

UN ÉVÈNEMENT CAPITAL DE L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER BELGES

Par H. Th. DESCHAMPS (1)

EN 1839, à l'époque de la réconciliation hollando-belge, le premier système de chemin de fer voté par les Chambres de Bruxelles était déjà plus qu'à moitié construit. Mais il ne comptait encore aucun prolongement international. Les neuf années qui suivirent allaient être celles de l'achèvement du réseau et de la jonction ferroviaire avec la France et l'Allemagne.

Le Zollverein, bloqué au nord par les villes hanséatiques, se souciait fort d'obtenir un débouché commode vers Anvers et la mer. Aussi, dès le 1^{er} novembre 1843, le chemin de fer du Rhin à l'Escaut fut ouvert à la circulation, en dépit de grosses difficultés techniques qu'avait suscitées l'exécution du tronçon d'Aix-la-Chapelle à Ans. Du côté français, en revanche, on montrait moins de hâte, et surtout moins de détermination. La France, à propos des chemins de fer, s'enfermait dans les discussions théoriques. C'est en vain que les économistes parisiens réclamaient la prompte exécution d'une grande ligne du nord au sud, et que le représentant de Louis-Philippe à Bruxelles dénonçait la mainmise de l'Allemagne, grâce aux chemins de fer, sur le royaume belge : ils n'obtenaient que le vote de deux petites lignes locales, de Lille et de Valenciennes à la frontière, en juin et juillet 1840. Peu de temps après,

d'ailleurs, la crise d'Orient faisait ajourner l'octroi de tout autre crédit.

La question n'allait être sérieusement reprise qu'en 1842. On sait que le ministre Teste, grâce à de savantes manœuvres, réussit à faire accepter alors par le parlement français un projet de réseau national. Mais le Trésor était désormais dégarni par les dépenses d'armement, tandis que banquiers et prêteurs, échaudés par quelques faillites, craignaient d'engager leurs ressources dans la construction des chemins de fer. Contre son gré, l'Etat dut se charger d'entamer lui-même les travaux sur la ligne du Nord. A vrai dire, ils n'avancèrent guère, jusqu'à ce que, la confiance revenue, et même la spéculation, le baron James de Rothschild eût réussi à englober ses concurrents dans une sorte de consortium, et, le 9 septembre 1845, à obtenir la concession de haute main. Dès lors, sous l'impulsion du puissant financier, le chemin de fer de Paris à la frontière allait vite devenir une réalité. Au bout de neuf mois, à la mi-juin 1846, tout était prêt pour l'inauguration de la ligne entière.

(1) Larges extraits d'un article paru dans « Les Cahiers historiques » au début de cette année.

Depuis plus de quatre ans déjà, le réseau belge s'étendait jusqu'à Mouscron et jusqu'à Quiévrain. La France était en retard au rendez-vous que l'active Belgique lui avait proposé. Pour y remédier, pour marquer aussi l'importance politique du premier grand chemin de fer international ouvert à la circulation, Guizot désirait entourer les fêtes d'inauguration de tout le faste possible. En 1843 et en 1844, l'envoyé prussien en Belgique avait solennellement célébré, à Anvers, à Liège, la jonction de l'Escaut au Rhin : on ferait plus et mieux, à Lille et à Bruxelles à la fois.

Les officiels belges étaient moins décidés à se répandre en dépenses de parade. Malou, ministre des Finances, se savait mal en selle. Peut-être craignait-il de se faire taxer par la Chambre de dilapideur ou, pis encore, de francophile. En fin de compte, pourtant, le gouvernement belge se plia aux désirs du

Il faut dire que Rothschild avait vu large et grand. Plus de trois mille invitations avaient été lancées pour l'inauguration du chemin de fer. Le samedi 13 juin, le dimanche 14 surtout, tout ce qui à Paris avait un nom, du loisir et de la puissance s'enfourna dans les convois officiels de l'embarcadère Saint-Lazare, sous les yeux des badauds enthousiastes. Trois locomotives, pavoisées aux couleurs de la France et de la Belgique, emportèrent chacune vers le Nord une vingtaine de wagons. Les voyageurs avaient été l'objet des plus expresses recommandations, dont celle, en usage sur le réseau belge, de ne sortir des voitures qu'une minute au moins après l'arrivée. C'était la prudence même... Lille fut atteint sans encombre par les trois convois, le dimanche, entre quatre et cinq heures du soir. Au même moment, le ministre belge des Travaux publics, l'envoyé français en Belgique, diverses personnalités du Sénat et de la

due de la place Vendôme. Quinze cents personnes dînèrent ensemble. Le dessert, comme de coutume, provoqua une floraison de discours et de compliments. Le duc de Nemours célébra de façon assez banale la fraternité franco-belge. Le prince de Ligne répondit par quelques mots aimables. Rothschild conclut, en portant d'abord son verre à la santé du roi Louis-Philippe, puis à celle du roi Léopold, noble personnification d'une nation généreuse et amie grâce à qui le peuple belge avait été le premier de l'Europe qui ait conçu et réalisé un système complet de chemin de fer.

Dans le brouhaha général, on n'entendit guère les toasts, mais on les applaudit. On applaudit même le « Chant des chemins de fer » qui suivit, et ce fut sans doute plus méritoire. Car si la musique, de Berlioz, pouvait passer, les vers, de Janin, étaient réfractaires à toute poésie... La soirée s'acheva par un bal, offert par la municipalité. Mais on ne dansa pas très tard, car le voyage n'était pas terminé. A deux heures du matin, un premier convoi d'infatigables quitta la gare de Lille pour la Belgique. Les deux trains officiels devaient partir à huit heures.

Nous avons plusieurs relations du premier voyage de Lille à Bruxelles en chemin de fer. L'une des plus pittoresques est celle que Théophile Gautier envoya à Emile de Girardin pour le journal « La Presse ». Mais elle prend de telles libertés avec la vraisemblance qu'on se demande si le bon Théophile, sans oser l'avouer, ne s'est pas ressenti du banquet de la veille...

... A Courtrai, toute la population a paru le long de la voie. On a même tiré le canon, raconte Janin, et avec tant de verve qu'on a cassé quelques vitres.

A Gand, nouveaux canons : cette fois, ce sont ceux de l'armée. Une démonstration militaire est organisée en l'honneur des princes. Gautier admire la fière tenue des troupes belges. Sont-ce paroles d'artiste ? *Nous ne leur reprocherons, poursuit-il, que leurs affreux pantalons noirs...* La randonnée se poursuit, à vol d'hirondelle. On passe Termonde, puis Malines, le cœur du réseau belge. Bruxelles est proche. L'affluence se fait plus nombreuse de part et d'autre du chemin. Et voici que, par un artifice encore irréaliste, le convoi qui suivait à peu de distance le train des princes rejoint celui-ci sur une voie parallèle et roule de conserve avec lui durant les derniers kilomètres. L'admiration des voyageurs se corse d'un soupçon d'inquiétude ; les acclamations grandissent... L'arrivée par un temps radieux, est triomphale. Il est quatre heures.



cabinet des Tuileries : et le bon peuple approuva, avide de fêtes et de réjouissances.

Les principales autorités françaises furent invitées aux cérémonies de Bruxelles. Il fut convenu que l'héritier du trône, le duc de Nemours, ferait le voyage de Belgique, en compagnie de son frère le duc de Montpensier, des ministres des Travaux publics et du Commerce, du garde des Sceaux, du préfet de la Seine et d'autres personnalités encore. Le prince de Ligne et Firmin Rogier, représentants de la Belgique à Paris, obtinrent de leur chef la permission d'escorter les visiteurs...

Chambre des représentants débarquaient de Bruxelles par train spécial, et la cérémonie française commença.

L'inauguration proprement dite se fit à la gare de Lille. Un orchestre imposant, dirigé par Hector Berlioz, exécuta les deux hymnes nationaux. L'archevêque de Cambrai, Mgr Giraud, bénit la voie et les wagons et exalta les bienfaits du progrès scientifique. Mais le clou de la fête était ailleurs : c'était l'immense banquet que la compagnie du Nord offrait à ses invités tout près de l'Hôtel de ville, sous une tente, dit le « Journal des Débats », de l'éten-

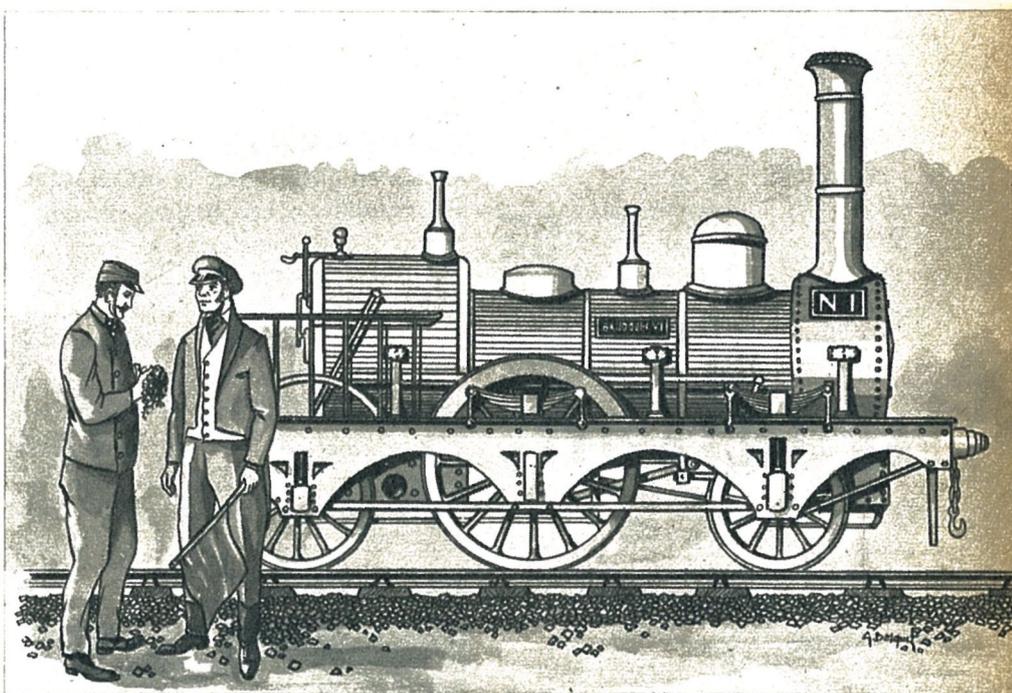
Un cri immense, spontané, foudroyant salua l'entrée en gare du wagon princier. En bonne place, les Souverains belges, entourés d'un grand appareil de troupes, attendent les visiteurs. Derrière eux, les maisons sont noires de monde, jusqu'aux toits. Bruxelles trépigne d'enthousiasme et de cordialité. C'était une joie immense, relate un correspondant des « Débats », la joie de deux frères qui s'embrasent ; mais ici les deux frères sont deux peuples entiers...

Le roi Léopold, à cause de la mort récente du grand maréchal de la Cour, ne traitait au Palais que les princes. Mais la Ville de Bruxelles avait convié plus de trois cents personnes à dîner dans la salle du Grand-Concert. Le banquet du Grand-Concert fut très apprécié par les invités, autant pour ce qu'on y servit que pour l'atmosphère d'amitié dans laquelle il se déroula. La Belgique, patrie des appétits vigoureux, et des bonnes caves, s'acquerrait de nouveaux titres à la reconnaissance des Français. Au dessert, les princes étant absents, la parole fut aux hommes d'Etat. Ils ne s'en privèrent point. Dumon, au nom du Gouvernement, Dupin aîné pour les parlementaires burent à l'union des deux nations. Les choses se gâtèrent lorsque Rogier, inopinément, proposa la santé d'Odilon Barrot, son confrère en opposition à Paris, et que l'abondant tribun répliqua par un toast aux progrès de la liberté constitutionnelle dans les deux pays. Les officiels, embarrassés par cette irruption de la politique intérieure au milieu des effusions franco-belges, jugèrent bon de lever la séance au plus vite. Le grand bal offert par l'administration des Chemins de Fer belges dans le hall de la gare du Nord n'effaça pas tout à fait l'impression créée par cet incident. Il était pourtant merveilleux, de l'avis général. Imaginez la place de la Concorde couverte d'une élégante et aérienne construction, toutes les tulipes de la Hollande, toutes les glaces de Venise et plus de dix mille personnes se promenant dans ce palais éclatant de lumières, écrivit la « Quotidienne ». Le « National » renchérisait : Jamais un spectacle aussi magnifique n'avait frappé nos regards... Nous avons vu de belles fêtes ; nous en avons tous rêvé de gigantesques ; mais nous n'avons rien vu ni rêvé qui, pour la grandeur, la magnificence et le goût, puisse être comparé à la fête dont le Gouvernement belge était hier l'ordonnateur et l'amphytrion. Les demoiselles belges valsaient mal, parce que la danse, en Belgique, expliquait le « Constitutionnel », est encore dans l'enfance. Mais la musique était bonne, et le buffet regorgeait de mets délicieux, à ravir un couvent de nonnes. En définitive, à en croire la dévote « France » elle-même, la surprise et l'admiration éclataient sur tous les visages.

De si bonnes choses ont une fin. A deux heures du matin, un convoi repartit pour la France. A huit heures, les princes eux-mêmes se remirent en route. Le retour, par Mons et Valenciennes, fut un peu lassant, à cause de la fatigue et de la chaleur, et aussi en raison de l'excessive lenteur des trains belges. Les Belges, ironisa le correspondant du « Constitutionnel », sont d'un naturel calme et posé. Je soupçonne en outre qu'ils aiment à laisser croire que leur pays est plus vaste qu'il ne l'est réellement...

Quoi qu'il en soit, tous les voyageurs revenaient enchantés de leur randonnée en Belgique, accomplie sans accident et sans retard. Les fatigues mêmes tournaient en plaisir, écrivit galamment Jules Janin. Le prince de Ligne reçut de toutes parts

l'écrivait le « Constitutionnel », le 14, mais encore un fait politique de premier ordre : deux nations sœurs se rencontraient et apprenaient à se mieux connaître. C'est aujourd'hui surtout que l'ancien royaume des Pays-Bas a cessé d'exister, proclamait Louis de Carné dans la « Revue des Deux-Mondes ». L'« Epoque » alla jusqu'à parler de « conquête pacifique du Rhin », et imprima que le chemin de fer du Nord avait placé la France et la Belgique entre deux parenthèses. Plus que d'autres, les partisans de l'Union douanière, cet objectif si souvent visé et toujours manqué depuis plus de dix ans de négociations, profitèrent de l'aubaine pour remettre en cause leur projet favori : « Nous avons longtemps discuté la question



des remerciements et des éloges pour l'accueil chaleureux que les Belges avaient réservé à leurs hôtes. La Belgique, manda-t-il dès son retour à Paris, a grandi dans l'esprit de la France, tant par le fait international qui a produit cette manifestation, que par la manière dont elle a su prouver à ses voisins que si elle sait donner l'impulsion aux conceptions du génie industriel et commercial, elle sait aussi donner l'exemple, par l'élan de sa population, en matière de procédés délicats, généreux et hospitaliers.

Ainsi l'inauguration de la ligne du Nord n'avait-elle point été seulement l'événement capital de l'histoire des chemins de fer en France, comme

de l'union douanière, écrivit au « Siècle », de Lille, l'économiste Wollowski : les deux tringles de fer sur lesquelles s'élança la locomotive traînant à la remorque des milliers de voyageurs et de riches cargaisons de marchandises, l'auront promptement résolue.

Les voyageurs français avaient trouvé le temps de visiter sommairement la capitale. Certains d'entre eux, partis de Lille par le convoi de nuit, avaient poussé jusqu'à Anvers avant d'assister au banquet et au bal de Bruxelles. Ce sont de ces fantaisies que l'on peut se passer dans un pays tout sillonné de chemins de fer, remarqua le « Constitutionnel »...