



Trains de Belgique

Années 1950

Michel VAN USSEL

Thierry NICOLAS



Nicolas Collection

Préface

La Belgique en train, au cours des années '50

L'excellent accueil que vous avez réservé à notre premier ouvrage 'Vaporeuse Belgique' (sorti en 2011) nous a encouragés à poursuivre dans cette voie : vous proposer un livre contenant de magnifiques photos des trains d'antan, dont les légendes vous apportent plein d'infos sur les sites et les engins illustrés et surtout, d'un niveau de qualité de reproduction jamais atteint auparavant pour ce type de livres. Dans le présent ouvrage qui se focalise cette fois sur les années 1950, vous verrez de nombreuses locomotives à vapeur – car elles étaient encore omniprésentes à cette époque – mais vous assisterez aussi à l'arrivée de nouveaux engins de traction, ceux-là même qui entraîneraient inexorablement la fin de la traction vapeur en Belgique.

Au début des années '50, les stigmates de la 2^e Guerre mondiale n'ont pas encore tous été effacés du réseau ferré belge, mais l'heure est à la poursuite de la reconstruction et de la modernisation. Le trafic international a graduellement repris son niveau d'avant-guerre et les réseaux de l'Europe de l'Ouest imaginent déjà le futur : il se concrétisera par le lancement en juin 1957 du réseau TEE (Trans Europ Express), un vaste ensemble de relations ferroviaires de haut niveau, desservant les principales villes de l'Europe de l'Ouest au moyen de trains de 1^{ère} classe, rapides et confortables.

En Belgique, octobre 1952 marquera le début d'une véritable révolution de l'exploitation ferroviaire : la Jonction Nord-Midi à Bruxelles est enfin ouverte, après plus de 40 ans de travaux. Les gares en cul-de-sac du Midi et du Nord deviennent passantes, ce qui permet de créer des relations directes nord-sud et est-ouest à travers la Belgique : un concept révolutionnaire, dont le succès ne s'est jamais démenti. C'est si vrai qu'en 2013, Infrabel (le gestionnaire du réseau ferré belge) envisage sérieusement d'accroître la capacité de cette Jonction Nord-Midi, au prix de travaux sans doute titanesques : complètement saturée aux heures de pointe, la 'Jonction' empêche désormais toute augmentation significative du trafic voyageurs sur le réseau belge,

tant en service intérieur qu'en trafic international... En 1952 pourtant, certains avaient crié au gaspillage : "Six voies parallèles pour à peine quelques trains par heure !" "Petit pays, petites gens !" aurait-on dû leur répondre, pour paraphraser la célèbre maxime du roi Léopold II...

Mais en ces années d'après-guerre, les gens aspirent surtout en un monde meilleur et plus agréable, ce que la technique semble leur promettre. L'Exposition Universelle de 1958 qui se tient à Bruxelles sera l'occasion de démontrer la suprématie de la Science, y compris dans le domaine ferroviaire : les chemins de fer européens exposeront la quintessence de leur matériel roulant et de leurs techniques à l'Expo '58, un concept qui sera repris (des dizaines d'années plus tard) par InnoTrans, cette 'grand-messe mondiale' du ferroviaire.

L'euphorie temporaire suscitée par l'Expo '58 occultera toutefois mal une tragique évolution vécue sur le réseau ferré belge, en cette fin des années '50 : le train est de plus en plus déserté par la clientèle au profit de l'automobile individuelle, qui taille de sérieuses croupières au chemin de fer. Cette lente mais constante désaffectation débouchera sur une vague sans précédent de suppressions de lignes secondaires en Belgique au début des années '60, un drame heureusement anticipé par l'action de quelques photographes éclairés : ils ont pu fixer sur la pellicule une ambiance et une atmosphère 'bon enfant' qu'il devient difficile d'imaginer de nos jours...

C'est ce vécu ferroviaire si particulier des années '50 que nous avons tenté d'illustrer dans le présent ouvrage, grâce notamment à de magnifiques photos de trains en couleurs, une technique encore exceptionnelle à l'époque. Nous vous en souhaitons bonne lecture et vous donnons d'ores et déjà rendez-vous pour une prochaine publication de cette collection, qui alliera à nouveau l'esthétique et la nostalgie d'une époque à jamais révolue...

Michel Van Ussel & Thierry Nicolas - Nicolas Collection

Sommaire

Photos par séries :

Type 1 : pages 34, 37, 46, 49, 54, 57, 155
Type 7 : pages 14, 23, 35, 39, 42, 48, 159
Type 10 : pages : couverture, 37, 56, 83, 114, 150, 151
Type 12 : pages 29, 65, 154
Type 15 : pages 108, 109, 111
Type 16 : pages 84, 88, 107,
Type 25 : pages 145, 146, 147
Type 26 : pages 121, 136, 148
Type 29 : pages 40, 51, 79, 82, 104, 117, 130, 133, 135, 136, 137, 139
Type 31 : pages 14, 55, 113, 120
Type 38 : pages 23
Type 40 : pages 30, 44, 45, 85, 89, 115
Type 41 : pages 21, 33
Type 51 : page 143
Type 53 : page 124
Type 58 : page 64
Type 62 : pages 47, 50,
Type 64 : pages 41, 103, 105, 118, 119
Type 81 : pages 126, 128, 129
Type 93 : pages 6, 110
Type 96 : page 116
Type 97 : pages 101, 123, 125
Type 98 : page 122
Type 101 : pages 24, 39, 63, 74, 94
Type 121 : pages 61, 70
Type 122 : pages 7, 41, 59, 68, 69, 71, 75
Type 123 : pages 5, 28, 43, 60, 116, 152
Type 201 : pages 77, 127, 128
Type 202 : page 4, 66, 140, 156, 157
Type 204 : 4ème de couverture, 66, 86, 153, 160
Type 551 : pages 99, 100, 102, 106, 131, 134, 141
Type 552 : page 19
Type 553 : pages 13, 15, 16, 20, 87, 91, 132
Type 554 : pages 90, 92, 97, 98
Type 601 : pages 95, 96
Type 602 : pages 68, 78
Type 603 : pages 12, 13, 22, 132, 138, 142

Type 604 : page 32, 112
Type 608 : page 26
Type 620 : page 76
Type 630 : page 11
Type 670 : page 38
Type AM 35 : page 25, 93
Type AM 39 : page 27
Type AM 51 (501) : page 52
Type AM 53 : page 62
Type AM 54 : page 112, 128, 149
Type AM 55 : page 10, 31
Type AM 56 : page 75,
Type AM 57 (900-Benelux) : pages 59, 72, 73

Bruxelles-Tervuren (BT) : pages 80, 81
Trains autos couchettes (TAC) : pages 8, 9
Expo Universelle 1958-Bruxelles : pages 66, 67

Types (réseaux étrangers) :
231E (France) : page 36
RGP (France) : 4ème de couverture, page 53
TAR (France) : page 58
VT08 (Allemagne) : page 18
1600 (Luxembourg) : page 131

Photos par endroits :

Adinkerke-De Panne : page 11
Anvers Central (Antwerpen Centraal) : pages 21, 22, 23
Athus : page 148
Aulnoye (France) : 155
Beez : page 115
Berchem-Anvers (Berchem-Antwerpen) : page 23
Bertrix : pages 140, 143
Berzée : pages 106, 107
Boitsfort (Bosvoorde) : page 82
Bomal : page 133
Bruges : pages 7, 14
Bruxelles (Expo58) : 66, 67

Bruxelles-Chapelle : page 60
Bruxelles-Quartier-Léopold : pages 79, 81
Bruxelles-Midi : pages 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 53, 55-57, 59
Bruxelles-Nord : pages 68-78
Cerfontaine : page 108
Charleroi-Sud : pages 103-105
Ciney : page 132
Coo : page 127
Courtrai (Kortrijk) : pages 13, 14
Duffel : page 24
Ecaussines-Carrière : page 87
Ermeton-sur-Biert : page 99, 101
Erquelines : page 95
Fauroeux : page 96
Florennes : page 102
Forest-Midi : pages 40, 44, 46, 47, 48, 52, 58
Forêt de Soignes : page 83
Frameries : page 86
Gemboux : page 116
Gendron-Celles : pages 136, 137
Gand Saint-Pierre (Gent Sint-Pieters) : page 17
Grand-Halleux : page 126, 130.
Groenendael : page 83
Gouvy : pages 129, 131
Houyet-Ardenne : pages 132, 134, 138
Huy-Nord : page 117
Jemelle : page 135
Kimkenpois (Liège) : page 124
Knokke : page 10
Latour (Virton) : pages 146, 147
Landen : pages 29, 30, 31, 32
Libramont : pages 139, 142
Liège Guillemins : pages 118-122
Lille (France) : page 154
Lobbès : page 98
Longueuil-Annel (France) : page 153, 160
Lot : page 49, 51, 54
Louvain (Leuven) : page 28
Luxembourg (Grand-Duché) : pages 149, 150-152

Malines (Mechelen) : page 25
Mamer (Luxembourg) : Couverture, 4ème de couverture
Manage : page 91
Marche-les-Dames : pages 115
Marchienne-au-Pont : pages 93, 94
Mariembourg : page 111
Moerbeke Waas : page 19
Mons : pages 84, 85
Namur : pages 113, 114
Ostende (Oostende) : pages 4, 5, 6, 8, 9
Paliseul : page 141
Paris (France) : 4ème de couverture, 156, 157
Pépinster : page 125
Piéton : page 89
Poperinge : page 12
Puurs : page 20
Ramillies : page 112
Régissa (Huy) : page 116
Rochelival : page 130
Roubaix (France) : page 159
Roux : page 92
Ruisbroek : page 48
Saint-Ghislain-Hornu : page 84
Saint-Nicolas (Sint-Niklaas) : page 16
Saint-Vincent-Bellefontaine : page 144
Salmchâteau : page 130
Schaerbeek : pages 61-65
Spa : page 123
Tervuren : page 80
Thuillies : pages 97, 100
Tirlemont (Tienen) : pages 26, 33, 34
Tisselt-Blaasveld : page 15
Tournai : page 137
Trazegnies : page 88, 90
Trois-Ponts : page 128, 130
Verviers Central : page
Virton : pages 145, 146
Walcourt : pages 109, 110
Ypres (Ieper) : page 13



Paris-Gare du Nord (France)

Gare de Paris-Nord, en 1959: les deux 204 de la SNCB ayant assuré le train express 116 au départ de Schaerbeek attendent que leur rame soit garée, afin d'évoluer à leur tour et de se remettre en tête du train 129, leur train de retour vers Schaerbeek. A droite, une rame TEE du type VT 11.5 de la DB vient d'assurer le TEE 'Ruhr-Paris' (train M 168) en provenance de Dortmund.

RGP Mamer (Luxembourg)

Extraordinaire (et dangereux!) point de vue pour cette photo du train express 'Edelweiss' Bruxelles-Midi – Bâle (train M 30) assuré par une RGP 'TEE' de la SNCF, qui est déjà en livrée TEE, mais qui porte encore le sigle de la SNCF sur sa face avant. Elle dépasse en vitesse un train vapeur garé à Mamer (L), entre Kleinbettingen et Luxembourg. Ce type de rame a assuré le train express 'Edelweiss' dès le 3 juin 1956, avant qu'il ne devienne un TEE, le 2 juin 1957. Ces autorails doubles étaient composés d'une motrice et d'une remorque-pilote, un matériel dérivé des rames RGP 825 ch. de la SNCF et réalisé spécialement pour exploiter certaines relations du réseau TEE. L'effectif de ces engins automoteurs TEE de la SNCF livrés à partir du printemps 1956 comportait 11 motrices numérotées X 2771 à 2781 construites par De Dietrich et 9 remorques-pilote (avec cuisine) XRS 7771 à 7779, construites par Brissoneau & Lotz.

