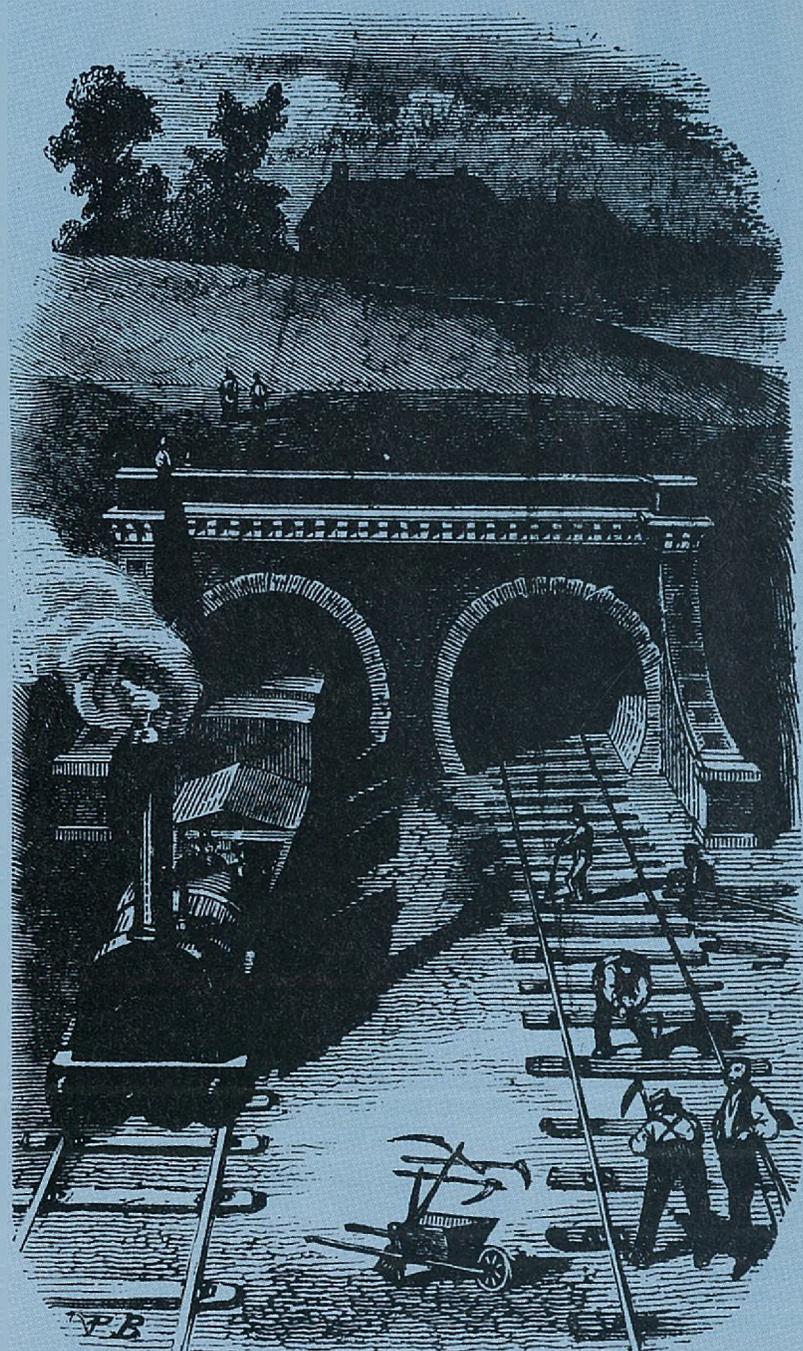


BRUXELLES-PARIS

P. VANKEER

C'est en 1846 que fut réalisée la liaison ferroviaire entre les capitales belge et française. Cent cinquante ans plus tard, le TGV relie les deux villes en utilisant les premiers kilomètres de ligne à grande vitesse construits sur le réseau belge. Belle occasion de refaire le chemin parcouru en un siècle et demi, en se basant notamment sur les indicateurs.



(Tunnel de Braine-le-Comte.)

DE LA CONSTRUCTION DE LA PREMIÈRE LIGNE À LA GUERRE DE 1914

Le plan de construction des chemins de fer de l'État belge, entrepris peu après l'indépendance du pays, prévoyait la construction de lignes internationales vers l'Allemagne (pour contourner le blocus néerlandais qui nous barrait l'accès au Rhin) et vers la France.

C'est l'arrêté royal du 28 août 1838 qui donna le signal «voie libre» à la réalisation du «Chemin de fer du Hainaut partant de la station des Bogards (1) à Bruxelles... se dirigeant de Tubize vers Soignies, et de là, vers Mons... pour aboutir à la frontière française vers Quiévrain». Le rail atteint Mons le 19 décembre 1841 et la France à Blanc-Misseron le 14 novembre 1842.

C'est en effet par Quiévrain, Valenciennes, Douai, Arras et Amiens que circulèrent les premiers trains Bruxelles-Paris. Et si le rail belge fut le premier au rendez-vous à la frontière, la ligne française de la «Compagnie du Nord» ne fut terminée qu'en 1846, permettant ainsi la première liaison ferroviaire entre les deux capitales. Comment était organisée l'exploitation de ce service international à cette époque? Nous avons consulté un horaire de 1848 publié par l'imprimeur J.-B. Tircher, rue de l'Etuve, 20, à Bruxelles.

Il mentionne l'existence de trois départs quotidiens de Bruxelles : à 9 h, à 12 h 30 et à 6 h 15 le soir (à cette époque on ne comptait pas encore les heures de 0 à 24 comme aujourd'hui). Cet opuscule ne donne pas les heures d'arrivée à Paris : il est vrai que l'année 1848 fut fort perturbée par les «journées de février» qui entraînent la chute et le départ en exil du roi Louis-Philippe I^{er} et l'instauration en France de la II^e République.

En Belgique, beaucoup de gens avaient craint l'intrusion de révolutionnaires français.

(1) près de l'actuelle place Rouppe; la gare de Bruxelles Midi fut construite par après.

Un document de 1852 (horaires du 15 novembre) nous donne davantage de

précisions. Le tableau des trains se présente comme suit :

Bruxelles	dp. 8.00 matin	1.15 soir	6.30 soir
Paris	arr. 5.00 soir	10.45 soir	5.30 matin

Remarque : de minuit à midi : heures du matin;
 de midi à minuit : heures du soir.

Le trajet durait donc de 9 h à 9 h 30 le jour et 11 h la nuit ! Il est vrai que le parcours comportait une quinzaine d'arrêts et, qu'à partir de Creil, la voie obliquait vers Pontoise, décrivant ainsi un long détour pour atteindre Paris.

La ligne directe Creil-Chantilly-Paris ne fut construite que quelques années plus tard. Il y avait à l'époque trois classes de voitures (la 3^e classe ne disparaîtra qu'en 1956). D'après le document ci-dessus, le train partant de Bruxelles à 8 h du matin comportait des 1^{re} et 2^e classes; la 2^e classe était supprimée à partir d'Amiens. Celui partant à 1 h 15 «du soir» offrait les trois classes jusqu'à Quiévrain, gare où les voitures de 3^e classe semblaient disparaître.

Quant au train de nuit, il se composait des 1^{re} et 2^e classes jusqu'à Quiévrain où il devenait accessible aux voyageurs de 3^e classe.

Avec l'avènement du Second Empire (2 décembre 1852) et l'énorme développement industriel qui s'ensuivit, la Compagnie (française) du Nord entama la construction de la ligne Creil-Saint-Quentin-Erquelines pour

s'attacher le trafic vers l'Allemagne en transit par la Belgique. Cette ligne fut achevée en 1855.

Du côté belge, on construisait la ligne Mons-Quévy-Hautmont pour rejoindre le tracé Paris-Erquelines. Cette ligne, achevée en 1857, fut concédée à la Société générale d'exploitation : en effet, après 1845, le gouvernement belge décidait d'arrêter la construction ainsi que l'exploitation de nouvelles lignes par l'État et concédait systématiquement les «nouveaux chemins de fer» à des sociétés privées. La ligne fut revendue dès 1856 à une compagnie Mons-Hautmont créée pour la circonstance... et dont les dirigeants du «Nord» étaient actionnaires. Elle fut par la suite intégrée au «Nord Belge», filiale du Nord français (2).

En 1857-58, la relation entre Bruxelles et Paris vit donc son itinéraire fixé pour près de 140 ans.

Et bien entendu, la nouvelle infrastructure, commune aux trains pour Liège et l'Allemagne jusqu'à Maubeuge, permit de créer des convois plus rapides.

Voici ce que nous apprend l'indicateur français - livret CHAIX - de mai 1869.

Bruxelles	9.05 matin	1.15 soir	2.35 soir	3.40 soir
Paris	5.05 soir	10.50 soir	8.45 soir	4.45 matin

Les trains partant de Bruxelles à 9 h 05 le matin et 2 h 35 le soir étaient des express ne comportant que des 1^{re} et 2^e classes. Remarquons que la ligne Quiévrain-Valenciennes n'était pas totalement délaissée : on y trouvait des «omnibus» ainsi qu'un «train postal toutes classes», quittant Bruxelles à 7 h 12 le soir pour

arriver à Paris à 5 h 15 le lendemain matin. Passons sur la fin du Second Empire, la guerre franco-prussienne de 1870-1871 et l'épisode sanglant de la «Commune» pour consulter l'indicateur «breveté n° 10» du 1^{er} octobre 1873 édité par A. Bodart, rue d'Or, 12, à Bruxelles.

(2) Le Nord-Belge a exploité en Belgique les lignes Mons-Quévy (frontière), Charleroi-Erquelines (frontière), Namur-Liège (Guillemins) et Liège (Longdoz), Namur-Givet. Ces lignes furent intégrées à la SNCB le 10 mai 1940.



Der Bahnhof der Südbahn zu Brüssel.

COLLECTION P. HASTELS

Le service des trains se présente comme suit (m pour «matin», s pour «soir»).

Bruxelles	9.03 m	1.03 s	2.35 s	3.40 s
Paris	5.05 s	11.00 s	9.05 s	4.45 m

Si le régime politique avait changé, les horaires n'avaient, eux, guère varié. Le meilleur train faisait donc le parcours en 6 h 30, ce qui, pour une distance de 311 km, donnait une vitesse commerciale, arrêts compris, de 48 km/h, soit un peu moins qu'en 1869 où la vitesse moyenne atteignait 50 km/h (durée 6 h 10). Quelques années plus tard, le nombre de convois quotidiens passa à cinq et le

meilleur temps de parcours tomba à 5 h 31, soit une moyenne de 57 km/h. C'est ce que nous révèle l'indicateur «des chemins de fer belges» du 15 septembre 1882 qui donne des précisions sur la composition des trains d'après les classes de voitures : on constate bien entendu que les trains les plus rapides n'offraient que des 1^{re} et 2^e classes.



COLLECTION P. PASTEL/SINCE



Horaire du 15 septembre 1882					
	1-2-3	1-2-3	1-2	1-2-3	1-2
Bruxelles	9.00 m	12.35 s	1.20 s	5.50 s	0.00 minuit
Paris	3.25 s	09.20 s	6.51 s	4.05 m	6.35 m

En 1884 (horaire du 1^{er} décembre), on comptait six trains quotidiens et le luxe de la belle époque fit désormais partie du service à la clientèle par l'adjonction d'une

voiture-salon (WS) et d'une voiture-restaurant (WR) au premier train de la journée.

	1-2	1-2-3	1-2-3	1-2	1-2-3	1-2
Bruxelles	7.30 m	9.15 m	12.15 s	1.20 s	5.50 s	0.00 minuit
	WR					
	WS					
Paris	12.33 s	4.58 s	9.20 s	7.14 s	4.05 m	6.10 m

On constate que le premier train accomplissait le trajet en 5 h 03 : pour la première fois la vitesse commerciale dépassait la barre des 60 km/h de moyenne. Dans ce train, les voyageurs de 1^{re} classe pouvaient prendre dans la voiture-salon moyennant paiement d'une

surtaxe de six francs, perçue contre récépissé par les agents de la Compagnie internationale des wagons-lits (CIWL). Cette compagnie, fondée par notre compatriote Georges Naegelmackers en 1874-76, fut désormais présente pour offrir un confort «haut de gamme» aux

voyageurs fortunés. Quant à la voiture-restaurant, elle était accessible sans supplément aux voyageurs de 1^{re} classe mais aussi à ceux de 2^e classe... pour autant qu'il restât des places disponibles après l'installation des voyageurs de 1^{re} classe.

L'indicateur du 30 septembre 1891 nous apprend que les voyageurs de 1^{re} classe,

disposés à payer un supplément, bénéficiaient d'un nouveau surcroît de confort : les «coupés-lits» (CL), qui étaient comme des divans installés dans des demi-compartiments, non seulement dans l'express de nuit mais aussi dans les trains rapides de jour! De véritables boudoirs sur rail dignes d'un conte de Maupassant...

Horaire du 30 septembre 1891							
	1-2	1-2-3	1-2-3	1-2	1-2-3	1-2	1-2
Bruxelles	7.30 m	9.14 m	12.26 s	1.15 s	5.42 s	6.20 s	0.00 minuit
	CL			CL		CL	CL
	WS			WS		WS	
	WR					WR	
Paris	12.33 s	3.52 s	9.20 s	6.11 s	4.05 m	11.33 s	6.10 m

Notons que le train quittant Bruxelles Midi à 1 h 15 de l'après-midi était le plus rapide (4 h 46).

En 1897, petite innovation dans l'indicateur : l'État belge et les compagnies privées adoptèrent le système d'heures numérotées de 0 à 24. La France resta cependant fidèle au système ancien, de sorte que le tableau revêtit un aspect hybride, les heures sur le réseau Nord demeurant affectées des lettres m et s. Le premier train rapide du matin ne comportait plus que des 1^{res} classes.

En 1902, le premier train du matin fut accéléré et redevint accessible aux voyageurs de 2^e classe.

Les coupés-lits furent supprimés dans les trains de jour, sans doute faute de clientèle suffisante. Par contre, la CIWL ambitionnait de créer un train de luxe entièrement constitué de voitures-salons entre Amsterdam et Paris. Les chemins de fer néerlandais et l'État belge marquèrent leur accord mais le Nord refusa! Résultat : un train de luxe partait d'Amsterdam, jusqu'à Mons via Bruxelles, à destination duquel les voyageurs devaient se transborder dans le rapide ordinaire parti de Bruxelles 5 minutes plus tôt!

Relevons que le train partant de Bruxelles à 12 h 59 comportait des voitures directes 1-2 et CL Amsterdam-Nice-Vintimille.

Horaire du 1 ^{er} juin 1897						
	1	1-2-3	1-2	1-2	1-2-3	1-2
Bruxelles	7.47	8.57	12.59	18.04	19.27	0.15
	WS		CL	CL	(X)	CL
	WR			WS		
				WR		
Paris	12.49 s	3.51 s	6.00 s	11.17 s	4.35 m	5.50 m

(x) Train postal qui suivait l'ancien itinéraire via Quiévrain, Blanc-Misseron, Valenciennes et Amiens.



SHELSMAN / NOZZI / BOIS

(x) via
Quiévrain-Valenciennes-
Amiens.

Horaire du 1 ^{er} mai 1902							
	1-2	1-2-3	1-2	LX	1-2	1-2-3	1-2
Bruxelles	7.58	8.57	12.54	12.59	18.02	19.27	0.10
Mons	8.58	10.03	13.54	13.59	19.02	20.57	1.10
	WR				WR	(X)	CL
Paris	12.50 s	3.50 s		6.00 s		11.00 s	4.35 m 5.42 m

Ce train de luxe Amsterdam-Mons-Express n'eut qu'une existence éphémère. Mais la tentative fut reprise avec succès un quart de siècle plus tard comme nous le verrons plus loin.

En 1909, le temps de parcours diminua encore (4 h 20 pour le meilleur train) et les

voyageurs de 3^e classe virent leur sort amélioré par la création d'un express (en fait la qualification de semi-direct conviendrait mieux) en fin d'après-midi qui leur était accessible ainsi que par l'incorporation de voitures de 3^e classe dans l'express de nuit.

Horaire du 3 janvier 1909						
	1-2	1-2-3	1-2	1-2-3	1-2	1-2-3
Bruxelles	8.21	8.57	12.59	18.01	18.15	0.07
	WR				WR	CL
Paris	12.50 s	3.50 s	5.19 s	11.41 s	10.46 s	5.42 m

Et nous arrivons à l'été 1914. L'Europe vit les derniers jours paisibles d'une époque bientôt révolue. Arrêtons-nous quelques instants à l'indicateur belge qui devait couvrir la période du 1^{er} juillet au 30 septembre de cette année.

L'horaire Bruxelles-Paris ne présentait guère de différences avec celui de 1909 si ce n'est que les réseaux français avaient eux aussi adopté le système des 24 heures. Cependant l'on peut relever un nouveau record : le rapide de soirée quittait Paris à 19 h 10 pour être à Bruxelles à 23 h 05, soit 3 h 55 à la vitesse moyenne de 79 km/h. Pour la première fois, le temps de parcours tombait au-dessous des quatre heures et cela, malgré des arrêts à Busigny, Feignies et Quévy. Mais cet indicateur ne fut d'application que pendant un mois environ.

Le 28 juillet 1914, l'héritier d'Autriche-Hongrie était assassiné par un agitateur serbe à Sarajevo. En représailles, l'Autriche menaça la Serbie qu'elle accusait d'avoir armé le bras de l'assassin et lui déclara la guerre le 29 juillet. Du coup, par le jeu des alliances, le conflit devint européen. Le 31 du même mois, l'Allemagne, la Russie et la France mobilisèrent tandis que Jaurès, qui tentait d'empêcher le conflit, était assassiné. L'Allemagne attaqua la Russie, puis la France, envahit la Belgique (4 août), entraînant la Grande-Bretagne dans la guerre.

La ligne Bruxelles-Paris allait bientôt être coupée au sud de Saint-Quentin, le front se situant selon les offensives et

contre-offensives entre 20 et 60 km au sud de cette ville.

Les deux tronçons de la ligne allaient servir uniquement au transport de troupes, d'armes, de munitions pendant quatre ans. □



SNCB / COLLECTION P. PASTELS