

l'air chaud stagnant sous les toitures ; il est aspiré par des ventilateurs et injecté à très grande vitesse au moyen de jets disposés sur des gaines d'air surplombant la porte.

Parmi les autres projets, on trouve entre autres des nouveaux trains et lignes ferroviaires plus silencieux, un essai pilote de tri sélectif des déchets dans quatre gares du pays, un car wash vert pour réduire la consommation d'eau, le projet « train à voile » qui vise à utiliser l'énergie éolienne, ... sans compter que depuis dix ans, le groupe réserve un budget conséquent à l'étude et l'assainissement du sol.

Le Groupe SNCB est aussi en contact régulier avec les gestionnaires des zones classées Natura 2000 afin de préserver les régions naturelles protégées en cas de travaux dans ou à proximité de ces zones.

Au niveau économique, l'objectif des trois entités du Groupe SNCB est d'offrir une prestation de service de qualité tout en veillant à l'équilibre financier. Cette discipline financière sera encore renforcée avec l'utilisation à partir de 2010 d'un programme ERP (Enterprise Resource Planning) afin de soutenir tous les processus opérationnels importants et de générer une meilleure information financière.

S'investir dans une politique de développement durable, c'est aussi poursuivre les projets qui visent à résoudre progressivement le problème de mobilité tout en respectant l'environnement et en favorisant le développement économique. Citons par exemple, le développement du RER autour de Bruxelles, l'adaptation du parc de matériel, l'amélioration et l'accueil des voyageurs (rénovation des gares et parkings), et l'entretien et la modernisation des installations existantes. ■■■■

PATRIMOINE FERROVIAIRE

QUAND LES CHEMINS DE FER BELGES DISPOSAIENT D'UN HÔPITAL DE CAMPAGNE...

LA CELLULE SANITAIRE DE SCHAERBEEK

■■■■ | Roland Marganne

Qui ne connaît le complexe ferroviaire de Schaerbeek, un des plus vastes du pays ? Bien des témoignages uniques du passé s'y trouvent encore et montrent à quel point le groupe SNCB dispose d'un patrimoine, témoin non seulement de sa propre histoire mais aussi de celle de la Belgique.

Parmi ces installations historiques, la plus originale – de notre point de vue – se trouve toujours à Schaerbeek, à côté du B. U. D.¹ typique de toute gare de formation, occupé aujourd'hui par les services administratifs de la gare.

Il s'agit d'un curieux bâtiment en béton, trapu, long de 26 mètres et large de 12, dépourvu de fenêtres et flanqué de deux portes blindées : une construction à vrai dire trop vaste pour être assimilée à un de ces bunkers, vestiges du célèbre « mur de l'Atlantique » érigé

par les nazis pendant la Seconde Guerre mondiale, et que l'on visite toujours aujourd'hui à la Côte belge, du côté de Raversijde.

SCHAERBEEK ET LE GAZ MOUTARDE

En fait, cette bâtisse, dont on peut situer la construction à la fin des années 1930, est un témoin muet de la situation politique troublée de l'époque. Depuis l'arrivée au pouvoir d'Adolf Hitler, il ne fallait pas être grand clerc pour réaliser que la Belgique allait être entraînée dans une nouvelle guerre, malgré les tentatives des hommes politiques belges de l'époque d'en revenir à une position de parfaite neutralité.

La Première Guerre mondiale était encore dans toutes les mémoires, et particulièrement ses pires atrocités comme l'utilisation de gaz de combat, et notamment le « gaz moutarde ». Ce gaz était ainsi nommé à cause de son odeur qui évoquait la moutarde, l'ail ou le raifort.



¹ B. U. D. = « bâtiment à usages divers ».

Les troupes allemandes l'utilisèrent pour la première fois en juillet 1917 dans les tranchées de l'Yser, plus précisément à Ypres, d'où le nom d'«ypérite» qu'on lui donne également.

L'opinion publique belge avait été profondément traumatisée par les effets de ce gaz sur ceux qui y avaient été exposés. Vaporisé dans l'atmosphère, il a un effet vésicant très puissant sur le corps humain : il provoque des cloques sur la peau, attaque les yeux au point de provoquer une cécité temporaire et les poumons dont il détruit les muqueuses. À terme, il entraîne une anémie profonde, sinon un cancer.

LES CHEMINOTS ET LE GAZ MOUTARDE

Dans le contexte politique troublé des années 1930, la SNCB prit manifestement conscience du danger que le gaz moutarde pouvait représenter pour ses agents en cas de nouvelle guerre, et surtout le personnel roulant, particulièrement exposé, puisqu'il était appelé à circuler sur la totalité du réseau. La société décida de faire construire – dans un endroit tenu secret à l'époque – une « cellule sanitaire » spécifique afin d'assurer à ses agents contaminés par l'ypérite les premiers soins d'urgence, avant un transfert éventuel en milieu hospitalier. Fort logiquement, le vaste site ferroviaire de Schaerbeek fut choisi pour l'implantation de cette cellule : sorte de point central du réseau, il était facile d'accès, très bien équipé et proche de grands hôpitaux, à une époque où personne ne savait à quel endroit précis du territoire belge l'ennemi pourrait frapper.

LA CELLULE SANITAIRE DE SCHAERBEEK

La cellule sanitaire de Schaerbeek, dont la carcasse est toujours visible aujourd'hui, était un bâtiment très étudié, techniquement et médicalement : elle comportait pas moins de dix-sept compartiments.

Elle était construite en béton armé de dimensions suffisantes pour résister à un bombardement ordinaire : toit et radier débordaient sur les parements des murs extérieurs afin d'éviter tout choc direct d'une bombe contre les parois. Les portes d'entrée et de sortie de la cellule, réputées antisouffle et antigaz, étaient constituées de plaques d'acier de 40 millimètres d'épaisseur. Les portes intérieures, également en acier, étaient plus simplement antigaz. La division en compartiments étanches garantissait la continuité du fonctionnement de l'installation au cas où l'une ou l'autre partie de l'édifice aurait été détruite ou aurait présenté un défaut d'étanchéité.

Le trajet des blessés dans la cellule avait été particulièrement étudié : l'unique porte d'entrée blindée donnait accès à un avant-sas permettant le passage vers les installations médicales ou vers les locaux de service du chemin de fer. Du sas du service médical, les blessés touchés par l'ypérite devaient passer au plus vite dans un local de déshabillage, où leurs vêtements contaminés devaient leur être ôtés par du personnel médical protégé par des combinaisons étanches et des masques respiratoires. Ils devaient se rendre ensuite dans la salle des douches pour être abondamment lavés et désinfectés. Ils pouvaient alors se rhabiller avec des vêtements assainis.

Les blessés plus gravement atteints pouvaient alors être dirigés, soit vers l'infirmerie, soit vers une petite salle d'opération. Une fois traités, ils étaient dirigés vers l'unique sortie de la cellule, protégée par un sas et un arrière-sas : selon leur état, ils pouvaient soit rentrer chez eux, soit être emmenés dans un hôpital de la capitale.

La cellule sanitaire était dotée des équipements les plus modernes pour l'époque lui garantissant une autonomie de fonctionnement complète et une atmosphère pure, à l'abri des émanations de gaz contaminants venant de l'extérieur ou de l'intérieur. La cellule disposait ainsi d'une salle des machines avec installations d'éclairage (du 110 volts en courant continu !) et de conditionnement d'air. Un groupe électrogène à moteur à essence pouvait se substituer immédiatement au réseau de distribution défaillant. Pour le reste, on dénombrait deux moteurs de conditionnement d'air pour réaliser l'aération des locaux en « circuit ouvert » : l'air était puisé à l'extérieur, éventuellement filtré, avant d'être réexpulsé hors de la cellule. Une installation spéciale de reprise d'air par ventilateur fonctionnait pour l'aération rapide de la salle de déshabillage et du local des douches, pour lesquels les risques de pollution de l'air par le passage des agents touchés par l'ypérite était à craindre. Toute l'atmosphère du bâtiment était maintenue dans un état de surpression afin d'éviter toute infiltration d'air vicié.

Pour la distribution d'eau, outre le raccordement aux canalisations publiques, la cellule disposait d'une citerne de 3 m³, toujours tenue remplie, en cas de rupture des conduites d'alimentation du réseau ; un puits avait même été foncé pour parer à toute éventualité.

Grâce à ce dispositif très étudié pour l'époque, la SNCB pensait pouvoir secourir ses agents contaminés, quelles que soient les circonstances.

LA CELLULE ET LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Fort heureusement, aucun agent de la SNCB – ni aucun citoyen belge d'ailleurs – ne fut touché par le gaz moutarde ni pendant la « campagne des 18 jours » de mai 1940, ni pendant l'Occupation.

La cellule sanitaire eut toutefois son utilité. Elle servit d'abri antiaérien pour le personnel de la gare de formation de Schaerbeek, qui n'hésitait pas à s'y réfugier lors des alertes : une partie de la toiture de la cellule, aujourd'hui affaissée, mais non percée, témoigne de sa résistance lors du pilonnage de cette gare.

LA CELLULE SANITAIRE, AUJOURD'HUI...

Après la Seconde Guerre mondiale, la cellule sanitaire, devenue sans objet, fut désaffectée, et ses installations sanitaires progressivement démantelées. Bien que tombé dans l'oubli, le bâtiment, lui, est toujours debout et a trouvé une nouvelle destination : une modeste remise pour le petit matériel d'Infrabel.

Ses utilisateurs savent-ils encore qu'ils rangent aujourd'hui leur outillage dans l'hôpital de campagne que la SNCB avait érigé, à ses frais, pour soigner son personnel au cas où il aurait souffert d'une des pires blessures de guerre : l'asphyxie au gaz... ? ■■■■