



La gare de Schiphol (près d'Amsterdam). Le train Thalys s'apprête à partir en direction de Paris.

CES TRAINS QUI NOUS UNISSENT : BRUXELLES - AMSTERDAM - PARIS - BRUXELLES

*«Laissez passer les trains internationaux...»
(Richard Minne)¹*

Bruelles-Central. Le bon vieux train Benelux à destination d'Amsterdam doit partir ici à 9 heures 22. Les haut-parleurs annoncent en quatre langues un retard de cinq minutes. J'ai encore de la chance. Nous partons déjà à 9 heures 28. Je peux m'estimer heureux que ce ne soit pas finalement à 9 heures 58. Ou que le train ne roule pas. C'est le train de la lenteur, tel que l'écrivain flamand Johan Daisne l'avait prédit il y a un demi-siècle. Nous arriverons à Amsterdam-Central avec un retard de vingt minutes.

Autrefois, vous pouviez régler votre montre sur l'heure du train. Aujourd'hui, je dois formellement déconseiller cette méthode à tout un chacun. Aujourd'hui, les chemins de fer obéissent avec une précision angoissante à cette loi d'airain: $P = D$. Simple, pas vrai? Privatisation est synonyme de Destruction. Les idéologues européens du marché libre qui nous enfoncent la privatisation dans la gorge se refusent obstinément à reconnaître qu'à l'intérieur de leur Europe idéale sans frontières, ils mettent à mal le train, le véhicule européen par excellence, qui se moque de toutes les frontières depuis déjà le XIX^e siècle. Celui qui se rend aux Pays-Bas l'apprend à ses dépens. N'est-ce pas une bonne chose qu'il existe en France et en Belgique des syndicats combattifs qui essaient un peu d'enchaîner le dragon de la privatisation?

CHERCHEZ LA FRONTIÈRE

Il y a soixante ans, le voyage Bruxelles-Amsterdam durait juste un peu moins d'une journée. À Roosendaal, juste passé la frontière belgo-néerlandaise, on avait généralement une à deux heures d'arrêt, mais cela ne dépendait pas des chemins de fer. Il fallait passer par la douane. La douane, aujourd'hui, est supprimée. Une bonne chose à tous égards, me semble-t-il. Mais celui qui penserait pouvoir supprimer la frontière entre la Belgique et les Pays-Bas se fourre le doigt dans l'œil.



Les nouveau et ancien ponts ferroviaires sur le *Hollands Diep* (en arrière-plan la Hollande-Méridionale, au premier plan le Brabant-Septentrional).

Après Anvers, le train roule pendant une vingtaine de minutes entre deux rangées de maisons. Jamais je n'ai vu aussi clairement que la Belgique construit en ligne continue le long des routes, mais aussi le long des voies de chemin de fer. Ah! enfin, un bois! À y regarder de plus près, je constate qu'il y a partout des villas entre les bouleaux et les sapins. La petite gare de Kapellen. Heide. Kijkuit. Des maisons, des maisons, des maisons. À vendre: terrains à bâtir, terrains à bâtir, terrains à bâtir. Après une brève rémission grâce à une prairie, des maisons, des maisons, des maisons. Kalmthout, Wildert, Essen - la dernière gare belge.

Je me livre à cet exercice depuis des années, jamais je ne m'en lasse: Cherchez où court la frontière.

On la voit immédiatement. La construction en ligne continue s'arrête brutalement. Comme si la progression des maisons belges se heurtait à un mur d'air. Chaque mètre parcouru par le train crie: C'est un autre pays!

Du vide. De rares fermes. Et puis: la première zone d'habitation néerlandaise, évidemment derrière un mur antibruit. Bien étudiée, soignée, protégée. Et uniforme. Ces quartiers sont les mêmes d'ici à la *Waddenzee*.

Dans ce pays très peuplé, le train fend le vide. Oh certes, il y a de l'activité. Je vois des tracteurs. Des serres. Des fabriques. Des autos. Des vaches et des moutons paissent dans les prairies jusqu'à l'horizon. Je vois même des villages. Mais ils sont différents des villages belges. Ordonnés. Mesurés. Jusqu'ici et pas plus loin. Tout un siècle d'aménagement du territoire est visible aux Pays-Bas, partout où se fixe votre regard. Depuis la loi de 1901 sur les habitations, les communes établissent des plans d'aménagement et l'on ne peut plus bâtir sans permis. N'en doutez pas, elles appliquaient la loi avec rigueur. Le citoyen obéissait, car il était lui-même l'autorité. En Belgique, le Parlement a voté la première loi sur l'aménagement du territoire en 1962. À ce moment-là, de Charleroi jusqu'au-delà d'Anvers, le pays était déjà énormément couvert de constructions. Et les Belges ont continué à bâtir, partout, comme des forcenés. Le pays était donc encore bien plus saturé lorsque ses dirigeants, après des années d'atermoiements et de véritable sabotage, ont finalement commencé aussi, à contrecœur, à appliquer un peu cette loi. Le citoyen n'obéissait pas, car l'autorité, comme chaque Belge l'apprend depuis la plus tendre enfance, c'est l'ennemi. Il est trop tard. On ne parviendra plus jamais à réagencer les villages belges, les banlieues belges, à moins de bombarder le tout. Et n'allez pas croire que beaucoup de Belges le regrettent.

Le voyage ferroviaire à Amsterdam m'apporte une double joie. Retard, intempéries, mobiles déchaînés, rien ne peut me l'enlever.

C'est d'abord le *Hollands Diep*.

La bande étincelante de rayonnement solaire au milieu du fleuve. Les bateaux de navigation intérieure, gigantesques animaux aquatiques, vigilants à la surface. L'ampleur. Nulle paroi. Un pays étalé. Le poète Marsman avait déjà raison avant la guerre quand il parlait de larges rivières. Il a encore raison aujourd'hui. Je peux m'estimer heureux.

C'est en second lieu Dordrecht.

Les Pays-Bas sont par excellence horizontaux et liquides. Ce que l'homme construit ici doit être solide et vertical. C'est le cas de Dordrecht. D'un côté la Merwede, clapotis vert, gris, même d'un bleu intense les jours d'été. Juste à côté, sur la rive basse, la tour de l'église, ce gros bollard, les modestes demeures, la brique sombre, strictement délimitée par les châssis des fenêtres peints en blanc, les toits rouges. Quand ils se mettent au goût du jour, les Pays-Bas, dans un mouvement de panique, essaient de dissimuler leur véritable beauté derrière des *Maasplazas* et autres monstruosité contemporaines. Mais il reste des brèches dans la modernité. Une fois encore je peux m'estimer heureux. Je sais à nouveau pourquoi j'aime ce pays. Malgré tout.

LES MEILLEURS ÉDITEURS AU MONDE

Amsterdam.

Devant la gare centrale, dirons-nous par approximation, sont garées cent millions de bicyclettes. La firme *Band Plakker* communique: «Votre vélo réparé pendant que vous travaillez et aussitôt professionnellement remis».

Sur un tram ordinaire, vous lirez les mots suivants: «héroïque», «décidé», «miséricordieux».

Un jeune homme, sur un trottoir, mange des frites. À ses pieds, neuf étourneaux attendent patiemment qu'il leur lance une demi-frite.

Au café *De Ster* (L'Étoile), l'aubergiste ne remplit pas la petite coupe de genièvre à ras bord, mais s'arrête à trois millimètres du bord. Le pilier de bar: *Z'auriez le vertige des fois?*

Ma boutique préférée: *Alfons de Letter*, gravures, tampons, assiettes émaillées. Je rêve d'une petite plaque d'une blancheur éclatante portant mon nom à côté de ma porte d'entrée, avec des lettres bleues ou noires en relief, telles qu'on les voit par milliers à côté des portes d'entrée aux Pays-Bas. Je repousse mon rêve. Car les Belges n'affichent pas leur nom.

Ils accordent la préférence à la discrétion. «Pour vivre heureux, vivons cachés».

Amsterdam.



Le grand hall d'entrée rénové de la gare centrale d'Anvers.

Ici des éditeurs et des rédacteurs se sont donné la peine de lire mes manuscrits, et ce déjà pendant plus d'un quart de siècle. Leur jugement est toujours impitoyable, clair, étranger à toute arrière-pensée, à toute duplicité, *sine ira et studio*, sans colère ni sympathie, toujours inspiré par une amitié inconditionnelle pour la littérature et pour ma personne, dans cet ordre. Bref, exactement comme doit être le jugement d'un véritable ami et d'un éditeur compétent. À Amsterdam habitent les meilleurs éditeurs au monde, et ce déjà depuis le temps de Spinoza et de Descartes. À-côté agréable: ils publient principalement des livres dans *ma* langue.

Je ne peux absolument pas me permettre de ne *pas* aimer Amsterdam.

Je ne peux absolument pas me permettre de ne *pas* aimer Paris.

VIEILLES FABRIQUES, PAYSAGE À LA HOBBIT ET VASTES CHAMPS

Gare du Midi, Bruxelles. Ou plutôt ce qui passe pour cette gare. La véritable gare du Midi, la seule authentique, la tête de ligne avec son arc de triomphe, couronnée par un ange qui arrive à toute allure, debout sur son char ailé, avec à ses pieds le symbole de l'inflexible ponctualité, le cadran. C'était un projet d'Auguste Payen, l'architecte officiel des chemins de fer publics belges. La gare fut ignominieusement démolie pour assurer la jonction nord-sud dans la capitale belge. Depuis lors, la situation ne s'est plus jamais améliorée.

Sur la voie 5b, le Thalys est prêt. Les lettres électroniques jaunes avertissent: «Ne pas embarquer». Tout le monde embarque. Je remercie le Seigneur pour notre petit anarchisme quotidien.

Le palais de Justice. Entouré bien entendu d'échafaudages. Le cubisme en béton de l'église de l'«Altitude Cent» à Forêt. Tours de refroidissement, entrepôts, rangées de maisons ouvrières. Les *Moulins de Ruysbroeck*, *Siemens*, *Montefiore*, dévidoirs en bois, mâts de gsm, une tour d'église sans flèche, néogothique, Hal. Ce ruban de Flandre répond à tous les clichés



La gare du Midi de Bruxelles et la place de la Constitution, vers 1930, photo L. Misonne
© Photographies Léonard Misonne asbl.

relatifs à la Wallonie: industrie, surtout vieilles fabriques, vieilles maisons, chaos. Les quartiers qui défilent à toute vitesse sous vos yeux semblent plus défraîchis qu'ils ne le sont en réalité. Novembre joue un rôle. Novembre est un mois wallon.

Le train traverse maintenant la véritable Wallonie, et la Wallonie n'est *pas* seulement vieille ferraille ou, pour être un peu plus obligeant, archéologie industrielle avec, en guise de camouflage, une bordure d'Ardennes tout autour. Les douces collines vertes du Hainaut occidental, les petites touffes de maisons, les petites églises villageoises: c'est à peine si on trouve encore ce genre de paysage à la Hobbit en Flandre.

On ne remarque même pas la transition avec la France. Au bout d'un certain temps la différence commence tout de même à apparaître. Ici, les champs sont plus grands. La campagne est moins cloisonnée. Moins divisée. Moins tailladée. En Belgique, chaque panorama est délimité. Les horizons proches dissimulent l'ultime vaste horizon qui se soustrait toujours à la vue.

La première chose que je vois à la gare du Nord, c'est une affiche pour la fête de Saint-Nicolas à Nancy. À Amsterdam, les vitrines du grand magasin *De Bijenkorf* portaient l'inscription: «fournisseur de la cour de saint Nicolas». On peut concevoir des analogies moins joyeuses entre deux pays. J'aimerais bien voir une carte d'Europe établie selon les contrées et régions où parents et enfants fêtent la Saint-Nicolas et celles où ils ne le font pas. D'après moi, une telle carte peut servir de base à une toute nouvelle histoire de notre civilisation.

Je tiens beaucoup à cette gare et à sa voisine, la vaste gare de l'Est. Voyez donc comme elles sont sveltes, ces colonnes peintes en vert. Mais cela ne les empêche pas de porter cette toiture gigantesque. Elles combinent fonte et élégance. Quelle démonstration de talent!

Les gares françaises - et j'en connais entre-temps un bon nombre, monumentales et mignonnes, de Limoges à Metz - sont d'une propreté méticuleuse. C'est peut-être parce qu'on y voit si souvent patrouiller de jeunes soldats armés de flingues redoutables. Ah, si l'armée démontre son utilité de cette façon, même moi je suis disposé à déclarer mes principes pacifistes susceptibles d'être révisés.



La gare du Nord de Paris, gare terminus.

Le quartier de la gare du Nord n'est pas encore tout à fait Paris. Je crois que ce quartier est généreusement sponsorisé par le monde de la brasserie belge. Ici, dès que vous mettez pied à terre, vous avez grand-soif. Au Terminus Nord, je commanderai un verre de *Grainbergeand* et non pas de *Grimbergen*, question de prévenir tout malentendu. Le garçon pose sur moi le regard sévère d'un véritable *instit* d'une école villageoise française. *Grimme Berguennne* déclare-t-il d'un air suffisant.

Néanmoins, cette tentative de ressusciter la «Belgique Joyeuse» est vouée d'avance à l'échec. Le plan des rues en étoile, l'ordonnance monumentale des façades, la première fabuleuse librairie, Nordest, dès la rue de Dunkerque, et je me réjouis déjà du rythme allègre du métro, cet être coléreux qui toujours parvient tout juste à se maîtriser.

Paris.

J'avais vingt et un ans lorsque je suis venu ici pour la première fois. Je connaissais le chemin les yeux fermés. Des chansons, des romans m'avaient révélé la ville. Comme pour tant de Flamands de ma génération, mes héros étaient français. De Gainsbourg à Sartre, de Camus à Brassens, de Léo Ferré à Apollinaire. Paris allait de soi, depuis des années déjà. Sur papier. Sur vinyle. Amsterdam par contre était une nouvelle Babylone inconnue.

J'ai été le plus reconnaissant des mortels lorsque le TGV a commencé à relier Bruxelles et Paris en moins d'une heure et demie. Je savais que je devais estimer la France pour tout ce que la Belgique n'est pas. La France est peu peuplée, la Belgique déborde. La Belgique a affreusement mutilé ses villages, la France a laissé se reposer les siens. La France est hypercentralisée, la Belgique est décentralisation ou n'est rien. La Belgique est le royaume de la hideur, la France est toute rigueur républicaine. Paris est la plus belle ville que je connaisse, Bruxelles est la plus laide ville que je connaisse.

En France, le ministère des Transports lance ses lignes de chemin de fer ultrarapides dans le vide français. Ça et là s'élevèrent quelques faibles protestations. Un coup de balai là-dedans, c'est ainsi que ça marche dans la république. Sans l'absolutisme de Louis XIV, le TGV est

inconcevable. Sans le raz-de-marée de la Révolution française, le TGV est inconcevable. Sans la modernisation rigoureusement mise en scène de la III^e République, le TGV est inconcevable. Le TGV est une machine jacobine.

La France, en dehors des zones à forte construction urbaine, est plus vide que jamais. Des villages qui comptaient encore deux mille habitants avant la Seconde Guerre mondiale, n'en comptent plus que le quart, à moins qu'ils ne se soient vidés. Ils perdent successivement leur médecin de famille, leur boucher, leur épicier. Un boulanger esseulé résiste encore. Le dernier bastion est le bistrot. La France a peut-être laissé ses villages bien trop tranquilles. La population se bouscule dans des zones négligées accolées aux petites et grandes villes. Auchan, Leclerc, Mousquetaire: c'est là que se joue la vraie vie. Les Belges les ont également, ces zones, et les Pays-Bas en ont. Les rues de magasins de meubles. Les triangles dorés. La différence, c'est qu'en France, après des kilomètres de dégueulis commerciaux, vous avez encore bien plus de kilomètres de vide exquis. Forêts. Rochers. Collines. Villages gris. Églises romanes. Ruisseaux gargouillants. En Belgique, l'espace est totalement dévoré. Les Néerlandais sauvent encore çà et là une bande de polders, mais les mesures appliquées sont draconiennes.

Bruxelles ne sera jamais aussi proche d'Amsterdam que de Paris. Cela n'a rien à voir avec la langue, mais tout avec la densité de la population. Que trouve-t-on entre Bruxelles et Amsterdam? Anvers. Rotterdam. Des villes de la grandeur de Bordeaux ou de Strasbourg. Même le TGV *doit* y faire halte. Que trouve-t-on entre Bruxelles et Paris? Saint-Quentin. Aulnoye.

De plus, il faut comparer ce qui est comparable. Je n'oublierai jamais ce politicien wallon qui me disait: «Amsterdam? Excusez-moi, mais Paris, tout ce que ça représente comme culture, alors là...». Lui, le Belge francophone se parait des plumes du voisin et il voulait surtout m'humilier, moi, le Flamand, mais tel n'est pas le problème. Le bonhomme avait tout simplement raison.



La Grimbergen - Grainbergeand - Grimme Berguenne, une des nombreuses bières belges qui permettent de contrecarrer la fatigue du voyage.

UN CAFÉ POUR UN EURO VINGT

Je n'ai évidemment pas à défendre la France, mais je me sens contrarié chaque fois que j'entends dénigrer la folie des grandeurs des Français par un Britannique, ou un Néerlandais qui reprend son propos. Prétention anglo-saxonne. La France est le plus grand pays de l'Union européenne, soyons réalistes. Paris est pour moi la plus grande ville de l'Union européenne. La civilisation française est une bouée aussi bien au niveau de la rationalité qu'à celui de la poésie. Et je ne parle même pas encore de l'élégance ou de la gastronomie. La France est une grande puissance déchuée, c'est certain. La Grande-Bretagne ne l'est-elle pas? Et les États-Unis présentent d'inquiétants signes de déclin. Les Français sont-ils coupables du péché de grandiloquence? À mon avis, l'affirmer est la réaction rancunière d'un petit-bourgeois. Oui, ils dépassent la moyenne, les Français.

Oui, ils fixent leur nombril parisien. Je connais des endroits moins agréables à contempler. Oui, ils peuvent se montrer de purs élitistes. Mais quel soulagement par ces temps de plat populisme!

Paris est gris. Dans tous les tons. Gris jaune, gris acier, gris perle, gris poussière, gris argile, gris de pluie, gris hivernal, je ne m'en lasse jamais. Je crois que Henry Miller fut le premier à traiter le sujet avec lyrisme, à l'époque où il semait le trouble à Clichy. Je ne saurais dire à quel point il avait raison. En toutes saisons. Mais ce qu'il y a de plus beau, c'est le gris parisien quand il peut flotter au-dessus du vert transparent des arbres printaniers.

Comment se fait-il donc que cette ville soit si belle, si inoubliablement belle, rue après rue, avenue après avenue? Ce n'est pas que les chefs-d'œuvre s'y bousculent. L'architecture des avenues parisiennes est plutôt maîtrisée. Elle possède une qualité que je ne retrouve guère quand il s'agit d'une prétendue «grande» architecture: elle cadre bien avec son entourage. La succession des façades est uniforme tout en n'étant pas exactement uniforme. Elle n'est pas monotone comme aux Pays-Bas. Sept niveaux, les balcons à hauteur égale, grillages gris provenant de magasins inépuisables, socles, corniches, cannelures en bas-relief, mais tout n'est *pas exactement* ressemblant.

Évidemment, cette ville unique n'échappe pas à la globalisation, disons à la banalisation. On retrouve sur le boulevard Saint-Germain le luxe qui s'étale aujourd'hui de Moscou à New York, Armani, Hugo Boss, Sonia Rykiel, Barbour, Burberry, Ralph Lauren. Dans la salle du Café de Flore ou des Deux Magots, la majorité des rares clients est japonaise. Bientôt arriveront les Chinois. Puis d'autres. Autrefois, de jeunes existentialistes extasiés venaient observer ici Sartre bouche bée. Chose étrange, on voit encore fleurir aujourd'hui sur les terrasses un non-conformisme foncièrement français, légèrement nonchalant, intellectualiste. Il s'agit en fait d'une forme de conformisme étudiée à l'extrême, forme qui est absolument d'ici et fut déjà raillée de façon inimitable il y a plus d'un siècle par Boris Vian dans *J'suis snob*.

Le préfet Haussmann a implacablement dévasté le vieux Paris. Cette histoire a été suffisamment décrite. On peut à peine se représenter quel gigantesque chantier fut le centre de Paris sous le Second Empire, et encore par la suite. En comparaison, l'automutilation de ma propre ville, Bruxelles, après la Seconde Guerre mondiale, est une petite écorchure insignifiante.

Paris est la ville de l'avenue rectiligne. Amsterdam est la ville du canal sinueux. La superficie de la dalle de trottoir à Paris est un multiple de celle du pavé amstellodamois. À Paris, la ferronnerie se compose soit d'un treillis d'une longueur d'une centaine de mètres, soit d'une rambarde de hauteur inaccessible protégeant un balcon avec vue d'une paire de kilomètres sur un boulevard. À Amsterdam, la ferronnerie se réduit à la petite balustrade d'un pignon. Les immeubles amstellodamois sont étroits. Les immeubles parisiens sont larges, tout comme les portes d'entrée. Autrefois, on y entrait sans problème, si ce n'est qu'il fallait à chaque fois tenir compte d'un concierge grognon. Aujourd'hui, il faut apprendre par cœur une trentaine de codes numériques. À Amsterdam, les portes sont étroites et ont de tout temps été fermées à clé. À Amsterdam on a des ruelles, à Paris... Qui connaît les villas? On les trouve surtout dans le XIX^e et le XX^e arrondissement, à proximité des Buttes-Chaumont et de la rue de Belleville. Vous venez de passer devant un boucher casher et vous avez étudié la vitrine d'une librairie qui vend des œuvres telles que *La Vie après la mort en islam* et *La Lapidation*, vous tournez encore à deux, trois coins de rue et vous n'en croyez pas vos yeux. Est-ce vraiment Paris? Ces petites ruelles sans issue avec tous ces jardins et ces maisons de nains? Oui, c'est vraiment Paris. C'est Paris à petite échelle, c'est le Paris que vous croyez impossible. Mais qui est là. Le Paris où un café coûte un euro vingt et non pas quatre euros et demi, comme il y a un moment, au Flore. Cette grande ville est-elle anonyme? Voici le Paris où vous pouvez faire un brin de causette avec la vieille dame qui arrose ses géraniums.

Je prends le métro pour la gare du Nord. Je l'ai pris neuf fois aujourd'hui. Le métro parisien fonctionne à l'adrénaline. Sa nervosité est son efficacité. Mon temps moyen d'attente n'a pas dépassé la minute. À Paris, Raymond Queneau le savait déjà, le métro est également poésie. Avec les noms des stations on peut composer un poème à la fois mystérieux et harmonieux. Ou une épopée de l'histoire française et européenne. Réaumur-Sébastopol, Oberkampf, Mairie des Lilas, Bir-Hakeim, Kremlin-Bicêtre.

Me revoici chez moi, à Bruxelles. C'est laid. Cru. Sale. En cinq minutes, j'entends ici plus de langues qu'à Paris en toute une journée. Pauvre Bruxelles, toi, putain bariolée avec tes mille jupes, comme je t'aime!

Mais sans Paris, je ne pourrais pas vivre.

Sans Amsterdam, je ne pourrais pas vivre.

Oh oui, le Thalys Bruxelles-Paris-Bruxelles était à l'heure.

Geert van Istendael

Essayiste - poète - romancier.

Adresse : Kruisdagenlaan 58, B-1200 Brussel.

Traduit du néerlandais par Marnix Vincent.

Note : Vers initial du poème *Internationale treinen* (Trains internationaux) du poète flamand Richard Minne (1891-1965).