

LE TRAIN ROYAL

J. VANDENBERGHEN



Il ressort du rapport annuel présenté par le ministre des Travaux publics à la Chambre des Représentants en 1842, que la première berline royale fut construite en 1841.

Pour ses déplacements, le Roi Léopold 1er utilisait une diligence (1^{re} classe) à deux caisses et un coupé qui fut mis en service en 1842. La berline A3, à trois essieux et à roues à rayons fit son apparition en 1848.

Pour l'éclairage intérieur, il était fait usage de trois grosses lampes à huile dont la partie supérieure dépassait l'impériale, ce qui permettait au lampiste acrobate de les entretenir par l'extérieur sans déranger les voyageurs; cela permettait également l'échappement des gaz de combustion.

Parmi les quarante voitures à deux essieux, livrées en 1864-1865 par les ateliers Carels, l'une d'elles fut mise en service comme berline B1 (voiture salon).

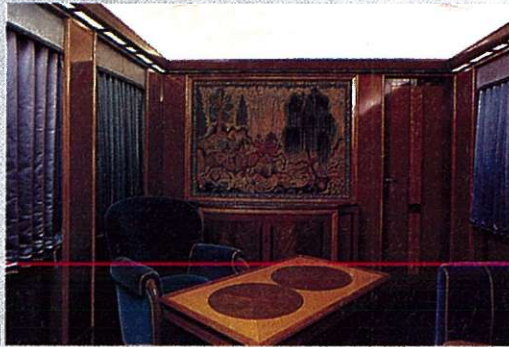
Le train royal de Léopold II se composait de la berline de gala A1, d'une voiture à bogies construite en 1883, pouvant être ajoutée aux autres voitures royales (A2, A3, A4, BB1, BB2..., BB6, C1, C2, D1..., D4, E1..., E5) en fonction des besoins.

C'est au début de ce siècle que la circulation des trains de luxe, assurée par la Compagnie internationale des Wagons-lits, atteignit son apogée. Les voitures-salon, avec tout leur confort, qui firent d'ailleurs sensation lors de l'Exposition universelle de 1900 à Paris,

VUE INTERIEURE DE LA GRANDE
SALLE-A-MANGER DE STYLE
LOUIS XVI DU TRAIN ROYAL DU
ROI LÉOPOLD II.

Pour ses déplacements, le roi Léopold 1er utilisait une diligence de 1^{re} classe à deux caisses et un coupé qui fut mis en service en 1842.

C'est à la Compagnie internationale des Wagons-lits que revint la tâche en 1901 de construire une berline royale.



1 COMMODE EN LOUPE D'ACAJOU SURMONTÉE D'UNE TAPISSERIE DECORANT LE PANNEAU PRINCIPAL DU GRAND SALON D'HONNEUR - TRAIN ROI BAUDOIN.

2 PETITE SALLE-A-MANGER AVEC NICHE EN CUIR DORÉ ORNÉE D'UNE LAMPE A PIED EN CRISTAL - TRAIN ROI BAUDOIN.

3 CHAISE AVEC GARNITURE EN BRONZE DORÉ, DONT LES PIEDS ET LES CROISILLONS SONT EN ACAJOU MASSIF. LE DOSSIER EST SURMONTE DU MONOGRAMME A DU ROI ALBERT 1^{er}. 1921.

impressionnèrent non seulement le simple citoyen qui était encore transporté dans des caisses de bois, mais également le Roi Léopold II. D'où la tâche confiée en 1901 à la Compagnie internationale des Wagons-lits, de construire une berline royale qui devait égaler les normes en vigueur à l'époque pour les voitures de luxe. Cette voiture fut, au début de ce siècle, un modèle de confort et de finition.

L'éclairage électrique était fourni par des accumulateurs alimentés par une dynamo entraînée par une poulie fixée sur l'un des essieux. En 1905, la composition du train royal fut complétée par une voiture de gala (A3), une voiture-restaurant pour le personnel (A5) et une voiture-lits (A4). Sous le règne du Roi Albert furent ajoutées au train royal en 1912, une voiture-salon salle à manger (B1) et une voiture-lits (A3); en 1913,



6



7

deux fourgons avec compartiments-lits (A6, A7).

À la fin de 1937, le matériel spécial utilisé pour les déplacements de la famille royale se composait de 7 voitures à bogies et de 3 fourgons. Ce matériel de bois datait encore d'avant la Première Guerre mondiale et fut utilisé pour la dernière fois les 21 et 24 novembre 1938 lors du voyage officiel du Roi Léopold III à la Cour des Pays-Bas.

Entretemps, le Conseil d'administration avait estimé en sa séance du 11 décembre 1937 que le Roi ne pouvait plus voyager dans un tel matériel démodé. Les déplacements de la famille royale seraient dorénavant effectués au moyen de trois voitures métalliques (voiture-salon, voiture salle à manger et voiture-lits) à construire par l'AC Malines.

4 VUE DE L'IMPOSANTE DOUBLE PORTE D'ENTREE DU RESTAURANT EN ACAJOU POLI, FLANQUEE DE DEUX COMMODES A MIROIR 1921.

5 VUE GENERALE D'UNE VOITURE-LITS.

6 VUE D'UN COMPARTIMENT EN LIMBA BARIOLE DE LA VOITURE N° 4, ANCIENNE 11 CONSTRUITE EN 1933, QUI A ETE TRANSFORMEE.

7 MEUBLE PARALLELEPIPEDIQUE AVEC ECRITTOIRE RABATTABLE ET PANNEAUX DECORES PAR LA TECHNIQUE INTERSLA, C'EST-A-DIRE D'INCRUSTATIONS DE BOIS, D'IVOIRE, DE PERLES, ETC...

LE NOUVEAU TRAIN ROYAL

Le nouveau train royal fut mis en service à l'occasion de la visite officielle de la Reine Wilhemine des Pays-Bas à Bruxelles le 23 mai 1939 et de la Joyeuse Entrée du Roi à Liège (28 mai 1939) et à Mons (4 juin 1939).

Une autre visite royale était prévue à Paris au printemps de 1940, mais l'imminence de la guerre y mettra fin provisoirement. Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, l'effectif des voitures métalliques destinées à la formation des trains royaux se composait :

- De la voiture-salon n°1;
- De la voiture-salle à manger n°2;
- De la voiture-lits n°3;
- De la voiture RIC transformée n°4, communément appelée voiture des princes;
- De la voiture RIC n°7, réservée aux fonctionnaires de la SNCB;
- Des fourgons n°8 et 9 servant à encadrer le train.

Deux voitures métalliques furent en outre adjointes à l'effectif des voitures royales; elles furent transformées par l'occupant en voitures-lits et mises au service de son état-major. Après la guerre, ce matériel fut retrouvé intact et réutilisé pour la première fois le 9 octobre 1945 à l'occasion d'une visite triomphale du Général de Gaulle dans notre pays.

AMENAGEMENT DES VOITURES

LA VOITURE-SALON

Cette voiture est normalement utilisée par le Roi ou une personnalité. De larges portes avec escalier escamotable donnent accès au hall d'honneur. Ce dernier donne accès soit au salon particulier du Roi, soit au grand salon. Un couloir d'intercirculation permet d'accéder aux trois compartiments réservés aux dignitaires de la suite royale.

Dans chaque compartiment se trouvent une banquette (convertible en lit), une armoire et un lavabo. On retrouve sur chaque long pan l'écusson de couleur amarante de la famille royale.

Le hall d'entrée est garni de tapis d'Orient et de quatre appliques lumineuses, tandis que le salon est meublé d'un divan, de deux fauteuils-clubs en acajou ainsi que de quatre petits fauteuils entre lesquels on a glissé une table gigogne en noyer du Caucase. Dans le petit salon, dont la porte d'entrée est recouverte intérieurement d'un plaquage en noyer, se trouvent : un lit, un miroir, un portemanteau, une lampe de lecture en bronze, ainsi qu'une table et deux fauteuils. L'éclairage est assuré par un lustre de couleur blanc cassé.

Chaque compartiment dispose en outre d'une banquette-lit, d'un tabouret, d'un lavabo amovible et d'un miroir.

LA VOITURE-SALLE A MANGER

Cette voiture se compose d'une grande salle à manger à douze places et d'une autre plus

petite à quatre places. Les tables sont parquetées; les fauteuils sont recouverts de cuir. Grâce à la grande cuisine, ainsi qu'à un office, un repas complet peut être servi en permanence.

La grande salle à manger constitue un ensemble remarquable avec ses deux tables fixes en noyer du Caucase et ses douze fauteuils recouverts de peau de porc beige. A chaque extrémité de la pièce, on a aménagé des panneaux en bois de sycomore à motifs stylisés.

Un petit meuble surmonté d'une applique en cristal est disposé entre les deux fenêtres; le sol est recouvert d'un tapis plain de teinte bleue. La petite salle à manger dont les parois sont en noyer du Caucase est ornée de deux niches dont l'une est pourvue d'une lampe à pied en cristal.

Un compartiment a été transformé en vue d'y aménager des armoires et un évier.

La voiture-salle à manger se compose en outre :

- De deux compartiments pour la suite royale, identiques à ceux de la voiture-salon;
- D'un WC comportant un lavabo et une armoire;
- D'une cuisine équipée d'armoires, de deux éviers en inox, d'une cuisinière au charbon et d'un réchaud au gaz butane;
- D'un office comprenant un lavabo, un réfrigérateur, des armoires et étagères ainsi qu'une armoire avec l'appareillage électrique.

LA VOITURE-LITS

Dans les deux chambres, les lits sont disposés dans le sens longitudinal de la voiture.

Chaque chambre est suivie d'une salle de bain et d'un compartiment réservé au valet ou à la femme de chambre. Les deux chambres aboutissent à un salon servant également de salle à petit déjeuner, celui-ci pouvant être préparé dans l'office situé à l'extrémité de la voiture.

Le couloir donnant accès aux divers compartiments a ses parois recouvertes de panneaux en sapelli.

Le salon renferme une table de forme ovale, ainsi qu'un meuble de coin en chêne; les parois ainsi que la porte d'entrée sont décorés de panneaux en chêne. Le plafond est de couleur blanc cassé; le plancher est recouvert de tapis plain de teinte beige.

La chambre du Roi comporte un lit, un fauteuil, une armoire et un secrétaire, de même qu'un grand miroir pivotant dans l'un des coins.

Les parois situées au-dessus du lit sont recouvertes de panneaux en cuir doré; les cache-radiateurs sont composés d'une plaque de cuivre.

La salle de bain est équipée d'une baignoire, d'un lavabo surmonté d'un miroir, d'un tabouret ainsi que d'un WC.

PRESCRIPTIONS

Toutes les prescriptions concernant le train royal sont reprises dans un livret de teinte rose de même que les différents services devant intervenir dans l'organisation du train, à savoir la Voie, le Matériel et l'Exploitation. Il s'agit non seulement d'établir l'itinéraire, mais également

l'horaire. C'est pourquoi l'effectif du personnel est renforcé dans les gares de départ, d'arrivée et d'arrêt.

Toutes les mesures nécessaires sont prises en vue d'assurer la marche régulière du train.

De plus, on arbore les couleurs nationales dans les gares de départ et d'arrivée; on y assure la décoration et on y déroule le tapis d'honneur.

Le livret rose précise quels sont les fonctionnaires et agents de surveillance chargés d'accompagner le train, les visites auxquelles les locomotives doivent être soumises, ainsi que les voitures entrant dans la composition de la rame.

La voiture se compose en outre de deux compartiments : l'un pour la dame d'honneur de la Reine, l'autre pour sa coiffeuse, d'un WC avec lavabo, d'un petit office comprenant une armoire, des étagères, un évier et un réchaud au gaz butane, ainsi que l'armoire de l'appareillage électrique.

CARACTERISTIQUES DES VOITURES

- Longueur hors-tampons : 23,3 m;
- Longueur du châssis : 22 m;
- Longueur extérieure de la caisse : 2,291 m;
- Hauteur au-dessus de la surface de roulement du rail : 3,84 m;
- Distance d'axe en axe des bogies : 15,5 m;
- Entraxe des essieux de bogies : 2,5 m;
- Diamètre des roues : 1,1 m;
- Tare des véhicules en état de marche :
 - voiture-salon : 61 tonnes;
 - voiture-salle à manger : 59,3 tonnes;
 - voiture-lits : 60,1 tonnes;
- Vitesse maximale : 150 km/h.

Les bogies d'origine étaient du type Pennsylvania courant, équipés d'un frein à haute pression, de boîtes à rouleaux et d'amortisseurs de trépidation. En 1965, ces bogies Pennsylvania furent remplacés par des Schlieren de type 26 à deux étages de suspension et à frein à disque incorporé.

L'aération et le chauffage des voitures ont fait l'objet de longues études, de sorte que l'on peut envoyer à volonté de l'air chaud ou de l'air refroidi dans les compartiments. Trois sources de chauffage ont été prévues à cet effet : la vapeur, l'électricité et le fuel.

L'énergie thermique est obtenue grâce à la conduite générale de chauffage à vapeur ou par du fuel. Le réservoir de fuel de 190 litres se trouve sous le toit adossé à l'une des parois d'about; il alimente le brûleur de la chaudière.

Le chauffage, la réfrigération et la ventilation sont assurés par un équipement de conditionnement d'air Westinghouse.

Un ventilateur aspire l'air extérieur à travers un filtre et le refoule vers les diffuseurs du plancher ou du plafond selon qu'il s'agisse respectivement d'air chaud ou d'air froid.

Un second ventilateur refoule l'air à l'extérieur. Dans le circuit des diffuseurs du plafond se trouve un échangeur de chaleur contenant de l'eau glacée qui a pour but de rafraîchir l'air; des thermostats doivent assurer la température souhaitée.

L'installation électrique règle la ventilation, le chauffage, le chauffage à vapeur et au fuel, le rafraîchissement de l'air, le chauffage de l'eau de distribution, et assure l'éclairage.

QUELQUES CHIFFRES

Pour la seule construction des caisses et bogies, il a fallu mettre en œuvre 3 300 mètres de profilés, 1 400 mètres carrés de tôle d'acier et 15 tonnes de pièces en acier moulé.

Les installations de freinage, de chauffage, de distribution d'eau, de ventilation et d'éclairage ont nécessité le placement de plus de 2 km de tuyaux en acier et de 800 m de tuyaux en cuivre, ainsi que plus de trois kilomètres de canalisation électrique.

En outre, il a fallu utiliser plus de 200 m² de tôles d'aluminium et 300 m² de tôles en cuivre.

Les blochets de fixation des panneaux de revêtement ont exigé le débitage de 20 m³ de bois, ouvrage exécuté par 40 ébénistes.

L'aspect extérieur de ces voitures diffère sensiblement de celui des voitures métalliques ordinaires de la SNCB; ainsi les revêtements des parois latérales sont-ils plus bas, les bandes sous les fenêtres et en bordure du toit sont chromées; les portières d'about sont quant à elles frappées de la couronne royale.

LES VOITURES QUI ACCOMPAGNENT LE TRAIN ROYAL

Aux voitures de la Cour s'ajoutent encore d'autres voitures, en l'occurrence :

LA VOITURE N° 4

Voiture II de 1933 transformée et réservée aux fonctionnaires de la SNCB qui accompagnent le train. Une salle de conférence a été aménagée dans cette voiture.

Dans cette salle, les parois, ainsi que la grande table adossée à la paroi côté couloir, sont recouvertes de panneaux en acajou. Deux tables en teck, qui se rabattent, sont disposées sous chaque fenêtre. Deux grands fauteuils-clubs à oreillettes, recouverts de velours bleu sont disposés contre chaque paroi d'about du compartiment. Les rosaces de ventilation sont en bronze. Un tapis de teinte bleue à motifs blancs orne le sol.

Les banquettes sont recouvertes de velours bleu, les panneaux des parois sont en limba bariolé et les tablettes sous la fenêtre, en limba frisé.

LES FOURGONS N°S 8 ET 9

Ces wagons furent construits en 1938 à Haine-Saint-Pierre. Le fourgon n° 8 comporte le bureau du Roi ainsi qu'une chambre à coucher, un bureau et un compartiment pour entreposer les bagages.

On entrepose dans le fourgon n° 9 le reste des bagages; y sont également prévus une chambre à coucher, un compartiment avec glacière et un office avec WC attenant.

LA VOITURE D'INSPECTION N° 10

L'ancienne voiture 10.008 construite en 1939 par la Brugeoise — Bruges, fut transformée en voiture panoramique comportant un salon d'extrémité, une chambre, un second salon, deux compartiments, un office, un compartiment cuisine et un WC. □

RENSEIGNEMENTS

Pour de plus amples renseignements ou une consultation d'autres photographies sur le train royal, on se référera à l'ouvrage « Majesté, voici vos trains! » de J. Vandenberghe, qui est toujours disponible au prix de 200 F :

- Au bureau de renseignements en matière d'adjudications (Services généraux des Achats, rue de France 89, 1070 Bruxelles);
- Par versement de cette somme sur le CCP 000-0249600-19 au nom des Services généraux A, Bureau 08.213, rue de France 89, 1070 Bruxelles;
- Au Musée des Chemins de fer, gare de Bruxelles Nord.

Fin de 1937, le matériel spécial utilisé pour les déplacements de la famille royale se composait de sept voitures à bogies et de trois fourgons.

La voiture salle à manger se compose d'une grande salle de douze places et d'une plus petite de quatre places.