

Notre Bruxelles oublié

Jean d'Osta

7. Une « Cenne » pour la Senne

Si vous devez vous rendre en voiture d'Anderslecht à Saint-Gilles, essayez d'éviter l'heure de pointe : de la sorte, vous ne risquez pas de demeurer bloqué un quart d'heure dans le tunnel sous le chemin de fer, comme je l'ai été l'autre jour peu avant six heures.

Ce jour-là, il faisait très chaud. Toutes les vitres abaissées, j'attendais patiemment que le carrefour Fonsny - Théodore Verhaegen fût suffisamment dégagé pour permettre un éclusage normal, au rythme lent des feux verts et rouges.

De gros camions, devant moi, émettaient des nuages de fumée âcre. J'aurais pu relever mes vitres pour me protéger plus ou moins de cette fumée. Mais je ne le fis pas : paradoxalement, cette fumée suscitait en moi un plaisir confus, une sorte de réminiscence de sensations bizarres éprouvées dans mon enfance, comme par exemple lorsque je suçais des caramels atrocement acidulés ou lorsque, sur le train qui m'emportait en vacances à Blankenberghe, je poussais la tête hors de la fenêtre (les vitres pouvaient s'abaisser entièrement, en ce temps-là) pour me faire fouetter le visage par le vent violent et par les suies de la locomotive, sans souci des exhortations de mes parents : je voulais admirer le paysage en sa totalité et surtout voir avancer la locomotive, ce qui n'était possible qu'en me penchant au dehors. En fait, j'avais alors l'impression voluptueuse de me trouver hors du monde réel. Et il m'importait peu de savoir qu'à l'arrivée à Blankenberghe j'aurais le visage et le col tout noirs, ce qui me vaudrait d'amers reproches.

Soudain, tandis que j'attendais toujours la traversée de l'avenue Fonsny, un souvenir aigu émergea du fond de ma mémoire, où il était resté enfoui depuis plus d'un demi-siècle : oui, ici-même, entre la rue des Vétérinaires et la rue Théodore Verhaegen, j'avais inventé un jeu personnel, qui consistait à me plonger dans un nuage de vapeur, pour ne plus rien voir qu'une sorte d'ouate blanche m'entourant de toutes parts et m'isolant du monde.



Pour aller de Saint-Gilles à Cureghem-Anderlecht, on ne pouvait traverser les voies ferrées (non surélevées) que par une passerelle pour piétons, dans l'axe des rues Théodore Verhaegen et des Vétérinaires

Cela avait lieu sur la passerelle métallique qui traversait en surplomb le chemin de fer et qui était alors la seule voie directe entre les deux faubourgs sud de Bruxelles, pour les piétons seulement. (Quant aux charrettes, elles devaient soit contourner la gare du Midi, soit atteindre le vieux passage à niveau de l'avenue Van Volxem, par lequel on pouvait, lorsque les barrières consentaient à s'ouvrir, gagner la rue de France, qui n'était encore qu'un mauvais chemin serpentant le long de la Senne.)

J'avais une dizaine d'années. Demeurant près de la Barrière de Saint-Gilles, j'allais de temps en temps rendre visite à mon grand-père, qui habitait rue Bara à Cureghem (et qui me payait des chocolats Sennez-Sturbelle à 15 centimes contenant des portraits de personnages historiques, pour ma collection).

Les rues n'étant pas encore devenues des autodromes, les enfants y couraient peu de dangers et l'on me permettait d'aller seul à pied chez Bon-Papa.

Je descendais la rue Théodore Verhaegen, je traversais l'avenue Fonsny, que les trains côtoyaient à niveau, et je montais l'escalier de fer qui s'ouvrait dans la grille séparant l'avenue de la voie ferrée.

Cet escalier, qui me paraissait très haut, était une sorte de montée au paradis. Car sur la passerelle, très peu fréquentée, j'allais pouvoir à satiété aller et venir pour me livrer à mon jeu délicieux : repérer les trains qui arrivaient du sud ou ceux qui démarraient de la gare, calculer par quelle voie ils rouleraient sous ma passerelle et me poster au bon endroit pour être baigné de la vapeur de la locomotive.



La passerelle pour piétons, dans l'axe des rues Théodore Verhaegen et des Vétérinaires

Il y avait des locomotives avarées (notamment celles qui venaient de Paris ou de Charleroi et qui avaient déjà amorcé leur freinage) ; il y en avait de prodigieuses (surtout les grosses qui accéléraient et halétaient après leur départ de la gare) ; il y avait des propres, des sales, des charbonneuses, des odoriférantes, des irrégulières, des traîtresses (celles qui brusquement coupaient leur vapeur au moment de passer sous moi).

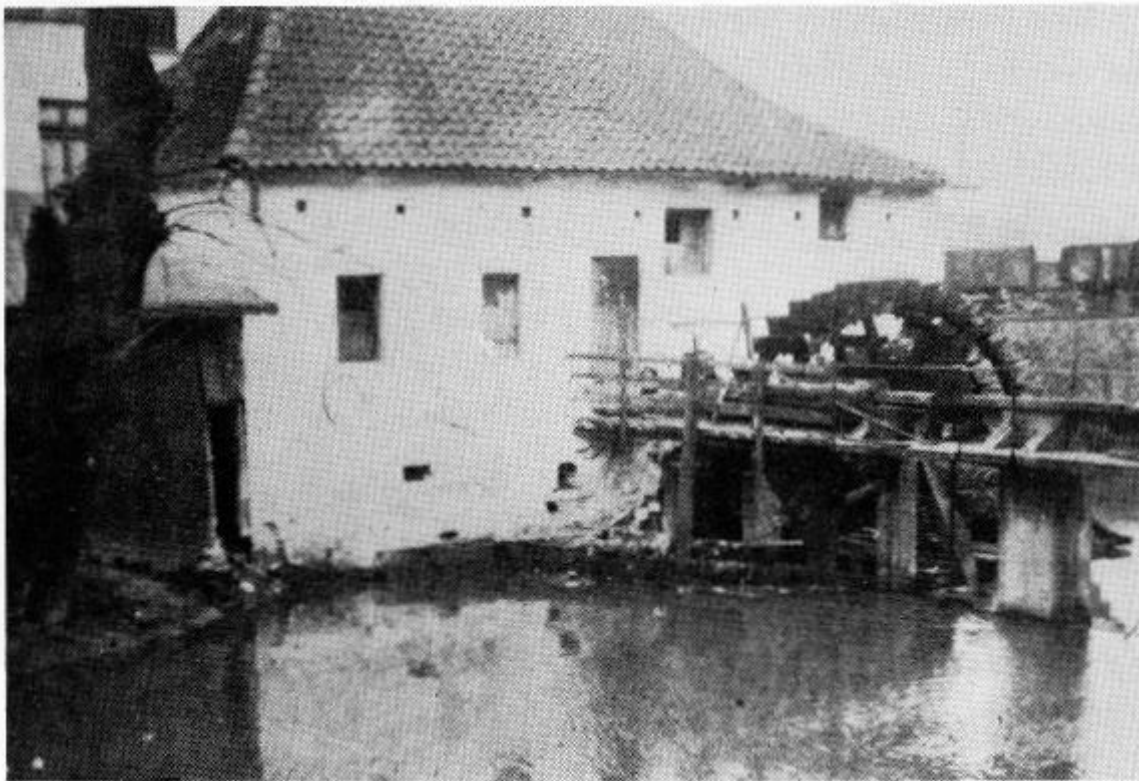
Et il y avait aussi des fraîches et des chaudes. Eh oui : vous qui n'avez jamais flirté avec des locomotives, vous ne pouvez savoir combien leurs panaches pouvaient avoir des températures différentes, selon toutes sortes de circonstances physiques dont mon jeune âge n'avait cure.

En tout cas, mon expérience personnelle, hautement spécialisée, me permet d'affirmer que cette vapeur en décompression, rapidement refroidie au contact de l'air, ne m'a jamais vraiment brûlé, d'autant moins que le plancher de la passerelle m'épargnait les jets directs sortant de la cheminée des locomotives. Tout au plus ai-je eu parfois de minimes brûlures ponctuelles provoquées par quelque poussière de charbon collée à la peau.

Mais ces inconvénients n'importaient guère, comparés au plaisir indicible et presque extatique que j'éprouvais en étant plongé ainsi, durant plusieurs secondes, dans une sorte d'ouate immatérielle qui m'isolait du monde et voilait de blanc toutes les choses visibles, même les traverses métalliques de la passerelle. C'était mon **nirvânâ**, ma drogue.

Peut-être les fumeurs de cigarette éprouvent-ils une sensation analogue, quoique moins forte ? Je n'en sais rien, je ne suis pas en mesure de comparer. Car vers l'âge de douze ans je suis devenu « raisonnable » : les fumées de la passerelle ont alors perdu leur charme ; et plus tard les fumées du tabac m'ont toujours paru indésirables, dérisoires et frêlées, par rapport à celles des locomotives.

À douze ans, donc, lorsque j'allais chez mon grand-père (plus rarement que naguère, les portraits historiques des chocolats ne m'intéressaient plus), je franchissais la passerelle d'une traite, pour arriver plus vite à un nouveau centre d'intérêt : le moulin à eau appelé *Nieuwmolen*, dont la grande roue entraînée par la Senne tournait bruyamment à quelques pas au-delà du chemin de fer.



Il y a un siècle, la Senne faisait tourner le Nieuwmolen.

J'étais devenu l'ami du meunier, M. Van Doren. Son amitié m'était doublement fructueuse : d'une part, il me donnait de passionnants détails sur le fonctionnement du moulin et, d'autre part, il m'exemptait du paiement de la *ceenne* (2 centimes) qu'il avait le droit de percevoir de quiconque franchissait le pont sur la rivière construit par son aïeul. Eh oui : il s'agissait d'un pont à péage (sans doute le dernier de l'agglomération bruxelloise, — mais non pas du pays : dix ans plus tard, en 1930, il fallait encore payer 25 centimes pour franchir à pied le pont sur l'Escaut à Tamise).

Le petit pont du Nieuwmolen était connu sous le nom de *Halfeenskensbrug* (pont de la demi-ceenne) parce que pendant très longtemps la redevance avait été d'une demi-ceenne, c'est-à-dire un demi-centième de florin ; notre ancien florin valait 2 francs et le peuple a gardé jusqu'aux années 1920-30 l'habitude de compter en cents ou ceennes plutôt qu'en centimes : on disait « *twelf ceens en half* » au lieu de 25 centimes.

La guerre de 14-18 et la dépréciation du franc avaient provoqué le doublement du péage. Il fut définitivement supprimé en 1921, alors qu'il avait déjà atteint le taux astronomique de cinq centimes.

En fait, le péage du *Halfeenskensbrug* n'a sans doute jamais rapporté beaucoup : les clients payants étaient rares, d'autant plus que les voisins et amis du meunier passaient gratuitement ; ce quartier avait beaucoup plus de terrains vagues que de maisons ; la rue des Vétérinaires n'était bâtie qu'au-delà de la rue Bara et il y avait très peu de contacts entre Saint-Gilles et Cureghem-Anderslecht, ces communes étant séparées non seulement par la Senne, mais aussi par le rideau de fer des huit voies de la gare du Midi.

Et plutôt que d'acquitter le droit de péage, beaucoup d'usagers de la passerelle ferroviaire renonçaient au trajet direct par le petit pont du Nieuwmolen et faisaient un détour sensible par le pont public et gratuit qui prolongeait la rue de l'Instruction jusqu'à la rue de France.

La maison du moulin sentait bon la farine fraîche. J'y suis entré souvent et j'y ai admiré les énormes meules et les nombreux engrenages de bois très compliqués qui crissaient et géignaient interminablement.

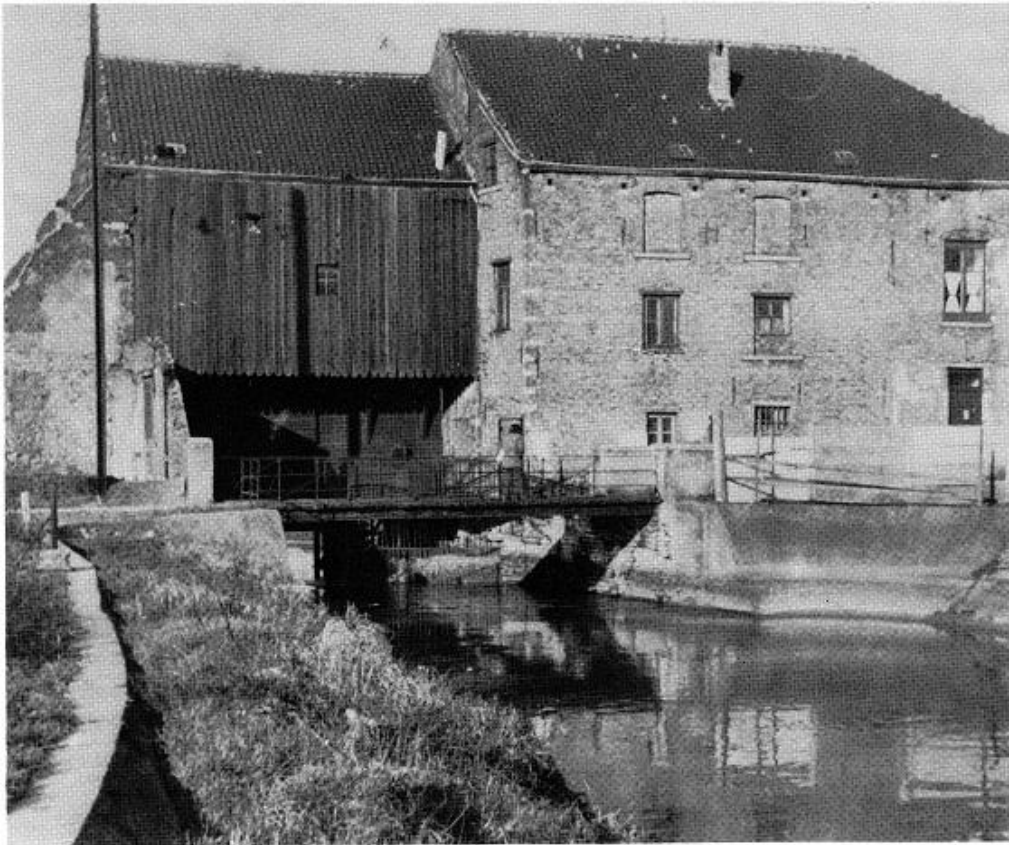
À côté de la porte cochère, à hauteur d'homme, une date gravée dans la pierre m'avait intrigué : « 1826 ».

— *Ce n'est pas la date de la construction du moulin, m'avait dit M. Van Doren. Il est beaucoup plus ancien que cela !*

En 1826, il y eut des pluies tellement fortes que les eaux de la Senne montèrent de plus de deux mètres et firent un lac immense entre la chaussée

de Mons et la rue des Chiens (l'actuelle rue de Belgrade, à côté du dépôt de trams de l'avenue du Roi) ; ici, l'eau arriva à mi-hauteur du rez-de-chaussée : on a marqué dans la pierre son niveau maximum, en souvenir.

Une autre attraction du Nieuwmolen, c'était le large et profond bassin que formait la Senne en amont du moulin. Des générations de gamins y ont appris à nager. Pour ma part, je jouissais du privilège de pouvoir déposer mes vêtements chez le meunier lorsque la chaleur m'incitait à faire trempette. L'eau de la Senne anderslechoise était-elle polluée en ce temps-là ? Je l'ignore. Les gamins ne s'en préoccupaient pas. Tout au plus ai-je entendu dire que parfois l'eau sentait la bière, à cause des lavages de mout de la brasserie Sainte-Hélène. Mais je ne l'ai jamais goûtée.



En 1920, il fallait payer «une cenne» (2 centimes) pour traverser la Senne sur le pont du Nieuwmolen. Précédemment, ce péage ne se montait qu'à une demi-conne (d'où le nom flamand de «Halfkensensbrug»)

Le Nieuwmolen fut le dernier des nombreux moulins que la Senne a actionnés à Bruxelles.

Dans l'entre-deux-guerres il tourna de moins en moins souvent, car on ne cultivait plus guère de céréales dans les environs.

Cependant, M. Van Dorèn fit encore de bonnes affaires durant la guerre de 1940 - 45. Les clients, alors, venaient de partout, porteurs de sacs de 10, de 5 et même de 2 kilos de froment ou de seigle. Malheureusement, ils avaient rarement un « bon » officiel qui les autorisait à faire moudre. Aussi les meules n'étaient-elles embrayées que la nuit, clandestinement.

M. Van Dorèn est mort peu après la guerre. Avec lui s'est éteinte une lignée de six générations qui avaient tenu ce moulin, de père en fils. Mais au moins n'eut-il pas la douleur de voir démolir son moulin et sa maison pour cause d'utilité publique (voûtement prolongé de la Senne, rectification de la rue de France, élargissement et surélévation du chemin de fer.)

Eh oui : en 1950 on a débité comme bois à brûler les solives de cette vigille et robuste bâtisse, les planchers, les échelles et même ces énormes et merveilleux engrenages dont chaque dent avait été taillée à la main dans le chêne le plus dur...

En songeant à tout cela, perdu dans l'énorme flot automobile qui avance par à-coups entre Cureghem et Saint-Gilles, sur la Senne enterrée et sous le chemin de fer surélevé, je me prends à regretter de n'avoir pas dans ma poche une magique ceinture de cuivre qui pourrait me faire traverser à pied l'étroit pont du *Nieuwmolen* et la passerelle de fer de ma jeunesse, pour que je puisse encore jouer avec la fumée des locomotives...

Jean d'Osta

**Copyright 1977 by Rossel Edition. Tous droits réservés.
Imprimé en Belgique sur les presses de l'Imprimerie Rossel.
Numéro de dépôt légal: D77/1740/30**