

## Living apart together ? La ville de Malines et l'Arsenal – Atelier central des Chemins de fer de l'État (1836-1914)

*Living apart together? The city of Maline and the Arsenal (Central workshop of  
the Belgian State Railways), 1836-1914*

**Paul Van Heesvelde**

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1802>

DOI : 10.4000/rhcf.1802

### Éditeur

Rails & histoire

### Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2003

Pagination : 420-437

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

### Référence électronique

Paul Van Heesvelde, « Living apart together ? La ville de Malines et l'Arsenal – Atelier central des Chemins de fer de l'État (1836-1914) », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 28-29 | 2003, mis en ligne le 31 décembre 2014, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1802> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1802>

---

## Living apart together ? La ville de Malines et l'Arsenal – Atelier central des Chemins de fer de l'État (1836-1914)<sup>1</sup>

Dans l'ouvrage qui commémore le 75<sup>e</sup> anniversaire de la SNCB, le XIX<sup>e</sup> siècle en général et les ateliers et le monde du travail en particulier n'ont pas reçu l'attention qu'ils méritent. Le manque de sources primaires à ce sujet explique cette lacune dans la recherche. Des demandes informelles de consultation des archives des dépôts et des ateliers sont restées sans réponse ou laissent penser que la sauvegarde des archives n'a pas été un objet de prédilection<sup>2</sup>. Par des circonstances dues au hasard, quelques fonds d'archives personnelles ont été sauvés du pilon. On ne peut pas dire que la SNCB mène une politique cohérente de gestion de ses archives, bien au contraire. Les chercheurs doivent souvent se contenter d'une masse d'informations secondaires pour retracer les relations complexes entre une ville et une industrie et examiner dans quelle mesure ces relations aident à structurer les deux mondes. Les recensements de la population, les registres de l'état civil, la presse et même la littérature ouvrent une porte d'accès à un monde peu connu. Les relations entre la ville et son chemin de fer sont évidemment multiples ; je limiterai mon exposé au développement de l'atelier central des Chemins de fer de l'État belge, à ses conséquences pour l'emploi et l'urbanisation et aux répercussions des développements sur le tissu social urbain de Malines.

### Une ville dans la ville ?

---

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'apport de la ville de Malines à l'économie globale n'est pas considérable. La ville fonctionne durant le XVIII<sup>e</sup> siècle comme centre de transit relativement important ; selon Verbeemen, 3,12 % de la population active ouvrière travaille dans le secteur du transport<sup>3</sup>.

---

1- L'atelier provisoire était aménagé dans le vieil arsenal aux armes du couvent des Dominicains, ce qui explique la connotation militaire du nom de l'Atelier central de Malines. Voir Ch. Bonny, *Malines, centre des chemins de fer belges*, dans *Handelingen van de Koninklijke Kring voor Oudheidkunde, Letteren en Kunst*, LII, 1948, p. 182-205. D'autres indications indiquant cette origine n'ont pas été retrouvées. L'atelier de tramways de Gand et l'atelier ferroviaire sont également connus sous le nom d'Arsenal.

2- B. Van der Hertem ; M. Van Meerten ; G. Verbeurgt (sous la dir. de), *Le Temps du train. 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75<sup>e</sup> anniversaire de la SNCB*, Louvain, 2001.

3- J. Vebeemen, « De demografische evolutie van Mechelen », *Handelingen van de Koninklijke Kring voor Oudheidkunde, Letteren en Kunst*, 1953, p. 63-97.

Pendant le premier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, ce chiffre évolue à la baisse, surtout dans la navigation fluviale. Mais cette situation relativement faible change vite suite à l'article 1 de la loi sur le chemin de fer du 1<sup>er</sup> mai 1834. À partir de cette date, l'offre d'emplois s'oriente décidément vers la métallurgie et la construction ; l'industrie des meubles est en croissance par rapport au secteur du textile, qui perd des parts de marché. Il faut remarquer que si dans le secteur du bois et de la construction le nombre d'ouvriers travaillant à domicile est important, une forte concentration de travailleurs peut être constatée dans l'atelier des Chemins de fer de l'État et chez ses fournisseurs et sous-traitants<sup>4</sup>.

Malines devient la plaque tournante des chemins de fer par la loi de 1834 : « Il sera établi dans le Royaume un système de chemin de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'Est vers la frontière de la 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<sup>5</sup>. » Malines devient le point nodal du réseau ferroviaire, où l'administration centrale est implantée et où l'atelier le plus important sera construit. Cette décision est entérinée par un arrêté royal de 1838<sup>6</sup>. La raison pour laquelle Malines est choisie n'est pas claire : bien évidemment on privilégie, pour la construction de la première liaison, un tracé demandant un minimum d'ouvrages d'art et présentant un bon profil longitudinal. Mais cela n'explique pas le choix de Malines. La main-d'œuvre disponible sur place n'est probablement pas très abondante, mais nous pouvons supposer que les salaires y étaient assez modiques. Autre hypothèse : l'existence d'un réseau d'influences politiques. La situation géographique insuffisamment centrale de la ville – Malines est plutôt excentrée vers le Nord – est le motif principal du transfert du point nodal du réseau belge vers Bruxelles, à l'exception de l'administration centrale qui reste à Malines<sup>7</sup>. Ce déplacement ne s'est pas effectué sans de vives protestations de la part des citoyens. Le magistrat réagit en 1846 aux rumeurs d'une liaison ferroviaire directe entre Bruxelles-Louvain et Bruxelles-Gand en

4- C. Lis et H. Soly in D. Van Damme, *Op vrije voeten*, Louvain, 1985, p. 175, font remarquer que Malines n'a pas d'ateliers de charité, non pas par manque de pauvres, mais probablement par manque d'industrie.

5- *Moniteur belge*, 4 mai 1834. Voir aussi B. Van der Hertten, « Nieuwe interpretaties over de besluitvorming rond de eerste spoorlijn in België, 1830-1834 », *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1995, 73 (2), p. 379-400.

6- Recueil de législation « Pasinomie », 1838, p. 514.

7- M. Laffut, « Vers le réseau ferré le plus dense du globe », dans Van der Hertten, *Le Temps*, *op. cit.*, p. 70-71.

demandant son aide au Roi : « Si la situation centrale se déplace, Malines perd tout ce qu'elle a fait pour cette perspective. De plus qui nous dit que dans ce cas nous garderons même l'Arsenal qui suivra le déplacement central ? Au lieu d'une population de travailleurs, nous aurons peut-être une population de pauvres à nourrir ! D'autre part le nombre des habitations s'est accru par suite de l'établissement du chemin de fer et la naissance d'industries nouvelles. Le déplacement du chemin de fer amènerait irrévocablement une dépréciation foncière<sup>8</sup>. » Deux ans plus tard, la loi est invoquée pour défendre la situation centrale de la ville dans le réseau : « qu'il nous suffise de constater que la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 a fait de Malines le centre du railway national et que nous sommes en droit de compter sur le maintien de ce titre et de la position qu'il doit nous donner.<sup>9</sup> » La presse par contre défend la situation centrale de la capitale au détriment de la ville de province<sup>10</sup>. La position de Malines implique la construction d'un atelier d'entretien de wagons, de voitures et de machines, qui devient un pôle d'attraction pour les industries<sup>11</sup>. Les grands travaux de construction de la gare et des ateliers à partir de 1836 impressionnent ; dans la presse, l'activité du chantier est comparée à la construction d'une ville nouvelle, à l'intérieur d'une ville existante. Quatre ans plus tard, on compte 33 nouveaux bâtiments – en partie inachevés – sur les terrains réservés aux chemins de fer de l'État. En 1836, Verbeemen estime qu'environ 200 ouvriers ont un emploi aux chemins de fer ; en 1846, 666 emplois sont générés directement ou indirectement par l'Arsenal. D'après les résultats de la même recherche, l'auteur fait remarquer qu'une telle main-d'œuvre n'existe pas à Malines. Il estime qu'environ 60 % des travailleurs viennent d'autres régions. On constate surtout un grand courant de migration provenant du bassin industriel de Liège<sup>12</sup>. Des étrangers de différentes nationalités travaillent pour les chemins de fer de l'État ; leur nombre à l'atelier n'est pas connu. Selon le *Moniteur belge*, les ouvriers belges apprennent vite les métiers et deviennent indépendants des expériences étrangères. Cette expérience belge semble avoir été exportée assez vite. « Les élèves ont

---

8- Archives de la ville de Malines (plus loin AVM), Archives Modernes, Livre 765, 27 juin 1846.

9- AVM, Rapport annuel, 1847-1848, p. 89.

10- SNCB, Service archives et documentation, Fonds De Mijlpaal, *Den Onpartijdigen*, 29 octobre 1843.

11- *Ibid.*, *Journal d'Anvers*, 22 mars 1837, et *Moniteur belge*, 2 septembre 1837.

12- J. Verbeemen, art. cit. ; le développement du quartier de la gare est décrit par H. de Nijn, « De stationswijk », in H. Installé, et al., *Historische stedenatlas van België, Mechelen II*, Mechelen, 1997, p. 260-264.

bientôt égalé les maîtres. » Les chercheurs et industriels étrangers visitent l'atelier de Malines. Le *Moniteur* communique en 1842 que « les ingénieurs du Chemin de fer, MM. Poncelet et Ficher, sont de retour de Paris, où ils ont eu plusieurs entrevues avec MM. les ingénieurs français, qui tenaient à s'éclairer sur les règlements d'administration adoptés en Belgique pour le service de locomotion sur nos chemins de fer, l'ordre et la discipline, l'exactitude et la régularité qui règnent dans ce service »<sup>13</sup>.

La question de l'origine régionale des cheminots ne se limite évidemment pas aux ingénieurs et cadres supérieurs. La majorité des ouvriers dans l'industrie malinoise, surtout les catégories d'ouvriers peu ou pas qualifiées, vient probablement de la campagne autour de Malines. Les chiffres de la population de la ville, comparés aux données de l'arrondissement, de la province et du royaume, soutiennent du moins cette hypothèse (tabl. 1).

Année	Ville de Malines		Arrond.		Province	
	Total	Indice	Total	Indice	Total	Indice
1815	20 412					
1846	27 663	100	116 223	100	406 354	100
1856	31 371	113	119 718	103	434 485	107
1866	34 205	123	125 352	108	465 607	115
1876	39 029	141	136 240	117	538 381	132
1880	42 526	153	143 051	123	577 232	142
1890	51 014	184	162 302	140	699 919	172
1900	55 705	201	179 903	155	819 159	211
1910	59 141	213	204 413	176	968 677	238

Source : K. Houthuys, *Een bijdrage tot de vroegste geschiedenis van de Socialistische arbeidersbeweging te Mechelen (1871-1896)*, Vrije Universiteit Brussel, mémoire de licence inédit, 1978.

Tableau 1. Augmentation de la population de la ville de Malines et de sa région, 1815-1910.

Une croissance moindre de la population de l'arrondissement et de la province était cette hypothèse. Autrement dit, la croissance des industries citadines se fait en partie au détriment de la campagne autour de la ville. L'Arsenal représente-t-il le même pôle d'attraction pour les campagnards que les autres industries de la ville ? Une recherche systématique visant à retracer l'origine géographique des cheminots n'a pas encore été entreprise, bien que les sources ne nous manquent pas : les recensements de la population peuvent fournir des réponses à ces

13- *Moniteur belge*, 14 décembre 1840 et 19 octobre 1842.

questions. Un sondage limité dans le recensement de 1866 révèle que, pour les rues retenues, environ la moitié du personnel ferroviaire se dit née à Malines, environ 20 % sont des immigrants de longue distance et quelque 30 % viennent des alentours de Malines ou de régions situées à moyenne distance. La campagne autour de Malines est bel et bien un réservoir de main-d'œuvre pour l'Arsenal. Le recensement de 1866 permet aussi d'examiner la répartition spatiale des ouvriers en ville avant la création du quartier des cheminots en face de l'Arsenal. La migration de la campagne vers la ville diminue à partir de l'ouverture des lignes de tramway régionales. En 1890, la presse socialiste signale qu'environ 3 000 ouvriers travaillent dans les ateliers ferroviaires de Malines ; 60 % sont domiciliés en ville. Les 40 % restant ne sont pas repris dans le recensement de la population<sup>14</sup>. La croissance de l'Arsenal ne se reflète pas uniquement dans la hausse des chiffres de l'emploi. Le développement spatial et l'occupation des terrains derrière la gare sont tout aussi remarquables. L'extension peut être facilement retracée grâce aux plans et projets de la période considérée<sup>15</sup>. L'évolution de l'emploi à l'atelier apparaît bien moins claire, faute de recherches. Des sources autres que les recensements donnent des aperçus de l'emploi, de son importance et de son évolution (tabl. 2).

Année	Nombre d'emplois
1836	200
1846	666
1855	700
1870	1 700
1871	1 900
1872	1 900
1873	2 288
1885	2 663
1890	3 000

Tableau 2. Estimations de l'emploi à l'Atelier central de Malines, 1836-1890.

14- *De Werker*, 17 août 1890, n. 15, p. 3, cité dans K. Houthuys, *Een bijdrage tot de vroegste geschiedenis van de Socialistische arbeidersbeweging te Mechelen (1871-1896)*, mémoire de licence inédit, Vrije Universiteit Brussel, 1977-1978, sectie geschiedenis. Les proportions indiquées dans *De Werker* sont confirmées par d'autres sources, entre autres les recensements industriels de 1896 comptant environ 3 000 ouvriers dont 1 802 habitent la ville. Voir P. Coeckelbergh, *De arbeidersstand te Mechelen, 1830-1887. Een sociale en economische studie*, mémoire de licence inédit, Rijksuniversiteit Gent, 1967.

15- SNCB, Fonds De Mijlpaal. Les cheminots en retraite de l'atelier central ont dessiné plusieurs plans.



Figure 1. La gare de Mechelen (Malines), 1843, gravure ancienne. À droite les premiers bâtiments des ateliers. Coll. et cl. SNCB.

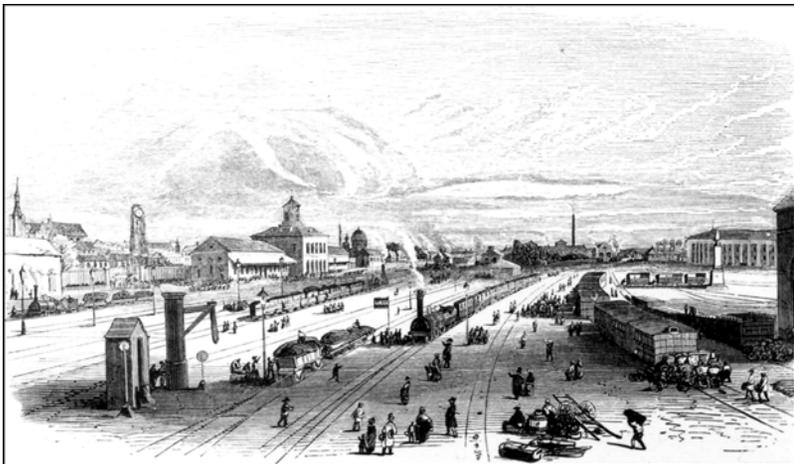


Figure 2. Gare de Mechelen. Dessin, 1840. Coll. et cl. SNCB.



Figure 3. Arsenal de l'État à Mechelen, carte postale, cl. SNCB.



Figure 4. Personnel de l' Arsenal de Mechelen avant la Première Guerre mondiale (atelier de sellerie). Cl. SNCB.

Malines devient pendant le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle un centre industriel important. Les recensements industriels de 1896, qui enregistrent les entreprises de 100 emplois et plus, font clairement apparaître la répartition par secteur : bois et mobilier représentent 32,3 % du total ; l’Arsenal (18,23 %), la métallurgie (9,86%) et le secteur des transports (2,61%) constituent les autres pôles d’activités<sup>16</sup>. L’Atelier central et les entreprises comme Cabany et Raghenno jouent un rôle important. L’Arsenal connaît une croissance considérable entre 1860 et 1875, suivie d’une période de stagnation, puis d’un nouvel accroissement des activités au cours des années 1890. Cette stagnation dans les années 1870 est pour le moins remarquable, étant donné que les travaux d’entretien du matériel roulant augmentent probablement, suite au rachat par l’État de plusieurs lignes données en concession à des compagnies privées.

Les entreprises sous-traitantes se développent au même rythme ; les plus connues sont Raghenno et Cabany. Pour les futures Usines Raghenno, le procès-verbal *de commodo et incommodo* pour la construction d’une forge est dressé en novembre 1850. Ayant commencé par une forge pour ressorts de wagons et de voitures, l’entreprise se développe vite en atelier de construction de matériel roulant<sup>17</sup>. La date de fondation de Cabany est moins certaine ; Coeckelbergh propose 1864, tandis que Houthuys retient 1872. Ses arguments proviennent du rapport du fonctionnaire délivrant le permis de bâtir, de la décision du conseil communal, d’un plan de secteur et de l’annonce de la création d’un atelier de construction dans le *Rapport sur l’administration de la ville de Malines* en 1871<sup>18</sup>. La firme est mentionnée dans l’*Indicateur de la ville de Gand* entre 1866 et 1873<sup>19</sup>. En 1892, Cabany est confrontée à des difficultés que la société veut résoudre au moyen d’une augmentation du capital. Peu après, des réductions du temps de travail et des licenciements doivent éviter la faillite. L’entreprise ferme ses portes en 1895, presque en même temps que l’annonce de la construction d’un atelier des chemins de fer à Namur<sup>20</sup>. La perte de mille emplois par Malines est à craindre. Les hommes politiques locaux profitent des

16- Houthuys, *op. cit.*, p. 13.

17- Rogiers, *op. cit.*, p. 66 ; Documentation De Mijlpaal, 16 novembre 1850.

18- Coeckelbergh, *op. cit.*, p. 127 ; Houthuys, *op. cit.*, p. 15 et AVM, Archives Modernes, 1872, vak 54-36.

19- Archives de la ville de Gand, *Wegwijzer der stad Gent* ; cette firme déménage plusieurs fois à l’intérieur de la ville de Gand. De 1866 à 1868 elle est établie Begijnvest 28 à Gand, de 1869 à 1871 Prinsenhof-Zakstraat 11 et de 1872 à 1873 Prinsenstraat 11.

20- Voir *Vooruit*, 1892, 25 mars ; 1893, 4 février et 4 mars 1895, 4 mars. Voir aussi *De Werker*, 5 mars 1895.

débats sur le budget pour exprimer leurs frustrations et pour signaler au ministre de tutelle que l'atelier de Malines est sous-utilisé. « Nous avons à l'atelier de Malines des ouvriers très au courant, des ajusteurs wallons en très grand nombre et des menuisiers flamands, car c'est une particularité remarquable : les bons ajusteurs sont surtout wallons et les bons menuisiers sont flamands. Nous sommes donc admirablement outillés et nous avons d'excellents ouvriers. Pourquoi ne pas utiliser davantage l'atelier central de Malines pour arriver ainsi à réaliser de grandes économies<sup>21</sup> ? » En 1881, la ville a déjà vivement protesté contre la construction des ateliers ferroviaires à Gand et à Mons. Un rapport de 1887 montre en revanche que les nouveaux ateliers ne provoquent pas un dégonflement dans les ateliers existants<sup>22</sup>. À partir de 1896, le secteur reprend son élan ; le nombre d'entreprises, aussi bien petites que grandes, du secteur de construction de matériel augmente et ne cesse de croître.

Années	Matériel ferroviaire	Chaudronniers	Char
1894-1895	2	19	4
1895-1896	1	19	4
1896-1897	3	19	4
1897-1898	4	20	4
1898-1899	4	20	4
1899-1900	4	20	6
1900-1901	6	20	6
1901-1902	10	20	6
1902-1903	10	20	6
1903-1904	12	20	6
1904-1905	14	22	6
1905-1906	16	25	6
1910-1911	19	26	6
1911-1912	19	25	6

Source : *Rapports annuels sur l'administration et la situation des affaires de la commune de Malines*.

Tableau 3. Les entreprises de construction et de réparation de matériel ferroviaire à Malines, 1894-1912.

Les carrossiers et les charrons sont probablement des entreprises qui travaillent également pour des clients en dehors du secteur ferroviaire.

21- Chambre, *Annales*, 9 mai 1894, p. 1374 ; *Vooruit*, 12 février 1895 et *Mechelsche Courant*, 17 février 1895.

22- SNCB, Fonds De Mijlpaal, *Mechelsche Courant*, 16 octobre 1881 et AVMI, *Rapport sur l'administration et la situation des affaires de la commune de Malines, 1886-1887, passim*.

Dans le *Rapport sur l'administration et la situation des affaires de la commune de Malines*, trois sociétés de construction de matériel ferroviaire sont recensées en 1896 – en 1910 on en compte 19 (tabl. 3).

## Une ville et ses ouvriers

La grande concentration de main-d'œuvre est un élément nouveau dans le tissu urbain et change les conditions du marché du travail. Le règlement de l'exploitation des chemins de fer de 1838, par exemple, est relativement nouveau pour la ville<sup>23</sup>. Par ce texte, des mesures spéciales sont prises pour les ouvriers de l'Arsenal. Le règlement contient 372 articles, dont un nombre restreint ont une influence sur le monde du travail. Les conditions d'admission au métier sont mises en évidence, suivies des règles en matière de livret. Les ouvriers sans livret ne sont pas admis. Ce livret est consigné chez le conducteur ou le surveillant de l'atelier. Les ouvriers qui ne disposent pas de livret peuvent temporairement travailler s'ils sont munis d'une déclaration de bonnes mœurs, délivrée par le maire de la commune, en attendant la délivrance du livret. Les chemins de fer de l'État donnent leur propre interprétation de cette législation. Grâce aux possibilités d'information et compte tenu de l'échelle du réseau, l'administration peut très vite informer toutes ses gares des licenciements auxquels elle procède. Chaque gare tient une liste des agents renvoyés, y compris le motif du licenciement. L'article 151 détermine les heures de travail et de repos. Une journée de travail compte une prestation de 12 heures, dont 10 heures de travail en périodes de deux heures et demie, séparées par trente minutes de repos et par une pause d'une heure à midi. Plusieurs indications nous apprennent que la journée de travail dépasse souvent les 12 heures prévues. En arrivant en retard de dix minutes, on perd un quart de salaire. Pour les absences pour maladie, ainsi que pour les absences sans raison légitime, d'autres règles sont applicables. La rémunération est liquidée par quinzaine sur la base d'un salaire journalier, variant selon la catégorie et tenant compte d'un minimum et d'un maximum. Tout accident suppose une faute, toute faute suppose un responsable. Cette règle est conforme à la réglementation générale en vigueur, selon laquelle tout ouvrier est redevable des dommages et intérêts au cas où il est jugé responsable. La nouvelle réglementation contient des éléments étranges pour une ville où le travail à domicile et les petites entreprises sont de règle et où les grands ateliers sont l'exception.

23- *Moniteur belge*, 12 septembre 1838, 1<sup>er</sup> supplément.

En 1841, le règlement de la police du travail de l'Arsenal est publié dans les documents parlementaires<sup>24</sup>. Il s'agit d'une version plus détaillée du règlement de l'exploitation de 1838. Des 72 articles concernant l'atelier, 42 traitent de la discipline, répartis en trois chapitres : 20 articles sur la police des ateliers, 15 sur les heures de travail et 7 sur les punitions et les amendes. La police des ateliers concerne surtout le contrôle de la qualité du travail et la surveillance du lieu de travail : « les contremaîtres surveillent continuellement les hommes sous leurs ordres, tant pour la manière dont ils exécutent le travail que pour le temps qu'ils y mettent. » Une surveillance renforcée est instaurée pour les jeunes ouvriers, afin de leur apprendre la bonne façon de travailler et la bonne exécution des tâches : « au besoin, ils [les contremaîtres] se mettent eux-mêmes à l'ouvrage et montrent aux ouvriers maladroits ou peu exercés, comment ils doivent travailler<sup>25</sup>. » La responsabilisation des ouvriers est manifeste, par exemple pour leurs outils, dont ils ne sont plus les propriétaires. De la même façon on cherche à inculquer au personnel la discipline, la routine des processus de production, etc.

Contrairement au règlement de 1838, qui prévoit une prestation de 10 heures, l'article 33 du règlement de 1841 laisse la durée de travail à l'interprétation des chefs d'atelier : « Les heures auxquelles doivent commencer et finir les travaux sont fixées par un ordre de service du directeur sur la proposition des chefs de service et de l'inspecteur de l'Arsenal. » Arriver en retard au travail expose à des sanctions plus sévères. Il n'y a plus de punitions ou amendes spécifiques ; la porte est fermée et les ouvriers perdent une partie de leur salaire, car ils sont considérés comme absents.

Il n'y a pas que la discipline ; peu après la fondation de l'Arsenal, une caisse de pensions et une caisse de secours sont créées pour les cheminots. En général, la caisse de pensions est considérée comme un avantage réel du personnel ferroviaire. Il faut nuancer cette appréciation. La notion de « pension » évoque le montant que les ouvriers touchent une fois atteint l'âge de la retraite. En lisant la presse de 1874, on peut constater qu'il ne s'agit pas d'une pension de retraite. Le ministre Beernaert remet la médaille sanctionnant 40 ans de service loyal au contremaître Dehertoghe, âgé de 74 ans et toujours actif à l'Atelier central<sup>26</sup>. L'arrêté du 1<sup>er</sup> septembre 1838 « qui institue une caisse de pensions et une caisse

---

24- Chambre, *Documents, 1841-1842*, 365, 2 juin 1842, *Compte rendu des opérations effectuées jusqu'au 31.12.1841*, p. 29-35.

25- *Ibid.*

26- SNCB, Fonds De Mijlpaal, *Mechels Nieuws- en Aen kondigingsblad*, 23 août 1874.

de secours pour le personnel des chemins de fer et de l'administration des travaux publics », fait une distinction claire et nette entre les deux caisses. La caisse de pensions est prévue pour « les veuves et orphelins des fonctionnaires et employés du chemin de fer, ayant une nomination royale ou ministérielle ». La caisse de secours en revanche est « établie en faveur des ouvriers employés par l'administration dans différents services du chemin de fer ». Autrement dit, il y a une différence essentielle entre les fonctionnaires, bénéficiant de droits de pension au bénéfice des veuves et orphelins, et la main-d'œuvre qui, en cas d'incapacité par accident de travail ou de décès, bénéficie d'une indemnisation par la caisse de secours. Le financement des caisses est assuré par prélèvement d'un pourcentage du salaire, par retenue du solde du premier traitement mensuel en cas de promotion et par les revenus des amendes et punitions<sup>27</sup>.

Dans d'autres domaines de la vie sociale aussi, des facilités d'ordres divers sont accordées aux ouvriers ; ainsi, l'hygiène et les conditions (salubres) de travail sont mises en évidence. La prévention des accidents est moins coûteuse pour une institution prenant en charge ses propres caisses de pensions et de secours. Les exemples ne manquent pas : protection des machines pour éviter les accidents, soins médicaux gratuits à partir de 1850 grâce à un système de médecins et de pharmaciens fournissant des services aux cheminots, établissement de bains dans l'Atelier central, bien qu'au début la fréquence se limite à deux bains par an et par personne<sup>28</sup>, création d'un magasin coopératif pour cheminots et d'une société de logement à bon marché (surtout après la Grande Guerre), et même des initiatives dans le domaine de la vie privée, pour « contrôler » le temps libre, comme l'Union fraternelle, la fanfare de l'Arsenal, des cercles d'amis, etc. La fanfare et la chorale, probablement créées en 1850, ont un but spécifique : « cette société avait nécessairement pour but d'entretenir la fraternisation entre les ouvriers et de leur faire passer des heures utiles et agréables pendant leurs heures libres<sup>29</sup>. » Les chemins de fer de l'État vont loin pour lier le personnel à l'entreprise. Déjà, en 1843, l'État cherche un moyen de loger les gardes [barrières] moyennant intervention des chemins de fer de l'État. « le prix du terrain et de la maison est prélevé par petites sommes du traitement annuel des gardes, qui deviennent propriétaires d'une petite maison sans le sentir dans leur budget et sont ainsi littéralement liés au chemin de fer. » Les

27- Recueil de législation « Pasinomie », 1838, 1 305, p. 556-560.

28- SNCB, Fonds De Mijlpaal, *Mechelsche Courant*, 22 août 1886 : Verslag der werkcommissie te Mechelen.

29- *Ibid.*, *Memoriën raekende Mechelen*, 12 février 1851.

maisons auraient un petit potager, pour que leurs habitants puissent cultiver leurs propres légumes<sup>30</sup>. Nous n'avons pas trouvé d'indications de la mise en œuvre effective de cette stratégie.

Beaucoup d'avantages dont bénéficient les cheminots ne sont prévus que beaucoup plus tard pour le personnel d'autres secteurs. On pourrait en déduire que les chemins de fer auraient eu des difficultés à trouver la main-d'œuvre nécessaire s'ils n'avaient eu qu'une sévère discipline à offrir à leur personnel. Les avantages lient les ouvriers à l'entreprise. Mais il faut nuancer : le 15 août 1886, Pieter Hertsens, peintre à l'Arsenal, témoigne devant la Commission de travail, créée en ville. Il parle essentiellement de la problématique salariale à l'atelier et de la politique de recrutement du personnel des chemins de fer de l'État. Leurs salaires étant très bas, les ouvriers travaillent après les heures de travail normales, instaurant ainsi une concurrence entre ouvriers des chemins de fer et ouvriers du secteur privé. Par une politique de recrutement de main-d'œuvre peu coûteuse à la campagne, une tension est créée avec les autres travailleurs salariés de la ville : « Ils n'ont pas les mêmes frais que les ouvriers habitant en ville et travaillent pour un salaire dont un ouvrier en ville ne pourrait pas vivre. » Pieter fait son calcul devant la commission : par membre de la famille, il gagne 39 centimes par jour. Sa marge de survie est très restreinte. Par ailleurs, il attire plus particulièrement l'attention sur le problème linguistique : la majorité des contremaîtres, brigadiers et ingénieurs ne parlent que le français, ce qui pose des problèmes aux ouvriers<sup>31</sup>.

Les efforts consentis en faveur du personnel contribuent certainement à l'instauration ou au renforcement d'un esprit de groupe et d'une culture de travail spécifique. Dans quelle mesure les commodités et les facilités dont bénéficie le personnel sont à l'origine d'une possible indifférence du personnel des chemins de fer face à la lutte ouvrière du XIX<sup>e</sup> siècle ? Il n'est pas aisé de l'apprécier parce que nous n'avons étudié qu'un seul atelier. Pour Malines, il est juste d'affirmer que les cheminots n'ont guère participé aux luttes acharnées des ouvriers des entreprises et ne s'y sont pas associés, ou très tard. Il n'y a aucune trace d'une participation des cheminots aux grèves dans les entreprises malinoises entre 1885 et 1900. En 1886 la presse félicite même les cheminots pour leur manifestation en faveur de la direction et pour avoir donné l'exemple de l'ordre, de la reconnaissance et du bon sens à la classe ouvrière du

---

30- *Ibid.*, *Den Onpartijdigen*, 29 octobre 1843.

31- *Ibid.*, *Mechelsche Courant*, 15 août 1886, « Verslag der werkcommissie te Mechelen ».

pays<sup>32</sup>. Ceci n'implique pas une absence totale d'actions directes des cheminots. On constate diverses formes d'action à propos desquelles subsistent des témoignages : protestation contre la direction, participation aux protestations contre la famine ou les prix trop élevés de la nourriture, actions spécifiques contre les modifications des conditions de travail, etc., mais aussi manifestations devant les députés à la Chambre législative, pour plaider la cause du personnel des chemins de fer.

En 1851, une diminution des salaires, une adaptation du temps de travail et un changement dans le régime des punitions provoquent des troubles à l'atelier. Les retardataires perdaient jusqu'à ce moment un quart de leur salaire. La direction a l'intention de porter cette réduction à la moitié du salaire journalier. L'attitude de la direction, jugée sévère et impitoyable, est un facteur de mobilisation : 700 ouvriers protestent et font une manifestation sur le site de l'Atelier central en revendiquant le respect de leurs prérogatives. Il n'y a donc pas de manifestations en ville. Deux jours plus tard, une grève éclate ; les ouvriers refusent de travailler. La grève est cassée par les militaires qui encerclent la gare et l'atelier. 343 militaires restent trois nuits à Malines, suite à la « révolte » des ouvriers<sup>33</sup>.

Pendant les protestations contre le prix élevé des denrées en 1854, les cheminots sont signalés parmi les participants au mouvement : « Après la cessation des travaux dans les ateliers du chemin de fer, les groupes se sont reformés, plus hostiles que la veille. » Le lendemain, les manifestations continuent, mais « on y remarquait toutefois moins d'ouvriers des ateliers des chemins de fer de l'État, des ordres sévères étant donnés dans les ateliers contre toute participation aux manifestations ». Le troisième jour, des mesures plus draconiennes sont prises : « les ouvriers, tant des ateliers des chemins de fer de l'État que de plusieurs fabriques particulières, ont reçu défense, ce matin à l'heure de déjeuner, de sortir des ateliers ; cette sage mesure a contribué efficacement au maintien de l'ordre<sup>34</sup>. »

D'une interpellation du député De Kerkhove à la Chambre, le 2 avril 1873, il appert que malgré la discipline dans les ateliers, il y a « de temps à autre » des difficultés. Il ajoute que les difficultés sont inhérentes aux milieux où existe une opposition d'intérêts. Il demande au ministre s'il ne serait pas opportun de prévoir un conseil de prud'hommes pour les entreprises de l'État, qui pourrait intervenir et régler les disputes

32- Houthuys, *op. cit.*, p. 48.

33- *Mechelse Kronyck*, 20 novembre 1851.

34- *Moniteur belge*, 2 septembre 1854 ; 3 septembre 1854 et 4 septembre 1854.

entre patrons et subordonnés<sup>35</sup>. Le ministre ne réagit pas, eu égard à l'autonomie des villes. Quelques années plus tard, le gouverneur de la Province essaie de nouveau de convaincre la Ville d'instaurer un conseil de prud'hommes, cette fois-ci assisté par le patronat, mais la Ville attend jusqu'au début du xx<sup>e</sup> siècle pour prendre une initiative dans ce sens<sup>36</sup>.

Sur le plan politique, les ouvriers de l'Arsenal ne jouent pas un rôle important. Argument à leur décharge, il est interdit par la loi de constituer des coalitions. Il est interdit au personnel de l'État de s'affilier à un syndicat, mais cet argument vaut aussi pour les ouvriers des entreprises privées où la protection sociale est à cette époque inexistante. La direction de Cabany menace son personnel voulant adhérer au parti socialiste<sup>37</sup>. Les cheminots ne soutiennent pas les tentatives de création du parti socialiste (BWP) à Malines par les ouvriers de Cabany et d'autres. Devant la porte d'entrée de l'Arsenal, les socialistes annoncent régulièrement leurs *meetings* et réunions, avec peu de succès auprès des cheminots. Le climat post-électoral après les élections communales du 19 octobre 1890 laisse un goût amer au parti des travailleurs : « ils [les socialistes de Malines] ne peuvent pas s'appuyer sur des sociétés de coopération fortes, comme dans d'autres villes ; l'indifférence des ouvriers des ateliers de l'État en est la cause ; les 3 000 ouvriers de l'Arsenal se comportent toujours comme valets des partis bourgeois et ne semblent pas se rendre compte qu'ils ne travaillent pas au paradis mais bien aux galères ; le pauvre salaire qu'ils gagnent n'a pas encore pu les inciter à s'associer ; peu d'entre eux participent à la société coopérative, réservée aux agents de l'État<sup>38</sup>. » Une analyse de la presse syndicale du xix<sup>e</sup> siècle – peu conservée d'ailleurs – fait apparaître que l'émancipation politique, dans les milieux syndicaux, du personnel des chemins de fer, des télégraphes et téléphones ne passe que sporadiquement à la une. Ce n'est que dans le *Moniteur des employés* qu'on rompt une lance pour le suffrage universel. Le droit de vote est le seul moyen permettant d'assurer la représentation des ouvriers au Parlement<sup>39</sup>.

---

35- SNCB, Fonds De Mijlpaal, *Mechelsche Courant*, 6 juin 1873.

36- Houthuys, *op. cit.*, p. 117.

37- *Vooruit*, 9 septembre 1885, cité dans Houthuys, *op. cit.*, p. 46.

38- *De Werker*, 11 janvier 1891, cité dans D. Wouters, *De Mechelse anarchisten (1893-1914) in het kader van de opkomst van het socialisme*, Mechelen, 1981, p. 14-15.

39- Bibliothèque royale, *Le Moniteur des employés*, 6 juin 1886 et 20 juin 1886.

L'Arsenal est un bastion difficile à conquérir ; les socialistes y envoient leur propagande, souvent en vain. *Vooruit*, le journal socialiste, mentionne des menaces faites à son colporteur par les ouvriers de l'Arsenal<sup>40</sup>. À l'occasion d'un *meeting* pour le suffrage universel, Willem Reuter demande aux ouvriers cheminots de « ne plus adorer le veau d'or ». Dans une auberge devant l'Arsenal, *'s Lands Welvaren* [le Bonheur du pays], le parti socialiste organise régulièrement ses réunions. Au retour à la maison, le clairon des socialistes annonce la réunion à l'auberge. Le *Mechelse Courant* [Journal de Malines] donne une description de l'événement : « pleins de curiosité, beaucoup d'ouvriers regardent. Le camarade Gilis sonne la trompette sans arrêt, mais personne n'accepte l'invitation. Un autre socialiste se mêle aux rangs des ouvriers, les invitant à la réunion ; personne n'entre au *'s Lands Welvaren*.<sup>41</sup> » Karin Houthuys affirme, probablement à juste titre, que l'atelier de Malines est un bastion libéral. Les efforts des libéraux progressifs pour le suffrage universel leur confèrent une image sociale chez les ouvriers de l'atelier. *De Werker*, journal socialiste, décrit la situation en termes fort négatifs en 1891, et évoque surtout le manque de structures d'appui pour le parti, comme les sociétés coopératives qui forment un facteur de mobilisation politique. Le parti socialiste à Malines prend plutôt pied dans les entreprises, comme Cabany, et non dans les ateliers des chemins de fer de l'État. La fermeture de Cabany en 1895 et le faible engagement des cheminots font que la base ouvrière du jeune parti socialiste à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle est très mince. Cette situation n'est pas étrange. L'Arsenal entretient sa propre brigade de sapeurs-pompiers pour l'atelier et pour la ville ; en 1871, cette brigade est expédiée à Paris pour y réprimer l'insurrection de la Commune. La pompe à incendie « a vendredi soir été expédiée à Paris, accompagnée d'une vingtaine d'hommes, afin d'aider à éteindre les incendies désastreux, allumés par les communistes ». De retour au pays, des récits impressionnants circulent, exagérés à tel point que la presse locale s'interroge sur leur véracité<sup>42</sup>. Il est clair toutefois que l'expérience des sapeurs-pompiers de l'Arsenal de Malines ne les incite guère à la sympathie pour un parti socialiste et n'apporte rien à la prise de conscience de la lutte des classes dans l'enceinte de l'atelier.

40- *Vooruit*, 12 décembre 1886, cité dans Houthuys, *op. cit.*, p. 84.

41- SNCB, Fonds De Mijlpaal, *Mechelsche Courant*, 23 avril 1893.

42- *Ibid.*, *Mechelsche Courant*, 28 mai 1871 et 4 juin 1871 ; *Mechels Nieuws en Aankondigingsblad*, 4 juin 1870.

Au début du xx<sup>e</sup> siècle, les choses changent vraisemblablement. Il y a d'une part des mesures autorisant la constitution de syndicats et, d'autre part, le parti socialiste gagne en audience. Les interventions au Parlement font en tout cas apparaître une participation plus active des ouvriers de l'Atelier central de Malines aux actions pour le suffrage universel. De la part de l'atelier, une délégation de 2 500 participants est prévue pour les manifestations socialistes interdites. Les jours de manifestation, l'administration des chemins de fer supprime les congés et organise le travail de telle façon que la présence des cheminots est indispensable à l'atelier. La direction ne veut pas de succès socialiste dans cette lutte. La réaction de la main-d'œuvre d'autres secteurs n'est pas connue, par manque de recherches sur le sujet.

### En guise de conclusion

---

La ville de Malines investit beaucoup pour obtenir une position centrale dans le réseau ferroviaire et pour garder cette position. L'Atelier central des chemins de fer de l'État est implanté dans la ville et y crée une dynamique particulière pour le développement du territoire, les milieux du travail, l'économie et, à long terme, la politique. Aujourd'hui l'atelier compte environs 1 400 emplois. La Ville et l'atelier entretiennent des relations de collaboration institutionnelle pour des projets où les deux parties ont à gagner. L'Arsenal dispose d'une brigade anti-incendie bien équipée, qui intervient en ville à chaque incident. Au tournant du siècle, cette collaboration étroite entre la Ville et l'administration des chemins de fer est élargie à l'enseignement technique. La Ville l'organise, l'administration prévoit les enseignants pour les cours spécifiques. Certaines divisions de l'école technique connaissent une présence remarquable de cheminots récemment engagés. Certes, les relations entre la Ville et le chemin de fer existent, mais les modalités de ces relations ne sont pas connues ; s'agit-il de services payants ou ces services relèvent-ils d'une sorte d'échange de prestations ? Il n'est pas clair jusqu'où vont les solidarités ou les intérêts bien compris.

Ce que Georges Ribeill nous montre pour les ateliers en France vaut aussi pour les cheminots de Malines : on y allie un règlement sévère à des avantages mesurés pour lier les ouvriers à l'entreprise. Il s'agit même de solidarités imposées ; ainsi, par exemple, le règlement déjà cité prévoit en son article 2 que « chaque service a ses agents [...] Ces agents, bien que distincts par la nature de leurs fonctions, se doivent mutuellement aide et assistance chaque fois qu'ils en sont requis ». Dans une ville où l'industrie centralisée est à peine existante, la création d'une entreprise de telles dimensions a forcément des répercussions

fondamentales sur les expériences et la vie des autres ouvriers. C'est une ville dans la ville, tant par la dimension des bâtiments et des quartiers ouvriers que par les règlements et avantages sociaux, comme la rémunération, l'interdiction du syndicalisme, le magasin coopératif, les structures gérant ou contrôlant la vie du berceau au tombeau, organisant le temps libre des ouvriers. Des structures peu ou pas accessibles à ceux de l'extérieur, mais aussi facteur d'émancipation et de développement pour les bénéficiaires. Rien que les concerts donnés par l'harmonie « Union fraternelle » de l'atelier pour fêter, commémorer, ou pour le simple plaisir, ouvrent d'autres perspectives au monde du travail.

---