



Albert d'Haenens **Un passé pour 10 millions de Belges**
Bibliocassette 1 **Vies quotidiennes**

Albert d'Haenens **Een verleden voor 10 miljoen Belgen**
Bibliocassette 1 **Dagelijks leven**

Le chemin de fer en Belgique

De spoorwegen in België

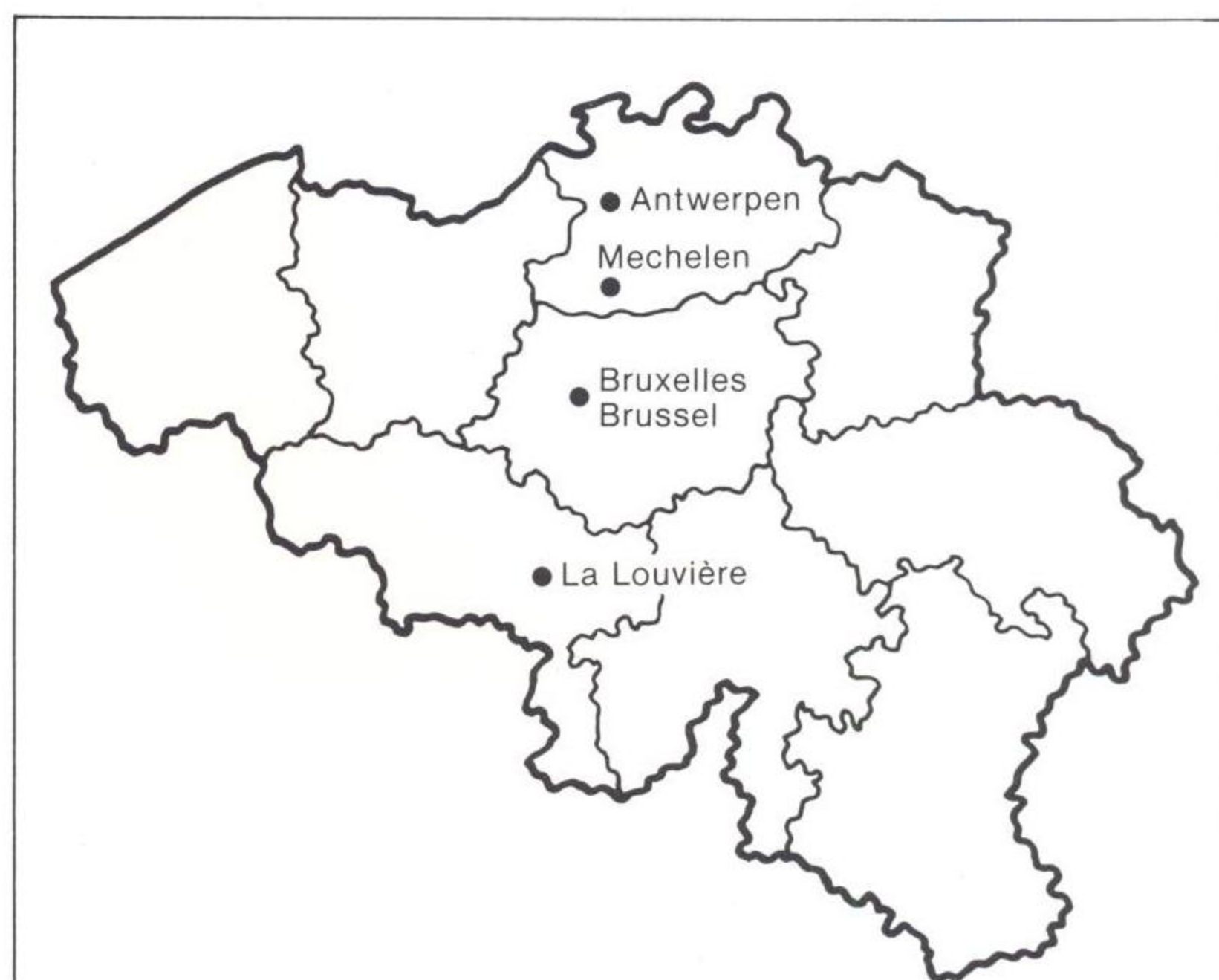
47

Chemin de fer Mons-Manage, station de La Louvière.
Dessin et lithographie de Canelle publié dans
Belgique industrielle. Vue des établissements
industriels de la Belgique, Bruxelles, 1854, planche 130.

Spoorlijn Mons-Manage, station te La Louvière.
Tekening en lithografie van Canelle, gepubliceerd in
« Belgique industrielle. Vue des établissements
industriels de la Belgique », Brussel, 1854, plaat 130.

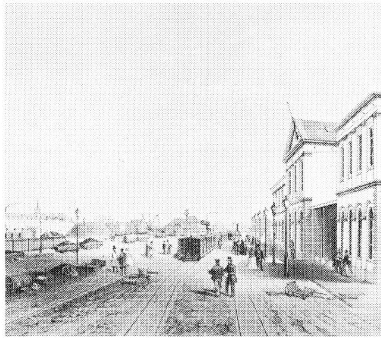
© Bibliothèque Royale, Cabinet des Estampes, Bruxelles.

© Prentenkabinet Koninklijke Bibliotheek, Brussel.



Le chemin de fer en Belgique

47



La construction de la ligne Mons-Manage, passant par La Louvière, concédée à une compagnie anglaise en 1845, fut entreprise un an plus tard.

Ouverte à la circulation le 20 janvier 1848, cette liaison était, en principe, réservée au trafic des marchandises, mais ne tarda pas à être accessible aux voyageurs.

En 1858, la ligne fut rachetée par l'Etat.

Développement d'un nouveau moyen de transport

Le chemin de fer apparaît très tôt en Belgique: dès 1835, le premier tronçon Malines-Bruxelles est inauguré.

Diverses formules et améliorations populariseront ce moyen de transport.

Le réseau s'étendra rapidement; il atteindra près de 5000 kilomètres en 1937.

La locomotive est le produit des efforts de plusieurs générations d'inventeurs:

Salomon de Caux (fin du 16^e siècle - vers 1630), Denis Papin (1647-1714), Jacob Leupold (1674-1727), Nicolas-Joseph Cugnot (1725-1804). **Au début du 19^e siècle, elle devient un engin remorqueur utile;** des ingénieurs anglais -, dont Robert Stephenson, fils de Georges-, s'efforcent d'implanter le chemin de fer sur le Continent.

Ce nouveau moyen de transport retient l'attention du jeune gouvernement. **Le 28 mars 1834, le Parlement vote une loi permettant la création d'une ligne Mechelen-Verviers avec embranchement vers Bruxelles.** On entame les travaux sans retard. **Le 5 mai 1835, on inaugure le tronçon Mechelen-Bruxelles, avec trois locomotives: la Flèche, l'Eléphant et le Stephenson.**

Le réseau s'étoffe rapidement.

L'Etat entreprend la construction des lignes principales, puis confie à l'industrie privée le soin de compléter le canevas tracé à son initiative.

Vers 1870, il change de politique: il entreprend le rachat des lignes concédées et ne confie plus qu'exceptionnellement à des entreprises privées la construction de voies nouvelles. **En 1926, l'Etat cède les droits d'exploitation du réseau à une organisation autonome: la Société Nationale des Chemins de fer Belges (S.N.C.B.).** En 1937, le réseau s'étend sur 4.844 kilomètres; la densité ferroviaire de la Belgique est désormais la plus élevée du monde.

En 1840, les voitures sont de quatre types. Les berlines, composées de deux compartiments, sont munies de banquettes et fermées par une portière avec fenêtre. **Les diligences** sont dotées de bancs et pourvues d'un toit; leurs parois latérales sont prolongées de carreaux. **Les voitures des deux classes inférieures** sont privées de toute protection.

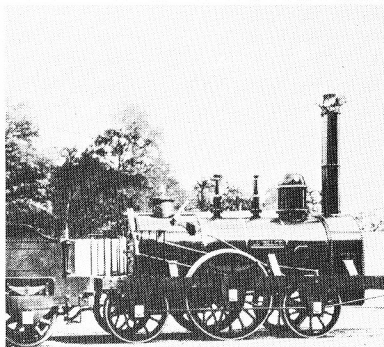
Chaque passager est tenu de se mettre à la place que son coupon lui assigne et d'y demeurer, sans bouger, jusqu'à l'arrivée. Au départ et au freinage, des chocs violents se produisent: l'attelage est rudimentaire et les tampons n'ont pas de tendeur qui les rapproche.

Peu à peu des améliorations populariseront ce nouveau moyen de locomotion: convois spéciaux pour le transport quotidien vers les centres industriels et manufacturiers; abonnement hebdomadaire à prix réduit.

J.-M. Depluvrez

Le chemin de fer en Belgique

47



Maquette représentant « Le Belge », première locomotive de construction nationale, sortie le 30 décembre 1835 des Ateliers John Cockerill à Seraing. Musée des Chemins de fer, à Bruxelles.



Façade de la gare d'Antwerpen. Édifiée à partir de 1895 sous la direction de l'architecte Louis De La Cenerie, la gare d'Antwerpen représente une réalisation très élaborée quant aux styles mis en œuvre et aux dimensions de l'édifice.

Un élément politique et matériel d'importance

Le chemin de fer apparaît en Grande-Bretagne au début du 19^e siècle. Bien vite, les dirigeants belges saisissent l'importance de ce nouveau moyen de transport. Un projet de loi prévoyant la création d'une première ligne est soumis au Parlement en mars 1834. Charles Rogier, ministre de l'Intérieur, en est l'ardent défenseur.

« On a senti, messieurs, que si la révolution belge voulait se recommander aux yeux de l'Europe, elle ne devait pas se borner à opérer un grand fait politique et moral; qu'il ne suffisait pas pour justifier son origine qu'elle eût donné au pays la constitution la plus libérale, mais que son œuvre devait être complétée par un fait matériel de la même portée. Ce fait, messieurs, ce sera la construction d'une route en fer; cette entreprise sera aux intérêts matériels du pays, ce qu'est notre constitution à ses intérêts moraux. (...)

A l'intérieur, la route est destinée à réunir Liège, Bruxelles, Anvers et Gand, ces grands foyers d'intelligence et d'industrie qu'il serait dangereux de voir divisés et constitués en centres indépendants. A l'extérieur, elle est destinée à rattacher à la Belgique des nations voisines qui ne connaissent de nous, il faut le dire, que des discussions parlementaires sans résultat. Il faut que l'Europe apprenne que les Chambres belges savent faire autre chose que discuter, qu'elles savent agir à l'occasion et concourir avec le gouvernement aux travaux d'utilité publique.

Messieurs, on ne niera pas les avantages de la route en fer, mais on dira que la route ne serait pas moins utile si elle était exécutée par voie de concession. On dira: « Laissez le champ libre à l'intérêt privé qui fera mieux et plus vite ». L'intérêt privé, dans mon opinion, ne fera ni mieux ni plus vite, il ne fera pas; et j'en aurais pour garant l'insistance même de ceux qui recommandent les concessions alors qu'ils ne veulent en aucune façon de la route en fer. »

*Intervention de Charles Rogier, ministre de l'Intérieur, à la Chambre des Représentants, le 12 mars 1834. Publiée dans le **Moniteur Belge**. Journal officiel, n° 72 - 4^e année, 13 mars 1834, p. 6, col. 3.*

A lire:

J. Delmelle,
Histoire des chemins de fer belges,
Bruxelles, 1977.

A visiter:

le Musée des Chemins de fer,
Gare du Nord à Bruxelles.

Albert d'Haenens

Un passé pour 10 millions de Belges



Bibliocassette 1
Vies quotidiennes