

CHEMINOTS BELGES A TRAVERS LE MONDE

LE PREMIER CHEMIN DE FER DU MAROC...



En 1887, le baron Whettnall représentait notre pays à Tanger. L'ambassadeur devait présenter ses lettres de créance au Sultan.

« Que lui offrirai-je ? pensa Son Excellence. Des cristaux du Val-Saint-Lambert ? Une tapisserie flamande ? »

L'ambassadeur réfléchit longuement. Rien n'était à son goût. Finalement, le baron décida d'offrir, en guise de souvenir, un petit chemin de fer. N'était-ce pas un moyen original de faire pénétrer notre génie industriel au milieu de cette civilisation vierge encore de tout européanisme ?

Une mission belge au Maroc.

Une expédition allait bientôt partir vers l'Afrique du Nord. Cette expédition, Edmond Picard la nomma « Une mission belge au Maroc » ou « El Moghreb Al Aksa ». C'est un récit délicieux que nous livre l'auteur de « La Forge Roussel ». Edmond Picard était un homme curieux

de toutes les choses du monde. Au Palais, on l'appelait « notre Oncle le Jurisconsulte ». A ses heures perdues, il se muait en « cheminot » attentif ! Ainsi, au Congo, il voulut se rendre compte des travaux de la ligne Stanley Pool... Au Maroc, il fit partie de cette équipée rocambolesque.

Quel était l'audacieux projet du baron Whettnall ? Construire dans le jardin du Sultan une ligne d'un kilomètre... Le matériel ? Des voies

LE RAIL

à écartement de 0,60 m, un wagon décoré luxueusement et, bien entendu, une locomotive.

En Belgique, on mit au point les moindres détails. Les derniers préparatifs devaient être rapidement terminés.

Au Maroc, l'ambassadeur attendait impatiemment son chemin de fer pour pouvoir présenter ses lettres de créance.

Un ingénieur montois, M. Achille Legrand, fournit le matériel indispensable. Il se déclarait même prêt à envoyer sur place un ingénieur pour surveiller le montage et procéder à la mise en marche de ce chemin de fer, le premier du Maroc.

En quelques semaines, tout fut prêt. Le 4 décembre 1887, cinq hommes s'embarquaient vers l'Afrique : Pierre Helderwerdt, chef monteur ; Louis Canon et Legrand, ingénieurs ; Théo Van Rysselberghe, artiste peintre, et Edmond Picard.

Le 22 décembre, à Tanger, ils attendaient avec impatience l'escorte que le sultan Mouley Hassan leur avait promise. En vain. Las d'attendre, ils quittèrent immédiatement la mer vers Mequinez.



150 chameaux.

Tout le matériel en pièces détachées fut emporté par une caravane de 150 chameaux. La chaudière de la locomotive, 270 kilos, fut suspendue à un brancard que soutenaient les deux plus robustes chameaux de la caravane.

Le 21 janvier 1888, le Sultan recevait avec dignité les membres éreintés de la mission.

Edmond Picard raconte : « Le ministre, son frac, son pantalon, son claque brodés d'or ternis par le voyage. « Sicsu », les mêmes,

brodés d'argent, frais ainsi qu'au sortir du passementier. Théo et nos ingénieurs, le frac de soirée, la cravate blanche, le gibus, affreuse cacophonie de couleurs et de lignes en cette Maugrabie aux vêtements bibliques. Moi, la robe d'avocat, le rabat, la toque, emportés à cette fin à l'heure du départ, par caprice brusque et envie de mener loin, en des lieux et des solennités imprévus, cette vieille compagne fidèle, emblème d'indépendance, d'opiniâtreté et de justice. »

Mais, même en ces pays, la vie n'était pas que solennité, fastes et réjouissances ; il fallait se rendre à une dure réalité : la construction du chemin de fer...

Quelle épopée !... Les soldats du Sultan — des askars — se pressent dans le parc de l'Akdal, où sont entassées les pièces brûlantes du chemin de fer.

Tous les jurons du Hainaut.

Edmond Picard arrête son regard de poète vers Pierre, le chef monteur : « Pierre, en casquette et sans veste, se démène, jure tous les jurons du Hainaut, essayant d'utiliser quelques Marocains qui furent à Seraing, chez Cockerill, *in illo tempore*, mais qui n'ont plus ni outils, ni adresse, ni souvenirs. Pour un qui besogne gauchement, vingt qui regardent. »

De quelle patience le chef monteur doit-il s'armer ? Quels obstacles doit-il vaincre ? Et devant les ingénieurs et le chef monteur qui suent de grosses gouttes, l'artiste peintre dresse son chevalet, l'avocat griffonne quelques notes...

Nos ingénieurs demandent des piquets pour jalonner la voie. Le Sultan fait apporter un fagot...

« Il faut de vrais piquets, lui dit-on, des piquets droits. » Alors, il réquisitionne les hampes des drapeaux militaires.

Le train belge défile...

Le dimanche 5 février. Il est neuf heures. Deux voies brillent au soleil. C'est l'inauguration officielle du premier chemin de fer du Maroc. Voici « la locomotive mignonne,

avec l'air fier de sa poitrine bombée sous le col bien porté de sa cheminée qui fume ». Voilà « le wagonnet à rideaux saumon cigretté de drapeaux marocains rouge uni, griffé d'un croissant vert ».

Devant le Sultan à cheval, flanqué de ses chasse-mouches, entouré de sa garde, la machine défile... Elle s'éloigne lentement, hoquetante, crachotante, ronflante...

Les Belges sont là, très fiers. Picard souffle à l'oreille de son ami l'artiste peintre :

« Elle a vraiment bel air pour un joujou... »

Les courtisans s'installent sur les coussins moelleux. Et la machine démarre à nouveau. Les Belges sourient.

« Finies les caravanes... »

Les chérifs, les gens de la suite, les bachas de Meknès, tous roulent. Montés dans le train belge, tous font le tour des jardins.

... devant des masques.

L'avocat historiographe est-il déçu ?

« Qu'y a-t-il, s'écrie-t-il, derrière le rideau de leurs compliments traquants, derrière le masque de leurs figures impassibles ? Admiration diplomatique contenue, dédain, indifférence, impuissance à comprendre ? »

Le Sultan se courbe devant l'ambassadeur. Quant au cadeau, il continue à crachoter dans le parc de son nouveau souverain.

La délégation quittera Mequinez le 20 février. A la mi-mars, elle atteignait notre capitale.

Ingrat ?

Profitant aussitôt avec raison de ce cadeau princier, deux industries belges proposèrent au Sultan de construire un chemin de fer reliant Fez à Mequinez. On transmit plans et devis. Mais le Sultan opposa un refus catégorique.

Ce sont des pays plus puissants qui entreprirent la construction du **deuxième** chemin de fer marocain.