu'elles ont fait aux chaussées une concurrence directe et désastreuse ⁷⁶. Très souvent, elles se bornaient à doubler les routes en suivant servilement les mêmes itinéraires. Ainsi la route Namur-Dinant et les routes Arlon-Aubange et Neufchâteau-Arlon, dont le rail emprunte pratiquement le tracé ferroviaire, existaient bien avant l'implantation de ce dernier ⁷⁷. Aussi les deux réseaux ne se complétaient pas à l'origine : ils se concurrençaient singulièrement. En résumé, le client avait le choix entre deux réseaux de communication mais le plus grand rayon d'action du rail associé à une souplesse et une vitesse supérieures avantageait la voie ferrée et allaient bientôt lui permettre de drainer tout le trafic. Ce résultat n'a pas tardé à apparaître sous la forme des routes tributaires du chemin de fer ; celles-ci ont pour but de relier les axes routiers importants et les agglomérations aux points d'arrêt du réseau. Pour sa part, la ligne de Namur à Luxembourg offre de nombreux exemples de ces routes ⁷⁸.

Pourtant, la prépondérance du chemin de fer à écartement normal ne s'est pas toujours manifestée de façon aussi nette car l'automobile finit par restreindre son influence.

Concurrence de l'automobile.

La concurrence de l'automobile a commencé véritablement à partir de 1930 ⁷⁹. Pourtant, en 1900 déjà, le Ministre des chemins de fer recevait et transmettait en autorisation différentes demandes de concession de services réguliers de transport par automobile ⁸⁰ et, en 1910, il était question de remplacer les services de malle-poste par des autobus confortables ⁸¹.

En somme, l'autobus n'a fait son apparition qu'en 1924 et a concurrencé directement la malle-poste ⁸² ; de plus, la crise générale qui

⁷⁵ J. FICHEFET, *Charleroi : étude de géographie urbaine*, Charleroi, 1935, p. 113.

⁷⁶ L. GENICOT, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, 1948, p. 57.

⁷⁷ *Ibidem*, p. 48.

⁷⁸ *Ibidem*, passim.

⁷⁹ U. LAMALLE, *Cours d'exploitation des chemins de fer*, T. I, Louvain, 1958, p. 206.

⁸⁰ M. CASTEAU, *Les transports en Belgique et leur coordination*, Bruxelles, 1935, pp. 58 et 290.

⁸¹ E. VLIBERGH et R. ULENS, *L'Ardenne : la population agricole au XX^e siècle*. Mémoire de l'Académie Royale de Belgique, Classe des Lettres, 2^e série, T. 8, Bruxelles, 1911, p. 11.

⁸² En effet, dès 1924, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux peut établir des services de bus sur des lignes concédées, existantes ou à créer ou pour souder les lignes entre elles (Société des Chemins de Fer Vicinaux, 50^e anniversaire, 1884-1934, Bruxelles, p. 56).

sévit dans le monde et la concurrence de l'automobile ont provoqué une chute importante du trafic voyageurs par train.

Actuellement des autobus de substitution remplacent les trains pour le transport des personnes dans plusieurs endroits de l'Entre-Sambre-et-Meuse, du Condroz, de la Famenne, du Pays de Herve, des Hautes Fagnes et en Ardenne. De plus, les services d'autobus de complément resserrent les mailles du réseau ferroviaire et enlèvent aux trains une partie de leur clientèle ; c'est notamment vrai pour la vallée de la Meuse de Dinant à Namur et pour les lignes Bertrix-Longlier et Neufchâteau-Arlon-Athus.

A la concurrence rail-route entre les trains, les divers services d'autobus, d'autre part, s'ajoute maintenant la concurrence rail-route pour le transport des marchandises. Cette forme de concurrence de la route affecte pratiquement tous les axes ferroviaires mais elle frappe surtout l'Entre-Sambre-et-Meuse, la ligne Dinant-Namur et les lignes de l'Ourthe et du Luxembourg à cause des routes Bastogne-Liège, Marche-Liège et Luxembourg-Namur.

3.3. Les deux types de réseaux ferroviaires.

Complémentarité des chemins de fer vicinaux.

Un milieu naturel défavorable, un réseau trop clairsemé et une région peu peuplée ont été autant de critères qui ont milité contre les chemins de fer à écartement normal. Une solution de rechange a été trouvée à cet état endémique grâce aux chemins de fer vicinaux ou chemins de fer à écartement métrique car, en 1885, les pouvoirs publics ont autorisé l'établissement de chemins de fer vicinaux sur les accotements des routes.

Au début du siècle, l'Entre-Sambre-et-Meuse, le sud du Condroz, la Famenne, la Lorraine et l'Entre-Vesdre-et-Meuse avaient un réseau ferroviaire dense au point que l'établissement de chemins de fer vicinaux s'y est révélé peu utile. Mais la réduction du nombre de voitures et de l'écartement des rails rendaient le nouveau type de chemins de fer moins tributaire du relief et des lignes droites que son aîné ; dans ces conditions, beaucoup de lignes vicinales ont complété le réseau ferroviaire à écartement normal⁸³. En outre, ces lignes se trouvaient toujours liées au chemin de fer à écartement normal car elles portaient des abords d'une gare ou y aboutissaient.

Au total, le chemin de fer vicinal a resserré les mailles du réseau ferroviaire pour mieux desservir les agglomérations éloignées des gares. Les Hautes Fagnes ont cependant été délaissées en raison de

⁸³ Parmi ces lignes, nous trouvons notamment celles de Bouillon-Pailseul, Lierneux-Vielsalm, Saint-Hubert-Polx, Laroche-Melreux, Manhay-Melreux, Houffalize-Bourcy en Ardenne, Solrée-Ardenne au Condroz, Chimay-Cul-des-Sarts, Oignies-Olloy dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. (R. HOENS, *La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux*, Bruxelles, 1956, pp. 28-29).

la rareté des lieux habités, d'une population clairsemée et des distances élevées entre les lieux habités.

Concurrence des deux réseaux.

Certaines lignes du réseau vicinal peuvent être considérées comme des lignes concurrentes du grand réseau : c'est le cas notamment des lignes Marloie-Amberloup-Libramont et Marbehan-Florenville.

En principe, depuis la première guerre mondiale et depuis la constitution de la S.N.C.B., aucune concurrence n'existe plus entre les deux réseaux car les chemins de fer vicinaux ont partout fait place à des services de bus. D'ailleurs, dans la province de Luxembourg, il est très vite apparu que les chemins de fer vicinaux étaient dans une mauvaise situation financière ; ce mode de transport a été notamment très affecté par les rapides progrès de l'automobile.

4. Desserte ferroviaire.

4.1. Importance du réseau.

De nos jours, 495 km de ligne de chemin de fer servent uniquement au cheminement des marchandises, 793 km au double transport des personnes et des marchandises et 10 km au transport des personnes (la ligne Bastogne-Sud-Bourcy) dans la région étudiée.

Parmi les lignes ouvertes à ce double trafic, les lignes du Luxembourg, de la Sambre, de la Meuse et de Pépinster à Spa, de Namur à Liège, de la Vesdre sont électrifiées, soit 340 km ou 342 % des lignes ouvertes à ce double trafic.

Le trafic voyageurs s'opère également à la faveur de 443 km de lignes non électrifiées et non susceptibles d'être électrifiées ; par contre, la ligne Liège-Guillemins-Visé est toujours susceptible d'être électrifiée.

Sauf les sections Mariembourg-Walcourt, Pépinster-Géronstère et Libramont-Gouvy, lignes à très faible trafic, toutes les lignes servant au transport des personnes sont à double voie, fait tout à fait naturel puisque ces lignes sont également utilisées pour le transport des marchandises.

Au total, 1.298 km de lignes sont ouverts à l'exploitation.

4.2. Fermetures de lignes.

Dans le sud du pays, la situation financière catastrophique durant plusieurs années successives était effectivement reconnue pour des lignes du pays de Herve (Montzen-frontière allemande), des Hautes Fagnes (Kalterherberg-Raeren et Lommersweiler-Lengeler) et d'Ardenne (Bastogne-Benonchamps). Devant ce déficit, le Gouvernement a

admis en 1950 le principe de la substitution de transports routiers des voyageurs aux transports par voie ferrée sur les lignes déficitaires lorsque le premier mode de transport était reconnu plus avantageux.

La fermeture des lignes a débuté pratiquement avec la seconde guerre mondiale, époque au cours de laquelle a eu lieu le dynamitage du pont d'Ethe sur la ligne Virton-Marbehan, du pont de Ville-de-Bois sur la ligne Vielsalm-Born et du pont de Chaineux sur la ligne Verviers-Battice.

Tableau II

SITUATION ACTUELLE DU RESEAU (1971)

Longueur des lignes hors service	283 km
Longueur des lignes réservées au trafic marchandises	495 km
Longueur des lignes assurant la desserte du transport des personnes et des marchandises :	
a) lignes électrifiées :	
Erquelines-Charleroi-Sud	28 km
Charleroi-Sud-Namur	34 km
Namur-Fiémalle-Haute-Tilleur-Liège-Guillemins	61 km
Fiémalle-Haute-Angleur	11 km
Liège-Guillemins-Herbethal	46 km
Namur-Sterpenich	148 km
Pépinster-Spa	12 km
b) ligne susceptible d'être électrifiée :	
Liège-Guillemins-Visé	18 km
c) autres lignes :	358 km
Angleur-Rivage-Gouvy	82 km
Rivage-Marloie	42 km
Spa-Géronstère	2 km
Charleroi-Walcourt	22 km
Walcourt-Philippeville	13 km
Philippeville-Mariembourg	14 km
Namur-Heer-Agimont	50 km
Dinant-Houyet	14 km
Houyet-Virton-Saint-Mard	102 km
Bertrix-Libramont	12 km
Libramont-Gouvy	56 km
Virton-Saint-Mard-Athus	24 km
Athus-Autelbas	10 km
	443 km
Total du réseau affecté aux trafics voyageurs et marchandises	803 km
Longueur du réseau ouvert à l'exploitation	1.298 km

Cependant la fermeture des lignes déjà effective avant 1940⁸⁴ n'est devenue officielle qu'à partir de 1950. Dès ce moment, le rythme des fermetures s'accroît pour atteindre de multiples lignes secondaires. En fait, ces fermetures se réalisent en deux temps : tout d'abord, fermeture de lignes au trafic voyageurs, puis mise hors service de divers tronçons à tout trafic.

Dans le sud du pays, trois contrées se trouvent fortement affectées par la suppression du rail pour le transport des personnes : la région d'Entre-Sambre-et-Meuse, les Hautes Fagnes et l'Entre-Vesdre-et-Meuse.

L'Entre-Sambre-et-Meuse, région jadis sillonnée de multiples voies ferrées industrielles et autres, ne conserve plus actuellement que la ligne Charleroi-Mariembourg (49 km pour le trafic voyageurs sur un total de 366 km de lignes). Or l'Entre-Sambre-et-Meuse était la région à densité ferroviaire la plus élevée au siècle dernier en raison de l'empressement des Britanniques à installer des lignes ferroviaires dans les vallées naturelles pour faciliter l'acheminement du minerai de fer vers la vallée de la Sambre.

Les Hautes Fagnes sont loties à la même enseigne que l'Entre-Sambre-et-Meuse. Pour des motifs stratégiques, cette contrée a vu se développer très rapidement la densité de son réseau ferroviaire par l'adjonction d'axes transversaux au Vennbahn car la Prusse avait réussi à renforcer son réseau aux frontières de la Belgique avant et pendant la première guerre mondiale. Mais il n'y subsiste plus maintenant que des lignes affectées au seul cheminement des marchandises.

Le pays d'Entre-Vesdre-et-Meuse ne dispose plus de lignes ferroviaires pour le trafic voyageurs. L'explosion d'un tunnel le 10 mai 1940 à la sortie de Chaineux, la proximité de l'agglomération de Liège, un profil et un tracé peu favorables ont amené progressivement l'abandon du rail au profit du bus ; celui-ci utilise, en effet, une voie plus directe pour relier le centre du plateau à l'agglomération liégeoise. Néanmoins le trafic marchandises persiste sur le tronçon Battice-Chênée.

En résumé, au nombre des modifications importantes apportées dans l'exploitation du réseau ferroviaire figurent les suppressions de tout trafic ou du trafic voyageurs sur certaines lignes ou tronçons de lignes et l'électrification de quelques grands axes. Grosso modo, l'Ardenne et l'Entre-Sambre-et-Meuse au même titre que l'Eifel⁸⁵ apparaissent comme de véritables obstacles à la continuation des relations ferroviaires.

⁸⁴ Par Arrêtés Royaux du 26-7-1934 et du 7-12-1936, la section Jamloux-Marcinelle-Haies était fermée à tout trafic en raison de la suppression des lignes en triangle. Le trafic voyageurs sur la ligne Jamloux-Couillet-Centre n'existe plus depuis 1923 (aucune certitude n'a pu être obtenue pour les années antérieures).

⁸⁵ J. BIRKENHAUER, *Die Eifel in ihrer Individualität und Gliederung*, dans *Kölner Geographische Arbeiten*, Heft 14, Köln, 1980, p. 77.

CONCLUSION

Sauf les lignes des vallées de la Meuse et de la Sambre et la ligne axiale des Ardennes, qui est une ligne de plateaux, le réseau ferroviaire du sud du pays se compose de lignes d'accès aux plateaux.

La densité du réseau varie fortement d'une région à l'autre. L'Entre-Sambre-et-Meuse et l'Entre-Vesdre-et-Meuse profitaient vers la fin du siècle dernier d'une forte densité de voies ferrées en raison de la présence de ressources minières. D'autre part, les vallées évasées et les routes internationales ont également favorisé le développement du réseau ferroviaire. De leur côté, les cantons de l'Est, allemands jusqu'en 1918, ont bénéficié d'un réseau dense pour des motifs stratégiques en raison des visées allemandes ; par contre, la France a empêché la construction de la ligne Sedan-Bouillon-Orgeo et motivé la suppression de la ligne Muno-Messempré-Carignan par crainte d'une invasion de la part des Allemands ; ceux-ci avaient, pour leur part, ouvert à l'exploitation la ligne Muno-Messempré-Carignan et les lignes de jonction entre la ligne Rivage-Trois-Ponts-Gouvry et le réseau des cantons de l'Est. Au total, les motifs stratégiques ont abouti à des résultats opposés selon les circonstances. Néanmoins l'analyse des conditions de création des tracés met en évidence le rôle prépondérant des facilités d'accès et des facteurs économiques.

Voici dans les faits comment s'est implanté le réseau dans la région étudiée.

En 1842, rien. L'année suivante, les lignes Charleroi-Namur et Liège-Verviers-Aix-la-Chapelle sont mises en place. Ensuite on a installé de nombreuses lignes dans l'Entre-Sambre-et-Meuse et on a assuré la jonction avec la France par les vallées de la Sambre et de la Meuse. Quelques années plus tard, les lignes de la vallée de la Hoëgne (Pépinster-Spa), du Grand-Luxembourg (Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg) et de Charleroi à Vireux sont ouvertes à l'exploitation ; la ligne de la Hoëgne est ensuite prolongée jusqu'au Grand-Duché de Luxembourg et la ligne du Grand-Luxembourg a facilité le développement du réseau dans la région grâce à des antennes créées au départ de Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan et Arlon. En fait, tous les axes nord-sud ont été complétés par de petites lignes de jonction.

Les constructions des Allemands lors de la première guerre mondiale terminent à peu près l'implantation des chemins de fer dans le sud du pays. Seule la ligne de dédoublement Fexhe-le-Haut-Clocher-Kinkempois est encore construite après la première guerre mondiale.

Actuellement quelques lignes du sud du pays ne servent presque plus qu'au transport des personnes : ce sont les lignes de la Vesdre,

de l'Eau d'Heure et la ligne Bertrix-Libramont-Bastogne-Gouvy. Par contre, le trafic marchandises est particulièrement dense sur les sections Montzen-Visé-Liège, Kinkempois-Flémalle, Marloie-Libramont, Bertrix-Ecouvies et Athus-Stockem. Sur les autres axes, un équilibre s'établit entre les deux formes du trafic ferroviaire.

D'autre part, nul n'ignore la récession qui frappe depuis quelques années le trafic ferroviaire. Cette diminution est due à plusieurs causes dont les principales sont la récession économique qui frappe la région étudiée, les modifications techniques intervenues dans les types de transport et enfin les fermetures de gares et de tronçons de lignes. Ici nous touchons au problème crucial des chemins de fer belges : la rentabilité qui a poussé la Société Nationale des Chemins de Fer Belges à fermer au trafic la plupart des lignes secondaires. Certes les déficits étaient considérables mais on peut se demander si certaines mesures, notamment l'abaissement de certains tarifs, n'auraient pas pu contribuer au maintien de certaines lignes. De plus, en ce qui concerne plus particulièrement le transport des personnes, on est en droit de se poser la question de savoir si les chemins de fer ne devraient pas remplir davantage un rôle éminemment social de service public.

Il est certain en effet que la fermeture des lignes conduit à plus ou moins longue échéance à l'asphyxie des régions qui nous intéressent par l'accentuation de l'exode rural. Au moment où l'on parle tant de développement régional, nous pensons qu'un moyen d'action serait de conserver les chemins de fer dans les régions quelque peu écartées des principaux pôles de développement du pays, afin de maintenir de bonnes communications avec ces pôles.

E. MERENNE.