



Une dynastie de

CHEMINOTS

Une œuvre de
J. DELMELLE

LES PREMIERS CHEMINOTS (suite)

Après avoir subi quelques petits amendements, le projet de loi de Charles Rogier est voté par la Chambre, entériné par le Sénat et sanctionné le 1^{er} mai 1834 par Léopold I^{er}. L'article fondamental stipule : « Il sera établi, dans le royaume, un système de chemins de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant : à l'est, vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liège et Verviers ; au nord, sur Anvers ; à l'ouest, sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges ; au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de la France. »

Le projet de 1831 est abandonné. Pourquoi ? Et pourquoi choisir, comme noyau du « système », l'ancienne capitale de Marguerite d'Autriche ? Par fidélité à la tradition inaugurée par les grands maîtres de postes qui ont fait, de Malines, leur quartier général et le centre de leur organisation internationale ? Ou veut-on, par ce choix, signifier que le règne des maîtres de postes, des rouliers et des voituriers est désormais fini ? C'est possible. Voudrait-on la chose, on ne s'y prendrait pas autrement !

La loi signée le 1^{er} mai 1834 prévoit la construction d'une première section d'essai entre Bruxelles et Malines. Simons et De Ridder — toujours eux — sont chargés de mener l'entreprise. On embauche terrassiers, manœuvres. On entame des discussions avec les propriétaires des terrains que doit traverser la ligne projetée. Deux mille dossiers sont constitués. La plupart seront clôturés assez rapidement. D'autres prendront de l'ampleur (rapports d'experts-géomètres concernant la superficie des parcelles expropriées, notes relatives à l'évaluation des dommages causés aux récoltes sur pied)... Trois « remorqueurs » ainsi qu'un certain nombre de wagons pour voyageurs et pour marchandises sont commandés en Angleterre, à Newcastle. Deux cents tonnes de rails seront fournies par les fonderies du Pays de Galles. Quelques-uns de ces rails seront distraits du lot pour servir à la confection de moules, et c'est l'industrie métallurgique belge qui coulera ceux dont, à l'avenir, on aura besoin. Il y a du pain sur la planche pour quantité de travailleurs. Les premiers cheminots sont assurés d'avoir du travail pour un bon bout de temps, pour de longues années, jusqu'à ce qu'ils atteignent l'âge de la retraite.

Le 16 juin 1834, le signal est donné. Les travaux commencent. On « rase » le terrain. On l'aplanit. On remblaie. On fait une grande consommation d'huile de bras. Il n'y a ni grue, ni bulldozer, ni tracteur, ni camion automobile. C'est au muscle seul que revient l'immense tâche. Le muscle fait merveille : dès le début d'octobre, le terrain est en état. Une partie des rails commandés à Seraing et dans le Hainaut est prête et réceptionnée. Les fonderies de fer du Pays de Galles viennent de livrer la commande qui leur a été passée quelques semaines auparavant. Les fournisseurs, en ce temps-là, respectaient les délais imposés ! Les rails arrivés, la pose peut commencer. Ce n'est pas une sinécure que ce travail-là ! Ne rechignant pas à la tâche, les cheminots y mettent un coup. Début octobre, un tronçon de voie étant placé, les ingénieurs procèdent à quelques vérifications préliminaires. L'écartement a-t-il été respecté ? L'assise est-elle bien ferme ?

Le temps passe. Le travail se poursuit sans arrêt, dans des conditions parfois pénibles. L'hiver est là et son triste cortège : vent, pluie, froid, neige, gel. Au cours de cette mauvaise saison 1834-1835, les hommes de la voie sont exposés à un perpétuel courant d'air glacial, les mains ankylosées, le visage lacéré par les mille petites lames de rasoir de la bise du nord ! Mais ces hommes sont durs. On enregistre fort peu de

défections par suite de maladie... Le 3 mars 1835, alors que le bonhomme hiver ne s'est pas encore décidé à céder la place au gai printemps, les journaux peuvent annoncer que les travaux de terrassement du chemin de fer sont quasiment terminés, qu'il ne reste plus qu'à aménager un morceau de terrain situé entre la chaussée d'Anvers et le champ d'Asile — ou Allée Verte — et que la pose des rails avance à bonne cadence. Les essais effectués donnent entière satisfaction.

A mesure que le temps passe, le chemin de fer fait de plus en plus parler de lui. La presse s'efforce, comme il se doit, de satisfaire la légitime curiosité du public. Elle annonce, elle dément, elle précise, elle rectifie... Le 19 mars, un quotidien anversois signale que la liaison ferroviaire Bruxelles-Malines sera prolongée jusqu'à la Métropole... par un service de diligences hippomobiles. Celui-ci sera exploité par un nommé Van Gend, apprend-on par la suite, et un pont — d'ores et déjà en cours de construction à Bruxelles — sera jeté sur le canal de Louvain à Malines, pour permettre le transbordement rapide des voyageurs. Selon les informations reçues au journal, ce pont sera terminé et mis en place pour le début du mois de mai. Il est question, d'ailleurs, de creuser, au champ d'Asile, un bassin grâce auquel les péniches du canal de Charleroi pourront arriver jusqu'à la station de l'Allée Verte. On s'inquiète déjà, ainsi, de réaliser une collaboration entre le rail, la route et l'eau.

Le printemps est de retour. Le gros du travail est terminé. Il reste à mettre au point maintes petites questions de détail. Où donc va-t-on installer les bureaux de ce qu'on nomme alors le « nouveau chemin » ? Il y a lieu d'envisager l'érection, à l'Allée Verte, d'un bâtiment destiné à abriter les « administratifs ». En attendant l'édification de cette « gare », dont l'architecte Stielemans dressera les plans, on construira, à ce point terminus, un simple pavillon de bois.

Tandis que les autorités se trouvent confrontées avec quantité de problèmes, le public s'interroge : « A quelle date aura lieu l'inauguration ? Des cérémonies sont-elles prévues ? » Les journaux répondent : c'est vraisemblablement au début du mois de mai qu'aura lieu le premier voyage et le Roi présidera la manifestation qui revêtira un éclat tout particulier. Trois remorqueurs sont prêts. Trente wagons attendent. Le 26 avril, le « *Moniteur* » précise que l'inauguration solennelle est fixée au cinq mai, à midi.

Pendant les semaines précédant la cérémonie, les cheminots continuent à s'affairer. Entre Vilvorde et le lieu-dit « La Perche », les ingénieurs Simons et De Ridder multiplient les essais. Certain jour, ils accomplissent, sans avarie, dix voyages consécutifs. Une autre fois, ils accrochent à « La Flèche » — qui déploie une puissance de trente chevaux — un train de vingt-trois wagons, question de se rendre compte des possibilités réelles de la machine. Quelques ingénieurs venus de l'étranger suivent avec intérêt — et un brin de scepticisme — les « épreuves » conduites par nos deux compatriotes.

Le grand jour approche. Le deux mai, la presse donne connaissance du programme officiel de l'ouverture du chemin de fer. Au premier coup de canon, trois convois s'ébranleront de l'Allée Verte : « La Flèche » remorquera sept wagons, le « Stephenson » sept aussi et « L'Éléphant » — dont la puissance est double — seize. Au retour, « L'Éléphant » tirera les trente wagons. La veille de l'inauguration, pour dissiper certaines appréhensions, le « *Moniteur* » insère une note disant : « Toutes les précautions sont prises pour qu'aucun accident ne puisse se produire. D'ailleurs, pour rassurer complètement les personnes auxquelles la rapidité des remorqueurs aurait pu faire

concevoir quelque inquiétude, les wagons mettront une heure environ, le jour de l'inauguration, pour faire le trajet de Bruxelles à Malines, bien que ce trajet puisse être parcouru en 18 à 20 minutes ». Dans la même note, faisant allusion à la vitesse atteinte au cours d'essais préalables — 37 kilomètres à l'heure ! — le journal officiel signale que « même à cette vitesse, la respiration n'est nullement gênée, même sur les wagons découverts ».

Le cinq mai, favorisée par un temps magnifique, l'inauguration réunit, à l'Allée Verte, une foule considérable. Le Roi assiste à la cérémonie mais ne participe pas au voyage. A 12 h. 23, le canon donne le signal du départ. « La Flèche » part la première. Elle est conduite par l'ingénieur De Ridder. Vient ensuite le « Stephenson ». « L'Eléphant », qui se présente à la troisième place, est piloté par Simons. La distance Bruxelles-Malines est couverte en 45 minutes par le convoi de tête, 50 minutes par le deuxième train, 55 minutes par le troisième et dernier. En arrivant à Malines, un des remorqueurs culbute le butoir marquant le point terminus, mais ce petit accident n'a aucune suite fâcheuse. Quelque peu remis de leurs émotions, les voyageurs sont conviés à assister à l'inauguration, par le ministre de Theux, de la « Colonne milliaire » indiquant à la fois le départ du premier kilomètre et le centre d'où rayonnera le réseau dont la construction est décidée. Pour le retour à Bruxelles, conformément au programme, les trente wagons — charrs à bancs couverts et non couverts, diligences et berlins, les uns et les autres pouvant transporter un minimum de trente personnes — sont réunis en un seul convoi tiré par « L'Eléphant ». La consommation de vapeur ayant dépassé les prévisions, la machine est détachée près de Vilvorde et abandonne le convoi pour aller se ravitailler en eau. Il en résulte un sérieux retard sur l'horaire. A Bruxelles, on s'inquiète, on s'affole. Ah ! on l'avait bien dit : le chemin de fer est une invention diabolique... et Charles Rogier, à qui on doit leur admission par l'Etat, un véritable malfaiteur ! A 17 h. 45, le train réintègre enfin l'Allée Verte avec toute sa cargaison

d'officiels, de ministres, de corps constitués, de diplomates, de sénateurs, de députés... Le public a oublié ce qu'il vient de dire. Il accueille le convoi en poussant de vibrantes acclamations. C'est un triomphe ! Le soir, au Waux-Hall, un dîner rassemble toutes les « grosses légumes ». Un feu d'artifice, tiré à la porte de Schaerbeek, termine la journée en apothéose. La première page de la glorieuse histoire des chemins de fer belges vient d'être écrite !

IV. — LA VOLTE-FACE D'AUGUSTIN OU DE LA ROUTE AU RAIL

C'est en 1836 ou 1837 que l'arrière-grand-père du vi Marcel, Augustin Barbeaux, entra aux chemins de fer. Il n'avait pas trente ans, mais il avait été mis au travail de bonne heure et avait exercé différents métiers dont, en dernier lieu, celui de roulier, menant son attelage au long des bonnes routes datant de Marie-Thérèse ou du gouvernement de Napoléon, allant de ville en ville ou de village en village tout en ignorant la furie moderne de la vitesse.

Bien que dépourvu d'instruction, me fit observer l'vi Marcel, l'arrière-grand-père Augustin ne manquait ni de bon sens ni de sagesse. Certes, entre 1830 et 1835, il fut un des ennemis les plus résolus, les plus acharnés, les plus inoffensifs aussi du chemin de fer. Au demeurant, il y avait alors, parmi les détracteurs du rail, quantité de gens ayant fait des études et qui, bien que pourvus d'un bagage intellectuel assez respectable, raisonnaient à peu près de la même façon que lui. A notre époque, où les savants et les techniciens multiplient avec prodigalité les découvertes et les réalisations sensationnelles, on ne s'étonne plus de grand-chose. L'extraordinaire fait partie de notre vie quotidienne et ce qui naguère encore était utopie est aujourd'hui réalité. Pour comprendre l'opposition au rail d'une grande partie des Belges du premier lustre de l'indépendance, il nous faut faire un très gros effort, il nous faut essayer de nous identifier complètement à eux, et la chose



n'est pas facile. Après la Révolution, la vie s'était remise à couler, rivière calme et paisible. Tout allait mieux. On avait peur maintenant de l'aventure. Et le chemin de fer était une aventure. Son apparition, chacun le présentait, allait remettre en question bien des choses, bouleverser les conditions de travail, créer une véritable révolution dans le système économique, modifier les méthodes de distribution, transformer les modes de vivre, de penser, de sentir, de commercer, déprécier certaines industries, introduire dans tous les domaines de profondes perturbations... Il est assez humain, quand on ignore absolument ce que rapportera une affaire, d'hésiter à la conclure. Et on la conclut d'autant moins volontiers que l'on sait, avec certitude, combien sa conclusion aura de conséquences fâcheuses. A ce propos, l'vi Marcel me dit un jour ceci :

« Toutes les innovations, bonnes ou mauvaises, satisfont les uns, mécontentent les autres. A tout prendre, il est heureux qu'il en soit ainsi : il faut des « rouspéteurs » pour animer la vie d'un pays, et leurs antagonistes devraient être les premiers à en reconnaître l'utilité car ils sont, pour eux, de précieux agents de publicité... et des stimulateurs. Ces adversaires se muent parfois en partisans chaleureux, en actifs défenseurs. Le peuple, quoi que certains pensent, sait reconnaître les mérites des hommes et des œuvres. Il y met parfois le temps ! Mais il ne fait jamais comme les imbéciles qui s'obstinent dans leurs erreurs et qui ne changent jamais... »

L'vi Marcel, plus tard, lui aussi, changea d'avis en faveur du rail. Mais n'anticipons pas.

Après la persuasive démonstration de capacité du 5 mai 1835, bien des esprits se mettent à réfléchir et, quasiment à leur insu, à entamer un mouvement de volte-face, à modifier leur optique, à se dégager des liens résultant d'un attachement aveugle et irréfléchi à la tradition, à adhérer à une conception dynamique des choses. Dans le sillage des premières locomotives, quel est donc le soldat de Marathon que l'on aperçoit ? Il se nomme Progrès. Certains, qui ont du flair... et de l'argent, misent sur lui. On voit bientôt surgir des entreprises nouvelles et le capitalisme industriel se développer. La naissance de la grande industrie coïncide avec la naissance du chemin de fer ou la suit de très près.

Augustin réfléchit aussi. Son esprit, bien sûr, n'ouvre pas de bien larges perspectives en direction de l'avenir. Ce qui compte d'abord et surtout, pour un homme comme lui, c'est le pain de chaque jour. Il pressent tout ce qui va se passer. Le chemin de fer n'est pas un « joujou » expérimental. La route va perdre

une partie de son utilité et de son trafic. Les rouliers, charretiers, messagers sont menacés de mort à plus ou moins brève échéance. Il faut être dans l'expectative. Il faut, si l'occasion s'en présente, changer de gagne-pain, adopter une autre profession. Laquelle ?

Depuis son inauguration, la ligne de Bruxelles à Malines ne cesse d'être très fréquentée. Le public est maintenant familiarisé avec le nouveau moyen de transport et son engouement pour le rail ne fait qu'augmenter. Quelques petits accidents se sont produits les premiers jours. Le 8 mai, à son arrivée à Malines, le conducteur de « La Flèche » n'a pas retenu à temps la course de sa machine. Le remorqueur a quitté les rails, a renversé la palissade du canal de Louvain et s'est arrêté dans la boue. Quelques dizaines de personnes ont été plongées jusqu'à mi-corps dans l'eau vaseuse de la berge. L'opinion publique ne s'en est pas prise à l'organisation elle-même mais a crié haro sur le conducteur. Le 24 du même mois, un voyageur imprudent est tombé d'un convoi en marche. Une roue lui est passée sur la jambe. L'amputation a été faite. L'affaire a mal tourné. Le voyageur est mort cinq jours plus tard. Le public a pensé : il a cherché son malheur et a été puni !

De jour en jour, en dépit de tout, le rail consolide sa victoire. Bien que le prix du billet soit assez élevé pour l'époque, de très nombreux provinciaux et quantité d'étrangers, désireux d'employer le chemin de fer, débarquent à Bruxelles. Toutes les demandes de parcours ne peuvent être satisfaites. Le bureau du receveur, à l'Allée Verte, est assiégé du matin au soir. On se presse, on se bouscule. Il n'y a, chaque jour, que 3.500 heureux environ. Un service de grandes voitures hippomobiles, préfigurant les « tramways bruxellois », est créé pour amener, de tous les coins de la capitale, les voyageurs au chemin de fer. Qui emprunte un de ces omnibus est assuré d'avoir une place dans l'un des convois. Autour de l'Allée Verte, les colporteurs font d'excellentes recettes. Ils vendent des petits pains, de la saucisse, du sucre d'orge. Quelques escrocs tirent profit des circonstances. Ils émettent et vendent de faux billets. D'autres, que des messages confiés à des pigeons ont averti du nombre de voyageurs ayant pris le train à Bruxelles, achètent, à la gare de Malines, la totalité des billets « retour » (l'aller-retour n'existe pas encore) et les revendent avec un bénéfice de 100 ou 150 % aux personnes désireuses de rentrer le jour même dans la capitale. La police enquête. Elle procède à quelques arrestations.

Encouragée par le succès que rencontre la ligne Bruxelles-Malines et tirant l'enseignement qu'il convient des premières semaines d'exploitation, la direction des Chemins de Fer va de l'avant. Elle renforce le contrôle, améliore ses installations rudimentaires, met à l'étude différentes questions, dont celle du transport des lettres. Un quatrième remorqueur, « Le Belge », construit par les ateliers Cockerill de Seraing, entrera prochainement en service. Deux autres locomotives — qui seront baptisées « Le Rapide » et « L'Eclair » — sont commandées en Angleterre. On entame les travaux de la section Malines-Anvers. Celle-ci sera inaugurée le 7 mai 1836. On commence peu après la construction de la liaison Malines-Termonde. On entreprend, presque simultanément, la construction de la ligne Bruxelles-Tubize (qui aura son point de départ près de la place Rouppe, dans le quartier des Bogards) et de la section Termonde-Gand. Cette dernière sera ouverte à la circulation le 28 septembre 1837. Pour marquer cet événement, un grand concert aura lieu à Gand, à 20 heures, au Palais de l'Université. Deux attractions sensationnelles figureront au programme : un solo de cor exécuté par J. Van Haute — un jeune prodige âgé seulement de 13 ans — et un air varié pour le violon, musique de Charles de Bériot, joué par un autre virtuose, Heps, aussi précoce que le premier.

Le chemin de fer, donc, s'est implanté avec fermeté. Son réseau se développe avec une rapidité vraiment surprenante. Pour faire face à la situation, il faut des capitaux et de la main-d'œuvre. Des employés du ministère de l'Intérieur ont été mutés aux chemins de fer. On engage des travailleurs. Les salaires offerts sont alléchants. Augustin se présente. On l'admet en qualité de chauffeur. Il fera son beau métier pendant près de trente années, au cours desquelles le rail belge servira, de mille et une façons, la grandeur et la prospérité du pays.

(A suivre.)

C'est surtout quand on veut gagner du temps
Qu'il faut penser aux accidents.



Le danger, c'est sérieux !
En rire, c'est mourir un peu.



Tant va la cruche à l'eau qu'à la fin elle se brise.
Prudence, protection, sécurité : voilà notre devise.



Téméraire.
Funéraire.



Vérifiez aussi bien vos moyens de locomotion
Que votre feuille de contributions.