

UNE HISTOIRE MARQUÉE AU SCEAU DU PROGRÈS

Raymond Rombout & Christine Opdecam

Le chemin de fer n'a pas été une invention originale. Il est la combinaison d'éléments existants: des rails et des machines à vapeur. Son influence, par contre, a été déterminante. On ne soulignera jamais assez l'importance du chemin de fer dans le développement économique à l'échelle mondiale. Survol de 175 ans d'une riche histoire.

LE PROLOGUE

George Stephenson, un ingénieur des mines britannique, peut être considéré comme le père fondateur des chemins de fer. Il commence à construire des locomotives à vapeur et à les perfectionner dès 1814. En 1829, sa *Rocket* remporte le concours qui oppose plusieurs locomotives à vapeur à Rainhill, à l'est de Liverpool.

L'histoire proprement dite des chemins de fer en tant que moyen de transport de masse remonte à la même époque, en 1830, avec l'ouverture complète d'une ligne de chemin de fer entre Liverpool et Manchester. C'est là que se situe le berceau du transport de voyageurs par train.

Contrairement au reste de l'Europe qui se pose en spectateur attentif, le jeune État belge s'intéresse d'emblée à ce nouveau mode de transport.

Déjà, en 1829, sous la domination hollandaise, des industriels liégeois avaient soumis au gouvernement des Pays-Bas un projet pour relier Anvers à la Meuse par voie ferrée.

En 1830, le projet, légèrement remanié, revient sur la table du gouvernement belge cette fois. Il ne s'agit plus de relier par voie ferrée Anvers à la Meuse mais bien au Rhin. Le but est évident: il faut conserver au pays des communications faciles avec l'Allemagne en dépit du blocus du port d'Anvers par les Hollandais.

1831 - 1843: LA STRUCTURE DE BASE

L'élaboration du projet est confiée aux ingénieurs Simons et De Ridder dès juillet 1831. Ils se rendent aussitôt en Angleterre et en Prusse afin d'étudier cette nouvelle technique et ses contraintes de manière approfondie.



▲ Montignies-sur-Sambre. Le chemin de fer, moteur de l'industrie lourde au XIX^e siècle

Simultanément, des discussions naissent pour savoir s'il faut confier la construction et l'exploitation des chemins de fer à l'initiative privée ou publique. Le débat porte notamment sur les tarifs et sur le risque de voir d'autres États s'immiscer dans la politique intérieure belge via des capitaux privés. Ce dernier point est particulièrement sensible pour le tout jeune État belge, qui veut aussi montrer qu'il est capable de réaliser de grands projets.

Dès sa nomination au titre de ministre de l'Intérieur le 20 octobre 1832, Charles Rogier prend le taureau par les cornes. Il organise, au début de l'année 1833, un grand débat de société sur la base des conclusions du rapport des deux ingénieurs.

Un débat parlementaire s'ensuit, lequel débouche sur un consensus. L'État prendra à sa charge la réalisation du tronc principal tandis que les ramifications du réseau seront confiées au secteur privé. Cette forme hybride d'entreprise économique publique est, entre autres, à la base de la densité de notre réseau.

Le 1^{er} mai 1834, la loi créant le réseau des chemins de fer de l'État belge est votée. Aussitôt, trois locomotives sont commandées à l'entreprise anglaise Stephenson: la «Flèche», «La Stephenson» et

1850

Fondation de la Banque Nationale de Belgique

1851

Le pendule de Foucault démontre la rotation de la Terre

1852

Décès de Friedrich Fröbel à l'origine d'une nouvelle pédagogie

1853

Découverte de l'aspirine par le Français C. Gerhardt

1854

Lord Tennyson écrit son poème *The Charge of the Light Brigade*

« L'Éléphant ». Après l'étape laborieuse des adjudications publiques, les travaux débutent le 20 juin 1834 et déjà le 20 octobre, un parcours d'essai des locomotives est organisé en présence de la presse!

La structure du réseau est simple : une croix, centrée sur Malines, définit deux axes orientés nord-sud et ouest-est, et suffisamment étendus pour atteindre les limites du pays. Seule la liaison avec le Nord s'avère délicate étant donné les mauvaises relations diplomatiques avec les Pays-Bas. La jonction avec nos voisins du Nord ne sera d'ailleurs effective qu'en 1854 avec la ligne « Anvers-Rotterdam ».

On peut s'étonner du choix de Malines comme point central mais il faut se rappeler que le projet initial reposait sur l'intention de relier Anvers à Cologne.

Le réseau présente toutefois des faiblesses : il est décentré vers le Nord, ne dessert pas la région industrielle de Charleroi, ignore les flux commerciaux de Gand vers la France et néglige les provinces de Limbourg, de Luxembourg et de Namur. La loi du 26 mai 1837 corrige ces carences en décrétant la construction de quatre embranchements vers ces territoires oubliés.

À l'automne 1843, le réseau de base est complètement terminé. Il compte 556 km de voies, pour un investissement de 137 millions de francs belges. Selon la volonté du législateur, il a été construit par l'État qui doit l'exploiter de telle sorte à couvrir les coûts d'exploitation et l'amortissement du capital. Il n'a cependant aucune obligation de faire du bénéfice.

1843 - 1913 : LE TERRITOIRE EST QUADRILLÉ

Les premières demandes de concessions proviennent d'industriels qui voient dans ce nouveau moyen de transport l'opportunité de moderniser leur outil. Elles n'ont donc rien à voir avec les préoccupations commerciales à l'origine du projet.

Elles ne sont toutefois pas nombreuses et la crise qui sévit en 1838-1839 marque un coup d'arrêt à l'élan qui s'était manifesté après les premiers résultats de la ligne « Bruxelles-Malines ». À cela, il y a notamment deux raisons :

des résultats d'exploitation qui se révèlent décevants avec les années et un manque de capitaux.

Le salut vient d'Angleterre où les financiers ont déjà pu retirer les bénéfices de leurs placements dans ce progrès technique. Pas moins de dix concessions de lignes leur sont accordées en 1845 et 1846.

Les sociétés anglaises nouvellement créées connaissent toutefois rapidement quelques revers dus aux crises alimentaire, financière et politique des années suivantes. Ayant accumulé des capitaux, les financiers belges reviennent en force au début des années 1850 : une cinquantaine de compagnies de chemins de fer sont créées



© Collection P. Pastiels

Malines, collection Guy Bertrand

▲ 1888 : le personnel du Nord-Beige pose devant une locomotive de la compagnie



▲ Action de la société des chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, fondée en 1845

contribuant ainsi à la ramification du réseau.

La décennie suivante est marquée par des fusions, des regroupements, des absorptions et des prises de bail qui remodelent fortement la distribution des lignes entre les compagnies. Ces opérations annoncent les vagues de nationa-

1855

Ouverture de la ligne de chemin de fer « Sacramento-Folsom »

1856

Naissance de Sigmund Freud

1857

Création à Gand du premier syndicat industriel belge

1858

Apparition à Lourdes de la Vierge Marie à Bernadette Soubirous

1859

Charles Darwin publie *L'Origine des Espèces*

lisation des années 1870 à 1882, puis des années 1896 à 1899. Celles-ci sont dictées par deux raisons essentielles: rationaliser l'infrastructure ferroviaire belge et garantir les transports sur le territoire national nonobstant les difficultés financières des sociétés privées.

En 1913, le réseau compte 4 601 km de lignes contre 3 387 km en 1874. La configuration du réseau a aussi nettement changé: la croix relativement simple de départ a cédé la place à un quadrillage complexe.

1914-1918: LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Au terme de la guerre franco-allemande de 1870, le caractère militaire stratégique des chemins de fer n'échappe plus à personne. Mais contrairement au cas de l'Allemagne et de la France, l'armée belge ne dispose pas, à la veille du premier conflit mondial, de

l'exception de la ligne à voie unique « Adinkerke-Dixmude ». Dès lors, des voies sont posées entre Adinkerke et Izenberge avec des embranchements vers Fortem et Avekapelle; les gares de Furnes et d'Adinkerke sont agrandies, des ateliers de réparation mobiles font leur apparition ainsi qu'à Hagedoorne un centre de réparation de wagons, locomotives et artillerie sur rail. Bref, tout un réseau se développe dont 129 km de voies étroites.

En Belgique occupée, les cheminots font de la résistance: l'occupant a créé sa propre structure pour assurer une meilleure coordination des transports par rail mais il compte sur les cheminots restés au poste pour exploiter le réseau. Malgré la menace de perdre leurs salaires, la plupart refusent de reprendre le travail. L'occupant doit se résoudre à utiliser ses militaires pour assurer la circulation des convois.

D'une manière plus générale, en vertu de sa politique de neutralité, l'État belge défend avec acharnement ses points de vue et intérêts. Il veut garder une certaine indépendance et ne voit pas d'un bon œil les tentatives de soumettre la Belgique au commandement allié et la militarisation intégrale de ses chemins de fer. Ceux-ci ne le seront effectivement qu'en décembre 1917.

1918-1926: DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT À LA SNCB

On l'a vu plus haut, dès 1890, l'État a repris la gestion de la quasi-totalité du système ferroviaire belge à l'issue d'opérations de nationalisation. Si les chemins de fer de l'État belge offrent une vaste palette de services à des tarifs excessivement bas pour un réseau très dense, ils sont néanmoins décriés pour leur fonctionnement. On leur reproche en fait d'être gérés comme une administration publique conventionnelle et non pas comme une entreprise.

Leur restructuration s'impose mais sous quelle forme? L'enjeu est de taille, aussi des commissions sont-elles instaurées pour en débattre: en 1882, en 1903, en 1912, en 1918.

De nombreux projets de loi sont rédigés mais jamais votés: la dernière proposition de loi qui date du 26 février 1924 n'aboutit pas car le Parlement est dissous pendant que le projet est examiné par le Sénat.

Mais à toute chose malheur est bon: la crise financière et politique de 1925 va permettre au dossier d'aboutir. Début 1926, le gouvernement confie à Émile Francqui la délicate mission de la juguler. Ce vice-gouverneur de la Société Générale a déjà un plan dont l'élément clé est la réforme des chemins de fer. Il l'avait d'ailleurs proposé au



▲ Des trains blindés ont été mis en service dès le début du conflit

troupes spécialisées et expérimentées dans le transport par chemin de fer. Dès lors, quand le conflit éclate, les troupes belges n'ont encore aucune expérience valable dans l'exploitation des chemins de fer. Ils seront pourtant activement impliqués dans les opérations de guerre: transport de troupes, approvisionnement du front, etc.

L'Yser formant la ligne de front, c'est au-delà que le gros du matériel ferroviaire est acheminé. Il est réparti entre une cinquantaine de dépôts français, mais cette dispersion représente une entrave. Il sera finalement rassemblé au dépôt d'Oissel. Du côté des infrastructures, le territoire derrière le front est dépourvu de voies ferrées à

1860

Abraham Lincoln remporte les élections présidentielles américaines

1861

Giuseppe Verdi est élu au parlement italien (parti libéral)

1862

Otto von Bismarck devient premier ministre de la Prusse

1863

Ouverture à Londres de la 1^{re} ligne du premier métro souterrain au monde

1864

Adoption par seize pays de la Convention de Genève



© Groupe SNCB

▲ Actions émises lors de la création de la SNCB en 1926

gouvernement l'année précédente : confier l'exploitation du réseau à une société anonyme à laquelle participeraient l'État et des investisseurs privés. Les détenteurs de bons d'État à court terme pourraient échanger leurs titres contre des actions et obligations de la nouvelle société, réduisant ainsi la gigantesque dette flottante de l'État.

Le 23 juillet 1926, la Société nationale des Chemins de fer belges est créée. L'État belge reste propriétaire du réseau ferré national mais il en confie l'exploitation à une nouvelle société, la SNCB, pour les 75 années à venir. La gestion de cette société est confiée à un Conseil d'administration composé de vingt et un membres représentant tous les secteurs impliqués dans les chemins de fer. Le ministre compétent pour les Chemins de fer peut assister aux séances et jouit d'un droit de vote effectif. C'est le Conseil d'administration qui fixe les tarifs mais le gouvernement se réserve le droit d'imposer des diminutions tarifaires ou d'interdire, au contraire, des augmentations.

1926-1939 : LA SNCB FAIT DE SON MIEUX

Dans les premières années de son existence, la SNCB répond aux attentes. Elle engrange de bons résultats grâce à une politique d'économies énergique et des augmentations tarifaires. Celles-ci sont dictées par le souci de rentabiliser l'exploitation des chemins de fer. Au reste, elles ne représentent qu'un mouvement de rattrapage. La SNCB est donc en mesure de rénover ses infrastructures et en améliorer l'efficacité. Elle mène aussi une politique de modernisation et de rationalisation jusque dans ses méthodes de travail.

Mais l'embellie est de courte durée car la crise économique mondiale ralentit toute l'activité dès 1930. La SNCB doit aussi faire face à la montée en puissance de deux concurrents : la navigation intérieure et l'automobile ! La concurrence de cette dernière est la plus redoutable car elle menace directement l'activité voyageurs de la SNCB. Entre 1929 et 1938, le nombre de voitures individuelles

1865

Nikolaus Riggenbach imagine le principe du chemin de fer à crémaillère

1866

Inauguration du *Canadian Pacific Railway*

1867

La Russie vend l'Alaska aux États-Unis

1868

Custer inflige une sévère défaite aux Cheyennes lors de la bataille de Washita River

1869

L'électricien belge, Zénobe Gramme, invente la dynamo

© Groupe SNCB



▲ Peu de temps après sa création, la SNCB utilise des camions pour le service de colis
augmente de 70% dans notre pays! Les lignes d'autobus grignotent aussi des parts de marché tant voyageurs que marchandises.

Progressivement, la SNCB perd sa position de quasi-monopole. Elle ne maintient sa place qu'en modernisant son outil (électrification, remplacement de son parc de matériel, etc.).

1939-1945 : LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Quand la Seconde Guerre mondiale éclate, la SNCB n'est que peu préparée au rôle qui lui incombera durant le conflit. Elle a élaboré un plan d'évacuation en novembre 1939, lequel n'envisage toutefois pas l'hypothèse d'une occupation totale du pays. Or, ce sera bel et bien le cas. L'ensemble du réseau ferré tombe ainsi aux mains des Allemands et la gestion des chemins de fer est confiée à la mi-août 1940 à la 'Wehrmacht Verkehrs Direktion Belgien und Nord Frankreich' (WVD) qui peut transférer partie ou totalité de ses droits à la SNCB. Pratiquement, cela signifie que la SNCB ne peut faire circuler aucun train sur quelque ligne que ce soit sans son autorisation préalable. Les cheminots reprennent le travail. La doctrine qui prévaut alors est qu'il faut préserver les intérêts du pays, relancer l'activité économique pour éviter la répétition des épreuves subies par la population lors de l'occupation allemande de la Première Guerre mondiale.

1945-1991 : L'ÉVOLUTION VERS UNE SOCIÉTÉ FERROVIAIRE MODERNE

Après la Seconde Guerre mondiale, l'heure est à la reconstruction. L'esprit d'équipe supplée au manque de moyens et, en cinq ans, la plupart des lignes, des ouvrages d'art et des bâtiments ont été ou rétablis ou restaurés ou reconstruits. La reconstitution du parc de matériel s'avère, par contre, plus laborieuse. Des commandes ont bien

été passées mais elles ne comblent pas le déficit dû aux déclassements et au non-rapatriement d'un grand nombre de wagons.

La SNCB reprend en parallèle les travaux d'infrastructure abandonnés pendant la guerre : l'électrification de son réseau et les travaux de la jonction Nord-Midi.

La vapeur cède progressivement le pas aux autorails, puis aux locomotives diesel et électriques. Petit à petit, une spécialisation des différents matériels se met en place : l'électrification est réservée à l'ensemble des lignes principales, la traction diesel est affectée aux manœuvres, puis aux lignes secondaires et enfin aux lignes principales en attente d'électrification.

La diversification de l'offre de transport dans l'immédiat après-guerre conduit la SNCB à prendre des mesures pour juguler la désertion des voyageurs et des marchandises au profit de la route. Elle complète son activité en créant des services d'autobus de substitution; elle lance, en 1949, l'organisation d'un réseau de centres routiers; elle organise des trains spéciaux et, d'une manière générale, améliore la qualité de son service (régularité, disponibilité et vitesse).

Sur le plan international, la SNCB améliore aussi ses relations mais surtout elle s'inscrit dans de nouveaux projets pour concurrencer l'avion: le train auto-couchettes express en 1956, le Trans-Europ-Express (TEE) un an plus tard - lequel cède la place à l'Eurocity en 1987 - et le TGV en 1994.

De nouveaux plans de transport voient le jour: 'IC/IR' en 1984 et 'Star 21' en 1990. Ils sont conçus dans la perspective d'un accroissement général de la mobilité. Ils prennent en compte toutes les facettes de l'activité de la Société, transport des personnes comme des marchandises ou des envois de détail. Ils prévoient des trains rapides entre les centres importants, des gares bien intégrées dans le paysage urbain et facilement accessibles, des parkings pour favoriser



▲ Chargement d'un train auto-couchettes en gare de Schaerbeek au début des années 1960

© Groupe SNCB

1870

La guerre franco-allemande éclate en juillet

1871

L'Écosse remporte contre l'Angleterre la 1^{re} rencontre de rugby entre nations britanniques

1872

Création du premier parc national américain: Yellowstone, dans le Wyoming

1873

Première loi linguistique en Belgique

1874

New York annexe la partie ouest du Bronx



© Groupe SNCB

▲ Affiche publicitaire en faveur du TEE



© Groupe SNCB

▲ Train ICE à la sortie de Bruxelles-Nord

l'intermodalité des moyens de transport, l'augmentation de la fréquence des services suburbains vers les grandes agglomérations et un matériel roulant de haute qualité.

1991-2010: AUTONOMIE DE GESTION ET RÉORGANISATION

La décennie 1990 est marquée par d'importantes réformes qui touchent, d'un côté, les rapports de la SNCB avec l'État et, de l'autre, ses structures internes.

La loi du 21 mars 1991 dote la SNCB d'un statut d'entreprise publique autonome. Cette loi opère une partition nette entre ses diverses activités en définissant ses missions de service public pour lesquelles elle perçoit une compensation financière de l'État. Pour ses activités commerciales, elle est libre d'agir à sa guise et de recourir, le cas échéant, à des capitaux privés via la filialisation.

Les obligations de la SNCB et le montant de l'intervention financière publique sont fixés contractuellement.

Quant à la réforme de ses structures internes, elle est marquée au sceau de la politique européenne des transports qui veut relancer le rail en Europe et pour se faire, soumettre les différents réseaux nationaux aux mécanismes du marché. La directive 91/440 CEE

traduit cette volonté en leur imposant une séparation organique ou comptable de la gestion de l'infrastructure et des activités de transport.

C'est ainsi que le 1^{er} janvier 2005, la société adopte un tout nouveau visage. C'est son plus grand bouleversement depuis sa création!

À l'instar d'autres compagnies de chemin de fer, la nouvelle structure se présente sous la forme d'un holding et de deux filiales, la SNCB et Infrabel en l'occurrence.

EN GUISE DE CONCLUSION

Beaucoup d'aspects du chemin de fer belge n'ont pas été évoqués dans ce rappel historique: financier et humain notamment. Nous renvoyons le lecteur à l'excellent ouvrage collectif *Le temps du train*¹ duquel ce résumé s'est inspiré.

Du point de vue humain cependant, nous corrigeons le tir en consacrant les pages suivantes aux métiers du rail et aux hommes qui les exercent avec passion souvent, rigueur toujours.

Ils sont véritablement les chevilles ouvrières de ce mode de transport qui a inspiré, par ailleurs, tant de vocation et d'artistes. Ce n'est pas François Schuiten qui nous contredira!



1875

Première représentation de l'opéra *Carmen* de Bizet à l'Opéra Comique de Paris

1876

Georges Nagelmackers crée la *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*

1877

Premier tournoi de tennis à Wimbledon

1878

Création de la *Revue générale des chemins de fer*

1879

Effondrement du Tay Bridge à Dundee, en Écosse, alors qu'un train le franchit

¹ Le temps du train, 175 ans de chemins de fer en Belgique, 75^e anniversaire de la SNCB. Sous la direction de Bart Van Der Hertten, Michelangelo Van Meerten et Greta Verbeurgt. Presses universitaires de Louvain, 2001. La lecture de cet ouvrage peut être utilement complétée par celle du site internet du groupe SNCB: www.b-rail.be/corp-r/F/history