

# AVEC LES HOMMES DES « SECONDAIRES »

LES cheminots belges connaissent l'action des leurs au Congo et en Chine (1). Mais beaucoup ignorent dans quels autres pays leurs compagnons sont partis pour construire des lignes de chemin de fer, sur quelles terres ils ont posé des milliers de kilomètres de voies ferrées.

Histoire ancienne, sans doute, mais ce passé est aussi le nôtre.

De nombreux hommes du rail se sont engagés au service d'une compagnie dont l'objet était la construction de chemins de fer à l'étranger : la Compagnie belge de Chemins de fer et d'Entreprises. Mis au service de cette compagnie, des Belges partiront en Hongrie, en France, en Allemagne, en Autriche, en Italie. Ils quitteront aussi l'Europe vers l'Afrique, l'Asie et l'Amérique.

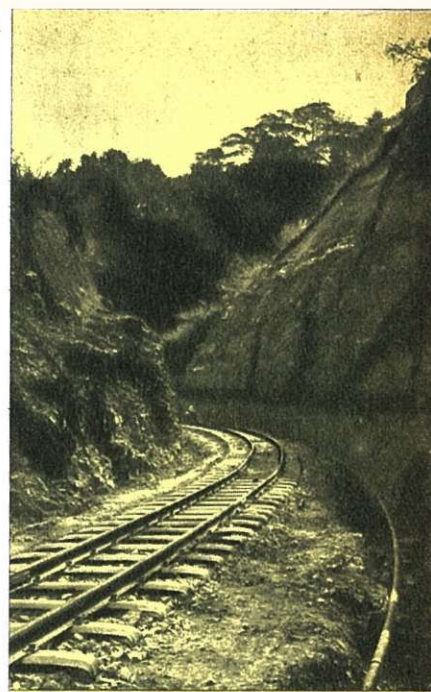
## La raison des départs.

Pendant le demi-siècle qui s'étend de 1830 à 1880, le chemin de fer a révolutionné les conditions d'existence du monde entier et modifié profondément la vie économique des peuples. Vers la fin de cette période, la plupart des pays d'Europe avaient édifié leurs réseaux de chemins de fer de grandes communications. Il fallait encore étendre les avantages de la voie ferrée aux contrées qui en étaient dépourvues. Mais le trafic espéré ne justifiait pas toujours les dépenses importantes que comporte l'établissement d'un chemin de fer à voie large. En de nombreux endroits, on décida donc de construire des chemins de fer plus économiques, des chemins à voie étroite, qu'on dénomma « chemins de fer secondaires ».

Voilà donc un nouveau champ d'activité qui s'offre à l'industrie des transports... La Belgique possédait de nombreux ingénieurs et techniciens spécialistes de la construction des voies ferrées. A la fin de 1870, sur les 3.136 kilomètres que comprenait le réseau belge, 2.630 avaient été tracés par l'industrie privée. L'Etat n'exploitait encore que 869 km, dont 606 qu'il avait construits. A partir de 1870, l'Etat commença à racheter les lignes concédées, abandonnant en même temps sa politique de confier la construction des nouvelles lignes à l'industrie privée. Ainsi, de nombreux spécialistes seront disponibles. Où vont-ils partir ? Partout, aux quatre coins du monde.

Quelques hommes constitueront une société dénommée « La Compagnie générale des Chemins de fer secondaires ». Ils s'appelaient de la Hault, Focquet, Michelet, Spée, Despret, Lienart... De 1880 à 1940, la vie de cette compagnie, devenue en 1921 la Compagnie belge de Chemins de fer et d'Entreprises, peut être divisée en quatre périodes.

(1) Voir « Le Rail » nos 41, 43, 44 et 100.



CHEMIN DE FER  
AU KIVU.

## D'un continent à l'autre.

De 1880 à 1890, les Belges se consacrent exclusivement à des entreprises de chemins de fer secondaires en Europe. Nous les retrouvons en Autriche-Hongrie, autour de Vienne ; en Italie, près de Naples ; en France, où ils construisirent plus de 2.000 km de voies.

La deuxième période prend cours vers 1890. La Belgique commence à tourner ses regards vers les pays neufs. Après quelques hésitations, les Belges pensent au Congo. Mais c'est surtout au Brésil que les Belges de la Compagnie des Secondaires vont porter leurs efforts. Combien d'études ont été commencées puis abandonnées ! Néanmoins, beaucoup aboutirent.

Avec la Compagnie des Secondaires, nous passons d'un pays à l'autre, de continent à continent. Elle s'associe avec des entreprises étrangères :

- 1901 — Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ;
- 1905 — Compagnie générale des Chemins de fer dans la province de Buenos Aires ;
- 1906 — Société d'Etudes de Construction et d'Exploitation de chemins de fer au Chili.

De 1910 à 1919, les Belges porteront leur activité en Espagne, où avait été votée une loi dite des « Chemins de fer secondaires et stratégiques ». Ils construisirent 77 km d'une ligne qui va de Valence à Madrid. La première guerre mondiale empêcha de réaliser complètement le programme prévu.

De 1919 à 1940 : la fin d'un rêve. Après la première guerre mondiale, dans la plupart des pays, le sentiment de nationalisme s'accroît. Les nationaux sont atteints de xénophobie. Ils veulent affranchir les services publics de la tutelle de l'étranger. Les rachats de concessions à l'amiable ou forcés se succèdent à un rythme inconnu. D'autre part, les transports par route se développent. Cet accroissement crée une concurrence fâcheuse aux transports par fer. Les lanceurs de rails belges ont moins de commandes. Ils construisent encore un chemin de fer destiné à relier le lac Tanganyika au lac Kivu. La première section de 95 km de long, émaillée de nombreux ouvrages d'art, est ouverte à l'exploitation en 1931...

Enfin, de 1935 à 1938, ils participent, comme nous l'avons vu, à la construction du chemin de fer transiranien.

Daniel POLET.