



Les Seigneurs des Bas Fond

L'article a été écrit par Johan Kips, responsable de la revue d'attelage Paard and Rijd. Cet article met en avant les meneurs des chevaux de Vandergoten, « Les seigneurs des bas fond ». Nous remercions monsieur Kips pour son article. Bonne lecture.

Au quatrième étage d'un immeuble majestueux à Jette, une commune bruxelloise, sommeille une collection d'un type très particulier. On y trouve des harnais de parade, des étendards, des peintures, de vieux livres et des gros albums remplis de photos nostalgiques, dont certaines un peu floues, de l'entreprise de déménagement de René Vandergoten, qui fêtera bientôt ses 90 ans d'existence. Il était le dernier déménageur à Bruxelles, qui, jusqu'en 1970, conduisait de lourdes voitures de déménagement tirées par des chevaux de trait belges.

Maintenant, Monsieur Vandergoten passe beaucoup de temps dans ce musée privé, à dépoussiérer et choyer des reliques du passé commun ; en compagnie de quelques vieux amis comme l'ancien conducteur Henri Vunck et l'ancien déménageur Jozef Cragge.

Les déménageurs Vandergoten étaient et sont encore toujours une référence dans la capitale bruxelloise. Quiconque avait nom et renommée à Bruxelles, jusqu'aux membres de la famille royale, confiait le déménagement de ses meubles coûteux et autres ustensiles de maison à l'entreprise familiale Vandergoten, fondée en 1870. A cette époque, Jean-Philippe Vandergoten, le grand-père de René, débutait dans le transport de décors vers le théâtre de la Monnaie ou au départ de celui-ci. L'affaire a été reprise en 1913 par son fils Jean.

Au cours de la première guerre mondiale, les chevaux de trait étaient devenus rares et étaient réquisitionnés en grand nombre par l'occupant.

Pendant cette période difficile, Jean travaillait comme transporteur avec des charrettes à bœufs. Après la guerre, les bœufs ont à nouveau cédé la place aux chevaux de trait, à l'exception de trois, qui ont continué d'exercer pour quelques années leur travail d'animal de trait. Jusqu'en 1948, près de la Monnaie, dans la rue du Canon qui se trouve derrière la célèbre rue Neuve, les Vandergoten avaient une petite ferme avec une dizaine de vaches, quelques cochons, une chèvre et cinq chevaux de trait. Les vaches et les chevaux étaient au rez-de-chaussée, mais les cochons résidaient dans un enclos au premier étage. Ils étaient engraisés pour usage personnel de la famille et du personnel.

ROSALIE

Jusqu'avant la 2^{ème} guerre mondiale, un opéra différent était donné chaque jour au théâtre de la Monnaie. Les frères de l'Ecluse avaient un atelier, dans la rue du Marais, où la plupart des décors du théâtre étaient réalisés. Ils construisaient également des chars qui étaient tirés par des chevaux de trait durant des festivités comme l'Ommegang.

Etant donné que l'affiche de la Monnaie changeait de manière journalière, les décors devaient également être changés tous les jours. Le dimanche il y avait même deux opéras différents: un «en matinée», c'est-à-dire dans l'après-midi et un autre le soir. Vandergoten disposait dans la rue du Marais d'un dépôt où tous les décors étaient conservés. Le théâtre de la Monnaie disposait de 36 machinistes en service dont le travail quotidien consistait

exclusivement à aménager les décors de la scène. Sortir, charger et décharger les décors était le travail quotidien des déménageurs. Certaines pièces pouvaient atteindre jusqu'à 300 voire 400 kilos. René Vandergoten peut en parler pendant des heures, en néerlandais avec un léger accent bruxellois. Il possède d'innombrables photos pour illustrer son récit d'une manière très vivante. «C'était un travail dur pour nos hommes» disait-il, «ils devaient être prêts par tous les temps et vents pour livrer les pièces avec les voitures et les chevaux du dépôt de la rue du Marais vers la Monnaie et inversement. Pendant l'hiver nos hommes attendaient dehors, alors qu'il gelait parfois à pierre fendre. Dès que la représentation était terminée, ils pouvaient commencer à charger leurs voitures. Pour transporter un décor d'opéra complet, une moyenne de 17 voitures de chargement était nécessaire. C'était un travail dur, mais nous avons également eu beaucoup de plaisir. Pour certains opéras avec une grande audience comme la Traviata, des chanteurs occasionnels bruxellois étaient engagés comme figurants. Ils portaient des costumes d'opéra et pouvaient chanter en groupe l'un ou l'autre chant. Après leur représentation ils allaient dans les cafés autour de la Monnaie où ils chantaient un aria de l'opéra pour une bière. Nos déménageurs connaissaient tous ces figurants-chanteurs et allaient parfois avec eux au café. Quand ils rentraient vers nos écuries tard le soir avec leurs chevaux, on disait que leurs chevaux étaient restés au café pour boire un seau d'eau. Quand j'étais petit j'allais à l'opéra quand on y jouait des oeuvres comme Aïda où des animaux apparaissaient avec notre chèvre qu'on avait nommée Rosalie. J'attendais dans les coulisses avec la chèvre jusqu'à ce qu'elle doive paraître sur scène comme décor vivant. Ainsi notre Rosalie a fait pendant de nombreuses années une carrière au théâtre de la Monnaie».

GALA-BAL

Pour le transport des pièces de décor on employait des voitures longues, étroites avec de hautes cloisons de soutien. «Regarde» dit René Vandergoten, «maintenant tu vas tout comprendre» et il me montra une photo des anciennes voitures-décors. Certaines pièces, comme la toile de fond peinte d'une scène d'opéra, avaient 16 mètres de long. Après la représentation, chaque toile de fond était roulée et déposée dans une voiture-décor. La toile roulée dépassait encore de quelques mètres à l'arrière. Ce morceau était posé sur une charrette à bras, qui était poussée par quatre hommes. «C'était la partie amusante du travail».

Deux fois l'an il y avait un travail supplémentaire pour les hommes et leurs chevaux : le jour du Nouvel An et le soir du Carnaval. Après la représentation, toutes les pièces de décor étaient sorties de la salle et conduites au dépôt avec différentes voitures. Après, dans un dépôt spécial de la chaussée d'Anvers, les déménageurs embarquaient une cargaison de chevalets en bois et un plancher. C'était le matériel avec lequel la salle de l'opéra de la Monnaie était transformée en grande salle de danse pour le bal-gala du «beau monde» bruxellois. Les chevalets en bois étaient placés entre les rangées de chaises et le plancher était posé dessus afin de transformer l'opéra en une grande surface de danse. Pour rendre la surface de danse plus lisse, on l'enduisait de 600 kilos d'encaustique. Un travail formidable qui était, la plupart du temps, réalisé par des mains féminines. Ces soirées de gala à la Monnaie étaient des événements mondains pour la noblesse et la haute bourgeoisie de Bruxelles. Le soir, ils arrivaient amenés dans de luxueuses voitures. Leurs cochers attendaient dehors près de leurs chevaux jusqu'à la fin de la soirée dansante. Ils devaient alors se tenir prêts en rangée pour laisser monter les

messieurs et leurs épouses et les conduire à la maison. Le lendemain, la salle devait être complètement libérée pour le spectacle d'opéra.

TOURs DE FORCE

Le transport de décors d'opéra a continué principalement jusqu'au début de la deuxième guerre mondiale. Beaucoup de transports de jouets ont également été effectués pour le grand magasin Titz, l'actuel Innovation. Les jouets arrivaient par chemin de fer à la station de Tours & Taxis et étaient ensuite transportés par voitures hippomobiles vers le grand magasin. Durant la période de crise des années 1920, le père Vandergoten est tombé malade. Du fait de la maladie de son père, René Vandergoten qui faisait ses humanités gréco-latines à l'institut Saint-Louis à Bruxelles, cessa ses études en 1929 pour aider l'entreprise familiale. Il y avait de plus en plus de travail avec les déménagements. Le jeune Vandergoten devait assister sa mère dans le travail abondant et la gestion de l'affaire, qui, entre-temps, occupait beaucoup de travailleurs.

René Vandergoten : « la plupart de nos déménageurs venaient des quartiers pauvres de Bruxelles, ainsi nommés les Bas Fond, le quartier populaire derrière le Marché aux Poissons. Dans ce quartier il y avait autrefois deux dormoirs pour sans-abri. Sur présentation de leur carte d'identité ils y trouvaient refuge pour la nuit. C'était également là que les indigents apprenaient où gagner quelques sous. Voilà comment ils arrivaient chez nous pour travailler. C'étaient des hommes de toutes sortes. Paul Gezelle, un frère du curé-poète Guido Gezelle, a travaillé chez mon grand-père comme déménageur. La plupart étaient des pauvres qui ne possédaient rien de plus qu'une solide paire de bras. Il y avait aussi des jeunes de l'extérieur de Bruxelles. Certains étaient des aventuriers. D'autres des fils de paysans, qui avaient abandonné les champs paternels. De fait, les fils cadets des familles nombreuses avaient peu de chance de reprendre un jour la ferme de leurs parents. Aussi cherchaient-ils un avenir ailleurs. Certains ont trouvé du travail dans notre firme de déménagement, mais ils n'avaient pas la vie facile. Seuls les meilleurs sont restés. Les déménagements étaient à l'époque un travail très dur. Les gens de la bourgeoisie avaient des meubles lourds, de grandes armoires en chêne et des tables massives, qui devaient être déplacés uniquement à la force des bras, souvent sur plusieurs étages. Pour hisser un piano on employait une roue qui était fixée à l'extérieur sur la façade. Une longue corde était attachée au harnais d'un cheval pour hisser les pièces les plus lourdes aux étages. C'était un travail de précision pour nos charretiers. Cependant, la plus grande partie du mobilier était portée. Il en était ainsi des lourdes baignoires en fonte. Il y avait des hommes extrêmement costauds. Une fois nous avons eu un homme des Pays-Bas, un gars extrêmement fort. Il s'agenouillait en dessous d'un cheval de trait léger, et poussant avec son dos, il faisait décoller les deux pattes antérieures du cheval du sol. Nos hommes faisaient parfois ce genre de tours pour prouver leur force aux clients, et dans l'espoir de recevoir un pourboire.

BEAU TRAVAIL

René Vandergoten peut parler de ses déménageurs pendant des heures et montrer d'innombrables photos les montrant posant avec les chevaux et les voitures, en simple tenue de travail. « Je dois encore vous montrer ceci » dit-il en sortant une grande pile de photos de ses archives parfaitement conservées. Il parla fièrement et avec beaucoup de respect des charretiers déménageurs qui vivaient et travaillaient avec leurs chevaux. Ils soignaient leurs animaux depuis tôt le matin, passaient avec eux toute la journée au

travail et les ramenaient, le soir, fatigués du lourd travail, aux écuries. « C'étaient des gens qui n'étaient pas reconnus pour le bon travail qu'ils livraient » dit-il, «il n'y avait pas que dans les campagnes que les gens travaillaient jour après jour avec leurs chevaux. Dans les grandes villes comme Bruxelles et Anvers les transporteurs étaient également à l'ouvrage. Chacun avait son travail avec ses difficultés spécifiques. A Bruxelles il y avait beaucoup de voiries sur lesquelles il était difficile de rouler par temps de pluie, car les pavés étaient glissants. Parfois de lourds transports devaient être acheminés dans des rues en pente raide. Nos charretiers essayaient toujours trois fois, si ça ne marchait toujours pas, une autre solution devait être trouvée. Un jour, une voiture lourdement chargée s'était arrêtée au milieu d'une montée. Les chevaux malgré leur force ne pouvant la tirer jusqu'au sommet. A la troisième tentative, la voiture était venue s'échoir en oblique sur les rails du tram. Quand le tram arriva, il ne pouvait pas passer. Notre charretier demanda finalement au wattman la permission d'attacher le timon de la lourde voiture à son tram afin de la hisser au sommet de la pente. Le wattman étant d'accord, la voiture fut tirée, par le tram, jusqu'en haut de la rue. C'était également difficile de circuler dans les rues glissantes avec les lourdes voitures quand il neigeait. Une grande voiture de déménagement pèse de cinq à six tonnes. A cela s'ajoutent encore quelques tonnes de chargement, de sorte que le poids arrive très vite à dix tonnes. Pour descendre des rues enneigées on mettait des bâtons devant les roues de façon à ce que la voiture, roues bloquées, glisse vers le bas comme un traîneau. «Nos gens connaissaient leur travail et le faisaient avec cœur et âme» dit René Vandergoten, «malheureusement ils n'ont jamais été respectés pour leur métier et la façon dont ils travaillaient en symbiose avec leurs animaux. C'étaient des gens rudes, d'origine modeste, mais quand ils prenaient les rênes en main c'étaient de grands messieurs, des seigneurs!)). « Je dois encore vous montrer ceci» dit René Vandergoten, en nous montrant une ancienne photo de son personnel. Il y avait, parmi les rangs de travailleurs, une douzaine de transporteurs. Ils menaient les chevaux, les soignaient et aidaient encore au chargement et au déchargement. Leur travail commençait à 5h30 du matin par le brossage des chevaux. Ensuite ils les harnachaient et partaient vers le lieu de chargement. En hiver, par grand froid, ils mettaient leurs pieds dans un bac en bois rempli de paille. «Quand il faisait froid, ma mère leur donnait du genièvre dans un petite flacon d'apothicaire». «Le soir, quand les chevaux rentraient, de la paille était épanchée dans leurs écuries et la nourriture était prête dans la mangeoire. Notre garçon d'écurie, Emile Robert, s'occupait de cela. Il habitait à peine à cent mètres de ma maison et est pratiquement mort dans mes bras. Oui, nous travaillions et vivions ensemble comme une grande famille ». René Vandergoten réveille les temps passés quand il feuillette son album photo qui lui rappelle tant de souvenirs. Son plus cher souhait est que les documents qu'il a rassemblés, photos et objets utilitaires soient conservés pour les générations futures. « Je suis sur le bon chemin avec la commune de Jette pour que ce patrimoine puisse rester conservé pour que les enfants d'aujourd'hui et de demain puissent savoir comment, il n'y a pas si longtemps, on travaillait avec les chevaux de trait ». Ce serait une belle réalisation de pouvoir préserver le travail d'une vie d'un des derniers témoins de ce passé récent.

Johan Kips