

**C'**EST le bon Xavier de Maistre qui mit à la mode l'expression « voyager autour de sa chambre ».

Cela se passait en 1795. Quelque cinquante ans plus tard, les voyageurs en chambre se voyaient pourvus d'un outil pratique et efficace : l'indicateur des chemins de fer.

Les indicateurs permettent — tout comme les « Baedeker » et autres guides de voyages — de parcourir en pensée les pays où l'on n'a jamais mis le pied. On assure que Simenon — le père de Maigret — en possède un assortiment remarquable et que cela fait partie, avec les « bottins » de téléphone des grandes villes, de sa documentation de base.

Vous tournez les feuillets de l'indicateur et vous voilà parti. Vous prenez le train à X... à l'heure H, changez à Y pour aboutir à Z au moment du déjeuner... Bref, de votre fauteuil et sans fatigue, vous maîtrisez l'espace.

Mais si, de plus, il vous prend la fantaisie de comparer plusieurs indicateurs d'un même réseau répartis sur une période assez longue (un quart de siècle, un demi-siècle), non seulement vous voyagez dans l'espace, mais encore, tel le héros de H. G. Wells, vous voilà embarqué dans une machine à remonter le temps.

Reportons-nous de quelque 75 ans en arrière : voici l'indicateur de 1896 qui nous plonge en plein cœur de la « belle époque », en une fin de siècle qui nous paraît à la fois si proche et si lointaine.

Première constatation troublante : les heures sont numérotées à l'antique de 0 à 12. C'est peut-être plus simple de dire le train de 5 heures 25 que le train de 17 heures 25, mais prenez garde de bien lire s'il y a un *m* (matin) ou un *s* (soir) à côté de ces chiffres sans quoi vous vous exposez à des mécomptes.

# LA FIN DES ANNÉES FOLLES...

## EN FEUILLETANT L'INDICATEUR

D'autre part, vous constatez qu'il n'y a pas un seul chemin de fer mais des chemins de fer en Belgique. Il y a le réseau de l'État, bien entendu, qui est le plus important. Mais à côté vous trouvez les réseaux des compagnies « privées » : le *Nord Belge*, qui s'étire tout au long de la Meuse, de Givet à Liège ; le *Grand Central Belge*, qui coupe la Belgique en deux par un sillon nord-sud d'Hérenthals à Mariembourg, la *Compagnie de Chimay*, le *Malines-Terneuzen*. Il y a même le pittoresque chemin de fer *Zaman* à voie étroite Noville-Taviers-Embresin, qui est classé parmi les « grands » au lieu de se trouver parmi les vicinaux. Pourquoi ? Mystère et règlement administratifs.

Les tableaux horaires portent d'ailleurs des numéros auxquels nous ne sommes pas habitués : par exemple, la ligne 1 couvre le trajet Bruxelles (Nord) - Bruxelles (Quartier-Léopold)... avec cinq arrêts intermédiaires : rue des Palais, rue Royale Sainte Marie, rue Rogier, chaussée de Louvain, rue de la Loi !

La ligne 2 est le tronçon Bruxelles (Nord) - Bruxelles (Midi). Détrompez-vous, il ne s'agit pas de la jonction (dont on commençait à parler à l'époque), mais de la ceinture Ouest. On passe par Laeken, la gare Nord-Ouest, Koekelberg, la gare de l'Ouest, Cureghem. Il est vrai qu'on n'est pas pressé en 1900 !

La ligne 3 est Bruxelles-Quartier Léopold - Tervuren, qui connaîtra son heure de gloire avec l'exposition coloniale de 1897.

La ligne 4 constitue déjà le cheval de bataille des chemins de fer belges : c'est la ligne Bruxelles -



Anvers, et il faut 50 minutes aux express pour en parcourir les 44 km.

Mais arrêtons ici cette énumération qui deviendrait fastidieuse.

Remarquons encore les trains de luxe de la Compagnie internationale des Wagons-lits, entreprise belge fondée environ vingt ans plus tôt par le Liégeois Nagelmackers. Composés entièrement de voitures-lits et d'une voiture salon-restaurant, ce sont le Nord-Express (pour Berlin et au-delà) et l'Ostende-Vienne-Express, avec continuation vers Constantinople.

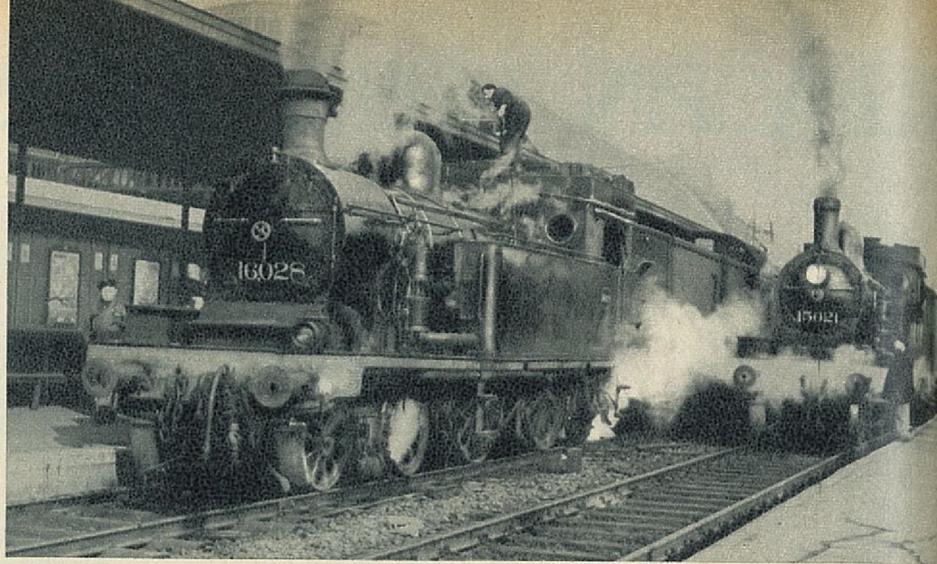
Remarquons, à côté de ces trains de luxe, une tendance à la démocratisation du confort : les voitures-lits accrochées aux trains ordinaires sont en général accessibles aux porteurs de billets de 2<sup>e</sup> classe.

### 1900 : le siècle marche

... et pose de nouveaux jalons ferroviaires. Avec le début du XX<sup>e</sup> siècle, les heures sont numérotées de

## DE LA BELLE EPOQUE A LA FIN DES ANNEES FOLLES

### EN FEUILLETANT L'INDICATEUR



0 à 24 (notre pays est à l'avant-garde de cette innovation).

L'indicateur change de format : il devient plus grand, plus élancé (23 × 13 cm contre 18 × 12 cm précédemment).

Les différentes lignes acquièrent de nouveaux numéros qui pratiquement ne changeront plus.

La première classe s'intitule « réservé » et, dans les trains de long parcours (à l'époque Bruxelles-Liège est un long parcours !), le billet « réservé » donne accès à une voiture-salon où un agent des « wagons-lits » sert en permanence des rafraîchissements.

Il existe même des trains du service intérieur composés exclusivement de voitures-salons (Bruxelles-Ostende et Bruxelles-Heist-sur-mer - le grand rail n'allait pas plus loin ; on atteignait Knokke par vicinal). Ces voitures constituent le *nec plus ultra* du « modern style » avec force moleskine et coussins capitonnés.

En service international, il y eut le train-salon Amsterdam - Mons - Express... que le Nord français refusa obstinément d'accueillir sur ses lignes. On peut y voir le précurseur de ce que seront plus tard les Pullmann et TEE, Etoile du Nord, Oiseau bleu, etc.

Dans l'indicateur de 1914, nous trouvons quelques horaires assez surprenants. Par exemple le train 100, Ostende-Dortmund, par Gand - Boom - Anvers - Hamont, dont le tracé est remarquable : 200 km en 3 heures et demie. Sur la même ligne, nous trouvons des voitures directes Anvers - Dortmund - Leipzig (trains 102 et 104) ; les Anversois se rendant en Allemagne n'avaient pas comme aujourd'hui à faire le détour par Liège.

Mais plus curieux encore : voici un « semi-direct » n° 121 : Bruxelles - Louvain - Diest - Hasselt - Lanaken - Maestricht - Aix-la-Chapelle, à prendre si

vous êtes lassés de passer toujours par Liège et Herbenthal.

En service intérieur, aussi quelques curiosités : une relation « directe » (bien que plutôt omnibus) Bruxelles - Ecaussinnes - Binche - Lobbes - Chimay (3 heures 17 minutes, ce n'est pas si mal pour 124 km).

De nos jours, on parle beaucoup de pré-métro, de métro régional, etc., mais en 1914, on trouve une exploitation un peu du même genre dans la région de Charleroi sur la ligne de Luttre à Jumet, Châtelaineau et « Boulevard central » (lignes 116 - 119 - 121).

En annexe à l'indicateur figurent les vicinaux qui ont tissé leur toile à travers toute la Belgique et qui, à la veille de la guerre, électrifient leurs lignes autour des grands centres.

Enfin, si vous hésitez entre le train et le tram « vert » pour aller de Liège à Seraing, une troisième solution s'offre à vous : le bateau qui, toutes les demi-heures, accomplit son service indolent et sans histoire.

Ne quittons pas sans un dernier regard en arrière cet indicateur de l'été 1914 qui clôt une période évoquant la douceur de vivre. Il nous laisse l'impression d'une œuvre inachevée, interrompue par l'attentat de Sarajevo, l'assassinat de Jaurès, le bombardement de Belgrade... Un ouragan de feu et de fer s'abat sur la Belgique et sur l'Europe.

#### Les années sombres 1914-1918.

L'avance des hordes prussiennes étant stoppée sur l'Yser, la Belgique s'organise dans l'occupation. On peut voyager en train et il y a même un indicateur. Mais ce n'est plus le même. Il a changé d'aspect et les difficultés traditionnelles de notre bilinguisme sont désormais résolues... au profit d'un unilinguisme allemand.

Il n'y a en effet plus de cheminots belges. Ceux-ci se croisent les bras. Le réseau du territoire occupé

est géré par les militaires allemands et vit à l'heure prussienne : de nouveau, les heures sont numérotées de 0 à 12, matin et soir. Le progrès apporté par nos conquérants, quoi ! Quelques trains à marche lente sont autorisés aux civils. On met environ quatre heures de Bruxelles à Liège et cinq heures de Bruxelles à Ostende.

Des trains express avec voitures-lits et voiture-restaurant sillonnent le pays, mais ils sont réservés aux seigneurs de la guerre (« nur für Heeres angehörige »).

Aussi les Belges répugnent-ils à utiliser les trains de l'occupant. Ils se rabattent sur les vicinaux qui sauvegarderont ainsi un minimum de relations et d'activités économiques.

### Après-guerre : la reconstruction et les années folles

L'indicateur de 1920 marque un retour à la tradition. La tourmente est passée, mais les relations sont encore peu fréquentes et les horaires très lents.

Bruxelles-Ostende exige 2 heures 40 au lieu de 1 h 40 par le meilleur train de 1914.

Pour Bruxelles-Liège, il faut compter 2 heures contre 1 h 30. Aller de Bruxelles à Paris prend 8 heures. Il est vrai qu'on traverse toute l'étendue de ce qui fut « le front ».

Mais, bientôt, la tragédie sanglante s'estompe peu à peu et les gens s'efforcent d'oublier les mauvais souvenirs. On vit alors les folles années au rythme du jazz et du charleston qui envahissent la société. Les chemins de fer retrouvent progressivement leur niveau d'avant-guerre. Les sleeping cars bleus remplacent les antiques voitures de teck brun de la Compagnie des Wagons-lits tandis que de nouveaux noms prestigieux font leur apparition dans l'indicateur : l'*Etoile du Nord*, l'*Oiseau bleu*, l'*Edelweiss* ; ce sont les trains « Pullman » composés entièrement de voitures-salons bleues et jaunes. Les anciennes voitures-salons subsistent sur certains services intérieurs encore assez lents tandis que, sur la ligne Bruxelles-Anvers, on voit foncer les nouveaux trains blocs dont l'aspect extérieur et l'aménagement intérieur de 1<sup>re</sup> classe rappellent les trains américains.

Hélas ! la crise de 1929 renverse la joyeuse « prospérité » de notre pays. Les voyageurs payants de 1<sup>re</sup> classe se font rares et les voitures-salons sont progressivement éliminées.

Entre-temps, la S.N.C.B. a pris la succession de l'ancien « Etat belge » (1926) et entreprend une politique de modernisation et de rationalisation.

Dans les années 30, l'indicateur nous permet de suivre l'accélération des horaires, la création de ser-

vices « cadencés » sur les lignes principales, la mise en service d'autorails pour les services directs et omnibus peu fréquentés ; sur la ligne Bruxelles-Anvers, le train bloc vapeur est détrôné par des rames électriques (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes seulement) parcourant la ligne en 29 minutes sans arrêt et 31 minutes avec arrêt à Malines (le service omnibus restera « vapeur » jusqu'en 1939). A titre d'exemple, de 17 à 18 h, les jours ouvrables, on dénombre six trains directs dans chaque sens entre Bruxelles et Anvers.

Les blocs Bruxelles-Ostende et Bruxelles-Liège effectuent le trajet en une heure quinze minutes tandis que Paris n'est plus qu'à trois heures de Bruxelles par l'*Oiseau bleu*.

Et voici le pinacle : à l'horaire d'été 1939, un train de trois voitures de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes, tiré par une type 12 carénée abat Bruxelles-Ostende en 60 minutes, ce qui attribue à la Belgique le ruban bleu international des trains vapeur.

### Le rideau se lève sur une nouvelle tragédie...

L'indicateur, fidèle témoin du passé, nous apprend donc que notre réseau venait d'acquérir une nouvelle jeunesse. Hélas ! une poignée d'hommes avaient décidé de replacer le monde sur le chemin de l'horreur et de l'abîme. La tragédie allait de nouveau s'emparer de nos foyers... Période affreuse qui a laissé trop d'amertume dans le cœur de tant de familles de cheminots pour que nous puissions continuer sur le ton léger qui convenait à cet article.

Refermons notre indicateur...

P. VANKEER.

## Nos inoubliables "Vapeur"

L'essai de Phil Dambly a connu un succès tel que les prévisions de vente les plus optimistes ont été rapidement dépassées. Toutes les demandes n'ont pu être satisfaites. Un nouveau tirage s'imposait.

Dès que la deuxième édition, mise au point dans ses moindres détails est sortie de presse, les commandes se sont remises à affluer.

On peut se procurer ce remarquable ouvrage en versant la somme de 120 F au C.C.P. n° 1010 de la S.N.C.B. et en ayant soin d'indiquer au talon du bulletin : « Revue Le Rail - Pour Nos inoubliables « vapeur ». Les souscripteurs sont priés d'indiquer clairement leurs nom et adresse.