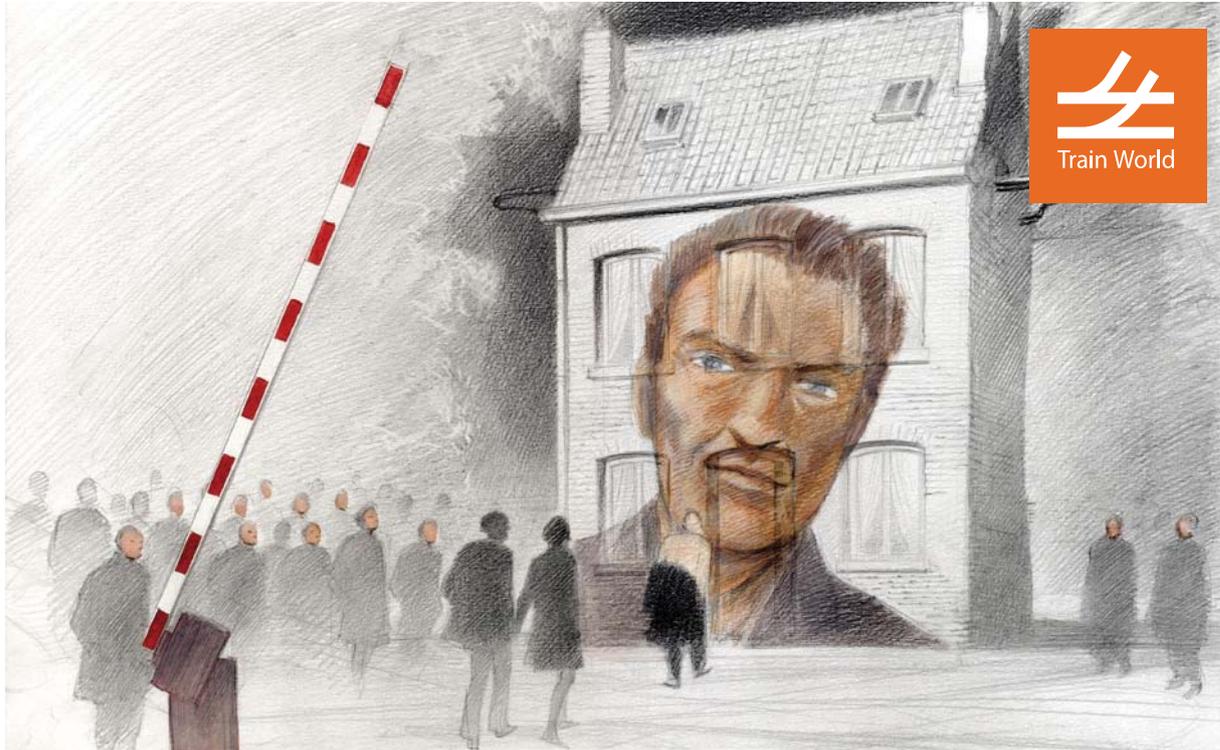


LA PETITE MAISON DANS LES VOIES...

Christine Opdecam

Ce mois-ci, c'est à un voyage dans le temps que nous vous convions, en compagnie de Guido Telemans¹ dont la famille occupa naguère un logement de fonction à Schaerbeek...



© François Schuiten

Scénographie de la maison sur la façade de laquelle seront projetés des visages de cheminots à titre d'hommage.

20

Quand, en 1958, Guido Telemans quitta, avec sa famille, le logement de fonction à Schaerbeek, pouvait-il imaginer qu'un bon demi-siècle plus tard, cette maison allait devenir un des fleurons du futur *Train World*? Vraisemblablement non, d'autant qu'un musée des chemins de fer venait d'être inauguré cette année-là à Bruxelles-Nord... Il ne pouvait pas davantage prévoir qu'il serait invité à y revenir un jour en compagnie de François Schuiten à qui les Chemins de fer belges ont confié la scénographie du futur centre d'interprétation *Train World*. Ainsi va l'histoire...

Guido n'a jamais travaillé aux chemins de fer mais bien son paternel, Pieter Paul, qui fut engagé à la SNCB comme simple piocheur à l'issue de son service militaire, entre les deux guerres mondiales. À force de travail et de volonté, l'homme se hissa au rang de 'piqueur' (ou contremaître de voie), une belle promotion mais qui le contraignit à quitter son Limbourg pour 'monter' dans la capitale. Et au pire moment encore, à la fin des années 1930 quand le bruit des bottes se faisait de plus en plus menaçant.

La famille emménagea d'abord à Evere, puis à Schaerbeek, en 1942, dans une maison², située à proximité d'une voie en cul-de-sac où stationnaient des locomotives de réserve ou en attente d'entretien, quand ce n'était pas des trains de déportés ou de la Croix-Rouge. Guido en a gardé un souvenir vivace car, par un jour d'été, il avait été jusqu'à approcher l'un de ces trains, poussé par la curiosité mais aussi armé d'un long bâton pour explorer, par les fenêtres grand ouvertes, l'intérieur des wagons où l'on n'entendait pas une mouche voler. C'est alors qu'il vit surgir une infirmière qui le réprimanda vertement car le train de la Croix-Rouge abritait des blessés.

La famille n'était pas à l'abri des bombardements, tant s'en faut ! Les gares constituaient des cibles pour l'ennemi ou pour les Alliés qui, en détruisant les installations, ralentissaient la progression des Allemands. Au reste, dans les derniers mois de la guerre, les enfants de cheminots exposés étaient-ils envoyés, pour leur sécurité, dans divers établissements, loin du théâtre des hostilités.

¹ Propos recueillis par Sven De Boeck, de l'équipe *Train World* de la division *Documentation et Patrimoine historique* de la SNCB.

² Les Chemins de fer mettaient une maison à disposition du personnel dont la présence sur place était requise 24h/24. En l'occurrence, cette maison-ci était réservée au contremaître de voie qui avait l'obligation d'y résider.

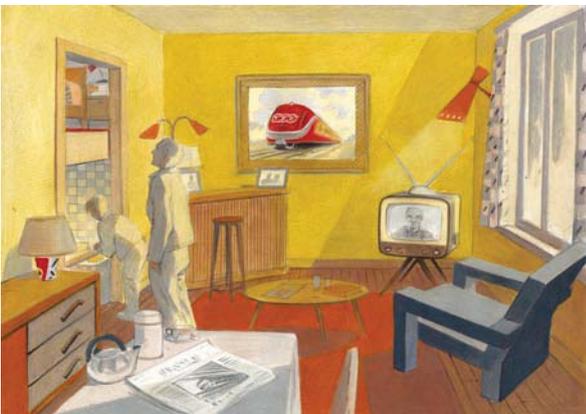
En attendant, la famille y vivait et Guido se souvient bien de ces alertes où il fallait descendre dans l'abri que son père et ses ouvriers avaient construit dans le jardin, pour eux et pour leurs voisins, tant à Evere d'ailleurs qu'à Schaerbeek. L'abri existe toujours à Evere ; par contre, à Schaerbeek, il semble avoir disparu à moins qu'il ne se trouve enfoui sous le nouveau bâtiment de *Train World*!

Pendant ces années noires, la famille survécut grâce aux bons soins du paternel qui, une fois sa journée terminée – et le boulot ne manquait pas, nous y reviendrons – plantait, récoltait et élevait des poules, des canards et des lapins pour nourrir sa famille nombreuse. Ils étaient 5 enfants, en effet, nés respectivement en 1930, 1931, 1932, 1938 et 1939. Guido était l'avant-dernier et le dernier à être né à Hasselt. Le benjamin, Paul, naquit à Evere.

De boulot donc, Pieter Paul ne manquait pas car il avait sous sa responsabilité tout le secteur de Schaerbeek, non pas seulement la gare qui était la plus grande gare de triage du pays, mais aussi les dépôts de trains, soit au bas mot quelques centaines de kilomètres de voies entre les secteurs de Bruxelles-Nord et de Haren. Encore fallait-il compter aussi avec les bombardements quotidiens pendant la guerre...

Pieter Paul Telemans fut un agent fort apprécié par ses supérieurs francophones. Dès son arrivée à Bruxelles, il avait abandonné spontanément la pratique de son dialecte pour s'exprimer en bon néerlandais, une habitude qu'il imposa d'ailleurs à ses enfants, à la maison.

Très strict sur leur éducation, il n'hésita pas à les envoyer dans les meilleures écoles bruxelloises. C'étaient aussi les plus chères et ce choix pendant la guerre fit que l'aînée dut interrompre ses études pour travailler et permettre ainsi à ses frères et sœur de poursuivre leur scolarité. À l'époque, une telle décision paternelle n'était pas rare et nul n'aurait songé à la contester !



© François Schuiten

Dessin de l'intérieur de la maison scénarisé dans le style des années 1950.

³ Cfr. *Le Rail* avril 2014 : *Féerie sous les combles*.

⁴ Ils transportaient en cyclo-pousse les visiteurs d'un pavillon à l'autre.

⁵ Son histoire sera bien sûr évoquée dans *Train World*.

Les filles partageaient une chambre au dernier étage ; elle donnait sur un petit bâtiment en bois, le bureau du père, qui n'existe plus. Les garçons en occupaient une autre, côté sud. Les parents dormaient à l'entresol de telle sorte qu'ils n'avaient pas à franchir beaucoup d'escaliers pour rappeler à l'ordre leur bruyante progéniture...

Guido s'émeut à l'évocation de ces souvenirs. Il reconnaît des choses malgré les conditions de sa visite à l'aide de lampes de poche. Les fenêtres condamnées, l'ambiance est plutôt sinistre mais cela ne l'affecte pas car ce qu'il voit, c'est son enfance, ses jeux avec ses frères et leurs bêtises en se félicitant encore rétrospectivement que leur paternel n'en ait jamais rien su...



© Dieter Telemans

Guido Telemans et François Schuiten devant le logement de fonction qui a été intégré au nouveau bâtiment de *Train World*

La maison va bientôt être restaurée pour accueillir au grenier un réseau ferroviaire miniature³.

Sur la façade seront projetés des visages de cheminots, d'hier et d'aujourd'hui, en guise d'hommage à tous ceux qui ont permis et permettent au chemin de fer d'être au service de la mobilité de tous. Quant au corps de logis, il sera mis en scène pour montrer que le développement ferroviaire a accompagné l'évolution de la société. Le rez-de-chaussée sera ainsi meublé dans le style des années 1950 qui représentent pour la Belgique et la SNCB une période de renouveau et de foi en l'avenir. C'est en effet la décennie du progrès et des prouesses techniques, de la création de la télévision publique belge (INR, 1953), de la mise en service de la Jonction Nord-Midi (1952) et du réseau *Trans Europ Express* (1957), de l'Exposition universelle de Bruxelles (1958)...

À cet égard, n'est-il pas piquant d'apprendre que Guido, comme son frère cadet Paul, ait participé⁴ à cet événement qui a inspiré, en partie, à François Schuiten la scénographie de la maison où ils vécurent ? La destinée de la famille Telemans⁵ serait-elle inextricablement liée à *Train World* ? Allez savoir mais à *Train World* rien d'impossible !

L'AMBLÈVE PAR LES SENTIERS

Christine Opdecam

© Les Sentiers de grande randonnée



Lac de Bütgenbach

La Vesdre a inspiré Victor Hugo, l'Amblève Guillaume Apollinaire. Le poète lui a dédié une ode, «Les Sentiers de grande randonnée» lui consacre un topo-guide unique, fruit de la collaboration entre cette association et l'asbl «Contrat de rivière de l'Amblève - Flussvertrag der Amel».

22

Cet topo-guide est unique en son genre car il propose un itinéraire créé au départ de sentiers de grande randonnée existants¹ qui ont en commun de parcourir des tronçons de l'Amblève ou de ses affluents.

Cet itinéraire-ci remonte la rivière depuis Comblain-au-Pont où l'Amblève se jette dans l'Ourthe jusqu'à sa source du côté d'Heppenbach². D'une longueur de 156,72 km, son tracé longe autant que possible les rives de l'Amblève ou de ses affluents mais s'en éloigne aussi parfois pour découvrir les vallées depuis leurs versants.

Le parcours réserve bien des surprises depuis les Tartines jusqu'aux Fonds de Quarreux en passant par la cascade de Coo, les lacs de Bütgenbach et de Robertville ou la passerelle des Roches de Challes...

Le site des Fonds de Quarreux, par exemple, est remarquable. L'Amblève qui y est encaissée de 230 à 260 mètres est parsemée de gros blocs de quartzite sur près de 1,5 km ! La cascade bien connue doit son origine en partie à l'homme. Auparavant, l'Amblève formait un méandre autour de la colline. Au XV^e siècle, une petite cascade est apparue suite au recoupement du méandre. Elle fut ensuite aménagée avec le résultat qu'on connaît aujourd'hui.

Mais d'autres découvertes attendent encore le randonneur et ce, quels que soient ses centres d'intérêt : archéologie, histoire, géologie, faune, flore, patrimoine.

La distance vous paraît trop longue mais vous avez envie de parcourir la région ? Le topo-guide vous offre en plus 10 itinéraires en boucle à la découverte de quelques curiosités : par exemple, le Ninglinspo, rivière mythique et site classé « Patrimoine immobilier exceptionnel de Wallonie », La Gleize, le village où les Allemands ont perdu la bataille des Ardennes en 1944, ou Trois-Ponts dont le blason rappelle le pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle.

Bref, ne cherchez plus où passer vos prochains jours de vacances ! Équipez-vous et randonnez !

Le topo-guide vous dit tout ce que vous devez savoir pour préparer votre déplacement : transports publics, hébergements, étapes, cartes IGN au 1:50 000^e, graphiques d'altitudes, conseils aux utilisateurs de GPS, descriptifs des trajets et une manne d'informations sur le bassin de l'Amblève et son contrat de rivière.

► L'Amblève par les GR
10,00 € - www.grsentiers.org

¹ GR 14 (Sentier de l'Ardenne), 15 (Monschau-Martelange), 5 (Mer du Nord - Méditerranée), 56 (Cantons de l'Est et parc naturel Hautes Fagnes - Eifel), 57 (Vallée de l'Ourthe et Sentier du Nord), 571 (Vallées des légendes : Amblève, Salm et Lienne)

² Près d'Amel (Amblève en français)