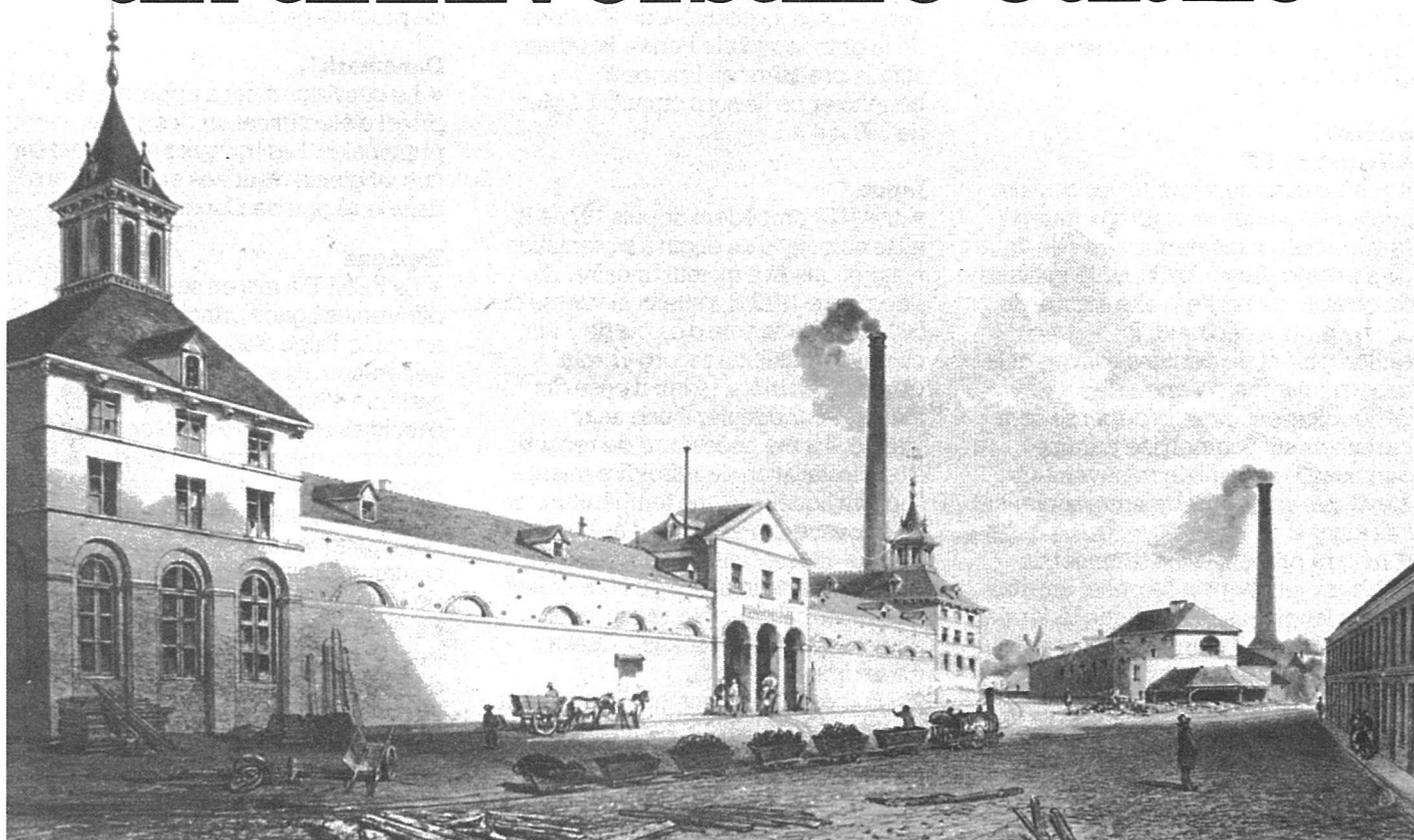


un anniversaire oublié



Le « petit » chemin de fer du Grand Hornu à St-Ghislain.

Cette année, en même temps que le cent cinquantième anniversaire de l'Indépendance de la Belgique, on pourrait également fêter le cent cinquantième anniversaire de la mise en exploitation du premier chemin de fer industriel belge dont l'histoire, tout au moins à ses débuts, fut aussi tumultueuse que notre « révolution » de 1830.

Qu'on en juge !

L'Histoire de Belgique nous apprend que la première ligne de chemin de fer fut inaugurée dans ce pays le 5 mai 1835 : elle reliait Bruxelles à Malines. Il s'agissait, en fait, d'une ligne « officielle » assurant le transport des voyageurs.

Ce qu'on sait moins, c'est qu'une autre ligne de chemin de fer, qu'on appellerait aujourd'hui « ligne industrielle », fonctionnait en Belgique depuis 1830 en traction hippomobile d'abord (en traction vapeur à partir de 1835), à l'instar de la ligne de Saint-Etienne à Andrezeux en liaison avec la navigation de la Loire.

Et c'est un Français, aux origines modestes, mais à l'esprit entreprenant qui, à l'époque où la France étendait sa domination bien au-delà de ses frontières actuelles, sous l'égide de Napoléon 1^{er}, en fut l'artisan ; il s'installa au Borinage, et participa d'une façon très active au développement économique de cette région.

Henri De Gorge, puisque c'est de lui qu'il s'agit, naquit à Villers-Pol en 1774 (ancien Hainaut français, aujourd'hui département du Nord) à une dizaine de kilomètres de Valenciennes et de l'actuelle frontière franco-belge. Il était le fils d'un cultivateur.

Son contrat de mariage lui conférait la qualité de « garde-magasin des chauffages » chez son beau-père. Il deviendra ensuite marchand de charbon et c'est comme tel qu'il apparaît au Borinage.

En l'an XIII, il passe un contrat d'achat avec l'exploitant des charbonnages du Grand Hornu. En 1810, il achète pour une bouchée de pain l'exploitation de ce dernier. Modeste au départ, Henri De Gorge – qui, au moment de son mariage, possède selon le contrat

13 833 livres, 10 sols et sa femme 1 500 francs et une dot de 20 000 francs – a déjà pu faire fructifier son capital initial. Ajoutons qu'à sa mort, en 1833, sa fortune est évaluée à trois millions de francs de l'époque !...

Sous sa direction, l'exploitation des charbonnages du Grand Hornu, considérée au moment de sa reprise par Henri De Gorge comme une « mauvaise affaire », devient rapidement florissante par l'abandon de gisements épuisés, la mise en exploitation de nouvelles couches, le creusement de dix nouveaux puits d'extraction communément appelés « fosses » dans les régions houillères. En vingt ans, la production des charbonnages du Grand Hornu passe de 16 000 à 100 000 t. Mais Henri De Gorge, qui a ajouté à son patronyme celui de « Legrand », fixe sa main-d'œuvre : il construit une cité ouvrière (que l'on vient voir de loin) autour de son exploitation ; il crée des ateliers où l'on fabrique du matériel de mine, des machines à feu (ou à vapeur) et plus tard des locomotives.

La cité ouvrière, toujours habitée

aujourd'hui, rassemble 425 maisons où vivent 2 500 personnes, sous le règne de M. De Gorge.

L'ensemble respire un certain style et reflète la pensée et l'ambition de son promoteur. Chacune de ces maisons a son jardinet, son four, sa réserve à charbon. Jadis, il y avait aussi des lavoirs, des écoles, des locaux de réunion, une bibliothèque, une fanfare, un dispensaire, deux kiosques à musique, deux grandes places plantées d'arbres dont l'une s'appelle la place Verte et est entourée d'une ceinture d'arcades que l'on dit provenir de l'ancienne abbaye de Saint-Ghislain.

La révolution industrielle est alors amorcée et, avec elle, l'éclosion des mouvements sociaux dans la société capitaliste. Si l'on n'avait à déplorer les longues journées de travail, la maladie, les bas salaires, les femmes et les enfants occupés au fond de la mine, on se serait cru à Hornu dans une cité exceptionnelle.

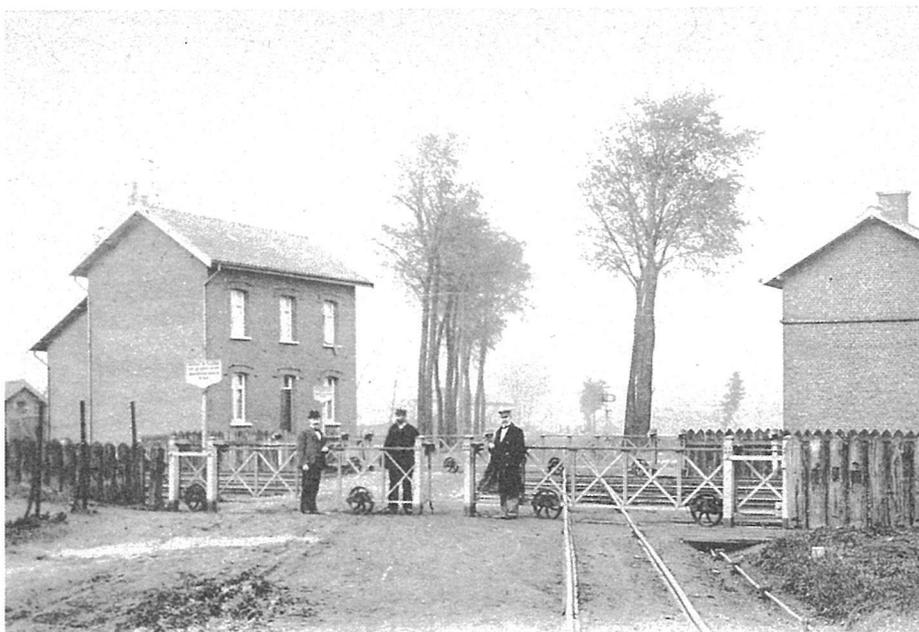
Exceptionnelle, elle l'est cependant pour l'époque si l'on se reporte aux conditions économiques de ces dures années.

Devant les multiples initiatives de ce novateur, pourra-t-on s'étonner que très tôt, dans l'esprit de Henri De Gorge-Legrand, la création d'un chemin de fer soit devenu l'un de ses grands soucis...

En 1829, on pose les premiers jalons d'une ligne de chemin de fer qui, partant de la cour du Grand Hornu, aboutira au canal de Mons à Condé, inauguré en 1811 sous le règne de Napoléon 1^{er}.

La ligne a une longueur de 1 800 mètres ; elle est à l'écartement de 0,90 m ; les ornières de fer sont fixées sur des dés en pierre. Les chariots sont traînés par des chevaux et le charbon est contenu dans des paniers ou mannes à civières (1) de façon que le déchargement à bras d'hommes, dans les bateaux rangés le long des berges du canal, s'opère avec facilité.

De Gorge-Legrand réalise ainsi des économies substantielles ; par le chemin de fer, on peut transporter 40 muids (un muid = environ 40 hectolitres) de charbon par jour au canal avec un cheval, tandis que par chariots ordinaires, il faut 15 chevaux pour transporter 200 muids, d'où économie de 10 chevaux. En revanche, il faut du personnel supplémentaire ;



¹ le conteneur avant la lettre ;

deux hommes pour surveiller les ornières et deux hommes pour le chargement des chariots. La ligne fut mise en service en mai 1830. Mais les charretiers, privés de leur gagne-pain, et les concurrents de De Gorge, craignant l'abaissement du prix de revient, fomentent une révolte des populations ouvrières ; la révolution belge de 1830, les journées de septembre et la période troublée qui s'ensuit, la fermeture de nombreuses usines et la misère du peuple sont mises à profit par les provocateurs. A la mi-octobre, des troubles éclatent un peu partout : on pille principalement les maisons des marchands de grains. Le 20 octobre au matin, un tumulte prend corps sur le marché de Saint-Ghislain : la population qui y est rassemblée est sans ressources. Le pillage, commencé sur le marché, va s'étendre ; et bientôt, ce sont les installations du Grand Hornu qui vont être mises à sac : le chemin de fer n'y échappera pas. Un texte de l'époque relate que « Ces excès ne doivent point être attribués au désir de vol, puisque de nombreux objets ne furent pas emportés, mais brisés ou lacérés de manière à ne plus pouvoir servir ». Henri De Gorge-Legrand ne doit son salut qu'en se cachant dans son pigeonnier. Celui-ci – restauré – est toujours là. Le souvenir de ce pillage est resté vivace au Borinage. De quelqu'un qui s'enrichissait trop vite, on disait encore il n'y a pas si longtemps : « Il a participé au pillage De Gorge ». Mais l'autorité de l'époque délègue sur place Charles Rogier, ministre du gouvernement provisoire, ainsi que des compagnies de volontaires et, rapidement, le calme revient... en même temps qu'une partie des objets volés. Presque immédiatement, De Gorge fait remettre « son » chemin de fer en état :

les esprits s'échauffent à nouveau. Le 2 novembre, une lettre du Commissaire au gouvernement invite De Gorge à suspendre ses travaux : ce qu'il fait pendant qu'une force de police de 120 hommes, renforcée par des compagnies de gardes civiques de Jemappes et des communes voisines, fait une démonstration de force dans les localités où l'agitation s'est le plus manifestée. Mais le temps arrange bien des choses. Peu à peu, la vie normale reprend son cours ; le petit chemin de fer retrouve son activité. Bien mieux, en 1835, la traction par locomotive est substituée à celle des chevaux. Cette première « vapeur » est fournie par Cockerill, les suivantes sont construites par les ateliers du Grand Hornu. L'histoire de cette première ligne belge nous apprend aussi qu'elle fut coupée en 1842, une première fois par la ligne Mons – Quiévrain, section de la première liaison Paris – Bruxelles, et une seconde fois en 1873 par la ligne St-Ghislain – Ath, ce qui nécessita, à ces endroits, la construction de barrières. Au début du siècle, la première ligne ferrée belge disparut définitivement : devant l'expansion du trafic ferroviaire et pour éviter les entraves dans l'écoulement de son trafic, les Charbonnages du Grand Hornu lui substituèrent un chemin de fer aérien. Ces charbonnages cessèrent définitivement leur exploitation en 1951. Ils étaient restés la propriété des héritiers de son fondateur. Le site du Grand Hornu, délaissé par les autorités charbonnières en 1951, se délabra de plus en plus au fil du temps ; même la crypte de la famille De Gorge, en bordure de la propriété, fut oubliée. Mais une campagne organisée par les médias pendant les années '60 fit que l'opinion publique s'émut de voir ainsi

disparaître les vestiges remarquables, caractéristiques de l'archéologie industrielle hennuyère. En 1970, un architecte borain M. Henri Guchet, fils de notre ancien collègue Jules Guchet, âgé aujourd'hui de septante-huit ans, devint propriétaire du « Grand Hornu ». Actuellement, ce site industriel est entièrement rénové en bureaux, salles d'exposition et autres, mais il a conservé son caractère original qui en fait le témoin d'un glorieux passé. Une dernière information pour les curieux. « Le 7 mars 1836, un second chemin de fer industriel, celui du Bas et Haut Flénu, fut établi pour amener les charbons des charbonnages de Flénu aux Rivages du canal de Mons à Condé, à Jemappes. La ligne Mons – Quiévrain coupa cette ligne à partir de 1842 qui resta coupée jusqu'en 1959, moment où les charbonnages borains cessèrent leurs activités. Elle servit ultérieurement d'assiette pour la relation Jemappes Gare charbonnière – Flénu central. Cette ligne, longue de 3 km 5, était à l'écartement de 1 m 20 et a été exploitée dès le début en traction vapeur ».

G. Finet