

N° 20 octobre - novembre 1994

PERIODIQUE

6^{ème} année

Cercle Histoire Rixensart

O
N
I
Q
U
E
S



La première gare de Genval vers 1900

BULLETIN TRIMESTRIEL DU CERCLE D'HISTOIRE LOCALE
GENVAL - RIXENSART - ROSIERES

S O M M A I R E

CHRONIQUES et le RAIL page 2

La création des
ABONNEMENTS OUVRIERS page 4

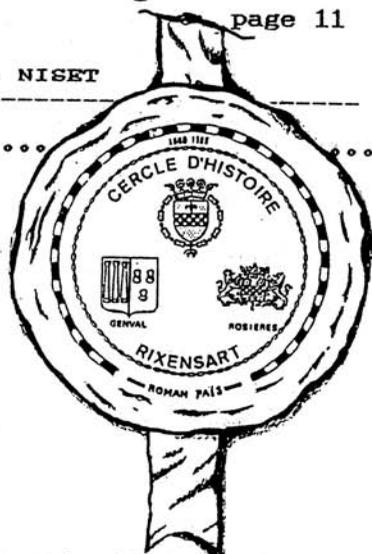
Colette CLAES-PINSON

CHEMIN d'HISTOIRE au
C.F.F.L. page 9

Jean PREYS

La grande compagnie du Luxembourg page 11

Marc NISSET



CHRONIQUES et le RAIL

Le CLUB FERROVIAIRE FROIDMONT LOCOMOTION fête, cette année, ses dix ans d'existence et nous avons pensé que l'occasion était bonne, afin de nous y associer, d'évoquer cet aspect de notre société.

C'est pourquoi deux membres de cette association, Mr. Jean PREYS, par ailleurs membre du C.H.R. et Mr. Marc NISSET ont accepté de collaborer à notre revue.

En effet, le rail fait partie de notre vie quotidienne et l'histoire des chemins de fer passionne aujourd'hui bon nombre de nos contemporains...

Dès la création de l'Etat belge, en 1830, nos gouvernements ont eu le souci de doter le pays de moyens de communication. En 1834, une loi prévoit, à cet effet, la création du réseau ferré belge.

Le 5 mai 1835, la première ligne de chemin de fer est inaugurée en grande pompe. Trois convois tirés par "*La Flèche*", "*Le Stephenson*" et "*L'Eléphant*" parcourent le trajet de Bruxelles (Allée Verte) à Malines en une heure environ. Cet événement national, qui s'est déroulé voici près de 160 ans, va entraîner des transformations profondes de la vie économique et sociale. En effet, moins de dix ans plus tard, en 1843, la longueur du réseau s'élève déjà à 559 kms. Dès 1845, des concessions sont octroyées à des sociétés privées, telles la Compagnie du Grand Central, qui commence à construire une ligne unissant Louvain à Charleroi par Wavre et Ottignies.

L'année suivante, la Grande Compagnie du Luxembourg entame la construction de la ligne Bruxelles -Arlon. Elle sera rachetée par l'Etat en 1873. Entretemps, l'établissement du chemin de fer va bouleverser le paysage pluriséculaire de notre région. On creuse ici, on remblaie là... Les villages de Genval et Rixensart sont ainsi coupés en deux et cette modification de structure a des conséquences durables sur l'habitat, les activités économiques et le tourisme naissant.

A Genval, par exemple, l'installation des Papeteries et la création du lac sont liés, plus ou moins directement, au développement du trafic ferroviaire.

Créée le 11 septembre 1846, la Grande Compagnie du Luxembourg doit rapidement faire face à une insuffisance de capitaux. Elle obtient un prêt de l'Etat, en 1851, et une prolongation de délai de 5 ans tandis que le tracé initial, qui passait par Wavre, est remplacé par un nouveau tracé qui abandonne Wavre au profit d'Ottignies, entraînant ainsi une diminution de la longueur du trajet.

Si le tracé initialement prévu s'était effectivement réalisé, bien des choses eussent été différentes dans nos communes, il serait sans doute question de la "gare de Rosières" et non de celle de Rixensart. Cette évocation reste à écrire.

La gare du Quartier - Léopold, appelée alors gare du Luxembourg, s'édifie en 1854-55, tandis que, durant la même période, la section Bruxelles-La Hulpe est inaugurée en août 1854 et celle de La Hulpe- Gembloux en juin 1855.

La ligne est ainsi raccordée, à Ottignies, aux lignes de Charleroi à Louvain et de Manage à Wavre.

La ligne Bruxelles-Namur est terminée en 1856, celle de Namur-Arlon le sera en 1858.

La photo de couverture montre l'ancienne gare de Genval au début du siècle, vers 1900, peut être même dans les toutes dernières années du siècle dernier. Elle a près de 100 ans. Le bâtiment principal existe toujours tel quel et seule la construction à l'extrême gauche de la photo a été modifiée dans la mesure où sa longueur a été doublée, réduisant d'autant l'espace entre les deux bâtisses.

La photo pourrait avoir été prise du haut du talus dont on distingue, dans le bas, à gauche l'amorce de la pente. En effet, la tranchée avait été entaillée dans la colline dont le niveau était celui de l'hôtel "Normandie" que l'on distingue à l'arrière plan. Plus tard, un premier chemin passera à cet endroit, entre la voie ferrée et le talus.

Plus tard encore, l'exploitation de la poche de sable, que la tranchée avait mise à jour, reculera le talus jusqu'à son emplacement actuel. La première section de la rue du Cerf, ainsi que les maisons qui la bordent, seront établies dans la zone aplanie par l'exploitation de la carrière de sable qui restera en activité jusqu'après la seconde guerre mondiale.

La sablière était reliée aux installations du chemin de fer par une voie de desserte qui traversait la rue du Cerf, juste après la construction industrielle érigée entre la rue et les dépendances de la gare.

Il y a quelques années, avant les derniers asphaltes, un observateur attentif pouvait encore reconnaître son tracé traversant la rue en diagonale.

Entretemps, la nouvelle gare avait été construite en 1910, différents hôtels avaient rapidement bordé la place ainsi apparue et quelques cartes postales anciennes montrent encore l'hôtel du Paon, actuelle librairie, sur un fond de paysage sablonneux.

La création des

ABONNEMENTS OUVRIERS

Dans son ouvrage *"L'exode rural et le retour aux champs"*, le grand tribun socialiste Emile Vandervelde n'hésite pas à affirmer : *"si l'on nous demandait quelle est la mesure la plus grave, la plus inconsciemment révolutionnaire, qui ait été prise, depuis trente ans, par le gouvernement belge, nous ne dirions pas que ce sont les lois scolaires, ou la réforme électorale, mais bien la création des trains-ouvriers"*. (1)

De quoi s'agit-il ? Si le réseau ferroviaire belge est conçu initialement pour le transport des marchandises, le nombre de voyageurs augmente très rapidement et, parallèlement au développement économique, apparaît la nécessité de faciliter les déplacements de la main d'oeuvre ouvrière de la campagne vers les grands centres urbains et les établissements industriels.

Des trains ouvriers existaient déjà en France, dans les environs de Mulhouse, ainsi qu'en Angleterre, autour de Londres. En Belgique, c'est le 8 septembre 1869 que le ministre Jamar signe un arrêté qui est publié au *Moniteur* du 15 septembre. Le texte stipule :

"Considérant qu'il y a lieu de favoriser, par des mesures spéciales et exceptionnelles, le déplacement des ouvriers qui empruntent le chemin de fer de l'Etat pour se rendre à leur travail et rentrer chez eux à la fin de la journée :

Vu les propositions de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat,

Arrête :

ARTICLE PREMIER. Il pourra être organisé des trains spéciaux pour le transport par abonnement des ouvriers empruntant le chemin de fer de l'Etat pour se rendre à leur travail et vice-versa.

Ces trains seront établis sur la demande des chefs d'industrie, des compagnies pour la construction des maisons ouvrières ou des particuliers qui garantiront un nombre d'abonnements suffisant pour que leur produit couvre les frais de ces trains.

ART.2. Les heures de départ et d'arrivée des trains spéciaux seront fixées par l'Administration.

Ces trains auront lieu tous les jours, sauf les dimanches et jours de fête.

ART.3. Les trains ordinaires désignés par l'Administration pourront être utilisés par les ouvriers abonnés.

Ces trains seront généralement le premier et l'un des derniers trains de voyageurs ou mixtes de la journée.

ART.4. L'abonnement est hebdomadaire. Il commence le lundi et finit le samedi suivant. Il ne s'applique qu'au transport en voiture de 3e classe.

ART.5. Le prix de l'abonnement, pour l'aller et le retour, est fixé par semaine comme suit :

Distance à parcourir	Prix de l'abonnement
1 lieue	fr.1,20
2 lieues	fr.1,60
3 "	fr.1,80
4 "	fr.1,90
5 "	fr.2,--

ART.6. L'abonnement doit être payé à l'avance à la station où l'ouvrier prend le train pour se rendre à son travail.

L'abonné reçoit une carte indiquant le parcours (aller et retour), la semaine et les trains pour lesquels elle est valable.

ART.7. La carte d'abonnement est exclusivement personnelle. La carte d'abonnement trouvée en d'autres mains que celles du titulaire sera retirée et annulée, sans préjudice aux poursuites à exercer par l'Administration. Il en sera de même de la carte dont le porteur tenterait de faire usage pour un parcours autre que celui pour lequel l'abonnement est contracté.

ART.8. L'ouvrier abonné qui prend place dans un train non désigné par sa carte d'abonnement paie le prix du voyage ordinaire.

ART.9. Les conditions réglementaires du transport des voyageurs et des bagages non contraires aux dispositions qui précèdent sont applicables aux ouvriers porteurs de cartes d'abonnements.

N.B. - La date de mise à exécution de l'arrêté qui précède sera fixée prochainement.

Bruxelles le 8 septembre 1869

A. JAMAR (2)

Cet arrêté ministériel prévoit donc la création de trains ouvriers à prix réduits. Il faudra cependant attendre la date du 15 février 1870 pour voir apparaître les premiers abonnements. Très rapidement, cette initiative est couronnée de succès, notamment dans le Brabant. Notre région, en particulier, fournit un contingent important d'ouvriers de la construction pour les chantiers de la capitale.

Concrètement, celui qui demande un abonnement doit justifier sa qualité d'ouvrier en produisant deux certificats: l'un délivré par le patron, l'autre par le Bourgmestre ou Commissaire de police de sa résidence. Il appartient ensuite, après enquête, au chef de section d'autoriser personnellement et sous sa responsabilité la délivrance des billets d'abonnement.

Le chef de section est également obligé de tenir un registre nominatif de tous les abonnés avec indication de la date des certificats. Ceux-ci sont, en effet, périmés au bout de trois ans et doivent dès lors être renouvelés.

Toutefois, jusqu'en 1879, l'utilisation de ces billets d'abonnement ne sera valable que pour certains trains déterminés. On comprend, dès lors, les réclamations formulées par beaucoup d'usagers, comme en témoigne la lettre reproduite ci-dessous dont, c'est regrettable, l'auteur n'est pas connu.

La Hulpe, le 20 décembre 1879

Monsieur le Ministre,

Sous la date du 15 décembre 1878, nous avons eu l'honneur de solliciter auprès du comité d'administration des chemins de fer de l'Etat la faculté de prendre indifféremment, au moyen de nos coupons de semaine, l'un des deux premiers trains du matin pour nous rendre à Bruxelles, et l'un des deux derniers du soir pour le retour.

Nous fondions notre requête sur les inconvénients graves, révélés par l'expérience, que présente l'emploi forcé d'un train déterminé. Ces inconvénients sont nombreux. Permettez-nous d'en citer quelques-uns.

Un ouvrier de Rixensart, par exemple, qui, pour une cause ou l'autre, vient à manquer le train d'ouvriers du matin pour Bruxelles, doit se résigner, s'il ne veut chômer toute une journée, à prendre à ses frais le train suivant, c'est à dire payer deux fois son parcours et à prélever ainsi sur un modique salaire une dépense relativement considérable. (...) Aussi, la plupart du temps, l'ouvrier recule-t-il devant cette dépense supplémentaire et s'en retourne-t-il dans sa maison, découragé, pour s'y occuper tant bien que mal le restant de la journée. S'il lui était loisible de prendre, sans frais, le train suivant, il gagnerait au moins les trois quarts de son salaire habituel.

On nous répondra peut-être que c'est à l'ouvrier tout d'abord à ne pas manquer son train. Nous en demeurons

d'accord ; mais (...). Souvent une cause fortuite, telle que le mauvais temps, un changement de destination dans le travail à exécuter, un ordre du patron, une besogne urgente survenue inopinément, etc., dérangent les combinaisons de l'ouvrier et l'obligent à prendre un train autre que celui qui lui est désigné.

Au retour, les inconvénients sont plus graves encore. Tel ouvrier qui a terminé sa tâche à quatre heures de relevée, devra faire le pied de grue pendant plusieurs heures pour attendre le train déterminé par son coupon. Qu'en résulte-t-il ? Non seulement l'ouvrier perd ainsi une partie d'un temps très précieux qu'il pourrait employer utilement chez lui, mais encore le mauvais temps ou l'ennui le force à se réfugier au cabaret. S'il s'en abstient, soit parce que les ressources lui manquent, soit pour toute autre cause, il devra stationner longtemps, quelquefois les vêtements trempés, les pieds mouillés, et exposé aux intempéries de la saison rigoureuse. De là des refroidissements, des germes trop fréquents de phtisie dus pour une bonne part à ces stations trop prolongées. Quelquefois il arrive que le travail, pour une cause ou l'autre, est suspendu à midi ; l'ouvrier doit néanmoins attendre son train jusqu'au soir. On conçoit sans peine combien cette perspective peu agréable l'excite à entrer au cabaret, où il se livrera, pour tromper les heures d'attente, au jeu ou à la boisson, ce qui n'est ni économique ni consolateur.

Voilà, Monsieur le Ministre, les deux principales séries d'inconvénients que nous avons eu l'honneur d'exposer au comité d'administration. Mais notre requête n'a pas été accueillie parce que le comité semble craindre que... (...) les trains spécialement organisés pour le transport des ouvriers ne fussent incomplètement utilisés, alors que, par contre, ceux des voyageurs seraient encombrés.

Le comité, en ceci, paraît se préoccuper davantage des exceptions que de la règle générale. L'ouvrier (...) n'en aura pas moins à coeur de gagner sa journée entière, et dans cette vue, il veillera à prendre le train le plus avantageux pour lui.

Seulement, et c'est ce qui fait exclusivement l'objet de la présente, s'il lui arrive de le manquer, l'inconvénient sera moindre, et à la perte d'un quart de jour, ne viendra pas s'ajouter encore, la dépense d'un coupon ordinaire. (3)

Si donc, "jusqu'en 1879, les billets d'abonnement d'ouvriers n'ont été valables que pour les trains inscrits sur le coupon même", et si "le 1^{er} septembre 1879, les chefs de station ont été autorisés à rendre, exceptionnellement, ces billets valables pour un autre train ordinaire

re, en suite d'une demande motivée adressée en temps utile", il faudra attendre le 2 novembre 1890 pour voir les billets "rendus valables indifféremment pour tous les trains ordinaires où la présence des abonnés ouvriers n'était pas de nature à entraver la marche régulière du service". Enfin, à partir du 10 février 1902, "les ouvriers abonnés sont tenus de voyager dans les voitures ou dans les compartiments que l'Administration réserve spécialement à leur usage".

Si le système d'abonnement constitue indéniablement une amélioration dans le transport des personnes, il ne faut pas négliger la fatigue que représentaient pour les ouvriers ces 2 à 4 heures de déplacement quotidien vers les lieux de travail.

Néanmoins, le système d'abonnements permet aux ouvrier de profiter de l'atmosphère plus salubre de la campagne où ils résident. Emile Vandervelde se plaît également à souligner que la diffusion des idées socialites est facilitée grâce à ces contacts journaliers des travailleurs entre eux. "Les voitures d'ouvriers abonnés forment tout naturellement des meetings quotidiens où la propagande est très efficace".

Certains chiffres sont éloquentes : en 1906, sur dix semaines réparties en janvier et juillet, 4203 "trajets-ouvriers" sont enregistrés à Rixensart, 3284 à La Hulpe, et 2363 à Genval. Et si l'on se réfère à la situation d'ensemble du pays à la même époque, "les voyages effectués par les ouvriers abonnés représentent 42 % de tous les voyages faits sur le réseau. Sur 440.000 voyageurs que transporte en moyenne le chemin de fer de l'Etat par jour, il y a 200.000 ouvriers abonnés".(4)

Aujourd'hui, très nombreux sont encore les habitants de nos communes qui utilisent le rail pour se rendre à leur travail. On les appelle les "navetteurs". Ils appartiennent à toutes les classes sociales et la majorité d'entr'eux exerce une activité professionnelle dans le secteur tertiaire.

Colette CLAES-PINSON

(1) Emile VANDERVELDE, L'exode rural et le retour aux champs, Paris, 1902, p.203

(2) Ernest MAHAIN, Les abonnements ouvriers sur les lignes de chemin de fer belges et leurs effets sociaux, Bruxelles, 1910, p.9-10

(3) Réalités populaires en Brabant : Documents relatifs à l'histoire des travailleurs de 1830 à 1980, Nivelles, 1982 tome 1, p.85-87.

(4) Ernest MALHAIN, op.cit., p.18,201,234,228,225,124.

CHEMIN D'HISTOIRE AU C.F.F.L.

En 1984, le président du Centre Culturel de Froidmond, à Rixensart, prit l'initiative de contacter des mordus de train et d'autres disciplines pour constituer un "club de contacts inter-hobbies". Suite à l'annonce parue dans le "Journal du Centre Culturel", toutes boîtes à l'époque, une première rencontre d'une quinzaine de personnes se tint en septembre .

De larges échanges de vues s'en suivirent sur l'objectif de la jeune association et son organisation.

Incidentement, un des fondateurs rencontra, en octobre 84, un "homme de choc" en modèles réduits de trains et réseaux. Sous son impulsion furent envisagées et définies la construction d'un "réseau modulaire" et la tenue d'une exposition à Froidmond. Celle-ci eut lieu en janvier 1985, et connut un franc succès!

Toutes les disciplines y étaient représentées : trains, bateaux, avions et autos.

Par la suite, l'association "Locomotion" se dénomma officiellement "Froidmond Locomotion Rixensart" et le groupe "trains" devint prépondérant. Depuis ce temps là, maints talentueux conférenciers dévoilèrent des astuces techniques lors des réunions mensuelles.

En 1987, le club se dota de "statuts d'organisation" et décida la création d'un réseau modulaire "bicourant séparés" pour permettre à tout un chacun de s'associer et de "jouer" tout en permettant aux autres de "rouler".

Une première opportunité de montrer le réseau fut la fête des Ecoles du Centre en mai '88. Nos activités ne se limitèrent pas seulement au réseau; de tout temps, nous avons visité, fouillé et déambulé en Belgique ou à l'étranger.

En 1989, le club célébra à sa façon le 25^{ème} anniversaire de la disparition de la ligne ferrée "W" de la S.N.C.V. par l'exposition organisée durant les fêtes de l'Ecole du Centre.

Grâce à l'initiative et au dévouement magnifiques de quelques membres, la participation active de la S.N.C.V. et l'enthousiasme des "anciens S.N.C.V.", ce fut une réussite.

Une solide réorganisation survint en 1990-1991, et le club prit le sigle C.F.F.L., soit **Club Ferroviaire Froidmond Locomotion**

Sous l'égide de l'actuel Président, le Club a vu se concrétiser le "réseau de base" et s'établir une belle renommée tant par la qualité des conférenciers invités que par l'"accueil club".

L'affiliation à FEBELRAIL du C.F.F.L. en mars 1994 allait de soi dans cette optique d'accueil, de synergie entre les anciens S.N.C.B.-S.N.C.V. et les club Ferroviaires

Et nous nous verrons encore maintes années dans la joie et la bonne humeur.

septembre 1994

J.P.

Le club tient trois réunions par mois à la Ferme de Froidmond, Chemin du meunier à Rixensart, sous l'église à 20 heures:

Le second vendredi du mois, réunion générale: un invité donne une conférence sur un sujet qui lui tient à coeur

Le troisième vendredi du mois, réunion transformations : L'animateur se tient à votre disposition pour vous aider dans vos transformations, réparations et est prêt à satisfaire vos rêves les plus fous en matériel belge, dans les limites de ses capacités

Le quatrième vendredi du mois, réunion modulaire : L'animateur se tient à votre disposition pour vous aider dans la conception de vos modules, ou pour aider à la fabrication de ceux du club.

Président : Jean-Claude RENIER
Rue René Jurdant, 66
1301 Bierges
010 / 41 85 33

Vice-président : Paul CLAES
Av. Marie-Christine, 39
1330 Rixensart
02 / 653 05 22

Trésorier : René CLAUD
Rue Hippolyte, 28
1420 Braine l'Alleud
02 / 384 09 55

Secrétaire : Alain DEFECHEREUX
Av. Winterberg, 42
1330 Rixensart
02 / 654 05 79

Compte bancaire : BANQUE PARIBAS No. 552-2465500-02 **Cotisation annuelle :** 700 FB

ADRESSES DE LA REDACTION de notre périodique :

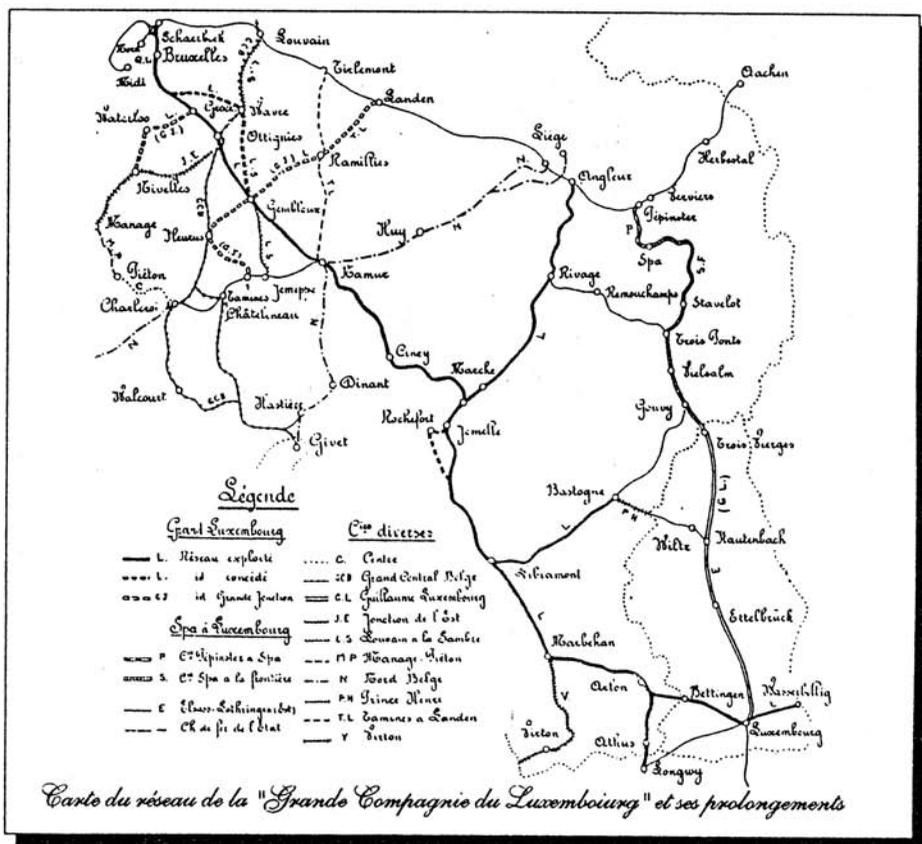
Claude Bourotte
Rue des sorbiers, 4
1390 ARCHENNES
010 / 84 20 34

Marc Niset
La Clostère, 15
1332 GENVAL
02 / 653 29 22

LA GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG

1. Les débuts

La ligne principale de cette compagnie devait compléter le réseau belge en réunissant Bruxelles à Namur et au Luxembourg et, par-delà les frontières, au Grand Duché, à l'Alsace-Lorraine et à la Suisse. C'était donc, avant tout, une grande ligne de trafic international qui traversait une région généralement peu peuplée et que les routes avaient peu favorisée; des embranchements devaient amener le trafic venant du bassin de Liège sur la grande artère pour être réparti vers les frontières.



La ligne principale traversait les Ardennes, les embranchements effleuraient le Hunsrück et l'Eiffel. Ils récoltaient le fer, le marbre, l'ardoise, le plâtre et la chaux de la région ainsi que les produits des grandes forêts qui la couvraient encore. Mais un pays aussi tourmenté ne permettait pas l'établissement d'un tracé dans de bonnes conditions. De plus, la compagnie fut mal dirigée, ce qui l'amena à une situation financière désastreuse. Grâce à l'énergie d'hommes nouveaux et dynamiques, un relèvement eut lieu en 1855. Certes, la compagnie eut encore une vie mouvementée suite à ses démêlés avec le Grand Central Belge et des tentatives de rachat par la compagnie de l'Est français, mais elle avait recouvré tout son crédit au moment du rachat par l'Etat, en 1873.

On sait que dans les premiers temps, les concessionnaires hésitaient à faire le choix entre canaux et chemins de fer et souvent l'une des concessions se complétait par l'autre ou s'y substituait. Il n'en fut pas autrement ici. Un groupe d'associés obtint du roi Guillaume 1^{er}, par arrêté du 21 Octobre 1825, la concession de divers canaux reliant la Meuse à la Moselle. Ils créèrent une société au capital de dix millions de Gulden (A.R. du 1 juillet 1827) non seulement pour construire le canal, mais encore pour effectuer des recherches minières. Les événements de 1830 arrêterent ce bel élan et ce ne fut qu'en 1845 qu'un groupe anglais (CLOSSMAN et CONSORTS) racheta tous les droits de l'ancienne Compagnie du Luxembourg pour 6.505.037 francs, somme si élevée qu'elle fut discutée.

Ayant acquis toutes les actions, ce groupe réussit à obtenir en plus, en 1846, la concession du chemin de fer dit du Luxembourg (*convention provisoire des 13 et 20 février. 1846, loi et A.R. du 18 juin 1846*). La nouvelle ligne devait unir Bruxelles à Wavre où elle rencontrerait le chemin de fer de Louvain à la Sambre avec lequel elle aurait un tronçon commun jusqu'à Namur. Puis, par Ciney, Rochefort et Recogne, elle gagnerait Arlon. La compagnie pourrait construire des prolongements jusqu'à la frontière française, dans la direction de Longwy et celle du Luxembourg.

Il y avait deux embranchements obligés, l'un vers l'Ourthe, l'autre vers Bastogne. D'autre part, la construction des canaux se bornerait à la canalisation de l'Ourthe jusque La Roche et celle-ci pourrait encore être réduite en reportant l'origine au point de rencontre avec l'embranchement ferré. Le réseau devait être construit en cinq années.

Par A.R. du 1^{er} octobre 1846, fut créée la "*Grande Compagnie du Luxembourg*", au capital de 75 millions pour la construction du chemin de fer de Namur à Arlon. L'adjonction de la concession de Bruxelles à Namur eut lieu par A.R. du 30 octobre 1846. Elle était grevée, dès l'origine, de 11 millions de dépenses improductives (rachat d'actions anciennes et cautionnement de cinq

millions). Comme son aînée, la société s'occupait de chemins de fer, de canaux, de mines, etc...

Les travaux entamés sur la première section de Bruxelles à Wavre avancèrent péniblement faute de capitaux, puis s'arrêtèrent rapidement.

Des bruits fâcheux couraient sur la compagnie qui tomba dans le plus grand discrédit. On n'avait pu constituer le capital qu'en appelant, lors de la souscription, seulement deux livres par action de dix livres. En 1845, il ne restait, après le troisième appel de fonds et de versements de sept livres que 36.902 des 142.436 actions primitives, les autres ayant toutes encourus la déchéance. On chercha des expédients.

Le 31 Décembre 1838, on créa des actions de dix livres qu'on vendit en bourse à tout prix (*en trois années, on en vendit 18.788 au prix moyen de 36,6 shillings ce qui produisit en livres 33.868 pour une valeur nominale de 187.880 livres, alors 4.697.000 francs belges pour 846.700 francs réalisés*). En 1848, on créait des actions primes "*Bonus Shares*": les actionnaires qui avaient versé sept livres pouvaient acheter, au prix d'une livre, une action prime pour cinq actions libérées.

A ce moment, en 1848, la déchéance de la société de Louvain à la Sambre ayant été prononcée, le "*Grand Luxembourg*", comme on l'appelait, pensa y trouver la salut et sollicita la résiliation de sa propre concession puisque la section de Wavre à Namur ne pouvait plus être construite, mais l'Etat s'y opposa.

La compagnie gagna son procès contre l'Etat en première instance mais le perdit en appel et son obligation contractée fut maintenue.

Toutefois, le gouvernement vint à son secours. En 1852 (*nouveau contrat du 15 janvier 1852 et A.R. du 29 du même mois pris suite à la loi du 20 décembre 1851*), il autorisa la compagnie à construire son réseau à simple voie et à ne prévoir la double voie que dans la construction des travaux d'art. Ce qui était plus important, c'était l'octroi durant cinquante années d'une garantie d'intérêt de 4 % sur le capital de construction de la ligne de Namur à Arlon, limité, toutefois, à vingt-deux millions cinq cent mille francs. De plus, le délai d'achèvement était reporté à 1856. Quant au canal de Liège à La Roche, il demeurait distinct.

En 1854, on décidait de convertir les quatre espèces de titres en une seule et de compléter le manquant par des obligations. La situation étant assainie, on aurait pu marcher de l'avant: le conseil ne devait pas tarder à tout remettre en question.

Au lieu de se contenter de ses propres chemins de fer, ce qui était bien suffisant, il acheta à Sir William Magnay, la concession du "*Chemin de fer de la grande jonction*" (loi du 24 juin 1853; A.R. du 10 février 1854) qui comprenait les lignes suivants:

- Tamines à Gembloux, Perwez et Landen
- Groenendael à Nivelles, par Waterloo

Il paya les dépenses préliminaires à un prix jugé exorbitant et constitua les cautionnements nécessaires, ce qui immobilisait inutilement de nouveaux capitaux (*le prix d'achat inscrit dans les livres était de 25.000 livres, soit 625.000 de nos francs, le cautionnement de 20.000 livres*). Ceci fut vivement critiqué et déclencha l'orage. A l'assemblée générale du 19 décembre 1854, on accusa les administrateurs de forfaiture. La parquet prit la chose en main et trois des membres du conseil furent emprisonnés.

Un nouveau conseil d'hommes de valeur, en tête desquels se trouvaient le président Tesch, G. Brasseur et l'administrateur délégué Reed, fut instauré et obtint en 1855 une nouvelle prolongation de délais. Ceci lui donna le temps d'assainir la situation et de pousser activement la construction, ce qui lui permit d'ouvrir la ligne à l'exploitation aux dates suivantes:

- Août 1854: de Bruxelles Q.L. à La Hulpe (15 Km)
- 1855: La Hulpe - Gembloux - Rhisnes (25Km)
- 1856: Rhisnes - Namur (5 Km)
- 1856: raccordement de Bruxelles Q.L. au Nord (6 Km)
- 1858: Namur - Ciney - Arlon (135 Km)
- 1859: Arlon - Sterpenich (10 Km)

Remarque: A l'époque, la gare de Bruxelles Q.L. était appelée "*Bruxelles, gare du Luxembourg*"

Ceci fait un total de 207 Km de ligne principale. L'embranchement d'Arlon à Athus frontière (12 Km) fut ouvert au trafic en 1862-1863.

La ligne luxembourgeoise de Luxembourg à Trèves avait été ouverte au trafic le 20 Août 1861 et, dès ce moment, les efforts du nouveau comité portèrent leurs fruits!! Le produit kilométrique de l'artère principale (*qui est la somme des longueurs de toutes les lignes et embranchements de la compagnie*) fut, à l'exception du chemin de fer de Baume à Marchienne, le plus élevé de Belgique.

Le quiétude étant revenue, on s'occupa de la ligne de L'Ourthe (*convention du 27 juin 1862; A.R. du 6 mars 1863*). Ce chemin de fer de 65 Km s'embranchait sur la ligne principale, à Marloie, au 113^{ème} Km. Depuis

Bruxelles Nord, on desservait Aye et Marche et, descendant le cours de la rivière jusqu'à Chênée, on rejoignait la ligne de l'Est de l'Etat. Les 3,055 Km qui la séparaient encore de Liège-Guillemins étaient communs à l'Etat et à la compagnie. Cet embranchement important ne présentait que des rampes de 10 mm par mètre. Le gouvernement lui transféra la garantie de 4 % d'intérêts, soit 800.00 francs dont avait bénéficié jusque là la ligne de Namur à Arlon, étant entendu qu'à dater de l'ouverture au trafic de la ligne Spa-frontière grand-ducale exploitée par la "Société Royale Grand-Ducale Guillaume-Luxembourg", la garantie s'appliquerait aux deux lignes dans la proportion de 450.000 francs pour celle de l'Ourthe et de 350.000 francs pour l'autre (*convention du 26 juin 1862 avec le Guillaume-Luxembourg*).

De plus, une convention était signée le 9 janvier 1863 avec la Compagnie luxembourgeoise, stipulant que du jour de la mise en exploitation de la ligne précitée, la Grande Compagnie du Luxembourg serait substituée à celle de l'Est pour l'exploitation des 57 Km de la ligne Bettingen à Wasserbillig (dont les 18,156 Km de la frontière à Luxembourg). Ceci avait une importance considérable, car la zone d'influence du Grand Luxembourg s'étendait ainsi à une région industrielle intéressante située au-delà de nos frontières. Cette substitution devint effective le 20 février 1867.

Ces accords ayant mis les choses au point, la construction de la ligne de l'Ourthe avançait rapidement et fut achevée en 1865/1866.

Les lignes de la Compagnie étant alors exploitées dans leur intégralité, peu de choses ont changé jusqu'au rachat de la compagnie par l'Etat Belge.

Une petite anecdote me vient en mémoire; à Namur, deux compagnies avaient leurs lignes qui y arrivaient: le Nord-Belge, qui appartenait au Nord Français et les lignes de l'Etat, à la suite du rachat de la ligne du Luxembourg et de celle de Namur à Charleroi. Ainsi, la ligne du Luxembourg traversait Jambes où la gare de Jambes-Etat fut érigée et le Nord-Belge passait aussi à l'est de Jambes, allant vers Dinant, sa gare s'appelant Jambes-Nord. Ces deux gares existent toujours mais celle de Jambes-Etat est fermée, donc la seule gare de Jambes s'appelle Jambes-Nord et est située à l'Est de Jambes!

2. Le matériel roulant construit par la G.C.L.

La Grande Compagnie du Luxembourg possédait des dépôts de locomotives à Bruxelles, Namur, Jemelle, Arlon et Angleur. Au moment du rachat par l'Etat en 1873, la Grande Compagnie du Luxembourg disposait d'un effectif de 126 locomotives appartenant à des types divers et portant un nom dans la plupart des cas. Les modifications et les transformations des machines étaient opérées dans un atelier de grandes réparations situé dans l'enceinte de la gare du Quartier Léopold à Bruxelles. Après la reprise par l'Etat, de

nombreuses locomotives y ont été révisées jusqu'en 1906, année pendant laquelle furent inaugurés les ateliers de Salzinnes, près de Namur. L'atelier du Quartier Léopold disparut en 1929.

En 1856, la Grande Compagnie du Luxembourg avait mis en service des machines à trois essieux accouplés. Ces locomotives fournies par Saint-Léonard (firme située non loin de Liège) étaient numérotées de 9 à 14 et portaient respectivement les noms suivants : "*Ciney*", "*Marche*", "*Rochefort*", "*Saint-Hubert*", "*Neufchâteau*" et "*Grupont*". Elles étaient accompagnées de tenders à deux essieux et pesaient 31,95 tonnes en ordre de marche. Renumerotées de 877 à 882 à l'Etat, elles devinrent le type 39 et furent réformées vers 1890

La locomotive numéro 20 de l'Etat Belge provenait de la transformation, en 1881, de l'ancienne machine numéro 9 "*Ciney*" (numéro 877 Etat). Elle fut appelée type 39 bis et fut réformée en 1901.

En 1857, la société Saint-Léonard fournit trois locomotives à voyageurs, numérotées de 15 à 17; elles présentaient une disposition d'essieux 042. Ces machines furent baptisées : "*Recogne*", "*Habay*" et "*Assesse*"; L'Etat les numérotait de 856 à 858 et elles furent classées "*hors type*". En 1880, l'Arsenal de Malines les transforma en locomotives-tender. Elles furent utilisées sur la ligne de l'Ourthe. La machine numéro 858 de Liège-Guillemins qui fut déclassée en 1912 était la plus ancienne machine existante à cette époque.

De 1857 à 1859, Saint-Léonard construisit neuf machines à trois essieux couplés très ressemblantes aux machines 9 à 14. Elle portaient les numéros 18 à 26 et les noms suivants : "*Haversin*", "*La Meuse*", "*L'Ourthe*", "*La Lesse*", "*Arlon*", "*Les Ardennes*", "*La Semois*", "*Bouillon*" et "*Virton*". Renumerotées de 883 à 891 et devenues le type 37 à l'Etat, elles furent affectées à la remise de Jemelle et réformées de 1884 à 1890.

Une locomotive assez particulière pour l'époque avait été livrée par Stephenson en 1860. C'était une machine à deux essieux accouplés et encadrés de deux essieux porteurs. Elle portait le numéro 31 "*La Vière*". Elle remorqua les express entre Namur et Bruxelles jusqu'en 1878 sous le numéro 862 de l'Etat.

Six machines analogues, numérotées de 38 à 43, avaient été construites par Cockerill en 1862. Ces machines, qui ne portaient pas de nom furent numérotées 863 à 868 à l'Etat et affectées à la traction des express entre Bruxelles et Namur. Elles furent transformées en locomotives tender vers 1876 et devinrent type 12. Elles ont dès lors assuré des services de banlieue jusqu'en 1882. Le dernier exemplaire fut démoli en 1892.

Des locomotives à marchandises à trois essieux accouplés avaient été fournies par Saint-Léonard de 1860 à 1865 et affectées aux remises d'Arlon et de Jemelle. Les premiers exemplaires, numérotés 27 et 28, étaient dénommés respectivement "*La Grotte de Han*" et "*Mathieu Usiell*". Les autres machines, sans nom, étaient numérotées 32 à 36 et de 44 à 55. Ces 19 machines formèrent le type 36 à l'Etat et portèrent les numéros 892 à 910. Ces machines disparurent de 1881 à 1899, sauf la 905 qui était toujours en service à Arlon en 1911.

Pour la traction des trains de marchandises sur les lignes d'Arlon et de l'Ourthe, la Grande Compagnie du Luxembourg avait fait construire, en 1866 et en 1867, 27 locomotives à trois essieux accouplés, numérotées de 56 à 71 fournies par Cockerill et de 80 à 90 fournies par Ch. Evrard, légèrement différentes. Ces machines étaient accouplées à des tenders à deux essieux du type Paris-Orléans. Elles furent numérotées de 911 à 937 à l'Etat et formèrent le type 35. Elles disparurent entre 1889 et 1904.

En 1866, huit machines dont la disposition d'essieux était 240 furent construites par Saint-Léonard d'après les études de l'anglais Kitson, ingénieur en chef de la Grande Compagnie du Luxembourg. Ces machines, numérotées de 72 à 79, remorquaient les express entre Bruxelles et Namur. Les tenders de ces machines ressemblaient à ceux du Paris-Orléans. Ces machines formèrent le type 11 à l'Etat et furent numérotées 869 à 876.

En 1870, la Grande Compagnie du Luxembourg fit l'acquisition de six machines à marchandises, à trois essieux accouplés construits chez Ch. Evrard à Bruxelles, et numérotées 91 à 96. Elles formèrent le type 38 à l'Etat, numérotées de 938 à 943 et restèrent attachées aux dépôts de Jemelle et d'Arlon. Elles furent déclassées en 1906.

Le même constructeur fournit encore, en 1872, huit locomotives à marchandises à quatre essieux accouplés numéros 115 à 122. Elles étaient accompagnées de tenders à trois essieux de type anglais. Utilisées entre Namur et Arlon, elles formèrent le type 24 à l'Etat et portèrent les numéros 955 à 962.

Construites en 1873 par The Yorkshire Engine Co. Ltd à Sheffield, les six machines numéros 109 à 114 étaient des locomotives mixtes connues sous le nom d'"*anglaises du Luxembourg*". Ces machines à trois essieux accouplés, accompagnées d'un tender à trois essieux, de modèle anglais, étaient employées entre Bruxelles et Namur. L'Etat les numérotait 963 à 968 et les appela type 42. Après transformation, elles furent démolies de 1898 à 1903 excepté la machine 964 qui était toujours en service à Saint-Nicolas en 1914.

La locomotive 108, qui portait le nom de W. Fenton, président du conseil d'administration de la Grande Compagnie du Luxembourg, fut construite en

1872 par The Yorkshire Engin & Co. C'était une machine formée comme deux locomotives à trois essieux couplés mises dos à dos sur un seul châssis selon le système imaginé par l'ingénieur anglais Robert Fairlie. La première machine portait le nom de "*Fenton*" et la seconde "*Fairlie's Patent*". Cette machine fut mise en service entre Namur et Bruxelles. L'Etat la classa "*hors type*", lui fit porter le numéro 969 et l'utilisa pour tracter les rames entre le Quartier Léopold et la gare de l'Allée-Verte, première gare belge située à Bruxelles. Elle termina sa carrière en 1889 à Arlon et fut démolie l'année suivante.

Les dernières locomotives livrées à la Grande Compagnie du Luxembourg furent les 123 à 128, des locomotives tenders à trois essieux couplés construites par Ch. Evrard à Bruxelles en 1872. Elles étaient destinées au service des manoeuvres mais elles tractaient aussi parfois les trains omnibus entre Bruxelles et Ottignies. Classées type 55 à l'Etat, elles portèrent les numéros 972 à 977, et furent déclassées en 1908.

3. Le matériel Etat-belge qui circula sur la ligne

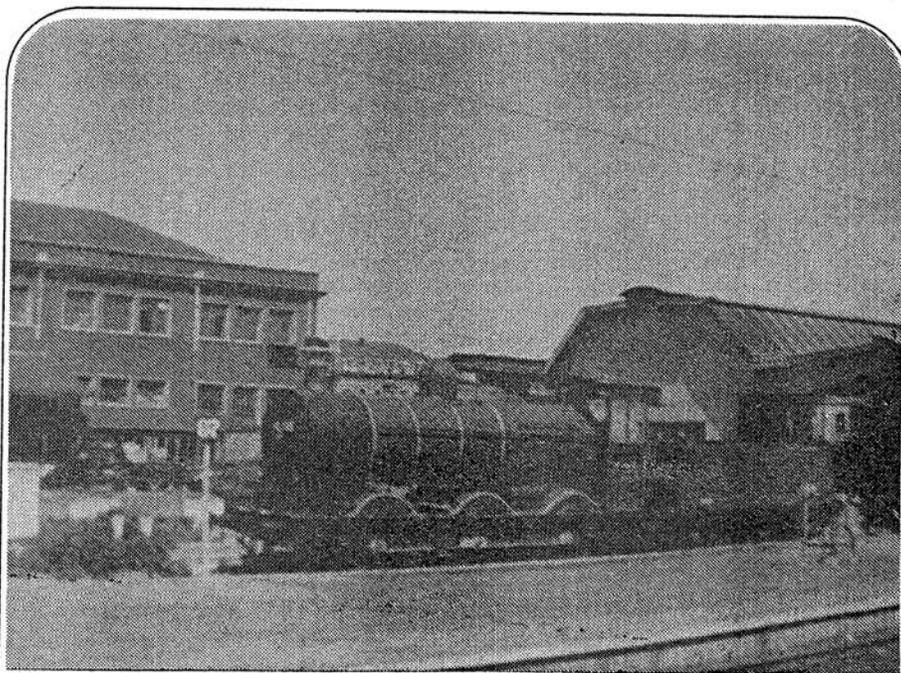
La ligne du Luxembourg, qui fut numérotée ligne 161 entre Bruxelles Nord et Namur, ligne 162 entre Namur et Arlon et ligne 43 pour celle de l'Ourthe, a toujours été une ligne difficile. De fortes pentes, obligatoires à cause du relief des Ardennes, obligeait les exploitants à utiliser des machines de plus en plus puissantes. Bref, à partir de 1918, des locomotives furent étudiées en fonction de cette ligne, ceci est encore valable à l'heure actuelle car si une machine peut parcourir la ligne du Luxembourg en gardant une vitesse prédéterminée et tirant une charge précise, elle pourra circuler sans aucun problème, sur n'importe quelle ligne du réseau.

Ainsi, des allèges dans les fortes pentes étaient-elles prévues sur certaines sections pour pousser les longs trains.

Enfin, la ligne du Luxembourg ayant vu circuler presque tous les types de machines, nous ne parlerons que de celles dont le dépôt se trouvait sur la ligne, soit Ottignies, Arlon, Ciney, Jemelle ou Namur.

Durant la période McIntosh, des machines de conception anglaise, fabriquées en Belgique, firent leur apparition. Ainsi les machines du type 15, une locomotive-tender rapide et peu puissante, remorquèrent les trains de banlieue entre Ottignies et Bruxelles; entre les deux guerres, ces trains, que l'on appelait "*trottinette*", étaient composés de deux ou quatre voitures, souvent peintes en deux tons de vert. Une machine de ce type, améliorée et renommée type 16, existe encore dans la collection que la SNCB a conservée. Les trains lourds étaient confiés aux machines du type 32 et 32S (renuméroté 44 et 41).

Ces machines étaient d'aspect identique et constituèrent, avec leurs 809 exemplaires (502 type 32 et 307 type 32S), la série de machines purement belges la plus importante ayant circulé. Il n'était pas rare de voir des trains tractés en double traction, voir même en triple traction. Quel spectacle de voir trois machines tirant un train! Ces machines, dont les dernières furent réformées vers 1959, furent utilisées dans plusieurs gares comme générateur de vapeur, pour préchauffer les rames voyageurs le matin, avant le départ. C'est grâce à cette déchéance que, le hasard faisant, plusieurs d'entre elles existent toujours, n'ayant pas été officiellement conservées par la SNCB à l'époque. Une type 32 fut restaurée dans la version d'après guerre, soit en type 44, et figure dans la collection de la SNCB alors que d'autres existant encore sont conservées, pour les pièces ou pour la restauration. Une type 32S a également été remise en état par les ouvriers de la gare de Charleroi et, sur son socle, fait office de monument. Même si beaucoup de pièces manquantes furent refaites en bois, cela donne quand même une idée de ce qu'étaient ces machines. Les 32S étaient les plus lourdes 030 de l'époque, adhérence obligel



À Charleroi, la locomotive 32S remise dans son état d'après guerre, soit en type 41 se trouvait en bout de quai, où fut prise cette photo, avant d'être placée sur son socle devant la cabine de signalisation. (Photo: Marc Nisot)

En 1904, apparurent les machines de manoeuvre type 23 (future type 53). Ces machines avaient été étudiées dans les bureaux de l'Etat et furent construites à 436 exemplaires. Certaines servaient aux manoeuvres à Bruxelles et circulèrent sur la ligne de temps à autre. Après la seconde guerre, une de ces machines de Jemelle partait à Marloie, équipée d'un ancien tender, pour y faire ses manoeuvres journalières. La gare ayant vu son dépôt détruit par fait de guerre, il était impossible à la type 53 de faire le plein en eau et en charbon; elle emportait ce qui lui fallait dans le tender. La 53.052 fut une des dernières machines qui circula à la SNCB, à Monceau, et elle fut conservée à ce titre, par la SNCB, dans sa collection.

De 1905 à 1907, 57 exemplaires d'une 230 appelée type 8 furent construits. Ces machines étaient similaires à celles du Paris-Orléans et équipées d'un tender à trois essieux. Le dépôt d'Arlon reçut une partie de l'effectif qu'il affecta à la traction des express de 300t vers Bruxelles. Après la grande guerre, certaines machines furent affectées d'abord à Jemelle, puis à Ronet pour tirer les lourds trains de voyageurs (omnibus, directs, internationaux) sur la ligne du Luxembourg, souvent en double traction. Les 29 machines qui survécurent à la seconde guerre furent radiées en 1948. 69 d'entre elles furent transformées en y appliquant la surchauffe et formèrent le type 7, certaines furent affectées à Ottignies durant la guerre. Une de ces machines est conservée par le SNCB dans sa collection,

Au début de l'année 1908, il fut question d'améliorer l'exploitation des trains de marchandises sur la ligne du Luxembourg en dédoublant les voies en rampes de 15 à 16 mm/m. On aurait posé une seconde voie à gauche de la voie principale montante (soit une troisième voie) afin que les trains lents y soient déviés et puissent permettre à des trains rapides de les dépasser. Sur une telle pente, un train de marchandises bien chargé pouvait mettre un quart d'heure pour monter 3 Km! On aurait éventuellement posé une quatrième voie pour permettre la descente de la locomotive d'allège qui avait poussé le train jusqu'en haut. Etant donné qu'une machine type 32S pouvait remorquer un train de 500 tonnes et passer sur toutes les rampes inférieures à 10,5 mm/m, là où le profil de la ligne exigeait une seconde machine, une allège poussait la rame jusqu'en haut.

Le train devait complètement s'engager sur la voie latérale et s'arrêter. On lui attelait une seconde machine en queue. Elles redémarrèrent toutes deux en montant à une vitesse moyenne de 10, 12 ou 15 Km/h selon l'inclinaison de la rampe. Au sommet de celle-ci, la machine de queue se détellait en marche et s'arrêtait pour redescendre attendre le prochain train.

Mais comme le trafic était assez dense, cinq trains pouvaient se présenter par heure. Il fallait une seconde allège pour que le cinquième train ne soit pas immobilisé trop longtemps. De plus, comme la ligne comporte 64

rampes, il aurait fallu plus de 80 machines d'allègel, sans compter le nombre de kilomètres de voies à construire.

Il fut prouvé que des trains de 750 tonnes en triple traction, avec deux type 32S en tête et une en queue, étaient plus pratiques. Par mesure d'économie, il était dès lors préférable de remplacer les deux machines de tête par une seule machine, deux fois plus puissante. Certains tronçons, comme la pente de Namur à Assesse, celle de Poix à Libramont ou même celle de Jemelle à Marloie pouvaient être munis d'une troisième voie car leur longueur était assez conséquente.

Pour cela, une machine à cinq essieux fut étudiée spécialement pour la ligne, son tender pouvant transporter assez d'eau et de briquettes pour relier Bruxelles à Arlon sans halte.

Ainsi monsieur Flamme, ingénieur en chef de l'époque, dut construire les machines les plus puissantes du moment.

Pour les trains express, on mit en service, entre 1910 et 1914, une série de 58 exemplaires d'une Pacific fournie en deux séries, appelée type 10. Elle fut la plus puissante de toutes les locomotives à voyageurs européennes. Cette machine fut longtemps la reine de la ligne du Luxembourg et aucune des autres machines construites après ne put l'évincer de son service. Ces machines remplacèrent les type 8 d'Arlon en 1913. Le 29 septembre 1956, la 10.018 assura le dernier train de voyageurs en traction vapeur entre Luxembourg et Bruxelles et fut réformée en février 1959. C'est à ce titre qu'elle fut conservée par la SNCB dans sa collection.

Pour les trains de marchandises, une Decapod appelée type 36 fut mise en service parallèlement à la type 10. D'aspect similaire, elle était la plus forte mais aussi la plus lourde de toutes les locomotives à marchandises européennes. 136 Machines furent commandées avant 1914, deux ne furent pas construites et cinq d'entre elles furent terminées sous l'occupation allemande. Lors de la retraite, 97 d'entre elles furent envoyées en France. Mais, vu leur poids, elles ne purent y circuler. Le 28 Août 1916, le gouvernement du Havre décida donc d'en vendre 80 au gouvernement russe (la dernière fut déclassée en 1953). Une partie d'entre elles se trouve encore dans la mer Baltique car un des bateaux transportant les machines vers la Russie fut coulé par un sous-marin allemand et 21 machines ne furent pas envoyées à cause de la révolution russe et de la capitulation allemande. Bref, 58 machines furent perdues durant les hostilités. De 1922 à 1923, 17 nouvelles machines seront mises en service, portant l'effectif à 93. A partir de 1946, on parquera toutes ces machines en réserve à Bertrix, Java (gare ardennaise), Jemelle, Latour, Ottignies, Stockem (nouveau dépôt remplaçant celui d'Arlon) et Warnant. Les dernières roulèrent jusqu'en 1947. Elles sortirent toutes des "écritures" entre février 1950 et août 1951. 25 unités étaient passées en réparation du milieu

1945 à juillet 1946! Du fait de leur grande consommation, de leur conduite mal aisée et de leur coût d'entretien élevé, elles furent les mal aimées et n'étaient utilisées que quand on ne savait pas faire autrement. Aucune de ces machines n'a été conservée, un vrai scandale!

Après la première guerre mondiale, l'Etat Belge racheta quelques machines à l'armée américaine. Parmi elles, 63 machines de manoeuvre de disposition d'essieux 131, appelées "*Saddle Tank*", car la soute à eau se trouvait sur la chaudière telle une selle sur un cheval. Une de ces machines était basée à Ottignies où elle effectuait les manoeuvres en gare.

Suite au traité de Versailles, l'Etat Belge reçut un grand nombre de machines allemandes, en 1920, mais bon nombre d'entre elles furent bien vite radiées. Parmi celles qui furent conservées, les P8, qui devinrent les types 64, étaient des machines mixtes pouvant tirer des convois marchandises ou voyageurs. Certaines des 168 unités reçues furent affectées à Arlon, Jemelle et Ottignies. Elles tractaient les trains semi-directs et directs légers, les omnibus et occasionnellement des trains de marchandises légers, tels ceux qui venaient à Rixensart ou Genval porter deux ou trois wagons. Après 1945, seul le dépôt



La seule type 64 conservée par la SNCB pose pour la photo à Ans à l'occasion du centenaire de la ligne, derrière, une rame de voitures GCI. (Photo: Marco Niset)

d'Ottignies garda ses type 64. La 64.045 est la seule locomotive allemande conservée par la SNCB dans sa collection.

Le dépôt de Jemelle reçut aussi des type 71, ex G7¹ allemandes, une 040 construite en 1893. On les affectait à la traction des trains de marchandises légers comme les type 32. Elles circulaient surtout sur la ligne de l'Ourthe. Les 29 machines restantes furent confisquées par les Allemands en 1940; deux d'entr'elles revinrent en 1945 mais ne circulèrent jamais plus.

Une autre série d'engins reçue d'Allemagne fut les 576 unités de G8¹, de type 040. C'était alors la série la plus importante utilisée en Belgique. Certaines machines étaient attachées à Jemelle et Ottignies jusqu'en 1940. Elles effectuaient la traction des trains de marchandises de faible capacité et des omnibus ou même des directs, souvent en remplacement d'une machine en panne.

Arlon reçut également des type 90, une version plus puissante des G8¹, comportant un essieu supplémentaire (050).

Jemelle et Ottignies reçurent des T9³ appelées type 93. Ces locomotives tenders effectuaient la traction de trains omnibus légers comme les types 15 ou parfois des manoeuvres.

Ottignies reçut également des T12, appelés type 96. Ces machines étaient très similaires au type 93, quoique plus longues et donc plus puissantes. Elles étaient affectées aux trains omnibus comme les type 93. La dernière machine de ce type fut garée à Ottignies, venant de Visé, durant de longs mois avant d'être vouée à la ferraille.

En 1919, pour faire face aux pertes dues à la grande guerre, l'Etat Belge commanda 150 machines, ayant une disposition d'essieux 140, qui furent commandées aux Etats-Unis. Ces locomotives appelées type 38 furent livrées dans un délai assez court. La première arriva au port d'Anvers le 2 juillet 1920 et fut remontée pour tirer son premier train le 6 juillet! Arlon et Ottignies en eurent avant la seconde guerre. Elles rendirent de grands services sur notre ligne. On les voyait souvent en double traction avec une type 36. Après la guerre, seul le dépôt de Jemelle permettait d'en voir circuler sur notre ligne. Ces machines sortirent des écritures entre décembre 1952 et août 1957. Aucune d'entre elles ne fut conservée!

De 1921 à 1923, 200 exemplaires du type 37 furent reçus de Newcastle on Tyne. En 1931, le type 37 devint type 31 et fut affecté aux dépôts de Jemelle et Ottignies pour tirer les trains de marchandises, les trains omnibus et directs.

On avait projeté de construire une locomotive 241 plus puissante que les type 10 et une 141, plus puissante que les type 36, pour remplacer ces dernières. Comme on trouvait que les type 10 effectuaient très correctement leur service, on abandonna ce projet. Quant à la Mikado, on continua son étude.

4. Les machines SNCB qui ont circulé sur la ligne

En 1926, l'Etat Belge devient SNCFB, puis SNCB.

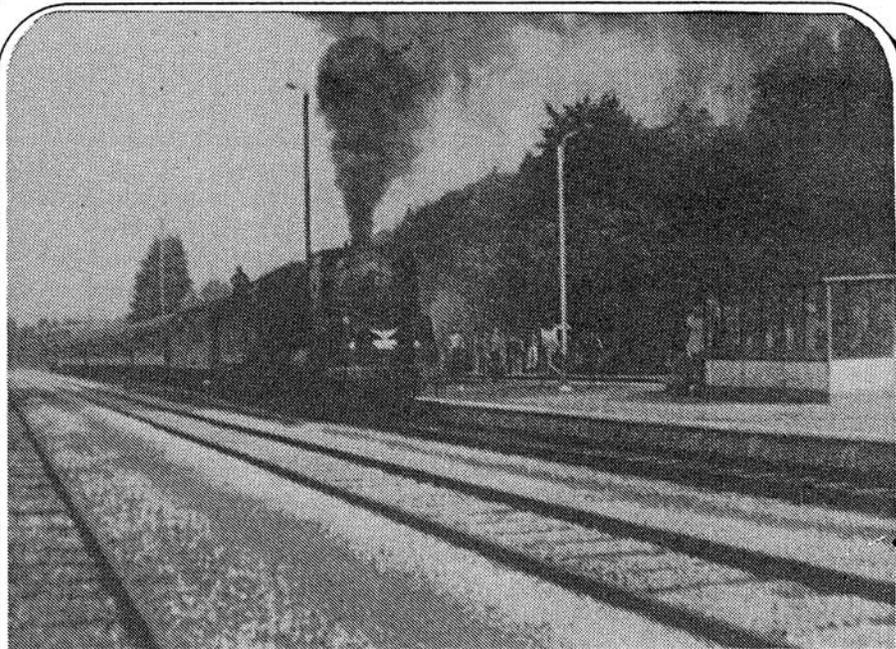
Les études de machines se poursuivent mais c'est la crise, et l'argent ne suit pas. On fait construire pour la ligne du Luxembourg une Mikado appelée type 5. Par mesure d'économie, on supprime quelques détails de l'étude. Ces machines qui devaient supplanter les type 10 s'avérèrent décevantes. Bref, les prototypes resteront des prototypes et furent souvent garés pour être déclassés en 1952-1953.

Une autre Pacific fut livrée en 1935, ce fut le type 1. Le programme prévoyait, entr'autres, de pouvoir remorquer un convoi de 400 tonnes à 80 Km/h sur la ligne du Luxembourg. Ces machines devaient également, à long terme, remplacer les type 10. Elle étaient d'ailleurs plus puissantes que ces dernières mais, hélas, moins autonomes. Une machine de ce type, la 1.002, est conservée par la SNCB dans sa collection. Elle fut restaurée et circula quelques temps.

Durant la guerre, l'occupant obligea l'industrie belge à construire des machines de conception allemande. A la fin de la guerre, La SNCB fit continuer la construction des machines pour elle, les machines déjà construites étant en Allemagne. La plupart furent d'ailleurs retrouvées et rendues à la SNCB qui s'empressa... de les vendre à un ferrailleur. Bref, les 14 type 25 et les 100 type 26 furent livrées jusqu'en 1948. Celles basées à Schaerbeek et à Latour tiraient les trains de minerais, souvent en double traction, entre Bruxelles et Bertrix. Ces machines tiraient aussi les trains omnibus entre Bruxelles et Ottignies et directs entre Bruxelles et Arlon. Leur activité cessa entre 1955 et 1963, certaines machines ayant seulement dix ans!! Aucune machine n'a été conservée par la SNCB. Toutefois, une machine allemande de ce type, fabriquée en Belgique durant la guerre, a été récupérée par la Vennbahn, une association d'amateurs exploitant une ligne traversant les Fagnes. Une autre association, le PFT, a acquis une machine polonaise similaire à nos type 26, qu'elle a transformée en type 26.

Une dernière locomotive à vapeur dont nous devons absolument parler est la type 29. A la fin de la seconde guerre mondiale, les Américains proposèrent au gouvernement belge de fournir très rapidement 300 locomotives

140. L'urgence faisant, le gouvernement accepta, ne sachant pas exactement ce qui restait de valable en Belgique, alors que cent machines auraient fait l'affaire. Bref, ces machines furent omniprésentes sur tout le réseau. Les machines entrèrent en service entre le 29 décembre 1945 et le 30 septembre 1946. Les premières furent attribuées aux dépôts de Jemelle, Schaerbeek et Ottignies et remplacèrent les type 31, 36, 38 et 90. Ottignies en eut 33, Stockem 30 et Jemelle 43. Une de ces machines, la 29.013, fut la dernière machine à tirer un train de voyageurs entre Ath et Denderleeuw. Ce train fut présenté comme le dernier train vapeur circulant en Belgique. Pour cette raison, la machine est toujours conservée en état de marche et circule de temps à autre. Cette machine avait commencé sa carrière à Ottignies.



La 29.013 lors d'un de ses nombreux parcours touristiques amène son convoi à Mariembourg à l'occasion du festival vapeur en qui, chaque année, clôture la saison touristique de cette association. (Photo: Marc Niset)

Lors de leur déclassement, certaines de ces machines servirent de générateur de vapeur jusqu'en 1980. Grâce à cela, beaucoup d'entre elles existent toujours et peuvent servir de magasin de pièces de rechange pour la 29.013. Ainsi un générateur est conservé par la SNCB. Un second générateur, qui se trouvait à Haine-Saint-Pierre, fut acquis par un membre du Chemin de

fer à vapeur des Trois Vallées et pourrait être restauré fictivement pour figurer dans le musée de Treignes, la machine ne sachant jamais circuler.

En 1954, les premières locomotives diesel firent leur apparition et furent affectées à Schaerbeek d'où elles effectuaient des parcours marchandises entre Bruxelles et Bertrix. En fait, toutes les locomotives diesel étaient affectées à Schaerbeek pour leur rodage et ont donc circulé sur notre ligne mais ce sont les types 202 et, actuellement, les séries 51 qui ont le plus fréquenté notre ligne.

5. L'électrification de la ligne

C'est en février 1953 que la décision d'électrifier la ligne du Luxembourg fut prise. Sa mise en service se fit en ds, eux phases: d'abord Bruxelles Nord - Ottignie inaugurée le 15 janvier 1956, ensuite Ottignies - Namur - Arlon inaugurée le 29 septembre 1956. Elle eut pour effet une modernisation de la ligne. Il s'agissait surtout de l'établissement de voies de garage directes et de la modernisation de certaines gares assez vétustes. Ces opérations qui ne regardent pas vraiment l'électrification nécessitent souvent des études approfondies de la part des services intéressés et une coopération constante avec le service de l'électrification.

A Bruxelles Q.L., la suppression du passage à niveau de la rue Belliard a été réalisé par abaissement des voies suivant un profil en cuvette avec rampes de 30 mm/m dans le sens allant de Bruxelles Nord à Bruxelles Q.L. A cette occasion, les installations ont été complètement remaniées

A Namur, la gare fut réaménagée de 1954 à 1956. Plus de 9 Km de voies et une centaine d'appareils de voies ont été remplacés. Cela fut fait par tronçon afin que cette gare, à fort grand trafic, ne soit pas trop perturbée. Des nouveaux quais et un second couloir sous les voies, plus long que l'ancien (qui existe toujours) facilitent la circulation des voyageurs vers la ville et les écoles.

La gare de Stockem et son dépôt furent entièrement modernisés. Le dépôt fut étendu. On posa environ 20 Km de voies et 120 appareils de voies et on exécuta 50.000 m³ de déblais en terrain rocheux. On construisit une butte de triage et des nouvelles cabines de signalisation.

L'électrification a nécessité la construction de nombreux bâtiments. Les nouveaux plans d'aménagement des gares ont imposé la démolition d'un certain nombre de bâtiments à usages divers qu'il fallut reconstruire. Ces bâtiments, généralement sans étage, ne présentent aucun caractère architectural particulier.

On a seulement pensé à y inclure tout le confort, prévu par les arrêtés en vigueur à l'époque, pour le personnel.

D'autres constructions furent érigées tels que postes de sectionnement, cabines de signalisation et sous-stations à des endroits où il n'y avait rien.

Quatre cabines nouvelles furent érigées. Elles se situent à Ottignies, Namur et deux à Stockem. Celle de Gembloux fut renouvelée en 1988. Seules les cabines de Stockem ont une architecture qui s'inspire franchement de l'architecture régionale.

Les six sous-stations et les six postes de sectionnement répartis sur la ligne ont un caractère industriel bien prononcé. Ces postes ont été établis à Watermael, Gembloux, Assesse, Hogue, Hatrival et Marbehan. Les sous-stations se trouvent à Longlier, Arlon, Forrière, Ciney, Ottignies et Namur. L'appareillage extérieur d'une telle sous-station est assez imposant.

L'électrification de la ligne a également donné lieu à la transformation, voire même la reconstruction des ouvrages d'art, le gabarit d'une ligne électrifiée étant plus généreux que celui d'une ligne classique. La hauteur des tunnels ou des ponts devant être plus élevée, on doit soit abaisser la voie, soit relever le pont, ce qui nécessite la reconstruction de ce dernier. Toutefois, même si rabaisser les voies semble, à première vue, la solution la plus économique, ce n'est en réalité pas souvent le cas. Rabaisser les voies veut dire changer le profil de la ligne, on doit alors modifier parfois plusieurs kilomètres et ce n'est pas rentable. Ainsi, entre Namur et Arlon, neuf passages supérieurs durent être relevés (Mont-St-Guibert, Gembloux, Beuzet, Rhisnes, Haversin, Namur, ...). Onze voûtes de tunnels furent remplacées par des tabliers à poutrelles enrobées.

Des ponts détruits par fait de guerre furent reconstruits, un à Courrière notamment et deux à Arlon.

On a aussi profité des opportunités liées à l'électrification pour supprimer des passages à niveau. A Lavaux et à Fouches, la voie passe dès lors au-dessus de la route.

6. Le matériel électrique mis en service sur la ligne

Pour les trains de voyageurs, les motrices classiques sont utilisées. Lors de l'électrification de la ligne en 1956, les automotrices fabriquées en 1954

furent utilisées ainsi que celles en inox fabriquées en 1956. Par la suite, toutes les motrices ont fait leur apparition sur notre ligne.

Pour les trains de pointe et les trains marchandises, on a préféré étudier une machine électrique qui comportait un frein par récupération. Ces machines du type 123 étaient de conception similaire à celles construites auparavant pour la ligne de Liège et d'Oostende, le frein par récupération obligeant à changer quelque peu les ouïes de ventilation. L'utilité de ce frein était dicté par le profil accidenté de la ligne. Ainsi un train descendant durant trois kilomètres une pente de 10 mm/m doit freiner presque tout le long de la pente, d'où usure des patins. Avec le frein à récupération, il fait tourner son moteur comme génératrice. Il fournit donc du courant à la caténaire et ce courant est utilisé par un train montant. La fourniture de ce courant demande une force mécanique qui est donnée par le poids du train qui pousse la machine. Dans le cas d'un freinage, cette énergie se transforme en énergie calorifique. Pour des lignes au profil plat, un tel frein n'est pas indispensable. En 1971, ces machines formèrent la série 23 et elles circulent toujours.

Dans les années 60, on fit construire un autre type de locomotive basée sur un système français. Appelée type 126 cette machine n'était pas très au point. Beaucoup d'entre elles sont fréquemment en panne. En 1971 ces machines formèrent la série 26. Elles circulent encore aujourd'hui, lorsqu'elles ne sont pas en panne.

En 1980, une des reines de la ligne fit son apparition. Il s'agit de la série 20. Ces motrices, à l'époque les plus puissantes d'Europe, avaient été conçues pour la ligne du Luxembourg où il était devenu indispensable d'utiliser deux machines pour tirer les trains de plus en plus lourds. Ces machines, qui circulent encore de nos jours, ont reléguées les séries 23 à des services plus légers sur des lignes secondaires. Ces locomotives furent les premières d'Europe à avoir une commande à thyristors. Hélas quelques erreurs de conception font qu'elles ne sont pas toujours fiables. Il est rare qu'il n'y en ait pas une qui soit garée, en panne.

Pour la rédaction de cet article mes sources furent :

- Documents personnels
- "Nos inoubliables vapeurs" de Phil Dambly (1968)
- "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly (1990 et 1994)
- "Rail et traction" 1956 sur l'électrification de la ligne Bruxelles - Arlon
- "Le Rail" 1940 : "La grande compagnie du Luxembourg"

Marc Niset