



UN BILAN IMPRESSIONNANT

Dans les paysages qui s'offrent journellement à nos yeux, quantité d'éléments essentiels ou de simples détails ne cessent de nous rappeler — avec force, avec discrétion ! — l'œuvre gigantesque accomplie ou engendrée par le rail.

Ces éléments et ces détails, nous les avons énumérés et analysés sans toutefois épuiser tout ce qu'il y avait à en dire. La transformation du visage de la terre par le chemin de fer a été si vaste, si profonde, si décisive, si radicale qu'il semble impossible de la faire apparaître, dans toute son ampleur, dans toute sa valeur,

blable et partager, avec lui, les bénéfices de la civilisation. Finies, désormais, les cités de jadis qui n'étaient que des terriers sans possibilité d'évasion ! Rongeant les collines, aplanissant le sol, comblant les vallées, franchissant les cours d'eau, taillant dans les forêts, faisant éclater la roche, équarissant les villes, déplaçant les agglomérations, en suscitant de nouvelles, le rail a tout modifié et s'est créé à son usage, tout en malmenant la géographie traditionnelle, une géographie sans contrainte, confortable et lisse. Est-il possible, se demandait J.B. Dumont (1), *de se représenter les armées de travailleurs que la création des chemins de fer a mises en mouvement dans tous les points du globe ? Quelles montagnes colossales n'aurait-on pas édifiées en superposant les masses énormes de terrain qui ont été maniées à la pelle et à la brouette par ces légions d'ouvriers !*

PAYSAGES

PAR J. DELMELLE

FERROVIAIRES

aux regards des hommes, qui, tels ceux de notre génération et des deux ou trois précédentes, n'ont pu réaliser la confrontation « avant-après » servant de base publicitaire efficace à certains produits.

Une fois encore, efforçons-nous de nous imaginer ce qu'était l'aspect de la ville et de la campagne, de la Flandre et de la Campine, du Hainaut et de l'Ardenne, avant la victorieuse intrusion du rail. A la sortie de cette rétrospective imaginaire, considérons attentivement l'étonnant paysage issu du siècle des chemins de fer.

Aujourd'hui, le rail dessine, sur la carte du pays, une multitude de droites et de courbes. Il allonge son filet aux mailles serrées depuis la guirlande des dunes jusqu'aux rives de la Sûre. Ses veines d'acier se remarquent sur le bras arqué du môle de Zeebrugge. La mer ne constitue même plus, pour lui, un obstacle infranchissable.

Partant du littoral, le rail se disperse dans toutes les directions, comme les rayons de la roue. Il met le cap sur les villes dressées à l'intérieur des terres. Il s'y arrête, reprend sa course, les dépasse pour s'élancer vers les frontières dont il franchit les vaines barrières. Du premier au dernier jour de l'an, sans s'accorder un moment de répit, toute la cavalerie ferroviaire se livre à un étonnant « steeple-chase » que ne décourage aucun obstacle.

Nous l'avons fait remarquer : le rail a eu raison de toutes les difficultés que la nature accumulait devant lui. Remuée par la bêche, entamée par le pic, taraudée par d'innombrables taupes, trouée par des tunnels, bousculée, chahutée, la terre capricieuse a cédé devant lui. Peu à peu, il a détruit tout ce qui ne peut subsister dans un monde où l'homme veut vivre avec son sem-

On pense à tous les bras qui ont été nécessaires pour que le rail puisse vaincre, édifier des remblais, creuser des tranchées, percer des tunnels, poser des ponts, établir des viaducs. On pense à tous ceux qui ont uni leurs efforts pour dresser mâts, sémaphores et caténaires, construire des centaines de gares — depuis la simple « aubette » de Lacuisine jusqu'aux stations monumentales de la Jonction Nord-Midi —, bâtir des ateliers, des remises et toutes ces termitières qui forment les coulisses ferroviaires. Tous ces hommes — une imposante armée dont les rangs mêlent morts et vivants, ouvriers et employés, manoeuvres et ingénieurs ! — ont révolutionné la topographie et la toponymie. Ils ont réalisé des travaux d'une hardiesse admirable. Ils ont stimulé toute la civilisation matérielle. Ils ont fait évoluer l'art de l'ingénieur, qui, grâce à eux, s'est développé à une allure vertigineuse. L'industrie a pris un essor rapide, imprévisible, et toute l'organisation humaine s'en est trouvée métamorphosée au bout de fort peu de temps. Tous ces changements ont fini par agir sur l'homme spirituel, et ce serait une investigation assurément passionnante que celle visant à franchir le « seuil de l'âme » pour étudier ce que le « raz de marée ferroviaire » y a laissé de dépôts alluvionnaires.

Le rail, avons-nous fait observer, a fait évoluer l'art de l'ingénieur. *Parmi toutes les merveilleuses conquêtes dont notre siècle a pu voir la réalisation*, écrivait

(1) *Les Grands Travaux du Siècle*, Librairie Hachette, Paris 1907. Plus de la moitié de ce copieux ouvrage d'environ 450 pages est consacrée aux chemins de fer dans le monde et aux multiples travaux : tranchées, rampes, tunnels, ponts, viaducs, etc., nécessités par son établissement. Il y est question, notamment, entre autres sujets non traités ici, des chemins de fer de montagne.

J.B. Dumont au lendemain du XIX^e siècle (1), l'application de la vapeur aux chemins de fer et à la navigation a certainement donné lieu aux plus grandes entreprises dont les ingénieurs puissent revendiquer la gloire... Les besoins nouveaux que créait l'établissement des voies ferrées ont fait surgir immédiatement une foule de problèmes qui ne s'étaient jamais posés à l'esprit des ingénieurs avant l'ère des chemins de fer.

Il n'est pas inutile de rappeler, ici, que l'emploi du fer et de l'acier dans la construction était assez strictement limité avant l'apparition du chemin de fer. On doit à celui-ci d'avoir inauguré les premières grandes architectures métalliques et d'avoir donné naissance, ainsi, à un style nouveau préfaçant celui des bâtisseurs contemporains de la race des Le Corbusier et des Perret. *L'architecture en fer* fournit à la vie moderne des halls, des gares, des ponts, notait O. Béliard il y a plus d'un quart de siècle (2). Il n'est pas forcé que ces ouvrages aient partout le caractère d'orgueilleuse ostentation des gares allemandes et du pont de Kehl sur le Rhin. On leur trouvera après nous une beauté certaine que nous ne leur disputons que parce que nos yeux ne sont pas encore faits à leur nouveauté et qu'il nous faut même raisonner pour apercevoir la profonde valeur esthétique de la machinerie moderne... On a l'intuition, d'ailleurs, que c'est l'art de l'ingénieur qui doit, désormais, rénover l'art de l'architecte...

L'art de l'ingénieur — et, spécialement, de l'ingénieur ferroviaire — a effectivement rénové l'art de l'architecte. Le rail a peu à peu imposé son style, qui a été copié ou adapté par tous. Il a introduit l'ère architecturale du fer qui a suscité celle du béton armé, matériau vigoureux mais suffisamment plastique pour autoriser de beaux modèles.

Le rail, par ailleurs, a puissamment stimulé l'industrie naissante. Lors de son établissement, les découvertes des Watt, Lavoisier, Franklin et Réaumur venaient seulement d'engendrer celle-ci, dont l'ascension devait bientôt devenir irrésistible. Considérée dans son ensemble, faisait encore remarquer J.B. Dumont (3), l'œuvre industrielle du XIX^e siècle dérive presque entièrement de la machine à vapeur. La machine à vapeur, c'est surtout la locomotive, le chemin de fer qui a fait craquer les vieux cadres de la société, qui a fourni à l'industrie la main-d'œuvre indispensable en drainant — vers ses usines, ses ateliers, ses chantiers, ses fabriques — tout un peuple jusqu'alors prisonnier de la terre. Le rail a développé l'esprit industriel, encouragé la création d'entreprises nouvelles, ouvert des perspectives fructueuses à la production en lui permettant d'atteindre, en même temps que des débouchés auparavant hors de portée, cette concentration verticale qui va de la mine à la vente du produit fini (4). Il a fait naître laminoirs et hauts fourneaux, fonderies et tréfileries. Il a provoqué le puissant essor de nos charbonnages : les profondeurs

d'extraction augmentent, le rythme de la production s'accroît, l'ouvrier mineur se stabilise davantage dans sa profession et les ateliers de constructions mécaniques apparaissent de toutes parts dans le Borinage : Dour, Boussu, Hornu, Wasmes, Pâturages, Quaregnon, Jemappes, Flénu, Cuesmes, deviennent des centres réputés, fabriquant avec le plus grand succès tout le matériel indispensable à l'activité dévorante des charbonnages : chaudières, machines d'extraction, ventilateurs, matériel de roulage, pompes, treuils, câbles de mine, etc., sont autant de spécialités qui éclosent dans la région, dont une main-d'œuvre attentive s'assimile aisément les objectifs et forme rapidement un noyau d'élite (1)... Fournisseurs des charbonnages, ces ateliers de constructions mécaniques et métalliques devaient également travailler pour le chemin de fer. Ceux de la région du Centre et du bassin de Liège, de même, allaient suivre de très près l'évolution du rail, l'approvisionner en matériel de voie et de traction et, de plus, vendre à de nombreux pays étrangers de quoi équiper leurs réseaux. La construction des chemins de fer d'outre-Rhin réclame des fontes belges, c'est-à-dire liégeoises, notait le professeur Jean Lejeune (2). En 1844, les établissements Cockerill construisent les troisième et quatrième hauts fourneaux. En 1845, les hauts fourneaux sont en bénéfice ; onze sont à feu dans la province de Liège. En 1846, la fabrication des rails devient très florissante. La société Cockerill décide d'élever les cinquième et sixième hauts fourneaux... Le minerai de fer nécessaire arrive alors, pour une part tout au moins, de Lorraine. Et c'est le rail, auquel il servira, qui le transporte en lents et longs convois.

Le rail, dès sa prime jeunesse, déclenche une véritable révolution industrielle. Tout le potentiel latent du pays est révélé, valorisé. La vieille métallurgie forestière de l'Ardenne se déplace vers les régions de la houille où, le temps aidant, s'opèrent d'importantes concentrations humaines. Les villes grandissent, s'étendent, éclatent. L'occupation industrielle se fait toujours plus envahissante. Ici et là, élément par élément, elle plante le décor le plus fantastique que l'on puisse imaginer. Ses fabricats sont toujours plus nombreux et plus variés. Les conditions de vie s'améliorent peu à peu. L'homme se découvre de nouveaux besoins. Il recherche le confort. Toute l'économie en est stimulée. Dans toute l'histoire de l'humanité, il n'y a qu'une seule autre période à avoir déterminé, mais sur un plan presque exclusivement spirituel, un bouleversement semblable. C'est celle de la Renaissance et de la fin du Moyen Âge étrié dans sa scolastique, paralysé par ses préjugés.

Le train entre peu à peu dans les habitudes de tous et de chacun. L'homme prend conscience que le monde ne se limite pas à son village, à sa ville, à sa petite province. Il apprend à voyager, y prend intérêt et plaisir. Des centres de villégiature se créent dans la vallée de la Meuse et au littoral. Une très ancienne mais languissante industrie se met à revivre, à se développer, à prospérer : l'hôtellerie. L'évolution se pour-

(1) Ouvrage cité.

(2) *L'Architecture*, Librairie Hachette, Collection « Encyclopédie par l'Image », Paris, 1935.

(3) Ouvrage cité.

(4) Carlo Bronne dans *La Comtesse Le Hon*, Editions La Renaissance du Livre, Bruxelles, 1952.

(1) Jules Yernaux dans *Mons et le Borinage*, Editions I.N.R. (brochure-programme n° 1), Bruxelles, 1936.

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

suit, inéluctable, et c'est en pure perte de temps qu'Emile Verhaeren écrit, en 1883, dans un petit journal fondé à Knokke : *La Plage*, par quelques littérateurs appréciant le calme et la sablonneuse beauté du lieu : *Non, Monsieur, non, Madame, le train ne vous amènera pas jusqu'à Knocke. Il s'arrête à Heyst et, franchement, fasse Dieu et Messieurs les Ministres que jamais il n'aille au-delà...* Prolonger le train jusqu'à Knokke eût été, aux dires du poète, un crime de lèse-pittoresque. C'eût été la fin de ce bourg le plus caractéristique de la côte flamande encore sauvage, farouche, hérissé et habité par... un peuple de rustauds ! Le train, qui poussait jusqu'à Heyst depuis 1868, devait finir par atteindre Knokke et faire, du vieux village situé près de l'embouchure du Zwin, l'un des endroits de séjour les plus en renom de tout le littoral belge. En 1830, l'agglomération ne comptait que 1.005 habitants, pêcheurs, agriculteurs, artisans, meuniers, commerçants. Peu après le raccordement de la localité au réseau vicinal d'abord, à celui des chemins de fer ensuite, ce chiffre s'élève à 2.000. Au cours des années ultérieures, il ne cessera de s'accroître pour atteindre 3.000 en 1910, 4.025 en 1918, 6.000 en 1925, 7.000 en 1930, 8.500 en 1935, 9.500 en 1940, 10.000 en 1945, 11.000 en 1947, 14.000 en 1959. En pleine saison, on évalue actuellement de 130 à 150.000 le nombre de « vacanciers » rassemblés, en ce lieu jadis situé au bout du monde, par la grâce du soleil, du chemin de fer et, bien entendu, de la route. Toutefois, si cette dernière fournit à présent — à la cité balnéaire — une part importante de sa population estivale, c'est le rail qui se situe à l'origine du prodigieux développement pris par le « jardin de la mer du Nord ».

Incitant au voyage, le rail a été au point de départ de l'extraordinaire carrière de cette forme moderne d'évasion qu'est le tourisme. On sait l'importance économique acquise par celui-ci. On connaît ses incidences sociales. On n'ignore pas, non plus, quelle influence il a exercée et ne cesse d'exercer, notamment, sur la littérature, donnant naissance à quantité de livres qui sont tant d'apologies du dépaysement. Mais là n'est pas l'essentiel du point de vue qui nous occupe ici ! Ce qui doit nous intéresser au premier chef, c'est tout ce que le tourisme a créé et aménagé : voies d'accès aux principaux sites naturels, mise en valeur de ceux-ci, plaines de sports et de jeux, musées, belvédères, télésièges et téléphériques, auberges de jeunesse, terrains de camping... Et c'est aussi tout ce que l'amour du plein air et du changement — deux choses que le chemin de fer a fait découvrir — a suscité : chalets et villas d'un certain « retour à la terre » qui jettent, dans le paysage de bruyères de la Campine comme dans celui de nos vertes Ardennes, leurs notes colorées, souvent un peu trop voyantes.

On n'en finirait pas de s'enquérir de tout ce que le rail, directement ou indirectement, volontairement ou incidemment, a produit, dans le seul domaine paysager, de changements, de transformations, de substitutions, d'évolutions et d'innovations. Au commencement, dit la Genèse, *la terre était informe et vide...* Paraphrasant le texte sacré, on pourrait dire que, avant le rail, *la terre était uniforme et impassible*. Inconsciente de

sa riche diversité, elle se complaisait dans un sédentarisme sans grandeur. Bloc de glaise attendant d'être travaillé par la main ou l'ébauchoir du sculpteur, elle ne soupçonnait pas quel attachant visage se cachait sous son masque traditionnel.



Le chemin de fer a fait son apparition et s'est mis, aussitôt, à dégrossir ce bloc, à modeler la glaise, à faire sortir de cette masse les traits majeurs, les lignes de force de ce monde dont les hommes d'aujourd'hui sont les héritiers en indivis. Ce monde, nous l'aimons parce qu'il est nôtre. Et parce qu'il a la forme de notre destinée !

FIN.