

PAYSAGES PAR J. DELMELLE FERROVIAIRES

X

LE DECOR ET LA COULISSE

Outre les gares urbaines et rurales destinées au service des voyageurs, il y en a d'autres, dont on parle beaucoup moins. Elles ne sont pas signalées à l'indicateur officiel et ne sont fréquentées que par ces convois aveugles que sont les trains de marchandises. Elles aussi, toutefois, ont bien souvent exercé une influence polarisante sur la bâtisse, sur les courants de circulation et sur le commerce. Comme les arsenaux, ateliers, remises, dépôts et garages, elles ont également agi, dans une mesure variable, sur la forme et l'aspect des agglomérations, sur l'ordonnance générale du paysage.

L'une de ces gares, parmi les plus vastes, est celle de Bruxelles Tour-et-Taxis. Elle doit son nom à la célèbre famille de la Tour et Tassis, originaire de la Vénétie, qui a fourni aux Postes, durant plusieurs siècles, de génération en génération, une impressionnante série de grands maîtres. Et près de Laeken, lisons-nous aux pages que Berthe Delépinne a consacrées à l'histoire de l'organisation postale (1), sur les grandes prairies que possédait la famille de Tassis, là où les beaux chevaux des postiers avaient si longtemps pâturé, se reposant des longues routes où leurs galops éveillaient les échos de l'aventure, allait être creusé le port mari-

(1) Histoire de la Poste internationale en Belgique sous les Grands Maîtres des Postes de la Famille de Tassis, Imprimerie Godenne, Bruxelles, 1952.

time de Bruxelles, près d'une gare de marchandises appelée « de Tour et Taxis », comme si ces noms devaient s'identifier pour toujours à ceux du départ et de l'arrivée...

Comme bon nombre de ses semblables, la gare de marchandises de Tour-et-Taxis fait alliance avec l'eau, en l'occurrence le canal de Willebroek, qui — soit dit par parenthèse — a été approprié à la grande navigation par l'ingénieur Jean-Baptiste Masui (1798-1860), premier directeur général des Chemins de fer de l'Etat. Existant déjà avant l'édification de ses bâtiments actuels, en 1907, raccordée au chemin de fer de la ceinture Ouest via la station du Pannenhuis, elle traite journallement 2.200 wagons au total, c'est-à-dire tant à l'arrivée qu'au départ. On découvre l'ampleur de ses installations depuis le pont-route reliant le boulevard du Jubilé au boulevard Emile-Bockstael. *J'adorais les trains*, écrivait Louis Quiévreux (1). *Je passais des après-midi entiers sur le pont du boulevard du Jubilé, là où cent voies s'entrecroisent. Le nez collé au treillis métallique, je choisissais mes locomotives. Je préférais les vieilles, celles qui avaient une haute cheminée et une figure ronde avec deux yeux qui étaient les lanternes au pétrole...*

Les installations de la gare de Tour-et-Taxis se répartissent sur 25 hectares et comprennent, notamment, une immense halle à marchandises, un entrepôt avec dépendances et, bien entendu, de nombreux faisceaux de voies avec raccordements. Y roulent et y station-

(1) Dans le quotidien bruxellois *La Lanterne* du 25 juin 1956.

nent des rames composées de wagons de tous genres : fermés, ouverts, à volets, extensibles, plats et à montants, à silos, à citernes, etc. La desserte des chantiers industriels et des entrepôts commerciaux situés en bordure du canal, depuis la place Saintelette jusqu'au pont Van Praet, est assurée par le rail. Une activité fébrile règne en permanence dans cette gare et aux alentours : camions et camionnettes des expéditeurs, des réceptionnaires, de la navette entre les dépôts urbains de colis et Tour-et-Taxis, et du service de prise et de remise à domicile ne cessent d'animer sa halle et sa cour ainsi que l'avenue du Port, la rue Picard, etc. Les abords de la gare groupent toute une gamme d'entreprises spécialisées : transports routiers internationaux, exportateurs, importateurs, grossistes, agences en douane, magasins, etc., conférant à tout le quartier un caractère bien spécifique.

Bruxelles ne possède pas qu'une seule gare de marchandises. En plus de celle de Tour-et-Taxis, il y a celles de Bruxelles-Ouest, de la Petite-Ile avec son extension forestoise, de Schaerbeek-extension, du Josaphat et du Cinquantenaire. Elles sont toutes reliées entre elles, mais chacune, ayant sa spécialité et sa fonction, ne procède pas nécessairement à d'intenses échanges avec les autres.

La gare de Bruxelles-Ouest a été établie sur l'emplacement d'où l'artillerie du maréchal de Villeroi bombardait la capitale du 13 au 18 août 1695. Avant la période hollandaise, il n'y avait guère, de ce côté de Molenbeek-Saint-Jean, que des champs appartenant, pour la plupart, à la ferme Ransfort. C'est entre ces cultures maraîchères et la propriété de l'Ostendael, qui appartenait alors à la famille Deroovere, que devait être construite la station qui, vouée principalement au charbon, devait favoriser — de même que la chaussée de Ninove, ouverte à la circulation vers 1825 — le développement et l'industrialisation du faubourg. On a donné, à la rue longeant la gare, le nom d'un ancien ministre des chemins de fer nommé Vandenspeereboom.

Veillée par les usines à gaz de Forest et de Saint-Gilles, la gare de la Petite-Ile doit son appellation au fait que le terrain sur lequel elle se trouve est entouré par la Senne et sa dérivation. Il y avait là, jadis, sur la rive droite de cette dérivation, attenante à un vaste verger, un groupe de maisons reliées au Midi par le « chemin de la Petite-Ile », devenu par la suite la rue des Deux-Gares.

La gare de la Petite-Ile a un prolongement : Forest, qui forme aussi une annexe de Bruxelles-Midi. Cette gare de Forest a déterminé l'établissement dans la vallée, en l'espace de quelques décades, d'une série d'industries : métaux, chaussures, brasserie... dont le développement a contraint les quartiers résidentiels à gravir le plateau où l'Altitude Cent marque le point culminant (1).

Se développant depuis le pont Teichman jusqu'à Buda, presque aux portes de Vilvorde, la gare de formation de Schaerbeek dessert cette artère centrale du réseau belge des voies navigables qu'est le canal de

Willebroek. Elle est reliée aux chantiers, entrepôts et usines bordant celui-ci par des voies traversant, à niveau, l'avenue de Vilvorde. Autrefois, le très important espace occupé par ses installations n'était qu'une interminable campagne avec, d'une part, la plaine de Monplaisir et, de l'autre, la grosse ferme de Buda entourée de ses blés, de ses betteraves empanachées, de ses colzas aux fleurs dorées. De cette plaine valonnée à ces champs plats, que de souvenirs nous attendent ! Voici, regardant les dunes de Monplaisir, le château édifié en 1682 par Pierre-Ferdinand Roose et qui devait disparaître en 1907 après avoir abrité une blanchisserie. A deux pas de ce castel, qui se dressait près de l'actuelle avenue Huart-Hamoir, voici aussi la manufacture de porcelaine dite de Monplaisir. La plaine elle-même servit de terrain de chasse, de lieu de manœuvres militaires (Napoléon, Wellington et Léopold I^{er} y ont passé leurs troupes en revue) et d'hippodrome. Plus loin, la plaine se fait plus bocagère et, sur une éminence, un moulin à vent fait de multiples et tournoyants signes de croix sur le ciel. Plus loin encore, voici les vestiges du moyenâgeux fort des Trois-Trous avec son curieux aqueduc. A droite, vers Haeren, le Bemptgracht longe le pré aux Oies. Sous la garde d'un jeune garçon, une troupe de gros oiseaux fait la promenade tandis que, là-bas, un berger surveille ses moutons. Le château d'Hannetaire profile son architecture maniérée sur le paysage aujourd'hui disparu. Voici, enfin, la ferme de Buda, dont le nom rappelle la victoire remportée par l'Occident sur les Turcs qui occupaient la capitale magyare. Un pont franchit le Bemptgracht. Le château de Beaulieu, à Machelen, est tout proche. Et Vilvorde hausse là-bas, au-dessus de la marée de ses toits, campaniles et clochers.

La campagne a vécu. Le canal et le rail ont fait alliance afin de transformer, de fond en comble, toute cette portion de terre brabançonne que dominant, aujourd'hui, quantité de cheminées enfumées. La gare de formation étire ses innombrables voies dont certaines sont occupées par des centaines de wagons. Sur l'ancien et humide pré aux Oies, couvrant une superficie de 35 hectares, le dépôt central de la voie — qui rassemble chantiers, magasins et ateliers — date d'avant la première guerre mondiale. Toutefois, ce n'est qu'en 1926 que le terrain a été effectivement aménagé, asséché, remblayé. Les installations existantes ont été perfectionnées et complétées. Des bâtiments ont été construits. Machines-outils, ponts roulants et architectures métalliques sont venus conférer au dépôt son aspect définitif. Les bifurcations et autres appareils de voie y sont montés avant leur mise en place sur le réseau. Les rails neufs et de remploi y subissent les traitements nécessaires. Les traverses y sont triées, consolidées, remaniées, chanfreinées, trouées pour l'éclissage. Tout un travail important et difficile, mais essentiel, réunit là des centaines d'ouvriers. Nul ne les voit. Il faut montrer carte blanche pour pouvoir pénétrer dans ces impressionnantes coulisses à claire-voie, encombrées et bruyantes.

La gare de Josaphat, quant à elle, enfonce ses voies dans une profonde tranchée séparant le boulevard Léo-

(1) Voir l'*Histoire de Forest-les-Bruxelles* par Louis Verniers, Editions A. De Boeck, Bruxelles, 1949.

pold III et le Clos de l'Oasis du quartier Saint-Vincent et du vieil Evere. Elle est établie sur de basses terres spongieuses, herbeuses et boisées ayant appartenu, en partie, à la ferme Machaire. Détruite lors des troubles religieux, celle-ci devait être reconstruite et exploitée par les religieux du couvent de Nazareth à Louvain. Le reste de ces terres faisait partie d'une « warande » ou « garenne » ayant appartenu à Ferdinand de Boisshot, aux comtes de Koenigsegg-Erps, puis — chose particulièrement mémorable — à la famille de la Tour et Tassis.

Ravitailant plusieurs comptoirs charbonniers, la gare du Cinquantenaire, enfin, a été établie sur des terres impropres à la culture, gorgées d'eau, couvertes de buissons épineux et de joncs. Elle est en communication directe avec la gare Josaphat par une voie traversant, en déblai et en souterrain, les territoires de Schaerbeek et d'Etterbeek. Qui donc, suivant la rue de Linthout ou traversant l'avenue de Tervueren, soupçonne l'existence de cette liaison en tunnel ?

D'autres gares vouées aux servitudes besogneuses existent, notamment, à Anvers et Liège. Etablie dans le polder de Muisbroek, à 10 kilomètres au nord de la métropole, celle d'Anvers-Nord occupe une superficie de 315 hectares et ses voies totalisent une longueur de 130 kilomètres. Sa capacité de traitement est de 4.500 wagons par jour à l'arrivée et autant au départ. Deux séries de faisceaux — comportant chacun des voies de réception, de triage, et d'attente — correspondent aux deux courants de trafic : l'hinterland et le port. Cette gare d'Anvers-Nord est solidaire de celle d'Anvers-Bassins et Entrepôt dont les voies desservent directement le port, tissant tout au long de ses quais, de ses bassins, de ses docks, de ses darses, de ses cales, de ses canaux, de ses écluses, de ses ponts et de ses multiples hangars, une toile d'araignée serrée et compliquée. Trains et navires se côtoient, presque flanc contre flanc, truck contre coque, montants contre bastingage, et échangent leurs impressions en même temps que — à l'aide de grues et d'autres engins de levage ou aspirants — leurs marchandises. Ils se relayent pour transporter celles-ci à destination, vers l'intérieur des terres, au-delà des mers.

A Liège, les gares de marchandises de Kinkempois et de Vieux-Goreux se répartissent la besogne. La première, qui aligne les 46 voies de son faisceau de triage dans la plaine alluvionnaire, près de la Meuse, dessert la vallée tandis que la seconde assure la desserte du plateau hesbignon. Elles groupent, ensemble, quelque 6.000 wagons et ont été agrandies, après la première guerre mondiale, afin de permettre une rationalisation des activités ferroviaires de la région et libérer Liège-Guillemins des exigences l'empêchant de se consacrer entièrement au trafic des voyageurs. L'extension de Kinkempois a nécessité l'acquisition de plusieurs bandes de terrain, la démolition d'une série d'immeubles et l'établissement d'un nouveau pont-rail sur le fleuve. Ainsi, ayant déjà requis, autrefois, d'importants travaux d'aménagement, le vieux quadrilatère de Kinkempois a provoqué un nouveau recul de la bâtisse et une réorganisation partielle de l'espace. Le

rail, affirme-t-on quelquefois, est en train de mourir. L'exemple de Kinkempois, comme plusieurs autres d'ailleurs, prouve qu'une semblable affirmation est, à tout le moins, fort téméraire.

Sur les gares à marchandises, davantage que sur celles à voyageurs, se greffent souvent des ateliers de réparation et d'entretien, des remises ou dépôts de locomotives et des garages de wagons. Chaque machine, bien entendu, a un dépôt d'attache. *Ce dépôt, maison des locomotives*, écrivait Victor Soyer (1), *constitue son domicile régulier ; centre autour duquel elle rayonnera dorénavant vers les dépôts voisins où elle reçoit — entre deux voyages — une provisoire hospitalité. Un numéro matricule lui est conféré, un dossier complet de sa vie de locomotive est dressé, avec feuillets-contrôles, constamment à jour, où sont méthodiquement renseignés les kilomètres parcourus, les services effectués, les indisponibilités subies, les réparations, les accidents survenus... Le dépôt se charge en outre des réparations courantes, les réparations des avaries majeures étant du ressort des ateliers centraux de Malines, Namur, Luttre, Mons et Gentbrugge. Ces grandes réparations, consécutives à l'usure normale des locomotives, ont lieu en moyenne tous les cinq ans...*

Les dépôts de locomotives sont toujours assez impressionnants. Ce sont de vastes caravansérails rébarbatifs, sans aucune élégance architecturale, montant aussi haut que les maisons à deux ou trois étages. Celui de Hasselt offre un aspect moins attristant que la plupart de ses semblables. Ses installations ont été gravement endommagées par les bombes aériennes du 8 avril 1944. Il a été réédifié : murs en maçonnerie de briques percés de lucarnes, charpente et toit en béton armé avec orifices d'aération, et adapté, en 1961, aux nouveaux moyens de traction diesel et électrique. Intérieurement, il est parfaitement aménagé pour le travail : pont roulant, plates-formes reliées entre elles par de petits ponts-levis, fosses à visite, vérins, palans, etc. Entre autres locaux complémentaires, on y trouve un dortoir, avec alcôves individuelles, réservé aux machinistes et chauffeurs des remises étrangères. D'une terrasse contiguë, le regard découvre, au-delà des installations ferroviaires, le panorama de la capitale administrative du Limbourg.

S'inscrivant avec plus ou moins de bonheur dans le paysage urbain ou rural, s'intégrant à lui, voici d'autres remises : Gouvy, Stockem, Latour, Ronet... Voici, par ailleurs, les ateliers où s'effectuent dans la coulisse, comme dans les entrepôts ou magasins de la voie, un travail également indispensable à la bonne marche des opérations se déroulant sur le plateau, indispensable à la qualité et à la régularité de la permanente activité du réseau.

Faisons une rapide visite, si vous le voulez bien, à ces autres coulisses. Près de la gare de Malines, à dix minutes à peine de celle-ci, l'arsenal du chemin de fer rassemble, sur une superficie de quelque 53 hectares, une série d'ateliers d'architecture usinière. On y effectue les travaux de grande réparation : montage, tournage, ajustage, opérations de fonderie, de chaudron-

(1) Dans la revue du Touring Club de Belgique du 15 mai 1912.

nerie, etc., ainsi que ceux qu'exigent les wagons de voyageurs et de marchandises : menuiserie, peinture, garnissage, chauffage, éclairage, etc. Depuis la fin de la dernière guerre, la plupart de ses sections ont été adaptées à l'évolution de la traction. Depuis 1949, on y effectue le rebobinage des moteurs électriques jusqu'à une certaine puissance. En 1951, on y a installé un banc de sertissage avec appareil de contrôle de la tension des fils. En 1953, un banc d'essai pour moteurs de traction y a été mis en service. En 1956, en 1958 et au cours des années ultérieures, d'autres perfectionnements ont été introduits, conférant toujours plus d'importance à cet arsenal construit aux temps héroïques du chemin de fer et s'étant inséré toujours plus fermement, depuis lors, dans le paysage de la cité archiépiscopale.

Près de Louvain, à Kessel-Lo, le défunt chemin de fer du Grand Central a entrepris, en 1863, la construction d'importants ateliers. Situés en bordure de la chaussée de Diest, ceux-ci ont suscité la naissance d'une agglomération populeuse — le faubourg de Blauwput — là où ne s'élevaient jadis, autour d'une vieille chapelle bâtie en 1441 par un Louvaniste nommé Jean Van der Merckt — serrurier enrichi —, que quelques demeures paysannes.

Aux environs de Namur, l'atelier central de Salzinnes s'étend le long de la Sambre, à hauteur des Bas-Prés. Lui aussi existe depuis fort longtemps, mais il n'a guère exercé d'influence polarisante directe sur la bâtisse. Transformé naguère pour répondre aux nécessités nouvelles, il a été doté d'un laboratoire d'analyse des huiles de graissage des moteurs diesel avec spectographe détectant la présence, dans l'huile, de particules métalliques indiquant l'usure anormale d'un organe. C'est le premier laboratoire ferroviaire européen où le système a été d'application.

Aux points de coïncidence des lignes de chemin de fer, écrivait Roger Gillard (1), on bâtit des ateliers de réparation autour desquels s'agglutinèrent des villettes. Voici, vérifiant ce propos, les ateliers hennuyers de Luttre, de Cuesmes et de Bascoup, qui, tous, se mêlent au peuplement industriel et humain. L'atelier central de la voie, à Bascoup, près de Morlanwelz, s'occupe principalement de la réparation des ponts-bascules et des plaques tournantes. Il a été agrandi en 1956 et aménagé en vue de la fabrication de pièces métalliques pour les voies : éclisses, plaques d'appui, etc.

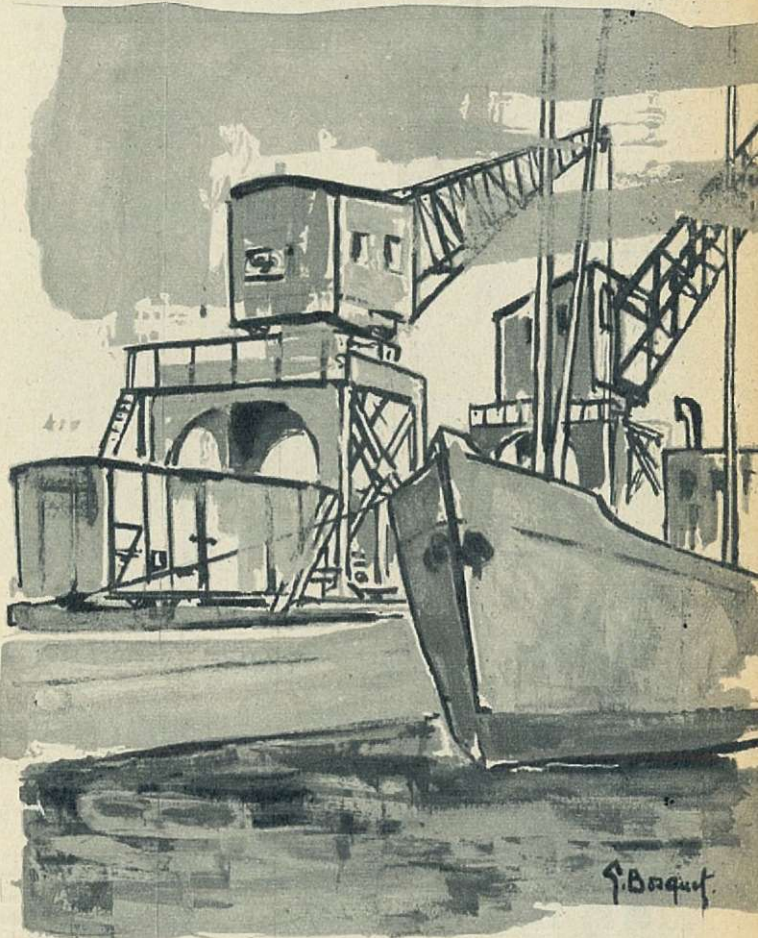
Les coulisses du rail, ce ne sont pas seulement les gares de marchandises, les dépôts, les ateliers. Ce sont aussi tous ces bâtiments, abritant les services administratifs, sociaux et techniques, qui s'insèrent parmi la multitude de ceux dont la réunion forme la cité. Ce sont les bâtiments imposants de la Direction générale, rue de Louvain, à Bruxelles, dans le quartier des ministères. C'est celui de la rue Belliard, qui fut le centre régional bruxellois des œuvres sociales, auquel s'est substitué le nouvel ensemble architectural, rationnellement agencé, de la rue du Progrès, à proximité du

pertuis de la rue de Quatrecht. C'est le magnifique ensemble des bureaux modernes de l'avenue Fonsny.

Chaque chef-lieu de province possède, de même, un ou plusieurs édifices où s'effectuent les travaux de bureau, aussi nombreux que divers, qu'implique la vaste organisation ferroviaire. Certains sont vétustes. D'autres sont récents. Le groupe de Mons était installé, jusqu'à la dernière guerre, dans un immeuble ayant fait partie, auparavant, de la « Grande Aumône », institution d'assistance et de bienfaisance ayant de lointaines origines. Détruit en mai 1940, cet immeuble a cédé la place à un bâtiment à trois étages, d'une architecture sobre et nette, qui regarde le square Roosevelt. La collégiale Sainte-Waudru, sa proche voisine, hausse sa châte gauchère sur le promontoire bordant le côté supérieur de ce dernier.

Paradoxalement, toutes ces coulisses : gares de marchandises, remises, ateliers, bâtiments administratifs et autres, forment des éléments importants du décor après avoir été, dans certains cas, de décisifs facteurs de transformation du site. Ils s'inscrivent dans le paysage, parfois au petit bonheur la chance, mais tellement étroitement que l'on ne s'imagine plus, désormais, qu'ils pourraient ne pas être là. D'ailleurs, on ne vit pas dans le passé : le temps présent est la seule réalité solide que les souvenirs et les rêves, qui ne sont faits que de vent, ne peuvent ébranler.

(A suivre.)



Anvers B.E., où trains et navires se côtoient...

(1) Dans *Le Temps des Vacances*, Editions Le Rail, Bruxelles, 1959.