

La gare de Quiévrain (Hainaut)

Un site menacé, qui mérite d'être préservé...

Introduction

Situé à l'ouest de l'ancien bassin houiller du Borinage, Quiévrain fut dès 1842 et jusqu'à la première moitié du XX^e s. un important centre ferroviaire sur la première ligne belge vers la France, de Bruxelles à Paris.

Outre le passage des convois internationaux, et des trains de travailleurs frontaliers, la gare bénéficiait d'un trafic de marchandises alimenté par l'exploitation des mines et par les usines implantées dans la région.

Le déclin économique de cette extrémité du sillon industriel wallon et le déplacement des points de passage frontalier ont entraîné progressivement la mise à l'écart et l'atrophie, à présent complète, de la liaison avec Valenciennes.

Aussi cette situation l'a-t-elle privée de modernisations : les installations, datant pour une grande partie de la fin du XIX^e ou du début du XX^e s., sont devenues un témoignage unique du développement ferroviaire et industriel de l'époque. Quant à son lien ferré avec le reste du réseau belge, via St-Ghislain, il n'est pas encore électrifié.

Les travaux d'électrification, souhaités de longue date, sont prévus prochainement. Ils risquent aussi d'être accompagnés à brève échéance par la démolition — non nécessaire — de bâtiments et d'aménagements dignes d'intérêt. Or, ceux-ci pourraient bénéficier d'une utile reconversion.

Quiévrain se situe à la frontière française sur la grand-route Mons-Valenciennes, respectivement à 22 et 14 km de ces villes. Par chemin de fer, accès via la gare de St-Ghislain, desservie par des trains venant de Bruxelles, Mons et Tournai. Accès aisé par l'autoroute E 19 Bruxelles-Paris (sortie 26), raccordée par voie rapide à la grand-route.

1^{re} partie : Données historiques

L'origine de la gare

Dès sa mise en chantier, le plan d'équipement en chemins de fer établi par le nouvel Etat Belge, et fixé par une loi du 1^{er} mai 1834, défi-

nissait quatre priorités: si les trois premières concernaient les liaisons vers Liège et la Prusse, vers Anvers et vers Ostende, la quatrième prévoyait de relier Bruxelles au Hainaut et aux frontières de la France (1).

Après quelques attermoissements (2), le tracé finalement retenu se dirigea vers Braine-le-Comte, Mons et, au-delà, vers Quiévrain, en direction de Valenciennes.

Entrepris dès 1840, les travaux permirent d'atteindre Mons en octobre 1841 et, par un tracé rectiligne, Quiévrain en août 1842. La liaison avec la frontière (1 km) au lieu-dit «Blanc Misseron» fut opérée en novembre. D'autres travaux côté français donnèrent bientôt la possibilité de rejoindre Valenciennes puis Paris par Douai, Arras et Amiens. La liaison entre les deux capitales fut effective en juin 1846.



Quiévrain, gare S.N.C.B. - Vue générale du site.

Evolution de l'activité ferroviaire jusqu'à la deuxième guerre mondiale

Les liaisons vers Valenciennes-Paris et vers Mons-Bruxelles

A partir d'août 1842, quatre convois journaliers assuraient une liaison de Bruxelles jusqu'à Quiévrain (3); leur prolongation jusqu'à Valenciennes était opérante en octobre 1845 (4). L'ouverture de la ligne jusqu'à Paris donna à la gare-frontière un statut d'importance internationale, où les voyageurs faisaient halte, étaient soumis au contrôle douanier et changeaient de convoi (5). Dès 1846, trois trains partaient quotidiennement de Bruxelles vers Paris et deux vers Valenciennes.

Dernière station belge sur la ligne du Midi, Quiévrain est devenu au XIX^e s. un nom familier; sa gare est ainsi à l'origine de l'expression «outre-Quévrain», toujours très usitée pour qualifier la France.

Avec la création d'une seconde ligne plus courte vers Paris, partant de Mons vers Quévy et Haumont (ouverture du premier tronçon en 1857), la liaison par Quiévrain et Valenciennes fut progressivement concurrencée. En 1868, les horaires mentionnaient indifféremment les deux itinéraires, lesquels devaient posséder chacun des avantages en termes soit de durée, soit de coût du trajet. En 1896, on pouvait toujours compter plusieurs liaisons quotidiennes vers Paris ou limitées à Douai. Elles impliquaient généralement de changer de convoi à Mons ou à Quiévrain, où la restauration était possible. Il est vraisemblable que cette situation s'est poursuivie jusqu'à la guerre 1914-1918.

Par la suite, la ligne fut limitée à Valenciennes, mais elle conservait toutefois une certaine importance. En 1939, sept liaisons étaient toujours assurées avec cette ville, toutes provenant ou en correspondance directe de Bruxelles et de Mons. Comme on le verra, elles perdirent en intérêt après la deuxième guerre.

Création d'une deuxième ligne vers Dour

En 1873, Quiévrain fut reliée par Dour à la «ligne du Borinage» (n° 98), dont elle devint l'extrémité. Partant de Mons, cette ligne avait été créée dès 1840 pour desservir la région et assurer le transport de la production houillère.

Le trafic des marchandises

A côté de son importance pour les voyageurs, Quiévrain était aussi une gare de marchandises. Les deux hangars conservés, ainsi que le nombre et la longueur des voies de garage que possède le site, l'indiquent clairement.

Quelques graphiques consultés (6) détaillent la circulation des marchandises sur le réseau belge en 1924, 1925 et 1926. Sans s'attarder ici à des comparaisons chiffrées, il apparaît que Quiévrain était une des cinq principales gares de la région Mons-Borinage, d'importance moitié moindre que celle de St-Ghislain ou de Mons mais comparable à celles qui géraient ce trafic au cœur du bassin houiller (Warquignies, Jemappes, Flénu).

La gare et le développement local

La notice du dictionnaire des communes de Belgique montre bien l'influence qu'a eue le chemin de fer pour ce bourg-frontière, conju-

guée à celle de la route Mons-Valenciennes et des services vicinaux. Ce réseau de communications «contribua à faire de la commune une plaque tournante de l'économie régionale au début du XX^e siècle surtout, époque d'une véritable expansion urbaine» (7).

L'activité commerciale y est devenue importante. Quant à l'industrie, cette zone ne possédait pas de houillères et était restée agricole; mais plusieurs usines (sucreries, fonderies, briqueteries, ...) s'étaient implantées dans la localité et drainaient une nombreuse main-d'œuvre acheminée notamment par le train. Ce moyen de transport était aussi utilisé pour d'autres travailleurs qui étaient employés en France et particulièrement dans les ateliers de construction de Blanc-Misseron (Quiévrechain). Aussi la station de Quiévrain était-elle très fréquentée: la place de la gare «voyait passer quelque 6.000 travailleurs par jour» (8), soit plus que le nombre total d'habitants de la commune (9).

Enfin, le chemin de fer a permis le développement d'une activité toujours intense, et dont les communiqués radiophoniques font état les dimanches d'été: les concours de pigeons voyageurs. La commune est devenue un grand centre de lâchers sur la «ligne du Centre». Les pigeons y étaient autrefois acheminés par train, avant d'être répartis en plusieurs points d'envol, dont une esplanade en bordure de la gare (10).

Evolution après la 2^e guerre mondiale

Rapidement esquissée, cette évolution se traduit par l'atrophie progressive des liaisons transfrontalières, liée au déclin industriel de la région, à la fermeture de la plupart des usines locales et à l'absence d'électrification.

Déjà en 1946, on ne comptait plus que deux trains quotidiens de voyageurs qui rejoignaient Valenciennes. Et en 1977, seul un train de travailleurs frontaliers partait encore «outre-Quiévrain», pour desservir la gare et les usines de Blanc-Misseron (11). Il a été supprimé peu après. Quant au trafic des marchandises, avec la diminution de son intensité et le détournement par d'autres points de passage, il cessa entièrement au milieu des années 80.

La seconde ligne, de Quiévrain vers Dour, a été supprimée en 1961 (12). Les voies ont été déposées en 1965.

Actuellement, la gare est toujours régulièrement desservie par une liaison avec St-Ghislain, qui sera sensiblement améliorée grâce à l'électrification de la ligne. Des wagons de marchandises sont parfois

garés sur le site, mais plus aucun convoi ne franchit la frontière. A ce propos, il était question au début de l'année 1992 d'enlever les rails sur le tronçon belge vers Blanc-Misseron. Cette perspective a soulevé de nombreuses protestations et a aussi réactivé l'idée de rouvrir des communications transfrontalières... Quant aux pigeons voyageurs, il sont toujours très nombreux à être lâchés à Quiévrain, mais sont acheminés par camions.

2^e partie :

Le site de la gare et ses principales composantes

Passagers internationaux, travailleurs frontaliers, transport de marchandises, et même convoyage de pigeons voyageurs, autant de facteurs qui ont contribué à doter Quiévrain d'un vaste site ferroviaire s'étirant sur près d'un km. La plupart des installations ont été jusqu'ici conservées, mais sont sous-utilisées ou abandonnées. Outre le bâtiment de gare principal, on y compte deux hangars à marchandises, deux cabines d'aiguillage, dont une est devenue un exemplaire unique, des sémaphores et un château d'eau. On peut aussi y inclure la maison du chef de gare, une pompe d'alimentation en eau pour locomotives, etc. Plusieurs voies de garage ou de formation ont été conservées. Pour d'autres ne subsiste que l'assiette, envahie de végétation et où l'on trouvait autrefois un plateau de retournement de locomotives ainsi que quelques constructions, ruinées, de moindre importance.

Le bâtiment de gare principal

Ce bâtiment se déploie sur une large place encore bordée d'habitations d'un étage du début du XX^e s., et qui forme un ensemble cohérent sans rupture d'échelle.

D'un type particulier, aucun autre exemplaire de ce genre n'ayant été recensé en Wallonie ni même en Belgique, la gare est un vaste bâtiment trapu, d'un seul niveau en briques et pierre calcaire, qui se compose d'un corps principal rectangulaire en avancée côté place (ouvert par cinq baies, dont la porte), intégré entre deux ailes (comportant sept baies à gauche et à droite). L'aile gauche était dévolue au bureau des douanes. Les façades, en briques peintes en rouge et à décor de mortier clair, sont élevées sur un plaquis de calcaire et présentent quelques accents néo-classiques : l'entrée est inscrite dans un encadrement raidi de paires de pilastres toscans, au-dessus desquels était disposée une enseigne «Chemin de fer», couronnée d'un fronton, mais dont ne subsiste que le socle (13). Pour le reste, les baies, toutes



Quiévrain, gare S.N.C.B. - Bâtiment de gare principal. Vue côté place.

en arc surbaissé, sont surmontées d'une large archivolt de mortier continue et intégrée dans un bandeau à hauteur des impostes. Au-dessus, un entablement est esquissé par un bandeau à fascies et par des modillons taillés de glyphes sous la corniche.

Le côté quai, sans retraits, ressauts, ni entrée principale, présente pour le reste les mêmes caractères que côté place et est bordé d'une marquise métallique ouvragée. Le toit à croupes, bitumé (naguère en zinc), est rehaussé d'un lanterneau au corps principal et planté de plusieurs frontons porte-enseigne en bois.

La fonction de la gare frontière a été déterminante pour le plan de ce bâtiment: elle en a organisé sa disposition en longueur et imposé la présence de nombreuses portes côté quai, qui donnent notamment accès à des salles pour le contrôle douanier.

Isolé à gauche du bâtiment se dresse un petit local de *sanitaires*, de mêmes époque et style que ce dernier; il s'agit d'un pavillon carré en briques, de facture soignée, coiffé d'un lanterneau et bordé d'une corniche festonnée.

Les hangars à marchandises

Le premier hangar se dresse à droite du bâtiment de gare principal. Ce volume, de plan rectangulaire, est intégré aux quais. Les gouttereaux sont animés de vastes ressauts carrés de maçonnerie, et percés côté quais de deux grandes portes coulissantes (une ajoutée).

Une partie de la structure permettant le déchargement couvert de wagons ou l'entreposage de locomotives, chaque mur pignon est ouvert d'une vaste entrée; la partie supérieure, dessinant un fronton, est creusée d'une baie en demi-lune.

Une bâtière, trapue, et ajourée d'une verrière, est supportée par de fines fermes métalliques d'où pendent encore lampes à abat-jour et câbles téléphoniques.

L'intérieur, outre une voie ferrée et un quai de déchargement, comprend aussi un entrepôt fermé, séparé de ce quai par un haut mur longitudinal à colombages métalliques hourdés de briques, percé toutefois d'une porte coulissante et intégré au toit par un pan de verrière distinct.

Le second hangar isolé à l'Est du premier est également abandonné. Cette construction en briques, élevée sur un soubassement assisé de pierre, comprend une grande salle d'entrepôt, augmentée d'un volume de bureaux. Entrepôt creusé de larges baies de chargement; espace de bureaux éclairé par des fenêtres en arc surbaissé aux châssis à petits fers. A l'intérieur, la salle des guichets est bien conservée.



Quiévrain, gare S.N.C.B. - Hangar à marchandises.

Chaines d'aiguillages et de signalisation

La cabine dite de type SAXBY

Il s'agit d'un des éléments les plus intéressants du site, à savoir le dernier exemplaire, en parfait état, d'un des premiers types de poste de commande mécanique centralisé.

La cabine est une petite construction en briques, surélevée, coiffée d'une bâtière débordante de tuiles et qui jouxte un passage à niveau. Elle date probablement du début du XX^e s.. La partie supérieure, ajourée par une vaste baie aux châssis à petits carreaux (partie centrale cloisonnée) abrite les commandes; la partie inférieure, sous un plancher de bois, renferme les mécanismes de transmission vers les aiguillages et les sémaphores. Ce poste «SAXBY» est constitué d'un jeu de leviers verticaux et de manettes (numérotées de 1 à 36). Certains leviers actionnent un système de tringles rigides, assuré par des tuyaux à gaz (modèle ancien), supportés sur la voie par des galets et des poulies, et qui modifient la position des aiguillages; d'autres leviers sont chargés de les verrouiller.



Quiévrain, gare S.B.C.B.

La cabine de commande de type SAXBY, un sémaphore et le château d'eau.
Photo prise à l'occasion de l'arrivée à Quiévrain d'un train tracté par une locomotive à vapeur pour commémorer le 150^e anniversaire de la ligne. Cette initiative – qui a connu un grand succès – témoigne de l'intérêt porté au patrimoine ferroviaire par un large public.

Ces commandes, ainsi que celles actionnant les sémaphores par des systèmes de câbles, sont liées entre elles par des mécanismes de solidarité ou «d'enclenchement», qui bloquent toute tentative de

manœuvre dangereuse; ils sont aussi doublés de dispositifs de contrôle électrique encore rudimentaires.

Cette technologie, encore répandue dans les années 40, était toutefois alors déjà considérée comme obsolète (14).

On trouve aussi dans la cabine une manivelle permettant d'actionner le passage à niveau de l'intérieur, ainsi qu'un téléphone à boîtier en bois du «Dispatching system». Ce dispositif d'informations et de contrôle téléphonique des mouvements de trains fut mis en place sur la ligne Mons-Quévrain à partir de 1926 (15), (16).

La cabine dite de type «SIEMENS»

La deuxième cabine, à l'autre extrémité du site, est également intéressante, bien qu'il nous soit moins possible d'en apprécier le degré de rareté. Cette cabine en briques et béton, surélevée, et qui remonte probablement aux années 30 ou 40, est dotée d'un long «bâti» métallique de type SIEMENS. Ce poste, mi-mécanique, mi-électrique, comprend 72 commandes, dont un grand nombre est toutefois mis hors service. Outre de petites manettes électrifiées qui commandent notamment des aiguillages, ou contrôlent les itinéraires des trains, elle comprend encore 12 poulies estampillées ACEC intégrées à un levier qui actionne encore des sémaphores par un système de double fil. Des mécanismes de compensation et de transmission sont installés dans la partie inférieure.

Cette cabine comprend aussi un vieux téléphone de «Dispatching system». Elle est chauffée par un poêle cylindrique estampillé «ETAT BELGE» (17).

Sémaphores

On peut recenser à Quévrain 11 sémaphores mécaniques que nous avons répartis en trois catégories. Tous sont actionnés depuis les deux cabines par des jeux de fil qui parcourent le site sur des distances pouvant atteindre quelques centaines de mètres.

1. Typologiquement, le plus ancien modèle se situe sur une voie de garage. Il comprend un mât au sommet duquel est planté un rectangle rouge interdisant le passage; on libère ce dernier en faisant pivoter le mât sur son axe et donc en cachant le rectangle qui n'apparaît plus que de profil. Pour la circulation nocturne, ce signal est doublé d'une lampe devant laquelle un jeu de trois disques à lentilles colorées peut être actionné.



Quiévrain, gare S.N.C.B. - Cabine de commande de type SAXBY.

2. A proximité de la cabine SAXBY se dressent quatre sémaphores semblables pouvant remonter à la fin du XIX^e s. ou au début du XX^e s.. Leur provenance est précisée par une plaque portant l'inscription «SOCIETE ANONYME DES ATELIERS / NICAISE & DELCUVE / LA LOUVIERE - BELGIQUE».

Ces fins et hauts pylones métalliques sont formés de quatre montants verticaux unis par un réseau dense de lames horizontales et obliques rivetées. Les indications dispensées comprennent une palette rectangulaire rouge pouvant être actionnée sur trois positions (horizontale, oblique, verticale). Au-dessous, une seconde palette mauve et de dimensions plus réduites régit les manœuvres. Ils sont aussi équipés d'une signalisation nocturne.

Outre leurs intérêts technologique et historique, ces sémaphores, dont l'un est coiffé d'un petit bulbe, sont dotés de réelles qualités esthétiques.

3. Les six autres sémaphores sont identiques aux précédents sur le plan du fonctionnement et sont plus récents (vers les années 30).

Les pylones sont moins hauts, plus larges et de structure plus simple. L'un d'eux possède à sa base des poulies de transmission portant l'estampille des ACEC.

D'autres signaux mécaniques subsistent encore le long de la ligne vers St-Ghislain (18).

Distribution d'eau

A côté de la cabine SAXBY se dresse une cuve cylindrique en tôles rivetées posées sur un haut socle octogonal en briques ouvert dans chaque face de baies en plein cintre (19).

Ce château d'eau servait d'épurateur et de distributeur d'eau vers la gare et vers une pompe d'alimentation de locomotives. Un autre réservoir, plus haut, s'y dressait à proximité mais a été démoli.

La pompe d'alimentation se dresse encore à l'autre extrémité du site, dans un espace envahi par la végétation.

Divers

On peut aussi attirer l'attention sur l'ancienne maison du chef de gare élevée non loin du château d'eau. Cette bâtisse isolée doit remonter au début du XX^e s.. Sa façade côté gare, d'où elle était bien visible, est d'apparence soignée et couronnée d'un petit fronton. Cette habitation a été acquise par un particulier.

Les rails pourraient également être étudiés et apporter quelques informations utiles grâce notamment au millésime et à l'estampille qu'ils portent. L'examen rapide de quelques rails a décelé des mentions comme «COCKERILL 1940», «OUGREE 1910», «BOEL», «BELVAL 1948».

Conclusion

Autrefois lieu d'une activité intense due à sa position frontalière et au trafic généré par la proximité d'usines et de charbonnages, la gare de Quiévrain est aujourd'hui devenue un remarquable témoin d'une époque révolue et un site important pour le patrimoine ferroviaire et industriel de nos régions (20).

A ce titre, il mérite d'être mieux connu et préservé, ce qui est possible sans pour autant nuire à d'utiles travaux de modernisation.

Bruno MERCKX, Licencié en Histoire (21)

3^e partie : La reconversion des bâtiments de la gare est possible. Un projet existe.

Naissance et évolution du projet

Depuis 1970, l'électrification de la ligne N° 97 St-Ghislain-Quiévrain fait l'objet de discussions et de motions de la part de nombreux conseils communaux de la région de Mons-Borinage (notamment de Quiévrain et de Boussu), ainsi que des parlementaires, des syndicats et de leurs centrales régionales, de la Province de Hainaut et du Conseil Economique Régional Wallon.

Cette électrification fait alors naître l'idée chez quelques ingénieurs-architectes d'installer à Quiévrain une nouvelle gare, plus moderne que l'actuelle et mieux adaptée. Pour l'instant, une grande partie des espaces de la gare est désaffectée, barricadée et abandonnée au gré du temps. Seule une partie du bâtiment continue à être utilisée à son fonctionnement normal. A cet égard, la stratégie du service «Bâtiments» de la S.N.C.B. est simple: laisser «pourrir» le bâtiment, le déclarer «insalubre» et finalement le détruire et vendre le produit de la démolition (briques, ferrailles). Quant à la nouvelle gare à construire, le risque existe qu'elle ne soit qu'une simple structure en béton.

En 1986, un étudiant de la Faculté Polytechnique de Mons étudie, dans son mémoire en architecture, la réhabilitation de la gare et de son site, ainsi que l'aménagement de ses abords. L'étude tient compte de

l'installation d'une nouvelle gare dans le site, mais transforme l'actuelle en un centre de communications socio-culturelles.

L'ASBL «Elfe de Quiévrain» prend l'initiative d'exposer ce projet aux mandataires communaux de Quiévrain.

En 1990, un inventaire de plus de 800 gares est mené pour le compte du Ministère de la Communauté Française par le GEVERU-ULB (Groupe d'étude pour la valorisation de l'Espace Rural et Urbain). La gare de Quiévrain y est recensée et même présentée comme méritant le classement en raison notamment de son caractère architectural unique. Ce travail remotive l'association l'Elfe à reprendre l'initiative sur le terrain afin de sauvegarder la gare.

Comme on l'a vu, la gare de Quiévrain présente un intérêt particulier par son architecture mais aussi par ses installations annexes. Notamment, la cabine d'aiguillages (*un témoignage unique*) fonctionnant encore manuellement au moyen de câbles de transmissions. Les sémaphores du site font aussi l'objet le week-end d'une grande curiosité de la part de nombreux «fans» du chemin de fer.

Le projet

Si l'association s'oppose aux démolitions, il n'est nullement question pour elle d'empêcher la construction d'une nouvelle gare mieux adaptée à l'électrification de la ligne. La nouvelle structure peut s'installer dans le site, intégrée dans un des espaces de l'actuel bâtiment ou édifée à proximité de cette dernière.

Le projet se veut constructif et s'articule autour de trois axes directionnels :

- la réhabilitation de la gare en *centre de communications sociales et culturelles*
- le développement d'un projet *économique et scientifique* autour d'une particularité quiévrenoise «*le pigeon voyageur*»
- la création d'un «*écomusée*» ferroviaire à partir du poste d'aiguillages.

Lieu de communications humaines, la gare sera dotée de salles d'expositions et de spectacles (théâtre, cinéma). L'étage sera aménagé en bibliothèque publique et en salles de réunions (colloques).

D'autre part, Quiévrain est connu dans d'autres régions, et particulièrement en Flandre, pour ses concours de pigeons. Cette particularité mérite attention : des centaines de milliers d'oiseaux sont lâchés trois fois par semaine à partir d'un terrain qui jouxte le site ferroviaire.

Outre l'exploitation pédagogique du pigeon voyageur, nous envisageons l'implantation, dans un des hangars, d'un centre médical et scientifique avec la collaboration de départements universitaires. Aucun centre de cette nature n'existe dans la région ni «outre-Quévrain».

Nous voulons aussi sauvegarder le site en créant un «écomusée» à partir du poste d'aiguillages, dernier témoignage d'une technologie ferroviaire d'antan.

A ce propos, l'association s'oppose fermement au démantèlement de cette cabine et à l'exportation éventuelle de sa machinerie dans un musée bruxellois. Nous sommes d'ailleurs persuadés que les techniciens ne pourraient assurer à Bruxelles un réassemblage des différents mécanismes. Ce matériel est actuellement entretenu et en état de marche; laissons-le en place dans son environnement «naturel».

J.-C. DORSIMONT
Président de l'ASBL «L'Elfe de Quiévrain» (22)



Pompe d'alimentation des locomotives.

NOTES

- (1) Sauf exception, les informations générales sont extraites de U. LAMALLE, *Histoire des Chemins de fer belges*, Bruxelles, 3^e éd., 1953; J. DEMELLE, *Histoire des Chemins de fer belges*, Bruxelles, 1977; *Tableau chronologique des lignes de chemins de fer en Belgique*, dans *Aide-Mémoire Ferroviaire n° 1*, Liège, G.T.F., s.d., p. 23-54.
- (2) En témoigne un manifeste de la région de Mons, de 1836, qui craignait une liaison via Gand et Tournai : *Adresse de la Régence de Mons à Sa Majesté*, 15 avril 1836 (copie exposée lors de la commémoration des 150 ans de la gare de Mons, 16-19/05/1992. Les documents et autres horaires de chemins de fer cités plus loin ont été consultés à cette occasion).
- (3) Chemin de fer du Midi. Horaires de Bruxelles à Quiévrain, 1842.
- (4) Chemin de fer de Belgique. Horaires, dans *Gazette de Mons*, 21/10/1845.
- (5) Voir le court récit du passage de la frontière dans le *Guide de l'étranger en Belgique*, Bruxelles-Livourne-Leipzig, 1848.
- (6) U. LAMALLE, *Comment les chemins de fer de l'Etat Belge ont évité la crise au cours de la période des forts transports de l'hiver 1924-1925*, Bruxelles, 1926 (Extrait du *Bulletin de la Société Belge des Ingénieurs et des Industriels*, t. VI, n° 5, oct. 1926); IDEM, *Les chemins de fer belges. Possibilités d'aujourd'hui et de demain*, Bruxelles, 1928 (Extrait du *Bulletin de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer*, septembre 1928).
- (7) J.-M. CAUCHIES, Quiévrain, dans *Communes de Belgique. Dictionnaire d'Histoire et de Géographie Administrative, Bruxelles-Wallonie*, vol. 2, Bruxelles, 1980, p. 1232-1233. Les chiffres de population sont révélateurs : 893 hab. en 1801, 2644 en 1846, 3282 en 1891 et 4953 en 1910 (5600 en 1976); J.-M. CAUCHIES, *op. cit.*, p. 1233; Th. BERNIER, *Dictionnaire géographique, historique, archéologique, biographique et bibliographique du Hainaut*, Mons, 1891, p. 207 (réimp. anast. Bruxelles, 1982).
- (8) M. TROMONT, *Quiévrain en cartes postales*, Zaltbommel, 1973, n° 21.
- (9) 4.953 hab. en 1910 (note supra).
- (10) F. LEMPEREUR, *Les convoyeurs attendent. La colombophilie d'hier à aujourd'hui*, Paris - Louvain-La-Neuve, 1990, p. 140, 161.
- (11) Indicateurs des Chemins de fer belges pour 1946 et 1977.
- (12) La fermeture définitive de la «ligne du Borinage» (n° 98) a eu lieu en 1984. Une association en a depuis lancé la fréquentation à des fins touristiques («le chemin de fer touristique borain»).
- (13) Photo de la gare dans M. TROMONT, *op. cit.*, n° 21.
- (14) U. LAMALLE, *Cours d'exploitation des chemins de fer*, t. III, Louvain-Paris, 1942, p. 188-189. Ce cours la décrit comme peu sûre pour des commandes à grande distance, coûteuse et demandant plus d'entretien : des charges étaient considérées comme étant de 8 à 10 fois supérieures à des systèmes de transmission par fil eux-mêmes déjà concurrencés par des postes de commande entièrement électriques. Des cours dispensés en 1941 aux techniciens de la S.N.C.B. détaillaient encore les méthodes de «programmation» des mécanismes des cabines «SAXBY», mais aussi des cabines dites «SIEMENS» qui semblaient déjà plus répandues : *Appareils de manœuvre et d'enclenchement des types SAXBY et SIEMENS*, S.N.C.B., Enseignement professionnel, 1941. Cours dactylographiés.
- (15) Date prévue selon des programmes établis en 1922 : U. LAMALLE, *Le dispatching system par téléphone sur les chemins de fer de l'Etat Belge*, Bruxelles, 1922 (extrait du *Bulletin de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer*, août 1929).
- (16) Il est question de démonter prochainement cette cabine; ses composantes mécaniques y seraient remontées dans un musée des chemins de fer en projet à Bruxelles.
- (17) Ce sigle «B», utilisé à partir de 1930, y figure à l'arrière.
- (18) Par exemple, la gare de Boussu possédait encore une signalisation mécanique et un passage à niveaux commandé manuellement.
- (19) Installation reprise dans la liste des châteaux d'eau publiée dans *L'unité dans la diversité. La Belgique des châteaux d'eau*, Bruxelles, ANSEAU, 1991, p. 181.
- (20) Merci à M. le Chef de gare de Quiévrain et à son personnel pour leurs autorisations et explications, ainsi qu'à Mme C. Ansieau et M. Capouille pour leur documentation. Les photos sont de l'auteur, en 1992.
- (21) Rue Henri Neuman, 3/16, 7090 Braine-Le-Comte. 067/55.64.07.
- (22) Créée en 1981, «L'ELFE» s'est donné pour but de sensibiliser le public à la Bande Dessinée, en tant qu'art graphique et narratif, par l'organisation de manifestations culturelles et de rencontres entre auteurs professionnels. L'ASBL organise notamment une «Biennale de la B.D. du rêve et du fantastique». Adresse : Rue du Marais 1, B.7380 Quiévrain. Tél. : 065/45.87.61.