

Au commencement était le train

Au lendemain de l'indépendance de la Belgique, la jeune monarchie constitutionnelle était comparée à une pièce d'or.

Sur l'une de ses faces, les libertés démocratiques étaient symbolisées par la colonne du Congrès, au sommet de laquelle trônait la figure tutélaire du roi Léopold I^{er}.

Sur l'autre face de cette pièce, les libertés d'entreprendre et de se déplacer étaient représentées par une locomotive à vapeur, mode de transport alors révolutionnaire et porteur de progrès pour tous les citoyens. Léopold I^{er}, qui sera le premier chef d'État au monde à se déplacer en train, mettra tout en œuvre pour que la Belgique se dote d'un réseau ferroviaire qui placera notre pays dans le peloton de tête des nations industrielles au XIXe siècle, et même au-delà.

Depuis son origine jusqu'à nos jours, la Monarchie belge n'a cessé de nouer des liens très étroits avec les Chemins de fer.

C'est la raison pour laquelle Train World et la SNCB ont décidé de consacrer une exposition temporaire et de publier un livre de référence destinés à mettre en lumière l'histoire passionnante et méconnue de notre Monarchie avec le train.

Cette exposition n'aurait pas pu voir le jour sans l'indispensable soutien de Sa Majesté le Roi Philippe ainsi que des services du Palais Royal et de l'Association Royale Dynastie et Patrimoine culturel. Qu'ils en soient ici remerciés.

Berline royale Louise-Marie à sept glaces, 1855

A l'aube des chemins de fer, la conception et l'aménagement des premières berlines qui circulaient sur les rails s'inspiraient des carrosses tirés pas des chevaux. Cette berline de grand gala, montée sur huit ressorts, fut construite en 1855 dans les ateliers Jones frères, installés à Laeken. Baptisée du prénom de la première reine des Belges, la Louise-Marie fut, avec la Marie-Henriette, la seule berline de la Cour de Belgique à être dotée de sept glaces et de huit couronnes de pavillon.

Présente dans de très nombreux cortèges, elle fut notamment utilisée lors du mariage religieux de la princesse Astrid et du prince Léopold, le 10 novembre 1926.

TALKING HEADS 1 & 2

Léopold I^{er} promoteur des chemins de fer

Soucieux de l'importance des exportations du jeune État belge, Léopold I^{er} se révèle un ardent défenseur du projet de relier par le rail Anvers et Cologne. Afin d'assurer une connexion ferroviaire la plus courte entre l'Escaut et le Rhin, le roi utilise, en vain, son influence pour maintenir l'actuel Limbourg néerlandais sous la souveraineté de la Belgique. La ligne Anvers – Cologne passera finalement par Liège et Verviers.

Le 5 mai 1835, Léopold I^{er} est présent lors de l'inauguration de la première ligne de chemin de fer public construit sur le continent européen, entre Bruxelles et Malines. Il écrit à sa nièce, la future reine Victoria : J'ai rarement été témoin de quelque chose de plus grandiose ou de plus frappant.

Le roi sera le premier chef d'État au monde à effectuer un voyage en train, le 16 avril 1836.

Léopold I^{er} inaugure la plupart des dix-neuf gares et lignes du réseau construites par l'État belge sous son règne. Ce réseau comprenait deux axes : un axe nord-sud, d'Anvers à la frontière française, et un autre, est-ouest, d'Ostende à la frontière allemande. Le roi est un fervent usager du train. Il est ainsi le premier souverain au monde à disposer de sa propre voiture, dès 1836, et à franchir une frontière en train, lors d'un déplacement à Lille en 1842.

Robert Stephenson et son père George, l'inventeur du chemin de fer moderne, sont engagés comme conseillers lors de la construction des premières lignes en Belgique. Ils participent à l'inauguration de la ligne Bruxelles – Malines le 5 mai 1835. Les cinq premières locomotives, qui roulent en Belgique, sortent de l'usine anglaise de Robert. Ce dernier reviendra ensuite souvent en Belgique, notamment en 1837 pour conduire le train de Léopold I^{er} lors de l'inauguration de la ligne vers Gand.

L'exemple belge

Léopold I^{er} est l'oncle de Victoria, reine de Grande-Bretagne de 1837 à 1901. Il entretient une correspondance régulière avec sa nièce durant toute sa vie. Le roi joue un rôle important dans la rencontre entre Victoria et son futur mari, Albert de Saxe-Cobourg-Gotha. Albert, qui est le neveu du roi des Belges, découvre le confort des voyages sur rail à bord du train de Léopold I^{er}. C'est grâce à Albert que Victoria découvre à son tour le train.

L'épouse de Léopold, Louise-Marie, est la fille du roi des Français, Louis-Philippe. Sa mère, la reine Marie-Amélie, découvre le train en Belgique lors du premier voyage de Léopold I^{er} sur rail, en 1836. Les souverains belges vont ensuite jouer les intermédiaires pour réconcilier les deux ennemis que sont la France et l'Angleterre. Léopold I^{er} est ainsi à l'origine du voyage de Victoria en France. Sa rencontre avec Louis-Philippe, en présence des souverains belges, mène à la réconciliation franco-britannique.

En septembre 1843, la reine Victoria visite la Belgique. Elle découvre le confort du nouveau train de Léopold I^{er} doté d'une berline équipée depuis 1841 de toilettes. Cette même berline a émerveillé le roi de Prusse, Frédéric-Guillaume, qui a demandé au roi les plans de cette voiture pour en construire une identique dans son pays. La reine Victoria voyage à bord de ce train durant toute sa visite en Belgique, d'Ostende à Bruges, Gand, Bruxelles et Anvers. Soit un total impressionnant de 800 km en train.

Victoria est ravie de son voyage, si délicieusement sur le chemin de fer, si rapidement et facilement, et de l'accueil enthousiaste de la population belge. Le protocole ferroviaire de sa visite officielle fera date. Les gares où passe le train royal sont décorées de drapeaux et de fanions. Aux arrêts, des troupes rendent les honneurs militaires, complétés de salves de canon et suivies de musique. Des réceptions, des dîners officiels et des fêtes populaires sont aussi au programme de ces déplacements.

L'attrait de Léopold II pour le train

Dès son enfance, Léopold II a été habitué aux voyages en train. Avant son accession au trône, en 1865, il parcourt l'Europe en chemin de fer et même au-delà, vers la Turquie et l'Égypte. Le futur roi invoque le prétexte d'une invitation à inaugurer la première ligne ferroviaire de Ceylan (Sri Lanka) pour justifier un long voyage qui l'emmène en Inde et en Chine. Il s'intéresse particulièrement au rôle des chemins de fer comme moteur du développement économique.

Devenu roi, Léopold II est contraint de limiter ses voyages à l'Europe. Il se rend souvent en France à bord de son train personnel et prend pour habitude d'y travailler. En Belgique, il inaugure des gares et prend de multiples initiatives en faveur de l'industrie ferroviaire belge. Il intervient de façon décisive dans les négociations avec le représentant de l'impératrice de Chine, afin d'obtenir pour la Belgique le contrat de construction de la première grande ligne de chemin de fer de l'empire du Milieu, entre Pékin et Hankou (Wuhan).

En 1876, Léopold II devient l'un des principaux investisseurs dans la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, créée par le Liégeois Georges Nagelmackers. Le roi est un fervent visiteur des expositions internationales, entre autres en Belgique. Il y invite des hôtes étrangers et lance des projets de transformation de ses palais et châteaux en vue d'y organiser des conférences internationales. Dans ce contexte, il projette de relier ses résidences royales au réseau de chemin de fer.

Le progrès technologique des trains amène Léopold II à renouveler à plusieurs reprises ses voitures royales. A la fin du XIXe siècle, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et Grands Express a développé une nouvelle génération de trains au confort et au luxe inégalés. Léopold II loue d'abord à cette compagnie des voitures wagons-lits pour ses déplacements personnels, avant de lui confier la construction d'une nouvelle berline royale en 1901.

Les voyages d'Albert I^{er} et d'Elisabeth autour du monde

Le futur roi Albert I^{er} est un habitué des voyages en train. Il visite les Alpes et l'Europe du Sud. A l'âge de 23 ans, il effectue un voyage de trois mois aux États-Unis. C'est en train qu'il découvre cet immense pays en le traversant d'est en ouest avant de revenir à New York. A la demande de son oncle Léopold II, il rencontre de grands magnats ferroviaires américains pour sonder leurs intérêts d'investir avec la Belgique hors des États-Unis.

Après leur mariage en 1900, Albert I^{er} et Elisabeth se découvrent une passion commune pour les voyages et la photographie. Le couple effectue de nombreux déplacements en train qui les mènent notamment en Europe Centrale et en France. Albert représente par ailleurs son oncle lors de cérémonies officielles à l'étranger, comme le couronnement du tsar Nicolas II, ainsi qu'à l'occasion d'inaugurations de gares ou de la visite d'hôtes de marque en Belgique.

Après son accession au trône en 1909, Albert I^{er} multiplie les visites officielles à l'étranger, entre autres pour faire prévaloir la neutralité de la Belgique auprès de ses voisins puissants et belliqueux. Mais il ne pourra pas empêcher l'implication de la Belgique dans la Première Guerre mondiale. Résistant derrière l'Yser avec ses soldats, le Roi-Chevalier incarne la lutte des Belges face à l'ennemi. Après la guerre, il s'implique fortement dans la création, en 1926, de la SNCB qui succède aux Chemins de fer de l'État.

Après la guerre, les souverains belges se rendent en visite officielle aux Etats-Unis, au Brésil et en Inde. Ils y effectuent de nombreux déplacements en train et sont accueillis partout avec beaucoup d'enthousiasme en raison de leur héroïsme lors du premier conflit mondial. L'Égypte est une des destinations favorites d'Albert et Elisabeth. Albert visitera également à deux reprises le Congo belge.

Elisabeth et Albert I^{er} en Egypte

Depuis son enfance, la reine Elisabeth est fascinée par l'Égypte, pays qu'elle a découvert lors d'un premier voyage effectué avec sa tante, l'impératrice Sissi. Elle y retourne ensuite avec Albert I^{er} en 1911. La découverte du tombeau de Toutankhamon dans la vallée des Rois l'incite à se rendre à Louxor en 1923 pour assister, avec son fils Léopold, à l'ouverture de la sépulture du pharaon. Après avoir traversé la Méditerranée, Elisabeth et son fils Léopold prennent le train à Alexandrie, notamment pour rejoindre Louxor. En 1930, la reine retourne avec Albert I^{er} une nouvelle fois en Égypte pour y effectuer une visite officielle.

Des trains miniatures pour les petits princes

Comme de nombreux enfants, les petits princes de la Cour de Belgique ont reçu en cadeau des trains miniatures. Parmi ces jeux, seul le réseau Märklin du prince Charles a été conservé. Il est présenté pour la première fois à Train World après avoir été restauré.

Une génération plus tard, dans les années 1930, les enfants de Léopold III, Joséphine-Charlotte, Baudouin et Albert, vont à leur tour recevoir un réseau de train miniature offert par le roi de Roumanie lors d'une visite en Belgique.

Par ailleurs, lors d'un déplacement à Malines en 1938, pour assister à la procession de Notre-Dame de Hanswijk, le jeune prince Baudouin recevra une maquette de L'Éléphant, l'une des premières locomotives ayant roulé en Belgique. Celle-ci a été fabriquée par les ouvriers de l'atelier central de la SNCB, situé à Malines.

Les petits princes et le train

Comme beaucoup d'enfants, le futur Léopold II est fasciné par les trains. Son père, Léopold I^{er}, s'inquiète dans une lettre que son fils ne fait rien d'autre que de dessiner, principalement des locomotives avec beaucoup de fumée.

Albert I^{er} dessine également des trains, notamment pour décorer une carte de vœux de Noël offerte à sa maman.

Les professeurs du futur Léopold III rendent leurs exercices plus vivants en utilisant les horaires et les trajets de trains empruntés par ses parents.

Le roi Philippe, tout juste âgé de quelque mois, a quant à lui pris le train avec ses parents pour revenir en Belgique depuis Rome.

L'intérêt pour le rail des petits princes se prolonge aujourd'hui avec les visites des enfants du roi à Train World.

TALKING HEAD 3

Léopold III et le renouveau des Chemins de fer belges

Après la Première Guerre mondiale, le futur Léopold III accompagne ses parents aux États-Unis, au Brésil et en Inde, où de nombreux déplacements sont effectués en train. Plus âgé, Léopold remplace son père à plusieurs reprises lors d'inaugurations ferroviaires, comme celle, en 1924 à Ostende, des Ferryboats qui assurent la liaison avec la Grande-Bretagne. En 1931, le prince héritier assiste à l'ouverture de la première ligne électrifiée de Belgique, mise en service par la compagnie privée qui assure l'exploitation de la liaison entre Bruxelles et Tervuren.

Malgré la crise économique, les années 1930 représentent une période de renouveau ferroviaire. En 1932, les premières automotrices sont inaugurées par Léopold et Astrid. Et trois ans plus tard, à l'occasion du centenaire des chemins de fer, le couple désormais royal participe à la mise en service de la première ligne électrifiée de la SNCB, entre Bruxelles et Anvers. C'est aussi durant le règne de Léopold III que les gigantesques travaux de la Jonction Nord-Midi de Bruxelles redémarrent.

Depuis le Moyen-Âge, les Joyeuses Entrées constituent une tradition par laquelle un nouveau souverain visite les “capitales” de ses provinces. Cette tradition, remise au goût du jour par Léopold I^{er}, sera ensuite poursuivie par ses successeurs. Le public belge se souviendra surtout des Joyeuses Entrées du futur Léopold III et de son épouse Astrid. L’accession au trône de Léopold, en 1934, offre au couple royal l’occasion de visiter une seconde fois les principales villes du pays. Mais le décès tragique de la reine Astrid en 1935 met un terme abrupt à ces Joyeuses Entrées.

Sous le règne de Léopold III, le train royal, construit en bois avant la Première Guerre mondiale, devient vieillot et doit être remplacé. Trois nouvelles voitures métalliques destinées au roi, sont alors commandées par la SNCB. Celles-ci sont inaugurées en 1939 à l’occasion de la visite en Belgique de la reine Wilhelmine des Pays-Bas.

La Jonction Nord-Midi de Bruxelles et les salons royaux

Très vite après la création du chemin de fer, Bruxelles remplace Malines comme centre du réseau ferroviaire. Or, la capitale est seulement dotée de deux gares terminus : l’une au nord, la plus importante du pays, et l’autre au sud. En raison de l’augmentation du trafic, le gouvernement décide en 1903 de lancer les travaux d’une jonction traversant Bruxelles, entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord. Victor Horta dessine alors la nouvelle gare centrale, aménagée non loin de la Grand-Place, et dont les plans évolueront au fil des années.

Un demi-siècle après le début des travaux, la Jonction Nord-Midi et la nouvelle gare de Bruxelles-Central sont enfin inaugurées par le roi Baudouin, le 4 octobre 1952. Désormais, la gare d'arrivée des visites d'Etat n'est plus l'ancienne gare du Nord, autrefois située sur la place Rogier, mais la station de Bruxelles-Central. Bruxelles-Midi devient la gare la plus importante du pays.

Les trois gares principales de la Jonction Nord-Midi sont dotées de salons royaux. Ceux-ci servent de lieu de réception et d'accueil des visiteurs de marque, ou de salle d'attente pour la famille royale. Avant la Première Guerre mondiale, plusieurs gares du pays disposaient d'un salon royal. Mais, à l'exception du salon de Bruxelles-Central, tous les autres ont disparu.

Lors du règne de Baudouin, la voiture et l'avion remplacent de plus en plus souvent le train lors des déplacements royaux et les visites d'État. Pourtant, jusqu'au début des années 1970, bon nombre d'invités de marque, une fois arrivés à Zaventem, vont prendre place à bord du train royal pour se rendre avec Baudouin en gare de Bruxelles-Central. Cette liaison ferroviaire, inaugurée par le roi en 1956, est la première au monde à avoir été mise en service entre une capitale et son aéroport.

Les gares et les haltes royales

Sous le règne de Léopold II, plusieurs projets sont étudiés pour relier entre elles les gares du Nord et du Midi. Certains plans prévoient même d'aménager une halte sous le Palais Royal ou juste à côté de celui-ci.

Cette station, située au cœur de la capitale, aurait été reliée au réseau via une ligne construite vers Bruxelles-Nord ou Bruxelles-Luxembourg. Un des projets les plus ambitieux, imaginé durant les années 1880, prévoyait d'ériger une gare monumentale au cœur de la capitale, à l'emplacement actuel de Bozar.

Dès 1841, une halte est créée près du pont de Laeken pour faciliter l'accès au train depuis la résidence du roi toute proche. En 1857, une première gare est aménagée aux abords du domaine royal. Celle-ci sera remplacée par un autre édifice, dessiné par l'architecte Balat, en 1880. Cette halte, qui existe toujours aujourd'hui, a été classée en 1996. Plusieurs projets inaboutis ont également été lancés, afin de construire une gare plus grande près du canal ou du château de Laeken.

La construction du chemin de fer dans la vallée de la Lesse, qui passe par Houyet, permet à Léopold II d'aménager en 1891 une halte non loin du domaine d'Ardenne, acquis et agrandi par son père. Léopold, qui préfère séjourner dans son château de Ciergnon, envisage de transformer cette résidence en hôtel de luxe. Finalement, le roi vendra le domaine d'Ardenne à la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

Alors qu'à Paris, en 1900, le Belge Edouard Empain construit le métropolitain électrique, Léopold II décide de relier le château de Laeken au réseau de chemin de fer via la construction d'une ligne électrique. Le roi demande alors à l'architecte français Charles Girault d'édifier une nouvelle aile à son château, sous laquelle une gare souterraine serait aménagée. Partiellement réalisé, ce projet est abandonné par Albert I^{er} en raison de son coût trop élevé.

TALKING HEAD 4

Mariages royaux

Le train va jouer un rôle de premier plan lors de plusieurs mariages royaux. En 1853, l'archiduchesse d'Autriche Marie-Henriette est choisie par Léopold I^{er} pour devenir l'épouse du prince héritier Léopold. Celle-ci rejoint la Belgique à bord d'un train en provenance de Vienne. C'est à Verviers que le convoi fait halte. Marie-Henriette est alors confiée à son futur époux dans la résidence privée de la vicomtesse de Biolley.

En 1857, le train permet à Maximilien d'Autriche de se rendre à Bruxelles, afin d'y épouser Charlotte, fille de Léopold I^{er}. Maximilien va ensuite devenir empereur du Mexique. Après la mort tragique de son mari, fusillé par des révolutionnaires au Mexique, Charlotte, devenue folle, sera ramenée en train en Belgique par la reine Marie-Henriette, depuis Trieste où elle réside.

La deuxième fille de Léopold II, Stéphanie, se marie en 1881 avec l'archiduc Rodolphe de Habsbourg. Un train spécial est alors affrété à l'intention des Belges qui souhaitent assister au mariage religieux à Vienne.

Le mariage du futur Albert I^{er} avec Elisabeth, en 1900, se déroule à Munich. Leur arrivée en train à Bruxelles-Nord donne lieu à un accueil enthousiaste. Il en ira de même trente ans plus tard, lors de l'arrivée médiatisée à Anvers de la princesse Astrid. Elle rejoindra ensuite la capitale, avec le prince Léopold, en train.

En janvier 1930, le train royal italien, construit par Fiat, vient chercher à Bruxelles la princesse Marie-José, fille d'Albert I^{er} et d'Elisabeth, pour l'emmener avec sa famille à Rome, où elle doit épouser le prince héritier Umberto de Savoie.

En 1953, la princesse Joséphine-Charlotte, fille de Léopold III et d'Astrid, fait à son tour ses adieux à la Belgique en gare de Bruxelles-Nord, avant de rejoindre en train le Grand-Duché de Luxembourg, où elle se marie avec le prince héritier Jean.

Trois reines acheminées en train vers leur dernière demeure

Louise-Marie, première reine des Belges, meurt le 11 octobre 1850 à Ostende. Le lendemain, le premier train matinal en provenance de la cité balnéaire apporte la triste nouvelle de ce décès dans la capitale. Et c'est en train que la dépouille de la reine sera acheminée jusqu'à Bruxelles.

La reine Marie-Henriette, épouse de Léopold II et qui réside depuis 1895 à Spa, décède dans cette ville le 19 septembre 1902. Après un premier service funèbre organisé sur place, la dépouille de la deuxième reine des Belges est transportée en train spécial jusqu'à Bruxelles, où les funérailles officielles se déroulent.

Après la mort brutale d'Albert I^{er}, le dernier grand drame de la famille royale est la mort accidentelle de la reine Astrid survenue à Küssnacht en Suisse, le 29 août 1935. Un train ramène sa dépouille en Belgique. Tout au long de son parcours, le convoi funèbre est salué en silence. La dépouille d'Astrid est ensuite transférée au Palais royal.

TALKING HEAD 5

Visites d'État

En raison de sa situation géographique privilégiée et de son avance dans le domaine ferroviaire, la Belgique va occuper en Europe au cours de la première moitié du XIXe siècle une place de premier plan. Beaucoup de têtes couronnées viennent en Belgique pour y découvrir le train mis à leur disposition par Léopold I^{er}. Tel est notamment le cas de la reine Victoria, qui effectue en 1843 une des premières visites officielles dans notre pays. Le protocole établi à cette occasion servira d'ailleurs de modèle pour les autres déplacements d'État durant le XIXe siècle.

Si Léopold II reçoit beaucoup de chefs d'État et effectue de nombreuses visites officielles à l'étranger, son successeur, Albert I^{er}, se rend lui aussi dans de nombreux pays et notamment à Berlin et à Paris. Lorsque l'empereur Guillaume II d'Allemagne et le président français Fallières effectuent des visites d'État dans notre pays, le roi veille à ce que ces deux hôtes de marque soient traités strictement sur le même pied, afin d'éviter d'être taxé de favoritisme, alors que les tensions sont vives entre les deux grands pays voisins de la Belgique. Après la Première Guerre mondiale, Albert I^{er} accueille le président américain Wilson, qui visite les villes et régions martyrisées par l'invasion allemande.

Durant les années 1920 et 1930, Albert I^{er} et Léopold III reçoivent de nombreux chefs d'État, qui rejoignent Bruxelles en train. Les visiteurs sont accueillis en grande pompe à Bruxelles-Nord, alors située sur la place Rogier et, à cette époque, la plus grande gare du pays.

Tout juste après la Seconde Guerre mondiale, le prince régent Charles reçoit le général de Gaulle et Winston Churchill, venus célébrer à Bruxelles la libération du pays. L'un et l'autre rejoignent la capitale en train, où ils sont accueillis avec un immense enthousiasme par la population. Au parlement belge, Churchill évoque pour la première fois la création des États-Unis d'Europe.

Tous les détails relatifs à l'organisation et aux horaires d'un voyage en train royal sont précisés dans un bulletin rose. Avant l'inauguration, en 1952, de la Jonction Nord-Midi, l'arrivée des visites d'État se déroule à Bruxelles-Nord. Il revient alors au chef de gare de gérer le protocole et le plan de sécurité. Après la mise en service de la jonction, Bruxelles-Central va devenir la gare d'accueil des visites d'État. Sous le règne de Baudouin, le train royal aura notamment comme hôtes de marque, en 1966, la reine Elizabeth II, ainsi que le président Georges Pompidou, en 1971.

Six voitures royales préservées

De la vaste flotte de voitures construites pour la famille royale belge depuis 1836, six d'entre elles ont pu être conservées jusqu'à nos jours. Le premier train royal se compose de trois voitures : une berline (1901), une voiture restaurant - conférence (1905) et une voiture salon - salle à manger (1912). Ce train se complétait autrefois d'autres véhicules, destinés à des usages divers, tels que le transport de calèches et de chevaux. Ces voitures, construites en bois, ont été peintes dans la livrée brune des Chemins de fer de l'État, qui exploitaient le réseau ferroviaire avant la création de la SNCB en 1926.

C'est en 1939 qu'est inauguré le second train royal. Construit à Malines, dans l'atelier central de la SNCB, sa décoration intérieure est l'œuvre de plusieurs entreprises privées. Utilisé par les rois Léopold III et Baudouin ainsi que par le prince régent Charles, ce train se compose de trois voitures : une voiture-salon, une voiture-salle à manger et une voiture-lits. Ces voitures métalliques ont été peintes dans la livrée verte de la SNCB.

Le dernier voyage à bord du train royal date de 1982 à l'occasion d'un voyage familial du roi Baudouin I^{er} et de la reine Fabiola au Grand-Duché de Luxembourg.

Ces six voitures royales, qui ont été restaurées en 2014, sont désormais conservées par le service du Patrimoine historique de la SNCB. La voiture-lits de 1939 n'a pu être présentée à Train World, par manque de place, dans le cadre de l'exposition Royals & Trains.

Restaurer et conserver les voitures royales

Conservation préventive

Au fil des années, en raison de conditions de stockage pas toujours idéales, des dommages sont survenus à l'intérieur et à l'extérieur des voitures. Les principaux dommages constatés dans les voitures royales ont été causés par le climat, la ventilation, la pollution, la lumière et la maintenance. Afin d'éviter à l'avenir que de nouvelles détériorations se reproduisent, un plan de conservation préventive et de gestion a été établi. Le système de buses et tuyaux que vous pouvez observer autour des voitures royales assurent une aération continue et le maintien d'un bon taux d'humidité à l'intérieur de ces véhicules précieux.

L'extérieur dans un nouvel habit

Afin d'exposer sous leur meilleur jour les trois voitures royales présentées pour la première fois à Train World dans le cadre de Royals & Trains, l'extérieur de la voiture restaurant/conférence de 1905, de la voiture salon/salle à manger de 1912 et de la voiture restaurant de 1939 ont bénéficié d'une restauration complète. Après un nettoyage en profondeur, la peinture extérieure de ces véhicules a été complètement refaite.

Ce travail a été réalisé par la firme Moyson en collaboration avec le service Train World Heritage de la SNCB.

Restauration intérieure

La restauration intérieure des voitures a été réalisée en collaboration avec l'Institut royal du Patrimoine artistique.

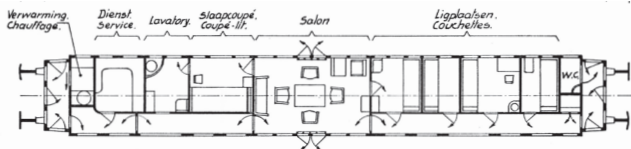
C'est en 2013 que débute la première intervention. Une circulation d'air a été mise en place à l'intérieur des voitures pour abaisser progressivement l'humidité relative afin que les matériaux et les objets aient le temps de s'adapter.

Une fois cette étape franchie, la firme Helicon Conservation Support a procédé à l'enlèvement mécanique des différentes types de moisissures et d'insectes présents dans les voitures.

Parallèlement, des travaux de restauration ont été effectués sur la peinture et le papier peint, tout en respectant l'usure historique de l'intérieur des voitures. Les matelas, les tapis et les meubles (mobiles) ont par ailleurs reçu un traitement par congélation contre les insectes et les moisissures.

LA BERLINE ROYALE - 1901

Cette voiture est composée d'un luxueux salon privé, d'un compartiment-lits avec cabinet de toilette pour le roi, de quatre compartiments-couchettes, d'un local de service et d'un autre pour le chauffage.



Les compartiments destinés au roi sont directement accessibles à partir du salon central. Les décorations et ornements de style Art nouveau agrémentent les couloirs et les compartiments-lits, tandis que le salon rappelle plutôt le style Louis XVI.

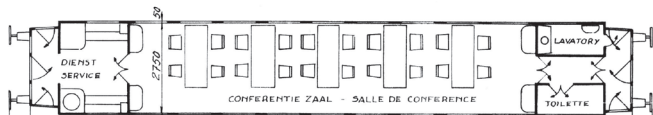
Dans le salon, les parois et les meubles sont en bois d'acajou poli. Le plafond est habillé d'une peinture sur toile aux motifs floraux, de paysages en médaillon et de figures allégoriques. Des lustres en bronze doré avec abat-jour en verre de Venise sont installés pour l'éclairage du plafond.

Cette berline royale a été construite par la Compagnie Générale de Construction située à Saint-Denis, près de Paris, filiale de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.



LA VOITURE RESTAURANT/CONFÉRENCE - 1905

Cette voiture est composée d'une grande salle à manger et de conférence, d'un local de service, d'un coin lavabo et de toilettes. L'intérieur est de style Louis XVI. Les meubles et les panneaux sont en bois d'acajou poli, ornés de motifs décoratifs en bronze doré et nacre.



Les sièges, recouverts de cuir, sont rehaussés d'un médaillon dans lequel apparaît le monogramme "A" du roi Albert 1^{er}. Le plafond est recouvert d'une peinture sur toile avec des représentations allégoriques. L'ensemble est richement décoré de miroirs, tentures et chandeliers en bronze doré. Cette voiture-restaurant/conférence a été fabriquée par des constructeurs belge.

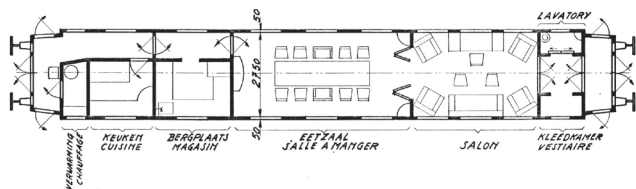


LA VOITURE-SALON/RESTAURANT - 1912

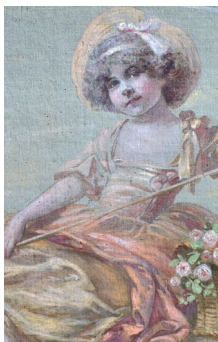


Cette voiture comprend un salon luxueux et une petite salle à manger qui prennent la largeur totale de la voiture. Les deux pièces sont contiguës. L'intérieur du salon est de style Art déco, tandis que celui de la salle à manger est d'inspiration Louis XV.

Les meubles de la salle à manger sont en chêne massif. Le mobilier du salon est décoré de marqueterie composée de plusieurs essences de bois, ivoire, nacre, etc. Les plafonds des deux compartiments ont été décorés de peintures sur toile. Le tout est agrémenté de tentures, rosaces de ventilation, cache-radiateurs et luminaires en bronze. Cette voiture-salon/restaurant a été construite en Belgique.

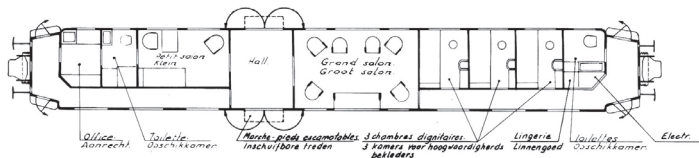


Dans l'un des médaillons de décoration figure une enfant, dont le visage présente une grande ressemblance avec la jeune princesse Marie-José, fille d'Albert I^{er}.



LA VOITURE-SALON - 1939

Cette voiture était normalement occupée par le souverain. De larges portes à deux battants, précédées d'un escalier escamotable, donnent accès au hall de l'entrée d'honneur. Cette voiture porte sur ses flancs l'écusson couleur amarante de la famille royale belge, ainsi qu'une couronne en métal argenté sur chaque porte.



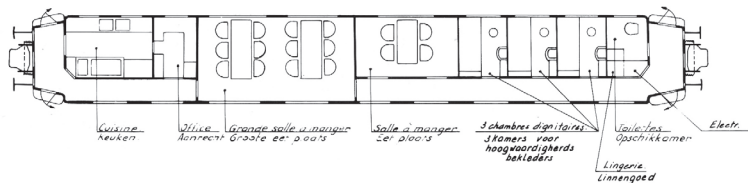
D'un côté, le hall ouvre sur le grand salon. Celui-ci, meublé de fauteuils, prend toute la largeur de la voiture. À côté du grand salon ont été aménagés trois compartiments équipés d'une couchette et d'un cabinet de toilette. L'autre côté du hall conduit au cabinet particulier du roi.

La décoration intérieure fait beaucoup appel à l'acajou ainsi qu'à d'autres essences exotiques. Le cabinet particulier est habillé de panneaux en noyer et de tissus de lin.



LA VOITURE-SALLE À MANGER – 1939

Cette voiture comprend une grande et une petite salle à manger, une cuisine avec office, trois compartiments équipés d'une couchette, ainsi que d'un cabinet de toilette. La grande salle à manger, qui occupe toute la largeur de la voiture, peut accueillir douze convives.



Elle est ornée de part et d'autre de panneaux en bois tropical. Les motifs stylisés représentent un bois avec une antilope, des oiseaux et des plantes tropicales. Les tentures sont en velours et soie de teinte brune. Les deux tables de la grande salle à manger sont marquetées en noyer du Caucase et les fauteuils sont recouverts de peau de porc beige. Dans la petite salle à manger, pour quatre personnes, deux niches sont recouvertes de cuir doré. L'une de ces alcôves accueille une lampe à pied en cristal.

