

# L'ancienne gare de Rebecq

La ligne 115 du porphyre

## Les débuts

Depuis l'invention du chemin de fer au XIX<sup>e</sup> siècle, un réseau ferré s'est tissé petit à petit, reliant les villes et les villages de Belgique. Le train présentait de **nombreux avantages** sur les moyens de transport précédents.



Il permettait d'acheminer par voie terrestre de plus grandes quantités de matériaux et plus de personnes, assez rapidement et à horaires réguliers, et ce indépendamment des conditions climatiques. **L'activité économique** développée à Rebecq et à Quenast par les **carrières** et les **moulins** et par les **forges** à Tubize et à Braine-le-Comte justifiait la pose d'une ligne de chemin de fer connectant ces quatre villes aux grands axes vers les métropoles et les ports.

### Train à vapeur franchissant le pont à 5 arches de la ligne 115.



## L'arrivée des Italiens

Dès après la fin de la Seconde Guerre mondiale, un protocole signé en 1946 entre la Belgique et l'Italie, l'« accord charbon », a eu pour but de combler une main-d'œuvre ouvrière qui faisait défaut dans les mines, les aciéries et les carrières. À cette occasion, de **nombreux immigrants italiens** ont été embauchés dans nos carrières. Ils étaient au départ environ 200 ouvriers capotieux italiens à manier la refenderesse, le tétu et l'épinchoir et à pousser les lourdes berlines. Au total, ils furent des milliers. Petit à petit, beaucoup d'entre eux **ont fondé une famille** et se sont intégrés à la population rebecquoise. Ils se sont installés dans plusieurs quartiers de Rebecq et de Quenast (rue du Petit-Bruxelles, la Cité de la Vallée, rue du Faubourg).

C'est ainsi que Rebecq compte une **importante communauté d'origine italienne** et entretient des liens privilégiés avec les villes d'origine de ces travailleurs. Rebecq est ainsi jumelée depuis 2002 avec la commune italienne de **Monghidoro**, un petit village situé dans les montagnes d'Émilie-Romagne, à mi-chemin entre Bologne et Florence.

La Commune inaugura d'ailleurs en 2016 un « **quai des Italiens** » à l'ancienne gare, pour symboliser l'arrivée massive de cette communauté dans nos villages.



## Le déclin du chemin de fer

L'essor du trafic routier et la diminution de la main-d'œuvre dans les grandes industries firent périlcliter le trafic ferroviaire à partir des années 1960. Comme beaucoup d'autres, **la ligne 115 perdit son attrait et sa rentabilité**, au profit de la voiture et du camion. Elle fut donc en partie démontée et les gares de Rebecq, de Quenast et de Rognon fermées. Actuellement, seule la carrière de Quenast conserve un accès ferré au port de Clabecq.

## Le Petit Train du bonheur

Un passionné de mécanique, **Erik Goegebeur**, eut alors l'idée de faire revivre, pour le plaisir des amateurs, les conditions et les émotions du **voyage en train à vapeur**. Il acheta une petite locomotive et des voitures à voie étroite (60 cm), il posa à nouveau des rails sur l'assiette de la voie entre Rebecq et Rognon, racheta la maison de l'aiguilleur de Rognon,



puis d'autres locomotives Diesel et à vapeur et plaça les aiguillages pour les manœuvres de retournement. Après quelques années de travail et d'effort, il put enfin lancer ses machines sur la voie réinstallée. C'est ainsi que le « **Petit Train du bonheur** » vit le jour et transporte dans la campagne rebecquoise chaque week-end d'été les voyageurs admiratifs, dans la vapeur, le cliquetis des soupapes et au rythme d'un doux bercement cadencé. Sur un tronçon de 3,8 km, le train franchit quatre ponts, dont deux de cinq arches, en dominant la vallée des Oiseaux, un des plus beaux sites naturels de Rebecq, dans laquelle serpente la Senne et paissent les vaches laitières. Un projet de RAVeL est à l'étude sur cette ligne.