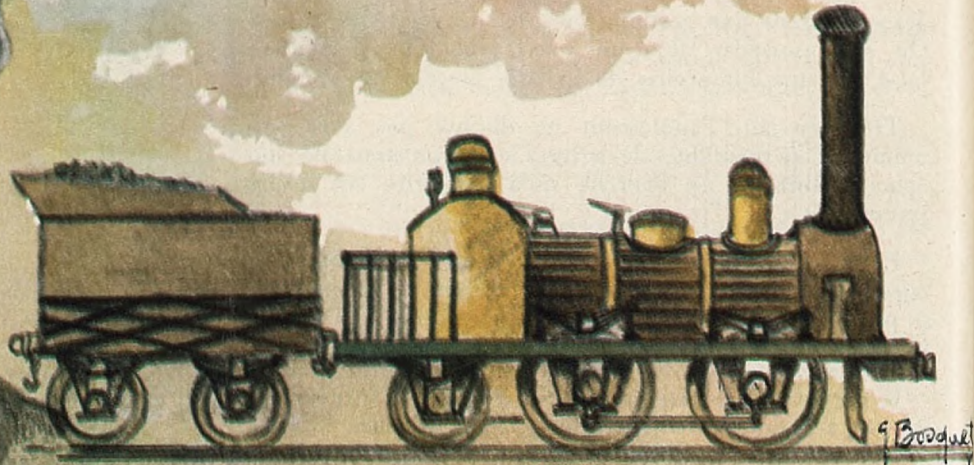


Charles Rogier,
promoteur du rail belge.



AU lendemain de la révolution de 1830 — qui avait ébréché la construction imaginée par les congressistes viennois de 1814 —, la Belgique avait à se défendre, pour subsister, contre son inexpérience, sa flagrante absence de cohésion interne, le scepticisme enrobé de courtoisie des grandes puissances quelque peu vexées par notre attitude de refus face à leurs décisions et, surtout, l'hostilité à peine dissimulée des Pays-Bas, mal résignés à la perte définitive de nos provinces. L'Europe épiait nos agissements, s'intéressait à nos problèmes, supputait nos chances de surmonter les innombrables obstacles capables de nous faire tomber et de mettre en péril notre existence. *Les ambassadeurs des monarchies héréditaires, a noté Carlo Bronne, tenaient l'indépendance belge pour un échafaudage provisoire, prêt à s'écrouler au moindre choc.*

Un grave problème, parmi d'autres, se posait à la jeune nation. Fixant la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique, un traité, signé en 1831, abandonnait à nos voisins du nord la possession des deux rives de l'estuaire de l'Escaut. Les Hollandais, dès lors, avaient la possibilité de régenter, à leur gré, l'activité portuaire anversoise. De simples mesures de rétorsion fiscales pouvaient avoir les conséquences les plus graves, les plus tragiques, sur notre fragile économie.

Les Hollandais, on ne l'ignore pas, devaient mettre des entraves à la navigation sur l'Escaut. Il fallait faire quelque chose pour échapper à la strangulation et à l'asphyxie, pour libérer le commerce national et pour donner à l'industrie un nouvel essor.

Depuis un voyage en Angleterre au cours duquel il s'était promené dans les régions industrielles, écrit Vauquesal-Papin (1), et par suite de l'intérêt qu'il avait pris personnellement au concours de locomotives de Rainhill, à la locomotive de Stephenson et à la ligne de Liverpool à Manchester, il (Léopold I^{er}) s'était fait une opinion très ferme sur le chemin de fer, opinion non déformée par l'écran de conseils plus ou moins valables émis par l'habituelle cohorte de ceux qui savent sans avoir appris. En 1831, sa résolution est prise. Il dotera la Belgique d'un réseau de chemin de fer complet et, sans tarder, il fait appel à deux ingénieurs et les charge d'une mission d'études en Angleterre. Leurs noms brilleront d'un éclat particulier dans l'histoire des chemins de fer : De Ridder et Simons. Leur rapport sur le « railway de Liverpool à Manchester » donna la première idée de l'exécution d'un chemin de fer avec locomotives en direction du Rhin. Le 24 août 1831, un arrêté minis-

(1) Voir : Les 130 ans du Chemin de Fer en Belgique 1835-1935, dans *La Vie du Rail*, n° 1020.

DE LA POLITIQUE

tériel mettait ces deux ingénieurs à la disposition de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées pour l'élaboration d'un projet entre Anvers, la Meuse et le Rhin. L'hypothèque était levée !...

La raison initiale de la création de notre réseau ferroviaire a donc été essentiellement politique. Et c'est la politique — capable de tout engendrer comme de tout démolir ! — qui allait imposer au rail ses options fondamentales et conditionner la direction, l'exécution et le financement par l'Etat de ses premières lignes. *Prolongement de la mer et de nos deux fleuves*, dira Charles Rogier à la Chambre le 19 juin 1833, *une telle communication doit rester dans le domaine public.*

Admise dans son principe par le Parlement, la construction d'un réseau de chemin de fer par l'Etat fut étudiée par diverses commissions de la Chambre avant d'être soumise à l'examen d'une commission centrale chargée de rédiger un rapport circonstancié. Présenté le 18 novembre 1833 aux députés, ce rapport faisait remarquer tout d'abord que la Belgique avait *impérieusement besoin d'une communication libre et indépendante de ses ports de mer vers la Meuse et le Rhin*, et que la liaison envisagée était *indispensable et urgente au commerce et à l'industrie* tout en étant aussi, par ailleurs, *de nature à exercer une influence politique salutaire.*

Le rapport en question estimait que le rail devait être préféré à la voie d'eau compte tenu de *l'impossibilité d'établir une ligne navigable jusqu'au Rhin sans emprunter le territoire cédé à la Hollande*, et sans donner conséquemment, à cette puissance, la clef de notre principale communication commerciale. La préférence donnée à la voie ferrée — cette citation en atteste — se justifiait d'abord et surtout, voire exclusivement, par une considération d'ordre purement politique.

Le document du 18 novembre 1833 révélait que cinq commissions sur six, dont la commission centrale, avaient adopté la direction par Malines, Louvain, Liège et Verviers. C'était la direction à laquelle le gouvernement s'était arrêté. Le rapport ajoutait que l'embranchement de Malines à Bruxelles avait été adopté avec le souhait qu'on le prolonge au sud jusqu'à la frontière française et que, pour satisfaire à une bonne justice distributive, Ostende, Gand et les Flandres bénéficient de raccordements, de même que les bassins industriels de la Meuse, de la Vesdre et du Hainaut.

La question de confier l'établissement du « railway » — comme on disait alors — à l'une ou l'autre société privée avait été posée. Le rapport, répondant à cette question, notait que l'exécution du projet par les pou-

voirs publics avait été décidée par 29 voix contre 17 par les commissions et par 4 voix contre 3 par la commission centrale. Pour le reste, il comprenait une discussion détaillée des articles du projet de loi, abordait le problème du financement, envisageait le mode de souscription le plus adéquat et les mesures de contrôle à arrêter, et procédait à un examen des amendements présentés. L'important document faisait observer enfin, pour conclure, que *laisser la Hollande dans la possession des marchés des provinces rhénanes, c'est peut-être lui donner un motif de reculer les arrangements politiques et, enfin, qu'il serait digne de la nation belge de donner la première l'exemple d'une entreprise que tous nos voisins imiteront bientôt.*

Prévoyant par priorité la construction, outre d'une liaison entre Bruxelles et Malines, d'une voie ferrée poussant en direction de la Rhénanie, le projet de loi et son analyse par la commission centrale de la Chambre ne pouvaient manquer de provoquer certaines réactions. Celles des députés hennuyers, qui estimaient que les dispositions envisagées ne tenaient pas suffisamment compte des intérêts de leur province houillère, furent particulièrement vigoureuses. Ardent promoteur de l'idée ferroviaire dans notre pays et remarquable orateur, Charles Rogier leur répondit le 12 mars 1834 du haut de la tribune. *On a compris, Messieurs*, dit-il d'abord à l'intention de tous les membres de l'assemblée, *que si la révolution belge voulait se recommander aux yeux de l'Europe, elle ne devait pas se borner à opérer un grand fait politique et moral ; qu'il ne suffisait pas, pour justifier son origine, qu'elle eût donné au pays la constitution la plus libérale, mais que son œuvre devait être complétée par un fait matériel de la même portée. Ce fait, Messieurs, ce sera la construction d'une route en fer ; cette entreprise sera aux intérêts matériels du pays ce qu'est notre Constitution à ses intérêts moraux...* Puis, se tournant vers les représentants du Hainaut, Charles Rogier fit le procès d'un certain particularisme à œillères : *Nous le demandons : l'intérêt de tel ou tel arrondissement qui criera bien fort ôtera-t-il au projet ce caractère de haute utilité nationale que chacun est obligé, en conscience, de lui reconnaître ?*

Le projet de construction par l'Etat d'un réseau de chemin de fer ayant Malines comme point central, après avoir été approuvé par la Chambre, fut adopté par le Sénat le 30 avril 1834. La loi fut promulguée dès le lendemain, 1^{er} mai 1834. On allait pouvoir se mettre au travail !

On recruta des terrassiers et des manœuvres, évidemment inexpérimentés. On les éduqua. Et, en moins d'un

LEVIER DE LA POLITIQUE

an, ces premiers cheminots réalisèrent la première ligne, celle de Bruxelles à Malines, ou vice versa pour être plus exact, qui — on le sait — fut inaugurée le 5 mai 1835 en présence de Léopold I^{er} et des plus hautes autorités du pays. Le labeur entrepris fut poursuivi sans désespérer. Qu'on en juge ! Le tronçon de Malines à Anvers fut ouvert à la circulation le 22 avril 1836. La mise en service de la ligne de Malines à Termonde devint effective le 2 janvier 1837. Louvain fut reliée à Malines dès le 10 septembre de la même année. Onze jours plus tard, le 21 septembre 1837, nous l'avons signalé, eut lieu l'inauguration de la section de Louvain à Tirlemont. Une semaine après, le 28 septembre 1837, la ligne de Termonde à Gand était baptisée à son tour. Les choses, décidément, étaient menées rondement. L'année suivante, en 1838, d'autres liaisons étaient établies : Tirlemont-Ans (Liège) au mois d'avril et Gand-Bruges-Ostende en août. Dès lors, le réseau se développait sur 255 kilomètres. Trois ans plus tôt, il était inexistant. Véritable exploit, la rapide extension du rail belge ne pouvait manquer de frapper l'observateur impartial et de stupéfier les chancelleries.

Entre-temps, bien entendu, de nouvelles discussions, axées sur le chemin de fer, avaient opposé conservateurs et progressistes, partisans et adversaires du rail. Tant et tant de questions se posaient encore. Tant d'autres allaient se poser. On fixa le montant des « péages » ou taxes de transport mais, après quelques mois d'exploitation, on se vit dans l'obligation d'adapter les tarifs afin d'accroître les recettes, bien sûr, mais aussi pour donner satisfaction aux entrepreneurs de messageries (le chemin de fer n'ayant pas entraîné automatiquement la suppression de celles-ci, dont certaines devaient subsister pendant de longues années encore), auxquels la modicité des prix des parcours en chemin de fer enlevait trop de clients.

Les archives parlementaires conservent l'écho des innombrables interventions et discussions centrées sur le rail (1). Une constante se dégage de l'examen des exposés parlementaires : le rail est d'abord et surtout un service public dont il s'agit de parfaire ou d'accroître l'efficacité.

Certaines des interventions sont révélatrices de l'action que le rail assure dans le sens de l'émancipation du

peuple. Cette action — on le prévoit déjà alors — ne peut manquer de se traduire, à plus ou moins brève échéance, par une modification des structures politiques.

En 1837, Jean-Baptiste Nothomb se félicite de la popularité du chemin de fer et signale que celui-ci sert principalement, le matin et le soir, à véhiculer les ouvriers de leur domicile à leur travail et vice versa. Certains phénomènes, ainsi, viennent d'amorcer leur processus. Ils provoqueront un déplacement des populations, la concentration de certaines industries, la congestion de certains centres.

Toujours en 1837, Charles Rogier s'oppose vigoureusement aux parlementaires qui estiment que le chemin de fer ne doit pas seulement être rentable mais qu'il doit chercher à faire du bénéfice. Charles Rogier leur répond que le rail existe, au premier chef, pour favoriser le bien public. Il fait observer alors : *Avant la route en fer, malgré l'égalité et la liberté garanties par la Constitution, les ouvriers, les paysans restaient esclaves chez eux sans pouvoir sortir selon leurs intérêts et leurs besoins. Aujourd'hui, on peut dire qu'il y a égalité pour tous les Belges sous ce rapport. Tous les Belges peuvent se transporter non pas avec autant de commodité, mais, ce qui est beaucoup, avec autant de célérité où leurs besoins les appellent. Sous ce rapport, il y a une véritable égalité matérielle plus profitable et plus réelle que l'égalité politique garantie par la Constitution...*

Combien d'autres orateurs ne souligneront pas également, par la suite, le caractère prédominant de service public du chemin de fer ? En 1850, le ministre Van Hoorbeke, du département des Travaux publics, reprendra le thème. *Le chemin de fer, dira-t-il, n'est pas seulement une entreprise industrielle ; c'est un grand service public, destiné à embrasser les divers intérêts, à répandre les plus grandes sommes de bien-être dans les diverses classes de la société...* Cette insistance et le passage de la théorie à la pratique, ou du verbe au fait, finiront même par amener certains parlementaires à constater, comme le baron de Man d'Attenrode, député de Louvain, en 1853, que *le gouvernement fait du socialisme sans le savoir !* Il est bien entendu que, à l'époque, l'expression « faire du socialisme » évoquait une orientation, non un parti. C'était une tendance à promouvoir l'égalité des avantages pour tous dans le but, plus ou moins explicitement exprimé, d'unir toute la population par des intérêts communs et une pensée commune afin de transformer peu à peu le pays en un grand atelier de travail et en un immense marché.

Beaucoup d'esprits estimaient, avec pertinence, que le rail avait un rôle à jouer sur le plan social. Ils voyaient en lui le facteur capable d'achever et de parfaire pacifiquement l'œuvre libératrice et rénovatrice des journées de septembre 1830 et n'étaient sans doute pas éloignés de l'opinion d'Alfred de Musset qui avait

(1) A ce sujet, on lira avec intérêt et profit l'ouvrage de Joseph Pauly : *Le Chemin de Fer et le Parlement 1835-1860*.

fait tenir, en deux vers, son espoir et sa foi dans le chemin de fer naissant :

*Sur deux rayons de fer, un chemin magnifique
De Paris à Pékin ceindra ma république...*

En 1838, nous l'avons signalé, le réseau s'étendait sur une longueur totale de 255 kilomètres. En 1850, il y en avait 899 dont 274 exploités par des compagnies privées, l'Etat ayant malheureusement abandonné son monopole (ce qui allait lui occasionner, à plus ou moins longue échéance, nombre d'ennuis !). Se développant toujours, le chemin de fer favorisait une prise de conscience collective qui, s'affermissant d'année en année davantage, ne pouvait manquer de déterminer finalement la réalisation du suffrage universel pur et simple, donc l'élargissement du corps électoral, et, par voie de conséquence, la souveraineté du peuple commandant l'orientation de la politique, l'adoption du principe de l'instruction obligatoire et l'application des premières grandes réformes sociales.

Les événements, bien entendu, se sont chargés de stimuler un mouvement auquel la très ancienne vocation démocratique de la Belgique devait conférer très rapidement un caractère irréversible. Faut-il rappeler certains d'entre eux : rupture commerciale avec l'Allemagne en 1844, crise alimentaire de 1846, révolution française de 1848... C'est au lendemain de cette dernière que l'évolution amorcée s'est amplifiée. Fait à noter, les points de localisation de cette action émancipatrice se sont situés dans les agglomérations visitées par le chemin de fer dont, au premier chef, Bruxelles, Gand et Mons ainsi que, parmi les centres de moindre importance, Fayt-lez-Manage. C'est grâce au rail que le premier congrès démocratique put rassembler en 1868, à Bruxelles, un nombre fort élevé de participants. C'est à cette occasion, on s'en souvient, qu'Edmond Picard lança son *Manifeste des Ouvriers* qui réclamait une réforme électorale au demeurant assez imprécise. Seize ans plus tard, en 1884, l'instauration du suffrage universel fut enfin revendiquée avec netteté. Il y avait alors quelque 120.000 censitaires contre environ quatre millions de Belges de plus de vingt et un ans ne disposant pas encore du *plus sacré de tous les droits : l'égalité* ou, si l'on préfère, de la possibilité d'intervenir dans l'orientation de la politique générale. Nous n'évoquerons pas les différentes étapes ayant marqué la route du suffrage universel, octroyé seulement au lendemain de la première guerre mondiale, le 10 avril 1919. Pour aboutir à la reconnaissance de leur droit de citoyens, les hommes — c'est là l'évidence même ! — ont été aidés par le rail. N'ignorant pas le rôle de première importance de celui-ci, ils se sont même servis de lui, d'aventure, comme d'une arme, pour menacer l'opposition et faire triompher leurs revendications. Evoquant le congrès ouvrier de 1888, qui se tint à Châtelet, Walter Thibaut ne fournit-il pas cette précision au sujet des dispositions prises en vue d'atteindre les objectifs proposés : *Le*

signal de la grève devait être donné par le sabotage des lignes télégraphiques, le démontage des chemins de fer, la mise hors d'usage des ponts... (1) ?

En décidant de s'attaquer aux installations ferroviaires, les ouvriers de 1888 reconnaissaient la nécessité du rail et donnaient raison, par avance, à l'historien Jacques de Launay qui a fait remarquer (2) : *Le train est une arme offensive. Des pays se sont battus pour les lignes de chemin de fer. Napoléon III voulait le contrôle des chemins de fer belges...*

Passé sous silence par nombre d'historiens, le projet d'annexion du réseau de la Grande Compagnie du Luxembourg — dont les lignes plongeaient jusqu'au cœur de notre pays — par Napoléon III illustre remarquablement, lui aussi, l'importance du rail qui, étant un instrument d'évolution politique, peut être également le support de l'initiative militaire. La Belgique vit, dans la manœuvre de Napoléon III, une inquiétante et intolérable tentative d'ingérence dans son régime intérieur. *Tout le réseau ferroviaire oriental eût ainsi échappé à la Belgique, a fait observer Carlo Bronne (3), pour passer sous le contrôle de l'étranger, avec les conséquences économiques et militaires que cela comportait. Les pourparlers étaient sur le point d'aboutir lorsqu'ils furent divulgués à la fin de 1868. Ce fut un coup de théâtre. Les journaux jetèrent feu et flamme. Le Gouvernement, qui venait de repousser une proposition française d'union douanière, prit sur-le-champ les mesures qui s'imposaient pour sauvegarder son imperium. Il refusa les autorisations nécessaires et fit voter, le 23 février 1869, une loi soumettant à licence la cession de toute ligne de chemin de fer sur le territoire...*

La réaction de 1869 prouve que la Belgique avait conscience de la fonction du rail en tant que garant de son indépendance et de son intégrité. Dès le début, le chemin de fer avait été, pour notre pays, la concrétisation matérielle de son existence et l'expression de sa volonté d'être lui-même, d'assurer son prestige, de se faire respecter et d'obtenir l'attention du monde. Le 12 novembre 1839, Jean-Baptiste Nothomb n'avait-il pas soutenu, à la Chambre, la thèse selon laquelle la Belgique *s'est maintenue sur la scène en posant un grand fait matériel. Elle a continué à faire parler d'elle, et c'est beaucoup que de faire parler de soi ; les nations collectivement ont besoin d'avoir devant elles une idée, un but, comme les citoyens individuellement ; cette idée, ce but, a été pour la Belgique, dans l'ordre matériel, le chemin de fer ; c'est la grande affaire nationale ; ce sera le monument du règne du premier de ses Rois. C'est peut-être par là que la Belgique, tout en calmant ses agitations intérieures, a su échapper à l'ennui qui atteint même de grandes nations, à qui l'histoire a prodigué les plus beaux souvenirs...*

Joseph DELMELLE.

(1) Dans *Les Républicains belges 1784-1914*, Ed. La Renaissance du Livre, Bruxelles, 1961.

(2) Jacques de Launay nous parle de l'accélération de l'histoire, propos recueillis par Luc Maréchal, dans *B-Revue*, n° 35, mars 1965.

(3) Voir : *La Comtesse Le Hon et la Première Ambassade de Belgique à Paris*, Ed. La Renaissance du Livre, Bruxelles, 1952.