



← Locomotive de manœuvre à vapeur sur le pont en bois de Lou Kou Kiao, au Sud de Pékin.

↑ Détail du Pont Marco Polo, l'ouvrage qui constituait la voie d'accès à Pékin, jusqu'à ce que le pont de la ligne Pékin – Hankou reprenne cette fonction.

2. Les inaugurations

Tout au long de l'histoire des chemins de fer, chaque souverain a marqué de sa présence les moments forts – heureux ou malheureux – de l'épopée ferroviaire de notre pays. Les rois ont inauguré des lignes, des gares et des trains. Mais l'intérêt des souverains ne s'est pas arrêté aux inaugurations, souvent fêtées en grande pompe.

Le roi Léopold I^{er} a activement soutenu les premiers projets de construction du chemin de fer. C'est grâce à son enthousiasme en faveur de ce mode de transport révolutionnaire que d'autres souverains européens vont à leur tour adopter le train.

Sous le règne de Léopold I^{er}, les chemins de fer de l'État construisent pas moins de dix-neuf lignes et gares. Le roi inaugurerait la plupart d'entre elles.

Sous Léopold II, le réseau public belge connaîtra sa plus grande extension alors que de nombreuses lignes nouvelles sont construites par des compagnies privées. Le roi assiste néanmoins à l'inauguration de gares, comme par exemple celles de Bruxelles-Midi en 1869 et de Tournai en 1879.

Le roi Albert I^{er} est très impliqué dans la réforme des chemins de fer, qui aboutira, en 1926, à la création de la SNCB. Quant à Léopold III et Baudouin, ils seront présents lors d'inaugurations importantes comme celles de l'électrification du réseau et de l'ouverture de la Jonction Nord-Midi de Bruxelles. Le roi Albert II et son fils Philippe, le souverain actuel, vont renouer avec cette tradition des inaugurations lors de la mise en service des nouvelles lignes à grande vitesse et de leurs gares.





Mais très vite les regards se portent vers le pays où Léopold a vécu avant son arrivée en Belgique : l'Angleterre. À l'initiative enthousiaste de l'ingénieur anglais George Stephenson, un nouveau mode de transport révolutionnaire voit le jour : celui d'engins à vapeur circulant sur des rails. En 1830, Stephenson franchit un pas décisif dans la création des chemins de fer modernes en inaugurant la première ligne commerciale à traction vapeur, entre Liverpool et Manchester.

Deux ingénieurs belges, Simons et De Ridder, sont alors envoyés en Angleterre pour étudier ce nouveau moyen de transport. Et, au terme de débats passionnés au Parlement, la décision est prise de doter le pays d'un réseau de chemins de fer.

Dans un premier temps, il devra relier Anvers et Ostende à la frontière prussienne, ainsi qu'Anvers à la frontière française. Reste à déterminer le tracé de ces futures lignes. En termes de distance et de relief, le choix initial du tracé vers l'Est se porte sur la construction d'une liaison qui passe par l'actuel Limbourg hollandais pour ensuite rejoindre le Rhin.

Mais la Belgique n'est pas invitée à la table de la Conférence de Londres, qui statue sur les conditions de son indépendance et sur ses futures frontières. Léopold utilise toutes ses relations en Angleterre pour défendre les intérêts territoriaux belges. La Conférence reconnaît à la Belgique le droit de construire une ligne ferroviaire pour rejoindre le Rhin. Hélas, en 1831, la campagne militaire victorieuse des Hollandais déjoue l'espoir d'un maintien de l'actuel Limbourg hollandais sous contrôle belge. Or, le tracé de la ligne devant relier Anvers au Rhin devait passer par ce territoire désormais.

Le projet est alors amendé. Les trains passeront par Liège et Verviers avant de rejoindre Aix-la-Chapelle et Cologne, pour le plus grand bénéfice des industriels de l'est du pays.

En raison de craintes d'une possible mainmise des milieux orangistes sur le chemin de fer s'il était financé par le secteur privé, le gouvernement belge décide de construire le réseau ferroviaire avec des fonds publics. La *Banque de Rothschild*, établie à Paris, apporte par voie d'emprunt les fonds nécessaires pour mener à bien ce projet.

LÉOPOLD I^{er} PROMOTEUR DES CHEMINS DE FER

La Belgique, alors tout récemment indépendante, trouve dans son nouveau monarque constitutionnel, Léopold I^{er}, un fervent partisan du chemin de fer. En se séparant des Pays-Bas, avec qui notre pays est lié depuis la défaite de Napoléon, la Belgique se coupe des voies navigables et de l'accès à la mer du port d'Anvers, qui passent par le territoire néerlandais. Les industries textiles à Gand et métallurgiques à Liège perdent leurs débouchés vers le marché néerlandais et ses colonies.

Or, pour l'industrie nationale, l'exportation est primordiale. Dès son serment de 1831 comme roi des Belges, Léopold est imprégné par la nécessité de conclure des traités internationaux afin d'accéder aux marchés français et prussien. Mais pour atteindre le marché allemand, il est indispensable d'établir une connexion avec le Rhin, artère économique de la Rhénanie. Dans un premier temps, des études évaluent la possibilité d'assurer cette liaison par la construction d'un canal.



← Locomotive de manœuvre à vapeur sur le pont en bois de Lou Kou Kiao, au Sud de Pékin.

↑ Détail du Pont Marco Polo, l'ouvrage qui constituait la voie d'accès à Pékin, jusqu'à ce que le pont de la ligne Pékin - Hankou reprenne cette fonction.



En août 1841 est également ouverte une nouvelle section de ligne qui passe près du pont de Laeken et de la résidence des souverains. Un convoi, dirigé par Masui, le premier directeur des chemins de fer, s'y arrête afin de faire monter à bord du train la famille royale en partance pour Ostende.

La première gare du Midi, autrefois située sur la place Rouppe et qui s'appelait la station des Bogards, est inaugurée le 18 mai 1840, lors de l'ouverture de la ligne reliant Bruxelles à Tubize. La gare est pourvue d'une salle d'attente où le roi et la reine patientent avant l'arrivée de la berline royale qui les conduira à Hal et à Tubize. Ils y sont reçus par les autorités locales avec qui ils visitent des établissements industriels. Bruxelles-Nord étant la gare principale de la capitale, la station du Midi servira principalement pour le départ des trains vers les villes du Borinage et la frontière française.



Dans les années 1860, la construction d'une nouvelle gare du Midi est engagée. Elle sera érigée en dehors de l'ancienne enceinte de la ville de Bruxelles, sur le territoire de la commune de Saint-Gilles. Dessinée par l'architecte Auguste Payen, elle est inaugurée par le roi Léopold II le 25 septembre 1869. Un grand bal est organisé dans le hall de la gare, richement décoré pour l'occasion. La façade monumentale est rehaussée de statues représentant les industries, les transports et les communications du pays. Elle a l'apparence d'un arc de triomphe, couronné par une sculpture : une déesse trônant sur un char ailé orné d'une tête de Mercure, symbole de l'esprit triomphant du chemin de fer.

← Locomotive de manœuvre à vapeur sur le pont en bois de Lou Kou Kiao, au Sud de Pékin.

▲ Détail du Pont Marco Polo, l'ouvrage qui constituait la voie d'accès à Pékin, jusqu'à ce que le pont de la ligne Pékin - Hankou reprenne cette fonction.



GÉOPOLITIQUE DES CHEMINS DE FER

▲ Détail du Pont Marco Polo, l'ouvrage qui constituait la voie d'accès à Pékin, jusqu'à ce que le pont de la ligne Pékin – Hankou reprenne cette fonction.

Léopold II s'intéresse tout autant aux chemins de fer que son père. En 1860, encore prince héritier, il prononce un discours important au Sénat, dans lequel il souligne l'importance des chemins de fer pour les exportations de l'industrie belge. Avant d'accéder au trône, durant ses voyages, il s'intéresse au rôle économique du chemin de fer dans les contrées qu'il traverse. Devenu chef d'État, il est conscient, comme son père, de la nécessité pour le pays de nouer de bonnes relations avec ses voisins. En 1869, il est ainsi très sensible aux possibles conséquences pour la sécurité de la Belgique du rachat, par la *Compagnie des Chemins de Fer de l'Est français*, de la *Compagnie du Grand Luxembourg*, en difficulté financière. Dans le climat tendu de l'époque entre l'Allemagne et la France, une éventuelle mainmise des

Français et de Napoléon III sur cette compagnie belge pourrait froisser les Allemands. Le gouvernement n'autorise donc pas cette vente aux Français, ce qui permettra à la Belgique deux ans plus tard de rester à l'écart du conflit franco-prussien. Elle verra cependant passer sur son territoire Napoléon III à bord d'un train qui l'emmène via Namur et Liège en Allemagne, où l'empereur déchu s'est constitué prisonnier après la déroute de son armée à Sedan. La *Compagnie du Grand Luxembourg* sera finalement rachetée par les chemins de fer de l'État en 1873. Cette acquisition inaugure deux périodes de rachats systématiques de lignes privées par l'État, qui vers 1913 exploitera la presque totalité des lignes sur le territoire belge.

LES PROJETS INTERNATIONAUX DE LÉOPOLD II

Le roi s'intéresse également à l'expansion de l'industrie ferroviaire belge à l'étranger. Il apporte ainsi son soutien à des projets en Égypte et en Chine, où les Belges construisent la première grande ligne de chemin de fer dans l'Empire du Milieu, entre Pékin et Hankou.

Il est aussi l'un des premiers à investir dans la société nouvellement créée par le Liégeois Georges Nagelmackers. Sa *Compagnie des Wagons-Lits et des Grands Express européens* révolutionnera le transport ferroviaire sur notre continent en proposant des voyages en trains de luxe à travers l'Europe ainsi que vers Constantinople, avec le mythique *Orient-Express*. Léopold II est d'emblée séduit par le confort qu'offrent les nouvelles voitures de luxe de la compagnie. Quand les *Wagons-Lits* diversifient leurs activités en se lançant dans la construction et l'exploitation d'hôtels cinq-étoiles, le roi entrevoit de belles opportunités qu'induirait le développement d'un tourisme pour la noblesse et la haute bourgeoisie européennes dans des lieux de villégiature tels qu'Ostende, Spa et la résidence d'Ardenne, située près de Houyet. Ce vaste domaine royal, hérité de Léopold I^{er}, est alors agrandi et transformé par le roi. Une fois les travaux terminés, il le vend à la branche hôtelière de la société de Nagelmackers.



◀ Locomotive de manœuvre à vapeur sur le pont en bois de Lou Kou Kiao, au Sud de Pékin.

▲ Détail du Pont Marco Polo, l'ouvrage qui constituait la voie d'accès à Pékin, jusqu'à ce que le pont de la ligne Pékin – Hankou reprenne cette fonction.





ALBERT I^{ER} ET LA RÉFORME DES CHEMINS DE FER BELGES

Au début du xx^e siècle, Léopold II, vieillissant, se fait de plus en plus représenter par son neveu et futur successeur, le prince Albert.

Le 15 juillet 1898, les autorités ferroviaires organisent la cérémonie d'ouverture du nouveau hall de la gare d'Anvers-Central, encore appelée à l'époque gare de l'Est. Cet événement, qui sera d'envergure assez modeste, se déroule sans présence royale ni princière. Léopold II, dont les initiales figurent sur les murs de cette gare-cathédrale en construction, est retenu par d'autres obligations, et son neveu Albert effectue alors un voyage aux États-Unis. Les travaux de la gare anversoise vont finalement durer jusqu'en 1905, année marquée par les festivités du 75^e anniversaire de la Belgique. Si bien que, en raison de ces célébrations, l'une des plus belles gares du pays ne sera jamais inaugurée en grande pompe par le roi. Deux ans plus tard, en octobre 1907, le prince Albert se rendra à Anvers pour y représenter son oncle, afin de visiter les impressionnants travaux de la gare d'Anvers-Dam. En compagnie de la reine Margherita d'Italie, il se fait expliquer par l'ingénieur transalpin des travaux la mise sur rails et le déplacement de la gare sur une distance de plusieurs dizaines de mètres.

Devenu roi, Albert s'intéresse aussi à la réforme des chemins de fer de l'État. Ayant absorbé depuis 1873 à un rythme soutenu les nombreuses compagnies privées, l'organisation financière des chemins de fer ne permet plus une gestion saine du réseau. Les discussions que mène Albert, à partir de 1912, avec les industriels les plus influents du pays sur les modalités de la création d'une régie seront brutalement interrompues par la Première Guerre mondiale. Le conflit interrompt également d'autres projets comme ceux de l'électrification du réseau et de la construction de la Jonction Nord-Midi de Bruxelles.



← Locomotive de manœuvre à vapeur sur le pont en bois de Lou Kou Kiao, au Sud de Pékin.

↑ Détail du Pont Marco Polo, l'ouvrage qui constituait la voie d'accès à Pékin, jusqu'à ce que le pont de la ligne Pékin – Hankou reprenne cette fonction.



LA JONCTION NORD-MIDI ENFIN INAUGURÉE

Le 4 octobre 1952, c'est au tour du nouveau roi, Baudouin, d'inaugurer la Jonction Nord-Midi de Bruxelles. En présence de ses ministres, des autorités locales et des dirigeants de l'*Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi*, le jeune roi coupe le ruban d'inauguration de la nouvelle gare Centrale, avant d'effectuer le premier voyage dans la Jonction. Baudouin poursuit ensuite la tradition royale des inaugurations de gares, de lignes et de trains, avec, trois ans plus tard, la mise en service de la liaison ferroviaire entre Bruxelles-Central et l'aéroport de Zaventem, qui devient le premier au monde à être relié par une voie ferrée à une capitale.

Tout comme ses prédécesseurs, le roi Baudouin s'intéresse au monde ferroviaire. Il visite à plusieurs reprises des gares et sites de chemin de fer afin de se faire expliquer leur fonctionnement. C'est avec un réel plaisir qu'il endosse une combinaison de cheminot pour monter à bord d'une locomotive à vapeur lors d'un déplacement à Gand, en novembre 1954. Dans les années 1970, il visite également le nouveau centre de gestion du trafic ferroviaire de Schaerbeek.

À l'image de son grand-père et de son père, Baudouin manifeste également un grand intérêt pour la vie sociale des Belges. Lorsque le pays est en deuil après un grave accident de trains survenu près de Wilsele, en décembre 1954, le roi se rend immédiatement sur les lieux du drame, et rencontre à l'hôpital les blessés qui y ont été transportés. Baudouin est également préoccupé dans les années 1970 par la perte de parts de marché du rail et par les restructurations et les fermetures de lignes qui en résultent.

Mais le roi participe également en 1976 aux festivités organisées à l'occasion des 50 ans de la SNCB et à celles des 150 ans des chemins de fer belges, en 1985. Lors des célébrations du premier voyage en train entre Bruxelles et Malines, le patrimoine historique de la SNCB est mis à l'honneur. Baudouin découvre avec ravissement la célèbre locomotive à vapeur Type 12, ainsi que les anciennes voitures royales.

LA PREMIÈRE LIGNE PUBLIQUE ÉLECTRIFIÉE

Trois ans plus tard, devenus roi et reine des Belges, Léopold III et Astrid assisteront aux festivités du centenaire du rail en Belgique, événement marqué par l'inauguration, le 5 mai 1935, de la première ligne électrifiée de la SNCB, entre Bruxelles et Anvers. Les années 1930 voient aussi la reprise des travaux de la Jonction Nord-Midi de Bruxelles, indispensable chaînon manquant du réseau belge. La construction de cette liaison souterraine s'intègre dans la politique des grands travaux engagés par l'État afin de faire sortir le pays de la crise économique des années 1930. En mars 1938, le jeune prince Baudouin visite le chantier gigantesque de la jonction qui transforme le cœur de la capitale. La Seconde Guerre mondiale et les années de reconstruction ralentissent les travaux de la Jonction ainsi que l'électrification du réseau.

◀ Locomotive de manœuvre à vapeur sur le pont en bois de Lou Kou Kiao, au Sud de Pékin.

▲ Détail du Pont Marco Polo, l'ouvrage qui constituait la voie d'accès à Pékin, jusqu'à ce que le pont de la ligne Pékin - Hankou reprenne cette fonction.





UNE TRADITION TOUJOURS VIVAGE

En 1997, le roi Albert II et la reine Paola honorent de leur présence la mise en service de la première ligne à grande vitesse de Belgique ainsi que, trois ans plus tôt, celle de la liaison Eurostar vers Londres.

Plus récemment, Philippe, alors prince héritier, participe à l'inauguration de la gare d'Anvers-Central restaurée, agrandie et dotée de sa nouvelle jonction souterraine, ainsi que de la nouvelle gare de Liège-Guillemins, dessinée par Santiago Calatrava. Philippe, devenu roi, sera également le premier visiteur de Train World, qu'il inaugurerait en septembre 2015.

Même durant la période difficile de l'épidémie du Covid, le roi Philippe se montre concerné par les conditions de travail du personnel des chemins de fer. Le 24 mars 2021, il se rend en train à Ottignies pour y effectuer une visite de travail. Le roi fait d'ailleurs une partie de ce voyage en deuxième classe. Il y découvre les travaux du futur RER et s'entretient avec le personnel ferroviaire qui, durant les circonstances difficiles de la pandémie, a assuré la continuité du service public.

