PATRIMOINE HISTORIQUE

Chaque entreprise commémore sa décennie, demi-siècle, centenaire.

A ces occasions, l'attention est attirée d'une part sur les témoins du passé et d'autre part sur les réalisations les plus récentes, afin d'apprécier la croissance et le développement de l'entreprise.

La première de ces occasions pour les chemins de fer en Belgique en 1885, a été l'inauguration en 1885 de la ligne Bruxelles - Malines (1835). Etant donné que la technologie du chemin de fer n'avait pas encore pris un grand essor, le développement du transport en général à travers les temps fut représenté par un cortège historique.

D'autres occasions évoquant un retour dans le passé furent les expositions mondiales. Citons pour mémoire, Gand 1913, où "het Land van Waes" et une maquette du "Belge" (en grandeur réelle) furent exposées près des locomotives modernes. Plus tard également, Bruxelles 1935, où la maquette du premier train Belge fut installée à côté du matériel moderne, belge et étranger dans le palais 5 du Heysel, aménagé en modèle de gare moderne.

A mesure que le progrès prend d'autres formes physiques, il apparaît après un certain laps de temps, un besoin de conserver des anciennes machines, des objets pour leur valeur culturelle, sociale, économique, industrielle et historique. La suite logique est donc de rassembler dans un musée les témoins du passé.

En 1951 le musée du chemin de fer dans l'ancienne gare de Bruxelles-Nord ouvrait ses portes à l'occasion des 25 ans de la SNCB. Lors de la construction de la jonction Nord-Midi, la collection fut toutefois transférée à Bruxelles-Congrès. Un nouveau musée n'était pas prévu à l'origine. Toutefois, lors de la construction de la gare de Bruxelles-Nord, deux locaux - à l'origine prévus comme restaurant - furent libérés et réservés aux collections anciennes. Néanmoins, le musée ouvert en 1958, fut dès le début trop exiger et les agrandissements s'avérèrent nécessaires.

Dans les années soixante, un nouveau projet fut élaboré : l'aménagement du musée des Transports. Dans ce nouveau musée prévu à Tervueren, les chemins de fer prendraient place auprès des PTT, de l'aviation et de la navigation. Grâce à la création d'une ASBL, qui existe encore, le projet de transfert du matériel historique de la SNCB vers le musée de Tervueren fut abandonné. Le matériel déjà conservé pour le musée des Transports fut transféré dans les abris pour le matériel de transport (ABMT) à Louvain. Certaines pièces furent restaurées et exposées à Bruxelles-Nord lors des adieux solennels de la traction à vapeur en 1966. La conservation fut prolongée à Louvain grâce à l'engagement désintéressé et discret de cheminots. Alors que la collection était lentement étendue, non seulement à Louvain, mais également à différents endroits du réseau, naquit dans les années septante, le désir de revoir les vieilles locomotives à vapeur en activité, et ce avant tout à la demande de certains groupes, comme par exemple l'industrie du film, les amoureux du rail, les membres du personnel intéressés, etc. . . .

Le cinquantième anniversaire d'existence de la SNCB en 1976, fut l'occasion de rencontrer cette idée. La locomotive à vapeur 29.013 fut d'ailleurs mise en état de marche afin de répondre à cette demande. En même temps, l'intérêt pour l'archeologie industrielle grandissait dans notre pays. Ces deux éléments réunis annonçaient une nouvelle phase pour la conservation du patrimoine historique de la SNCB. A partir de cet instant, conserver ne fut plus une affaire discrète - cela fut activement soutenu par l'autorité de la SNCB. La preuve, cette même année, une première note interne détermina que les "témoins du passé"", ayant une importance historique pour la société, devaient être conservés. De plus, la fondation de plusieurs associations touristiques du chemin de fer augmentait la demande d'objets industriels de la SNCB. La SNCB fit donc de son mieux afin d'accéder le plus possible à ces demandes, tout en assurant la sécurité de son patrimoine historique. La Commission du Patrimoine Historique fut instaurée fin 1989. Ses objectifs sont :

- définir la notion même de Patrimoine Historique. La Commission déterminera quels sont les sites, immeubles, véhicules-moteurs ou non -, objets ou documents qui ont ou peuvent acquérir une réelle valeur historique et qu'il importe donc de préserver;
- fixer les limites en matière de biens ou d'objets à conserver. La Commission s'efforcera de préciser, en fonction de leurs caractéristiques et de l'intérêt qu'ils présentent, les longueurs de lignes, le nombre d'ouvrages et d'immeubles, le nombre de véhicules, d'objets, d'équipements qu'il y a lieu de préserver;
- déterminer les méthodes et les moyens à mettre en oeuvre pour assurer la conservation, la restauration, la mise en valeur des lignes, immeubles, véhicules ou objets choisis. A ce sujet, la Commission examinera entre autres l'opportunité pour la SNCB d'agir seule ou, au contraire, de s'entendre avec des organismes crédibles prenant en charge la conservation et la restauration de certains immeubles, véhicules ou objets, ceux-ci restant la propriété de la SNCB et devant être restitués sous certaines conditions. Dans cette optique, la Commission tiendra bien entendu compte des éléments relatifs à la sécurité, aux aspects juridiques, budgétaires et autres des divers cas traités. En outre, dans son action, la Commission s'efforcera de rechercher et d'appliquer les méthodes et moyens permettant aux actions de conservation et de valorisation du Patrimoine Historique de contribuer à l'amélioration de l'image de la SNCB auprès du public, afin d'accroître l'utilisation de ses services.

Dotée d'une structure multidisciplinaire et oeuvrant simultanément dans plusieurs secteurs de l'activité ferroviaire, la Commission du Patrimoine Historique pourra accueillir les diverses demandes ou propositions qui sont et seront encore formulées concernant la préservation des témoins du passé.Celles-ci seront alors examinées et traitées conformément aux principes généraux et aux règles de base qui auront été élaborées comme indiqué ci-dessus.

Cette organisation et cette méthode de travail permettront à coup sûr de renforcer la cohérence et l'efficacité de la politique de conservation et de mise en valeur du Patrimoine Historique ferroviaire, tout en précisant et améliorant nombre de relations avec des personnes ou groupements qui veulent agir dans le même esprit que la SNCB en cette matière. Cela ne pourra que davantage servir cette belle et noble cause que constitue la préservation des actuels - et futurs - témoins du passé dans cet important secteur de notre histoire nationale. Nos concitoyens actuels et les générations futures nous en sauront assurément gré.

Afin de pouvoir réaliser tous ces objectifs, il était nécessaire de désigner un atelier supplémentaire en plus de celui de Louvain, afin de pouvoir conserver les objets et archives qui constituent les témoins de notre passé. Le choix s'est porté sur l'atelier de traction de Haine-Saint-Pierre. Situé dans le centre, là où de nombreux témoins nous rappellent la période d'industrialisation, celui-ci représente un complément digne de Louvain, Les installations assez spacieuses de l'atelier nous permettront d'y amener le matériel historique de traction qui se trouve actuellement disséminé en divers endroits du réseau. Les archives qui ne peuvent être conservées nulle part ailleurs seront également rassemblées à Haine-Saint-Pierre.

D'autre part, la collaboration et les contacts entre la SNCB et le CFV3V seront maintenus dans ce nouveau magasin du musée; car comme nous pouvons le constater, l'association de Mariembourg y restaure d'une manière particulièrement compétente son héritage industriel.

C'est d'ailleurs dans l'optique de ce nouvel avenir pour l'atelier de traction de Haine-Saint-Pierre que le CFV3V a souhaité y donner sa conférence de presse concernant ses activités prévues pour 1992.
