



LA DYNASTIE ET LES CHEMINS DE FER

A l'occasion des fêtes organisées en 1990 et 1991 en l'honneur de S.M. le Roi Baudouin, la SNCB présentera une exposition sur le thème "LA DYNASTIE ET LES CHEMINS DE FER". Le Musée des chemins de fer à Bruxelles-Nord lui servira de cadre du 8 au 14 septembre 1990 et du 2 au 8 mars 1991. Très exceptionnellement, l'ancien train royal stationnera en gare de Bruxelles-Nord les 8 et 9 septembre 1990 et du 2 au 8 mars 1991.

Bien que les Souverains Belges aient toujours témoigné d'un grand intérêt pour les chemins de fer, la documentation picturale relative à ce sujet est fort limitée.

*
* *

Après la révolution de 1830, notre pays devint un Etat indépendant dont Léopold de Saxe-Cobourg-Gotha fut le premier Souverain. Très rapidement, il s'avéra que la jeune nation ne serait viable qu'à condition de pouvoir disposer rapidement de moyens efficaces de communications. La création d'un réseau ferroviaire répondait aux critères fixés. Le Roi soutint le projet et déjà le 5 mai 1835, Il put inaugurer la première ligne reliant Bruxelles à Malines. Le programme prévu fut réalisé intégralement. Lors du décès de S.M. Le Roi Léopold I^{er}, le pays disposait déjà de plus de 2 300 km de lignes de chemin de fer.

Parmi les ministres qui eurent les chemins de fer dans leurs attributions à cette époque, on notera e.a. MM Rogier, Nothomb et Vanderstichelen, qui firent des déclarations allant toutes dans le même sens concernant notre réseau ferroviaire, que l'on pourrait résumer comme suit: "Il est probable que sans la révolution de 1830, la Belgique n'eut pas été la première nation du continent européen à disposer d'un réseau ferré mais il est certain qu'à défaut de celui-ci, le pays aurait éprouvé bien des difficultés pour sauvegarder son indépendance et assurer le progrès et la prospérité autant des entreprises que des citoyens".

A l'époque du Roi Léopold II, le réseau ferroviaire poursuivit non seulement un développement continu mais en plus, il fut complété par celui des chemins de fer vicinaux. En ces temps-là, notre compatriote Georges Nagelmackers créa en Belgique la "Compagnie Internationale des Wagons-Lits", une entreprise de réputation internationale et toujours active de nos jours. Sous l'impulsion du Souverain, le Congo disposa rapidement d'un vaste réseau ferré et de nombreux concitoyens participèrent à la création de lignes de chemins de fer en Chine, en Russie, en Amérique du Sud, en Egypte, etc. Par la même occasion, la Belgique devint et resta un des grands exportateurs de matériel ferroviaire de par le monde. Le Roi, toujours en avance sur son temps, fit créer une ligne de chemin de fer privée et expérimentale dans le parc royal de Laeken. Il commanda même une locomotive électrique au Titan Anversois à Hoboken pour l'exploitation de Sa ligne.

Notre première Souveraine, la Reine Louise-Marie utilisa régulièrement le train pour Ses fréquents séjours à Ostende. La Reine Marie-Henriette, l'épouse du Roi Léopold II, fit de même entre Bruxelles et Spa, Sa ville de prédilection.

Lorsque S.M. le Roi Albert accéda au trône, Il se rendit rapidement compte que Son règne serait marqué par une grande guerre mondiale dans laquelle les chemins de fer joueraient un rôle non négligeable. En 1914, notre pays fut effectivement envahi. Après de violents combats, notre armée se replia sur la place forte d'Anvers mais la situation y devint rapidement intenable. Un nouveau repli derrière l'Yser s'imposa. Grâce à une organisation méticuleuse, une bonne partie des troupes put être évacuée par chemin de fer, au nez et à la barbe de l'ennemi. Derrière l'Yser, les réseaux ferrés de l'Etat, des vicinaux et des compagnies, auxquels s'ajoutèrent de nouvelles lignes à voie étroite constituèrent un vaste complexe militaire qui fut utilisé intensivement jusqu'à la fin des hostilités.

Lorsque la paix fut revenue, il fallut reconstruire les lignes ferrées du pays libéré. En application du traité de Versailles de 1919, la Belgique obtint de l'Allemagne, au titre des réparations, du matériel ferroviaire très divers, dont plus de 2 000 locomotives à vapeur.

Pour pallier une situation économique et financière obérée, l'Etat prit une série de mesures dont la création de la SNCB qu'il chargea de l'exploitation du réseau pour une durée de 75 ans. La nouvelle Société procéda à l'assainissement de la situation, décida de remplacer les vieilles voitures en bois par des métalliques, entreprit l'étude de l'électrification des lignes principales, etc. Le Roi Albert ne verrait pas les premières grandes réalisations de cette politique. Très féru d'alpinisme et voulant se détendre avant une soirée importante, Il entreprit l'escalade d'une paroi rocheuse à Marche-les-Dames, face à la Meuse et à la ligne de chemin de fer de Namur à Liège. Il perdit la vie en faisant une chute dramatique.

Dans Ses souvenirs, le Roi Léopold III raconte que Son père eut aimé devenir ingénieur s'il avait pu décider librement de sa destinée. Il connaissait et aimait bien les chemins de fer et, tout particulièrement les locomotives. Les Princes avaient parfois l'impression que leur Père connaissait le guide officiel des chemins de fer par cœur.

Le Roi Léopold III allait poursuivre cette tradition. Tout jeune Prince, Il dessinait déjà de fort belles locomotives. En 1931, le Roi Albert le chargea de le remplacer lors de l'inauguration de la ligne privée et électrifiée de Bruxelles à Tervueren. La Princesse Astrid était également présente. 1935 s'annonçait comme une année faste. Nos chemins de fer fêtaient leur centenaire. Ce fait fut mis particulièrement en évidence dans le cadre d'une grandiose exposition universelle à Bruxelles. Le Roi et la Reine inaugurèrent aussi la première ligne électrifiée de la SNCB allant de Bruxelles-Nord à Anvers-Central. L'O.N.J. (Office chargé de l'achèvement de la Jonction) fut créé.

En août, le Pays fut endeuillé par la mort tragique de la Reine Astrid à Kussnacht en Suisse. Un train spécial ramena la dépouille mortelle de la Souveraine en Belgique.

Petit à petit, des bruits de bottes furent perçus. Lorsque la menace se précisa, diverses mesures, e.a. dans le domaine ferroviaire, furent prises. Après l'entrée en guerre de nos voisins, la plupart des ouvrages d'art à caractère stratégique furent minés. En 1939, la foudre frappa la charge d'explosifs du pont du Val-Benoît à Liège qui sauta et fut détruit en provoquant la mort de cheminots. Afin d'éviter le renouvellement de pareilles catastrophes en temps de "paix", des dispositions furent prescrites. Mais lorsque le pays fut envahi le 10 mai 1940, elles n'avaient pas été abrogées ce qui eut un impact négatif sur le déroulement des événements.

Durant la mobilisation, le rail s'acquitta de toutes les missions imposées. Dès le début de l'invasion, il participa à l'évacuation de la population civile, des jeunes rappelés et il achemina les renforts français vers les Ardennes et la Hollande et, ensuite, lors de la retraite de ces forces des Pays-Bas. Vers la fin de la campagne des 18 jours, le rail apporta un ultime appui à notre armée en rassemblant plus de 2 000 véhicules ferroviaires sur la ligne 64 entre Roulers et Ypres afin de constituer un barrage antichars de plus de 12 km de longueur.

Après la libération et les nouvelles épreuves imposées au pays lors de l'offensive Von Rundstedt à la Noël 1944, le réseau se retrouva dans une situation inquiétante. Mais il fut procédé à sa restauration dans les délais les plus brefs afin de participer activement au relèvement de la nation. Cela se passait à l'époque de la Régence de S.A.R. le Prince Charles. Le programme d'électrification de réseau fut repris et la ligne d'importance capitale d'Anvers-Nord à Charleroi fut placée sous caténaire. Il parut évident que le programme susdit ne pourrait être réalisé dans les délais prévus et qu'il faudrait prolonger l'époque de la traction "vapeur". 300 locomotives à vapeur "Consolidation" type 29 furent commandées au Canada et aux U.S.A..

L'intérêt certain que le Prince-Régent portait aux choses du rail ne se démentit jamais l'éclair d'un instant.

Après l'effacement du Roi Léopold III commença le règne de S.M. le Roi Baudouin.

Une des premières grandes cérémonies auxquelles le jeune Roi participa fut l'inauguration de la Jonction Nord-Midi en 1952. C'était une première mondiale; il y en eut une autre. En effet, lorsque le Souverain se rendit au Congo en 1955, Il inaugura la liaison ferroviaire reliant la capitale à l'aéroport national à Melsbroek.

En 1976, la SNCB célébra le 50^e anniversaire de sa création et en 1985, on commémora 150 ans d'existence du réseau ferroviaire national. Le Roi rehaussa ces cérémonies de Sa présence.