

Pour un musée des chemins de fer en Belgique

Notre époque se penche avec émotion et nostalgie sur le passé, parfois proche encore, qui fait vibrer les uns, rêver les autres.

Ce passé au contenu varié, s'étend de la diligence aux grands voiliers, aux navires à vapeur, à la métallurgie ancienne, aux chevalements à molettes des charbonnages... Il comprend aussi les gares enfumées, les tourbillons des cheminées des locomotives, les noms de trains légendaires, ceux des pionniers du rail, le souvenir d'une grande industrie nationale, les sifflets, les lanternes à pétrole.

A l'heure où naissent chez nous un peu partout de petits «musées» en tous genres, l'étranger a déjà consacré beaucoup de soins à la réalisation d'ensembles d'expositions ferroviaires remarquables.

A titre d'exemples, Mulhouse en France, Dresde en Allemagne, ainsi qu'une section du Deutsches Museum de Munich, Utrecht aux Pays-Bas, York et d'autres en Grande-Bretagne, Naples et une section du «Leonardo da Vinci» à Milan... Seuls les pays de l'Est,... et le nôtre se sont bornés à parquer du matériel dans l'espoir d'un futur musée.

Pourtant, nous fûmes titulaires de la première ligne ferrée continentale. Nous construisîmes — la même année — la première vraie locomotive à vapeur sur le continent européen, nous avons un jour possédé le réseau le plus dense, et une industrie ferroviaire extraordinaire.

Le retour aux sources du passé, la visite des musées vivants, couvrant toute l'histoire de leur objet, sans en négliger l'avenir, sont dans l'air du temps. La Belgique n'occupe pas encore la place qui devrait être la sienne dans le Gotha des collections ferroviaires.

Avant la guerre, quelques rares passionnés du rail et de la vapeur ont émis des souhaits et surtout des regrets quant à la conservation de machines vouées à la destruction. C'est peu, mais c'était déjà beaucoup, car semblable démarche apparaissait presque comme suspecte en ces années de folie ni souriante ni prévoyante. Les expositions universelles furent l'occasion de rassemblements considérables de locomotives variées. Gand, en 1913, offrait un musée potentiel réalisé pour ses visiteurs. L'air du temps humait alors la guerre et nos amis de l'Est se chargeraient bientôt de liquider un bonne part de

notre héritage industriel, qui leur était nécessaire, mais aussi leur portait ombrage.

En 1951, la SNCB (Société Nationale des Chemins de Fer Belges) établit une salle de reliques ferroviaires, avec quelques vitrines et une voie étroite dans une aile de l'ancienne gare du Nord. La démolition des anciennes gares bruxelloises entraîna une éclipse de ce musée. Il fut réinstallé en 1958 dans les locaux de la nouvelle gare du Nord. En cette année d'exposition il bénéficia de plus grands espaces modernes, sans toutefois accueillir de gros matériel, ni tous les trésors enfouis dans les magasins. Accessible gratuitement au grand public, il mérite certes une visite intéressante. Evidemment, les grandes absentes ne peuvent pas encore y être admirées.

Une association sera également constituée pour la fondation d'un musée des chemins de fer. Un site doit avoir été visé plus particulièrement à cette époque : l'ancienne gare, désaffectée il y a une vingtaine d'années, au terminus de la ligne de Tervuren. Le projet semble avoir sombré, car rien de positif ne fut concrétisé après des discussions, des études, des démolitions.

Bien que non dissoute officiellement, il apparaît que l'on ne doit plus rien attendre de cette association.

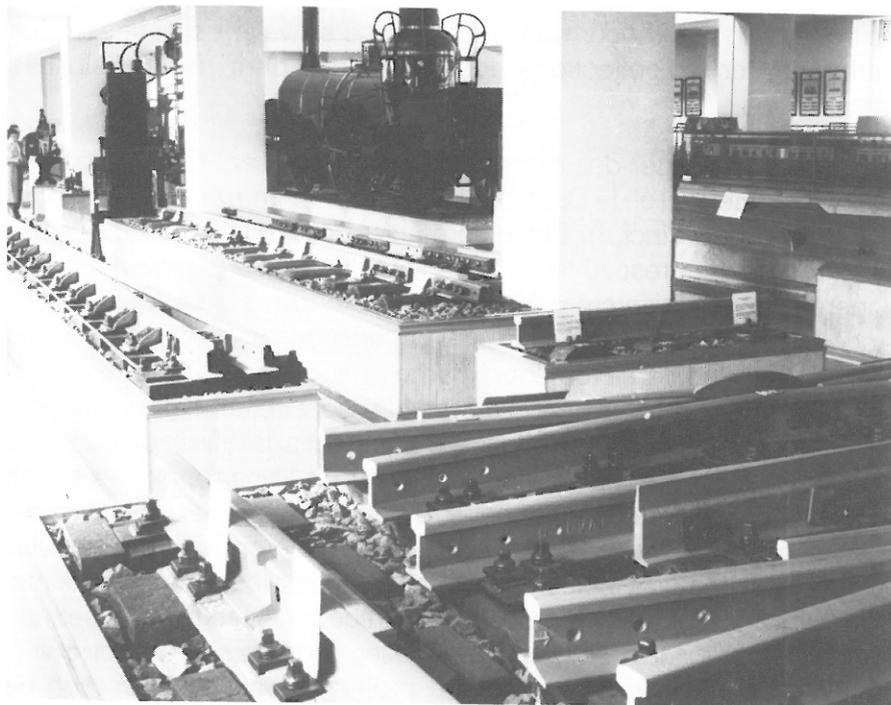
Du côté de la SNCB, la fin de la vapeur amena quelques individualités avisées à soustraire quelques locomotives à la voracité des chalumeaux. Elles trouvèrent asile dans la remise de Louvain, où beaucoup de machines étaient dépecées. Les annexes de ce dépôt furent également utilisées pour héberger le précieux matériel glané dans les recoins du réseau, les trains-écoles, les machines condamnées.

Progressivement, du personnel disponible sur place ou envoyé des ateliers centraux s'attacha à restaurer les rescapées; ce travail a été effectué à des degrés divers de perfection et d'achèvement. Certaines unités peuvent déjà être exposées, d'autres ont fait l'objet de soins de protection, il en reste encore sous la rouille. Les contraintes financières assez sévères pesant sur la société limitèrent l'action de restauration entreprise sur son matériel conservé. En résumé, les visiteurs peuvent se rendre au musée — non négligeable — de Bruxelles Nord ou profiter de quelques journées « portes ouvertes » à la remise de Louvain.

Les problèmes

Les musées ferroviaires connaissent des problèmes spécifiques se superposant à la problématique générale des musées. Le premier

aspect concerne les objets à exposer. Notre patrimoine est suffisamment riche. Effleurons ce sujet: une douzaine de locomotives à vapeur, dont les 2/3 sont restaurées et plusieurs sont en état de marche; une locomotive provient de la Compagnie du Nord-belge (1860) et deux autres sont d'origine étrangère. Ajoutons-y une chaudière typique, la «Pays de Waes» (voie étroite) à Bruxelles Nord et deux reproductions en bois de machines de 1835. Ensuite viennent les «diesels» et les électriques, des autorails et des automotrices, des grues, des voitures, des wagons, etc...



Vue intérieure du Musée de la Gare du Nord à Bruxelles.

Une collection de modèles à l'échelle, réalisés par les apprentis des ateliers, est exposée en vitrines. Il convient d'y joindre des modèles de démonstration, couples et mécanismes, un banc des systèmes de freins, le tout constituant un ensemble fort intéressant.

Les autres éléments comprennent un parc historique de la voie, une importante bibliothèque, un réseau miniature, des films, des collections iconographiques, des documents historiques, des souvenirs provenant de personnalités anciennes, des plaques de constructeurs de

locomotives, d'autres pièces détachées significatives, des signaux, des modèles réduits de gares et d'ouvrages d'art, etc...

Le problème suivant est celui du financement. Il est crucial et figure à tous les ordres du jour. Dans ce cas précis, il pourra trouver sa solution à l'occasion de la création, stable, d'un musée du rail belge. Un autre élément essentiel pour ce dernier est sa localisation. Cette dernière dépend des développements particuliers rencontrés dans l'étude constitutive pour ce futur musée. Un site adéquat doit disposer de beaucoup d'espace pour accueillir toutes les pièces encombrantes. Il doit être modulable pour permettre la mise en valeur des objets plus petits, abriter les collections documentaires, offrir des possibilités médiatiques.

On peut envisager des extensions, en y réunissant d'autres participations connexes (cf. le Deutsches Museum, les musées du transport, le Leonardo da Vinci...). Les critères d'accessibilité sont importants: raccordement au réseau ferré, liaison éventuelle à une gare pour passagers (genre Zaventem par autorails d'excursions, pourquoi pas?). Accès direct avec parking suffisant. Un ensemble de bâtiments créés spécialement coûterait fort cher, même beaucoup trop cher. Par contre, des édifices préexistants et adaptables sont nettement préférables, s'ils répondent aux critères ci-dessus et surtout s'ils offrent un cadre de grande valeur intrinsèque, de préférence en liaison avec les objets exposés, et typiques d'une époque, d'une technique, d'un art. Les difficultés possibles ne se limitent pas à cela. Situé en Belgique, le futur musée y rencontrera inéluctablement les problèmes communautaires, linguistiques, régionaux et autres. Des précédents fâcheux ne permettent plus d'éclipser cet aspect des choses. Notons en passant que la région bruxelloise accuse un retard prononcé dans la réalisation de son indépendance administrative comparativement aux autres régions. Ceci n'arrange rien. D'autant plus que toute autre situation ne saurait plus être envisagée sereinement.

Des difficultés locales particulières peuvent cependant surgir en ces divers points du fait d'actions de comités de quartiers, de la création de plans de secteurs perturbants, de réaffectations divergentes, de rénovations, de réhabilitations... Une autre menace peut encore provenir de l'intrusion d'affairismes dont l'idéal profond ne coïncide pas forcément avec l'intérêt des collections et de leurs visiteurs. Enfin les



**Musée de la Gare du Nord :
collection de modèles à l'échelle.**

combinaisons de complications possibles peuvent faire naître des problèmes nouveaux (différents interrégionaux, querelles de personnalités, aggravation des crises financières, internationales ou autres, catastrophes diverses, disposition du matériel de la SNCB selon ses statuts...) La réalisation sérieuse d'un musée définitif et de valeur se heurtera malheureusement à la piste d'obstacles combinables que nous venons d'esquisser.

Cet aperçu panoramique ne doit cependant pas paralyser les bonnes volontés, les énergies créatrices et les décisions à prendre... Des rails luisent déjà qui pourront supporter la marche lente de nos vestiges ferroviaires vers leur exposition à demeure. Nous formons le vœu de voir s'unir des moteurs capables d'ébranler la situation présente afin de la stabiliser, à bon port, et dans des conditions satisfaisantes pour tout et pour tous.

L'appel est lancé aux pouvoirs régionaux, à la SNCB, aux pouvoirs de tutelle, à toutes les associations se préoccupant de ce problème, pour créer au plus tôt une assemblée suffisamment représentative des divers aspects de la question et trouver avec elle la voie du succès, en l'occurrence celle du bon garage.

André DAGANT
Souvenir de la Vapeur