

ÉTUDE : APPROCHE DE LA CONSTRUCTION FERROVIAIRE DANS LA RÉGION DU CENTRE, DES ORIGINES À 1985

Depuis 1803, de curieuses machines, fonctionnant à la vapeur, roulaient sur des rails en remorquant des chars à bancs, à la vitesse de huit kilomètres à l'heure. Astucieux Anglais qui créèrent ces « locomotives »¹ et permirent, de ce fait, aux Londoniens de connaître, pour la modique somme de dix shillings, l'ivresse de la vitesse. Un cuisant échec financier mit un terme à l'expérience mais l'idée du chemin de fer était lancée. En 1813, la toute première locomotive digne de ce nom fit son apparition. Elle fut baptisée « Puffing Bully » (Taureau Soufflant).

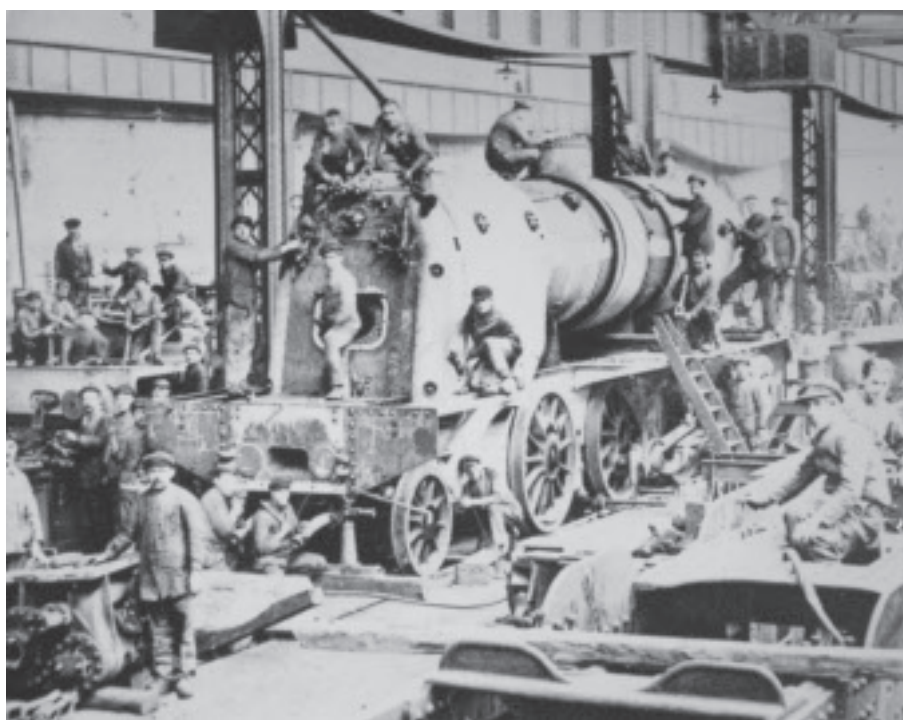
En Belgique, la situation des transports n'était guère brillante. Après la rupture avec la Hollande, la liaison avec la Rhénanie, avec le delta Rhin-Meuse et la Zélande fut interrompue. Le port d'Anvers subissait les conséquences de la fermeture de l'Escaut. Il devenait urgent de trouver une solution à cet isolement qui pouvait ébranler

notre économie nationale. En 1821, l'industriel liégeois John Cockerill avait proposé la construction d'une voie ferrée entre la ville d'Anvers et la Meuse. Le projet resta sans suite, les autorités hollandaises préférant améliorer les routes et creuser des canaux, tels que le canal Charleroi-Bruxelles, commencé en 1826. Le Gouvernement belge reprit l'idée de Cockerill en l'améliorant. Le 1^{er} mai 1834, les Chambres votèrent un décret prévoyant la construction d'une voie ferrée sur le territoire national.

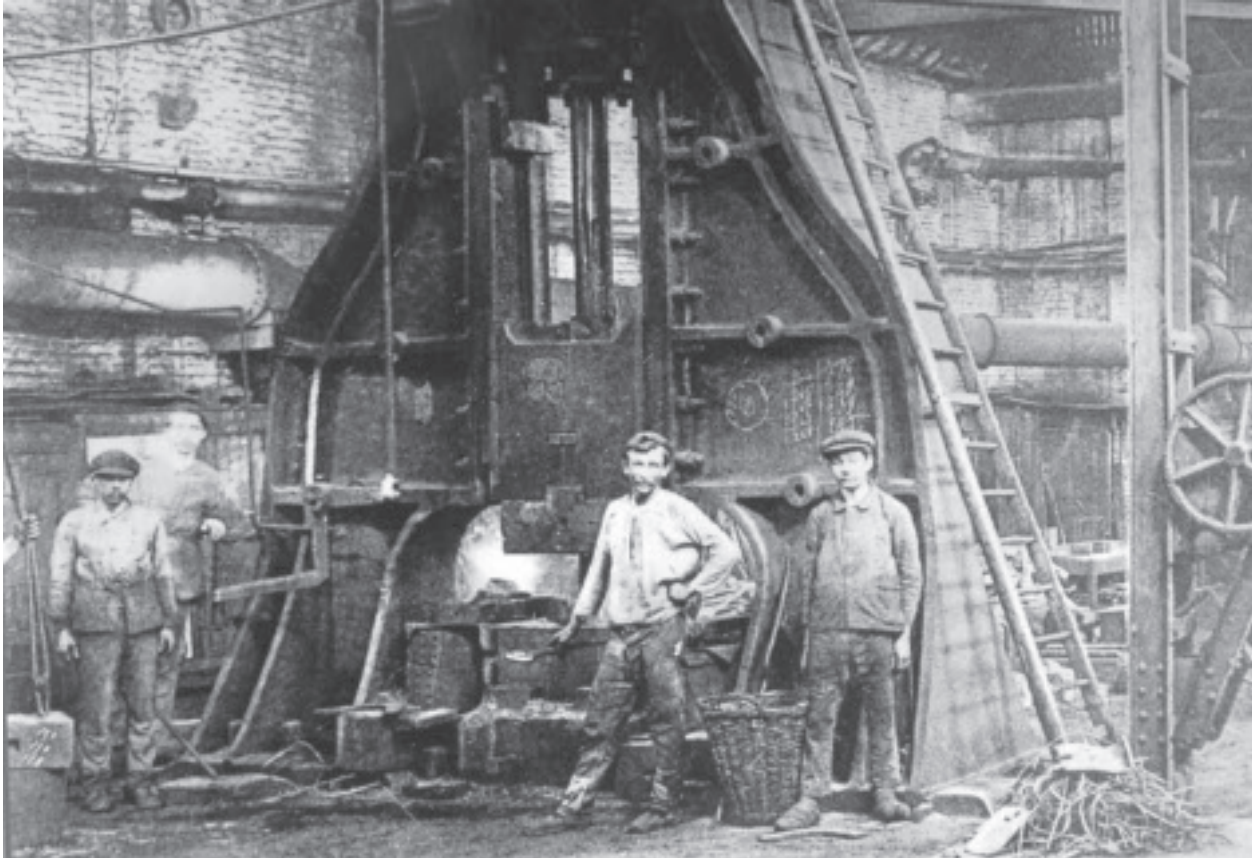
Après maintes discussions, le projet « Etoile de Malines » fut accepté et les travaux débutèrent en juin 1834. Le 5 mai 1835, trois trains inauguraux quittaient la gare de Bruxelles - Allée Verte, en direction de Malines². Trois convois composés de chars à bancs, de diligences et de berlines, tirés par trois locomotives construites dans les ateliers Stephenson à Newcastle et baptisées : « La Flèche », « Stephenson » et « L'Eléphant ». Quelques mois

plus tard, la toute première locomotive de fabrication belge, la « Le Belge », sortait des ateliers Cockerill.

Le réseau ferroviaire belge traversera les centres de production, assurera leur interconnexion et permettra d'accéder rapidement aux frontières. Pour ce faire, il sera orienté vers les quatre points cardinaux : au nord vers Anvers et la mer ; à l'est vers Liège, Verviers, la Prusse et le Rhin ; au sud vers Mons et la France ; à l'ouest vers Ostende, la mer et l'Angleterre. Une deuxième phase de construction verra l'Etat aménager une seconde ligne vers la France, ainsi qu'un embranchement vers les villes de Charleroi et Namur. Terminé en 1843, ce réseau aura coûté la somme de 137 milliards de francs. Une somme considérable à l'époque, et qui trouve sa justification dans l'importance des travaux et l'ampleur du réseau.



« Société Nicaise et Delcuve », atelier de construction des locomotives, s.d. Coll. C.H.A.I.



Le marteau-pilon de la « Compagnie Centrale de Construction » (Usines Hiard), vers 1920. La société produira du matériel ferroviaire et notamment des voitures de grand luxe pour des compagnies internationales. Coll. C.H.A.I.

Pendant une trentaine d'années, des entreprises privées agrandiront le réseau ferré. Des 560 kilomètres de départ, on passa à 3 100 kilomètres. Une situation qui inquiéta rapidement le Gouvernement qui racheta progressivement l'ensemble des lignes. Un rachat organisé autour de trois phases : de 1873 à 1880, en 1896 et 1897, en 1906 et 1907. Parallèlement à cette politique d'achat, l'Etat ouvrait de nouvelles lignes. A la veille de la Première Guerre mondiale, 4 600 kilomètres de voies ferrées étaient propriété de l'Etat. Seuls 500 kilomètres appartenaient encore à des sociétés privées.

La région du Centre participa pleinement au développement de la construction ferroviaire en Belgique et à l'étranger. Partout dans le monde, on « roulera

Centre ». La région du Centre offrait, au 19^e siècle, les atouts traditionnels du capitalisme : l'argent et les hommes entrepreneurs. Nombreux seront les directeurs d'entreprises à investir dans ce nouveau secteur : Parmentier, Delbègue, etc. L'énergie indispensable au bon fonctionnement des usines sera tirée du charbon, et la région du Centre est une région où l'industrie charbonnière atteint son paroxysme à la fin du 19^e et au début du 20^e siècles. Les voies de communication (routes et canaux) largement développées par et pour les charbonnages, serviront à l'approvisionnement en matières premières et au transport des produits finis.

Dans la mesure du possible, les ateliers de construction ferroviaire essayèrent d'être autonomes, produisant eux-mêmes une grande

partie de ce dont ils avaient besoin³. L'acier provenait d'entreprises spécialisées telles que les Aciéries Boucquéau ou les Usines Cambier à La Louvière. Il faudra toutefois attendre la seconde moitié du 19^e siècle pour que la construction ferroviaire dans la région du Centre connaisse un réel essor. Plusieurs entreprises créées aux 19^e et début 20^e siècles produiront du matériel roulant (locomotives, voitures à voyageurs, wagons divers, etc.). Parmi ces dernières, on retiendra⁴ :

- en 1828 : les « Ateliers Parmentier » qui deviendront en 1838 la « S.A. des Forges, Usines et Fonderies » (Haine-Saint-Pierre) ;

- en 1853 : la « Fonderie Delbègue & C^{ie} », qui deviendra en 1882 la « S.A. des Usines

Baume & Marpent » (Morlanwelz et Haine-Saint-Pierre) ;

- en 1855 : la « Société Parmentier, Nicaise & C^{ie} » (La Louvière) ;

- en 1866 : la « Société Noulet & C^{ie} » (Strépy-Bracquegnies) ;

- en 1869 : la « Compagnie Belge pour la Construction de matériel de Chemin de Fer », plus connue sous le nom d' « Anglo-Franco-Belge » ou « Germain Anglo » (La Croÿère) ;

- en 1870 : les « Ateliers Jules Empain » (Manage) ;

- en 1871 : la « Société Pierre-Joseph Hiard & C^{ie} » (Haine-Saint-Pierre) ;

- en 1874 : les « Ateliers de Construction, Forges et Fonderies » (Braine-le-Comte) ;

- en 1875 : les « Forges & Ateliers de Seneffe » ;

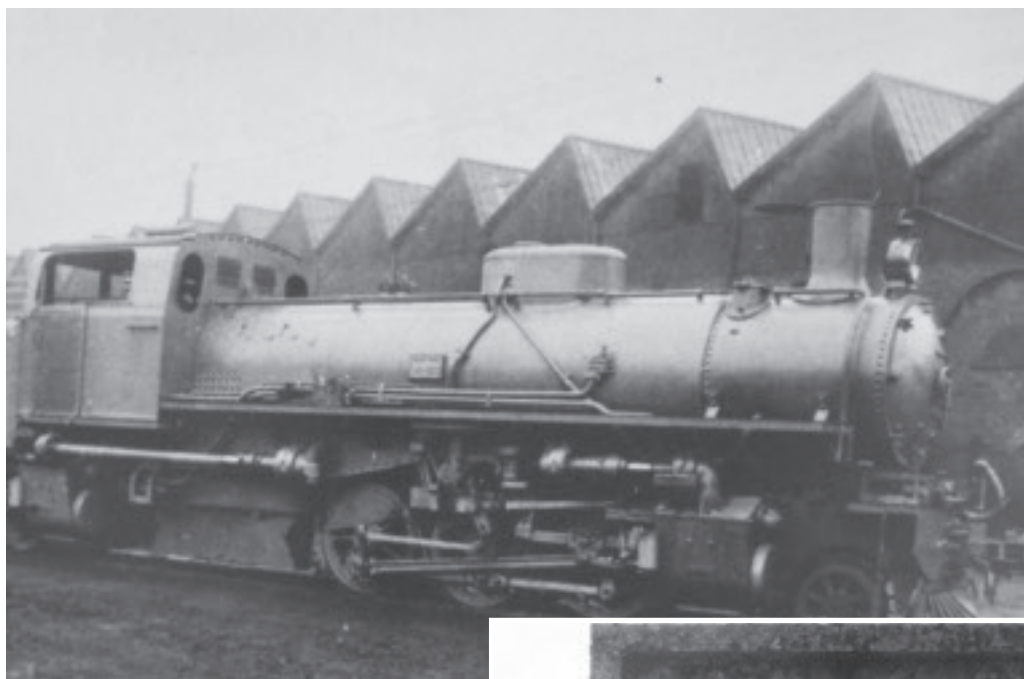
- en 1884 : les « Forges & Usines de La Hestre » (Haine-Saint-Pierre) ;

- en 1885 : « La Construction » (Manage) ;

- en 1889 : les « Ateliers du Thiriau » (Bois-d'Haine) ;

- en 1909 : les « Usines et Fonderies Buissin » (Familleux).

A la fin du 19^e siècle, le marché belge est conquis et des entreprises telles que « Baume & Marpent », la « Compagnie Centrale de Construction » (les anciens Ateliers Hiard), les « Forges, Usines et Fonderies », s'attaqueront aux marchés internationaux et exporteront, en plus du matériel roulant, des appareils de voies, des ponts, des charpentes métalliques, des viaducs, etc.



Ci-dessus : locomotive de type « Golwé », produite aux « Forges, Usines et Fonderies » d'Haine-Saint-Pierre vers 1930. Coll. A. Dagant.

Ci-contre : cette photo, réalisée par R. Willame en 2006, illustre le sigle de la société Baume & Marpent, qui est toujours situé à l'entrée du « souterrain du chemin de fer » à la chaussée de Redemont.



Les deux conflits mondiaux marqueront le déclin de la construction ferroviaire en Belgique. Un déclin qui s'accroît encore dans l'après-Seconde Guerre mondiale. Les raisons de cet état de fait sont multiples : les usines sont partiellement ou totalement détruites ; les Américains, dont l'outil de production est intact, s'approprient les marchés internationaux ; les pays en voie de développement, principaux clients des entreprises belges, s'industrialisent et produisent eux-mêmes ce dont ils ont besoin. La situation est telle dans notre pays après 1945 que le Gouvernement belge commande des locomotives au Canada⁵.

Restructurations et fusions ne permettront que de gagner du temps. Entre 1950 et 1965, les faillites et les fermetures se multiplient. Ce sont des centaines de travailleurs qui se retrouvent au chômage. Les « Forges, Usines et Fonderies »

fermeront en 1961 et la société « Germain-Anglo » cessera toute activité en 1967⁶. Les sites industriels, assainis, accueillent aujourd'hui deux hypermarchés. Seuls quelques vestiges témoignent encore des activités industrielles passées⁷.

En 1985, il ne subsistait plus dans la région du Centre que deux entreprises de construction ferroviaire : les « Ateliers de Braine-le-Comte et du Thiriau réunis » et la « Brugeoise et Nivelles », implantée à Manage et à Familleureux.

Alain DEWIER,
Ecomusée régional du Centre



Notes

¹ Pistes de chemin de fer privées, évoluant en circuit fermé.

² Deux sociétés belges se partagèrent l'importante commande de rails : les « Usines Cockerill » à Seraing et les « Laminiers Dupont » à Fayt-lez-Manage.

³ La plupart des usines importantes possédaient des ateliers de forge, d'ajustage, de fonderie, de travail du bois, etc. Il n'était pas rare de voir des ouvriers spécialisés fabriquer leur propre outillage, afin de répondre au mieux au travail demandé. Les tourneurs et les forgerons étaient indispensables au bon fonctionnement de ces sociétés.

⁴ *Le Centre, une région économique, hier, aujourd'hui, demain*, p. 48-50, Haine-Saint-Pierre, C.H.A.I., 1979.

⁵ Alain DEWIER, « La construction ferroviaire : une industrie qui a fait connaître le Centre dans le monde entier », dans *La Nouvelle Gazette*, 4 novembre 1985.

⁶ Maurice DENUIT, Raymond DEHAEN, Jules PARENT, Georges PLACE, Léon PLATENS, Arthur RENOIR, Paul SANDRA, Paul VANBELLINGEN et Franz VANDENDRIESSCHE, « Les Forges, Usines et Fonderies » (Goldschmid), dans *Nos industries au passé*, Haine-Saint-Pierre, Cercle d'Histoire et de Folklore Henri Guillemin, 1981, p. 35-52.

⁷ Quelques halls industriels, situés rue de La Flache à La Louvière, sont les seuls vestiges immobiliers de la société « Germain Anglo ». Des « Forges, Usines et Fonderies », il ne reste plus qu'une haute cheminée trônant au milieu d'un parking, sis chaussée de Redemont à Haine-Saint-Pierre.

Cette cheminée est tout ce qu'il subsiste aujourd'hui des « Forges, Usines et Fonderies » d'Haine-Saint-Pierre, qui fermèrent en 1961.
Photo A. Dewier, 2000.