

histoire du service de l'exploitation aux chemins de fer belges

1^{ère} partie

Les origines

Dès la fondation de l'Etat belge, le gouvernement provisoire avait immédiatement perçu la nécessité d'un nouvel itinéraire entre Anvers et l'Allemagne. Le seul moyen de transport employé à l'époque entre le port d'Anvers et l'Allemagne était évidemment la voie d'eau Escaut – Rhin, qui traversait le territoire néerlandais. Mais outre le creusement d'une nouvelle voie d'eau en territoire belge, on envisagea de développer un nouveau moyen de transport à savoir le chemin de fer.

Deux projets distincts furent élaborés à partir de cette idée originale mais ils n'aboutirent pas. Lors de discussions ultérieures, ce fut le nouveau moyen de transport qui l'emporta et un réseau de chemins de fer de l'Etat fut créé par AR du 01.05.1834, avec Malines comme point central et Anvers, Ostende (liaison avec la Grande-Bretagne), Mouscron et Quiévrain (liaison avec la France), Verviers (liaison avec le royaume de Prusse) comme têtes de ligne. Il ne fallut pas dix ans pour construire une première version de ce réseau, de sorte que la dernière section Verviers–frontière prussienne put être inaugurée le 23.10.1843.

La période 1835-1843

A l'origine, de mai 1835 à février 1838, les trains de voyageurs furent seuls à circuler; il y avait trois classes de voitures. Fin 1838, outre Bruxelles et Anvers, on pouvait atteindre par chemin de fer Ostende et Ans. Le premier indicateur, qui contenait un horaire simple, fut également publié cette année-là. En

février 1838, on entreprit timidement l'organisation du transport marchandises, après qu'on eut hésité sur la question de savoir si la direction des chemins de fer devait se limiter à assurer le trafic proprement dit, à affermer la gestion et la manutention à des tiers ou si elle devait tout prendre sous sa responsabilité (gestion, cours annexes, matériel, tarification...). Ce fut la dernière hypothèse qui fut retenue, de sorte qu'une première classification des marchandises intervint en 1840 avec attribution de prix spécifiques pour chaque catégorie.

Dès 1837, les premières règles de bonne gestion furent déjà édictées par arrêté ministériel (AM) (art. 20 : «*Lorsque les convois en provenance de Gand ou de Tirlemont n'arrivent pas à l'heure à Malines, les trains à destination d'Anvers et de Bruxelles peuvent poursuivre leur route, lorsque le délai d'une heure est dépassé*»).

Le premier «*Règlement général des chemins de fer*» parut en 1838. Il prévoyait trois services :

- service de l'entretien et de la surveillance policière;
- service des moyens d'exploitation;
- service des convois et des recettes.

Dans ce règlement, nous notons les particularités suivantes :

- un train remorqué en simple traction est composé au maximum de 12 à 14 voitures;
- l'occupation maximale d'une voiture est de 30 personnes ou a une charge de 3 tonnes;
- le personnel de gare possède les qualifications suivantes : contrôleur-

- chef, contrôleurs et contrôleurs adjoints, receveurs, commis, portiers et personnel de service;
- plus aucun billet n'est vendu une demi-heure avant le départ du train;
- deux minutes avant le départ du train, les voyageurs en sont avertis par une sonnerie;
- les bagages des voyageurs sont pesés et chargés par le personnel de service; à l'arrivée, celui-ci porte les bagages jusqu'à l'extérieur de la gare;
- les contrôleurs règlent le service des chefs gardes et des gardes qui doivent accompagner les trains;
- il est recommandé aux gardes de se montrer très polis vis-à-vis des voyageurs;
- les contrôleurs veillent rigoureusement à ce que les convois partent à l'heure.

Une première classification des gares avait déjà été établie, à savoir :

- gares conçues pour les départs et les arrivées des trains (p. ex. Anvers);
- gares de passage (p. ex. Bruges);
- gares secondaires (p. ex. Waremme).

En 1841, une première jonction Nord – Midi, à niveau de rue, fut mise en service à Bruxelles, afin de relier la gare de Bruxelles – allée verte (côté nord) et la gare des Bogards (devenue gare du Midi). La même année, fut rebaptisée «*Direction*» au Ministère des travaux publics, la «*Régie des chemins de fer*».

En 1843, une liaison fut déjà établie en dehors du cadre du plan initial du réseau de 1834 entre Tournai et Mouscron, ainsi qu'entre Braine-le-Comte et Namur via Charleroi.



belge, mais qui jouirait d'une autonomie financière afin de permettre une exploitation rationnelle.

Les mines de charbon, les carrières, les aciéries et les autres industries furent reliées au réseau principal, tandis que les villes construisirent des entrepôts raccordés au rail. Des gares intermédiaires furent édifiées et toutes les gares eurent droit à une cour à marchandises.

Le réseau fut divisé en 19 zones; des dépôts furent également construits. Une gare principale dans chaque zone «fournissait» les wagons dans son secteur et recevait l'excédent après «répartition». Les gares de dépôt se communiquaient leur «excédent» et se prêtaient mutuellement concours en cas de nécessité.

Toutefois, il y a lieu d'observer qu'aucune harmonie n'existait entre les tarifs des chemins de fer de l'Etat et ceux des lignes concédées. Ainsi, deux exploitations ferroviaires distinctes pouvaient gérer des lignes parallèles sur certains tronçons, chacune d'elle disposant de sa propre infrastructure. Il y avait une concurrence entre les diverses sociétés concessionnaires. En 1860, J. Malon, directeur de la Société générale de Belgique, écrivait dans un rapport :

«Le morcellement des chemins de fer en Belgique est regrettable. Il n'existe pas moins de 14 services d'exploitation différents».

Dans une situation pareille, on courait le danger de voir renchérir les frais de transport dans une mesure telle, qu'ils excédassent la valeur marchande des produits à l'arrivée.

En 1847 déjà, A. Belpaire préconisait un tarif dégressif pour les chargements complets et les longues distances. C'est finalement en 1861 que fut promulgué un AM instaurant une tarification du trafic marchandises basée sur une combinaison :

- de la valeur des marchandises (4 classes) et
- d'une valeur dégressive en fonction de la distance (connue internationalement sous le nom de «Tarif belge»).

La période 1845-1865

Le réseau des chemins de fer de l'Etat atteignait en 1845 une longueur d'environ 560 km et avait coûté à l'Etat la bagatelle de 150 000 000 F. Si dès le début il y eut des demandes de concessions et si des pressions furent exercées en ce sens, en réalité peu de capitaux privés étaient disponibles pour la construction. Une première concession importante fut octroyée à M. G. De Ridder, ancien ingénieur au Ministère des travaux publics et auteur du projet de réseau des chemins de fer de l'Etat en cours d'exécution, cette concession visait la ligne Anvers-RG - Gand. Grâce à la stabilité acquise par le nouvel Etat et à la grande rentabilité apparente des chemins de fer de

l'Etat, le vent tourna en 1845 et des capitaux surtout anglais devinrent disponibles; de nombreuses concessions virent le jour, d'autant que l'Etat n'avait presque plus construit de nouvelles lignes pendant cette période. Deux cents km de lignes seulement furent construits pour le compte de l'Etat, alors qu'environ 1 750 km furent donnés en concession. Les divers contrats divergeaient à tel point, qu'aucune concession ne devenait rentable en cours d'exploitation. Il ressort des documents de l'époque que le premier directeur général des chemins de fer de l'Etat, M. J.B. Masui, défendit l'idée de la constitution d'une «Société nationale» des chemins de fer belges avec participation de l'Etat

La période 1865-1880

Le 01.01.1866, 47 concessions avaient été accordées, dont 32 étaient exploitées en tout ou en partie par 17 exploitants différents. Le tableau ci-après donne un aperçu de la longueur du réseau en 1866 :

	Etat	concession
en exploitation	775 km	2 385 km
en construction	179 km	1 589 km
total	934 km	3 974 km

La direction des chemins de fer faisait toujours partie du Ministère des travaux publics. La direction de l'Exploitation comprenait quatre services qui correspondaient aux quatre zones du réseau exploité par l'Etat : les zones NO, SE, E et S. Voici quelques chiffres montrant l'importance des chemins de fer de l'Etat :

année	nombre de voyageurs	charges complètes T	colis kg
35	421 000	-	-
65	± 8 000 000	± 4 292 000	± 76 000 000
67	± 9 780 000	± 4 700 000	± 96 650 000

Pour l'année 1864, on peut, pour l'échange des wagons entre les chemins de fer de l'Etat et les chemins de fer concédés et vice-versa, citer les chiffres suivants :

Etat	concessions	228 000 wagons
concessions	Etat	251 000 wagons

Afin d'accélérer la restitution, on avait instauré une amende de 3 F/jour de retard. Les conditions générales de construction et d'exploitation d'une ligne de chemin de fer donnée en concession furent publiées par l'AM du 20.02.1866. Cette sorte de cahier des charges revêtait une importance primordiale pour les concessions, il imposait notamment :

- un nombre minimum de trains de voyageurs;
- les industries à raccorder;
- l'entretien;
- les tarifs etc...

Même la faillite du concessionnaire et la reprise de la concession faisaient l'objet de règles précises. Ce fut la dernière période avec intervention du capital privé. 750 km de voies furent encore construits sous ce régime pendant que l'Etat, de son côté, construisait 730 km de voies ferrées supplémentaires. Les concessions furent groupées; c'est ainsi que naquit par exemple le «Grand central belge». Cette nouvelle concession comprenait 511 km de lignes et assurait une liaison continue entre le réseau hollandais (Rotterdam – Anvers) et

le réseau français via Louvain, Charleroi et Givet. La «Compagnie du nord» en était une autre : elle reliait Liège, Charleroi et Mons au réseau français, permettant à celle-ci de s'approprier l'important trafic charbonnier. Des motifs politiques et économiques furent à la base du recul de la plupart des concessions, lesquelles furent forcées de respecter un tarif commun. Pour les marchandises, les tarifs différentiels furent définitivement instaurés en 1866. Alors qu'on se posait encore la question de savoir s'il fallait appliquer la même méthode aux

trains de voyageurs, des prix spéciaux furent sur ces entrefaites instaurés pour le billet aller retour, ainsi qu'un tarif spécial pour les trains d'ouvriers. L'abonnement ouvrier entra en vigueur en 1869. En 1868, une convention fut signée entre la Belgique et les Pays-Bas en vue de l'exploitation de quatre nouveaux points frontières : Hulst - Axel, Zelzate - Sas-van-Gent, Achel - Valkenswaard, Turnhout - Tilburg. L'Etat avait déjà repris 600 km de lignes en 1870 et racheta encore 440 km de lignes douze ans plus tard.

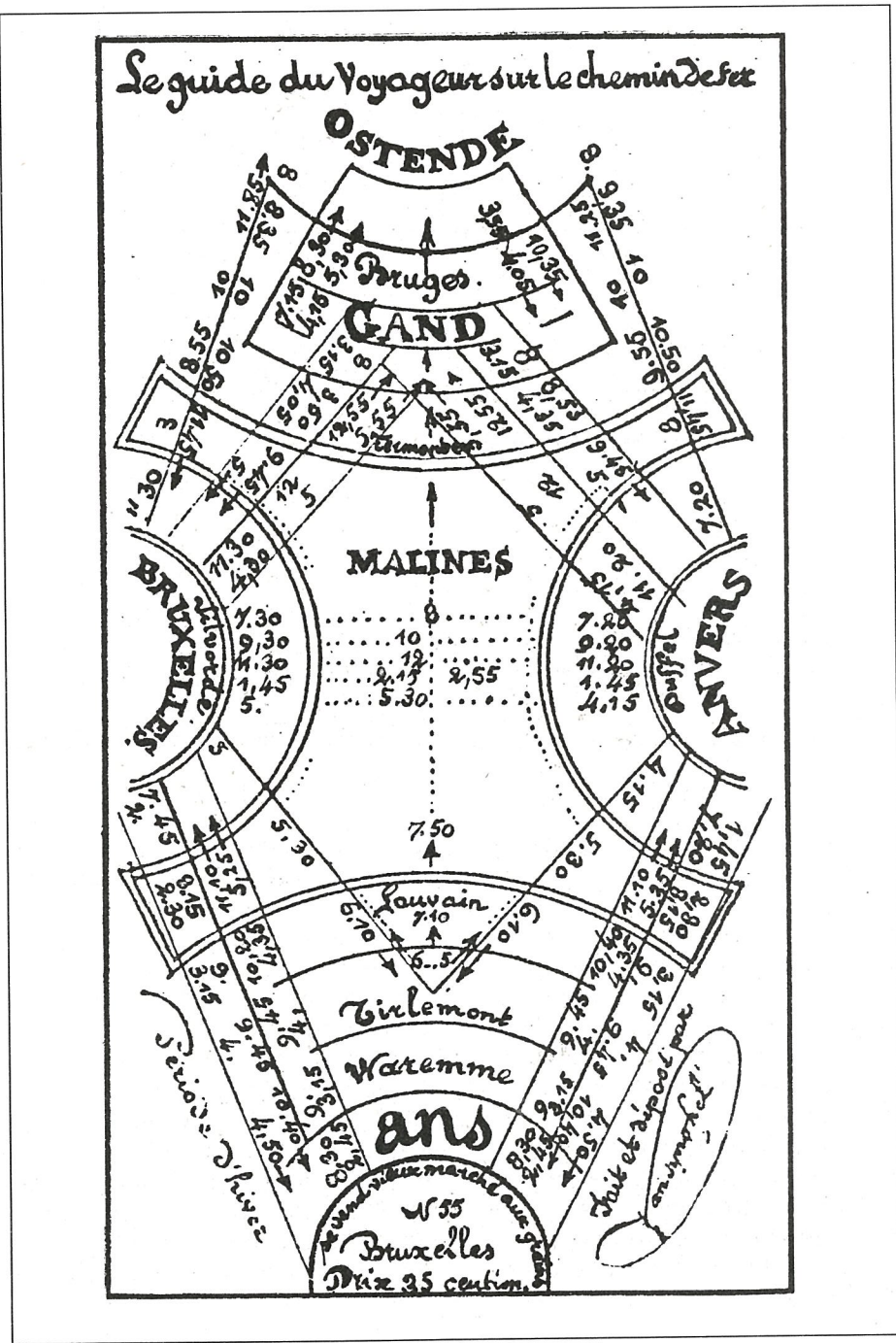
La méthode de répartition des wagons en «gares de dépôt» entraînait de nombreux parcours à vide, sans compter que la répartition n'était pas toujours rationnelle. En 1871, on décida d'appliquer une autre méthode : celle des bureaux répartiteurs établis au siège de chacun des onze groupes d'exploitation. Le rayon d'action de chaque bureau répartiteur était bien plus vaste que celui des gares de dépôt. L'excédent de wagons d'un groupe restait dans la mesure du possible sur place en attendant une réutilisation dans une gare voisine. De ce fait, les parcours à vide

diminuèrent sensiblement. Il n'existait toutefois pas d'organisme de contrôle chargé de prévenir les abus. En 1879, on créa un «bureau répartiteur central». L'effectif du parc des wagons atteignait déjà 34 600 unités pour une fourniture journalière moyenne de 6 000 wagons. Dans l'indicateur de 1879, nous découvrons :

- les lignes des chemins de fer de l'Etat, les lignes concédées, ainsi que les relations internationales;
 - que les horaires sont toujours élaborés suivant le système des 2 x 12 h;
 - que le réseau compte environ 720 gares;
 - qu'outre la catégorie des trains ordinaires qui font arrêt dans toutes les gares, il existe déjà une autre catégorie de trains plus rapides pour les relations internationales.
- Notons en passant que le Belge G. Nagelmackers fonda en 1872 la «Compagnie internationale de wagons-lits» qui devint en 1876 «Compagnie internationale des wagons-lits». En 1893, il put mettre en service des trains internationaux de luxe et put ainsi rebaptiser la société «Compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens».

La période 1881-1914

Au cours de la période 1880-1900, 500 km de lignes furent encore construits par l'Etat. Le réseau était pratiquement achevé. Le capital privé n'intervint plus que pour la construction de raccords industriels. Enfin, en 1884, un ministère spécifique fut créé par AR : «Le Ministère des chemins de fer, des postes et des télégraphes». Ce fut l'âge d'or des chemins de fer. En tant que moyen de transport, ils allaient jouer un rôle important dans le développement économique de notre pays. C'est ainsi que les chemins de fer évoluèrent à leur tour : l'infrastructure fut constamment améliorée en vue de vitesses plus élevées, de capacités plus grandes et d'itinéraires plus sûrs. Le matériel de traction devint plus puissant, le matériel voyageurs plus confortable et la capacité des



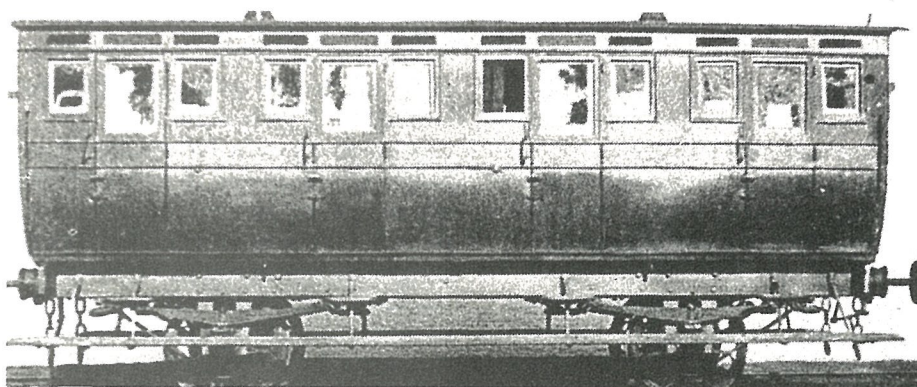
wagons fut accrue. L'offre des trains fut systématiquement adaptée en vue de répondre à la demande de transport toujours croissante. Diverses catégories de trains furent instaurées en trafic voyageurs. Certains trains comprenaient des voitures «salons» ou des voitures «restaurants». Des «trains blocks» furent mis en service pour la première fois en 1908 entre Bruxelles et Anvers, sans arrêt intermédiaire. Pour permettre l'utilisation du matériel sur d'autres réseaux et ce faisant, promouvoir le trafic international, il devenait nécessaire de parvenir à un accord. Au cours de la première conférence européenne sur le trafic par chemin de fer en 1882, 20 réseaux européens adoptèrent «l'unité technique des chemins de fer». Cet accord incluait :

- l'écartement des voies;
- la distance des roues;
- les dimensions des bandages;
- le rectangle de Berne entre les organes de traction et de ramponnement.

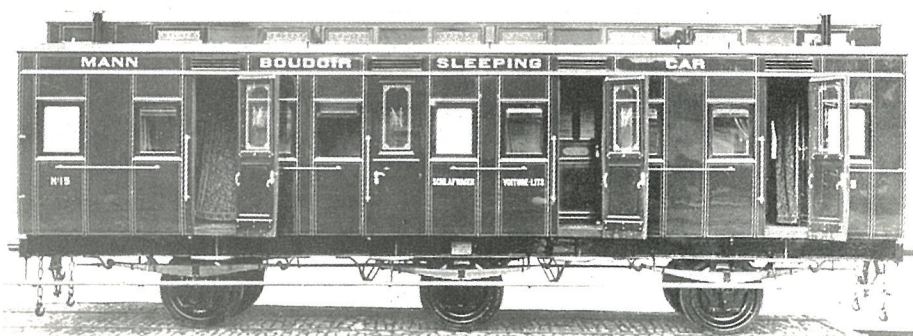
Un gabarit «passe-partout» s'appliquant au matériel vint compléter cette convention en 1887. Le réseau ferroviaire belge devint une plaque tournante du trafic en Europe de l'Ouest. Il existait huit sections frontières ouvertes au trafic voyageurs et marchandises avec les Pays-Bas; trois sections frontières étaient exploitées pour les relations avec l'empire allemand; pour le Luxembourg, il y en avait 4 et pas moins de 21 pour la France. Il existait également une liaison indirecte avec le réseau britannique. Au cours de cette période, le trafic voyageurs connut une augmentation annuelle moyenne de 6 %, tandis que le trafic marchandises accusa de son côté une augmentation annuelle continue de 3 %, celle-ci constatée depuis 1840 se maintint jusqu'en 1914.

La période 1914-1926

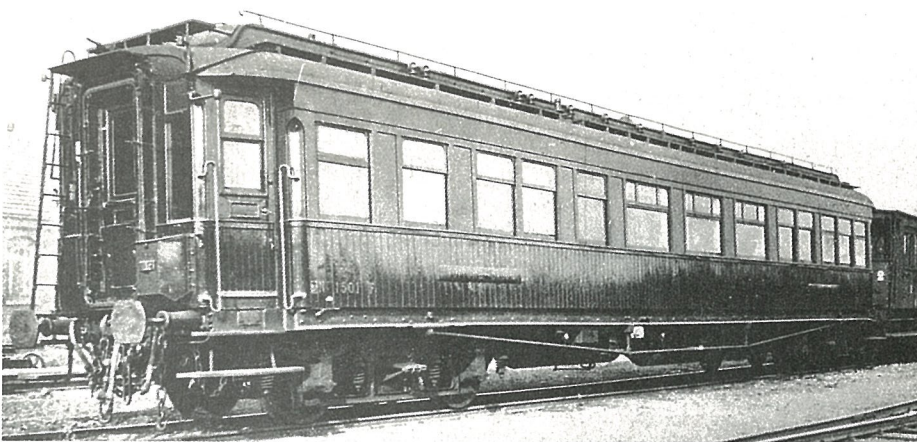
La première guerre mondiale entraîna une interruption totale du trafic normal des trains. Par contre, le commandement de l'armée utilisa intensément ce moyen de transport de masse pour le ravitaillement, le déplacement et l'évacuation des troupes et du matériel. Dans le Westhoek, la portion du territoire national restée libre, on construisit



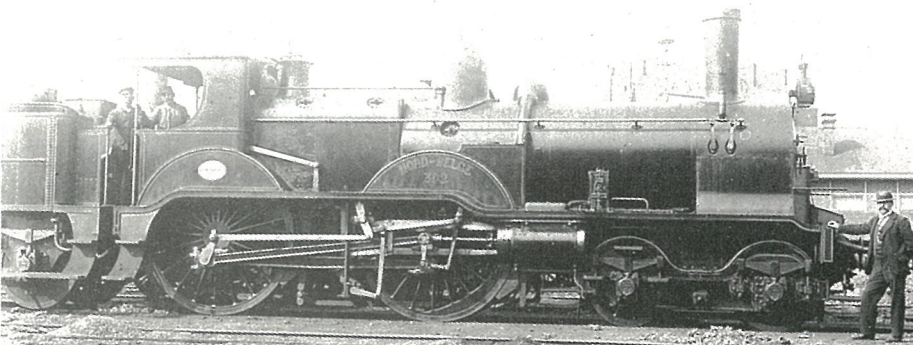
voiture «Nord-belge», 2^{ème} cl., 1860



ancienne voiture couchettes, 1873



voiture salon, 1899



la ligne La Panne – Poperinge. Les occupants, de leur côté, posèrent la ligne Aix-la-Chapelle–Sud – Tongres, ainsi que la gare de marchandises de Montzen. Dès la fin 1914, l’occupant mit en circulation des trains de voyageurs et le nombre de trains augmenta déjà de façon significative en 1915. Tous les mois, l’occupant éditait un indicateur. Il concernait en fait tous les trains militaires qui, moyennant autorisation spéciale étaient accessibles aux civils dans la limite des places disponibles et pour autant que ces personnes fussent en possession d’un passeport valable. Au lendemain de l’armistice, la remise en service ne s’effectua que progressivement en partie en raison de la pénurie de matériel et de la destruction de l’infrastructure et en partie en raison de l’état de marasme prolongé de l’industrie et du commerce. En revanche, l’effectif du personnel s’accrût de 40 000 unités entre 1913 et 1925. De plus, un concurrent fit alors son apparition : l’automobile. Par suite de l’augmentation du trafic, on avait déjà constaté avant la première guerre mondiale un manque de coordination en matière de mesures à prendre en cas d’accidents ou de perturbations.

A l’instar de ce qui se fit en 1913 au niveau de la direction des chemins de fer allemands à Cologne, à savoir la création d’un bureau de régulation du trafic ferroviaire en liaison téléphonique directe avec les gares, la direction des chemins de fer belges projeta en 1914 d’équiper la ligne à trafic dense (Schaerbeek – Aix-la-Chapelle) de trois bureaux de régulation. Mais la première guerre mondiale devait bouleverser ces plans et ce n’est qu’en 1921 qu’un nouvel essai eut lieu sur la ligne Schaerbeek – Namur. Il s’agissait d’un « *dispatching-system* » copié sur le modèle américain, que l’armée américaine avait expérimenté sur le réseau français pendant la guerre. Toute la ligne était gérée à partir d’une seule cellule et le régulateur était en liaison avec les divers postes et gares par une ligne téléphonique sélective ; en outre, il graphiquait en temps réel la situation du trafic sur toute la ligne. Le résultat dépassa toutes les espérances : une plus grande régularité et un meilleur rendement du matériel de traction furent rendus possibles de sorte qu’en 1922, 417 km de lignes à trafic dense étaient déjà équipées d’un système de *dispatching*. En 1926, la plupart des relations internationales étaient rétablies et

des trains de luxe reliaient à nouveau les grandes villes. Une liaison directe avec voitures de 1^{ère} et 2^{ème} classe fut instaurée entre Paris et Bruxelles sans arrêt intermédiaire (temps de parcours : 3.55 h). Des trains semi-directs furent mis en service sur les lignes qui rayonnent au départ de Bruxelles. En 1923, un accord fut conclu entre les chemins de fer de l’Etat, la société de Bruges-Maritime et le London and North-Eastern railway pour la création d’un service de ferry-boat entre Zeebrugge et Harwich. Bien que les chemins de fer britanniques n’eussent pas – tout en adoptant le même écartement – adhéré à l’accord de « *l’Unité technique* » du continent, il fut possible, en construisant des wagons conformes au gabarit britannique, d’assurer un transport par fer entre le continent et la Grande-Bretagne, sans effectuer de transbordement de marchandises d’un wagon à un autre. Un nouveau trafic frontalier fut organisé entre les réseaux belge et britannique. La plupart de ces wagons étaient des wagons isothermes ou frigorifiques convenant idéalement pour le transport des denrées périssables.

D. Demonie
ingénieur en chef

train d’artillerie lourde de l’armée belge

