

Récemment, nous avons eu l'occasion de consulter le premier rapport d'activité des chemins de fer de Belgique (alors entièrement gérés par l'Etat). C'est avec curiosité et un certain respect que nous avons parcouru cet ouvrage intitulé : « Chemins de fer et routes ordinaires. Compte rendu des années 1830 à 1839. Rapport présenté aux Chambres législatives le 12 novembre 1839, par M. le Ministre des Travaux publics ». Inutile d'ajouter qu'au bas de cette page, on peut lire que le document a été imprimé par un « imprimeur du Roi ».

Nous avons pensé qu'il vous plairait de feuilleter avec nous cette brochure, en soulignant certains faits et surtout la façon ancienne et combien savoureuse dont ces faits sont rapportés. Pourquoi 1830 à 1839, alors que le premier train ne démarre que le 5 mai 1835 ? Parce que ce document est aussi un rapport sur les routes. Ah ! l'heureuse époque où, sur un total de dépenses d'environ 60 millions de francs pour les années 34 à 38, moins de 4 millions étaient affectés aux routes, le reste allant à la construction de chemins de fer !... — 1833, 1834 : la loi stipule « qu'il sera établi dans le royaume un système de chemin de fer ayant pour point central Malines ». Suit alors la description des lignes projetées, ce qui correspond « à 79 1/2 lieues de 5 000 mètres ».

— 1838 : « par contrat passé le 21 juin entre M. le Ministre des

Finances et MM. Rothschild frères à Paris, l'emprunt a été contracté à l'intérêt de 3 % ». On croit rêver quand on pense aux taux actuels d'intérêt.

D'ailleurs, tout était différent de maintenant. Jugez plutôt.

On y parle de la ligne de Pepinster à la frontière de Prusse, de prix par tonneau de 1 000 kg de fer, de longueur de rails en yards (« soit 0,914 m »). Pour la matériel roulant, on y parle partout de waggons (avec 2 g comme en anglais). Les locomotives varient en force, d'après les diamètres des cylindres, exprimés en pouces. Les voitures à voyageurs

se répartissent en berlines, en diligences, charrs-à-bancs, waggons couverts et non couverts,...

Pour justifier les chemins de fer, le texte fait « un parallèle quant aux conditions de transport (temps et argent) entre le mouvement des diligences, avant 1835, et le mouvement des chemins de fer ».

...« Pour le voyage Bruxelles-Liège, par exemple, pour les diligences, le voyage se faisait en 10 à 11 heures, à raison d'un prix moyen de 12 F. Par le chemin de fer, il se fait aujourd'hui (1839) en moins de 4 heures, à raison d'un prix moyen de 5 F 50 C ». Heureux temps où

le plus vieux rapport d'activité de fer de belgique



l'on ne s'impâtaient pas pour quelques minutes de retard !

Hélas, dès le début, les accidents de chemin de fer ne manquèrent pas. Que d'indisciplines, que d'initiatives malheureuses ! Tout cela décrit dans les moindres détails.

— « ..., boulanger à Malines a été victime de son imprudence. Il s'est élancé d'un wagon pendant que le convoi était en marche. Blessure grave à la tête... Le sieur... s'est guéri de cette blessure. »

— « Veuve... Un convoi l'atteignit par suite de son obstination à vouloir traverser le chemin de fer sur la commune de... à 300 mètres du

garde-barrières, malgré les avertissements de plusieurs personnes présentes. Lancée à 10 mètres, elle expira quelques minutes après. » Pour terminer notre lecture rapide, nous vous proposons de relire ensemble les « considérations générales » faites par le ministre des Travaux publics, Nothomb, le 12 novembre 1839 :

« Faisant un effort sur nous-mêmes, nous n'avons, jusqu'à présent, montré le chemin de fer que dans ses résultats positifs ; nous aurions craint, en nous livrant à des considérations politiques, d'affaiblir, dans quelques esprits, cette appréciation toute matérielle.

» Et cependant, politiquement, le chemin de fer a été, pour le pays, d'un profit immense, si nous osons parler ainsi.

» Il a donné à la fois à la Belgique une haute opinion d'elle-même, et à l'étranger une haute opinion de la Belgique.

» Ordinairement, il n'est réservé qu'à de grandes nations de se faire remarquer sur la scène du monde ; sans aspirer à une de ces hautes positions, la Belgique a su se préserver de l'obscurité.

» Toute dynastie nouvelle, a dit un écrivain qui a peut-être le mieux apprécié l'influence des travaux publics sur les sociétés modernes, toute nationalité nouvelle suppose une nouvelle œuvre sociale, morale et matérielle.

» Après avoir attiré sur elle les

regards de l'Europe, le jour de sa naissance révolutionnaire, le danger pour la Belgique était de s'effacer dans la foule des petits peuples ; elle s'est maintenue sur la scène en posant un grand fait matériel. Elle a continué à faire parler d'elle, et c'est beaucoup que de faire parler de soi ; les nations collectivement ont besoin d'avoir devant elles une idée, un but, comme les citoyens individuellement ; cette idée, ce but, a été pour la Belgique, dans l'ordre matériel, le chemin de fer ; c'est la grande affaire nationale ; ce sera le monument du règne du premier de ses rois. C'est peut-être par-là que



la Belgique, tout en calmant ses agitations intérieures, a su échapper à l'ennui qui atteint même de grandes nations, à qui l'histoire a prodigué les plus beaux souvenirs.

» La Belgique a donc obtenu par le chemin de fer ce que d'autres pays n'obtiennent que par de grands efforts d'un autre genre et des dépenses souvent improductives : elle a obtenu l'attention du monde. »

P. CHARLES

es chemins

