

# Notes

---

## ○ Du bon usage d'une gare désaffectée : le cas de l'ancienne station de Rochefort

Les gares, à la fois «les volcans de la vie» (Malévitch) ou «les plus belles églises du monde» (Cendrars), ont constitué pratiquement depuis un siècle et demi les véritables pivots, les lieux de commandement et d'articulation d'un empire ferroviaire dont l'expansion a profondément marqué la configuration de nos villes et villages. Malheureusement, dans la plupart des pays industrialisés, on assiste — comme on le sait — depuis une trentaine d'années à l'abandon et au démantèlement d'une grande partie du réseau ferroviaire, en particulier des lignes dites secondaires, non rentables ou d'un intérêt purement local (1). En Belgique notamment, nombre de petites gares à l'architecture parfois remarquable se sont, dès lors, avérées inutiles — du moins aux yeux des autorités — et furent vouées à la destruction dans l'indifférence générale. Progressivement toutefois, l'opinion publique, sensibilisée entre autres par les associations culturelles relayées par les médias, est devenue plus vigilante et a commencé à se mobiliser contre la démolition systématique de ces lieux dont la trace affective symbolise tout un pan de notre patrimoine industriel.

Aussi, est-ce toujours une réelle satisfaction tant pour l'honnête homme soucieux de son passé que pour l'archéologue industriel de saluer le sauvetage et la mise en valeur d'une gare désaffectée, à savoir ici celle de la coquette cité de Rochefort.

Située sur l'ancienne ligne qui reliait Jemelle à Tamines via Houyet, ligne mise hors service depuis une trentaine d'années, la gare de Rochefort menaçait ruine; non loin du centre de la ville ainsi que du musée communal, elle constituait vraiment un chancre au sein même de la capitale de la Famenne. Diverses solutions furent envisagées par les autorités communales. Finalement, à l'occasion d'un référendum organisé à propos d'un projet de contournement du centre de la cité, une écrasante majorité de Rochefortois manifesta clairement son désir de voir sa gare transformée en centre culturel, à la disposition et au service de tous. On émit également le souhait que soient simultanément aménagés les abords de ce témoin de jadis. L'assainissement du site nécessitait la collaboration de l'administration des ponts et chaussées, propriétaire de la voie et de l'assiette, et de la commune, propriétaire de la gare. Des discussions sortit un projet ambitieux dont

le coût des travaux s'élèverait à 50 millions répartis à raison de 22,4 millions pour le centre culturel, subsidié pour 9 millions par la Région wallonne et pour 8,7 millions par la Communauté française. En ce qui concerne les aménagements extérieurs, ils comprennent l'arrangement proprement dit devant la gare ainsi que — heureuse initiative trop peu souvent réalisée — la construction d'une piste cyclable de 17 km (18,6 millions) sur l'assise de l'ancienne ligne Rochefort-Houyet. Furent également envisagés la réfection du tunnel ferroviaire situé à l'entrée de la gare (8 millions), un projet routier et un vaste parking qui devraient être terminés pour l'été prochain.

Transformer un site désaffecté en centre culturel est certes une intention louable, même si elle est relativement coûteuse, mais encore faut-il faire preuve de prudence et de sens artistique idoine afin de rénover sans pour autant défigurer le cadre initial. On peut dire que sur le plan architectural, le présent projet «est certainement une réussite» (2); les trois architectes retenus, MM. Varet, Godenir et Stefanutti, sont en effet parvenus à intégrer l'architecture originale du bâtiment dans ses nouvelles exigences fonctionnelles tout en donnant à l'ensemble un aspect résolument contemporain. Une réussite qu'il est bon de mettre en exergue à une époque où, sous prétexte de rénovation, on en arrive à des défigurations et des dénaturations soit en édifiant des constructions parasites, soit en cherchant maladroitement à moderniser les apparences des bâtiments en cause (3).

Mais au fait, ce nouveau complexe culturel issu d'une ancienne gare relativement modeste, quels seront ses principaux centres d'intérêt? Lieu privilégié de contacts et d'échanges pour tous, il offrira un très large éventail d'activités susceptibles d'attirer un vaste public: ludothèque et bibliothèque, maison de jeunes, ateliers récréatifs et salle polyvalente de 180 places, ateliers de peinture et de photos; à l'arrière du bâtiment, une nouvelle aile aux formes géométriques variées abritera le studio et les bureaux de la télévision communautaire locale.

Heureux Rochefortois (4), qui ont voulu et su garder le souvenir d'une belle pièce de leur patrimoine industriel d'hier et en faire un atout culturel qui — nous l'espérons — servira de modèle et surtout de sujet de réflexion à tous ceux qui auraient encore des doutes sur l'utilité de pareilles initiatives!

Jean-Pierre HENDRICKX

1. Ainsi par exemple en France, on peut estimer à 300 km par an en moyenne la longueur des emprises ferroviaires déclassées depuis 1960 (cfr *Le Temps des gares*, Paris, p. 115). En treize ans, de 1963 à 1976, la Société nationale des chemins de fer britanniques a supprimé 3.539 gares. Quant aux Etats-Unis, où le déclin du système ferroviaire atteint une ampleur considérable, on évaluait que sur les quelque 40.000 gares édifiées depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, il n'en restait plus vers 1975 que 20.000 environ, dont une majeure partie n'est plus utilisée (*Ibid.*, p. 121).
2. Cfr l'article de F. LAROCHE paru dans *La Libre Belgique* du 3 novembre 1988, p. 4 sur le sujet qui retient notre attention ici, article qui nous a servi de fil conducteur.
3. Sur ce problème, on verra le numéro spécial 12 de mai 1988 du *Patrimoine industriel* consacré aux Actes du colloque «Reconversion des sites industriels désaffectés» qui s'est tenu à Bruxelles le 18 novembre 1987. On consultera aussi *Le patrimoine industriel et sa reconversion*, Bruxelles, 1987. Dans une perspective plus large, on parcourera le volume *Les grandes friches industrielles*, Paris, 1986.
4. Sur Rochefort, on trouvera un bon aperçu dans A. VAN ITERSON et S. GENICOT *Rochefort, images du passé*, Rochefort, 1978.

## ○ Les forges de Clabecq ont cent ans : deux expositions

Au mois d'août dernier, les Forges de Clabecq fêtaient le centième anniversaire de leur constitution en Société Anonyme, le 11 octobre 1888. Mais, en vérité, 1888 n'est qu'un jalon dans l'histoire de la Société puisqu'on peut déjà remonter à 1781 pour retrouver les origines du travail du fer à Clabecq; à cette date, en effet, le Bruxellois Marcus Petrus Van Esschen fit acter devant notaire sa volonté de construire un moulin à battre le fer. «*Point singulier que cet endroit pour créer une industrie du fer, loin des sources de mineraï et de charbon; seule l'énergie hydraulique fournie par la petite rivière la Sennette et la relative proximité de la chaussée de Bruxelles paraissent justifier ce choix*» (1). La volonté d'entreprendre se retrouve en 1819 quand, à côté du moulin à battre le fer, sont érigés une paire de cylindres à laminer, trois fours pour les «platines», un four à réverbère, trois chaufferies, quatre macas (gros marteaux pour battre le fer) et une «calebasserie» (calebasse: creuset ou fourneau du fondeur). L'entreprise est alors dénommée «Fonderie et Platinerie en fer de Clabecq». En 1828, l'usine est reprise par deux autres Bruxellois, Warocqué et surtout Goffin qui allait, pour sa part, donner un élan nouveau et décisif à l'ensemble par, notamment, la construction du premier laminoir à fer en 1850, le démarrage du premier laminoir à tôles en 1857 et — nouvelle preuve de modernisation de l'usine — l'édification d'un train à tôles fortes qui succédaient à celle d'un laminoir à tôles fines. Poursuivons notre aperçu historique pour signaler, en 1909, la décision de construire une nouvelle usine comprenant hauts fourneaux, aciéries et laminoirs. La mise en marche officielle du nouveau site se fera le 1<sup>er</sup> janvier