



de muraille de Chine sur laquelle la voie est posée. Lorsqu'il y a lieu d'abaisser le niveau primitif du sol, on creuse, en tranchée, un couloir plus ou moins long. Les travaux qu'il est nécessaire d'accomplir méritent fréquemment la qualification de cyclopéens. Si l'on dispose actuellement de nombreuses machines appropriées aux travaux de la voie : bulldozers, pelles mécaniques, grues, groupes électrogènes, perceuses, tirefonneuses, bourreuses, cribluses mécaniques, etc., il fut un temps où l'on ne pouvait guère compter que sur la force musculaire de l'homme. Les remblais et déblais de l'époque héroïque, dont certains subsistent toujours, représentent une invraisemblable accumulation d'efforts physiques, de sueur, de cloches et de cals, d'éventrations et de tours de reins. Combien de terrassiers, de manœuvres, de rouliers, d'ouvriers plus ou moins spécialisés ont peiné, des années durant, pour les construire ?

Lorsque la voie est établie sur sol plat, les précautions à prendre sont fort minces. Pour les voies en remblais, il faut veiller à ce que les terres d'apport soient convenablement damées. Pour assurer un tassement satisfaisant, on fait rouler à vitesse réduite, sur les nouvelles voies, des convois lourdement chargés. Certains remblais, évidemment, ont causé bien des soucis aux techniciens des chemins de fer : coulages par infiltration des eaux pluviales, érosions, affaissements. Les parois des tronçons de ligne en déblais sont soumises au

PAYSAGES

PAR J. DELMELLE

FERROVIAIRES

III

REMBLAIS ET DEBLAIS

Pour circuler, le train a besoin de rails et, fixés aux traverses, s'appuyant sur une couche de ballast destinée à donner à la voie une certaine élasticité, les rails réclament une assise solide et plane. Pour établir cette assise, le terrain doit être aménagé, nivelé, exhaussé, abaissé. Lorsque la nature du sol est mauvaise — terrains boueux, fangeux, marécageux, instables ou trop friables — lorsque les caprices du relief rendent la chose trop malaisée ou trop onéreuse — ravins, vallées, collines, massifs rocheux, etc. — ou lorsque certains impératifs particuliers l'exigent — aires soumises aux crues périodiques des cours d'eau, etc. — le niveau requis est atteint par remblayage ou déblaiement ou au moyen de quelque ouvrage d'art : tunnel, pont ou viaduc. Dans la plupart des cas, même lorsque le pays n'est pas très accidenté comme c'est le cas en Flandre et en Campine, l'appropriation du sol est effectuée par addition ou soustraction, apport ou enlèvement de terre. Lorsqu'une surélévation s'impose, on édifie une sorte

même danger. Des mesures spéciales, destinées à prévenir ou à arrêter le glissement des terres, ont été appliquées : emploi de rails doubles ou triples formant des « ponts » au-dessus des endroits réputés dangereux des remblais, édification de murs ou de perrés de soutènement, ancrage de pieux de bois, de fer ou de béton, plantations d'arbustes, de buissons ou d'autres végétaux dont les racines accrochent et retiennent le sol.

Les voies en remblais et déblais du chemin de fer divisent le pays en une multitude de compartiments inégaux mais n'établissent pas, entre ceux-ci, des cloisons étanches, des barrières infranchissables. Percés par des tunnels routiers, surplombés par des passerelles ou des ponts, ces remblais ou déblais ne constituent donc pas des entraves à la circulation terrestre. Toutefois, ils font obstacle au regard, imposant au paysage, non sans discrétion parfois, leur existence.

Beaucoup de nos gares urbaines ont été construites à niveau du sol mais, pour sortir de la ville, pour échapper à l'étreinte des faubourgs et gagner le large, nombre de leurs voies se hissent sur des remblais ou se glissent dans de longues tranchées. A gauche comme à droite, le voyageur découvre un aspect inhabituel du décor citadin : murs de clôture, étroits et maigres

jardins, parcs dérobés, façades postérieures des maisons, cours d'usines encombrées de matériaux hétéroclites, pignons aveugles, chantiers, terrains vagues, gazomètres et autres architectures utilitaires. Vue ainsi à revers, la ville livre son intimité, simplement, sans pudeur. Parfois, elle la dissimule avec constance. La voie court tout au fond d'une tranchée coupée comme au tranchoir dans le sol de la ville. Ainsi en est-il, partiellement tout au moins, en ce qui concerne le chemin de fer de ceinture qui relie, via Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Noode, les gares de Bruxelles-Nord et du Quartier-Léopold. Les trains empruntant cette ligne roulent, à certains endroits, à quelque dix mètres en-dessous du niveau de la circulation urbaine. Figurant encore en projet sur une carte dressée à la date du 1^{er} janvier 1869, cette ligne — qui, pendant de longues années, devait desservir plusieurs stations intercalaires, dont une (existant toujours mais vouée, semble-t-il, à la pioche du démolisseur) établie à front de la chaussée de Louvain, à hauteur du boulevard Clovis — est toujours en exploitation. Plusieurs de ses tronçons ont été voûtés en 1952-1953 mais plusieurs autres sont toujours à ciel ouvert. Aux approches du Quartier-Léopold, la ligne s'évade de sa tranchée, passe au-dessus de la chaussée d'Etterbeek et se glisse sous le pont de la rue Belliard avant de pénétrer dans la gare. Il y a quelques années, elle franchissait la rue Belliard à niveau, sous la protection de barrières dont les fermetures fréquentes et prolongées stoppaient l'intense trafic automobile.

Elément du décor urbain, le chemin de fer fait irruption dans le paysage rural. En remblai ou en déblai, il jouxte routes et canaux. Quittant la gare monumentale de Vilvorde, mettant le cap sur Malines et Anvers, le train électrique roule, en surélévation, à travers la grasse campagne du Brabant et longe, là-bas, le beau domaine d'Hofstade qui, chose à signaler, doit son existence au rail.

On sait que c'est à même le sol qu'avait été établie la ligne inaugurale : Bruxelles-Malines, du réseau. La voie courait à travers champs sans être protégée, à l'origine, par une clôture interrompue, ici et là, pour permettre son franchissement. Par la suite, on défendit l'accès de la voie ferrée, des deux côtés, par un clayonnage et des passages à niveau furent créés aux divers points de rencontre avec des chemins de quelque importance. La fréquence des trains, leur vitesse accrue ainsi que d'autres raisons amenèrent l'administration à envisager, dans les premières années du XX^e siècle, la réalisation d'un vaste programme de modernisation du réseau. La mise en service de la locomotive à surchauffe système Flamme (destinée surtout, à l'origine, au remorquage des trains express sur la ligne très accidentée de Bruxelles à Arlon) et d'autres machines de traction d'une puissance, d'un poids, d'une longueur et d'un gabarit inédits, déterminèrent aussi, à cette époque, la reconstruction de nombre de remises, le reconditionnement des ateliers de réparation, le remplacement des ponts tournants devenus trop courts, le déplacement des signaux anciens situés trop près des rails, le recoupage de la toiture des marquises dans certaines gares, le recul des quais d'embarquement et de débarquement,

l'appropriation des voies et de leur profil, l'allongement des rails, le surhaussement d'un rail par rapport à l'autre dans les courbes, la suppression de quelques dizaines de passages à niveau, etc.

Particulièrement aiguë sur le parcours de Bruxelles à Malines et Anvers, la question de la suppression des passages à niveau devait être résolue, de 1905 à 1910, par le relèvement de l'assiette de la voie par remblayage, travail exécuté concurremment avec la mise de la ligne à quatre sections de roulement. L'entreprise nécessita d'énormes quantités de terres prélevées, pour une part, à Hofstade, localité brabançonne située à quelques kilomètres seulement de Malines.

Vers 1895, l'Etat belge avait fait l'acquisition, à Hofstade, entre la chaussée de Tervueren à Malines et le canal de Louvain au Rupel, d'environ 200 hectares de terrains sablonneux, couverts de landes et de sapinières, afin d'en tirer de quoi édifier les remblais envisagés. Des forages exécutés auparavant avaient prouvé l'absence, en cet endroit, d'une nappe aquifère souterraine. Les opérations de prélèvement commencèrent en 1905 ou 1906 et eurent notamment un résultat inattendu : celui de faire découvrir en 1909, à 15 mètres de profondeur, de nombreux ossements d'animaux préhistoriques : mammoth, éléphant, rhinocéros, bison, ours brun, etc., de coquillages d'eau douce, de débris de végétaux divers : chêne, pin, bouleau, noisetier, etc., et de fragments de roches cambriennes. Par ailleurs, au cours des travaux d'extraction, arrivé à une profondeur de 20 mètres environ, on eut la désagréable surprise de constater que l'eau des terres avoisinantes s'infiltrait dans la vaste excavation. Des pompes aspirantes et refoulantes furent mises en service afin de permettre la poursuite de l'exploitation de la carrière. En 1911, toute une partie de celle-ci était envahie sans retour et Malines envisagea même d'augmenter le volume des eaux par l'adjonction de quelques dizaines de milliers de mètres cubes pompés dans la Nèthe, à Duffel. En procédant de la sorte, la cité archiépiscopale aurait voulu créer un réservoir destiné à assurer son ravitaillement en eau de consommation. L'Etat, quant à lui, désirait maintenir cette réserve afin de satisfaire aux énormes besoins de ses chemins de fer dont les locomotives ingurgitaient de grandes quantités d'eau. Les hostilités de 1914-1918 mirent un terme provisoire aux palabres et, pendant ce temps, les eaux des alentours continuèrent à être drainées vers l'immense cratère artificiel, qui finit par se remplir peu à peu. La guerre terminée, les discussions et les tractations reprirent de plus belle et, en 1927, une convention intervint entre la Société nationale des Chemins de Fer belges (instaurée l'année précédente, pour un terme de 75 ans, avec le droit d'exploiter le réseau de l'Etat) et la municipalité malinoise. Cet accord autorisait la ville de Malines à puiser journallement, à Hofstade, 5.600 mètres cubes d'eau, représentant approximativement la millième partie de la capacité globale du lac. Ce captage journalier eut pour effet de provoquer un abaissement sensible du niveau du lac : 50 centimètres en un an, du 15 juillet 1927 au 15 juillet 1928, en dépit du sérieux appoint des eaux pluviales tombées pendant cette période.

Alors déjà, depuis l'été sec et torride de 1921, Hofstade servait de plage intérieure et, dans *L'Eventail* du 24 juin 1928, Léon Souguenet concluait un de ses articles de la sorte : « Si le lac de Hofstade n'existait pas, il faudrait l'inventer à proximité de Malines, juste à la distance qu'il faut pour une belle promenade dominicale. Il offre de l'eau, une plage, de la rêverie. Il permet de joyeux ébats hygiéniques à des gens qui n'ont pas le temps ou l'argent nécessaire pour aller à la mer. » Peu de mois auparavant, Octave Le Maire avait fait remarquer : « Ce lac n'est pas seulement un des plus grands lacs de la Belgique, mais il est aussi le seul qui ait une plage de sable blanc. Celle-ci s'est formée naturellement sous l'action du vent et des vagues. Le vent, n'étant affaibli par aucun obstacle sur l'immense nappe d'eau, y soulève certains jours de fortes vagues qui vont miner les rives sablonneuses du lac. Celles-ci s'écroulent, puis les vagues nivellent les éboulements provoqués, entraînant au fond de l'eau l'argile et les autres détritiques, en ne laissant sur la rive que le sable blanc. Sous l'action continuelle des vagues, la plage ainsi créée est constamment lavée et nettoyée et s'agrandit d'année en année. Les vents du Sud et de l'Ouest étant les plus fréquents dans notre pays, c'est sur les rives Nord et Est que cette plage s'est formée ; elle va s'élargissant vers l'angle Nord-Est du lac, parce que c'est à cet endroit que les vagues atteignent leur maximum de force, sous la poussée des vents dominants du Sud-Ouest. » (1)

En 1933, une plage de 750 mètres de longueur, très spacieuse, a été aménagée à Hofstade. Une grande partie de l'étendue liquide (environ 60 hectares sur un total de 80, ce qui situe ce plan d'eau immédiatement après Virelles dans la hiérarchie de ceux que compte la Belgique) fournit actuellement l'occasion, aux yachtsmen comme aux fervents de la rame, de goûter aux plaisirs de la navigation. Les joies de la baignade et de la natation y rassemblent, aux beaux jours, des centaines de personnes venues de la région bruxelloise, de Malines et de ses environs. L'ancien chantier d'extraction et ses abords, parfaitement aménagés, agrémentés de plantations, sont devenus un magnifique domaine géré par l'Etat, un centre de plein air et de délassement, un lieu de délicieuses promenades et un des principaux atouts touristiques du Brabant septentrional. Ainsi, grâce au chemin de fer, un site nouveau, plein de séductions variées, est venu s'ajouter à tous ceux que notre pays offre à l'amateur de fraîcheur, de calme et de beauté. Et c'est sans tirer vanité d'une réalisation dont il est à l'origine que, là-bas, en bordure du lac, du côté de la chaussée de Bruxelles à Malines, le train d'Anvers s'éloigne à toute vitesse. L'horaire est strict. Il ne peut s'attarder à égrener des souvenirs !

Par remblais et déblais, les convois passent et s'en vont, tricotant des bielles, se laissant guider par leurs rails qui ne sont plus qu'un dans l'éloignement :

(1) Revue du Touring Club de Belgique du 1^{er} octobre 1927. Voir aussi le numéro du 1^{er} octobre 1928 de la même publication.

*Routes de fer vers l'horizon :
Blocs de cendres, talus de schiste,
Où sur les bords un agneau triste
Broute les poils d'un vieux gazon...*

Nous avons vu souvent, jadis, des agneaux, des brebis ou des chèvres rongeant consciencieusement l'herbe des talus de nos voies ferrées. C'est à peine si le passage des trains les distrairait de leur verte gourmandise et l'on se demande pourquoi le poète — il s'agit, en l'occurrence, du chantre des *Forces tumultueuses* : Emile Verhaeren ! — a chargé la pauvre bête innocente de sa propre tristesse. Les nécessités de la rime — cet écho ! — expliquent sans doute le choix de son gris qualificatif mais, sans trahir la vérité, le poète aurait pu colorer ses vers autrement qu'en sombre car les agneaux ne sont pas nécessairement tristes et les pentes des remblais et des déblais ne sont pas toutes de schiste.

Des talus de schiste, il y en a, certes. D'aucuns paraissent même avoir été détachés de l'un ou l'autre de ces beaux jardins à rocailles précédant certaines villas haut perchées de la région mosane. A côté de ces talus que zèbre la pittoresque sauvagerie de la roche, il y en a d'autres, beaucoup d'autres qui ne sont que frémissements de branches et de feuilles, tapis herbeux sur lesquels se détache le sourire des fleurs de saison. Tous font partie de ce paysage ferroviaire parfaitement intégré, aujourd'hui, au décor de notre existence.

A l'origine des chemins de fer, l'homme a laissé, à la nature, le soin de donner une parure aux talus. Par la suite, il s'est mis souvent à collaborer avec elle, à chercher à améliorer son œuvre parfois un peu désordonnée, à discipliner son envahissante fantaisie. Il n'est pas toujours parvenu, partout, à réaliser ses intentions. Et, dans quelques cas, les nécessités de l'exploitation l'ont contraint à supprimer la futaie introduite par ses soins et à lui substituer des végétaux dont la croissance ne constitue pas une gêne ou un danger pour la circulation des trains.

Le touriste n'accorde que fort peu d'attention aux talus des chemins de fer sauf, bien entendu, lorsqu'ils déparent le paysage, lorsqu'ils sont délabrés, poussiéreux, noirs, cendreaux et revêches, ou lorsqu'ils servent, aux riverains, de déversoirs à ordures, de cimetières ménagers. Heureusement, les pentes des remblais et déblais souffrent de moins en moins de cette gangrène et la plupart d'entre elles forment, aujourd'hui, des bandes de verdure agréables à l'œil.

C'est au cours de l'entre-deux-guerres surtout que l'on s'est préoccupé du problème d'esthétique posé par les talus des voies ferrées. Divers groupements ont, à cette époque, fait entendre leur voix : associations touristiques, Société centrale forestière de Belgique, Chambre syndicale d'Apiculture, Commission royale des Monuments et des Sites... En 1925, cette dernière commission attirait l'attention du ministre des Sciences et des Arts « sur les avantages qu'apporterait au pays la multiplication des plantations mellifères sur les accotements des routes, sur les terrils, sur les talus des chemins de fer et des canaux. » Elle ajoutait : « On pourrait faire choix, pour ces semis et plantations, de

plantes et d'arbres les plus mellifères. » Enfin, elle pria le ministre « de vouloir bien intervenir auprès de ses honorables collègues, MM. les ministres de l'Agriculture et des Travaux publics, de l'Intérieur et du Travail et celui des Chemins de fer, afin que cette requête soit prise en considération. »

Le souhait exprimé par les divers groupements auxquels nous avons fait allusion devait être entendu. On s'est mis peu à peu, à partir de 1925, à nettoyer les talus envahis par les mauvaises herbes dont les graines se disséminaient dans les champs voisins, par les ronces, par les épines constituant d'inextricables refuges pour les rongeurs. On a procédé à des plantations expérimentales, question de se rendre compte des avantages et des inconvénients respectifs de certaines essences : aire de développement, entretien, fréquence des recépages, degré d'efficacité contre le ravinement, les éboulements et, en période hivernale, les chutes de neige... On en est arrivé, ainsi, à préconiser l'adoption de quelques espèces arbustives, des spirées, des symphorines et d'autres plantes n'exigeant pas de soins particuliers, ne causant aucun ennui au trafic, ne montant pas à l'assaut des poteaux télégraphiques, téléphoniques et autres, donnant des fleurs ou des fruits décoratifs agrémentant les abords de la voie, se bouturant facilement et drageonnant beaucoup. On a semé, on a repiqué, on a planté.

Progressivement, tant en Flandre qu'en Wallonie, frondaisons et floraisons ont éclairé et coloré les talus ainsi que les billes de clôture, les abords des maisons des gardes-barrière et des cabiniers, les terre-pleins des gares. Les sèves se sont mises à égayer le paysage ferroviaire : aubépines frissonnantes, corolles aux tendres reflets verts des groseilliers sauvages, touffes dorées des genêts, marguerites des prés, bouquets d'humbles fleurs... « Penchez donc la tête à la portière, en juin, conseillait Albert Bonjean (1), quand, pour vous évader de vos claustrations professionnelles, vous montez en chemin de fer la côte ininterrompue qui, de Spa, mène à Sart, puis à Hockai. C'est tout simplement merveilleux. Des deux côtés de la voie, ce sera le règne ardent et prestigieux des genêts, des genêts, des genêts aux magnifiques fleurons d'or. C'est une lumière vibrante, animée du bourdonnement incessant d'abeilles butineuses, un éclatement de teintes chaudes, la magie griseuse du soleil. Un peu plus tard, quand les derniers jours de juillet annoncent déjà un peu l'automne, le spectacle change. Voici des coussins de bruyères prolongeant à l'infini, le long de la voie monotone, la mélancolie de leurs clochettes mauves et sauvages. En toute saison, de jeunes bouleaux, des charmes touffus, des pins sylvestres aux ramures tourmentées... »

Le spectacle n'atteint pas, partout, la même végétale splendeur mais, partout ou presque partout, le cheminot a aidé la nature, collaboré avec elle en vue d'embellir le paysage, afin de le rendre plus accueillant, plus souriant, plus agréable. L'amour de la belle mécanique n'exclut pas celui des plantes et des fleurs qui insèrent, dans la prose de nos journées, le mince et précieux fil d'or de la poésie. (A suivre.)

(1) Dans la Revue du Touring Club de Belgique, 15 janvier 1926.



Par remblais et déblais,
les convois passent et s'en vont...