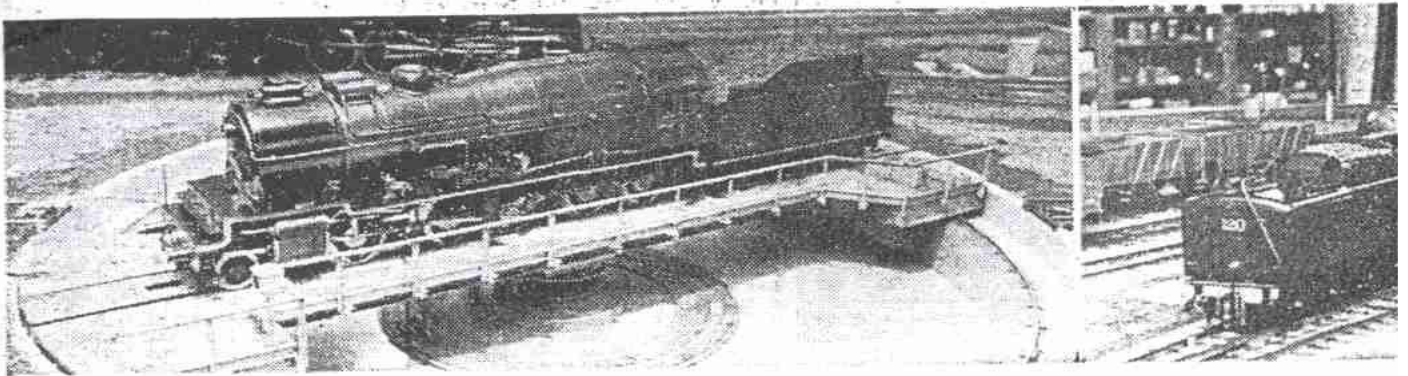


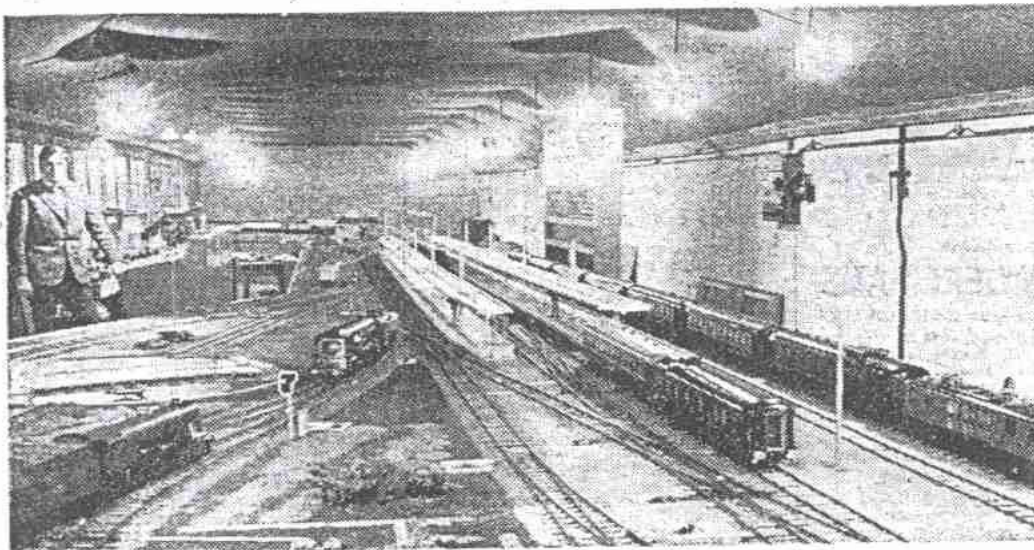
Cliquez dans l'image pour fermer cette fenêtre et revenir au texte!



Œuvre minutieuse et fidèle d'un industriel Laissera-t-on partir à l'étranger un réseau S.N.C.B. miniature ?

*Il constituerait l'attraction du futur
« Musée des transports »*

Texte de Robert Goffaux
Photos de François Cornil



lav 72

En novembre 1968 :
64 ans, M. Raymond
industriel à Forest. So
chef de gare et son siff
rent là, à côté de son
commandes...

Industriel ? Chef de g
avec son frère, dans
prise de façonnage méta
avenue des Sept Bonn
tre, en tant que « hobb
rière de la fabrique
reseau miniature de
fer à ce point exceptio
prince Albert a voulu le
le prince Philippe, voic
jours. Son attention ava
rée par son conseiller,
Didisheim, lui-même al
Claude van den Hove,
service de la Promotion
ports urbains du min
Communications.

Le décès de M. Legrar
sans doute avant tout, la
immense passion, que l'o
mirer ou considérer corr
surée, puisque lui-même
cinquante années de sa p
tence, mais aussi sa vie
• Mon père a passé ici
soirées, régulièrement j
heure du matin. Tous ses
et en partie les vacances
conté M. Michel Legran
pour moi qui suis né la
tant que garçon, c'était
partir d'un certain âge...
gnie de mon père. Lui di
marié, je ne veux pas im
femme ce que ma mère a
conséquence d'une pas
grande, trop prenante et
plète pour ne lui sacrifie
ou trois heures par sem
— et, je vous assure, vr
de gaieté de cœur — ma r
voulons nous dessaisir d
qui, de plus, est parvenu
final en fait de modèles
lequel, moi, je n'ai vrain
feu sacré. •

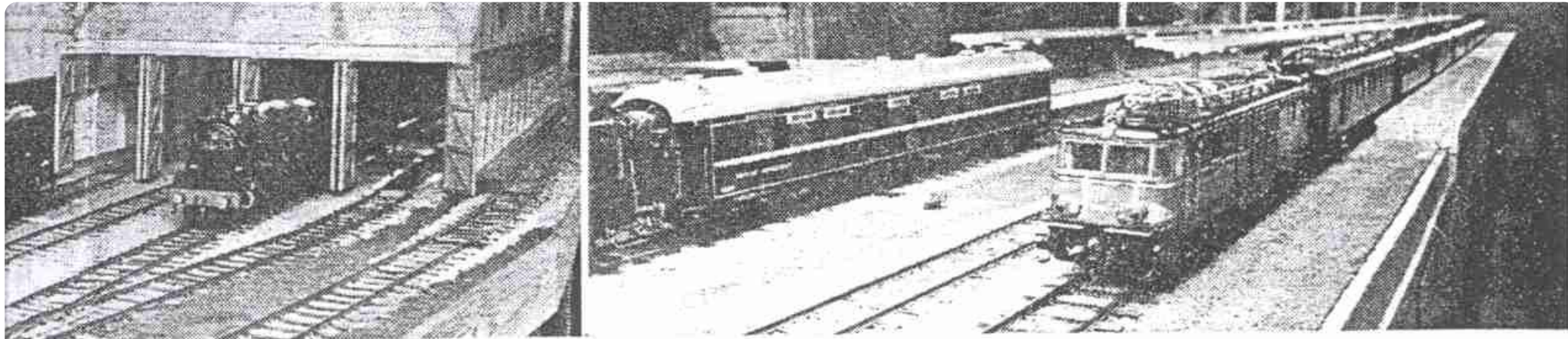
Une gare de 3

Un feu sacré qui t
père : il construisit sa

Le Soir. Article paru lors du décès de Mr Legrand

[Cliquez ici pour fermer cette fenêtre](#)

Cliquez dans l'image pour fermer cette fenêtre et revenir au texte!



locomotive en 1920, à l'âge de 16 ans. Son idée de départ était de réaliser, entièrement de ses mains, des maquettes à mettre sous vitrines. Il en vint rapidement à doter ces machines d'un moteur.

Pour les laisser en vitrines, elles qui devenaient mobiles? C'était illogique. Aussi monta-t-il, dans son garage, un réseau de quelques mètres de voies. Réseau qui s'amplifia à mesure que la passion s'emparaient totalement de cet homme ingénieux, construisant à l'échelle 1/228, uniquement du matériel exploité sur le réseau de la S.N.C.B.

L'échelle choisie pourtant, exigeait une courbe qu'il ne pouvait obtenir dans son garage. Qu'importe! M. Legrand acheta à Forest un terrain de quinze mètres de large sur une quarantaine de long, superficie qui lui paraissait indispensable pour construire et faire fonctionner un circuit convenable.

Le terrain fut partagé en deux dans le sens de la longueur. Sur une moitié, un hangar fut construit, qui s'y trouve toujours. C'est là que fut donc établie une gare modèle de 37 m de profondeur, avec, à chaque extrémité, un passage vers l'extérieur. Car, sur l'autre moitié du terrain, les trains pouvaient circuler à ciel ouvert, dans la nature, les rails longeant le mur du voisin!

Initialement, M. Legrand père avait conçu là une gare terminale, comme l'étaient, à l'époque, celles du Nord et du Midi. Après la mise en service de la Jonction, il la transforma en gare de passage. Ce qui était vraiment suivre l'actualité ferroviaire de près...

Tout à l'échelle

Lorsque, au fond de la cour intérieure d'un bâtiment à front de rue (construit d'ailleurs bien plus tard que le hangar ferroviaire!), se faufilant entre les grosses presses de l'entreprise elle-même, on franchit une petite porte... on est suffoqué au premier contact avec «ça». Malgré le fait que le hangar est ce qu'il est et qu'il tombe en ruine. Un peu

comme, assistant à un spectacle transcendant, on ne remarque plus l'aspect, parfois délabré, de la salle de théâtre où il se donne.

Tout y est: les rails 400 m à l'intérieur et 100 m à l'extérieur sur leur ballast, les quais couverts, les poteaux lumineux, les travées et rails entreposés le long des voies en attente de placement, et jusqu'à des réserves de charbon dans des bacs en planches.

La remise à locomotives est la reproduction — à l'échelle, comme le tout d'ailleurs — de celle de la gare de Schaerbeek. C'est le cas aussi du pont tournant de cette même gare. Quant au poste d'aiguillages et de signalisation, c'est celui de Forest-Sud, rue Bollinckx. Il y a un pont, une aire de triage de marchandises.

2.500 heures de travail

Et puis, bien sûr, le matériel roulant, beau, bien astiqué, bien entretenu malgré les circonstances. Les mots situent mal d'ailleurs l'impression que l'on ressent: pour la mieux saisir, il faut savoir qu'il ne s'agit pas de véhicules comme on peut en acheter dans les magasins, ayant vingt centimètres de longueur.

Ici, une locomotive à vapeur, avec le tender, dépasse le mètre, et la plus longue des trois mesure 1 m 20. Elles pèsent entre 20 et 26 kilos chacune. Les voitures de voyageurs ont un peu plus d'un mètre et font une moyenne de sept kilos. Les wagons de marchandises vont de quarante à quatre-vingt centimètres selon le type, et leur poids est, par conséquent, très variable, selon qu'il s'agit d'un wagon-citerne ou d'une simple plate-forme roulante.

Vous voyez mieux? Vous situez mieux l'ordre des grandeurs?

Bon. Eh bien, on trouve ici, outre trois locomotives à vapeur et une électrique (qui, elle, pèse seize kilos), douze voitures de voyageurs et cinquante wagons de marchandises. Tout fonctionne à bord: les butoirs à ressorts, les attelages, l'éclairage... Tous les véhicules sont «suspendus» et les plus récents

ont été montés sur roulements à billes.

La locomotive électrique est celle du T.E.E., type 150: elle a demandé au défunt 2.500 heures de travail, soit environ trois années de «loisirs». Celle-là est «suspendue», verticalement et horizontalement, avec quel souci de la fidélité dans la reproduction rigoureuse du réseau belge!

Même le «tagada» y est!

M. Raymond Legrand avait évidemment permis à son fils Michel de «jouer train» avec lui. Avec l'âge, le jeune homme fut en mesure de perfectionner l'équipement électrique. Il monta progressivement un pupitre de commandes des signaux et des aiguillages, permettant de faire évoluer quatre trains en même temps, et un tableau de contrôle optique, comme dans toute cabine réelle. Ce tableau indique la position des aiguillages, les feux correspondants des signaux, ainsi que les itinéraires sous tension, le courant étant coupé sur le reste du circuit.

Même les bruits y sont: par exemple, celui, caractéristique des bogies franchissant les raccords de rails, lorsque le convoi commence à prendre de la vitesse! C'est fascinant!

Faire siffler...

ou se le faire «siffler»

Voici donc en suspens une œuvre de cinquante années: soit un demi-siècle d'histoire ferroviaire, écrite à la manière de R. Legrand.

Une œuvre qui serait unique en Belgique et, peut-être, même en Europe, le train de la ville miniature de Madurodam, aux Pays-Bas, présentant une fidélité sommaire.

Et maintenant?

La question qui se pose est celle-ci:

— les héritiers n'ont donc plus le goût de s'en occuper avec la même passion que le fondateur et c'est leur droit;

— ils considèrent toutefois que leur devoir est de faire le maximum

pour préserver cet ensemble à la fois prestigieux et insolite, pour l'empêcher de se détériorer, faute d'entretien, dans un hangar qui menace ruine, et pour éviter de le voir partir en pièces détachées, au gré des collectionneurs;

— ils estiment de même que, malgré les approches venues des Etats-Unis et de la Suisse, ce réseau S.N.C.B. miniature doit rester en Belgique, dans un local plus grand, où l'on en tirerait un parti plus attractif et où l'on pourrait alors l'étoffer encore;

— et, puisque l'idée d'un Musée des transports avait été lancée, il y a quelques années, ils estiment — soucieux de la préservation d'un patrimoine, discret jusqu'ici, mais finalement d'un intérêt national — qu'il a sa place au sein de ce musée, selon, d'ailleurs, la volonté exprimée par M. Raymond Legrand.

Sa famille s'est adressée à la S.N.C.B., qui l'a renvoyée à l'A.s.b.l. «Musée des transports». Hélas, cette dernière, après la démission de son président et de son secrétaire, est elle-même, financièrement, sur la voie de garage.

Les crédits, promis à diverses reprises, se sont heurtés à l'opposition de l'inspecteur des finances du ministère des Communications: il est vrai qu'il fallait, nous dit-on, trente millions pour monter le musée, sans compter le bâtiment. Aussi, les différents «vétérans» du rails sont-ils éparpillés dans les divers dépôts de la S.N.C.B. et des sociétés de transports urbains, en attendant des jours meilleurs.

L'idée, cependant, n'est pas morte: il est question de rassembler les collections ainsi dispersées en un seul lieu existant. Ce serait le dépôt de Woluwe, qui, on le sait, doit être désaffecté d'ici peu d'années.

Mais, de ce petit chemin de fer qui passionna tant le petit prince Philippe, l'autre samedi, trois quarts d'heure durant, que restera-t-il alors? On peut craindre que le train ne sifflera pas trois fois... et bien plutôt qu'on nous le «sifflera» sous le nez.

Le soir (suite)

[Cliquez ici pour fermer cette fenêtre](#)