

PAYSAGES PAR J. DELMELLE FERROVIAIRES

I

CHANGEMENT DE DECOR

Scansion des roues, léger mouvement de roulis, ventilation de l'air fusant par une vitre baissée : le train emporte ses passagers à cent kilomètres à l'heure. Le voyage touche à sa fin. Le machiniste modère l'allure du convoi et ralentit progressivement. La voie se déploie en un large éventail. On a choisi pour lui les rails qui mènent son train en bordure du quai réservé. Une odeur de silex broyé court au long du convoi qui freine, puis s'immobilise. Une héroïne d'Elisabeth Trévol descend d'un wagon de seconde. Ayant redécouvert sa terre natale de la fenêtre de son compartiment, elle écrira demain dans une lettre résumant ses impressions : « *Je pressais mon pays comme la grappe de raisins dont il a la forme pour boire tout le bonheur qu'il avait mûri pour moi.* »

Rentrer au bercail ou le quitter, retrouver les lieux où nos souvenirs s'ennuyaient à nous attendre, découvrir de nouveaux horizons et des visages inconnus : toutes les raisons du tourisme et de son prodigieux développement sont là ! Et c'est le chemin de fer qui, le premier, bien avant l'automobile et l'avion, a fourni,

à la fièvre ambulatoire atteignant l'homme de temps à autre, un calmant universel et pratique. C'est lui qui a généralisé la conjugaison du verbe « partir » à tous les temps et à tous les modes.

Si le rail a donné naissance au tourisme contemporain, celui-ci (décidément peu reconnaissant) l'a quelquefois traité de vandale. Il y a quarante ans, une publication touristique imprimait ces lignes désabusées : « *L'intérêt du pittoresque s'est effacé et s'efface encore trop souvent devant les considérations utilitaires d'ordre économique, politique ou stratégique. Il faut faire place au rail ; des chantiers d'abord, puis les ouvrages eux-mêmes viennent envahir les paysages. On creuse le flanc des coteaux, on taille largement dans les forêts, on assoit dans les torrents les piles de quelque énorme pont suspendu dont la silhouette massive va barrer toute une vallée. Et bientôt les convois passeront à toute vapeur, accompagnés de fracas et de fumée.* » (1)

Introduit par le chemin de fer, l'âge mécanique a modifié profondément, entre autres choses, l'aspect du paysage terrestre mais il est aussi vain de le regretter que de se plaindre de la perte irrévocable du paradis légendaire de nos premiers parents, de l'effritement de l'ordre romain, de l'écroulement de l'idéale république athénienne ou de la disparition de la douceur

ornée de l'existence à la « belle époque ». On n'échappe pas plus à son destin qu'à son temps, aux forces qu'il crée, au mouvement qu'il suscite, à l'évolution qu'il détermine, aux changements qu'il apporte à ce qui existait antérieurement et aux aspirations qu'il engendre et dont il hypothèque l'avenir. Avec ses architectures verticales, ses silhouettes anguleuses, sa logique aiguë et brillante comme l'acier, son « fonctionnalisme » et ses poncifs reniant tous leurs prédécesseurs, notre époque peut nous sembler dépourvue d'âme et marquer un recul du sens esthétique. N'est-elle pas aussi, dans le même temps, étonnante, prodigieuse, exaltante et belle ? Sa beauté nous surprend et son évidence nous échappe peut-être encore. Une toile de Paul Delvaux, *L'Age du Fer*, exposée au Musée des Beaux-Arts d'Ostende, illustre fort astucieusement les sentiments contradictoires qu'éprouve l'homme confronté, d'une part, avec la perfection et l'immutabilité de la beauté (représentée, en l'occurrence, par une femme couchée) et, d'autre part, avec la beauté nouvelle, résultant de l'enchaînement des circonstances, des laborieux progrès de la science et des incessantes innovations de la technique. Cette beauté nouvelle, dans l'œuvre du peintre surréaliste, est évoquée par une gare.

La machine-divinité — plus particulièrement, le

(1) Revue du Touring Club de Belgique, 15 septembre 1924.

train — a donc soumis l'homme à divers impératifs. Elle a peu à peu réorganisé le décor de son existence et l'on éprouve quelque peine à s'imaginer, aujourd'hui, quel était l'aspect de celui-ci il y a plus d'un siècle, avant que la terre ne soit corsetée dans le treillis d'acier des rails joignant villes et villages, régions et pays. C'est à cette transformation du paysage, provoquée par l'apparition du chemin de fer, que nous voudrions consacrer ce travail en nous abstenant, toutefois, de ces données techniques faisant les délices des ingénieurs.

Avant l'instauration du chemin de fer, les hommes n'avaient guère touché à l'aspect primitif de la terre. Ils avaient adapté celle-ci, pourrait-on dire, aux besoins de l'existence, bâtissant des agglomérations destinées à les abriter, traçant des sentiers, des pistes et des routes leur permettant d'entretenir des relations commerciales et autres avec leurs voisins, défrichant des coins de forêt, construisant quelquefois un aqueduc, jetant un pont au-dessus d'une rivière, creusant un canal, élevant une digue, créant des barrages, des tenues d'eau et des viviers mais s'abstenant généralement — et pour cause ! — d'édifier des constructions massives et faisant vraiment tache. La topographie des lieux et le principe : « *la fonction crée l'organe* », justifiaient la plupart de ces travaux exécutés sans souci de respecter quelque plan d'ensemble et réalisés au moyen de matériaux pris, la plupart du temps, sur les lieux mêmes. Ces travaux ne répondaient souvent qu'à des nécessités strictement locales. Leur destination était limitée dans l'espace et il n'y avait guère, entre eux, de solution de continuité sauf dans certains cas bien particuliers, lorsque l'intérêt débordait le cadre étroit du plus petit pays. C'est ainsi que, pour protéger la Flandre maritime des inondations toujours à craindre, des remparts de terre furent établis d'assez bonne heure le long de notre littoral. Ils mirent à l'abri du déferlement saisonnier des eaux les terres qui, ayant été amendées, devinrent les polders. C'est ainsi que, pour remédier aux fréquents débordements du Démer, divers palliatifs furent réalisés, au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, tant par les Anversois que par les Brabançons et les Liégeois, sans toutefois procurer, pour autant, l'amélioration désirée.

L'âge mécanique, nous l'avons dit, a révolutionné l'aspect du paysage. Dans *Banlieue de Paris* (1), Blaise Cendrars — usant d'un style accumulatif assez lassant — évoquait le décor des environs de la capitale française : « *Drancy, Bobigny, Pantin, La Courneuve, Aubervilliers, Saint-Ouen, Clichy, Gennevilliers, usines à gaz, hôpitaux, docks, hospices, centrales électriques, aîles de nuit, gares de triage, cimetières, écoles, missions, Armée du Salut, terrains de sport et terrains d'équarrissage, marchés aux puces et panifications, manutentions, dépôts militaires, couvents, chapelles, surplus américains, clubs clandestins de propagande, salles de réunion, stades, où se tiennent les meetings publics et se désignent les piquets de grève, soupes populaires, orphelinats, fourneaux économiques et, comme partout ailleurs, au coin des rues, « Au Bon Coin », un bistrot, dix bistrots, cent bistrots, des bistrots*

par milliers, des assommoirs, et des lotissements à perte de vue qui sont parmi les plus misérables de la banlieue de Paris, construits sur un sol imbibé d'eau, dans un paysage désolé composé exclusivement de cheminées d'usines mortes ou fumantes, abandonnées ou en pleine activité, qui répandent des miasmes délétères autour d'elles et la puanteur des distilleries, les canaux moirés d'huiles minérales et des autres précipités chimiques qu'on y déverse, les routes gluantes défoncées par le trafic intense des lourds camions au mazout, boue, pluie, poussier, giclures de goudron, arbres rabougris, panneaux de publicité renversés ou barbouillés au minium, chemins dépavés, sentes noircies, maisonnettes en mâchefer, en aggloméré, en parpaing, en tôle, tas de gravats dans les champs, matériaux empilés, échafaudages et démolitions, chantiers qui se remplissent d'eau qui suinte, et des kilomètres et des kilomètres de barbelés et de barrières entre les terrains vagues sous le ciel bas où traînent les fumées et que déchirent les coups de sifflets stridents des locomotives, des trains fuyant sous les averses... »

Blaise Cendrars regardait le paysage contemporain — ou, plutôt, un échantillon de celui-ci au demeurant assez peu conforme à l'ensemble ! — avec des yeux las, désabusés. Efforçons-nous de l'aborder avec un regard neuf et regardons, comme à vol d'oiseau, la terre, notre domaine.

Au commencement du XIX^e siècle, l'âge de la machine et de la vapeur, du charbon et du fer ne se profile encore que très vaguement à l'horizon. Les cités ne se sont guère développées autour de leur noyau monumental, formé d'églises, de couvents, d'hospices (oui, car ceux-ci ne sont pas de création récente !), d'hôtels aristocratiques et de palais seigneuriaux ou municipaux. L'industrie n'a pas bouleversé leurs alentours et leur structure et, entre leurs remparts préservés ou ruinés, elles conservent leur ancienne mesure. Les vieillards y retrouvent, intacts, les paysages et les édifices familiers de leur enfance. Les rues sont étroites et, souvent, d'une quiétude toute provinciale. Les campagnes sont tranquilles. Les vaches broutent l'herbe des prés et ne sont pas distraites, dans leur mastication, par le passage de ces trains empanachés de fumée blanche appartenant encore au futur. Un berger garde un troupeau de moutons. Champs et vergers, plaines et collines se succèdent et leur quiétude n'est même pas troublée par la cloche de l'angélus dont le son fait partie des habitudes. Les travaux saisonniers s'accomplissent et le paysan n'a d'autres aidants que le cheval et le bœuf. Très patriarcale d'allure, sa ferme s'harmonise avec le cadre environnant. Outre de méchants chemins, poussiéreux, il y a la grand-route, presque toujours calme, silencieuse et déserte. Son trafic se réduit à une dizaine d'attelages par jour : une charrette à foin, une voiture de maraîcher, la carriole du médecin, le landau ou le carrosse du châtelain et, bien entendu, la diligence ou la malle-poste passant dans un gai tumulte de sonnaillles et un grincement, moins agréable, de roues et de ressorts. Avec ses gros pavés, la grand-route est dure et incommode aux chevaux mais elle a un aspect romantique que n'altère aucun parapet en fer, aucune bordure de béton, aucun panneau publicitaire. Les gendarmes sont rares et l'on ne voit que

(1) Editions Pierre Seghers, Paris, 1949.

rarement un poteau-indicateur. Villes et villages vivent en grande partie repliés sur eux-mêmes. Les informations que les journaux impriment datent de plusieurs jours.

En 1835, la Belgique inaugure la première ligne ferroviaire continentale. Dès que le chemin de fer compte avec les réalités, il apparaît comme un trouble-fête, pour de multiples raisons. Un voyageur de l'époque héroïque justifie le mépris qu'il voue au rail. Il écrit : « *L'horrible machine court avec une vitesse de vingt, trente, et quelquefois même quarante milles anglais à l'heure, sifflant, lançant de la fumée, du feu et des cendres, ronflant, grognant, aboyant... Quand vous montrez à votre voisin un joli château, à peine avez-vous eu le temps de vous écrier : Quel délicieux point de vue ! que déjà vous en êtes éloigné de plus d'un mille. L'inférieure machine vous emporte si vite qu'en vérité il semblerait que c'est un crime de contempler les montagnes et une offense à la nature d'admirer les collines...* » (1).

En dépit des protestations de certains parmi lesquels — chose à vrai dire fort singulière ! — on ne trouve guère de poètes (ceux-ci, bien au contraire, célèbrent le chemin de fer), le rail triomphe et provoque un retournement des situations. Une transformation s'amorce, transformation à laquelle la génération nouvelle est acquise et dont les effets pratiques — et psychologiques — sont considérables. Cette transformation, qui requiert de nombreuses énergies, permet l'essor de l'industrie, donne l'occasion à la révolution machiniste d'instaurer solidement un « nouveau régime ». En 1850, la victoire est assurée car, écrit le professeur Jean Lejeune dans un ouvrage collectif sur *Liège et l'Occident* (2), « *L'Etat a tenacement poursuivi son programme d'équipement ferroviaire. Pour suppléer au défaut d'une liaison indépendante entre Anvers et le Rhin, le chemin de fer progresse par la chaîne des bassins industriels de Liège, Verviers et Aix-la-Chapelle. Grâce au plan incliné d'Ans, il atteint Liège-Guillemins en 1842. Les établissements Cockerill fournissent le treuil qui permet de hisser les convois. En 1843, la voie atteint Verviers, puis Aix, où l'on vient d'inaugurer le chemin de fer de Cologne. L'Ardenne est vaincue : dix-neuf tunnels de cinquante à six cent cinquante mètres, vingt-deux ponts — dont celui du Val-Benoît — de nombreux viaducs — celui de Dolhain compte vingt arcades de douze mètres élevées de dix-neuf mètres au-dessus du fond de la vallée — ont eu raison de tous les obstacles. Les étrangers saluent avec enthousiasme ces exploits industriels. En 1844, cinq cents kilomètres de voies ferrées ont été posées. Le Gouvernement passe la main à des compagnies privées. La Belgique a gagné sur le continent la première bataille des chemins de fer.* »

La bataille est gagnée. La toile d'araignée ferroviaire se développe toujours de plus en plus. De Malines, centre théorique du réseau, le rail gagne Bruxelles et Anvers, Gand et Ostende, Liège et la frontière allemande. De Gand, une ligne atteint Anvers par Lokeren et Saint-Nicolas. Le train double la vallée de la Dendre,

(1) Voir la Revue du Touring Club de Belgique, 15 novembre 1925.

(2) Ouvrage édité par l'a.s.b.l. Le Grand-Liège, 1958.

va de Termonde à Alost, Ninove, Grammont et Ath. Namur et Charleroi sont reliés à Bruxelles via Gembloux. De Gand, on peut se rendre par chemin de fer à Alost. De Bruges, le rail s'éloigne vers Courtrai, Ypres et Poperinghe. Il relie aussi Tournai à Jurbise, Saint-Trond à Hasselt, Louvain à la Sambre, Liège à Namur, Manage à Mons, Marchienne-au-Pont à Erquelines, etc. Les mailles se resserrent. Un nombre toujours plus considérable de localités sont desservies par le train. Nombre de régions sortent de leur isolement pluriséculaire. L'Ardenne est désormais accessible et on commence à la découvrir. Théodore Baron prend le train de la Lesse, plante son chevalet du côté de Celles et collabore à faire entrer le haut pays dans le panorama pictural. Le « pleinairisme » est mis à la mode. Quittant Liège, Richard Heintz s'embarque sur le chemin de fer de l'Ourthe et descend à Vieuxville, d'où il ira peindre les rochers de Sy. D'autres artistes découvrent la Campine ou le littoral. Et grâce à eux, le paysage connaît une nouvelle fortune. Finies les bergeries et la mainmise de la mythologie davidienne, de l'hagiographie et de la rétrospective historique sur l'art !

On redécouvre donc le paysage et celui-ci, dans le même temps, subit une métamorphose de plus en plus profonde, de plus en plus visible. Des collines sont rasées, des vallées comblées, des forêts morcelées. « *Ce fut une révolution colossale*, écrit Roger Gillard (1). *Là où naguère s'étendait la fougère, où couraient les sillons, où poussaient le chêne et le hêtre, on vit construire des gares, des ateliers, des châteaux d'eau, des ponts, des viaducs.* »

Tout change, tout est bouleversé. A travers la campagne, par monts et par vaux, les rails allongent leur empire. Parallèles coupant les moissons dorées de l'été, se dessinant avec une netteté d'épure sur la page blanche de l'hiver, ils paraissent tracés au tire-ligne par un ingénieur méticuleux. Ils s'inscrivent dans la terre et le roc, s'appuient en déblai ou en remblai sur des traverses créosotées et sur un tapis de ballast, pierrailles ou laitier concassé. Tunnels, ponts et viaducs permettent à la voie de franchir les obstacles qui s'opposent à sa progression. Composant une *Ode pour l'Inauguration du Chemin de Fer de Namur*, le Lillois Anatole de Madre de Norguet (2) y insère cette strophe :

*En vain pour arrêter leur bruyante carrière,
Se dressaient les remparts des rochers irrités,
L'art a fait tomber la barrière
Devant les convois indomptés.
Ils aplanissent les campagnes,
Ils osent au sein des montagnes
Creuser un chemin ténébreux :
Le roc s'ouvre, ils se précipitent,
Et puis de ses flancs qui palpitent
Ils ressortent victorieux...*

Le décor change. A l'infini, les poteaux télégraphiques assurent une garde vigilante le long de la voie. Ici et

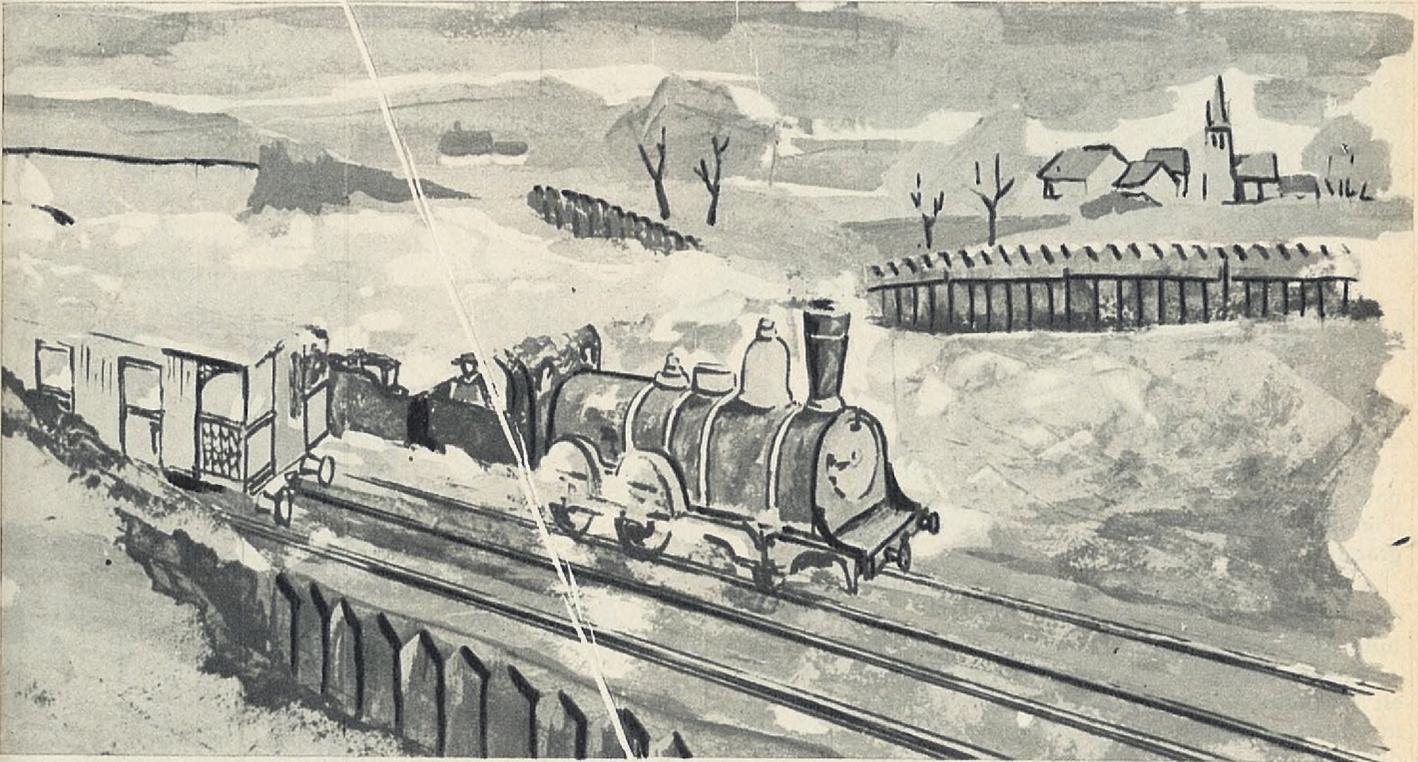
(1) Dans *Chants et Chantres du Rail*, revue *Le Rail*, 1961 (chapitre IV).

(2) Cette ode a été publiée dans le recueil de *Souvenirs académiques du Collège Notre-Dame de la Paix*, à Namur - année scolaire 1842-1843.

là, des signaux à palettes donnent des conseils de prudence au machiniste, lui adressent d'utiles avertissements, lui fournissent d'opportunes indications. Aux abords des bifurcations, des sémaphores, dressés comme d'immenses chandeliers, lui annoncent la direction à suivre. Le jour comme la nuit, les trains vont et viennent, bousculent le paysage ancien. Ils se croisent, s'éloignent, se rapprochent, se saluent. Aux convois bigarrés d'autrefois — voitures de bois de troisième classe peintes en noir, de deuxième en vert et de première en jaune — succèdent d'autres trains en bois puis des rames métalliques. Les locomotives que la détente de la vapeur anime d'une merveilleuse puissance se suivent sans, pour autant, se ressembler comme frères et sœurs. Le premier « remorqueur » est

vapeur touche à sa fin. Celui des caténaires vient de commencer.

Les trains vont et viennent dans une rumeur continue de mouture. Ils quittent les gares, vastes bâtiments qu'une sorte de fièvre secoue en permanence ou édifices isolés dans la campagne et ne s'animent qu'à certaines heures. Ils traversent les villes. Les maisons leur tournent le dos et leur offrent, en spectacle, leurs étroits jardins. Ils coupent les faubourgs, franchissent un pont, frôlent une cabine de signalisation, dépassent une modeste station villageoise et un embranchement leur ouvre à perte de vue de magnifiques lignes droites. La vitesse augmente. Les bornes kilométriques surgissent et s'évanouissent bientôt. Massés sur le parcours, mâts, cheminées, murs aveugles, câbles, pylônes,



A travers la campagne, par monts et par vaux, les rails allongent leur empire.

— selon Théodore Weustenraad — un « géant d'airain aux brûlantes entrailles ». Vient plus tard la locomotive à boggies avec, comme l'a dit Paul Fargue, « son nez de boxeur, sa barbe dure, son sternum sombre, ses astéries majuscules, ses seins pleins d'huile brûlante ». Avec le temps, ses lignes s'affinent jusqu'à ce que son carénage affecte la forme « aérodynamique ». Sa couleur change. Le vert sombre remplace la teinte « chocolat ». La locomotive continue à se couronner de fumée et sa fragile colonne ou spirale blanche, grise ou noire, permet de suivre, au loin, son parcours. L'averse des escarbilles cliquette toujours sur le toit cintré de la plate-forme où, comme sur un pavois, se tiennent les dieux suintants qui la commandent. A la Decapod, la Mikado, la Pacific ou l'Atlantic succèdent d'autres léviathans modernes et terrestres propulsés par moteur thermique ou électrique. Le règne de la

réservoirs et signaux regardent passer les bolides. Les traverses renâclent. Les ponts gémissent. Les viaducs tremblent. Les passages à niveau se ferment et puis se rouvrent. Le soir, des projecteurs s'allument. Toute une télégraphie optique balise l'espace de ses couleurs. Un éclair ultra-violet déchire l'obscurité. Le fanal, ce point de clarté que le convoi met au bout de sa phrase, est mangé par les ténèbres.

Tout change. Tout a changé, à cause du train, car la nature de toujours a bien dû s'adapter aux exigences nouvelles qu'il a fait éclore. Le paysage a été recréé. Les poètes — dont Emile Verhaeren, Marcel Thiry, Georges Linze, etc. — et les peintres — parmi lesquels Arsène Detry, Oswald Poreau, Henri-Victor Wolvens et beaucoup d'autres — ont enregistré, accepté, légitimé, exalté cette « recreation » dont l'histoire est passionnante. C'est elle que nous allons évoquer ici, à larges traits.

(A suivre.)