



PAYSAGES

PAR J. DELMELLE

FERROVIAIRES

XI

MISCELLANÉES FERROVIAIRES

Le rail a transformé la terre et introduit, dans le paysage, des éléments de toute nature. Au long des pages qui précèdent, nous avons multiplié les exemples illustrant le changement qu'il a provoqué. Pointant également à la surface du sol, d'autres détails pourraient encore être notés.

Le chemin de fer a maintenant plus de 125 ans d'existence. L'essentiel de son histoire se trouve moins dans les archives et les statistiques que sur le terrain : la voie, tout ce qui la supporte et la surplombe, tout ce qui l'entoure, tout ce qui en procède et en dérive.

L'essentiel de l'histoire ferroviaire est donc constitué par des faits de surface, des choses visibles et tangi-

bles qui sont de tous ordres et de toute importance. L'une de ces choses marque le point de départ théorique de toutes les autres : il s'agit de la colonne milliaire inaugurée le 5 mai 1835, à Malines, par le ministre de Theux.

Marquant l'origine du premier kilomètre et le centre du réseau dont la construction avait été décidée, ce monument commémorant le voyage de notre premier train subsiste toujours, non pas à son emplacement primitif mais à l'entrée de la nouvelle gare de Malines. Erigé en 1835, comme nous l'avons rappelé, ce mémorial a été déplacé une première fois en 1878, lors de l'édification de la première gare monumentale de Malines, et une deuxième fois en 1893, après la reconstruction de celle-ci, détruite par un incendie.

La colonne milliaire de Malines ne mérite pas la qualification d'œuvre d'art que revendiquent, à juste titre,

maintes sculptures décorant ou ayant décoré certaines gares. Ainsi en est-il, notamment, des quatre statues qui surmontaient le portique de l'ancienne gare de Bruxelles-Midi. Elles symbolisent les chemins de fer, les postes, les télégraphes et les canaux et ont trouvé une heureuse retraite à Nivelles, dans le cadre rénové du vieux parc de la Dodaine.

Bien des sculpteurs ont travaillé pour le chemin de fer et nous avons eu l'occasion, déjà, de citer les noms de quelques-uns d'entre eux. Les quatre statues de Nivelles, datant de l'époque romantique de la vapeur, sont l'œuvre de l'Anversois Joseph-Jacob Ducaju (1823-1891), ancien élève de Joseph Geefs à l'Académie d'Anvers et deuxième prix de Rome en 1846. C'est en 1882 que ses quatre statues furent hissées sur le pinacle du porche de la gare du Midi. La figure allégorique des chemins de fer représente une grande jeune femme, vigoureuse et résolue, grave, un peu soucieuse, tenant contre son sein une locomotive de format réduit. Le corps drapé de la déesse du rail est strié de traces de pluie, mais la pierre n'a guère été entamée par les intempéries et, sur l'écran de verdure du parc de la Dodaine, silhouette une forme puissante, épique et gracieuse continuant à porter témoignage de la confiance de nos ancêtres en l'avenir de la « route de fer ».

Les témoignages jalonnant l'histoire du rail sont aussi divers que multiples. L'un des plus inattendus n'est-il pas ce qui subsiste du canal des Ardennes destiné, dans l'esprit de ses promoteurs, à relier la Meuse au Rhin en utilisant l'Ourthe et la Sûre ? Commencés en 1827, donc bien avant l'introduction du chemin de fer, les travaux de terrassement devaient être poursuivis par la Compagnie ferroviaire du Grand Luxembourg, obligée de les exécuter par arrêté royal du 18 juin 1846 mais exonérée plus tard de cette obligation par convention signée le 27 janvier 1862 avec l'Etat belge et approuvée par arrêté royal du 6 mars 1863. Toutefois, au cas où la décision de reprendre les travaux serait intervenue, le Grand Luxembourg aurait pu faire valoir son droit de préférence pour l'octroi d'une nouvelle concession.

L'affaire du canal des Ardennes, dans laquelle une compagnie de chemin de fer privée a donc été engagée, n'a pas manqué de retenir l'intérêt de quelques chercheurs parmi lesquels le regretté docteur L. Thiry, de Dieupart, près d'Aywaille. Dans une étude intitulée *Fraßenelux - Le Canal des Ardennes* (1), celui-ci écrivait : *Tel qu'il se présente actuellement (réserve faite pour l'envasement qui se poursuit depuis que l'Etat, après la guerre de 1914-1918, s'est désintéressé de l'entretien de la voie d'eau), le canal de l'Ourthe offre un mouillage maximum de 1 m 20, obtenu au moyen de onze barrages fixes en rivière ; quatre servent à l'alimentation d'usines ; les sept autres ont été établis par la Compagnie du Luxembourg, entre 1854 et 1857. Les chemins de halage ont généralement quatre mètres de largeur et passent d'une rive à l'autre ; des bacs passe-cheval avaient été établis en Lhoneux et La Gombe. Les droits de navigation, déjà réduits en 1863,*

avaient été abaissés à 0 fr 0075 par arrêté royal du 27 mai 1876, calculés par tonne chargée et par kilomètre. Ils étaient, en dernier lieu, perçus par trois bureaux, situés à Esneux, Tilff et Angleur...

On a donc assisté à cette chose assez extraordinaire à première vue : le chemin de fer s'atteler à la construction d'une voie navigable (1) ! A première vue, oui, car le rail, le temps aidant, a été amené à coopérer avec d'autres moyens de transport, à faire appel à leur aide et, même, à en adopter certains dans le but d'augmenter l'étendue et l'efficacité de ses services. *A la base même d'une civilisation où les hommes collaborent, faisait remarquer Jacques Biebuyck (2), voici la route, toutes les routes, tous les moyens de transport...*

Le rail, bien entendu, a d'abord collaboré avec... lui-même. Au chapitre le plus important de cette collaboration, on le voit prendre, comme allié, comme partenaire, comme auxiliaire, le tramway vicinal.

Vers 1885, écrivait O. Petitjean (3), *une loi a créé la Société nationale des Chemins de fer vicinaux. Ceux-ci étaient destinés à assurer, en règle générale le long des routes, le transport des voyageurs et des marchandises, dans les régions où l'établissement des lignes à grande section était contre-indiqué.*

Les premiers convois vicinaux étaient remorqués par des machines à vapeur dont quelques rares exemplaires sont encore en service actuellement, notamment sur la ligne de Poulseur à Sprimont pour la traction de trains transportant, vers la gare de la S.N.C.B., des pierres de carrière destinées à la construction des digues hollandaises du plan Delta. Tous les plus de quarante ans se souviennent de ces massives motrices à vapeur inséparables, pour leurs aînés, du souvenir de la prétendue « belle époque ». Lucien Cailloux évoquait, il y a quelques années, *Le Vicinal en Ardenne* (4). Il écrivait : *Il longe des grand-routes, escalade les collines, gravit les coteaux, dévale les pentes, parcourt les hauts plateaux. Le voici longeant une rivière capricieuse comme le sont toutes les rivières ardennaises, s'amusant à la traverser sur de petits ponts étroits ; le voilà apparaissant tout à coup au détour d'un chemin sortant de la profondeur d'un bois. Il lui arrive même de faire des fantaisies, d'aborder un parcours original, d'oser affronter une boucle un peu sérieuse, de se hisser sur une corniche abrupte. Et il trotte à travers champs et prairies, parmi bois et forêts, réveillant les villages de son signal ; il crée ainsi un peu d'agitation et de remue-ménage dans cette contrée endormie, en rapproche les habitants profondément enracinés à leur*

(1) N'est-ce pas le lieu de rappeler, ici, que le chemin de fer a eu, pour ancêtres, outre la diligence et la malle-poste, les « trekschuyten », barges ou coches d'eau. Le premier service régulier de coches d'eau semble avoir été établi, tout au commencement du XVII^e siècle, entre Gand et Bruges. Il subsista jusque peu de temps après l'inauguration, en 1838, de la ligne de chemin de fer Gand-Bruges-Ostende. Ce pittoresque moyen de locomotion était lent mais offrait un confort et une sécurité que les diligences n'assuraient guère à leurs clients.

(2) Dans la revue *Présence de Bruxelles*, numéro 22, printemps 1957.

(3) Dans la revue du Touring Club de Belgique du 15 février 1935.

(4) Dans *Les Cahiers Ardennais*, Spa, de février 1955.

(1) *Les Cahiers ardennais*, Spa, septembre 1956.

terre. Dans les petites villes coquettes d'Ardenne, il se mêle à la foule, au tintamarre de la circulation moderne, il apparaît, disparaît, débouche joyeusement dans les rues, revient parmi la cohue et secoue tout le monde. Légèrement secoué, un peu ballotté sur une étroite banquette, le voyageur semble jouir d'un plaisir spécial et nouveau : tous les paysages fugitifs, aperçus en vitesse au travers d'une vitre, lui laissent une impression exquise qui s'enveloppe d'irréalité. Et son imagination s'élanche, court, s'envole tout comme la longue traînée blanche que laisse le convoi derrière lui...

A quelques exceptions près, les lignes du réseau de la S.N.C.V. ont été électrifiées les unes après les autres. Le trolley — perche ou pantographe — s'est substitué à la vapeur. Cette substitution n'a pas arrêté le développement du vicinal, qui, lui aussi, suivant l'exemple de son grand aîné, a imprimé, au paysage, une nouvelle allure. Lui aussi a bouleversé la géographie, son établissement ayant nécessité la création de tranchées, de levées de terre, de tunnels, de ponts, d'appareils de signalisation et, aussi, de gares, de haltes, de points d'arrêt avec « aubette », de dépôts, d'ateliers, etc. Aujourd'hui, faisait-on observer en 1908 (1), le « vicinal » pénètre partout. Il se développe sur 3.800 kilomètres. Lui aussi a ses lignes pittoresques, ses ouvrages d'art, élégants par l'heureux agencement même des travaux destinés à surmonter les difficultés à vaincre, ses gares riantes...

Le chemin de fer ne s'est pas borné à collaborer avec le seul vicinal. Il a trouvé, dans les tramways urbains, des aides précieux, transportant ses voyageurs d'une gare à l'autre ou les acheminant depuis la station jusqu'à proximité de leur point de destination, en ville ou en banlieue. Dans son esquisse historique sur *Les Tramways urbains* (2), feu J. Van der Spek a discrètement souligné, à plusieurs reprises, l'importance des services rendus par le tramway au « railway ». A Bruxelles, Anvers, Gand, Namur, Liège, Verviers et ailleurs, la plupart des lignes inaugurales de tramways ont eu, comme point de départ ou d'arrivée, une gare de chemin de fer. Il est inutile d'épiloguer longuement, croyons-nous, sur l'influence qu'elles ont exercée, comme les suivantes, sur le site urbain, sur la vie citadine. Aujourd'hui comme hier, les tramways continuent à faire partie du décor de certaines de nos grandes villes et des habitudes de milliers de personnes.

Il existe un autre mode de transport lié au rail qui, lui aussi, prolonge — pourrait-on dire — le réseau du grand chemin de fer. Ecrivant ceci, nous pensons tout spécialement aux decavilles et autres moyens de locomotion industriels — terrestres et aériens — employant la voie ferrée comme surface de roulement. En fait, c'est parmi eux que se trouvent les véritables précurseurs du chemin de fer. Après avoir utilisé le rail en bois, le rail plat en fonte avec rebord longitudinal, ils en sont venus à adopter le rail saillant Jessop, qui n'a cessé d'être perfectionné depuis son invention, vers 1789, sans que ses principes subissent de modifica-

tions. Les chemins de fer industriels, tractés par chevaux, par câbles à poulie, par machines fixes, ont été introduits de très bonne heure, dès avant le XIX^e siècle, dans nombre de nos exploitations minières. Ils continuent à rendre de très précieux services dans les forges, les carrières et les charbonnages, où le roulement de leurs wagonnets compose, avec les cris aigus des sirènes, le ronflement persistant ou la respiration haletante des machines, un décor sonore extrêmement caractéristique.

Le chemin de fer trouve également de remarquables et indispensables auxiliaires en dehors de sa parenté, particulièrement dans les moyens de transport par route et par eau. Par ailleurs, il entretient de bons rapports avec l'avion, dont il véhicule les passagers depuis l'Air-terminus bruxellois du boulevard de l'Impératrice, via la gare Centrale, jusqu'à l'aérogare de Melsbroek-Zaventem et vice versa.

Nous avons fait allusion, au chapitre précédent, à l'activité de certains services automobiles de messagerie de la S.N.C.B. : navette, prise et remise à domicile... La concurrence faite au rail par la route a amené le chemin de fer à adapter sa politique à l'évolution générale. Elle a provoqué une amélioration et une extension du secteur « camionnage », et la S.N.C.B. a créé, sous la pression des faits, des services routiers pour voyageurs. Elle exploite actuellement 121 lignes d'autobus desservant un réseau de 3.906 kilomètres, lisons-nous aux pages d'une étude publiée en 1948 (1) ; elle a exploité, en outre, douze circuits d'autocar au cours de l'été dernier, concourant ainsi au développement du tourisme en Belgique. Ces circuits, qui conduisent les voyageurs au cœur des régions les plus attrayantes de nos provinces, rencontrent la grande faveur du public. Nombre de villes et de villages du pays sont régulièrement desservis, à présent, par des services d'autobus. Ces autobus animent et colorent le paysage kaléidoscopique de notre réseau routier. On a construit, à leur intention, des garages avec ateliers d'entretien et de réparation, des gares routières et des aires de parking. Ajoutons que les circuits d'autocar continuent à être organisés durant la bonne saison, offrant aux amateurs tout un choix d'excursions. Par ailleurs, la S.N.C.B. a mis au point, il y a quelques années, une formule « train-auto » permettant à l'usager du rail de poursuivre immédiatement son voyage par route grâce à la mise à sa disposition d'une auto sans chauffeur.

Le bateau, lui aussi, prolonge le rail. Dans nos ports : à Bruxelles, Liège, Gand, Anvers... les péniches ou les cargos d'une part et les trains de l'autre ne cessent d'échanger leurs marchandises. A Ostende, la ligne maritime Ostende-Douvres, exploitée par l'Etat belge depuis 1846, sert de préface ou de postface au chemin de fer, qui rassemble là de nombreux rapides européens, le Nord-Express et le Tirol-Express, le Kärnten-Express et le Tauern-Express, le Steiermark-Express, l'Ostende-Vienne-Express et le Saphir. La ligne Ostende-Douvres dispose de paquebots — appelés « malles » —

(1) Maurice Heins dans la revue du Touring Club de Belgique du 15 septembre 1908.

(2) Imprimerie Louis Desmet-Verteneuil, Bruxelles, 1930.

(1) S.N.C.B., tiré à part des *Archives Economiques de la Belgique et du Congo*, Bruxelles.

et de deux car-ferries. Leur passage régulier, au large du littoral, est une attraction requérant l'intérêt des villégiateurs de l'été.

Peut-être convient-il d'accorder plus d'importance encore aux ferry-boats, qui, depuis 1924, « jettent un grand pont-rail sur la mer du Nord », entre Zeebrugge et Harwich. En 1929, J. Nollet (1) s'exprimait ainsi à leur sujet : *Voyageant entre Zeebrugge et Harwich, les ferry-boats échappent aux inconvénients et surtout aux retards qu'éprouvent, en raison de fréquents brouillards, les bateaux qui chargent à Anvers, comme ceux qui remontent la Tamise jusqu'à Londres. L'effectif ferroviaire comprend 1.200 wagons de 12, de 15 et de 20 tonnes, les uns ouverts, les autres fermés, munis de vasistas, de freins Westinghouse, etc. Des wagons plats, des wagons pour le transport des autos et des wagons frigorifiques spécialement affectés au trafic des fruits de l'Italie, 300 wagons fermés construits par les Chemins de fer allemands complètent cet imposant matériel... Les grandes administrations de chemins de fer ont du reste compris, dès le début, les avantages considérables que la Compagnie auxiliaire nouvelle leur offrait en reliant les réseaux continentaux aux voies anglaises. Le London et North Eastern Railway en Angleterre, l'Etat belge, les Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, de Suisse, d'Italie, d'Allemagne, d'Autriche, de Hongrie, de Tchécoslovaquie, de Hollande ont accordé leur appui complet pour l'organisation d'une exploitation pratique... L'entreprise a entraîné une conséquence paysagiste : l'adaptation, aux exigences du « rail marin », du terminus de Zeebrugge.*

Au cours de son histoire, le rail a donc été amené à travailler, dans une sorte de coude à coude fraternel, avec divers moyens de communication dont certains sont devenus, pour lui, d'indispensables associés. Par ailleurs, au cours de son histoire, le chemin de fer a été amené à s'adapter dans d'autres secteurs que celui de l'exploitation. A plusieurs reprises, il a procédé au renouvellement progressif et partiel de son matériel roulant. Et certains de ses vieux wagons, vendus à des particuliers, transformés, parfois rendus méconnaissables, peuvent encore se voir ici et là. Ils servent comme lieux de camping. Ils font fonction de « maisons de campagne », d'abris ou de remises dans certaines entreprises agricoles ou de construction. Bien souvent, il n'en subsiste plus que la caisse. Un muret ou des piliers de maçonnerie l'exhaussent et la protègent de l'humidité du sol.

Rappelons ici, puisque nous venons d'évoquer le destin de certains wagons désaffectés, une initiative prise, par le rail belge, durant l'entre-deux-guerres : celle de la mise à la disposition des touristes de voitures-camping spécialement aménagées (avec chambres-dortoirs et couchettes, salle à manger et cuisine). Ces voitures étaient installées dans quelques stations situées dans les régions les plus pittoresques du pays : Florenville et Straimont en Ardenne, Bouwel, Kalmt-hout, Wijchmaal-Beverloo et Tielen en Campine, Francorchamps et Quarreux dans les Hautes-Fagnes, Vierves dans l'Entre-Sambre-et-Meuse et, enfin, Ruien, au pied

du mont de l'Enclus, éperon terminal des Ardennes flamandes. Les hostilités, en 1940, ont mis un terme définitif à cette expérience. Ne faut-il pas le regretter alors que, dans notre pays au climat capricieux, le camping sous toile est considéré par d'aucuns — non sans raison, d'ailleurs — comme une dangereuse audace, voire comme une absurdité.

Le chemin de fer, au long des quelque 125 années qui le séparent de sa naissance, s'est donc installé dans le paysage de multiples et diverses manières, temporaires ou permanentes, discrètes ou voyantes, logiques ou imprévues. On ne peut quasiment plus faire un pas sans être confronté avec l'un ou l'autre témoignage, direct ou indirect, de son existence. Il continue à affirmer, aujourd'hui, une étonnante vitalité, regarde résolument l'avenir et s'enorgueillit à juste titre d'un passé dont la richesse apparaît lorsqu'on feuillette cet album aux souvenirs qu'est le musée qui lui est consacré dans les bâtiments de la nouvelle gare de Bruxelles-Nord. De même que celui du vicinal, ouvert à la Pentecôte 1962 dans l'ancien dépôt de Schepdael, ce musée s'inscrit dans une perspective au départ de laquelle se situe le musée de la Voiture installé dans les palais du Cinquantenaire. Il rassemble quantité de reliques des temps héroïques et compose une synthèse de la vie ferroviaire d'autrefois. Les domaines de la traction et du matériel ainsi que les services de l'électricité et de la signalisation y sont représentés. Devant la vieille locomotive appelée « Le Pays de Waes », devant tous les appareils, les modèles réduits, les maquettes, les panneaux, les gravures et les estampes, comment ne pas méditer sur la prodigieuse aventure du rail ayant adapté, à sa volonté, la marche des jours et les caractéristiques pittoresques du décor de notre vie ?

(A suivre.)



(1) Dans la revue du Touring Club de Belgique du 1^{er} décembre 1929.