

Le chemin de fer en Belgique

Deux siècles d'évolution économique et sociale



par Roland MARGANNE

octobre 2021

La locomotive à vapeur type 12

Un symbole de modernité en 1939

La locomotive à vapeur type 12 de la SNCB, dont François Schutten, créateur du musée du chemin de fer Trainworld de Schaerbeek est tombé amoureux, est le point de départ de l'exposé, car c'était le fleuron des locomotives à vapeur belges juste avant la seconde guerre mondiale : une fabrication wallonne de surcroît, car elle sortait des usines John Cockerill de Seraing, en collaboration avec un consortium d'autres constructeurs wallons. Elle sortit d'usine, en six exemplaires, en 1939, et avait été conçue par Raoul Notesse, un ingénieur belge, en quête de modernité, d'aérodynamisme et de grande puissance. Avec ses grandes roues de 2 m 10, son tender de 8 tonnes de charbon et 24 m³ d'eau, elle était conçue pour remorquer des trains de voyageurs rapides et légers à 140 km/h.

Elle obtint le **ruban bleu mondial** de record de vitesse d'un train à vapeur : en fait la plus haute vitesse moyenne effectuée sur un parcours régulier du service commercial ; en tête de trains réguliers, elle parcourut régulièrement la liaison Bruxelles-Midi - Ostende en 1 heure, avec un seul arrêt à Bruges : entre Bruxelles-Midi et Bruges, elle atteignait une vitesse commerciale de 120,5 km/h, une meilleure performance que sa concurrente et rivale de l'époque, une locomotive à vapeur allemande en tête du train *Fliegende Hamburger*, qui n'atteignit qu'une vitesse moyenne de 117,1 km/h, à la grande fureur des nazis qui se croyaient à l'époque « les plus beaux et les plus forts ». La même locomotive type 12 atteignait Liège-Guillemins, au départ de Bruxelles-Nord, en 1 heure pile, en tête d'une rame de 4 voitures K1 de 2^{ème} classe.

Pour la petite histoire, à la fin de la seconde guerre mondiale, la locomotive 12.002 tracta « **le train fantôme** ». Le 2 septembre 1944, à la veille de la Libération de Bruxelles, les SS nazis voulaient expédier en Allemagne les 1 500 prisonniers politiques belges détenus à la prison bruxelloise de Saint-Gilles. Grâce au courage de l'équipe de conduite de la locomotive et des agents du Mouvement, le train mit 10 heures pour parcourir les 25 km de ligne entre Bruxelles et Malines. Pendant la nuit, les SS apeurés par l'avance des Alliés, déguerpirent, et le train put revenir à Bruxelles le lendemain, 3 septembre, en moins de 30 minutes. Les prisonniers politiques, ainsi sauvés d'une mort certaine, furent libérés.

Après la guerre, vu les immenses dégâts occasionnés au réseau ferré, l'heure n'était plus aux exploits, et les 6 locomotives type 12 circulèrent encore entre Bruxelles et Ostende, et Bruxelles et Roosendaal, sans faire de performance, jusqu'à l'électrification de ces deux artères dans les années cinquante : mais cette fois, c'était en tête de trains de voyageurs lourds. Puis, elles circulèrent entre Schaerbeek et Lille et entre Schaerbeek et Mons. En fait, la traction vapeur était petit à petit supplantée par la traction électrique sur les lignes déjà équipées, ou par la traction diesel.

Les 6 locomotives type 12 furent réformées le 27 septembre 1962, sauf une seule, la 12.004, préservée à l'époque à l'initiative du chef de gare de Bruxelles-Midi en vue d'un futur musée. Elle fut remise en état de marche entre 1985, à l'occasion du 150^{ème} anniversaire du rail belge, puis en 1989. Finalement en 2015, elle fut restaurée pour être exposée à Schaerbeek, au musée Train World : mais cette fois, elle n'est plus en état de marche.

Photo de couverture avant : la 12.004 à sa sortie de remise en état en 2015 (photo M. Thiry)

En guise d'introduction

La création et le développement de lignes de chemin de fer sont un marqueur puissant de l'histoire de la Belgique.

Alors que la Belgique venait d'arracher son indépendance vis-à-vis des Pays-Bas en 1830, elle a eu l'audace de miser sur une technologie novatrice pour désenclaver le port d'Anvers, poumon économique du jeune État et le relier au Rhin, à la Ruhr et au grand conglomérat industriel naissant de la Prusse. Le jeune Parlement belge a fait preuve d'une autre audace en créant, par la loi du 1^{er} mai 1834, le premier réseau de 397 km de lignes de chemin de fer en Europe et en y faisant circuler des trains réguliers de voyageurs et de marchandises : un nouveau mode de transport révolutionnaire.

La présente brochure est la version écrite d'une conférence illustrée, donnée le 12 octobre dernier à Malmedy à l'invitation de l'Université des Aînés, et un mois plus tard, le 12 novembre, à Rixensart à l'invitation du Club ferroviaire local. Elle retrace deux siècles de progrès économiques et sociaux que le chemin de fer - dont le réseau a progressivement desservi tout le pays - a apporté à la population belge, dans tous les domaines. Ceux-ci couvrent l'élargissement de l'horizon des gens et l'accélération de leurs déplacements, un meilleur approvisionnement des entreprises, en passant par une contribution à l'apparition du télégraphe et du téléphone, des offres d'emploi dans les nouveaux métiers du rail, masculins et même féminins... et même l'uniformisation de l'heure, avant l'électrification du pays... et du chemin de fer.

Le XXI^{ème} siècle est déjà bien entamé : le chemin de fer, le plus vieil outil issu de la Révolution industrielle, rend toujours bien des services au Royaume : pour les voyageurs, des lignes de chemin de fer à la fois très rapides (les lignes à grande vitesse) pour le trafic international, mais aussi modernisées pour assurer des dessertes régionales, locales et urbaines (grâce au réseau express régional en construction). Le trafic du fret, lui, complètement métamorphosé, cherche sa place la plus adéquate dans les échanges mondialisés de marchandises.

Retracer cette évolution de deux siècles en quelques pages est une gageure. Le choix d'angles historiques que nous croyons assez originaux permettra, nous l'espérons, une ouverture sur le monde du chemin de fer et ses atouts, une réalité parfois méconnue, mais combien importante pour la prospérité de tous.

Sauf mention contraire, les illustrations de cette brochure proviennent soit des collections de l'auteur, soit de celles de la SNCB *Train World Héritage* (Bruxelles). Que MM. Jan Verhaeven et Nicolas Lhoir soient vivement remerciés de leur obligeance. Toute notre gratitude va aussi à M. André Ferrière (Malmedy), notre infatigable photographe du réseau ferré belge.

PARTIE OFFICIELLE.

LÉOPOLD, Roi des Belges,
A tous présens et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. 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 par Anvers ; à l'ouest sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et au midi sur Bruxelles et vers les frontières de France par le Hainaut.

Art. 2. L'exécution sera faite à charge du trésor public et par les soins du gouvernement.

Art. 3. Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi.

Art. 4. En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au gouvernement un crédit de dix millions, qui sera couvert en tout ou en partie par l'émission de bons du trésor, aux conditions de la loi du seize février 1835.

Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

Art. 5. Les produits de la route provenant des péages, qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

Art. 6. Avant le premier juillet mil huit cent trente-cinq et d'année en année, jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

Art. 7. A dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liège et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut sera réduit au taux du péage à établir sur ce chemin de fer, par tonneau et par kilomètre.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'état, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux, et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} mai 1834.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le ministre de l'intérieur.

CH. ROGIER.

Vu et scellé du sceau de l'état :

Le ministre de la justice,

LEBLAU.

belge qui passait par ce fleuve et rejoignait l'Europe par la mer du Nord, les canaux néerlandais et l'estuaire du Rhin et de la Meuse. Il fallait à tout prix relier le port d'Anvers et le Rhin par un autre moyen de transport afin de permettre des relations faciles avec l'Allemagne.

L'arrivée du chemin de fer en Belgique (1835)

← extrait du Moniteur Belge : loi du 1^{er} mai 1834 créant en Belgique un « système de chemins de fer »

En économie, pour créer, il faut une offre et une demande.

L'offre ferroviaire existait : en Angleterre, l'ingénieur des mines George Stephenson était parvenu à placer une machine à vapeur sur un mobile. La locomotive était née, de même que le railway, littéralement le « chemin de fer ». Le 27 septembre 1825, le premier chemin de fer à traction mécanique était mis en service entre Stokton et Darlington, mais uniquement pour les marchandises. Cinq ans plus tard, des trains de voyageurs roulaient entre Liverpool et Manchester, le 15 septembre 1830.

Quant à la demande, elle était urgente, en Belgique, qui avait arraché son indépendance aux Pays-Bas en 1830. Son existence même était menacée, d'un point de vue économique, par les menaces de fermeture de l'Escaut par les Pays-Bas, en guerre contre la Belgique jusqu'en 1839. Le blocus de l'Escaut entraînait l'asphyxie du port d'Anvers et tout le commerce international



l'est, vers la frontière de la Prusse via Louvain, Liège et Verviers, une ligne vers le nord jusqu'à Anvers (plus tard vers les Pays-Bas quand la situation politique le permettrait (la Belgique sera en état de guerre avec les Pays-Bas jusqu'en 1839), l'ouest vers Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et le Midi vers Bruxelles et la frontière de la France par le Hainaut. Un vif débat éclata cependant au Parlement sur le mode de financement de ce projet : fallait-il prévoir un financement public ou privé ? Il fut finalement convenu que ces quatre lignes seraient à charge du trésor public. La construction d'autres lignes seraient concédées à des investisseurs privés.

Le 5 mai 1835, le roi Léopold I^{er} inaugurait la section Bruxelles - Malines. Cette inauguration était une grande première européenne : c'était le premier chemin de fer public à traction vapeur d'Europe, pour les voyageurs et les marchandises et le point de départ d'un véritable réseau de lignes de chemin de fer dont les pays voisins n'avaient pas encore imaginé l'opportunité.

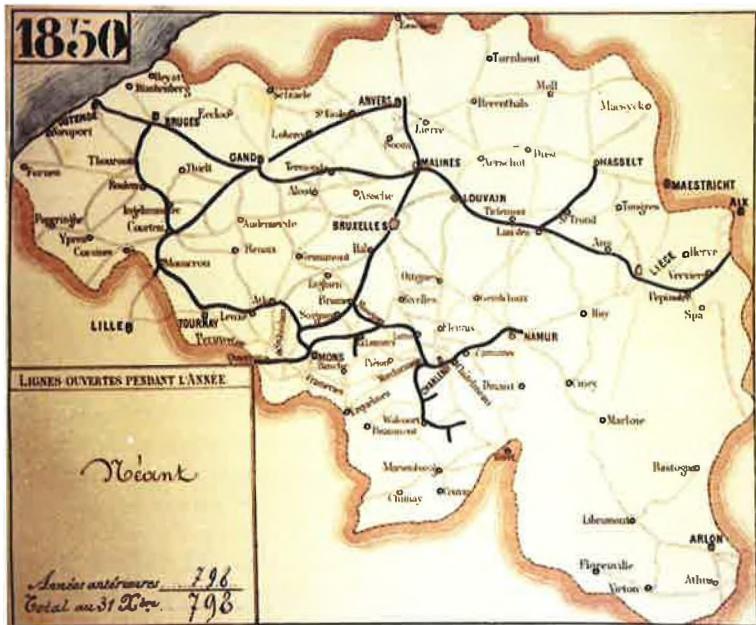
En Wallonie particulièrement, le chemin de fer est attendu avec grande impatience. La Révolution industrielle est en marche et les grands secteurs qui vont assurer sa prospérité apparaissent : charbonnages, sidérurgie, verrerie, textile. Pour le transport massif des marchandises, on ne dispose pas de cours d'eau navigable au sud de la Sambre et de la Meuse, alors que le bateau est encore aujourd'hui le moyen de transport le moins cher pour les marchandises pondéreuses. Le projet du canal de l'Ourthe permettant de relier la Meuse et la Moselle à travers l'Ardenne est en cours d'abandon... Le chemin de fer arrive à point nommé.

Le rail arrive dans les deux premiers chefs-lieux de province de Wallonie ! En exécution des décisions de 1834 du Parlement, la ligne vers la France est ouverte jusqu'à Mons le 19 décembre 1841.

Pour Liège-Guillemins, c'est le 1^{er} mai 1842. Il faut dire que le rail touche déjà Ans le 2 avril 1838... mais il faut descendre jusqu'à Liège-Guillemins où la pente est parfois de 33 pour mille, obstacle infranchissable pour les locomotives de l'époque. Il faudra attendre la solution de l'ingénieur Henri Maus : tracter ou freiner les trains sur les plans inclinés d'Ans

Aussi, une mission constituée par les ingénieurs Simons et de Ridder fut envoyée en Angleterre en 1831 pour examiner le nouveau mode de transport que constituait le chemin de fer. Celle-ci revint conquise, et la Chambre et le Sénat belge votèrent le 1^{er} mai 1834 une loi prévoyant l'établissement d'un véritable réseau de lignes de chemin de fer : une première en Europe. La loi prévoyait la construction d'un « système de chemin de fer » dont le point central serait Malines, avec une ligne vers

grâce à deux machines à vapeur fixes (de fabrication Cockerill) installées en leur milieu, à Liège-Haut-Pré, et des câbles sans fin placés dans la voie. Le système sera fonctionnel jusqu'en 1871, lorsque la puissance des locomotives le permettra et lorsqu'on aura résolu les problèmes de freinage des trains.



frontière, le champ est libre pour les investisseurs privés. De nombreux projets fleuriront, dont certains seulement aboutiront à maturité.

En 1850, les charbonnages du levant et du couchant de Mons, du Centre et le bassin industriel de Charleroi sont reliés au rail. La vieille sidérurgie de l'Entre-Sambre-et-Meuse voit se développer sa desserte. A l'est, Verviers, où l'industrie lainière connaît un gros développement, est desservie par l'axe Anvers - Cologne - Rhin.

Remarquons que le centre du réseau de chemin de fer belge est Malines... Les raisons font encore aujourd'hui l'objet de controverses entre historiens : il est vrai que Malines était depuis longtemps un centre d'entreprises de messageries et services postaux au long cours, à moins que des hommes politiques locaux n'ait eu le bras long. Ce centre du réseau ferré ne sera progressivement déplacé à Bruxelles que dans les années 1860.



Mais, les décisions de 1834 laissent de nombreux vides en Belgique : le bassin industriel naissant de Charleroi est laissé de côté, la province de Namur et de Luxembourg ne sont pas desservies par le rail, les industries naissantes et les charbonnages de la région liégeoise non plus. La vieille sidérurgie non plus, encore très vivante dans l'Entre-Sambre-et-Meuse.

L'État ayant décidé de ne financer que quatre grands axes ferroviaires, de frontière à

En 1860, une ligne nord-sud Namur – Arlon – Luxembourg est enfin mise en service par la Grande Compagnie du Luxembourg : hélas, cette compagnie privée manque de fonds, et la ligne est construite à l'économie, à fond de vallées, et passe au large de villes comme Marche-en-Famenne, Rochefort, Saint-Hubert ou Neufchâteau...

Les bassins industriels de Charleroi – Centre – Mons sont, eux, de mieux en mieux desservis et le bassin de Liège voit aussi une amélioration dans sa desserte. La ligne Pepinster – Spa, elle, est le premier signe de la vocation touristique ultérieure du chemin de fer : Spa est à l'époque une ville d'eaux très prisée (« Spa » est devenu un nom commun en anglais) et des familles nobles venant parfois de très loin (de Russie...) viennent prendre les eaux à Spa en train international : elles changent de train à Pepinster...

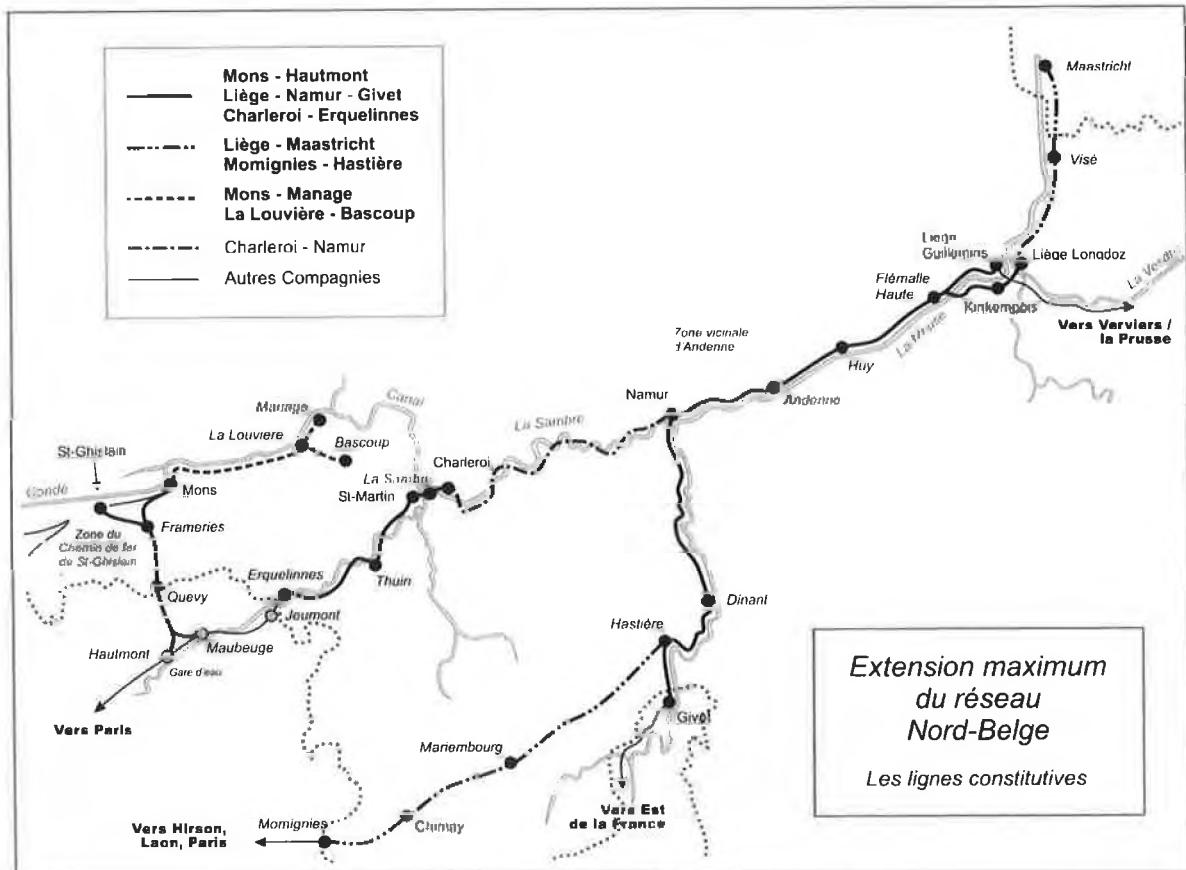
Le Nord Belge : une puissante compagnie ferroviaire française en Belgique

Quant à la liaison Namur-Liège, elle fait partie de la saga du Nord-Belge.

Profitant de la latitude laissée par le législateur belge en matière de construction de voies ferrées, dès 1854, la « Compagnie française du Nord », possession de la famille Rothschild, entama une vaste pénétration ferroviaire en Belgique par rachat de concessions ou de lignes ferroviaires déjà construites. Le nom conventionnel de « Nord-Belge » date de 1854, mais il s'agit d'une division administrative de la compagnie du Nord, puisque la comptabilité n'a jamais été séparée.

En 1863, le Nord Belge possédait un réseau complet en Belgique. Il avait son origine dans les gares frontalières belges de Quévy, Erquelinnes et Heer-Agimont et se dirigeait vers Mons, Charleroi et Namur.

Notons que c'était la seule compagnie à disposer de la voie rapide la plus courte entre Paris et le grand centre industriel allemand de la Ruhr : la distance Paris – Cologne était de





inversement de livrer du charbon liégeois et du coke à la sidérurgie lorraine.

En outre, le Nord avait pratiquement « mis sous tutelle » la ligne privée de la Compagnie de Chimay, qui, avec sa ligne Anor – Momignies – Chimay – Mariembourg – Hastière, permettait une autre pénétration vers la Belgique.

Le Nord Belge avait construit une gare monumentale à Liège-Longdoz, terminus de ses deux lignes liégeoises, dans un quartier à l'époque fortement industrialisé. Son siège administratif se trouvait d'ailleurs à quelques pas de là, dans un immeuble de la rue Grétry. Ses installations marchandises étaient installées à Kinkempois, dans la banlieue de Liège : cet endroit accueille encore aujourd'hui une installation ferroviaire importante.

Des gares monumentales avec de nouveaux services pour les citoyens



gares monumentales de Mons, Namur, Arlon (*ci-dessus*) et Liège-Guillemins, auxquelles il faut ajouter celle de Charleroi-Sud.

Le chemin de fer va collaborer avec la poste : dès la circulation des premiers trains, l'Etat décida de lui confier le transport du courrier, une solution beaucoup plus fiable que les malles-poste, supprimées au fur et à mesure de la pénétration du chemin de fer. Des bureaux de poste apparaîtront dans certaines gares. Des ambulants postaux apparaîtront rapidement, bureaux de poste installés dans les wagons et triant le courrier en cours de route.

507 km via Erquelinnes – Charleroi – Namur (au lieu de 585 km via Bruxelles).

Certes, entre Charleroi et Namur, le Nord n'a jamais su racheter la ligne et payait donc des péages pour circuler sur le réseau de l'Etat.

La liaison Givet – Namur permit au Nord Belge de drainer un important trafic de mineraux en provenance du bassin lorrain vers la sidérurgie liégeoise, et

inversement de livrer du charbon liégeois et du coke à la sidérurgie lorraine.

Pendant ce temps-là, les chemins de fer de l'Etat belge construisent dans les chefs-lieux de Province des gares monumentales, en général en style néo-roman, pour affirmer la puissance du jeune Royaume et les nouveaux services mis à disposition de la population : chemin de fer, poste (depuis 1840), mais aussi télégraphe et bientôt téléphone. D'où les

Le chemin de fer va mettre le télégraphe à la disposition de tous les citoyens : dès 1850, le chemin de fer décida la pose de lignes télégraphiques le long de toutes ses lignes et le raccordement de toutes ses gares, d'abord pour ses propres besoins : l'annonce des trains en marche. L'Etat jugera rapidement que la télégraphie répondait à des besoins essentiels de la population, et un bureau public de télégraphe sera installé dans toutes les gares, le plus souvent desservi par le chef de gare et ses subordonnés. On pouvait y déposer un télégramme... et même recevoir un télégramme à domicile : il était amené par un « agréé », un cheminot... à vélo.



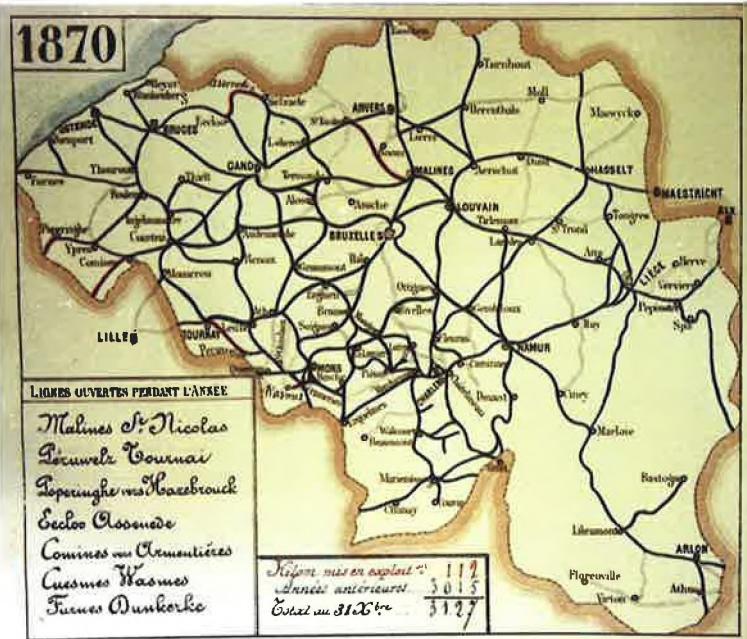
Le chemin de fer va collaborer avec le téléphone : dès 1880, les lignes téléphoniques furent intégrées dans toutes les lignes télégraphiques le long des lignes de chemin de fer et toutes les gares équipées de téléphone pour les besoins du service des trains. Mais l'État va décider que des bureaux téléphoniques seraient installés pour le public dans les gares et desservis

par les cheminots. Bientôt, le téléphone sera installé chez les particuliers et des centraux téléphoniques seront nécessaires : ils étaient fréquemment installés dans un local mis à disposition dans les gares,

Un tournant politique : la guerre entre la France et la Prusse (1870-1871)



La guerre franco-prussienne de 1870 générera une grande frayeur dans le Royaume. Ce n'était pas tellement la Prusse que l'on craignait à l'époque, mais plutôt la France, où l'empereur des Français Napoléon III avait laissé planer des incertitudes sur le sort de la Belgique en cas de conflit : des rumeurs d'annexion se répandaient. Au niveau ferroviaire, on avait pu constater que des industriels français cherchaient à racheter la grande compagnie du Luxembourg (ligne Bruxelles – Namur – Arlon – Luxembourg), mais aussi la ligne Pepinster – Spa – Trois-Ponts – Gouvy. Il est vrai que la Wallonie était un beau trophée à conquérir... A la fin du XIX^e siècle, elle va devenir la deuxième puissance industrielle du monde juste derrière l'Angleterre. Aussi, le gouvernement belge, convaincu de l'importance stratégique du chemin de fer, va mener une politique de nationalisation progressive des lignes de chemin de fer. Ainsi, à la veille de la première guerre mondiale, seules trois compagnies privées continueront à exploiter des lignes ferrées en Belgique, la plus puissante étant le Nord-Belge.



Pendant ce temps, le territoire belge allait être équipé d'un maillage de plus en plus serré de lignes de chemin de fer. En fait, chaque village revendiquait auprès de « son » député l'arrivée du chemin de fer

Le chemin de fer et ses voyageurs : une modification décisive de l'espace et du temps

Jusqu'à l'invention du chemin de fer, l'horizon des gens ne dépassait pas 30 kilomètres : la distance que l'on pouvait parcourir à pied en une journée. Certes, un réseau de diligences existait : mais le chemin de fer va se montrer beaucoup plus performant.

Le train va permettre des déplacements plus longs (l'horizon des gens sera *reculé*). Ainsi, lorsqu'une diligence met une bonne vingtaine d'heures pour relier Liège à Bruxelles, les premiers trains couvriront l'étape en quatre heures... Les déplacements par train sont plus rapides : *le train chemine 2 à 6 x plus vite que la diligence*. La diligence : 1 lieue à l'heure (1 lieue = 4 km)

Les déplacements par train sont plus sûrs, car les routes sont encore peu sûres, infestées de brigands, qui rançonnent voyageurs et commerçants qui se déplacent. Les trains sont plus confortables, même s'ils ne sont pas encore éclairés, chauffés et pourvus d'installations sanitaires. Cet équipement ne sera installé que très progressivement...

Bref, le chemin de fer permet des perspectives nouvelles de voyages professionnels, familiaux et même d'agrément : à la fin du XIX^{ème} siècle, le tourisme commence à se développer. Les tarifs des billets de chemin de fer, assez abordables, permettent aux déplacements de ne plus être le monopole de la bourgeoisie

Les déplacements professionnels de masse : 1870 et l'invention de l'abonnement social (*coupon de semaine*)

Avec le développement de la Révolution Industrielle, l'appel de main d'œuvre non qualifiée a été très forte dans les différents bassins charbonniers et sidérurgiques. Le gouvernement belge s'est inquiété de l'exode rural et du regroupement des travailleurs et de leurs familles dans les villes. Les bidonvilles commençaient à croître, et les épidémies commencent à sévir à une époque où on ne savait pas encore les soigner, comme le choléra. En outre, le mécontentement ouvrier monte : les postes de travail sont octroyés à celui qui est le moins exigeant au niveau du salaire et les conditions de travail sont très dures (12 heures par jour, 6 jours par semaine).

L'idée du gouvernement – dominé à l'époque par les partis catholique et libéral, d'obédience bourgeoise, a été d'encourager le travailleur à rester dans son village d'origine, à



la campagne, et de rejoindre quotidiennement son lieu de travail en train.

Aussi, crée-t-on progressivement le « coupon de semaine », sorte d'abonnement ouvrier payable chaque semaine, et permettant, soit 6 allers-retours par semaine, soit 1 aller-retour par semaine pour les travailleurs qui préfèrent prendre une chambre à proximité de leur lieu de travail.

Les tarifs de cet abonnement sont abaissés à plusieurs reprises entre 1870 et 1897, et, après un vif débat au Parlement, sont subsidiés par l'Etat. Au début, les travailleurs se déplacent par trains spéciaux, avec du matériel peu adapté (des wagons de marchandises couverts, percés de fenêtres, sans mobilier à l'intérieur). Puis ils prennent les trains réguliers, à condition de ne pas gêner les autres travailleurs. Les ouvrières disposent, elles, de compartiments réservés « femmes seulement ».

Les salariés qui prennent ces trains sont payés à la journée ou à la pièce, tous les 15 jours (c'est « la quinzaine »).

La répartition de ces voyageurs professionnels est la suivante : 10 % de mineurs, 30 % d'ouvriers d'usine, 15 % d'ouvriers du bâtiment, 15 % de travailleurs manuels... En moyenne, ils parcourent 17 km en train, mais il y a des trajets plus longs, notamment pour les mineurs des Ardennes flamandes qui allaient travailler dans les charbonnages les plus proches du Hainaut : à Tertre ou à Bernissart.

L'idéal est, dans cette société paternaliste, que, chaque soir, toute la famille soit réunie... même si le « chef de famille » est absent de 14 à 16 heures de chez lui...

1 million de billets de ce type furent vendus en 1889, 2.200.000 en 1895 !

Le coupon de semaine, dont deux spécimens figurent ci-dessus ; sera vendu jusqu'à la fin du XX^{ème} siècle !



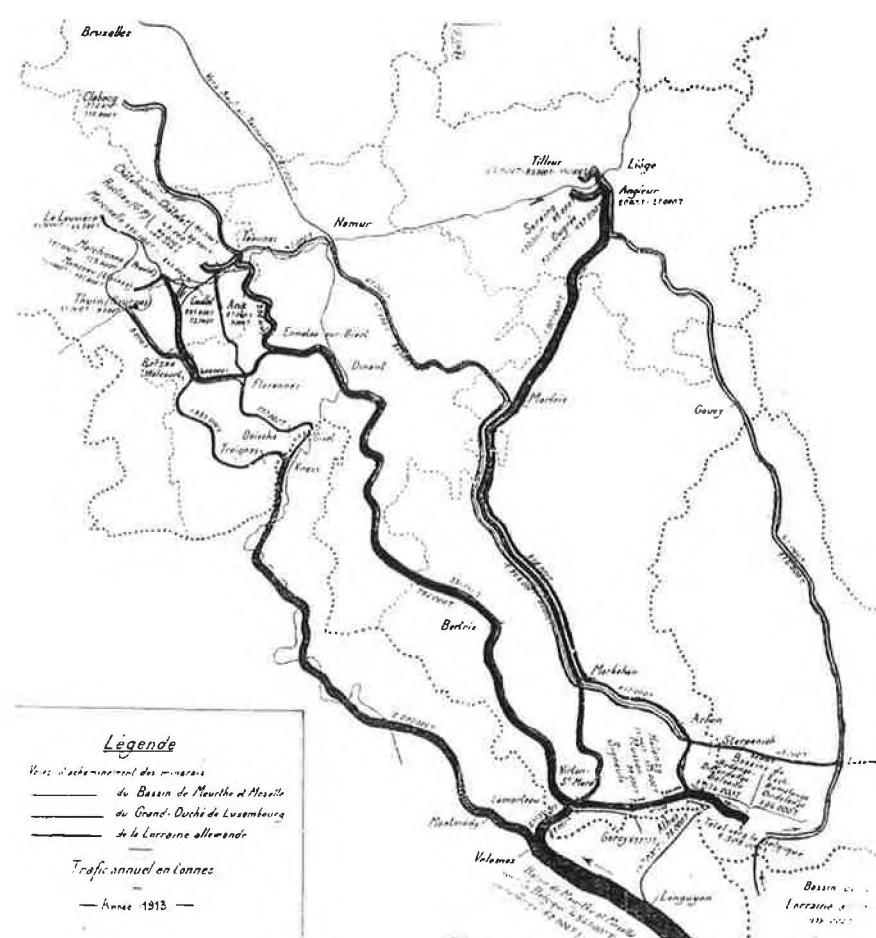
Le chemin de fer, prestataire de services pour les entreprises

Les avantages économiques du chemin de fer pour les entreprises : une évidence

1. Coût du transport : moins cher que la route, même prix que pour les bateaux sur les fleuves, rivières et canaux ;
2. Régularité des livraisons : le chemin de fer circule indépendamment des conditions atmosphériques ;
3. Sécurité des cargaisons ;
4. Plus grande vitesse des déplacements : les bateaux sont ralenti par les écluses ou même par des conditions atmosphériques défavorables (cours d'eau gelés en hiver – débit d'eau trop faible en été) ;
5. Itinéraires plus courts, parfois conçus avant tout pour desservir un tissu d'entreprises (par exemple les charbonnages dans la région de Charleroi et du Centre).

Un exemple : le réseau belge et les pôles économiques du bassin métallurgique du Briey et des bassins charbonniers de Liège et du Hainaut

A partir de 1880, se pose le problème de la connexion entre trois pôles économiques majeurs. D'une part, en Belgique, les bassins houillers et sidérurgiques du Hainaut (Borinage, Centre, Charleroi) et de Liège, d'autre part, à l'extrême sud de la Belgique, du Grand-Duché de Luxembourg et dans l'est de la France, les mines de fer (bassin de Briey) et l'industrie sidérurgique en plein développement. Il faut pouvoir exporter le minerai de fer vers le nord, et exporter le charbon vers le sud. En l'absence de voies d'eau navigables, le chemin de fer sera chargé de tous les transports de marchandises pondéreuses (*carte ci-dessous*).



Autres transports de marchandises pondéreuses de masse

Le chemin de fer était idéal pour transporter des produits lourds, dans des régions où les voies d'eau navigables n'existaient pas. Énumérons le transport de charbon pour les entreprises et le chauffage domestique, de bois de mine pour étançonner les galeries des charbonnages, de pierres, de matériaux de construction, de

sable... dans les régions où des carrières existaient, les transports nécessités par l'industrie verrière, textile... puis celui des produits chimiques au tournant du XX^{ème} siècle (ainsi le célèbre industriel Ernest Solvay crée-t-il sa première usine de fabrication de soude avec son frère Alfred à Couillet dès 1863). Mentionnons même le transport... de bétail vivant, à destination des abattoirs.

Un service inattendu à la communauté - 1892 : le chemin de fer et l'unification de l'heure

L'extension du chemin de fer et de ses services annexes (poste, télégraphe dès 1850, téléphone dès la fin du



XIX^{ème} siècle) donna une impulsion décisive à l'uniformisation des heures, jusque-là locales en Belgique : chaque village avait « son » heure, souvent donnée par le clocher de l'église... avec des moyens rudimentaires. Pour que les trains roulent « à l'heure », un impératif absolu, il fallait une heure harmonisée dans toute la Belgique !

Dès 1881, une circulaire du Ministre de l'Intérieur prescrit aux communes d'harmoniser les horloges des édifices publics avec celles des gares. Celles-ci règlent leurs horloges sur « l'heure de Bruxelles » : une fois par jour, chaque chef de gare doit téléphoner à la gare de Bruxelles (Nord) pour recevoir l'heure exacte. Machinistes et chefs de train règlent leur montre sur celle des gares.

En outre, la loi du 29 avril 1892 dispose que la Belgique adopte le temps standard international dit « de Greenwich » au niveau du chemin de fer (c'était le 1^{er} pays après l'Angleterre) et que les horloges officielles seraient réglées sur celles des gares. Les gares recevaient l'heure exacte du chef de gare de Bruxelles-Nord, gardien officiel de l'heure légale. Celui-ci recevait l'heure de l'Observatoire d'Uccle. Pour la petite histoire, c'est à partir du 15 avril 1897 que l'administration du chemin de fer disposa que les heures dans les gares et dans les *Indicateurs Officiels* seraient désormais mentionnées par tranche de 24 heures (de 0 h à 24 heures) et non plus par tranche de 12 heures AM (du latin *ante meridiem*) ou PM (*post meridiem*).

L'évolution du réseau entre 1835 et 1914

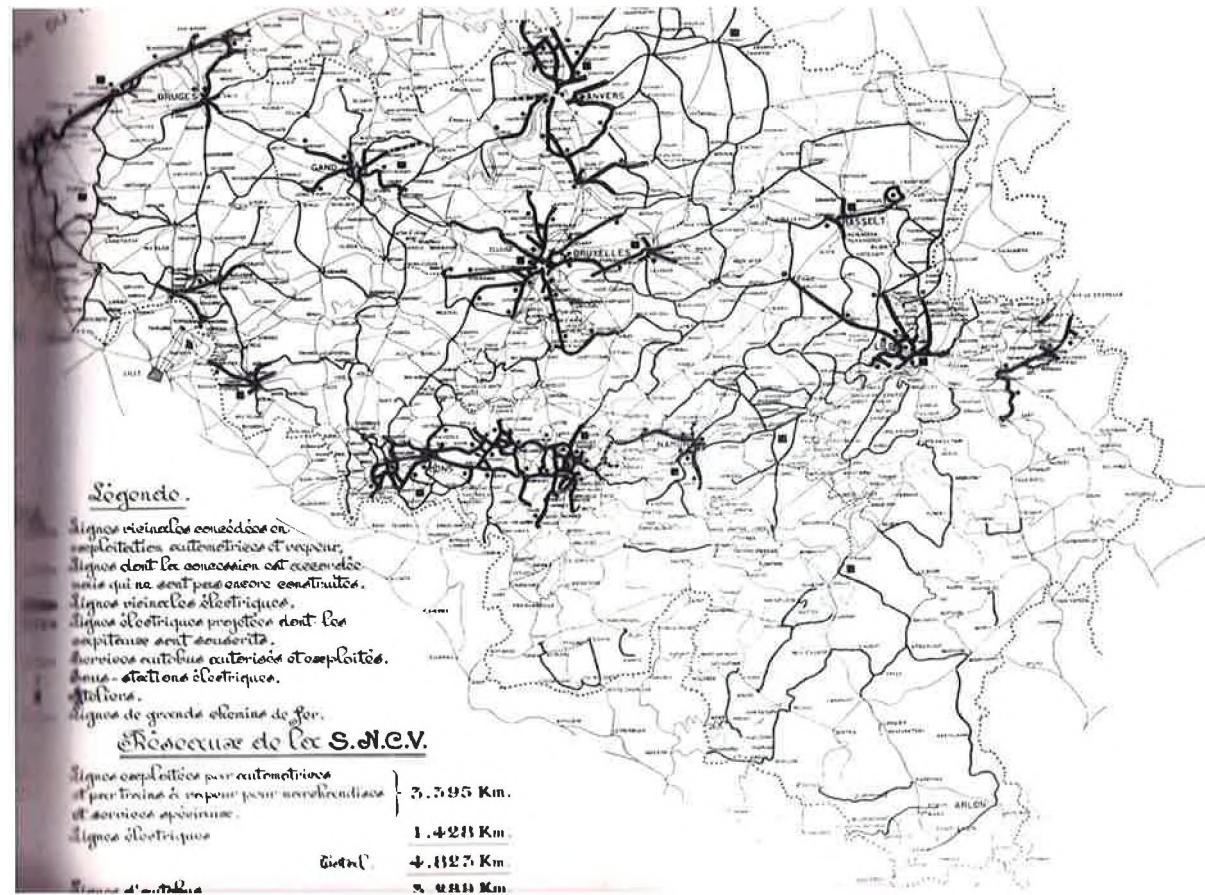
En 1843, le réseau ferré belge comptait 556 km de lignes, en 1870, 3 387 km. En 1913 le réseau « classique » belge était pratiquement finalisé : 4 601 km de lignes, 32 % construites par l'Etat, 62 % par des concessionnaires.

Au XX^{ème} siècle, il progressera encore, plus faiblement. Par le Traité de Versailles (1919), ce réseau fut augmenté des 275 km des lignes dites des « Cantons de l'Est » (1 000 km²). En Campine, la découverte de gisements de charbon provoquera la construction de quelques nouvelles lignes dans les années vingt. Il faudra ensuite attendre la fin du XX^{ème} siècle et la création d'un réseau de lignes spécifiques à grande vitesse (300 km/h) pour assister à la construction de nouvelles lignes de chemin de fer en Belgique.



aiguillonné par le roi Léopold II dut bien constater que des régions entières de la Belgique ne disposaient pas de ligne de chemin de fer. Il s'agissait de vastes zones à population clairsemée, à vocation agricole, fermière ou forestière, négligées jusque-là par l'Etat ou les compagnies ferroviaires privées parce que celles-ci ne répondaient pas à des objectifs de rentabilité.

Pour désenclaver ces régions, l'Etat prit l'initiative, par la loi du 24 juin 1885, de créer la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, un « *service public attribué, dans un*



Mais, de nombreuses zones restaient non desservies par le rail : la Hesbaye, la région d'Ath, des zones entières des provinces de Namur et de Luxembourg, en Flandre, de nombreuses zones rurales. La création de la SNCV en 1887 répond à ce besoin.

← Le réseau belge en 1913

La SNCV

Au tournant des années 1880, le gouvernement belge,

intérêt public, à des corps publics » comme le déclara à l'époque, le ministre des Finances Monsieur Graux. Cette société publique, la « SNCV », disparue en 1990 par les lois de régionalisation, devait établir, à la demande des autorités locales, des lignes de tramway ou de chemin de fer d'intérêt local dans des régions encore dépourvues de lignes de chemin de fer afin d'offrir un service public de transport de marchandises d'abord, de voyageurs ensuite, sans viser d'abord la rentabilité.

Dès 1887, les provinces et les communes, soutenues par l'Etat, établirent un réseau de lignes dites « vicinales ». Chacune disposerait de son capital propre, fourni par l'Etat, les provinces et communes intéressées... et éventuellement des investisseurs privés. Celles-ci devraient être construites à l'économie : voie unique à l'écartement métrique, ligne vicinale posée le plus souvent sur la voie publique ou en accotement, en évitant les sites propres dont le terrain serait coûteux à acquérir, avec le moins d'ouvrages d'art en propre possible, peu de



bâtiments, et un personnel réduit.

Le vicinal à Bouillon (1952)

Bientôt, la Belgique fut couverte de lignes vicinales (*carte ci-contre : 1937*), là où le « grand chemin de fer » ne passait pas. Le nord de la province du Hainaut fut particulièrement desservi (région de Tournai – Ath), le Brabant Wallon, la Hesbaye, le Condroz et la province de Luxembourg, où fut établie la plus longue ligne vicinale wallonne et belge, de Marche à Amberloup, Bastogne, Martelange et Arlon. En ville, la demande en desserte urbaine était très marquée aussi, même si des sociétés de transport urbains s'étaient constituées à Charleroi, Seraing, Liège et Verviers. La SNCV compléta, là aussi, la desserte, tout en prévoyant l'électrification des lignes, là où la fréquence l'exigeait, lorsque le moteur électrique put être adapté aux tramways. Ainsi peut-on dire qu'à la veille de la seconde guerre mondiale, le réseau propre de la SNCV couvrait autant de kilomètres que le « grand » chemin de fer.

Les spécificités de la SNCV : son réseau répondait à une clientèle propre

L'établissement des lignes était réalisé « à l'économie ».



↑ Transport de bois à Cowan (1954) : un autorail tracteur SNCV sur la ligne vicinale Houffalize - Bourcy (1954)

Rail et paysages

Viaduc de Roanne-Coo (ligne 42 Rivage-Gouvy) vers 1955

Les lignes de chemin de fer ont souvent bouleversé le paysage, notamment à cause du roulement « fer sur fer »



La pénétration des zones rurales était meilleure : drainage des productions agricoles et déplacement des personnes (4 trains par jour en moyenne, avec renfort les jours de marché).

Le trafic était plutôt agricole qu'industriel (betteraves, bestiaux, production des fermes, mais aussi charbon pour le chauffage individuel).

spécifique au rail : les locomotives au XIX^{ème} siècle gravissent – ou dévalent – difficilement des rampes de plus de 2 %. Ponts, viaducs et tunnels sont nécessaires afin de s'affranchir du relief et remodèlent en quelque sorte le paysage.

Viaduc de Moresnet (ligne 24 Tongres – Montzen – frontière allemande) – photo A. Ferrière

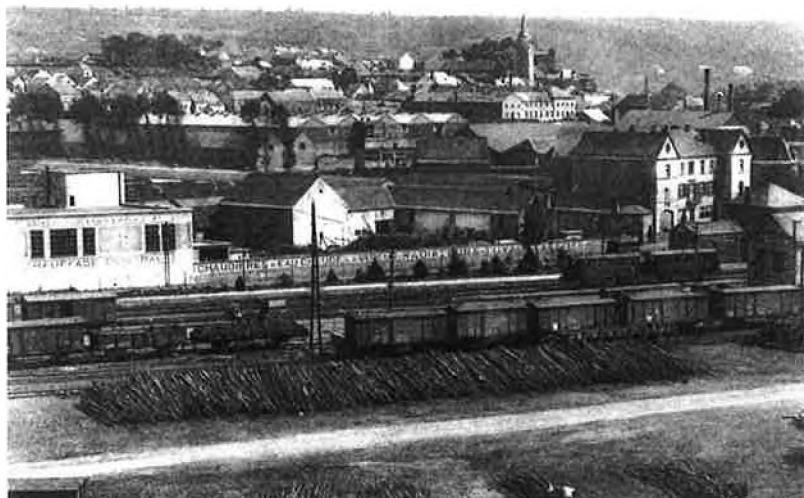


La gare de Fléron (ligne 38 Chênée – Battice – Montzen) est un exemple typique de station rurale avec service des voyageurs et des marchandises (un train de « cabotage » passe devant la gare)

Dans les campagnes, chaque village exigea « sa » gare, un bâtiment à l'architecture souvent standardisée, avec son corps de logis pour son chef de gare, ses installations pour le service des voyageurs (salle

d'attente, guichet pour la distribution des billets, toilettes) et pour le service des marchandises (hangar à marchandises et local pour l'entreposage des colis) : au XIX^e siècle, les camions et le transport individuel n'existent pas : tout est livré et enlevé par chemin de fer. A cet effet, un train de marchandises, dit « de cabotage » fait arrêt dans toutes les gares afin d'y déposer et d'y enlever des wagons. Les colis, eux, sont transportés dans les fourgons des trains de voyageurs, souvent au nombre de quatre par jour...

Couvin (Villégialure) Chantier de la gare Usine St Roch



La gare en impasse de Couvin (ligne 134 Mariembourg – Couvin) expédiait des bois de mine à destination des charbonnages : ceux-ci étaient débités « à dimension » par des bûcherons sur la cour à marchandises de la gare

Dans les villes, l'installation du chemin de fer nécessita de vastes espaces nouveaux, nécessaires pour établir gares, faisceaux de voies, dépôts de locomotives, ateliers de réparation du matériel roulant... La solution viendra souvent... des autorités militaires, prêtes à libérer providentiellement de l'espace au moment où le chemin de fer s'établissait : elles permettront le démantèlement des remparts, devenus inutiles autour des villes, vu les développements nouveaux de la stratégie en temps de guerre.

Les métiers du rail

Le travail des hommes

L'apparition du chemin de fer en Belgique a permis l'éclosion de nouveaux métiers, spécifiques au rail. Le plus souvent, pour y accéder, aucune formation préalable n'est nécessaire : les services du chemin de fer forment eux-mêmes leur personnel. Pour qui est courageux, a l'envie d'étudier et de passer périodiquement des examens, de belles carrières sont envisageables.

Quelques métiers emblématiques du rail



Le chef de gare : le « képi rouge », comme on le surnomme en Belgique, vu qu'il porte un képi bicolore amarante et bleu foncé, avec un ou plusieurs galons et chevrons selon son grade, est « l'homme-orchestre » de la gare, dans un métier aux multiples facettes. Il est le gardien des lieux et le chef du personnel cheminot : il élaboré les horaires de son personnel et s'assure de la présence de signaleurs compétents en cabine.

Chef de gare principal en tenue : képi rouge avec trois galons et deux chevrons, col avec trois étoiles et une barrette

Il veille au bon déroulement du trafic ferroviaire (le « mouvement »), réquisitionne le cas échéant des autobus pour remplacer les trains immobilisés, appelle les secours en cas d'accident. Il est le représentant commercial et le chef de la police des chemins de fer dans le périmètre des installations de la gare : à cet effet, il a un mandat d'inspecteur judiciaire, habilité à dresser un procès-verbal à l'encontre de toute personne commettant un délit dans la gare et jusqu'à 20 mètres de son franc-bord. Il doit veiller à la propreté et à la sécurité des installations et même accueillir, selon le protocole, hauts fonctionnaires et dignitaires¹. Il surveille aussi les gardes-barrière de son ressort. Bref, ce responsable de tout le domaine de la gare, des cheminots sous ses ordres, des trains au passage et des voyageurs, il doit être disponible et sur place en permanence, 24 heures sur 24. Aussi, a-t-il droit à un logement de fonction, pour sa famille et

¹ - ainsi, si le train royal passe sur la ligne, le chef de gare doit se tenir en grand uniforme et gants blancs devant le bâtiment de la gare, et le saluer au passage...



pour lui-même, le plus souvent dans le bâtiment de gare lui-même, dont les plans standardisés prévoient un corps de logis qui lui est affecté.

Dans les gares importantes, le chef de gare est secondé par un ou des chefs de gare adjoints et un ou des sous-chefs de gare.

Un sous-chef de gare de 1^{ère} classe à Bruxelles-Midi surveille l'arrivée des trains à quai – képi rouge avec deux galons et un chevron (1968)

Le machiniste et le chauffeur : sur les locomotives à vapeur, qui ont régné sur le réseau jusqu'à la seconde guerre mondiale et

n'ont disparu qu'en 1966, il y a toujours une équipe de deux personnes à bord.

Machiniste (à la fenêtre) et chauffeur (devant le tender) sur la locomotive à vapeur 10.018 de la remise de Stockem au départ d'un train de voyageurs à Arlon en 1956.

Le machiniste, qui conduit la locomotive, est responsable de la bonne marche du train (il doit « faire l'heure ») et de l'observation correcte des signaux. En outre, il doit résoudre les incidents mécaniques et de conduite, et donner un coup de main au chauffeur en « prenant la pelle » pour l'aider à enfourner le charbon dans le foyer le cas échéant. Le chauffeur, lui, enfourne le charbon dans le foyer, « conduit » le feu nécessaire à la production de vapeur et résout les problèmes qui pourraient survenir au générateur de vapeur (la chaudière). Les locomotives à vapeur ont été longtemps titularisées : elles étaient confiées à la même équipe « machiniste – chauffeur », qui fonctionnait selon la règle non écrite qui « liait » les hommes de la machine.



Lorsque la traction électrique apparut en Belgique (à partir de 1935), puis la traction diesel (dans les années cinquante), un seul homme, dénommé désormais le « conducteur », fut aux commandes dans la cabine de conduite.



**Signaleur en poste à Kinkempois dans une cabine en bois (*technologie Saxby*).
Le local est encore chauffé avec des poêles en fonte.**



**Signaleur à Haine-Saint-Pierre
(*technologie Siemens*)**

Le signaleur : les cabines de signalisation – en général surélevées – jalonnent les lignes de chemin de fer. Occupées pendant toute la durée de l'ouverture d'une ligne de chemin de fer, elles permettent la commande des signaux et aiguillages dans une zone donnée, et sont un élément essentiel de la sécurité des trains. La commande a d'abord été assurée par un système mécanique puis électromécanique, Saxby ou Siemens, aujourd'hui remplacé progressivement par une technologie digitale.



Le lampiste : il est responsable de l'allumage et l'extinction des luminaires de la gare, qui ont fonctionné d'abord au pétrole, puis à carbure avant l'arrivée de l'électricité, mais aussi de l'éclairage des lanternes de la signalisation fixe et des trains la nuit.



fonctionné d'abord au pétrole, puis à carbure avant l'arrivée de l'électricité, mais aussi de l'éclairage des lanternes de la signalisation fixe et des trains la nuit.

Le poseur de voie : il fait partie d'une équipe chargée de poser et d'entretenir correctement les voies ferrées. Celle-ci doit manipuler des rails dont le poids n'a cessé d'augmenter : 40, 50, voire 50



kg au mètre...

Garde-salle dans sa guérite en gare de Tournai, à proximité de l'accès aux quais et du tableau annonceur de trains.

Le garde-salle (ou « *réciteur* ») : il est chargé de la salle d'attente, où séjournent les voyageurs, qui n'accèdent au quai qu'à l'arrivée de leur train. Installé dans une guérite, il reçoit par téléphone les annonces des trains à l'arrivée. En l'absence de sonorisation, il appelle les voyageurs en épelant à haute voix la destination du train annoncé, les gares qu'il dessert et en

indiquant le numéro du quai où le train est reçu. Il ouvre la porte donnant accès aux quais et poinçonne les tickets des voyageurs : les personnes qui accompagnent ceux-ci sans embarquer dans le train doivent être munis d'un ticket de quai. Il collecte enfin les tickets des voyageurs à l'arrivée et les classe. Il met à jour l'annonceur des trains (des plaques amovibles) quand il existe, nettoie la salle d'attente... et en hiver, est chargé d'alimenter en combustible le poêle en fonte qui trône au beau milieu de la salle d'attente.

Le travail des femmes

Contrairement à une idée reçue, les métiers du chemin de fer ne sont pas réservés exclusivement aux hommes. Les femmes y ont apporté leur collaboration depuis... toujours.

La garde-barrière

La fonction apparaît vers 1850 : c'est le plus ancien métier exercé par les femmes au chemin de fer.

Dans la plupart des cas, ce métier est exercé par les épouses d'ouvriers du chemin de fer : piocheurs ou piqueurs. Le rôle de la garde-barrière consiste à interdire aux usagers des routes traversées par les voies de chemin de fer de... les traverser au passage des trains.

La rémunération est très faible. La garde-barrière n'est pas statutaire, n'a pas droit à une pension : elle est payée tous les quinze jours par la gare dont elle dépend. En compensation de son maigre salaire, elle-même et sa famille sont logées gratuitement – ou moyennant un loyer très modéré - dans une maisonnette construite aux frais du chemin de fer et située au bord des voies : le charbon pour la chauffer est fourni par le chemin de fer.



Bleyberg (ligne 39 Herbesthal – Gemmenich – Aachen-West) avant 1914 : à gauche, perpendiculairement à la voie, maisonnette standardisée de garde-barrière ; la garde-barrière et son mari se tiennent devant la loge du passage à niveau. Le village a changé de nom après la première guerre mondiale pour des motifs patriotiques : il se dénomme désormais « *Plombières* »

En 1890, il y a 2 900 passages à niveau, gardés par 3 653 agents dont 1773 femmes. Au XIX^{ème} siècle, la garde-barrière travaille 14 heures par jour. La première guerre mondiale met fin à cette pratique : le travail des femmes et enfants est interdit de 22 h à 6 h : l'épouse est alors souvent relayée par son mari, cheminot lui aussi. Puis arrive la loi des journées de 8 heures dans les années trente.



Passage à niveau sur la ligne 39 Herbesthal – Aachen-West avant 1914 : devant la maisonnette de service, la garde-barrière pose avec sa famille ; à droite, la manivelle de manœuvre des barrières.

Le service



La garde-barrière à son poste, devant la manivelle de manœuvre des barrières roulantes, ici en position « fermées ». Devant elle, l'équipement réglementaire : drapeaux vert, jaune, rouge et cornet acoustique (années 50)

Aucun diplôme n'est requis à l'embauche d'une garde-barrière : elle doit seulement passer une visite médicale et un examen pour vérifier si elle sait lire, écrire et calculer. Pendant ses heures de service, elle se tient dans une loge, isolée de la maisonnette, à côté du passage à niveau (et de la manivelle du treuil permettant de manœuvrer les barrières : celles-ci sont roulantes, les barrières basculantes n'apparaissent qu'à partir de 1935). Celle-ci est équipée d'une table, une chaise, et un petit poêle (qui ne peut trop chauffer pour éviter l'assoupissement). Elle ne peut ni s'allonger, ni lire ni écouter la radio pendant son service : elle doit en permanence être vigilante... alors elle tricote, puisque ce n'est pas interdit... ou elle cultive le petit lopin de terre attenant à la maisonnette mise à sa disposition... à condition de pouvoir entendre la sonnerie du téléphone de la loge.



Le dernier passage à niveau gardé du réseau belge : le PN n°5, au Val-Benoît, sur la ligne 125 Liège-Guillemins – Namur ; l'automotrice 090 (tranche 1954) assure un omnibus Statte – Liège-Guillemins dans les années 80.



L'élément le plus important de la loge est le poste télégraphique, puis le téléphone, qui relie la garde-barrière à la gare ou au poste de block voisin. Grâce à lui, après avoir réglé sa pendule personnelle sur celle du poste de block ou de la gare, la garde-barrière reçoit en temps voulu l'annonce des trains, dont elle consigne le numéro et l'heure au crayon dans un carnet au modèle réglementé.

Madame Rosina Dela Grense, dernière garde-barrière du réseau belge, a cessé ses fonctions à l'automne 1999 au PN n°5 de la ligne 125 (ci-dessus).

Elle doit alors immédiatement faire évacuer la voirie au passage à niveau, fermer les barrières et se tenir le long des voies pour observer le train à son passage pour vérifier que tout est en ordre. Elle ne porte pas d'uniforme, mais dispose d'un équipement particulier pour communiquer avec le personnel de conduite des trains : drapeau rouge, jaune et vert, cornet et pétards à placer sur la voie pour provoquer l'arrêt du train. Enfin, elle doit pouvoir rappeler à l'ordre les passants négligents ou imprudents et nettoyer les abords du passage à niveau... surtout le mécanisme qui permet la fermeture des barrières. Comme certains passages à niveau ont été équipés au fil du temps d'un quai en cendrées pour permettre l'arrêt des trains omnibus, certaines gardes-barrière vendent aussi les tickets les plus courants. Elles doivent alors tenir une comptabilité, vérifiée périodiquement par le chef de gare voisin dont elles dépendent : c'est lui qui organise ses visites... si elles sont trop fréquentes... ou si elles se

prolongent, le voisinage commence à jaser... Enfin, s'il est établi que la garde-barrière a oublié de fermer son passage à niveau, elle est immédiatement révoquée.

La dernière garde-barrière du réseau belge est Madame Rosina Dela Grense, qui exerça ses fonctions au passage à niveau n°5 de la ligne 125 Liège-Guillemain – Namur, au Val-Benoît précisément. A l'automne 1999, ce passage à niveau gardé fut supprimé. Il n'y a plus à ce jour en Belgique que des passages à niveau non gardés et automatisés.

Autres métiers « féminins »

Les hôtesses d'accueil



Hormis le cas spécial des cuisinières dans les restaurants d'entreprise et des infirmières dans les centres médicaux, l'appel à candidatures suivant pour les femmes date de 1958... La SNCF recrute alors des **hôtesses d'accueil** pour l'Expo 58 (*ci-contre*). La SNCF « copie » la SABENA pour assurer l'accueil des visiteurs au pavillon du chemin de fer de l'exposition universelle et dans les grandes gares de Bruxelles. Les exigences étaient les mêmes que pour les hôtesses de l'air : connaissance des langues étrangères exigée, mariage interdit, limite d'âge fixée à 35 puis 40 ans. L'uniforme est rouge et est copié sur celui

de la SABENA, mais avec l'insigne de la SNCF (roue ailée sur le bonnet et sur le revers du vêtement). La SNCF avait prévu de licencier ce personnel au terme de l'Expo 58... mais – vu les remous que cette perspective a créés, elle a fini par conserver ces hôtesses... tout en les affectant à d'autres fonctions.

Les encarteuses



Avec les années soixante et les débuts de la mécanographie, la SNCF engage des **encarteuses**, essentiellement pour manipuler les cartes perforées des premiers ordinateurs (*ci-contre*). Le niveau de qualification est faible... ainsi que le salaire. D'autres organismes (Comptes Chèques Postaux - CCP) ou la Caisse d'Epargne (CGER) procèdent de la sorte.

Accès des femmes à tous les métiers du rail

Il faudra attendre 1984, pour que les lois, reflet de l'évolution des mentalités, abolissent les restrictions générales au travail des femmes (interdiction du travail de nuit, des travaux lourds et jugés insalubres). Les femmes ont alors progressivement accès à toutes les fonctions à la SNCB : accompagnatrice de train, chef de gare, conductrice de locomotive, agent de triage... La protection des femmes enceintes est évidemment toujours respectée, comme dans toutes les entreprises.



↗ à gauche, sous-cheffe de gare,
↗ à droite, accompagnatrice de train

↑ conductrice de train, au pupitre d'une locomotive électrique série 27

→ agente de triage, occupée à l'accouplement de wagons de marchandises

En 2016, il y avait 14,7 % de personnel féminin à la SNCB. Depuis le 7 mars 2017, la Directrice Générale (CEO) de la SNCB est une femme, Madame Sophie Dutordoir.

Le chemin de fer aux XX^{ème} et XXI^{ème} siècles

Au XX^{ème} et XXI^{ème} siècles, le chemin de fer, pur produit de la première révolution industrielle, devra relever de multiples défis et s'adapter à l'évolution économique, sociale et même politique de la Belgique. En voici quelques-uns

Réforme des structures

La SNCB est créée en 1926 sur les ruines des « chemins de fer de l'Etat Belge ». A l'époque, ne subsistent que trois compagnies privées : le *Nord Belge*, le *chemin de fer de Chimay* et, en Flandre, le *chemin de fer Malines – Terneuzen*. Le *Nord Belge* sera repris par la SNCB en écritures avec effet rétroactif au 10 mai 1940, le *chemin de fer de Chimay* en 1949. Aujourd'hui, seule la SNCB est présente dans le monde ferroviaire : elle a été scindée en trois entités en 2005, et plus récemment en deux sociétés : la SNCB, opérateur ferroviaire et *Infrabel*, chargée de l'infrastructure.

La SNCV, elle, a disparu par les lois de régionalisation de 1991 et remplacée par trois entités régionales, dont l'OTW en région wallonne : sa marque commerciale est « TEC ».

Simplification des réseaux ferrés

Au niveau belge, les lignes de la SNCB sont passées en un siècle d'une longueur de presque 5 000 km à 3 602 km aujourd'hui en 2021. La concurrence des moyens de transports individuels (la voiture) a petit à petit condamné les « petites lignes », qui ont disparu dans les années 50, 60 et 70 dans divers plans orchestrés par le ministère des Communications, qui essayait de mener de pair la modernisation du réseau et l'élagage des branches jugées trop peu rentables, où les trains de voyageurs ont été supprimés (disparition du rail dans l'Entre Sambre et Meuse, sauf lignes 132/134, dans le Pays de Herve, dans les Cantons de l'Est, dans la

province du Luxembourg, en Wallonie Picarde, en Hesbaye...).



Évocation de la suppression des trains de voyageurs à Malmedy le 23.02.1959

En Wallonie, deux lignes-musées gardent le souvenir des lignes disparues : le *Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées* à Mariembourg et le *Chemin de fer du Bocq* à Ciney.



Chemin de fer touristique du Bocq : Dorinne

Quant aux 5 000 km de lignes vicinales et lignes de tramways urbains, elles ont pratiquement disparu, pour les mêmes raisons, à l'exception du réseau de pré-métro de Charleroi et de la ligne touristique des grottes de Han. A Liège, une nouvelle ligne de tram est en construction : aux dernières nouvelles, sa mise en service est reportée en octobre 2023. En Wallonie, deux lignes-musées gardent la mémoire vicinale : l'*Association pour la Sauvegarde du Vicinal* à Thuin et le *Tramway Touristique de l'Aisne* à Erezée.

ASVi : autorail et remorque entre Lobbes et Biesme-sous-Thuin

Les sentiers « *Ravel* » ont très opportunément récupéré l'assiette de certaines de ces voies ferrées aujourd'hui disparues, vu leurs caractéristiques : pentes réduites (20 pour mille), implantation dans des lieux à l'écart des routes et dans des paysages souvent préservés.



Ravel ligne 45 A
(Wévercé – Jünkerath) :
frontière germano-belge
entre Losheimergraben
(B) et Losheim (D) –
photo A. Ferrière



Modernisation de la traction des trains

locomotive électrique à Eupen

La machine à vapeur, au rendement insuffisant, est supplantée progressivement d'abord par la traction électrique. Appliquée d'abord au monde des tramways, elle équipe petit à petit les lignes ferrées les plus fréquentées du réseau. La

première ligne électrifiée de la SNCB de Belgique relie Bruxelles à Anvers en 1935, puis Bruxelles – Nivelles – Charleroi-Sud en 1949. Bruxelles – Liège suivit en 1954 en même temps que Bruxelles – Ostende, et Bruxelles – Namur – Arlon – Luxembourg en 1956. Le choix de la tension d'alimentation, effectué en 1930, s'était porté sur le courant continu à la tension de 3 000 volts. Aujourd'hui, les nouvelles technologies ont remis ce choix en question, au profit du courant alternatif monophasé (le « courant de tout le monde »...) à la tension de 25 000 volts et à la fréquence de 50 périodes.



automotrice électrique « Break » à Comines

Afin de ne pas perdre les investissements déjà réalisés, les chemins de fer belges ont décidé d'électrifier en 25 000 volts certaines des artères les plus récemment électrifiées, comme la ligne « *Athus-Meuse* » Dinant – Bertrix – Virton – Athus ou la « *ligne de l'Amblève* » Rivage – Trois-Ponts – Gouvy, de même que les quatre lignes à grande vitesse. Cette décision a nécessité la mise en service de matériel moteur électrique nouveau dit « bi-courant ».



automotrices électriques à Athus : à gauche, automotrice de la SNCB, à droite, automotrice des CFL (photos A. Ferrière)



un autorail diesel entre en gare de Philippeville (ligne 132 Charleroi – Mariembourg)

Aujourd'hui, toutes les lignes belges importantes, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, sont électrifiées. La plupart des relations voyageurs sont assurées en traction électrique. En Wallonie, de Comines et Eupen et de Gembloux à Athus, les trains électriques règnent en

maîtres, sauf sur la ligne Charleroi – Walcourt – Mariembourg – Couvin (n°132-134), où circulent des autorails diesel, la fréquentation des trains ne justifiant pas les investissements lourds d'une électrification. En Flandre, lorsque la ligne Mol – Hasselt sera électrifiée en 2022, seules quatre lignes régionales, non électrifiées, seront encore desservies avec des autorails diesel dans la région de Gand : Gand – Eeklo (n°58), Alost – Burst (n°82), De Pinte – Audenarde – Renaix (n°86) et Gand-Saint-Pierre – Zottegem – Grammont (n°123).

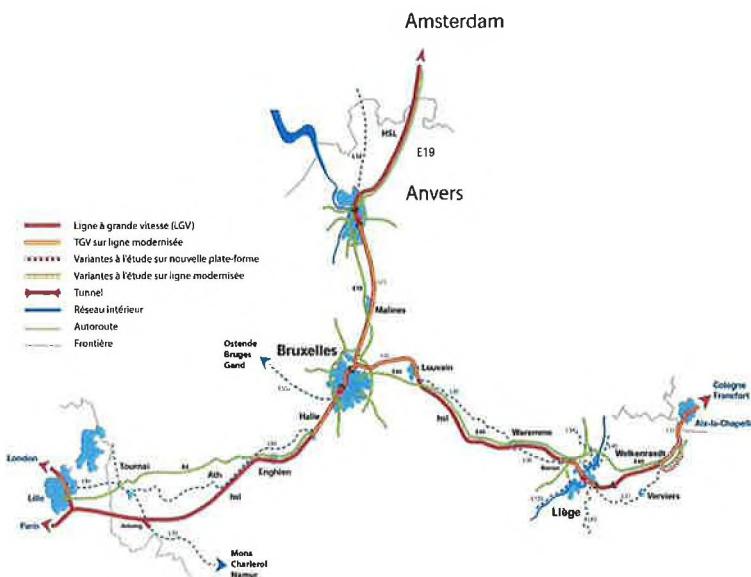


autorail diesel au terminus de la ligne 134 à Couvin (01.08.2016)

Les lignes nouvelles à grande vitesse

La Belgique, capitale de l'Europe, ne pouvait se tenir à l'écart de l'évolution du transport des voyageurs dans les pays voisins, qui créaient progressivement de lignes spécifiques à grande vitesse (300 km/h). Des études montrent que le chemin de fer est toujours compétitif – par rapport à la voiture ou à l'avion – sur des distances moyennes (200 à 500 km) et sur un temps de parcours d'une moyenne de 4 heures, avec bien sûr des tarifs attractifs. C'est en 1990 que la Belgique décida de se connecter aux pays voisins par un nouveau réseau de lignes à grande vitesse en site neuf, avec trois gares TGV correspondant à la réalité régionale : Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins.

En 1990, le gouvernement belge a donc décidé de financer la construction d'un réseau nouveau de lignes à grande vitesse à trois branches, de frontière à frontière, vers la France, les



Pays-Bas et l'Allemagne. Ainsi, la LGV 1 Esplechin (frontière française) – Hal fut mise en service en 1997, la LGV 2 (Louvain – Ans) en 2002, la LGV 3 Chênée – Walhorn (vers la frontière allemande) en 2007 et la LGV 4 Anvers – Hoogstraten (frontière néerlandaise) en 2009. Ces lignes sont électrifiées en 25 000 volts courant alternatif et deux de celles-ci (Louvain – Ans et Anvers – Breda) ont la particularité de permettre la

circulation, non seulement des trains à grande vitesse – 300 km/h – mais aussi de trains de

service intérieur à la vitesse de 200 ou 160 km/h : une manière de rentabiliser au mieux les investissements consentis. Aussi, circulent aujourd’hui en Belgique des TGV Thalys Paris – Bruxelles – Amsterdam / Cologne (et région de la Ruhr) (*ci-contre en gare de Liège-Guillemins*), des trains Eurostar Londres Saint-Pancras – Lille-Europe – Bruxelles-Midi –

Amsterdam et des trains ICE Bruxelles-Midi – Liège-Guillemins – Aix-la-Chapelle - Cologne – Francfort/Main. Par ailleurs, les trois gares belges d’arrêt de ces trains à grande vitesse ont été, soit modernisées (Bruxelles-Midi, Anvers-Central), soit reconstruite (Liège-Guillemins).



Ces trains rapides sont en concurrence avec les compagnies d’aviation « *low cost* », les autocars internationaux... voire la voiture individuelle.

**un train ICE
Francforf/Main –
Bruxelles-Midi passe en
gare d'Angleur (photos
A. Ferrière)**



transport de fonte liquide - en fusion - entre Seraing et Chertal, sur une longueur de 22 km, pour alimenter les nouvelles installations. Seul, le chemin de fer pouvait assumer cette mission.

Pour faire circuler ces trains singuliers, de nombreux problèmes étaient à résoudre.

Il fallut faire construire des wagons spéciaux (wagons-poche, ou « wagons-thermos » en forme de torpille) capables de transporter la fonte en fusion ($1\ 450^\circ$) sans que sa température descende sous les $1\ 100^\circ$. La solution consista à utiliser des wagons-thermos de 175 tonnes de tare, 150 tonnes de charge utile, avec une poche tapissée de briques réfractaires, reposant sur 16 essieux et 4 bogies. Il y eut plusieurs modèles...

Le trafic des marchandises

Coup de projecteur sur un trafic original, aujourd’hui disparu *les trains de fonte en fusion*

En 1963, l’entreprise Espérance Longdoz, à l’étroit sur les sites de Flémalle, Seraing et Jemeppe, installe une nouvelle aciérie et un lamoir à chaud au nord-est de Liège, sur le site de Chertal. Comme la fonte nécessaire au fonctionnement de la nouvelle usine est produite dans les hauts-fourneaux de Seraing et Ougrée, il faut organiser un



train de fonte en fusion à Chertal (août 2010)



Un train de fonte en fusion quitte le haut-fourneau d'Ougrée – à gauche, rame de wagons de coke (janvier 2003)

Ces wagons thermos devaient évacuer 5 500 tonnes quotidiennes produites par les hauts-fourneaux de Seraing et Ougrée, qui fonctionnent en flux continu. Une rame était programmée tous les jours, toutes les trois heures environ. Constituée de deux à cinq wagons-thermos, séparés par des wagons vides pour ménager les ponts, cette rame, tractée par une locomotive diesel, effectuait la navette haut-fourneau – aciéries et retour en trois heures, à la vitesse de 50 km/h. La priorité absolue était accordée sur le réseau à ces trains de fonte en fusion ; en cas de grève de la SNCB, un préavis de 72 heures avait même été négocié pour permettre le ralentissement de la production des hauts-fourneaux. Il n'y eut jamais d'incident lors du transport de ce singulier liquide en région liégeoise.

Aussi, au fil du temps, le transport de la fonte en fusion n'a plus été limité au parcours Seraing (ou Ougrée) – Chertal. Il a été organisé sur une plus longue distance entre les bassins carolorégien et liégeois au rythme des fusions d'entreprises. Il a même été envisagé d'organiser, au tournant du millénaire, un courant de trafic de fonte en fusion entre les hauts-fourneaux de Dunkerque (dans le nord de la France, sur le rivage de la mer du Nord) et le bassin carolorégien.

La fermeture de la phase à chaud de la sidérurgie liégeoise et de l'aciérie de Chertal en 2013 a évidemment suspendu – sans doute définitivement - ce trafic original.



Les bouleversements dans le trafic des marchandises

Le trafic des marchandises – qui lutte contre la concurrence du transport routier et des bateaux sur les voies d'eau - est soumis actuellement à un bouleversement total. Il est soumis à la concurrence : aussi, à côté de « Lineas », filiale de la SNCB chargée de la gestion du trafic des marchandises, une série d'opérateurs privés sont apparus sur le réseau belge : actuellement, ils ont capté un cinquième du trafic.

Train de minerai à Couillet



**La modernité :
train de « coils » à
Seraing (28.06.18)**

Les dernières mines de charbon ont aujourd’hui disparu depuis longtemps : en Wallonie, le charbonnage du Roton à Farciennes a fermé ses portes le 30 septembre 1984 ; en Campine, le charbonnage de Zolder a fait de même le 30 septembre 1992.



**Par contraste, le
charbonnage de
l'Heribus à Cuesmes vers
1900 : en avant-plan, un
train de mineurs
constitué de wagons de
marchandises percés de
fenêtres !**

Vu la disparition progressive des industries extractives (à la notable exception des carrières) et à la contraction de l’industrie lourde

(sidérurgie), le trafic historique des trains complets est réduit, même s’il existe encore des cargaisons homogènes formant un train : essence, mazout, produits chimiques, « coils » (rouleaux de tôle), produits de carrière, minéraux, céréales, engrangés, automobiles neuves...



Le trafic des wagons isolés n’existe pratiquement plus.

**Train de produits de carrière au
passage à Jurbise le 31.03.21
(ligne 96 Mons – Bruxelles). Il
est tracté par deux locomotives
diesel de la SNCF.**



↑ Un train de produits chimiques croise une automotrice (service « S » Liège-Guillemins – Flémalle-Haute) en gare de Seraing le 28.06.18.

↓ Un train du trafic combiné originalisé du port d'Anvers passe en gare d'Anvers-Luchtbal le 12.08.21– photos A. Ferrière



Le trafic nouveau et en expansion est constitué par le transport combiné : conteneurs, caisses mobiles, et même remorques de camions traversent maintenant la Belgique sur wagons de chemin de fer, le plus souvent au départ des ports belges d'Anvers, Gand ou Zeebruges, et à destination non seulement d'entreprises belges, mais aussi des pays voisins ou d'autres pays européens. Récemment, un train originaire de Chine a été mis en ligne régulièrement entre l'Empire du Milieu et le nouveau *Trilogiport* de Liège.



Le 19.12.20, un train de fret originaire d'Allemagne franchit la Meuse sur le « pont des Allemands » de Visé – ligne 24 (photo A. Ferrière)

Une nouvelle réforme des structures

Le 1^{er} janvier 2005, pour se conformer aux directives européennes, la SNCB a été scindée. En 2021, deux sociétés coexistent : la SNCB (18 000 employés) chargée du transport ferroviaire de voyageurs² en Belgique et *Infrabel* (12 800 employés), gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Ainsi modernisé, le chemin de fer du XXI^{ème} siècle, le plus vieil outil que nous a laissé la Première Révolution Industrielle du début de XIX^{ème} siècle, devrait encore remplir bien des services au service de l'économie... mais avant tout des personnes.

² - La société Lineas, ancienne filiale fret de la SNCB, ouverte aujourd'hui au capital privé, se charge du transport des marchandises. Celui-ci est ouvert à la concurrence : depuis quelques années, des opérateurs privés sont apparus sur le réseau belge.

L'origine des termes ferroviaires : l'anglais... mais aussi le langage de la navigation fluviale...

Le chemin de fer est une invention anglaise, un produit de la Révolution industrielle. Certains termes ferroviaires encore utilisés aujourd'hui en français proviennent tout naturellement de la langue anglaise.

Ainsi, l'appellation « *chemin de fer* » est-elle une traduction littérale de l'anglais « *railway* », « *rail* » signifiant à l'origine en anglais « barre de fer » et « *way* » signifiant « chemin ».

Le mot « *wagon* » désignait à l'origine en anglais un chariot.

Si le mot « *tunnel* » provient de l'anglais, c'est en fait à l'origine un emprunt à l'ancien français « *tonnelle* ». Faut-il rappeler qu'une partie non négligeable du lexique anglais provient de l'ancien français, pour des raisons historiques.

D'autres termes ferroviaires viennent, eux, du langage de la navigation fluviale utilisé en français avant l'apparition du chemin de fer. Le transfert de vocabulaire entre deux modes de transport qui devinrent concurrents n'est-il pas naturel ?

Ainsi, dans le langage de la navigation, le mot « *gare* » désigne un élargissement de la voie d'eau où les bateaux peuvent se croiser ou se garer.

Un « *quai* » est un ouvrage d'art bâti pour permettre l'accostage d'un bateau dans un port.



Une « *rame* » était à l'origine un convoi de bateaux.

**ci-contre, une rame de wagons passe à Beauraing (ligne Athus-Meuse) le 24.08.21.
(photo A. Ferrière)**

Le mot « *train* » a désigné à l'origine une file de bêtes de somme, puis une file de chalands tractés par un remorqueur.

Quant aux locomotives, elles étaient dénommées aux débuts du chemin de fer « *remorqueurs* », un autre mot familier des marins.

La locomotive n°6 de 1835 « Le Belge »

« *Le Belge* », locomotive n°6 EB (Etat Belge) est la 1^{ère} locomotive de construction belge (Cockerill), sortie d'usine le 30 décembre 1835, et même la 1^{ère} locomotive construite sur le continent européen. Elle constitue le point de départ de la construction de milliers de locomotives à vapeur par l'usine Cockerill de Seraing !

« *Le Belge* »

Le 5 mai 1835, la Belgique inaugurait la première ligne de son réseau ferroviaire. Les cinq premières locomotives à voyageurs utilisées sur la ligne de Bruxelles-Allée Verte à Malines avaient été commandées à Robert Stephenson et construites au Royaume-Uni. Ces locomotives, ou remorqueurs comme on les nommait alors, avaient été baptisées n°1 : *La Flèche* ; n°2 : *L'Eléphant* ; n°3 : *Stephenson* ; n°4 : *La Rapide* ; n°5 : *L'Eclair*.

Une locomotive « Single Driver »

Il s'agit du même modèle que les cinq premières locomotives conçues par Stephenson. Elle est fabriquée sous licence, suivant les plans originaux de la société Robert Stephenson & Co, d'où le terme « *Patentee* ». Comme ses prédecesseurs, la locomotive *Le Belge* est accompagnée d'un tender.

La locomotive est de type 1A1 *Single Driver* : un essieu (*single*) porteur à l'avant et à l'arrière, un (*single*) essieu moteur à grandes roues au centre. Ces roues motrices, en fer forgé, avaient un diamètre de 1,524 m. Le châssis était de type « sandwich » : il consistait en longerons de chêne très sec serrés entre deux plaques de fer et assemblés au moyen de boulons. Pour éviter la condensation, le corps cylindrique de la chaudière était recouvert de planches maintenues au moyen de cercles de cuivre.

Comme pour la plupart des locomotives de l'époque, la cheminée était surmontée d'un pare-étincelles en forme de panier inversé, destiné à empêcher l'éjection des escarbilles. L'attelage était, comme tous les trains de l'époque, rudimentaire et les voitures n'étaient reliées à la machine que par des chaînes.

Cette locomotive a été réformée en 1869... et n'a hélas pas été conservée au titre du patrimoine.

Les deux photos en quatrième page de couverture forment un contraste : en haut, une maquette de la locomotive « le Belge », de 1835 réalisée en vue de l'exposition internationale de Bruxelles (1935) ; en bas la locomotive électrique la plus récente du parc de la SNCB - la série 18 - pousse un train Ostende – Bruxelles – Liège - Eupen, au passage à Pepinster en septembre 2021 : ce train, photographié par André Ferrière, est en quelque sorte un symbole de la réalité institutionnelle fédérale de la Belgique contemporaine, car il dessert d'une seule traite la région flamande, la région bruxelloise, la région wallonne et la communauté germanophone.

Rédaction, mise en pages et réalisation : Roland Marganne

© Roland Marganne, octobre 2021

Tous droits de reproduction du texte et/ou de l'iconographie sont strictement réservés.
Toute demande doit être adressée préalablement à rolandmarganne1@gmail.com .

Des presses de l'imprimerie Cogephoto, rue Bonne Fortune à Liège

Dépôt légal : D/2021/Roland Marganne, éditeur