

# PAYSAGES

PAR J. DELMELLE

# FERROVIAIRES

V

## SUR LES COTES DE LA VOIE

Le chemin de fer évite ou franchit les obstacles que la nature oppose à sa conquérante progression. Lui-même constitue une entrave à la circulation en surface, particulièrement au trafic s'effectuant par route. A l'époque de la mise en service des toutes premières lignes, lorsque les trains ne roulaient qu'à la vitesse horaire de 25 ou 30 kilomètres, alors que les convois étaient très courts (ils ne comportaient généralement qu'une machine et 7 voitures : 4 de troisième classe, 2 de deuxième et une de première), la nécessité de défendre les abords de la voie ne s'imposait pas, semble-t-il, de façon impérieuse. Il n'y avait que relativement peu de trafic routier, celui-ci était lent et la surveillance exercée par le personnel apparaissait amplement suffisante. A la sortie et à l'entrée des agglomérations, un « coureur » armé d'une cloche et d'un drapeau précédait le convoi au pas de course afin de prévenir et d'écartier le public trop curieux. Dans les champs, le machiniste signalait l'arrivée de son train au moyen de la cloche avertisseuse dont sa machine était pourvue (et qui devait

être remplacée, plus tard, par le sifflet à vapeur puis, sur les michelines et les trains électriques, par le klaxon) et cela suffisait à éviter tout accident. Interpellé un jour sur le cas embarrassant d'une vache égarée sur les rails au moment de l'approche d'un convoi, l'ingénieur Georges Stephenson — le « père » de la locomotive — devait répondre simplement : « Très embarrassant, en effet... pour la vache ! » Ce trait est symptomatique de l'état d'esprit régnant à l'époque. Il fallait faire place nette devant le train : manants, écartez-vous, le Roi va passer !

On ne tarda toutefois pas à isoler la voie par l'érection de clayonnages, de treillages, de barrières, de palissades ou, plus simplement, de pieux réunis par des chaînes ou des cordes tendues. Aux premières clôtures, très fragiles, très symboliques, en ont succédé d'autres, solides, faites de rangées de billes dressées, de grilles en fer, de murs aveugles, de plaques de tôle ou de béton participant également au décor dont nous avons déjà esquissé les grandes lignes. Dans les campagnes, lorsqu'elle n'était pas en remblai ou en déblai et défendue — dans ce cas — par des talus, la voie devait être fréquemment séparée des prairies et des cultures par des fossés et, moins souvent, par des plantations serrées et griffues.

Dans la double enceinte protégeant la voie de part

et d'autre, on devait ménager, là où un chemin croisait le rail, une ouverture, une trouée, un passage à niveau. Beaucoup de ces passages à niveau, à barrières roulantes ou pivotantes, à chaînes ou à bras mobiles, ont été pourvus — dès avant 1850 — d'un gardiennat permanent, semi-permanent ou occasionnel. La multiplication des véhicules automobiles a progressivement augmenté le « produit de circulation » de certains d'entre eux tant et si bien que, dès les premières années du XX<sup>e</sup> siècle, on en est arrivé à préconiser leur suppression. Précisons que le « produit de circulation » d'un passage à niveau s'obtient en multipliant l'un par l'autre le nombre de trains et le nombre de véhicules routiers qui le franchissent journallement.

Après avoir créé les passages à niveau, on en est donc venu, quelques décennies plus tard, à envisager leur suppression pour des raisons de sécurité d'abord, par économie ensuite — le gardiennat s'avérant très onéreux ! — et pour éviter, enfin, les pertes de temps provoquées par leur fermeture fréquente et prolongée obligeant les usagers de la route, dans certains cas, à faire de longs détours afin d'aller rejoindre et de poursuivre, après bien des crochets, leur itinéraire

normal. Un chroniqueur touristique (1) notait déjà en 1908 : « *L'intensité du trafic a nécessité, de plus en plus, l'établissement des voies ferrées à des hauteurs inaccessibles aux dangereux passages à niveau.* » Un de ses confrères, en 1921 (2), écrivait de son côté : « *Le vrai remède, le plus radical, serait la suppression des passages à niveau.* » Avant d'en arriver à l'application quasi systématique de cette mesure, des améliorations considérables devaient être apportées : perfectionnement de l'annonce des trains entre les postes de signalisation et les passages à niveau gardés, installation de signaux acoustiques et lumineux, annonce automatique — par signaux sonores et lumineux — de l'approche des trains aux passages à niveau non gardés et, dans certains cas, fermeture automatique des barrières. Depuis la fin de la dernière guerre, bon nombre de passages à niveau ont été supprimés, notamment sur les lignes rayonnant autour de Bruxelles et de Liège. Plus d'une trentaine ont disparu, ainsi, sur la ligne de Bruxelles à Mons. Les panneaux de signalisation et de sécurité, qui avertissaient jadis les usagers de la route de leur proximité immédiate, appartiennent désormais, pour la plupart, au folklore du rail. Toutefois, il subsiste encore, sur le réseau, plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de passages à niveau dont les barrières ont longtemps servi d'accoudoirs aux curieux trouvant plaisir à regarder passer les trains, à sentir passer le vent de la vitesse et de l'évasion sur leurs visages de sédentaires impénitents. Certains passages à niveau, disparus ou existant encore, ont toute une histoire, digne d'être contée : Saint-Ghislain, Jambes, Ruisbroek, Tirlemont... D'aucuns, se situant sur le parcours de processions, de cortèges, de courses cyclistes ou de rallyes automobiles, ont été témoins de scènes pittoresques, souvent divertissantes.

D'importants travaux d'adaptation de la voie et la construction de nombreux ouvrages d'art ont été nécessités, comme nous l'avons fait remarquer précédemment, par la suppression de certains passages à niveau. Si l'on ne voit plus, aussi souvent qu'auparavant, leurs longs bras mobiles monter ou descendre au-dessus des routes, comme des fléaux de balances, on continue à voir se dresser, vigilants gardiens de la voie ferrée, mâts, pylônes, potences, antennes et charpentes métalliques compliquées. Leur géométrie, surtout verticale, rompt l'horizontale perspective des rails et fait partie intégrante du paysage ferroviaire.

Toutes les sentinelles veillant ainsi le long des rails n'ont pas une même forme, une silhouette identique, un profil semblable. Toutes ont une fonction bien définie. Certaines, immenses réverbères, élèvent vers le ciel une sorte de cloche renversée d'où, lorsque la nuit se fait, tombe une poussière lumineuse. A côté de ces lampadaires géants, de ces lustres simplifiés, il y a les poteaux noirs, simples ou doubles, de la télégraphie et de la téléphonie avec leurs isolateurs de porcelaine blanche ou de verre disposés en quinconces, en gradins ou en parallèles. Il y a aussi les grands poteaux d'arrêt, les imposants pylônes vers lesquels

convergent des dizaines de fils venant de toutes les directions. Il y a, en outre, la gamme très étendue des poteaux de la signalisation mobile et fixe, à une ou plusieurs positions, et, depuis quelques années, les innombrables équerres, portiques et mâtures supportant, comme des agrès, les lignes de contact de la traction électrique.

Toute cette géométrie n'a pas surgi d'un coup. Elle n'a pas été tracée, sur la page mouvante du ciel, par une seule main. L'électricité n'est entrée au service de la communauté qu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, substituant progressivement la clarté de ses lampes à celle, plus pâle, plus incertaine et clignotante, du bec Auer. La télégraphie, qui a fait son apparition vers 1850, a précédé la téléphonie de quelque 30 années. Quant à la signalisation optique, elle existait depuis l'antiquité et il suffisait, comme Chappe l'avait fait pour les besoins de l'administration napoléonienne, de l'adapter aux exigences particulières du chemin de fer, ce qui devait se faire d'assez bonne heure. Cependant, ici comme en ce qui regarde les passages à niveau, son utilité ne s'est pas révélée immédiatement.

En 1840, effectuant — sur notre jeune réseau — son premier voyage en chemin de fer, Gérard de Nerval notait en gare de Malines : « *Nous voilà tous en pleine nuit sur le champ de la station, où s'entrecroisent cinq à six voies différentes : les convois viennent, tournent et fuient autour de nous, comme des traîneaux sur la glace ; il en est qui s'arrêtent pourtant ; on crie, Bruxelles ! Tirlemont ! Louvain ! Saint-Trond ! Les gardiens affairés errent avec des torches. Il s'agit de se reconnaître au milieu de ce désordre nocturne* » (1).

Il semble bien que le trafic, tant diurne que nocturne, se situait plutôt, à cette lointaine époque, sous le signe d'un certain désordre. La signalisation était inexistante. Toutefois, dès la tombée du jour, comme cela se fait encore actuellement, la dernière voiture de chaque convoi était munie, à l'arrière, d'une lanterne rouge.

Vers 1845, quelques accidents sérieux s'étant produits, on commença à se préoccuper du problème de la signalisation rendue de plus en plus nécessaire, d'ailleurs, par suite du développement du réseau, de l'accroissement du trafic et, aussi, des conditions de visibilité souvent mauvaises sous notre ciel brouillardé, brumeux, bouché et pluvieux. En 1848 déjà, un journaliste, ne manquant pas d'un certain bon sens pratique, préconisait l'emploi de « disques visibles » destinés à prévenir le machiniste de la présence d'un obstacle ou de quelque danger. Il suggérait également l'adoption de signaux, éclairés durant la nuit, et de fanaux lumineux placés, le soir, « *aux passages de niveau et autres points par où les bestiaux et des gens peuvent s'introduire sur la ligne et former un obstacle sur la voie* ». On instaura, à partir de 1850, un premier système de signalisation dont l'efficacité devait être accrue par des perfectionnements successifs. En 1868, l'enclenchement Saxby fut appliqué à une partie des signaux existants. En 1874, on commença l'installation du « block-system »

(1) Voir la Revue du Touring Club de Belgique du 15 septembre 1908.

(2) Voir la Revue du Touring Club de Belgique du 1<sup>er</sup> juillet 1921.

(1) Voir la Revue du Touring Club de Belgique, article de François Vermeulen, 1<sup>er</sup> août 1949. Il est surtout question, dans ce texte, du tunnel de Kuntich que Gérard de Nerval traversa de part en part, voyageant en chemin de fer.

assurant la protection des trains en ligne par les appareils de correspondance de block enclenchés avec les signaux. La généralisation de cette pratique eut d'excellents résultats que l'électricité et le téléphone ne pouvaient manquer d'améliorer encore. C'est en 1903 que l'électricité fut employée pour la première fois, à Anvers, à la manœuvre des signaux et des aiguillages. Faisant l'objet de soins attentifs, la signalisation allait bénéficier, après 1926, année de la reprise du réseau de l'Etat par la Société nationale des Chemins de fer belges, de nouvelles études approfondies et de mises au point. En 1933, la signalisation lumineuse de jour et de nuit fut appliquée, pour la première fois, sur la ligne de Charleroi à Namur. Cette signalisation à feux rouges et verts, très visibles de loin, même pendant les heures les plus claires de la journée, fut instaurée ensuite sur la nouvelle ligne électrique de Bruxelles à Anvers et sur d'autres parties du réseau. En 1934, on inaugura, à Bruxelles-Nord, une installation importante de manœuvre agissant solidairement sur les aiguilles et les signaux. En 1939, lors de la mise en service des trains omnibus sur la ligne de Bruxelles à Anvers, diverses sections de celle-ci furent dotées du block automatique. D'autres progrès encore devaient être réalisés par la suite, après la désastreuse parenthèse de 1940-45 durant laquelle les installations de signalisation avaient subi de larges destructions : 165 cabines mécaniques et 38 cabines électriques détruites ou fortement endommagées. Ces progrès portèrent, notamment, sur l'amélioration des télécommunications, sur l'installation de centraux téléphoniques automatiques avec intercommunication automatique dans les grands centres, sur l'établissement d'appareils pour ondes porteuses à haute fréquence et par l'adoption de nouveaux signaux lumineux. Tout cela devait se faire parallèlement à l'amélioration des divers services de dispatching, système permettant de suivre l'évolution des trains, de façon instantanée, continue et parlante, sur l'ensemble d'une ligne ou d'un groupe de lignes déterminées et de transmettre sur-le-champ les ordres ou avis, requis par la situation, à tous les postes échelonnés le long de cette ligne ou de ces lignes. La première installation de dispatching a été mise en service le 1<sup>er</sup> octobre 1921 sur la section de ligne de Bruxelles-Nord à Namur. Son poste principal, disposant de deux circuits téléphoniques à sélecteurs à courants alternés et de deux circuits ordinaires, était installé rue de Brabant, à Bruxelles.

Les signaux, ainsi, se sont multipliés. Et, comme les générations se bousculent, les nouveaux ont peu à peu relégué les anciens dans une ombre définitive.

On voit aujourd'hui, le long des voies, jalonnant leur tracé et le signalant au loin, quantité de sémaphores à palettes rectangulaires rouges, à palettes en forme de flèche, peintes en jaune, ou à feux de couleurs — rouge, vert, jaune orangé — tenant, à l'œil vigilant et scrutateur du machiniste, un langage n'ayant plus, pour lui, aucun secret. C'est une sorte d'esperanto international, ayant l'avantage de ne comporter qu'un nombre réduit de mots dont chacun a une signification bien précise, importante, essentielle, vitale. On voit aussi, aux abords des bifurcations ou à l'entrée des

gares déployant en éventail le grill impressionnant de leurs rails, d'encombrants signaux en chandeliers à plusieurs mâtereaux de hauteurs inégales, des signaux lumineux de jour et de nuit, des portiques semblables à des arcs de triomphe rassemblant, en dessous de la corniche, une somme de précieuses indications pour les conducteurs de trains. Il y a, en outre, en avant de nombre de signaux, d'étroits panneaux de béton, généralement dressés à la verticale, quelquefois disposés en oblique, perpendiculairement à la voie ou légèrement de biais, portant — en noir sur fond blanc — d'une à cinq larges barres transversales. Ils se succèdent tous les 50 mètres et avertissent le machiniste de la proximité d'un signal dont il lui faut tenir compte.

Multiplés signaux, panneaux divers : toute leur géométrie s'inscrit, en traits volontaires, accusés, précis et bien apparents, sur le paysage. Ils s'incorporent à lui. Lorsque la nuit se fait, ce hérissément singulier s'enfonce dans les ténèbres qui le diluent. Il resurgit cependant aussitôt, métamorphosé en cônes, cercles et points de lumière diversement colorée. Les poteaux continuent à tendre, à bout de bras, ces clartés qui ponctuent impérativement les multiples voies ferrées, démêlent leur écheveau d'acier, signalent l'étirement des rails, commandent et dirigent la fuite rapide des trains. Toutes ces balises affirment et maintiennent, au creux de l'obscurité la plus profonde, la victorieuse permanence de la présence ferroviaire. « *Chaque matin, écrit Etienne Cattin au sujet d'un de ses personnages (1), il aime voir les signaux qui lancent leurs feux rouges, jaunes et verts dans la nuit en attendant les trains qui leur feront changer de couleur au passage. Il sait que le rouge leur barre la route, que le jaune les fait ralentir et que le vert les laisse passer...* »

Il y a aussi, au long des lignes électrifiées, les poteaux pour support de caténaires. Les uns ressemblent à des gibets et les autres à de grandes croix sans victimes. La plupart sont en forme de portique. D'autres encore font penser à de fines danseuses surréalistes faisant des pointes et tendant leurs bras, l'un à l'horizontale, l'autre en arc de cercle vers le bas. Leur succession forme une sorte de galerie de sculpture abstraite utilisant, de préférence, le fil de fer et la barre de soudure. La hauteur de ces poteaux, comme leur portée, est extrêmement variable. Les uns montent allègrement jusqu'à 13, 18, 23, voire jusqu'à près de 30 mètres. Ils sont fermement ancrés dans des massifs de fondation en béton armé et l'on évoque parfois, en les regardant, ces hauts arbres accompagnant dans leur lent voyage, jusqu'au bout de l'horizon, les paisibles canaux de Flandre. Ils tiennent, au-dessus de la voie, au moyen de fils de suspension, les câbles sans fin de la traction électrique. Quelles Parques, en quels lieux mystérieux, ont dévidé ces longs fils au creux desquels circule une redoutable et merveilleuse puissance ?

Au long des voies se dressent encore d'autres architectures. Voici, près de tel passage à niveau que franchit un chemin de campagne, la maison du garde-barrière. Elle est humble, sans ambition architecturale,

(1) Dans *Ceux du Rail*, Collection Marabout-Junior, Editions Gérard, Verviers, 1958.

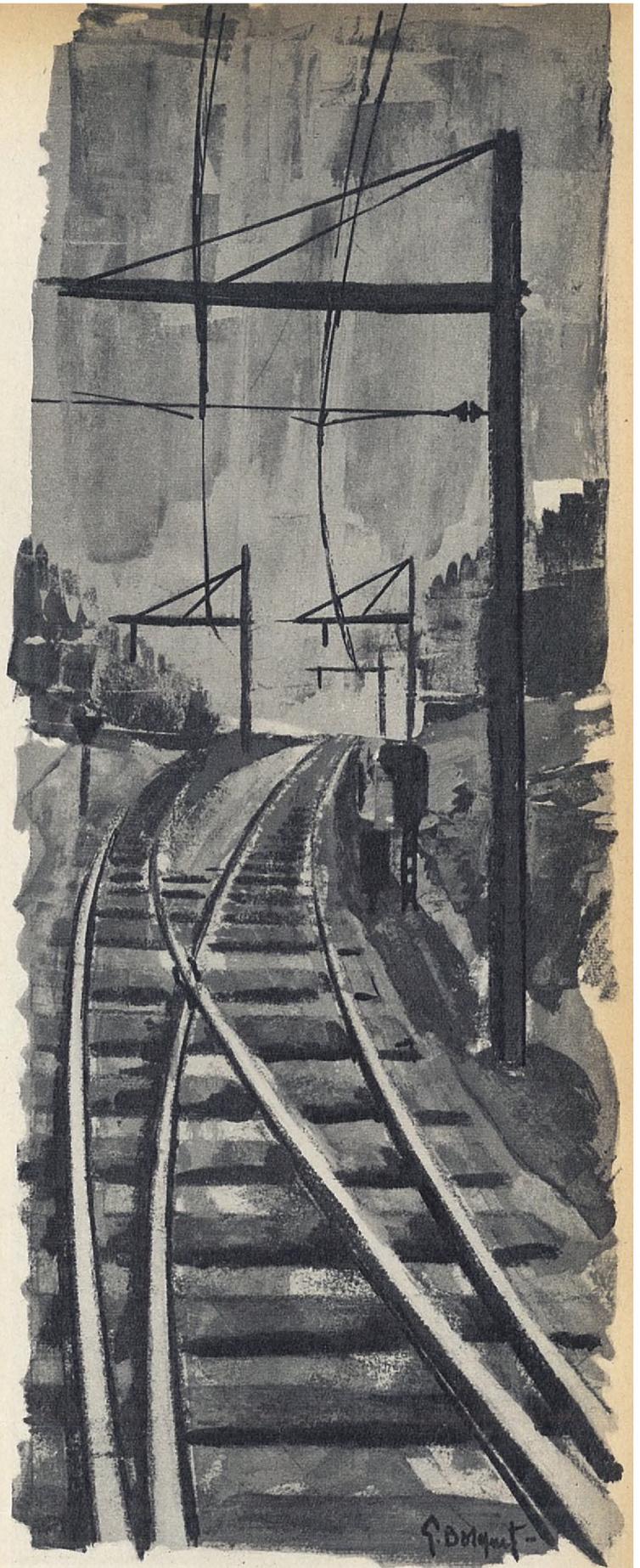
et se dresse dans l'angle rectangle formé par le chemin d'une part et, d'autre part, par la voie, le ballast, les rails. Sa façade est tournée vers la voie qui est, tout à la fois, sa justification, son souci, son paysage. Elle est cernée par un petit jardin clôturé de vieilles traverses créosotées. Ce petit jardin, mi-floral, mi-potager, est le violon d'Ingres du locataire. Celui-ci n'est pas toujours, bien au contraire, de sexe masculin. Souvent, c'est la femme qui a la responsabilité de l'ouverture et de la fermeture du passage. Lui, le mari, est manoeuvre, piocheur de voie, lampiste ou graisseur.

Voici aussi, en bordure de la voie, une « signal-box » ou cabine où sont concentrés les leviers ou manettes commandant les aiguillages et signaux par transmission mécanique ou électrique. Combien y en a-t-il de semblables entre Ostende et Arlon, entre Roosendaal et la frontière française ? Identiques par le rôle qui leur est assigné, elles ne le sont pas toujours par l'apparence extérieure. Certaines ont été édifiées il y a longtemps et ont l'air d'être de grandes cages vitrées autour desquelles, en rebord, court un balcon-promenoir protégé par une grille sur tout le pourtour. Ces serres-observatoires, à l'intérieur desquelles s'affairent — mais sans fièvre — les responsables de la signalisation, sont portées et élevées au-dessus des voies par un ou plusieurs socles en maçonnerie ou par quelques grosses poutrelles métalliques. On y accède, comme au poste de commandement d'un navire, par une échelle ou un escalier en fer. D'autres ressemblent à des maisons étroites, construites tout en hauteur. D'autres, parmi les plus récentes, font quelque peu penser — c'est le cas pour la cabine de Forest-Midi — à des villas modernes, aux lignes sobres, nettes, fonctionnelles, dans lesquelles la lumière pénètre à flot par de larges baies. Toutes ces « signal-boxes » jouent un peu le rôle de l'organiste dont le jeu, à l'église, ordonne tout le déroulement de certains offices. Les cabiniers manoeuvrent un autre clavier et, de leur attentive dextérité, dépend le bon fonctionnement du chemin de fer, la sécurité de milliers de personnes.

Il y a donc les passages à niveau, les poteaux, les signaux, les maisons des gardes, les cabines de signalisation et, aussi, les auvents qui se dressent ici et là pour permettre aux ouvriers de la voie de s'abriter en cas de mauvais temps, les châteaux d'eau et, à proximité de ceux-ci, non loin des gares ou des dépôts, ces grands robinets monumentaux que sont les pompes à eau. Sans eau, du temps de la vapeur (et ce temps n'est pas encore tout à fait fini), il n'y avait plus de trains.

Si les pompes n'ont pas droit à une particulière attention, il n'en est pas de même quant aux châteaux d'eau dont certains sont d'une architecture curieuse et, parfois, originale. Existents-ils encore les deux châteaux d'eau en forme de minarets, édifiés à Anvers, que nous montre une vieille photo jaunie ? S'ils ont disparu, d'autres subsistent, d'autres ont été construits tel celui, d'une élégante sobriété de lignes, de Bruxelles-Midi. Eux aussi sont des éléments de l'ample décor devant lequel le chemin de fer offre l'intense, dynamique et permanent spectacle — un vrai show non-stop ! — de ses allées et venues !

(A suivre.)



Leur géométrie, surtout verticale, rompt l'horizontale perspective des rails.