



PAYSAGES FERROVIAIRES

PAR J. DELMELLE

II

LA TOILE D'ARAIGNEE S'ETEND

Le 10 février 1832, les ingénieurs Simons et De Ridder soumettent au Conseil des Ponts et Chaussées l'avant-projet d'une « route en fer » allant d'Anvers à Cologne.

L'examen de cette ébauche est concluant : la voie « à rouages » offre d'évidents avantages. Les deux techniciens poursuivent, dès lors, l'étude de la question. En mars 1833, ils présentent aux instances supérieures un mémoire intitulé : *Projet de route en fer d'Anvers à la Meuse et au Rhin*, préconisant un tracé « en quelque sorte dicté par la nature » car ne rencontrant « aucune crête élevée, aucune vallée profonde ou obstacle important à franchir ». (1)

Hélas, il n'est pas toujours possible d'établir un tracé n'offrant que des difficultés mineures. D'autres éléments que le relief doivent être pris en considération. Simons et De Ridder conviennent, à regret, que la route ferrée reliant Anvers au Rhin ne peut emprunter le

(1) Voir Ulysse Lamalle : *Histoire des Chemins de Fer belges*, Office de Publicité, Bruxelles, 3^e édition, 1953.

tracé idéal préconisé tout d'abord. Ce tracé, en effet, traverse le Limbourg hollandais. A l'époque, les Pays-Bas gardent quelque rancune à l'égard de la Belgique et lui suscitent, à l'occasion, des ennuis. Or, font remarquer les deux ingénieurs belges, « les difficultés d'art sont plus aisées à vaincre que les chicanes de la diplomatie ».

Sanctionnée le 1^{er} mai 1834 par le Roi, la loi décidant la création d'un « système » de chemin de fer reçoit un commencement d'exécution dès le 1^{er} juin 1834. De Bruxelles à Malines, un chantier s'étend à perte de vue. L'ordonnance du paysage brabançon est sérieusement perturbée. L'émoi est grand et les débats parlementaires font écho au désarroi des esprits. Vilvorde s'oppose au passage, par son agglomération, de la ligne. Qu'importe ! Les travaux sont menés avec célérité : peu de remblais, peu de déblais. Au-dessus des campagnes, on voit bientôt monter des panaches de fumée. Les premières locomotives lancent au ciel les ronds de leur bouffarde. Elles scandent leur route d'un rythme lancinant (les rails n'ont alors que 4 m 57 de longueur), violent le silence des champs du tintement de leur cloche (et, plus tard, de leur sifflement aigu) et de leurs ahancements. Les rails coupent la bonne terre grasse du Brabant. En bordure de la voie s'élèvent des maisons, de modestes stations auxquelles succéderont, à Vilvorde et Malines, des gares monumentales.

Le 5 mai 1835, la première ligne du réseau est inaugurée. Les conséquences de cet établissement sont

multiples. A la suite de son « enlaidissement », un lieu de promenade cher aux Bruxellois : la Digue Verte, appelée plus souvent l'Allée Verte, où est établie la station de départ (un simple pavillon de bois qui subsistera jusqu'en 1954) sera délaissé peu à peu, surtout après la création de l'avenue Louise (en 1858) et de l'aménagement du bois de la Cambre (en 1862). Afin d'amener les voyageurs à la gare, un service d'omnibus sera mis en service. En 1867, il comprendra cinq lignes. Exploitées par la société Dewaet, elles seront reprises par la société Vaucamps, à laquelle se substitueront, par la suite, les tramways. Par ailleurs, l'instauration du chemin de fer incitera les Bruxellois, très casaniers, à se transporter — selon la formule de Charles Rogier — « où leurs besoins les appellent ». Tous les Belges suivront bientôt cet exemple.

Au cours des premières années du chemin de fer, jusqu'en 1842 surtout, les techniciens évitent le plus possible « les difficultés d'art » et hésitent devant les difficultés des pays à rochers : le Hainaut, la province de Liège et l'Ardenne. Des lignes sont établies dans la basse et la moyenne Belgique. Les différences de niveau sont peu importantes et les obstacles naturels relativement peu nombreux. L'élévation de remblais et le creusement de tranchées ne sont généralement pas nécessaires. Quelques ponts seulement sont cons-

truits. Deux tunnels ont été percés : le premier entre Roosbeek et Kuntich, le second peu avant Braine-le-Comte. L'un et l'autre — particulièrement le premier — causeront de sérieux déboires à l'Administration.

Le tunnel de Kuntich est la première grande attraction du jeune réseau. Gérard de Nerval, voyageant dans notre pays, en parle avec admiration. Dans son *Manuel du Voyageur sur le Chemin de Fer belge* publié en 1840, l'ingénieur A. Février écrit : « Le chemin de fer baisse à nouveau ; les talus s'élèvent rapidement. Nous entrons dans le tunnel de Cumplich, l'ouvrage le plus considérable exécuté jusqu'ici. Cette galerie a 990 mètres de longueur. Pendant trois à quatre minutes, on court au milieu d'une obscurité profonde dont les ténèbres sont éclairées de temps en temps par la lueur rougeâtre des charbons ardents qui tombent du foyer... » En 1844, dans leur *Guide indispensable du Voyageur sur les Chemins de fer de la Belgique*, Duplessy et Landoy s'expriment de la sorte : « Après arrêt à Vertryck, le convoi passe devant Roosbeek... nous arrivons au tunnel de Cumplich, galerie souterraine de près d'un kilomètre de longueur, dans laquelle le convoi pénètre comme une épée dans un fourreau. Le tunnel a 925 mètres de longueur sur 4,15 de largeur... Les puits d'aérage, au nombre de vingt, s'élèvent à 3 mètres au-dessus du sol... ». Ce tunnel de Kuntich, après avoir suscité un intérêt bien compréhensible, s'effondra en 1850. L'écroulement de la voûte tua une ou plusieurs personnes. On décida de ne pas le reconstruire. La colline fut déblayée et l'assiette des voies élargies.

La révolution paysagiste ne connaît pas de temps mort. En 1842, on inaugure le plan incliné d'Ans, à Liège, destiné à vaincre une différence de niveau de 110 mètres. Une machine fixe, construite par l'ingénieur Henri Maus, remorque les trains, au moyen de câbles, jusqu'au sommet de la rampe. « L'effort de traction, signalait Ulysse Lamalle, était transmis aux trains montants par un truck, muni d'une pince dont les mâchoires saisissaient le câble moteur. Par un dé clic, ces mâchoires s'ouvraient d'elles-mêmes et lâchaient le câble quand le train était parvenu au sommet du plan. » Pendant longtemps, le fameux plan incliné d'Ans sera considéré comme l'une des curiosités majeures de nos chemins de fer.

En 1843, la ligne de Liège est prolongée jusqu'à la frontière allemande via Verviers. Beauté architecturale répondant à un programme nouveau, le pont du Val-Benoît — que la foudre devait atteindre en 1939 ! — permet le franchissement de la Meuse. La ligne suit ensuite la vallée de la Vesdre jusqu'à Verviers. De Liège à la frontière, il a fallu creuser vingt tunnels, établir de nombreux ponts ainsi que le viaduc de Dolhain dont les 270 mètres de longueur surplombent, de 20 mètres, l'agreste vallée. Témoin de la construction de cette ligne accidentée, Victor Hugo nous a laissé, dans son récit de voyage intitulé « *Le Rhin* », une page fort intéressante dont nous extrayons le passage suivant : « Le chemin de fer qui traverse toute la Belgique d'Anvers à Liège et qui veut aller jusqu'à Verviers va trouver ces collines et couper ces vallées. Ce chemin, colossale entreprise, percera la montagne douze ou quinze fois. A chaque pas, on rencontre des terrasse-

ments, des remblais, des ébauches de ponts et de viaducs ; ou bien on voit au bas d'une immense paroi de roche vive une petite fourmière noire occupée à creuser un petit trou. Ces fourmis font une œuvre de géants. Par instants, dans les endroits où ces trous sont déjà larges et profonds, une haleine épaisse et un bruit rauque en sortent tout à coup. On dirait que la montagne violée crie par cette bouche ouverte. C'est la mine qui joue dans la galerie. Puis la diligence s'arrête brusquement, les ouvriers qui piochaient sur un terrassement voisin s'enfuient dans toutes les directions, un tonnerre éclate, répété par l'écho grossissant de la colline, des quartiers de roches jaillissent d'un coin du paysage et vont éclabousser la plaine de toutes parts. C'est la mine qui joue à ciel ouvert... »

Cette ligne Liège-Verviers, qui emprunte la vallée de la Vesdre, offre un exemple typique des rapports existant entre le réseau hydrographique du pays et celui des voies de communications par rail. Souvent même, comme c'est le cas pour la Meuse, la Vesdre, la Hoëgne, la Salm, l'Amblève, trois voies s'éloignent parallèlement à quelques mètres de distance l'une de l'autre : l'eau, la route, le chemin de fer. « Corollaire inévitable, a-t-on fait remarquer (1), cette conjugaison de la rivière et des voies de communications attise au fond de la vallée une intense activité humaine qui se traduit, dans le paysage, par le remaniement plus ou moins prononcé de ses formes originelles. » Ce remaniement, s'il gangrène certains sites, en fait surgir de nouveaux, engendre des beautés inédites et permet au voyageur d'avoir accès à des splendeurs ou des curiosités naturelles qu'il ne pouvait atteindre, auparavant, qu'au prix de sérieuses difficultés. Nous pensons en particulier, en écrivant ceci, à la ligne de Dinant à Jemelle ou chemin de fer de la Lesse. A son sujet, Edmond Rahir faisait remarquer en 1910 : « Le chemin de fer de la Lesse, dont l'établissement est achevé depuis peu d'années, a cependant un peu modifié l'aspect primitif de la vallée, mais il y apporte en compensation une facilité d'accès infiniment plus grande vers les principaux sites, autrefois si peu abordables pour une notable majorité des voyageurs... Nous croyons devoir dire, à la louange de l'auteur du tracé de la ligne ferrée, qu'il s'est efforcé, et dans une large mesure, de respecter autant que possible le caractère principal des principaux paysages... » (2).

Ce chemin de fer de la Lesse se fraye un passage au sein d'une nature prodigieuse, sauvage et cahotique. Il se glisse dans sept tunnels et franchit dix-sept ponts, se cache dans des tranchées, monte sur des remblais, met bout à bout lignes droites et courbes. Il n'a pas été possible, ici, de couper au plus court et de faire horizontal. L'Ardenne n'est pas la Flandre ! Les ressources du terrain ont été exploitées judicieusement, avec le souci de ne pas mutiler bêtement le caractère pittoresque de la région. Le train longe la rive droite de la rivière mais les contorsions de celle-ci l'obligent à passer de l'autre côté puis à franchir, une nouvelle fois, les eaux rapides et bouillonnantes. Ici et là, il

(1) A. Chaidron dans un article sur *Le Secret de la Semois*, dans La Revue du Touring Club de Belgique, 1^{er} mai 1947.

(2) Revue du Touring Club de Belgique, 30 août 1910.

permet de découvrir, vers l'aval ou vers l'amont, des paysages idylliques. Hypothéquant certains sites, le chemin de fer en révèle beaucoup d'autres qui, sans sa complicité, seraient demeurés longtemps encore à l'abri des regards humains. Le massif de Furfooz a été respecté, tant et si bien que, lorsque l'on domine des yeux — depuis le promontoire rocheux où subsistent des vestiges d'un camp romain — le vert pays avoisinant, on ne peut s'imaginer que la voie ferrée passe tout à proximité. La montagne boisée du « Chéreau », elle aussi, n'a pas subi d'outrage. Le rail pénètre sous son énorme masse, étirant ses parallèles d'acier au long d'un tunnel qui est parmi les plus considérables de la ligne de Dinant à Jemelle.

Le réseau ferroviaire ne cesse de se développer tout au long du XIX^e siècle. L'extraordinaire charriage se poursuit. De nouvelles lignes sont construites et livrées à l'exploitation. On peut traverser la Belgique de part en part, d'Ostende à Arlon. Ouverte au trafic en 1858, la ligne de Bruxelles à Arlon entaille la forêt de Soignes et gagne Ottignies via La Hulpe. Autour de son axe, la vie se réorganise, les maisons s'agglutinent. Des localités sont favorisées par le rail qui leur apporte, pourrait-on dire, un afflux de sang neuf. D'autres agglomérations, au contraire, subissent la plus rude des déconvenues. Ainsi en est-il en ce qui concerne Wavre qui, selon le plan primitif d'établissement des chemins de fer, devait devenir un important nœud ferroviaire. Le tracé initial ayant été modifié, la ville demeura privée de toute liaison directe avec la capitale et sa situation économique et démographique en éprouva un préjudice considérable.

D'Ottignies, coupant à travers le Brabant et la Hesbaye, la ligne d'Arlon touche Gembloux puis entreprend la descente vers Namur qu'elle atteint après avoir dévalé la côte de Rhisnes. Le pont métallique du Luxembourg, doublé d'une passerelle pour piétons, permet, aux trains, de gagner le versant condruze et ardennais de la vallée mosane. Puis, c'est la lente montée vers Ciney, Marloie et Jemelle où prend naissance, grâce au rail, une agglomération de quelque importance. La ligne suit ensuite la tranchée de la Lhomme, progresse vers Libramont et Neufchâteau pour arriver, finalement, au terme de sa course champêtre et forestière : Arlon, la cité de saint Donat.

Les accidents de terrain ont rendu la construction de la ligne fort dispendieuse. Il a fallu combler de nombreux ravins, adoucir quantité de pentes, poser des ponts, organiser l'escalade des plateaux, procéder à toute une série d'exhaussements et de ravalements, ouvrir de longs couloirs dans les épaisses forêts, faire sauter des rochers et y incruster la voie. Mais qu'importe ! Mettant le chef-lieu de la province de Luxembourg à six heures de Bruxelles (ce temps sera considérablement réduit par la suite), la nouvelle ligne permet, au commerce, à la civilisation, au progrès, au tourisme, d'atteindre une vaste région quasiment séparée, auparavant, du reste de la Belgique. Et, une fois de plus, le chemin de fer surimprime, sur le paysage, la silhouette fugitive de ses convois et la permanence de ses installations et ouvrages d'art.

Sur les lignes existantes : celles de la Vesdre, de Bruxelles à Arlon, etc., l'Ardenne greffe diverses voies

secondaires. Le rail relie Pepinster à Spa et stimule vigoureusement la renaissance de la vieille et célèbre ville d'eaux. De Dinant, une ligne descend sur Virton et, de même que plusieurs de ses embranchements, coupe la Semois en perpendiculaire ou en diagonale, laissant à l'abri de toute pénétration humaine directe et massive les tronçons de la vallée situés entre les divers points de franchissement. Le chemin de fer de l'Amblève, quant à lui, file de Liège vers Trois-Ponts par Rivage. Après Rivage, la voie ferrée s'insinue entre des rochers à pic. La ligne de la Meuse côtoie, de même, des parois abruptes : pointes dolomitiques de Marché-les-Dames, rochers de Frêne à Lustin... Elle glisse ses trains dans des tunnels percés dans le calcaire ou dans des crevasses artificiellement élargies par la dynamite. La ligne de l'Ourthe visite de nombreux villages de la vallée qui, du coup, se met à secouer son apathie et à revivre. A Sy, hameau de Vieuxville, la création d'une halte a une influence déterminante sur l'évolution de la petite agglomération. Grâce à cette halte, établie en 1885, des ouvriers du chemin de fer et des carriers, des pêcheurs à la ligne et des artistes peintres débarquent et s'installent, pour un laps de temps plus ou moins long, dans le hameau. L'immigration urbaine bouleverse l'ordre traditionnel des choses, modifie la vie rurale. Les facilités de communications incitent les habitants, cultivateurs et artisans, à chercher, ailleurs, un travail plus rémunérateur, plus régulier, plus stable. Ils se métamorphosent en journaliers, en ouvriers et atteignent à l'aisance. Celle-ci se traduit, dans nombre de cas, par la possession d'une maison avec jardin. Ainsi, l'élément ferroviaire agit, dans tous les secteurs de la vie, comme un puissant facteur d'évolution. L'apport urbain désagrège la communauté rurale et le paysage humain, familial, social, moral est tout aussi bouleversé que le site naturel.

D'autres lignes ont été installées ou le seront bientôt. La Thudinie et la Thiérache sont dotées de voies ferrées. La ligne de Charleroi à Erquennes recoupe les nombreux méandres de la Sambre. Elle franchit quinze ponts. La ligne de Charleroi à Vireux, établie dans la vallée de l'Eau d'Heure, stimule l'activité minière de la région qu'elle traverse. Elle emprunte de nombreux tunnels, prend appui sur d'audacieuses architectures. Dépourvu de toute communication avec l'extérieur, le pays de Chimay est relié, à son tour, à Charleroi, à Mons, à la Meuse. Il rompt enfin son isolement et les facilités de transport qui lui sont désormais offertes amènent ses quelques industries — dont celle du verre, à Momignies, à Rance et ailleurs — à abandonner définitivement l'emploi du combustible traditionnel : le bois, au profit de la houille. La forêt de la Fagne chimaicienne, qui forme la chaîne faîtière de l'Entre-Sambre-et-Meuse, devient le lieu d'un défrichement intensif. De nombreux « sarteux », venus de diverses régions : Olloy-sur-Viroin, Nismes, Ciney, Havelange... grâce au nouveau moyen de transport, s'attaquent à cette nature dont l'intégrité s'était maintenue depuis toujours. Ils aménagent des exploitations agricoles qui ne répondront que médiocrement aux espoirs de leurs promoteurs. Partout, l'activité est grande. Toute l'économie du pays est cravachée, stimulée par le rail et par les industries qui lui doivent l'existence ou leur nouvelle

fortune. Il faut du bois pour les traverses où poser les voies et les bûcherons sont assurés d'avoir du travail pour longtemps. Il faut du charbon pour les locomotives et les houillères produisent à plein rendement. Il faut de la pierre pour faire du ballast et pour édifier les gares. Les carrières de Feluy, des Ecaussinnes, de Soignies et d'ailleurs s'efforcent de répondre aux demandes qui leur sont adressées. Il faut du fer, de l'acier, de la fonte, du cuivre, du zinc, du verre à vitres, du ciment, des briques et quantité d'autres matériaux. Le paysage, éventré par les trous des carrières, se hérise de cheminées, de bâtiments d'usines, d'architectures métalliques. Les ports se remettent à vivre. Le rail envahit les quais de chargement et de déchargement. Les moyens de transport collaborent effectivement. Le train et le bateau se partagent l'ample tâche de refaire le monde.

De plus en plus, l'aspect du pays se modifie. Il est désormais impossible de freiner ou d'arrêter l'immense travail de remodelage de la terre qui s'accomplit. Le train de Charleroi à Namur circule au milieu d'un décor tournant, tour à tour industriel et bocager. A Pont-de-Loup, les jardins du château de Beaulieu ont été rognés par le chemin de fer qui a littéralement coupé Farciennes en deux, emportant sa Maison communale. Un énorme remblai s'avance jusqu'au milieu d'un bras de la Sambre qui est traversée sur un classique pont de trois arches précédé et suivi d'un viaduc. A Tamines, la voie est posée sur un remblai de 8 mètres de hauteur. Elle franchit à nouveau la rivière, s'insinue dans une tranchée qui la conduit à Auvelais. La Sambre est retraversée et le sera plusieurs fois encore. A Floreffe, c'est entre les piles d'un viaduc que l'on aperçoit, en surélévation, la magnifique abbaye. Plus loin, le rail côtoie un clocher à pic. La rivière sinue, serpent luisant, entre des prairies sans attrait. Puis, après une courbe, c'est le viaduc de la route de Bruxelles et, près de la Porte de Louvain, la gare de Namur.

En Campine, le chemin de fer court à l'horizontale parmi les champs maigres, les sables, les bruyères. Il côtoie des marais piqués de roseaux et de sombres sapinières. Les principaux clients de la ligne sont des voyageurs de commerce et des peintres ayant entendu parler des primitives splendeurs de Genck ou revenant vers elles après les avoir découvertes. Genck, alors, n'est qu'un pauvre petit village, charmant et vieillot, qui ne se soucie guère de ce que l'avenir lui réserve. Un jour viendra où cette terre s'éveillera à une vie nouvelle, imprévisible. Des charbonnages transformeront l'aspect du pays et Genck donnera naissance à trois cités distinctes : Winterslag, Zwartberg et Waterschei.

Ainsi, tout change et ne cesse de changer. Le chemin de fer est obligé de s'adapter à l'évolution qu'il a suscitée et qui menace de le dépasser. La première ligne du réseau, celle de Bruxelles à Malines, est aménagée, appropriée, surélevée afin d'éviter les dangereux passages à niveau et de réduire le temps de parcours. Plus tard, on entreprendra une réorganisation générale du réseau qui, par ailleurs, sera électrifié. Des sémaphores seront déplacés, remplacés, enlevés. Des caténaires seront posées et leurs portiques ou leurs potences soutiendront ces câbles d'alimentation que les pantographes ratisseront en crachant parfois du feu.

Amorcée en 1834 entre Bruxelles et Malines, la grande révolution paysagiste conduite par le chemin de fer continue, sans répit, par la force des choses. On remplace, supprime, élargit. Le rail est soumis à une vigoureuse cure de rajeunissement. Les réalisations s'ajoutent aux réalisations. On retouche le paysage patiemment édifié au cours du XIX^e siècle. Il ressemble toujours de moins en moins à son prédécesseur et toutes les difficultés surmontées l'ont doté d'un caractère hardiment pittoresque. Ce paysage, c'est celui de notre temps. Et c'est pour cela que nous l'aimons.

(A suivre.)



Le chemin de fer est obligé de s'adapter à l'évolution qu'il a suscitée.