



# PAYSAGES PAR J. DELMELLE

## FERROVIAIRES

IX

### L'INFLUENCE POLARISANTE DU RAIL

Vigoureux, prenant racine dans un autre siècle, le grand arbre ferroviaire étend ses longues branches dans toutes les directions. Il a produit, peu à peu, de beaux fruits, toujours plus nombreux. Des fruits dont les noyaux sont les gares, toutes les gares, celles dont il a été question auparavant et les autres, celles de marchandises, de formation et de triage, ainsi que les remises, les dépôts et les ateliers. Nous parlerons de ceux-ci et de celles-là dans notre prochain chapitre.

La fonction des gares dans l'évolution des milieux urbain et rural a été déterminante. Elles ont été des aimants dont le magnétisme a puissamment agi sur les populations. Elles ont attiré, retenu et polarisé, autour d'elles, une partie de l'activité humaine. Dans son essai

sur les *Chants et Chantres du Rail* (1), Roger Gillard a fort bien esquissé la genèse du phénomène : *A l'appel des chemins de fer, écrivait-il, les masses se mirent en branle. Des hameaux, soudain, éclosaient ; d'autres, que le rail avait délaissés — moins fortunés, ceux-là —, périllicitaient, mouraient, disparaissaient. La géographie se trouva retournée, la toponymie houspillée. Chaque village eut à cœur de posséder son hôtel de la Gare, sa place de la Gare, son quartier de la Gare et sa rue de la Gare — même parfois celui qui n'avait pas de gare. L'on verra la kermesse du quartier de la Gare, le marché de la place de la Gare. Plus tard, quand toutes ces locutions seront ancrées dans les mœurs, comme on disait jadis « ceux du Haut », « ceux du Bas », on parlera de « ceux de la Gare » en opposition avec « ceux de l'Eglise ». Le clocher a perdu sa valeur symbolique multiséculaire. Le village est décentré... L'esprit de clocher vit ses dernières heures.*

(1) Editions *Le Rail*. Voir chapitre IV.

La ville, aussi, se trouva bouleversée. Au début, les gares n'y furent admises qu'avec une extrême réserve. On les rejeta à la périphérie, quelquefois même à bonne distance des maisons, comme des indésirables. Mais le miracle, une fois encore, s'opère. La province afflue vers les cités, les « no man's lands » se hérissent d'habitations ouvrières, de magasins, de ponts ; bientôt, la ville rattrape la gare. Cependant, le « rush » continue. Car les chemins de fer ont décuplé le potentiel des agglomérations qu'ils desservent ; des usines, des fabriques, de nouveaux commerces s'installent. Et la ville s'étire, déborde, submerge le rail, rejoint la grande, la recule : la route de fer a créé la banlieue.

A Bruxelles, la gare de l'Allée-Verte favorise la progression de Laeken et de Molenbeek-Saint-Jean. Edifiée en 1839 à la lisière d'Helmet et de Monplaisir, à l'extrémité de la rue du Lion (qui, alors, rejoignait les terrains où devait être tracée la rue Anatole-France), la gare de Schaerbeek provoque, peu à peu, l'extension du faubourg. La gare des Bogards agit sur la morphologie interne de la capitale. Sa disparition décide, notamment, du percement de la rue du Midi.

La gare de Bruxelles-Ouest, de son côté, donne naissance à de nouveaux quartiers. Ixelles profite de la création de la gare du Quartier Léopold en 1855. Les terrains situés à proximité des nouvelles gares sont mis en valeur. L'établissement d'une voirie régulièrement raccordée à la ville est possible à présent. Les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles sont aidées, dans leur croissance, par l'installation de la nouvelle gare du Midi, en 1869. Elles entament, dès lors, leur décisive et définitive transformation en faubourgs urbains. Le chemin de fer de la petite ceinture répartit, à l'est, divers points de cristallisation. La gare du Nord accélère l'extension de Schaerbeek et suscite l'apparition, entre cette dernière commune et la ville, de quartiers nouveaux. Grâce au chemin de fer et, aussi, aux tramways vicinaux et urbains, la capitale pousse ses tentacules dans toutes les directions. Des communes relativement éloignées subissent, à distance, les effets du dynamisme bruxellois. Tel est le cas, notamment, pour Vilvorde, Hal et, dans une mesure moindre, pour Waterloo, Wemmel, Scheut, Moortebek, etc. Depuis cent ans, écrivait Louis Verniers en 1932 (1), l'agglomération bruxelloise s'est largement développée et embellie. La vieille cité, littéralement métamorphosée par l'afflux de la population et les moyens de transport de plus en plus perfectionnés, dut renverser son antique enceinte murale et se répandre dans les prés et les champs qui l'entouraient, transformant les minuscules villages de sa banlieue en une ville nouvelle.

Cette citation ainsi que ce que nous venons d'écrire mériteraient d'être largement illustrés par quelques exemples bien précis. Contentons-nous d'un seul, celui que nous offre la gare du Nord. Le rail ayant transporté 3 millions de voyageurs de 1835 à 1838, des capitalistes s'empressent d'acheter tous les terrains disponibles situés entre le Botanique (le Jardin a été créé en 1796 et les serres construites en 1826 par Gineste) et les faubourgs de Schaerbeek et de Laeken. Le 21 juin 1839, le notaire Eliat, le négociant Piérard,

l'architecte Coppens (qui dressera les plans de la gare du Nord), les frères Névraumont et d'autres propriétaires doublés de spéculateurs avisés introduisent, auprès du Conseil communal de Saint-Josse-ten-Noode et des autres communes intéressées, des demandes visant à ouvrir des rues nouvelles aux environs du chemin de fer de l'Allée Verte, particulièrement entre la chaussée d'Anvers et le bas du Jardin botanique. L'administration communale de Saint-Josse se met en rapport avec les autorités gouvernementales. Le 15 juillet, un arrêté royal — à l'étude depuis plusieurs mois déjà et dont certains connaissaient la teneur bien avant sa publication — décrète l'expropriation de 7 hectares de terrains. Ces 7 hectares de prairies et de cultures maraîchères seront cédés à l'Etat pour la coquette somme de 400.000 francs-or. L'arrêté royal en question décide, en outre, l'édification d'une gare nouvelle et l'urbanisation de ses abords. Deux ans se passent ensuite en palabres, élaboration de plans et travaux préliminaires. Entre-temps, le 3 juillet 1840, soit plus d'un an avant la pose de la première pierre de la première gare du Nord, désireux de donner un aspect homogène et monumental aux bâtiments devant entourer le quadrilatère qui précédera la gare (cette place s'appellera d'abord de Locquenghien, puis des Nations et, enfin, Charles-Rogier), le Conseil communal de Saint-Josse arrête les conditions auxquelles les bâtisseurs devront se soumettre. « Ce souci se retrouve en diverses circonstances, écrit Yvonne du Jacquier, l'actuelle archiviste communale de Saint-Josse (1), notamment lorsqu'un nommé Van Buggenhout sollicite l'autorisation d'installer une baraque à pains d'épice au pied du Jardin botanique. Le Conseil rejeta cette requête, ne voulant pas nuire au caractère que l'Etat donnait à la nouvelle station. Par contre, des autorisations temporaires furent accordées à des organisateurs de spectacles. Les décisions prises en cette matière n'allaient pas sans discussions, sans hésitations. Alors tout comme aujourd'hui, les autorités locales oscillaient entre la crainte de déparer la place et celle de la priver de vie, de mouvement... »

Revenons quelque peu en arrière. Le 27 septembre 1841, la première pierre de la gare du Nord — aujourd'hui disparue — est posée. Le chantier occupe l'emplacement de l'ancienne Maison des Pestiférés, construite extra-muros en 1618 et qui, abandonnée au XVIII<sup>e</sup> siècle, s'était effondrée. Il s'étend au milieu des orties, de la chélidoine, de la ficairie, la cardamine, la primevère, les épinards, les navets et les poireaux. Ici et là, il y a une construction. Au long d'un sentier, un cabaret se situe à l'enseigne de *L'Enfer*. On y sert du genièvre et du faro. Plus loin, il y a plusieurs fermettes. Quelques auberges assez confortables se dressent dans les environs de la chaussée d'Anvers, rues du Peuple, des Chanteurs et de l'Harmonie. En 1841, alors que les travaux préliminaires de terrassement sont entrepris, on commence l'aménagement de la place et, pour ce faire, on empiète de 47 ares sur le Jardin botanique. Sur le pourtour de la place, on plante des peupliers d'Italie. On entame bientôt, selon le plan mis au point par le département des Travaux publics de l'Etat, le

(1) Dans la revue du Touring Club de Belgique du 15 juillet 1932.

(1) *Saint-Josse-ten-Noode au XIX<sup>e</sup> siècle*, chez l'auteur, 1960.

percement des rues de Brabant, du Progrès, du Marché, des Croisades, Zérézo, des Plantes, Névraumont et Saint-Lazare. Dès 1847, celles-ci sont presque entièrement bordées de hautes et belles maisons. Des hôtels pour voyageurs sont édifiés sur les côtés de la place et à front des boulevards circulaires qui, à l'époque, sont encore d'étroits chemins serrés entre deux rangées d'arbres. Entre-temps, les frères Semet ont créé, en 1846, près de la rue du Marché, une usine à gaz. On inaugure, peu après, le premier éclairage public. Quelques lanternes au gaz — une dizaine — éclairent les abords de la gare. Par ailleurs, en face de celle-ci, de l'autre côté du boulevard, on ouvre la partie de la rue Neuve comprise entre la place et la rue de la Blanchisserie. Jusqu'alors, il n'y avait là que des prés où le linge était mis à sécher et blanchir. Le voyageur sortant de la station voyait, après avoir franchi les barrières de l'octroi — qui continuaient à séparer la ville de ses faubourgs — une cité très différente de celle d'aujourd'hui. « *La Senne qui serpentait, non loin de la Station du Nord, traversant la rue des Croisades, lisons-nous sous la plume de Louis Quiévreux (1), continuait, à ciel ouvert, dans la cité, côtoyait la rue de la Fiancée, passait sous le pont de la Carpe, près de la Bourse actuelle, actionnait des moulins, recevait des eaux résiduaires de fabriques, fournissait le liquide nécessaire au brassage de l'excellente gueuze bruxelloise, baignait les pilotis sur lesquels reposait la chapelle de Notre-Dame-au-Rouge, passait par deux écluses, la Grande et la Petite...* »

Le temps s'enfuit. La plus-value foncière, aux abords de la première gare du Nord, est considérable. En novembre 1849, le notaire Deudon met en vente une grande maison « *ci-devant Hôtel de Prusse, place des Nations, n° 8, au coin de la rue des Croisades* ». La propriété s'étend sur 761 mètres carrés. Elle est estimée 71.000 francs-or, ce qui représente approximativement 3.500.000 de nos francs actuels. Entre-temps, d'autres hôtels pour voyageurs — dont l'Hôtel de Saxe — se sont ouverts aux abords immédiats de la gare. En 1860, on démolit enfin les bâtiments de l'octroi, cette survivance de l'ancien régime. En 1862, on élargit les boulevards circulaires et, de 1867 à 1871, on procède au voûtement de la Senne et à la création des boulevards centraux. Le rail couronne sa victoire en 1869, année de l'instauration de la première ligne de tram à traction animale.

Toute la vie du quartier continue à être animée, vivifiée par le rail. Le 28 novembre 1908, la première pierre du Palace Hôtel — qui comptera 370 chambres — est posée. L'établissement est inauguré le 1<sup>er</sup> septembre de l'année suivante. Des magasins à rayons multiples se dressent à quelques dizaines de mètres seulement de la sortie de la gare. Un théâtre s'ouvre rue des Croisades. Après la guerre de 1914-1918, en 1929, on inaugure un passage pour piétons reliant, en souterrain, la place Rogier à la rive méridionale du boulevard. Finalement, la Jonction — ainsi que nous l'avons déjà dit — viendra réorganiser tout ce quartier, qui doit son existence et son développement à ce vigoureux anima-

teur de la vie économique qu'est toujours le chemin de fer.

A Anvers, la gare de l'Est — devenue, par la suite, la gare Centrale — est édifiée en 1843. Ce n'est qu'une baraque de bois peinte en jaune. Elle est remplacée, en 1883, par un bâtiment en briques, sans étage, d'aspect plutôt banal. Finalement, l'actuelle gare monumentale est inaugurée en 1905.

La gare de 1843 se trouvait à l'orient de la ville encore cernée par son enceinte espagnole. Elle s'élevait dans la rue Van Schoonhoven, disparue lors de la création de la place de la Gare. La suivante, celle de 1883, se dressait à proximité de la rue Carnot. Quel était alors l'aspect de ce coin de la ville ? En 1894, d'après les souvenirs de Jan Verboeven (1), au coin de l'avenue de Keyser et de la rue du Pélican, s'élevait le fameux café-salle de danse du Pélican, bien connu des soldats, dont le propriétaire était, disait-on, un député connu. « *Et l'on ajoutait que c'est sur ses instances que la gare Centrale fut construite à son emplacement actuel, de préférence au site face au boulevard Léopold (aujourd'hui avenue de Belgique), qui paraissait infiniment plus logique. Les voies du chemin de fer n'étaient pas surélevées comme aujourd'hui, et elles coupaient en deux une bonne partie de la ville. Le premier passage à niveau se trouvait rue du Vanneau et comme sa barrière, flanquée d'une cabine Saxby vétuste, en bois également, était presque continuellement fermée, l'administration du railway avait fini par y établir une passerelle. Plus tard, celle-ci ayant dû être démolie pour les travaux de la gare Centrale, inaugurée en 1905, on avait aménagé sous la voie un petit tunnel qui, à l'époque, passa pour une merveille du genre. On accédait dans cet humide boyau, mal éclairé par la flamme vacillante du gaz, à l'aide d'escaliers incommodes — mais enfin, le piéton n'était plus forcé de stationner pendant des heures, en pleine ville, devant une barrière fermée ! La place de la Gare actuelle n'existait pas, bien entendu. Son emplacement était occupé par la « station » comme on disait alors, et par ses dépendances, et défendu par une infâme clôture en billes de bois goudronnées. Ce fut tout un événement lorsqu'on la remplaça par une grille de fer moins inesthétique ornée de réverbères. Cette grille se prolongeait du côté de la rue Carnot...* »

A Gand, commencée en 1852, pénétrant jusqu'au cœur de la vieille ville, jusqu'à son centre nerveux, la gare du Sud devait inaugurer un nouveau chapitre de l'économie urbaine. « *Le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*, écrivait Alex Pasquier (2), *bouleversa Gand, comme tant d'autres villes, par la construction des chemins de fer. Le long de la ligne aboutissant à la gare du Sud fut tracé un boulevard auquel on donna le nom de Frère-Orban.* »

La création de la gare de Gand-Sud provoqua donc le percement de nouvelles artères, dont le boulevard Frère-Orban et le boulevard du Jardin-Zoologique. Là aussi, des deux côtés de la voie établie au niveau du sol et coupant donc l'agglomération en deux, les ter-

(1) Dans le quotidien bruxellois *La Lanterne* du mardi 1<sup>er</sup> mars 1960.

(2) Dans son ouvrage sur *Maurice Maeterlinck*, Editions de la Renaissance du Livre, Bruxelles, 1950.

rains acquièrent rapidement une plus-value considérable et Alex Pasquier, que nous venons de citer, signalait à propos du père du célèbre Maurice Maeterlinck : « *Spéculateur avisé, Polydore Maeterlinck ne manqua pas d'y acheter plusieurs terrains, et y fit construire au n° 22 (du boulevard Frère-Orban) une vaste maison à la façade Louis XVI, au vestibule de marbre blanc et noir.* »

Grâce à sa gare, Gand-Sud devint rapidement le centre des affaires et des promenades, du monde et des potins. De la place d'Armes à la station, le dimanche surtout, on voyait déambuler tout le patriciat local. Commerces de luxe et cafés attiraient les promeneurs. Les voyageurs trouvaient, aux alentours, de confortables hôtels. Sur les côtés de la gare, les marchands de fleurs dressaient leurs échoppes tandis que les cochers, bavardant à côté de leurs fiacres, attendaient le client. Quand il fut question de désaffecter Gand-Sud pour la remplacer par la gare Saint-Pierre, à la périphérie, ce fut un concert de protestations et un professeur de l'université, M. Hulin de Loo, y alla d'une plaidoirie vengeresse, disant notamment : « *Gand-Sud est le milieu, le centre nerveux de Gand. Si vous admettez Gand-Saint-Pierre, vous admettez la hèse de ces médecins qui nourrissent un patient par le... rectum ! La vie de Gand est à Gand-Sud !...* » Les commerçants constituèrent un comité de défense mais leurs protestations n'empêchèrent pas la suppression de la vieille gare.

A Liège, plaque tournante du trafic ferroviaire, le rail devait également provoquer des modifications décisives. Pour relier les usines et les charbonnages de Bressoux, de Herstal et du nord à la voie de Bruxelles, des tunnels sont percés, des tranchées sont creusées, des remblais sont édifiés. Les gares de Jonfosse, du Palais et de Vivegnis sont construites en 1868, 1877 et 1881. La tranchée de la gare du Palais éventre la vieille paroisse de Saint-Servais qui s'étend à flanc de coteau. Des dizaines de maisons sont sacrifiées à la pioche. De nouvelles rues sont tracées afin de relier les quartiers industriels aux gares. On procède à des aménagements de terrains, à des reculs de la bâtisse, à l'élargissement d'anciennes artères, à la construction de ponts. Tout le panorama citadin se métamorphose en l'espace de quelques années seulement. « *Dans la vallée, la ville se dilate comme les faubourgs, comme les communes industrielles,* écrit le professeur Jean Lejeune (1). *Autour des gares, autour des usines, sur les boulevards, des quartiers neufs surgissent. La population augmente rapidement : 80.000 habitants en 1848, 123.000 en 1880. Le nombre des maisons double — plus de 16.000 en 1880 — entraîné par la croissance de l'industrie...* » Le chemin de fer stimule puissamment ce prodigieux développement industriel. Liège fournit, au gouvernement et aux compagnies ferroviaires privées, des rails, du matériel de voie, des locomotives, des wagons, des charpentes métalliques pour la construction de gares et d'ouvrages d'art. Son université met, au service du chemin de fer, quantité d'ingénieurs et de techniciens. La houille indispensable à la traction à vapeur vient en grande partie de ses charbonnages.

(1) Dans *Liège et l'Occident*, Editions de l'a.s.b.l. Le Grand-Liège, 1958.

L'action polarisante du rail sur la bâtisse ne s'est pas seulement exercée à Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et dans d'autres grandes villes du pays. Elle s'est également manifestée en milieu rural. Les exemples abondent : La Hulpe, Genval, Rixensart, Ottignies et, parmi tant et tant d'autres lieux irrigués — pourrait-on dire — par le chemin de fer, l'agglomération hennuyère de Manage et la localité ardennaise de Trois-Ponts.

Manage doit son existence au rail. Au siècle dernier, les compagnies anglaises qui entreprennent la construction de lignes nouvelles dans la région installent un de leurs centres de jonction dans un hameau de Seneffe appelé « aux Manages », c'est-à-dire « aux maisons » parce qu'il y avait là, depuis très longtemps, quelques humbles demeures paysannes. Autour du carrefour ferroviaire ainsi formé, une agglomération devait se développer. Elle compte aujourd'hui plus de 6.000 habitants. Autour des voies s'alignent des usines et des fabriques, principalement des gobeleteries.

Trois-Ponts est à présent entouré de villas et compte plus d'un millier d'habitants. Centre de tourisme situé à 3 kilomètres de la cascade de Coo, doté de six ou huit spacieux hôtels (dont un, s'élevant place de la Gare, se nomme Hôtel de la Gare), son audience s'accroît d'année en année. Avant d'être relié au réseau ferroviaire, ce n'était qu'un modeste hameau de quelques feux — douze en 1855 ! — curieusement situé sur le territoire de trois communes : Fosse-sur-Salm, Wanne (la gare se trouve sur celle-ci) et Stavelot, et au confluent de la Salm et de l'Amblève. Son développement s'est accompli principalement au détriment de Fosse, village jadis vivant et cossu qui centralisait toute la puissance agricole de la région. Depuis le passage du rail à Trois-Ponts, la population de Fosse a considérablement diminué.

Le rail, ainsi, a modifié rapidement et profondément les relations traditionnelles entre l'homme et la nature. Il a engendré quantité de phénomènes matériels. Il a agi sur le sol, les sites, les monuments, les habitations, leurs groupements et leurs modes d'installation, les voies de communications usuelles et les courants de circulation. Pour nombre de villes, il a été à l'origine d'une période de mutation peut-être dangereuse, aux conséquences imprévisibles, mais exaltante et, de toutes façons, capitale. Il a conféré une grandissante importance à des villages qui vivaient, s'étiolaient, étouffaient, victimes de l'éloignement et de la solitude, et qui n'avaient apparemment rien à espérer de l'avenir. Il en a condamné d'autres, drainant vers lui une partie considérable de leur population. Il a perturbé, de la sorte, un ordre qui, jusqu'alors, pouvait passer pour immuable. Introduisant de profondes modifications jusqu'au cœur des cités, commandant leur urbanisme, stimulant leur expansion, accélérant la promotion d'humiles bourgades en villettes, le rail a tout changé. Il a bouleversé le rythme de la vie. Il a révolutionné tous les domaines, le technique, l'économique et le social. Il a entrepris un brassage ethnique, une rectification topographique, une concentration à haute dose du paysage urbain et rural dont beaucoup de villes, de villages et de bourgades proposent d'éloquents exemples.

(A suivre.)