



PAYSAGES

PAR J. DELMELLE

FERROVIAIRES

VIII

LES GARES RURALES

La grande famille des gares compte des personnages importants, très affairés, recevant d'innombrables visites tout au long de la journée : ce sont les gares urbaines. Celles-ci ont de petites sœurs, dont certaines sont bien humbles, demeurées fidèles à leurs campagnes, à leurs forêts. C'est de ces petites sœurs, les gares rurales, qu'il sera question cette fois. Les trains les traversent parfois en tourbillon, sans s'arrêter, sans ralentir, les saluant d'un coup de sifflet. Les rails frémissent. Un peu de poussière vole dans le vent de la vitesse. Quelques convois moins pressés, sachant modérer sagement leur allure, y font halte. Les express considèrent ces omnibus, lorsqu'ils les croisent, avec dédain et peut-être aussi, parfois, avec envie. Car la lenteur a son charme. N'est-elle pas une forme de dilettantisme et d'attention ?

Les gares rurales ressemblent un peu à leurs grandes sœurs citadines et en sont aussi très différentes. En général, elles n'ont pas la prétention, voire l'orgueilleuse ostentation des gares urbaines. Beaucoup sont

entrées très modestement dans la carrière : étroit pavillon de bois, maison de poupée, baraque ou wagon désaffecté. On pouvait lire, dans un journal de 1912 (1), cette information assez divertissante :

M. Schinler, député de Liège, est un bon pince-sans-rire. Il avait posé au ministre des Chemins de fer la question suivante :

« J'ai l'honneur d'attirer la sérieuse attention de monsieur le Ministre au sujet d'un fait qui constitue un danger constant vis-à-vis de l'un de ses employés. Le chef de station de Lorcé-Chevron (ligne de l'Amblève) mesure 1 m 85. Or, la vieille voiture qui lui sert de bureau n'a que 1 m 76. L'honorable ministre voudra sans doute faire prendre d'urgence des dispositions provisoires, c'est-à-dire faire exhausser le toit du vieux wagon (car il ne peut demander au brave fonctionnaire de réduire sa taille !). »

M. le ministre de Broqueville a donné satisfaction à M. Schinler. On exhaussera le wagon. Et les vœux du député seront exaucés...

Aujourd'hui, les gares rurales sont construites en matériaux durables : briques, pierres de taille, moellons de grès, béton... D'aucunes sont d'aspect assez quelconque, et cette description cursive et fort neutre que Clothilde Delhez introduit dans son roman *Chantal de Valbreuze* semble pouvoir leur être appliquée indistinctement :

La gare de Venançon apparut avec ses sémaphores et ses réverbères ; puis le bâtiment en briques rouges

sembla émerger du sol. On voyait monter, derrière la salle d'attente, la fumée de la locomotive...

Nombre de gares rurales échappent cependant à la banalité, à la stéréotypie architecturale, et leur découverte est une surprise agréable. Ainsi en est-il, notamment, de la gare de Trooz, sur la ligne de la Vesdre. Par ailleurs, parmi toutes les gares rurales, certaines — construites ou reconstruites dans un proche passé — tranchent sur leurs aînées par leurs lignes régulières, simples et réservées. Celle d'Auvélais pourrait être citée en exemple.

Ce qui distingue principalement les gares rurales de celles des villes, c'est moins l'architecture que le cadre et le pittoresque. Le cadre, ce sont les premières maisons du village, le hameau ou la rase campagne, la solitude agricole ou forestière :

Le train s'arrête et l'on met pied à terre ;

De feuilles d'or on piétine un parterre,
écrivait E. Bartholeyens dans une monographie se rapportant à la forêt de Soignes (2). A quelque demi-douzaine de défauts près, voilà des vers : ils signifient que nous descendons à la gare de Groenendael, située

(1) *Le Soir* du 28 mars 1912.

(2) *Groenendael*, Imprimerie Louis Vogels, Bruxelles, 1913.

au milieu de l'immense forêt de Soignes et protégée par elle, comme le sont d'ailleurs quelques-unes de ses consœurs le long de la ligne de Namur.

Le cadre, c'est souvent la pleine nature avec, s'en allant vers les hommes et la vie, un chemin qui s'allonge, sinue, monte, se glisse dans une vallée, suit un cours d'eau. En écrivant ceci, nous pensons à quantité de gares, haltes, points d'arrêt du plat pays flamand, des sables de Campine, du Hainaut industriel et bocager, de l'harmonieux pays de Brabant, de la Hesbaye et du Condroz, des rives de la Meuse, du Pays de Herve, de la haute Ardenne et de la Gaume. Il y a, dans le nombre, les gares relativement spacieuses et cossues des villages peuplés, de ceux dont quelque industrie stimule l'économie, de ceux auxquels l'une ou l'autre curiosité touristique confère de l'intérêt. Il y a les autres, qui ne s'animent que le matin et le soir ou dont le cœur ne se met à battre qu'avec le retour des beaux jours. Bon nombre de celles-là comme de celles-ci mériteraient d'être célébrées : gares de Lisseweghe et de Leupegem, de Schoonaarde et de Kermt, de Wezemaal et de Cortenberg, d'Henripont et de Trazeignes, d'Ecaussinnes-Carières et d'Obourg, de Vedrin et de Namèche, de Lustin et de Vonèche, de Poix-Saint-Hubert et de Gedinne, de Franchimont et d'Aywaille, de Melreux et de Nivezé, d'Habay-la-Neuve et de Pin près d'Orval... Le rail les unit et les entraîne dans une ronde semblable à celle que Paul Fort voulait nouer autour du monde.

Les gares rurales se distinguent par le cadre et, aussi, par le pittoresque. Comme leurs grandes sœurs des villes, elles sont aussi, dans une certaine mesure, ainsi que l'écrivait Marie Howet en pensant à la gare de Libramont (1), *comme un voyage autour du monde pour celui qui regarde* et, par ailleurs, des lieux où l'on a l'occasion de côtoyer *les personnages de cette « Comédie aux cent actes divers » qui, d'une salle d'attente aux quais d'une gare, dessinaient les gestes diversément colorés de ses nombreux acteurs.* Leur public, toutefois, tranche nettement, par son authenticité, sur celui des gares cosmopolites. Et leur existence sans imprévu est très différente de celle de ces fiévreux carrefours que sont leurs grandes sœurs des villes. Souvent, tout s'y passe comme en famille. *Notre première impression en débarquant en gare d'Anvaing, lisons-nous sous la plume d'André Reuse (2), était que tout s'y passait en famille, comme au bon vieux temps : les poules du chef de gare picoraient entre les rails et, quand un train était annoncé, un petit gamin tout vêtu de rouge vif (il était déguisé en Chinois) surgissait d'un jardinet et, au moyen d'une baguette, chassait les trop audacieux gallinacés.*

Bien des gares rurales ressemblent, de près ou de loin, à celle d'Anvaing. Toutes n'ont pas un poulailler. Certaines sont flanquées d'un pigeonnier : petite maison de stylite, posée sur une colonne, ou cabane de bois, niche en tôle ou en maçonnerie. De frissonnantes ailes blanches s'éparpillent dans le ciel, se groupent,

montent, descendent, puis se posent et se calment. D'autres gares rurales écoutent chanter un petit jet d'eau ou gargouiller une fontaine. Les abords de beaucoup de toutes ces stations s'agrémentent de fleurs : jardins de rocailles, parterres tirés au cordeau, corbeilles bichonnées avec amour, sourires et couleurs des corolles, ombre et clarté des feuillages.

Une revue de tourisme (1) imprimait en 1910 : *Rien n'est plus agréable, lorsque l'on tue la longue oisiveté qu'imposent les voyages en regardant défiler le paysage, que de voir surgir tout à coup, le long de la voie, un jardin gracieusement ordonné, une station garnie de feuillage et de fleurs. Il y a quelques années, le cas était assez rare en Belgique, la décoration florale des gares étant une conception à laquelle ne s'arrêtait guère l'imagination utilitaire des dirigeants du railway.*

Tout au commencement du XX^e siècle, la Compagnie du Nord belge, qui exploitait notamment la ligne de la Meuse, a encouragé la décoration florale des gares, invitant le personnel de celles-ci à effectuer des semis et des plantations, octroyant des subsides pour l'achat de graines, fournissant des tuteurs et sollicitant, par ailleurs, la collaboration d'entreprises horticoles et de pépiniéristes. En 1906, sous l'impulsion de leur administrateur-président De Ridder, les Chemins de fer de l'Etat belge ont suivi cet exemple et ont entrepris, à leur tour, d'égayer les quais et les abords immédiats des stations en y faisant s'épanouir un peu de poésie. Là aussi, les chefs de gare disposés à créer des jardins le long de leurs sections de voies ont été mis en possession de plantes, de graines, de bulbes, d'oignons, de fumier, de bonne terre destinée à l'appropriation d'un sol souvent ingrat et, aussi, d'un recueil de *Conseils pratiques pour la Décoration florale des Stations*, sorte de bréviaire du parfait jardinier rédigé par un spécialiste nommé Marchandise, chef de culture au Jardin botanique de l'Etat à Bruxelles. Des conseillers horticoles, compétents et dévoués, se rendirent ici et là où leur présence était souhaitée. Et l'octroi de récompenses aux plus méritants des jardiniers du rail permit, en très peu d'années, d'obtenir des résultats remarquables.

L'action des chemins de fer devait être encouragée et soutenue par la *Revue de l'Horticulture belge et étrangère*, par la *Tribune agricole*, par la Société royale d'Horticulture et de Botanique de Gand — qui se mit à octroyer des primes aux chefs de station de la Flandre-Orientale ayant su conférer à leur gare un aspect plus riant —, par certains écrivains parmi lesquels le chantre de la Fagne : Albert Bonjean, et par la Société nationale pour la Protection des Sites et des Monuments en Belgique, ancêtre de notre Commission royale des Monuments et des Sites. Le 5 janvier 1908, lors de l'assemblée générale annuelle de cette société, le président Jules Carlier devait dire, dans son rapport d'activité : *Mentionnons, pour nous y rallier entièrement, les instructions ministérielles qui ont institué des concours entre les chefs de gare du réseau de l'Etat pour la décoration florale de leurs bâtiments de station. Si elles ne sont pas encore d'une application générale, elles ont déjà rencontré un accueil encourageant, et le dénuement architectural de ces bâtiments ne pourra*

(1) Revue du Touring Club de Belgique du 15 avril 1910.

(1) Avant-propos à *Lucien Maringer ou le Bonheur d'être simple*, par Roger Brucher, Collection La Petite Dryade, Editions La Dryade, Vieux-Virton, 1961.

(2) *Le Tournaisis pittoresque : Anvaing*, article publié dans *La Flandre libérale* (quotidien, Gand) du mercredi 25 juillet 1956.

que gagner à être dissimulé par des décors riants et peu coûteux. M. le Ministre de la Guerre a donné des ordres analogues au sujet des casernes. Pourquoi M. le Ministre de la Justice et les chefs du clergé ne font-ils pas des recommandations identiques en vue de décorer de même les églises et les presbytères ? Quiconque a quelque peu voyagé sait de quelle poésie sont vêtus les vieux temples couverts de plantes appropriées. Il en existe quelques-uns — trop rares — dans nos régions montagneuses, et là encore le décor sauverait souvent la déplorable indigence du style de tant de nos églises villageoises...

Gagnant toujours en ampleur, le mouvement destiné à métamorphoser les gares — et, aussi, les casernes, les écoles, etc. — en de véritables jardins aux mille couleurs bénéficia de l'intérêt agissant de nombreux autres organismes, dont la ligue de vulgarisation esthétique « Le Beau par la Fleur » — patronnée par le ministère des Sciences et des Arts — et la Société royale du Touring Club de Belgique. A la veille de l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles, d'avril à novembre 1910, son comité organisa, d'accord avec l'administration des Chemins de fer de l'Etat, un concours doté de primes en espèces à répartir entre les chefs de gare et agents placés à la tête des stations, haltes et points d'arrêt s'étant distingués dans l'ornementation florale des locaux affectés au service et de leurs abords. La revue de l'association (1) annonçait la chose en ces termes : *Tout ce qui peut agrémenter le voyage intéresse le Touring Club, et celui-ci ne pouvait rester indifférent à l'œuvre de la décoration florale des gares. Désireux de participer aux efforts qui sont faits pour donner à des bâtiments, autrefois rébarbatifs, un aspect plus riant ; soucieux, pendant l'année 1910, qui attirera à Bruxelles la foule des visiteurs nationaux et étrangers, de faire signaler, par une ornementation plus soignée, l'approche de la grande ville en fête, notre Conseil d'administration a décidé l'allocation d'un subside de mille francs à répartir, en primes, aux chefs des stations, haltes et points d'arrêt qui se distingueront, pendant la saison prochaine, par la décoration florale des locaux affectés au service et de leurs abords. Le concours sera, pour cette année, réservé, dans un certain rayon, aux lignes aboutissant à Bruxelles, et aussi à la ligne de Tervueren, qui sera parcourue également par un grand nombre de visiteurs. Nous appelons donc à y participer les titulaires des bureaux situés sur les sections : de Tournai à Bruxelles ; de Mons à Bruxelles ; de Binche à Bruxelles par Ecaussinnes, Clabecq ; de Charleroi à Bruxelles par Luttre, Baulers ; de Namur à Bruxelles par Ottignies ; de Tervueren à Bruxelles ; de Liège à Bruxelles ; d'Anvers à Bruxelles ; de Gand à Bruxelles ; de Termonde à Bruxelles (2).*

En date du 15 juin 1910, la revue du Touring Club de Belgique énumérait les 59 stations ayant fait parvenir leur inscription au concours, regrettait l'abstention de

(1) Numéro du 15 avril 1910.

(2) Les deux dernières lignes mentionnées limitées aux seuls tronçons de Liedekerke à Bruxelles et d'Opwijk à Bruxelles afin de ne pas faire double emploi avec l'initiative de la Société royale d'Horticulture et de Botanique de Gand, initiative prise antérieurement et à laquelle nous avons fait allusion.

110 autres et annonçait la distribution, aux gares participantes, d'une plaque spéciale. En outre, elle proposait, à l'attention des concurrents, une petite gare dont l'ornementation avait été entreprise plusieurs années auparavant : *Nous avons eu le plaisir de visiter fin mai la gare de Bodeghem-Saint-Martin. La façade principale du bâtiment des recettes disparaissait sous une abondante floraison de roses rouges et blanches, de chèvrefeuille, de clématite, et la vigne vierge du Japon (Campelopsis Veitchii) formait un fond qui remplissait tous les vides. Des corbeilles étaient suspendues aux fenêtres, attendant la floraison estivale ; des jardinettes abondamment fleuries s'étendaient des deux côtés de la gare et de l'abri qui lui fait face, tandis que sur le butoir de la voie de garage s'élevait une superbe rhubarbe. Le bâtiment des W.-C. était également orné de vigne vierge et celle-ci commençait à couvrir de sa gracieuse verdure la rébarbative clôture en vieilles billes. Partout, des rosiers, des pétunias, des géraniums, des cannas, des capucines, des calcéolaires, des bégonias, annonçaient pour l'été une floraison superbe...*

A la suite du concours des gares fleuries de 1910, le Conseil général des Chemins de fer de l'Etat charge officiellement le Touring Club du service de la décoration des stations. Pendant de très nombreuses années, la grande association touristique multipliera ses efforts en vue de convertir à la fleur les chefs de gare hésitants, de doter ceux ayant adhéré à son programme d'une quantité plus ou moins considérable de plantes vivaces et rustiques, bulbeuses et rhizomateuses, et de les aider en faisant appel à des horticulteurs qui, bénévolement, assureront parfois l'ornementation florale et l'entretien d'une ou de plusieurs stations.

En 1911, le Touring Club crée donc un « Service des gares fleuries », ravitaille 307 stations en graines, bulbes et plantes et obtient la collaboration gratuite de toute une armée de jardiniers, horticulteurs, pépiniéristes, grainiers, associations, entrepreneurs de jardins, architectes paysagistes et particuliers. Un grand industriel auquel l'Etat doit le parc et le musée de Mariemont, Raoul Warocqué, prend à sa charge les frais de l'aménagement floral des gares de Mariemont et de Morlanwelz. Le banquier Charles Dietrich contribue généreusement à l'ornementation de la station d'Auderghem. Par ailleurs, le Touring Club décide de poursuivre l'organisation d'un concours annuel. D'accord avec la Société royale d'Horticulture et d'Agriculture de Gand — qui, de son côté, continue à faire de l'excellent travail —, celui de 1911 est réservé à toutes les stations de l'Etat situées dans les deux Flandres. Quarante-deux gares s'y font inscrire. Le jury leur rend visite au mois d'août. Le 1^{er} septembre, le palmarès est publié aux pages de la revue. Les gares ayant particulièrement retenu l'attention sont celles de Bellem et de Jabbeke. Trente-deux autres obtiennent également une récompense. Un membre du jury, commentant les résultats, fait observer : *Au cours de nos pérégrinations, nous avons remarqué mainte gare fleurie qui ne s'était pas fait inscrire et qui, sans cela, eût obtenu une récompense. Nous avons, aussi, parcouru des lignes qui, par leur situation, ne pouvaient concourir cette année et qui, cependant, sont fleuries à*

ravir : nous mettons particulièrement à l'ordre du jour la ligne de Bruxelles à la frontière par Tournai. Depuis Bruges jusqu'à Froyennes, c'est une succession de merveilles florales parmi lesquelles nous devons une mention spéciale à Bierghes et à Chapelle-à-Watignes, nos lauréats de 1910...

Les années suivantes, le Touring Club persévère. Chacun y mettant un peu du sien, plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de gares rurales sont fleuries. La halte royale de Laeken est décorée, en 1913, de parterres, de corbeilles, de massifs qui seront reculés, en 1914, à la demande expresse du roi Albert, afin que les voyageurs puissent les admirer plus aisément des fenêtres du train. Bientôt, hélas ! la guerre distrait chacun de tout souci floral et interrompt brutalement l'œuvre entreprise. Les hostilités terminées, la politi-

Appelterre. Il règne, entre les différentes gares, une stimulante et bénéfique rivalité.

Pendant quelques années encore, jusqu'à la reprise du réseau de l'Etat par la Société nationale des Chemins de fer belges, le Touring Club d'une part et l'importante société horticole gantoise de l'autre travailleront à l'embellissement des stations rurales, les gares urbaines ne se prêtant guère, en général, à la décoration florale. Et, sur toute l'étendue du réseau, les couleurs consolideront leur règne : mauve et blanc des lilas, nuances délicates des narcisses, jaune chantant des jonquilles, parme des iris, palette éclatante et diversifiée des tulipes, roses soigneusement fardées, cœur doré des hautes marguerites, orgueilleuse gamme de tonalités des glaïeuls, pompons et rayonnants soleils des dahlias...



La gare de Tamise.

que des gares fleuries connaît un regain de vitalité. En 1922, plus de 300 stations sollicitent et obtiennent des graines et des plantes pour décorer leurs installations, et le fameux concours annuel distingue, dans l'ordre, La Hulpe, Soignies, Nivelles-Est, Jurbise et Cuesmes, Ecaussinnes-Carières, Haine-Saint-Pierre, Rixensart, Manage, Godarville et Lillois-Witterzée. De son côté, la Société royale d'Horticulture et d'Agriculture de Gand (qui, faisons-le remarquer, est la cheville ouvrière des célèbres Florales gantoises) continue à organiser, à l'intention des gares de la Flandre-Orientale, sa traditionnelle épreuve annuelle. Celle de 1922 voit Evergem se classer en première place tandis qu'Appelterre et Bellem se partagent la deuxième. En 1924, la palme reviendra à Bellem devant Evergem et

La Société nationale des Chemins de fer n'a pas abandonné la politique des gares fleuries inaugurée dans les premières années de ce XX^e siècle. Et, peu à peu, c'est toute la Belgique qu'elle est parvenue à aiguiller discrètement sur la voie de l'esthétique florale. On a encore en mémoire l'effort accompli, en 1958, à l'occasion de l'Exposition universelle du Heysel. Les résultats de cette campagne ont incité le Commissariat général au Tourisme, qui dépend du ministère des Communications, à prendre, en 1962, une nouvelle initiative visant à faire du pays une « Belgique fleurie, Belgique plus belle ». Après le paysage ferroviaire, c'est tout le cadre de la vie quotidienne que la fleur cherche à conquérir.

(A suivre.)