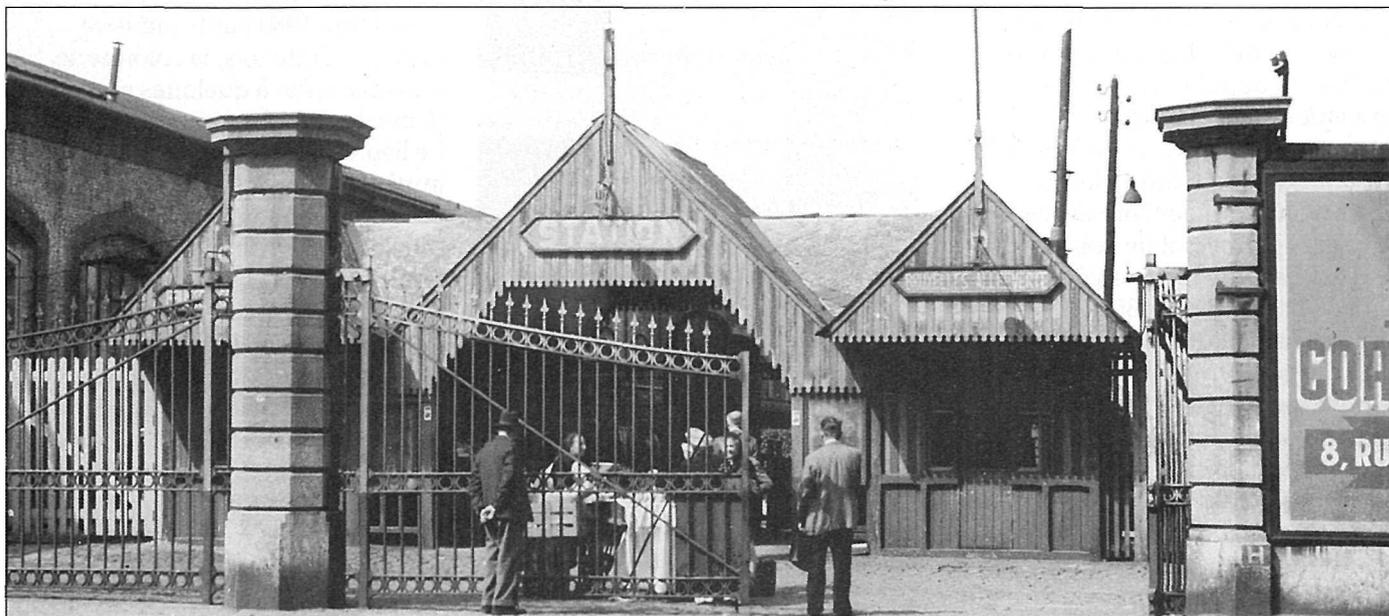


150 ans de chemin de fer en Belgique



1985 sera l'«année des transports en commun» : pour la simple raison que jamais autant d'anniversaires de faits marquants dans l'histoire ferroviaire n'auront été célébrés simultanément. Jugez-en. Le 5 mai 1985, le rail belge existera depuis cent cinquante ans, l'AICCF (Association internationale des Congrès de chemins de fer) ainsi que l'UBTCUR (Union belge des Transports en commun urbains et régionaux) et par la même occasion, la SNCV (Société nationale des Chemins de fer vicinaux) fêteront leur centenaire. Enfin, le 5 mai 1985 il y aura également cinquante ans que fut inaugurée officiellement la première ligne électrifiée du réseau de la SNCB, c'est-à-dire Bruxelles-Anvers.

Des comités et des commissions s'occupent déjà très activement de l'organisation des manifestations les plus diverses à prévoir en 1985. Elles seront évoquées en leur temps.

Bien avant l'inauguration de la première ligne reliant Bruxelles Allée Verte à Malines, il fut question de chemin de fer en Belgique.

Paradoxalement, c'est en 1816, à l'occasion du creusement du canal de Bruxelles à Charleroi, que l'on évoqua la possibilité de transporter la houille dans des véhicules circulant sur rails. En 1821, Thomas Gray et John Cockerill proposèrent au roi Guillaume I de transformer le canal en chemin de fer à traction

hippomobile. La pétition, datée d'Étterbeek, ne fut pas retenue. Actuellement, peu de personnes songent, en se promenant le long de ce canal, qu'elles auraient pu y voir passer des trains plutôt que des chalands.

Chez nous, comme dans tant d'autres pays, les premières voies ferrées naquirent au fond des charbonnages, et au Bois du Luc. Le site de ce charbonnage a été classé. Il peut être observé depuis les trains circulant sur le tronçon

nouvellement électrifié de la dorsale wallonne, à proximité du fameux triangle de La Paix à La Louvière. En y exécutant les grands travaux, la SNCB a pris les mesures nécessaires à la sauvegarde du site, notamment en construisant un grand mur de soutènement évitant tout glissement du terrain préjudiciable aux constructions rappelant l'ancien charbonnage. En 1830, le Comité d'industrie et d'agriculture de Liège s'adressa au Gouvernement pour obtenir un

chemin de fer devant relier l'Escaut au Rhin. Les ingénieurs Simons et De Ridder menèrent l'étude. Les circonstances firent en sorte que cette ligne ne fut réalisée que bien plus tard (1869). Elle entra dans l'histoire sous le nom de Rhin d'Acier. Elle subsiste mais son activité est extrêmement réduite. De plus en plus de voix se font entendre pour lui rendre son importance première.

Quelques autres projets de lignes de chemins de fer virent encore le jour avant 1835. De ceux qui furent réalisés, il ne subsiste rien sauf quelques rares gravures.

Une photo aérienne prise lors de la restauration du Grand Hornu (Saint-Ghislain) par l'architecte Guchez, permettait de voir l'ancien tracé de la ligne ferrée créée par De Gorge-Legrand en 1830.

Après la signature du traité des XXIV articles en 1831, le Gouvernement allait devoir prendre une décision importante pour assurer la survie de la jeune nation belge. En effet, il s'avéra très rapidement, compte tenu de l'état de nos relations avec les Pays-Bas, que la Belgique ne serait viable qu'à la condition de disposer de moyens de communications indépendants de la voie d'eau.

Les ingénieurs Simons et De Ridder étudièrent le railway britannique et déposèrent un projet raisonné pour l'établissement d'un réseau ferré.

La réalisation de ce projet fut sanctionné par la loi du 1^{er} mai 1834.

La construction du premier tronçon devant relier la capitale à Malines fut entamée immédiatement et l'inauguration eut lieu en grande pompe le 5 mai 1835.

De la première gare de l'Allée Verte, il ne subsiste rien. Un hélicoptère fut créé sur son emplacement en 1958, lors de l'exposition internationale et universelle. A présent, d'imposants blocs à appartements et de bureaux y sont construits. Le tracé de la première ligne est occupé actuellement par l'avenue de l'Héliport, la place Gaucheret, la rue Ph. Thomas et la rue du Progrès où cette ligne rejoignait les voies de Bruxelles Nord. A hauteur de la



la colonne milliaire

chaussée d'Anvers, où se trouvait un important passage à niveau, subsiste une maisonnette de garde-barrières que son actuel occupant a peint en un bleu criard. Le jardinet est encore entouré des clôtures typiques de la SNCB.

Curieusement, certains pignons sont construits en arc de cercle. Afin de ne pas perdre le moindre centimètre carré de terrain, de plus en plus coûteux à Bruxelles, les constructeurs réalisèrent leurs bâtiments en épousant exactement le tracé de la ligne.

A la place Gaucheret, une plaine de jeux a été réalisée en utilisant de belles traverses ferroviaires dont on dirait qu'elles attendent le retour hypothétique d'un bon vieux train. Ce n'est vraiment qu'à Malines que l'on retrouve un étonnant témoin

de la journée mémorable du 5 mai 1835. Il s'agit de la colonne milliaire qui fut inaugurée par le ministre de Theux à l'arrivée du premier train. Cette colonne, haute de 7 mètres, marquait à la fois l'origine du premier kilomètre et le centre du réseau dont la construction venait d'être décidée. Ce monument eut une existence mouvementée. Il fut déplacé six fois pour permettre les extensions successives du chemin de fer. Il fut réinauguré le 14 septembre 1980 par le ministre Spitaels. Cette fois, la colonne se retrouve enfin à quelques mètres à peine de son premier emplacement. Le lieu véritable de son implantation est indiqué par une plaque commémorative dans la salle des guichets de la gare de Malines.

L'atelier central de Malines, «l'arsenal» dans la bouche populaire, est devenu une ville dans la ville. Il est quasi aussi ancien que le rail belge.

Quelques bâtiments originaux subsistent. Les fondations d'autres bâtiments de cette époque héroïque, ainsi qu'un tronçon de l'ancienne ligne reliant Malines à Louvain ont été découverts récemment.

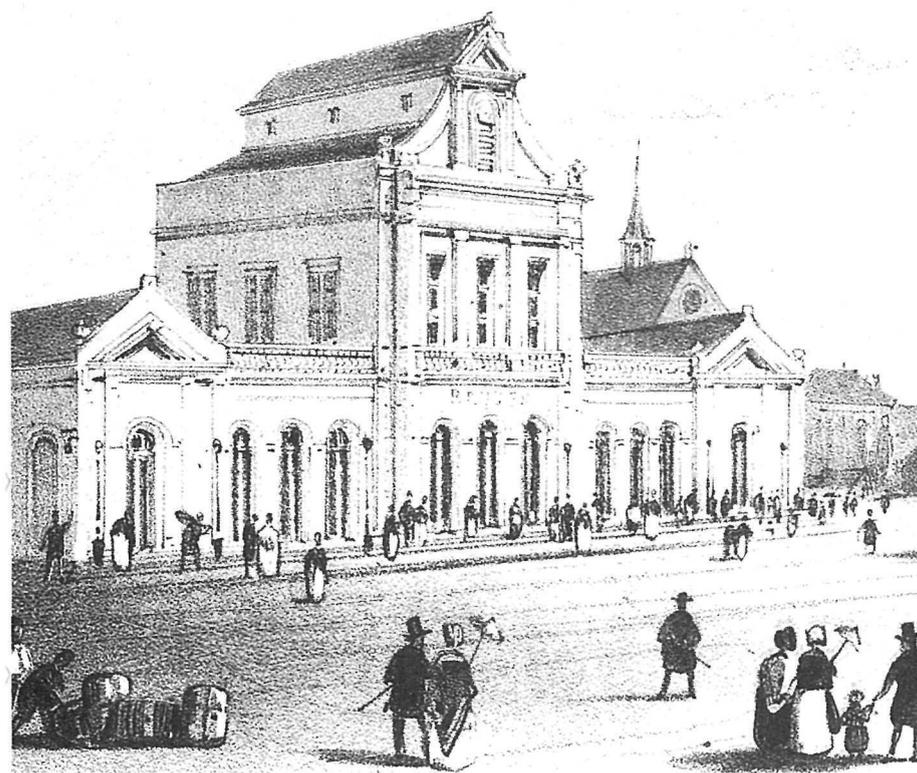
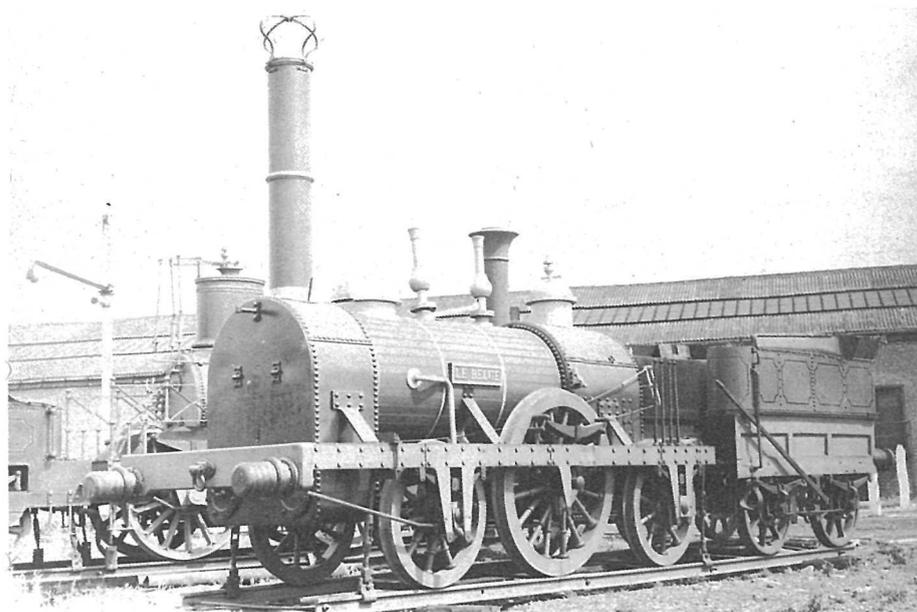
Sous la dynamique impulsion de Monsieur Verbeeck, ingénieur en chef, adjoint au directeur du Matériel et directeur de l'Atelier Central, un remarquable musée du rail malinois a vu le jour. Les membres du club «De Mijlpaal» (la colonne milliaire) regroupant de nombreux pensionnés, ont réalisé une superbe maquette de 5 m x 5 m, un véritable bijou, représentant Malines et ses premières installations ferroviaires de 1835.

Une deuxième maquette similaire mais représentant la situation en 1885 est en voie d'achèvement. Des trains de 1835, nous ne possédons plus rien sauf une maquette 1/1 de l'Eléphant, la grande vedette du 5 mai 1835, et du Belge, la première locomotive construite par J. Cockerill à Seraing et mise en service le 30 décembre 1835. La pièce maîtresse du musée du chemin de fer à Bruxelles Nord est certainement la locomotive Le Pays

de Waes, conçue et construite par l'ingénieur De Ridder en 1842, pour le premier chemin de fer public à écartement métrique concédé à ce même ingénieur. La locomotive ne fut retirée du service qu'en 1890 et conservée telle quelle on ne sait trop par quel heureux hasard. Puisque nous sommes au musée, nous ne pouvons assez en recommander la visite aux amateurs de chemin de fer. Ce musée est modeste mais on s'y sent en famille. On y trouve une splendide collection de maquettes de

locomotives, de voitures, de wagons, l'histoire de la voie et des signaux, de nos gares, de la jonction Nord-Midi, etc.

La plupart des anciennes gares de Bruxelles ont été remplacées par des constructions modernes. De bonnes vieilles gares bruxelloises subsistent néanmoins, entre autres le Quartier Léopold, Forest Midi, Uccle Calevoet, Cureghem, la coquette gare royale à Laeken, la gare de la chaussée de Louvain à Saint-Josse,... Schaerbeek...



Groenendael.

Nous n'avons ni l'ambition ni la possibilité, dans les limites de cet article, de dresser un inventaire de tout ce qui constitue en fait notre archéologie industrielle ferroviaire. Laissons à chacun le plaisir de faire des découvertes personnelles. Signalons néanmoins quelques réalisations spéciales, insolites, émouvantes ou étranges.

La première gare de Bruges construite en 1837 fut démontée pierre par pierre et réédifiée en 1870 à Renaix où elle se trouve toujours. Le même sort fut réservé à la première gare de Tournai, construite en 1842 au quai de l'Arsenal, actuellement quai Staline. Lorsqu'une nouvelle gare fut construite en 1875 à Tournai selon les plans dressés par l'architecte Beyaert, l'homme de nos billets de 100 F, l'ancien bâtiment fut transféré à Leuze.

La gare d'Anvers Dam fut déplacée d'un seul bloc, en 1907, selon une technique mise au point par l'ingénieur italien Morglia. Durant le transfert, et pour démontrer la confiance qu'il accordait à la technique moderne, le chef de gare se montra à diverses reprises à la fenêtre de ses appartements dans sa gare en ballade.

La gare (j'allais écrire la cathédrale) d'Anvers Central fut érigée selon les plans de l'architecte de La Censerie et inaugurée en 1898. Ce monument néo-classique a été classé. Il est bien malade, rongé qu'il est par la pollution. C'est la seule gare belge, avec Bruxelles Tour et Taxis, à disposer encore d'une imposante marquise classique.

Saluons au passage ce qui subsiste des créations de l'architecte Cluijsenaar dont l'œuvre la plus connue du grand public est constituée par les Galeries Saint-Hubert à Bruxelles. Cet architecte conçut les gares étranges de la Compagnie de Dendre et Waes dont subsistent les gares d'Alost, de Ternat et de Schellebelle.

Dans le domaine des ouvrages d'art, signalons les ponts Vierendeel e.a. à la sortie de Bruxelles Midi vers Mons, le viaduc de la Pède et le pont de Mont Saint-Guibert, deux des premiers ouvrages en béton armé.

Durant la première guerre mondiale, le chemin de fer belge subit de profondes modifications. Un des rares témoins de cette triste époque est la ligne de Montzen à Tongres avec son fameux viaduc de Moresnet. Pour les prisonniers russes qui construisirent la ligne, ce fut un camp de concentration avant la lettre.

Le musée de Bruxelles Nord a déjà été évoqué. A défaut de place et de moyens financiers, il n'est pas possible de lui donner l'extension souhaitée et indispensable. Jour après jour, la SNCB et les cheminots mettent à l'abri des témoins, grands et petits, importants ou modestes, de notre passionnant passé, ou les restaurent.

Ainsi, lorsque des temps meilleurs se présenteront, les générations à venir trouveront de quoi installer un merveilleux musée du rail. Et puisque, en cette matière, la locomotive à vapeur semble occuper une place de choix dans le cœur des amis du rail, tranquillisons-les en leur disant que plusieurs dizaines de locomotives à vapeur ont été sauvées et même restaurées.

A titre d'exemple nous n'en citerons que quelques-unes. A côté de l'émouvante petite locomotive tender type 16, citons la merveilleuse Pacific type 10, la 10018 qui assura, le 29 septembre 1956, la dernière circulation « vapeur » sur la ligne 162 Arlon-Bruxelles, la locomotive, type 12, semblable à celle qui obtint le ruban bleu de la vitesse en 1939, et enfin,



last but not least, la locomotive 29013, toujours opérationnelle, devenue historique puisqu'elle assura la traction du dernier train officiel en traction vapeur, le 20 décembre 1966 entre Ath et Denderleeuw. N'oublions pas, pour terminer, les remarquables réalisations dues à des particuliers, qui, animés du feu sacré, ont su créer des musées vivants de la vapeur à

Mariembourg, à Vilvorde, à Zolder et à Erezée, les musées du tram à Schepdael, à Edegem, Lobbes et Warsage. En un mot, mine de rien, les amis des chemins de fer et autres nostalgiques du passé peuvent se rassurer, la Belgique est et reste une merveilleuse caverne d'Ali Baba débordante de trésors ferroviaires.

G. Feron