

L'ACTIVITE DES BELGES A L'ETRANGER



EN MATIERE FERROVIAIRE

par M. CASTIAU, Secrétaire général au Ministère des Transports.

Lorsque la loi du 29 avril 1834 décréta la construction du premier réseau de chemins de fer belges, notre industrie métallurgique, qui devait prendre plus tard un si brillant essor, n'était pas adaptée à la fabrication des produits et du matériel roulant nécessaire au nouveau mode de locomotion. Les premières commandes furent faites en Angleterre; elles ne portaient, pour les rails que sur les 200 tonnes nécessaires aux cinq premiers kilomètres. Déjà, en 1834, Cockerill, et Dupont, de Fayt, s'étaient équipés pour fournir les rails, coussinets et accessoires nécessaires aux kilomètres suivants. D'autres industriels firent bientôt de même. Les premières locomotives furent également demandées aux usines anglaises; mais dès février 1835, une locomotive était commandée à Cockerill; en 1838, Regnier-Poncelet (devenu Société St-Léonard, à Liège) et Meeus-Brion, de Bruxelles, étaient à même de fabriquer des locomotives. Une nouvelle industrie était créée. L'Etat favorisa son développement; des cahiers de charges de concessions imposèrent l'emploi de matériel belge et lui accordèrent, parfois, une certaine protection. Bientôt, grâce à la qualité excellente de nos produits, à l'esprit d'entreprise de nos hommes d'affaires, à l'initiative de nos ingénieurs et à l'habileté de notre main-d'œuvre, l'exportation de ma-

ériel de chemins de fer prit une grande extension. Les Belges ne se contentèrent pas de faire les fournitures mais essayèrent dans de nombreux pays d'Europe et d'outre-mer pour y construire et même y diriger l'exploitation de voies ferrées dont ils avaient livré les rails, locomotives, voitures et wagons. D'énormes capitaux furent investis par nos compatriotes dans ces entreprises.

Parmi ces réalisations, nous devons nous borner à citer : le chemin de fer de Vienne à Anspang, et du Schneeberg, (Autriche), le chemin de fer Central-Aragon, celui de Madrid à Aragon, des voies en Catalogne, en Andalousie (Espagne).

Les Belges construisirent également la première partie du réseau départemental, en France, et du réseau Corse. Ils jouèrent un rôle prépondérant dans la constitution et la construction du Métropolitain de Paris, qui valut au baron Empain une réputation mondiale.

Ils exécutèrent le railway de Kalambaca-Verria, en Grèce, prirent une grande part dans la construction de chemins de fer en Italie, Nord-Milan, Tessin, Naples à Cuma, Naples-Nola-Bajano, etc.

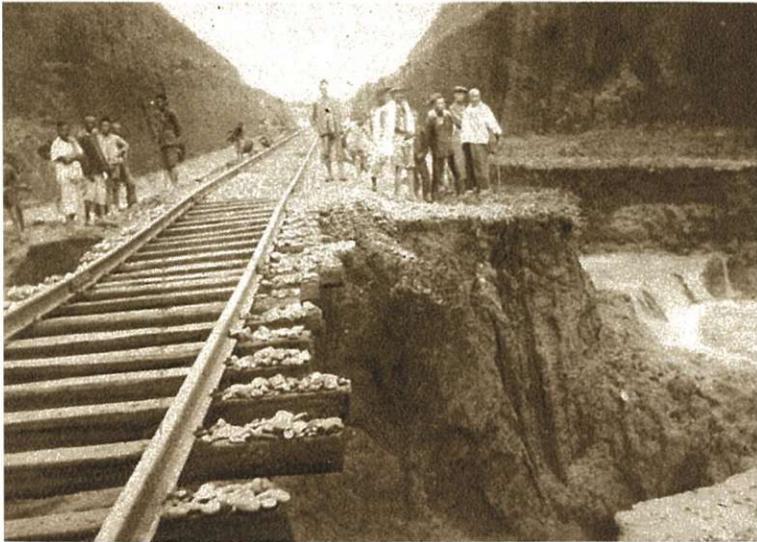
Au Congo belge, nos compatriotes ont établi dès à présent plus de 4.000 kilomètres de voies ferrées. Et avant de quitter l'Afrique, signalons les chemins de fer de la Basse-Egypte et de Fayoum.

Dans le titre. Chine: Gare de Cheng chow (Honan). Lignes de Pékin (Hankow et Kaifong-Honanfou).

In de titel. China: Station van Cheng chow (Honan). Lijnen van Peking-Hankow en Kaifong-Honanfou.



Chine: Ligne du Pien-lo: tunnels en enfilade dans les collines de loess.
 China: Lijn van Pien-lo, achtereenvolgende tunnels in de loess-heuvelen.



Chine: Ligne de Pien-lo, dégâts causés par les pluies torrentielles.
 China: Lijn van Pien-lo, schade aangericht door de stortregens.



Perse: L'antique pont sur le Keredj, route de Téhéran à la Mer Caspienne.
 Perzië: De antieke brug over de Keredj, baan van Teheran naar de Kaspische Zee.

En Amérique du Sud, nos ingénieurs collaborèrent à l'étude et à l'établissement de plusieurs lignes au

Chili. En Colombie, ils construisirent après 1921 et exploitent les premières sections du chemin de fer Nord-Est devant relier la capitale à l'Océan Atlantique.

Mais leur principal effort devait se porter sur l'Argentine et le Brésil. Le réseau de la Compagnie Générale des Chemins de fer de la province de Buenos-Ayres (1.267 km.) fut créé, en association avec un groupe français.

Au Brésil, la Compagnie Auxiliaire des Chemins de fer au Brésil succédant à la Compagnie des Chemins de fer Sud-Ouest Brésiliens, construisait et exploitait les 2.300 km. du réseau de l'Etat de Rio-Grande do Sul, racheté en 1920 par le Gouvernement fédéral brésilien. Ces lignes comportaient un grand nombre d'ouvrages importants, parmi lesquels le pont de 1.550 m. de longueur totale qui franchit le Rio de Santa-Maria, sur la ligne de Santa-Maria à Uruguyana, et le pont-cantilever sur le ravin du Rio Taquary, ligne de Santa-Maria à Porto-Alegre, le pont sur le fleuve Uruguay, à la frontière des Etats de Rio Grande do Sul et de Santa Catarina, sur la ligne de Passo Fundo à Marcelina Ramos, tronçon de la voie directe Rio de Janeiro-Sao Paulo Montevideo.

En Asie, les Belges firent preuve d'une grande activité : ils exécutèrent une ligne dans l'Inde centrale, celle de Moudania à Brousse, celle de Smyrne-Cassaba, le chemin de fer du Hauran (Damas-Mzerib), étudièrent, dans la traversée du désert de Syrie et d'Arabie pétrée, les premières sections de la grande voie de Damas-La Mecque, et fournirent une grande partie du matériel nécessaire.

Actuellement encore, ils ont été déclarés adjudicataires de plusieurs tronçons du chemin de fer transpersan qui, comme son nom l'indique doit relier par un ruban d'acier la Mer Caspienne au Golfe Persique.

Mais c'est dans la construction de grandes lignes chinoises que les Belges devaient jouer un rôle de premier plan. En 1898, ils furent chargés de l'exécution du Pekin Hankow (122 km.), la moitié septentrionale du Grand Central, traversant du Nord au Sud le vaste Empire du Milieu (Pékin-Canton); la seconde moitié, Hankow-Canton n'est pas encore achevée. La réalisation de ce travail gigantesque fut dirigée par le regretté Jean Jadot, dont le nom est resté populaire dans la Chine du Nord; le principal ouvrage d'art est le pont du fleuve Jaune, construit sur un étranglement du lit du fleuve, resserré entre des collines de loess et où ses berges sont relativement stables. La largeur est réduite à 3.000 m. alors qu'immédiatement en aval, la nappe liquide s'étend sur plus de cinq kilomètres.

Le pont a 3.010 m. de long; il se compose de tra-

vées de 30 et 20 m. prenant appui sur des palées formées de pieux métalliques à vis. Ce pont qui devait au bout de peu d'années être remplacé par un ouvrage à grandes travées, est toujours en service. La construction n'a duré que 18 mois.

Ce n'est qu'en 1921, qu'un concours fut ouvert pour le projet définitif; le jury international décerna la première prime aux plans d'ingénieurs belges; mais les circonstances politiques et financières n'ont pas permis jusqu'à présent de mettre la main à l'œuvre.

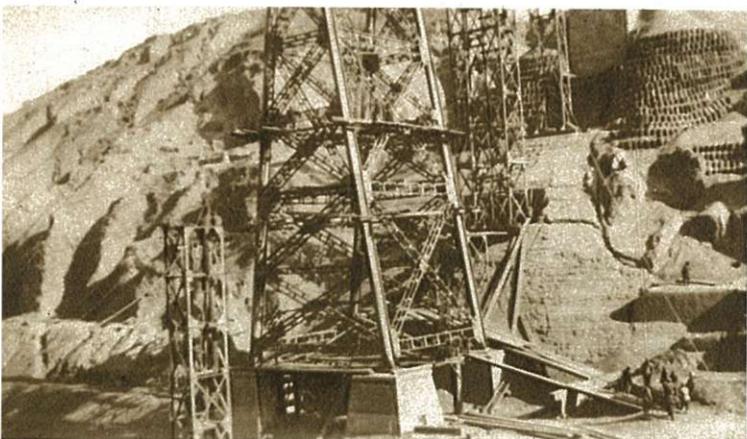
Le pont actuel a été inauguré en même temps que la ligne, le 13 novembre 1905 par M. Cheng-Koung-Pao représentant de l'Empereur; d'après les journaux de l'époque, le délégué, sur un autel improvisé « a offert en sacrifice aux esprits du Fleuve Jaune deux porcs et deux bœufs ».

Dès 1903, un groupe belgo-français, obtenait la concession du chemin de fer de Pien-lo (185 km.) reliant Kaïfong-fou à Honanfou ou Loyang, traversant à Chengchow à angle droit, le chemin de fer de Peking-Han-Kow. Cette ligne, qui traverse



Brésil: Le pont sur le Taquary. Ligne de Santa Maria à Porto Alègre.

Brazilië: De brug over de Taquary. Lijn van Santa Maria naar Porto Alegre.



Viaduc en construction, ligne du Lung-hai ouest.
Viaduct in aanbouw, lijn van Lung-hai West.

une région accidentée dans sa section Ouest, fut achevée en 1909: cette section comprend de nombreux tunnels creusés dans le loess, et plusieurs viaducs métalliques importants. Elle constitue le premier tronçon du « grand trunk » futur de l'Asie centrale, qui, beaucoup plus court que le transsibérien, permettra d'atteindre Peking et Nankin via le Turkestan chinois et la Turquie d'Asie. Dès 1913, le même groupe obtint la concession du Lung-Ha, prolongeant le Pien-lo, à l'Est jusqu'à la Mer Jaune et à l'Ouest jusque Lanchow-fu. Les travaux furent poussés activement pendant les premières années et furent ralentis ensuite par suite des difficultés politiques et économiques que traverse la Chine, en proie à de constantes guerres civiles.

Environ 800 km., depuis l'Océan Pacifique jusqu'à Sianfou, capitale de la province de Shen-si, sont en exploitation.

D'autres concessions ont été obtenues par les Belges, mais les circonstances n'ont pas encore permis de commencer l'exécution.

Ce n'est pas seulement dans le domaine ferroviaire que nos compatriotes se sont distingués à l'étranger; ils ont construit, dans les diverses parties du monde, de nombreux réseaux de tramways, dont une énumération, même sommaire, dépasserait la longueur limitée de la présente note.

Malheureusement, au grand dommage de notre industrie spécialisée en matériel ferroviaire, l'extension des voies ferrées subit en ce moment une éclipse, qu'il faut espérer ne devoir être que temporaire. Le principal motif est que nos nationaux ont fourni les capitaux nécessaires dans la grande majorité des cas, en même temps que les rails, locomotives et véhicules.

Le service d'amortissement et d'intérêts se fait avec les plus grandes difficultés et très partiellement; bien souvent il est complètement suspendu, par suite des obstacles de tous genres qui s'opposent aux échanges internationaux et aux transferts de fonds. Reconnaissons aussi que l'exaspération des passions nationalistes font que les créanciers ne rencontrent pas toujours la bonne volonté et le désir de respect d'engagements pris de part et d'autre de bonne foi.

Espérons que le bon sens et la raison finiront par triompher, pour le plus grand bien de tous les peuples, et que bientôt reflourira une industrie qui a valu longtemps à nos hommes d'affaires, à nos ingénieurs, à nos industriels et ouvriers, une réputation mondiale.

M. Cassin