

en septembre 1940.

Georges Finet

Le hasard est décidément bien capricieux; les amateurs de « petite histoire » ne s'en plaindront pas. On a récemment retrouvé dans un dossier de IPX Mons une note datée du 17 septembre 1940 rédigée par M. Delcourt, IPX à Mons à l'époque, qui aurait aujourd'hui nonante-cinq ans. Elle fut dactylographiée par Georges Colignon (GC), âgé actuellement de quatre-vingt-deux ans. On peut parler de miracle, puisque cette note a réussi à échapper, durant quarante et un ans, à tous les déménagements d'archives, purges de dossiers. Et on sait qu'il y en a eu... Ce miracle nous fournit l'occasion d'évoquer un moment de l'histoire ferroviaire belge au cours des premiers mois de l'occupation allemande.

Les agents du mouvement de septembre 1940 encore en activité peuvent se compter à présent sur les doigts des deux mains. Par contre les retraités sont encore fort nombreux : ils se souviendront avec nostalgie de cette période qui s'étala de juillet/août '40, moment où fut donné l'ordre de reprise aux cheminots belges, à juillet '41, époque où les cheminots allemands furent retirés des gares pour être expédiés sur le front de l'Est. Lors de l'invasion, les cheminots allemands avaient pris possession du réseau. Dans le courant de juin '40, ils avaient occupé les gares, les cabines de signalisation et les remises aux locomotives. Lorsque les cheminots belges rentrèrent en service, ils durent se plier à la réglementation allemande. Sur les lignes à double voie, l'exploitation était régie sous le régime du block par téléphone de gare à gare. Le sous-chef allemand – le fahrdienstleiter – recevait l'annonce des trains de la gare d'amont. Ces annonces étaient inscrites dans un livre à colonnes numérotées et retransmises aux cabines de la gare et à la gare d'aval lorsque le train était « mis en section » par une nouvelle annonce. Si le train attendu était un train de voyageurs, l'agent allemand, installé au

BV en compagnie des agents belges n'intervenant pas dans le « mouvement », annonçait « personenzug nach » (train de voyageurs vers...).

Mais sur les lignes à voie unique ? Il fallait trouver un « modus vivendi » entre les réglementations belge et allemande.

La note retrouvée, adressée par IPX Mons au chef de station de la gare d'Ath, où aboutissaient deux lignes à voie unique venant de Saint-Ghislain et de Blaton, nous éclaire à ce sujet : elle est suffisamment explicite. Elle a vraisemblablement été rédigée après entente entre IPX et l'état-major cheminot allemand de Mons.

Il faut se souvenir de la réglementation en vigueur à l'époque, où les signaux mobiles jouaient un grand rôle pour garantir la sécurité (c'est encore vrai aujourd'hui dans certaines circonstances). Le départ d'un train vers la voie unique était soumis à deux impératifs : l'ouverture du signal de départ, s'il existait, et c'est le cas à Ath, et le remplacement du signal mobile d'arrêt placé devant la locomotive (équivalant à l'ordre de départ) par un signal mobile vert. On évitait ainsi l'expédition intempestive d'un train sur initiative malencontreuse du signaleur.

En juillet '41, l'exploitation du réseau fut donc confiée aux cheminots belges; des états-majors allemands étaient maintenus dans les grandes gares ou services, au siège des Groupes et de la Direction. Ils n'intervenaient plus directement dans le « mouvement ». Ils avaient pour mission de surveiller la marche des trains allemands et la fourniture de leurs locomotives : les trains internationaux (accessibles aux civils) de et vers l'Allemagne comportaient deux chiffres et étaient précédés de la lettre D. Les trains de permissionnaires avaient trois chiffres et étaient, eux, précédés des lettres SF. Enfin, les trains de troupes et d'approvisionnement étaient composés de cinq chiffres. Il nous souvient de deux trains qui roulaient de Hamont à Valenciennes : les 77055 et 77060. Les trains extraordinaires étaient identifiés par un « Fahrnummer » également de cinq chiffres. Ces identifications furent mises à profit par la Résistance pour « renseigner », surveiller, entraver, voire saboter le trafic ferroviaire ennemi.

A la suite de quoi certains cheminots résistants furent arrêtés par la Gestapo et expédiés dans les camps de concentration. Beaucoup ne revinrent pas. Il ne faut pas l'oublier.

Groupe Exploitation
Mons
N°1.4.8
D4/GC
Ranica

Mons, le 17 septembre 1940.

Georges Colignon

Chef de station, Ath.

a). L'ordre de départ aux trains vers les lignes belges doit être donné par les chefs de station belges, (Zugmeldebeamte) après que le fahrdienstleiter allemand a fait ouvrir le signal.

b). Le placement des signaux mobiles incombe aussi au Zugmeldebeamte belge, puisque c'est lui qui présente les trains au fahrdienstleiter allemand et règle donc la circulation sur les lignes, à voie unique.

c). La surveillance de l'embarquement, débarquement, chargement des colis est du ressort des agents belges.

Renvoi par mon adjoint.

L'Inspecteur principal,

Delcourt.