



Chants et Chantres

du

RAIL

L'Afrique, elle aussi, prétend entrer dans la voie du progrès. Certes, la voie ferrée avait déjà fait son apparition çà et là dans les régions côtières, en des pays de connaissance. Mais le cœur de l'immense continent était pratiquement encore vierge. C'est là que les chemins de fer vont aller s'implanter. Entreprise périlleuse s'il en fut ! A des Belges, les premiers, reviendra l'honneur de l'avoir réalisée !

C'est en 1878, en effet, au cours de conversations entre Léopold II et Stanley, qu'il fut question de la création d'une ligne de chemin de fer au Congo. L'idée — il faut bien le dire — fut d'abord très mal accueillie en Belgique. A ce moment, le Congo n'était pas encore reconnu possession belge, et tout le monde, si ce n'est le roi et quelques audacieux, se désintéressait totalement de cette contrée sauvage, quatre-vingts fois grande comme la Belgique, dont on ne voyait vraiment pas ce qu'elle pourrait jamais apporter à la métropole, sinon une charge insupportable et une source d'ennuis. Engloûtir des capitaux, des vies humaines, peut-être, dans cette terre du bout du monde, voilà qui apparaissait aux yeux de la masse comme pure folie.

Tel était donc l'état d'esprit, en Belgique, au moment où fut lancée, pour la première fois, l'idée d'une route de fer congolaise... « Mais un homme va se dresser, écrit René-J. Cornet (1), un homme va remuer l'opinion publique, galvaniser les mous, susciter les bonnes volontés, provoquer un sursaut ; un homme va véritablement sauver l'honneur et lutter de toute son énergie pour que ce chemin de fer soit construit par les Belges et reste une entreprise belge. » Cet homme, c'est le capitaine Albert Thys.

Albert Thys est né à Dalhem, près de Liège, le 28 novembre 1849. Sur son initiative, le 9 février 1887, deux ans après la proclamation de l'Etat indépendant du Congo, la « Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie » est créée. La même année, le 26 mars, le gouvernement belge accorde à ladite compagnie la concession du chemin de fer du Bas-Congo. Le tracé de la ligne est immédiatement étudié.

Mais il faut de l'argent, beaucoup d'argent, des millions. Les opposants se déchènent, le peuple fait chorus. Thys est ridiculisé, bafoué ; Léopold II, outragé. Cependant, sourds aux railleries comme aux humiliations, Thys et ses amis se démentent. Ils courent les banques, harcèlent les grosses industries. Le 31 juillet 1889, l'or est trouvé : vingt-cinq millions. La « Compagnie du Chemin de fer congolais » se constitue à Bruxelles. Thys et ses hommes sont à pied d'œuvre ; le recrutement s'organise. La main-d'œuvre noire étant insuffisante, il faut recourir aux colonies voisines, à Zanzibar, à la Guinée, à la Côte d'Or, aux Indes, à la Chine même. Enfin, le 15 mars 1890, on attaque, à Matadi, la construction de la ligne.

Alors commence la merveilleuse épopée. A coups de pioche, à force de bras, avec des outils de fortune, « des moyens de pygmées », dira Brazza, les hommes mordent le roc, hachent la glaise, rasant la brousse. Dès le début, des difficultés colossales surgissent : la vallée de la M'Pozo, ou vallée de l'Enfer, puis le massif de Palabala. On avance de dix pas, puis de vingt, puis de cent ; quelquefois, on recule parce que la tornade a tout emporté. Pendant ce temps, c'est un tollé en Europe. En Hollande éclate une campagne haineuse contre le jeune Etat africain. Le « Scrap » de Londres, la « Libre Parole » de Paris s'en prennent avec hargne aux constructeurs de la ligne de chemin de fer. On parle de morts, de beaucoup de morts, et, comme il arrive souvent, en politique comme ailleurs, c'est là des mots, beaucoup de mots et rien de plus... « Sunt verba et voces », disait déjà Horace. Mauvais traitements, a-t-on prétendu. Sans doute, les pionniers n'étaient-ils pas des saints, et se trouva-t-il parmi eux des aventuriers sans

aveu ; mais ces derniers furent certainement l'exception. Non : les morts, ce fut le soleil implacable, ce furent les pluies diluviennes, les fièvres, le béri-béri, la variole, la dysenterie, les serpents ; les morts, ce fut la nature en charge contre l'homme qui voulait à tout prix la mater. Et s'il y eut un drame congolais, ce fut bien, avant tout, la mesquinerie, l'inimitié, la jalousie, les ingérences honteuses, irrémédiables, des milieux politiques et financiers de certains pays dits civilisés.

Mais la foi renverse les montagnes ; et Thys avait la foi. Lentement, obstinément, mois après mois, année après année, se poursuit l'œuvre glorieuse. Le 16 mars 1898, une locomotive atteint N'Dolo, sur le Stanley-Pool. Le 1^{er} juillet 1898, enfin, la ligne Matadi-Léopoldville est ouverte au trafic... Huit ans d'un travail impensable, 399 kilomètres de voies : une page de plus à l'admirable histoire du rail !

Premier juillet 1898 ! Grande fut la joie, ce jour-là, on le devine, parmi la population de Léopoldville. Mais tout aussi grande fut-elle de l'autre côté du fleuve, dans Brazzaville ! Pour la première fois, en effet, le cœur de l'immense colonie française était relié à l'Océan par le rail. Ainsi cette entreprise audacieuse n'aura pas profité qu'à la Belgique. Il est d'ailleurs intéressant de noter que, pendant tout un temps, l'extension de la capitale de l'A.E.F. sera tributaire de la ligne belge, le rattachement de Brazzaville à Pointe-Noire n'ayant été réalisé que plusieurs années après la construction du chemin de fer du Bas-Congo.

Premier juillet 1898 ! Ce jour-là, aussi, sans aucun doute, en pensant à la tâche accomplie, Thys l'invincible, le géant, fut-il payé de ses souffrances, de son courage. Sans doute, en regardant ce lac et ces cabanes, ces buissons, cette lande, ces roches — tout cela qui allait devenir le Léopoldville d'aujourd'hui —, en regardant le fleuve immense, formidable, cette image de son âme ardente, et ces montagnes qu'il avait écrasées, dut-il songer à ces vers de Camoëns :

*Voici le grand royaume du Congo
Que nous avons converti à la foi chrétienne
Et par où passe le long et clair Zaire,
Fleuve inexploré des Anciens (1).*

**

Et le rail, toujours, avance, poussant plus loin ses tentacules. Il saute par-dessus le Zambèze, court le long du fleuve Rouge. Le voici à Kindu, à Douala et à Accra. Bientôt, Sydney est relié à Perth : le Transaustralien est né. Le premier Transandin va suivre, puis le second Transandin ; puis d'autres Transeuropéens, d'autres Atlantique-Pacifique. En moins d'un siècle, les chemins de fer ont annexé la planète.

Dès lors, Paul Morand pourra lancer son fameux anathème :

Malheur à qui ne sait pas voyager !

Les barrières sont jetées... Libre est la voie qui mène au bout du rêve. Avec Blaise Cendrars, nous irons au pays prodigieux où passe le Transsibérien (2). Phileas Fogg, l'impassible gentleman, nous fera vivre, à bord du Pacific Railroad, des heures inoubliables (3). Nous connaissons les bandits de grands chemins en compagnie d'Arnould Galopin (4). Paul Morand nous entraînera à Kankan, parmi les paysages de grès erratiques (5). Et Rudyard

(1) « Les Lusiades », chant V.
(2) « La Prose du Transsibérien ».
(3) J. Verne, « Le Tour du Monde en Quatre-Vingts Jours ».
(4) « Le Tour du Monde de Deux Gosses ».
(5) « Paris-Tombouctou ».

(1) « La Bataille du Rail », Ed. L. Cuypers, Bruxelles, 1947.

Kipling — l'illustre écrivain — nous fera découvrir Jamalpour, étrange ville, sans conteste, où « celui qui n'a de relations d'aucune sorte avec le chemin de fer de l'Inde orientale se sent un étranger, un intrus » (1).

CHAPITRE VI

Bientôt l'ère naquit des nouvelles conquêtes.

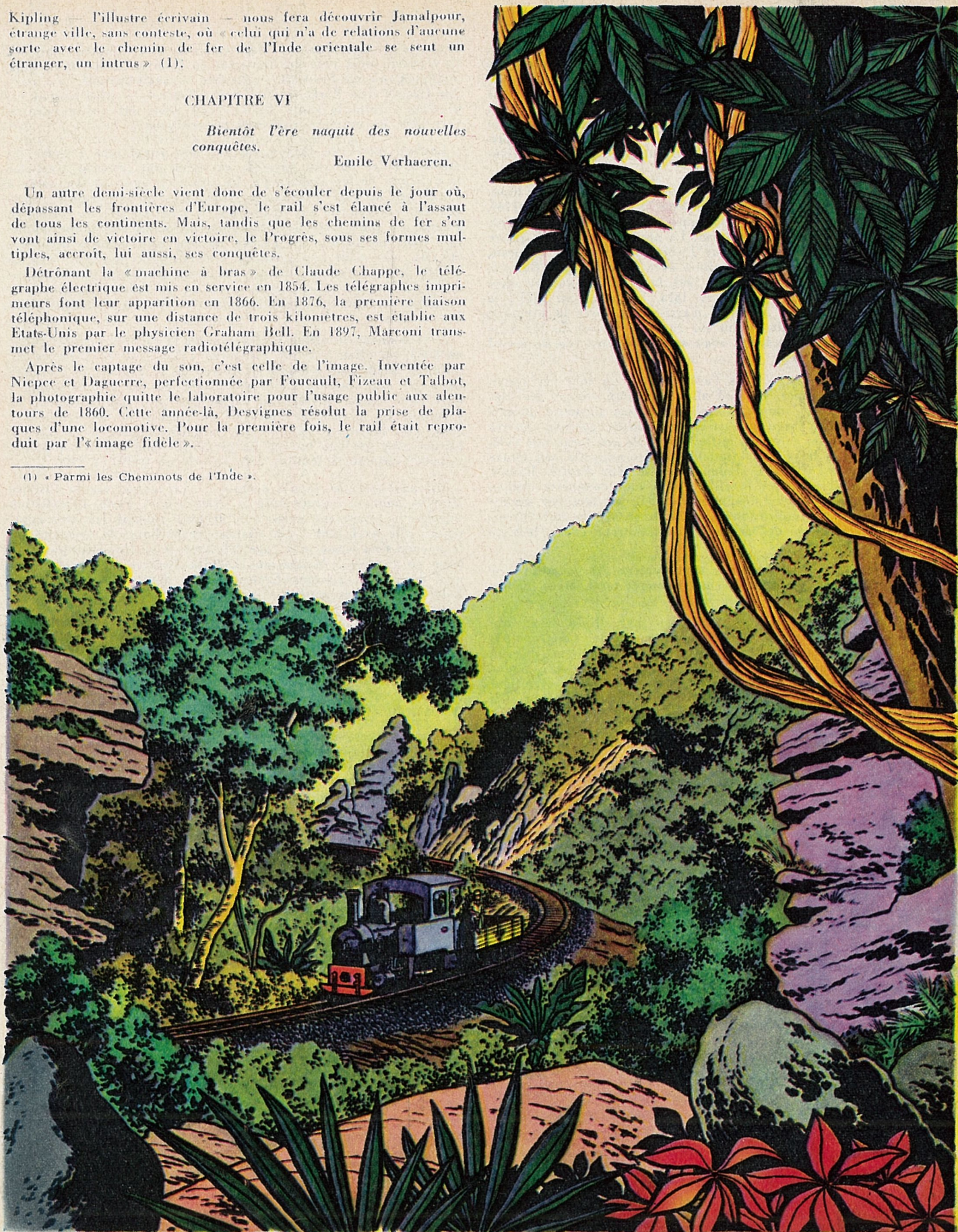
Emile Verhaeren.

Un autre demi-siècle vient donc de s'écouler depuis le jour où, dépassant les frontières d'Europe, le rail s'est élancé à l'assaut de tous les continents. Mais, tandis que les chemins de fer s'en vont ainsi de victoire en victoire, le Progrès, sous ses formes multiples, accroit, lui aussi, ses conquêtes.

Détrônant la « machine à bras » de Claude Chappe, le télégraphe électrique est mis en service en 1854. Les télégraphes imprimeurs font leur apparition en 1866. En 1876, la première liaison téléphonique, sur une distance de trois kilomètres, est établie aux Etats-Unis par le physicien Graham Bell. En 1897, Marconi transmet le premier message radiotélégraphique.

Après le captage du son, c'est celle de l'image. Inventée par Niepce et Daguerre, perfectionnée par Foucault, Fizeau et Talbot, la photographie quitte le laboratoire pour l'usage public aux alentours de 1860. Cette année-là, Desvignes résolut la prise de plaques d'une locomotive. Pour la première fois, le rail était reproduit par l'« image fidèle ».

(1) « Parmi les Cheminots de l'Inde ».



Le 1^{er} juillet 1898, enfin, la ligne Matadi-Léopoldville est ouverte.

Un nouvel art, aussi, va naître : le cinéma. Le 22 mars 1895, Louis Lumière projette à Paris, à l'issue d'une conférence donnée à la « Société d'encouragement de l'industrie nationale », la première bande animée : « La sortie des ouvriers de l'usine ». La première représentation publique aura lieu le 28 décembre de la même année, dans le sous-sol du « Grand Café », au numéro 14 du boulevard des Capucines, à Paris. Dans le programme présenté — dix films de dix-sept mètres chacun — figurait l'« Arrivée d'un train à la gare de la Ciotat ».

La route, à son tour, se réveille. Un nouveau mode de transport est né, qu'on appelle la « machine à feu ». Déjà, en 1769, le Français Cugnot avait fait construire une petite voiture à trois roues, le fardier, mue par la vapeur. La première voiture à quatre roues sera réalisée, en 1828, par Pecqueur. Un autre Français, Lenoir, fabrique, en 1863, une voiture avec moteur à gaz. Raffard, en France, toujours, construit en 1881 la première voiture électrique. Le carburateur apparaît en 1883, les pneus en 1885 ; la bicyclette est dépassée. Au mois d'avril 1899, pour la première fois au monde, un engin atteint sur route la vitesse de 100 kilomètres à l'heure... Mais l'auto avait soixante-quatre ans de retard sur la locomotive.

Les chemins de fer — nous l'avons vu — ne sont pas restés, eux non plus, au repos. Ils sont allés jusqu'aux villages les plus reculés des contrées connues, jusqu'à la paillote annamite, jusqu'à l'isba du Sibérien, jusqu'au chariot du nomade guarani. Autour du monde, de mille gares, de mille barres, ils ont forgé une ceinture de feu. Mais le rail est insatiable. Hydre nouvelle, son visage ne lui suffit plus ; il entend se dédoubler, se vêtir d'autres formes. Maintenant qu'il a atteint la ville, il lui faut conquérir chaque avenue, chaque quartier, chaque maison. Il lui faut, au travers des campagnes, par mille nouveaux fils, resserrer la toile prodigieuse... Les chemins de fer secondaires entrent dans l'histoire des hommes.

Les voies ferrées secondaires comprennent les tramways — urbains et vicinaux —, appelés aussi d'intérêt local, et les métropolitains.

« Métropolitain » — métro, en abrégé — par ellipse de chemin de fer, ce vocable nous vient naturellement de « métropole », dérivé du grec « metropolis » : ville mère ou capitale. « Tramway », écourté par « tram » à la fin du XIX^e siècle, est plus récent. Il provient de « tram », mot d'origine écossaise signifiant rail plat, et de « way » (route) — par extension, la voiture elle-même. Le mot a été adopté dans les pays de langue française, en 1873, date de la généralisation de ce mode de transport à Paris et à Lille. De même que le chemin de fer nous a apporté « cheminot », le tramway nous a donné « traminot ».

C'est à Londres, dans le quartier de Marble Arch, en 1862, que les tramways à chevaux — les « Metropolitan horse trams » —

firent leur apparition en Angleterre. A cette époque, toutefois, ils n'étaient déjà plus des inconnus en France, ni aux Etats-Unis, d'ailleurs, où un Français — Loubat — avait installé, dès 1842, une ligne à New York. Un Américain, Train — le bien nommé —, prendra ensuite la route de l'Europe. C'est lui qui construira, vers 1860, les premiers tramways britanniques.

Loubat, rentré en France, va dès lors s'appliquer à doter les grandes villes de son pays de ce qu'on est convenu d'appeler le « chemin de fer américain ». La première ligne est inaugurée à Paris, sur le quai Debilly, en 1854. Mais si les tramways progressent rapidement aux Etats-Unis, il n'en est pas de même en France, où cette sorte de locomotion ne paraît rencontrer qu'une fort tiède sympathie. La France traverse une période difficile ; en fait, elle subit une crise de croissance économique. Puis la guerre éclate ; c'est le désastre de Sedan. Il faudra attendre jusqu'en 1873 avant qu'on prenne vraiment au sérieux les tramways. A partir de cette date, leur installation s'étend à toutes les villes importantes.

A ce moment, le métro a déjà conquis la capitale anglaise. C'est en 1863, en effet, que fut inaugurée à Londres, en présence du ministre Gladstone, cet ami si sincère de la France, la première ligne du Metropolitan Railway, ancêtre de cet « Underground » que nos voisins d'outre-mer appellent plus familièrement le « Tube ». En France, si l'idée de ce chemin de fer remonte à 1885, c'est seulement en 1897 que le gouvernement se décidera à lui accorder quelque intérêt. La première ligne du Métropolitain, reliant Vincennes à Maillot, sera ouverte au trafic en 1900.

Mil neuf cent, la « belle époque »... Le monde oublie l'affaire Dreyfus pour se tourner vers le Transvaal. A Paris, l'Exposition universelle ouvre ses portes ; le trottoir roulant fait son apparition. Mil neuf cent... Un chapitre magnifique de l'histoire de la science s'est fermé, une page éclatante de la vie artistique française est tournée : Maupassant, Daudet, Verlaine et Samain viennent de mourir, Toulouse-Lautrec vit ses derniers instants, Emile Zola ses suprêmes années.

Mais en ces jours de fièvre, Paris n'acclame pas seulement l'aube d'un nouveau siècle : il chante une force nouvelle ! Prodigieuse révolution : le métro parisien n'est plus, ni remorqué par des chevaux, ni mû par la vapeur ! Il est électrique. Fête en France ; fête à Bruxelles, aussi. Car ce chemin de fer dont Lutèce est si fière, ne sont-ce pas des Belges qui l'ont financé et construit ?

Ainsi, en ces dernières années du XIX^e siècle, une découverte prestigieuse vient d'être réalisée : la traction électrique. En fait, elle est le résultat de longues et patientes recherches, le fruit de cent ans de labeur. Si le magnétisme et l'électrostatique sont connus depuis des siècles, l'étude de l'électrocinétique

Théâtre

A CHARLEROI

Le samedi 25 novembre à 19 h., à l'Hôtel de ville, les « Comédiens du Rail de Charleroi » présentent « Les Trois Messieurs de Bois-Guillaume », comédie-vaudeville en trois actes de Louis Verneuil.

Prix des places : 40, 30 et 20 fr. Entrée gratuite pour les cheminots retraités et leurs épouses, ainsi que pour les enfants de moins de 15 ans accompagnés.

On peut louer ses places gratuitement à l'Agence commerciale de Charleroi (tél. 371) tous les jours ouvrables, ainsi qu'au théâtre, le samedi 25 novembre à partir de 18 h.

Le spectacle se terminera à 22 h.

A BRUXELLES

Le dimanche 12 novembre à 15 h., au Palais des Beaux-Arts, le « Plateau B » présente « Une Histoire de Brigands », comédie en cinq tableaux de Jacques Deval.

On peut réserver ses places en téléphonant au n° 13.18.70, extension 3704 ou 3461.

A noter les brillants résultats obtenus par le « Plateau B » au 27^e tournoi d'art théâtral organisé par la Fédération brabançonne des Cercles dramatiques de langue française ; en interprétant la pièce « Ouragan sur le Caine », le « Plateau B » a enlevé les trois challenges ainsi que la médaille du Roi.

ne date, elle, que du début du XIX^e siècle, quand fut découvert le courant électrique.

La première expérimentation d'un moteur magnéto-électrique monté sur roues fut faite, en 1835, à Springfield, aux États-Unis, puis à Boston. Cette ingénieuse trouvaille était l'œuvre d'un forgeron de Philadelphie, Thomas Davenport. Cet engin excluait cependant toute possibilité de transport de personnes.

En 1842, l'Anglais Robert Davidson inventa le premier tracteur électrique. La machine fut expérimentée sur la ligne de chemin de fer Edimbourg-Glasgow. Elle pesait cinq tonnes et pouvait remorquer six tonnes à la vitesse de six kilomètres à l'heure.

Dans le public, dans la presse, c'est un scepticisme quasi général. Les railleurs, que la victoire de la vapeur n'a pas refroidis, se fourment maintenant vers cette invention qui défie le bon sens du bourgeois. Des esprits, parmi les plus avertis, parmi les plus audacieux, partagent l'opinion générale. Ainsi Louis Figuier, l'illustre vulgarisateur scientifique, lui-même parlera de « pierre philosophale de la mécanique moderne ».

Cependant, les essais se poursuivent. En 1851, une locomotive, construite par C.G. Page, atteint, en Amérique, sur la ligne Washington-Bladensburg, la vitesse de trente kilomètres à l'heure. Le premier tramway électrique berlinois, construit par Siemens et Halske, est mis en service en juin 1881. Les autres capitales européennes suivent, puis les autres continents. La victoire est désormais assurée. Cependant, pendant longtemps encore, la traction électrique sera presque exclusivement réservée aux lignes urbaines, suburbaines ou de montagne et aux métropolitains.

Pendant ce temps, sans causer de grands bruits, les chemins de fer vicinaux tissent leur toile à travers les campagnes. Dans ce domaine, encore, c'est la Belgique qui va réaliser, le plus vite, un réseau complet. Dès 1875 — cette année, fameuse dans l'histoire du sport, où l'Anglais Matthew Webb traversait la Manche à la nage pour la première fois au monde —, les besoins d'un réseau ferré secondaire, destiné à compléter la trame des lignes d'intérêt général, commencent à intéresser l'opinion du royaume. Le 26 mai 1884, Léopold II promulgue une loi créant la « Société nationale des Chemins de fer vicinaux ». En 1894, on comptait en Belgique 1.219 kilomètres de lignes vicinales. Le réseau atteindra son apogée, en 1934, avec 5.126 kilomètres.

Les premières années du XX^e siècle verront l'adoption du métro par les grandes métropoles et la généralisation des tramways électriques dans les autres villes d'importance. Elles verront aussi le triomphe des Vicinaux. Nouveaux exploits, nouvelles victoires : le rail, désormais, est roi incontesté. Au cours des cinquante ans qui viennent de s'écouler, s'il a étendu ses conquêtes, il a, en outre, affermi sa puissance et son autorité. Maintenant, avec Jean Aicard, nous pouvons affirmer :

Sous le réseau des rails, nous avons pris le monde.

Ceci nous ramène naturellement à la littérature. Car les chemins de fer secondaires, eux aussi, ont leurs chants et leurs chantes. Si le métro ne semble guère avoir attiré que les auteurs de romans policiers ou autres récits d'aventures, les tramways, par contre, ont retenu, dès leur jeune âge, l'attention d'une pléiade de littérateurs. Verhaeren, Marcel Lecomte, Henri Fagne, François Mauriac, Emile Zola — pour ne citer que quelques noms — ont vanté le petit train des boulevards.

*Dix tramways chiffrés t'enseignent
Les deux bouts de tout voyage*

nous dit, en confidence, Désiré-Joseph d'Orbaix. Et Marcel Thiry :

J'aime en raison de toi le peuple des tramways.

Quant à Gene Hunter, il nous emmène, en tramway, dans un hallucinant voyage dans le temps (1).

Mais nul autre que Joseph Delmelle n'a mieux glorifié les tramways, avec « leur rythme brimbalant et morne », leurs conducteurs, braves gens, philosophes, hommes de « vertus exceptionnelles », et ce percepteur qui...

*... pense que l'argent est une sale chose
Et l'accepte et le rend avec l'air du mépris.*

(1) « Journey » (« Le Voyage »), Fantasy House, New York.

De ce petit monde sympathique, Delmelle a tiré un très joli recueil de poèmes (1). Œuvre de jeunesse, sans doute, œuvre d'un jeune qui promettait :

*Là-bas, c'est la ville où tu fus,
Toujours rêveur, triste et distrait,
Le pâle enfant que je connus
Écoutant passer les tramways.*

Ailleurs, il nous parle du « règne souverain de la promiscuité » :

*Alternant leurs charmes, leurs corps, leurs silhouettes,
Les filles du trottoir, les enfants de Marie*

*Se rencontrent ainsi au hasard des banquettes,
Sans horreur, sans dégoût et sans afféterie !*

Mais voici que le talent de l'auteur s'affermir. Sa vision s'élargit, s'humanise. Déjà s'affirme le délicat poète du « Pêcheur de Regrets » et des « Temps doux-amers » :

*Lorsque les premiers tramways passeront,
Faisant trembler les verres sur leur pied,
Tu quitteras ton lit puis ta maison
Et ton pas sonnera sur les pavés.*

*Les premiers tramways sont remplis d'ouvriers
Qui prolongent, tout le long du parcours,
Les rêves qu'ils avaient commencés
Quelques instants avant le point du jour.*

*Tu te perdras en ce morne troupeau
Et, comme eux tous, les mains sur les genoux,
Dans l'âcre odeur des tabacs matinaux,
Tu glisseras au sommeil tout à coup.*

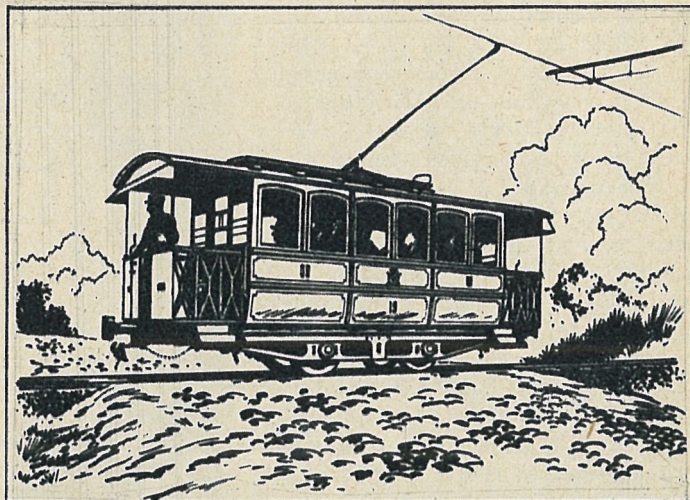
*Tu te laisseras bercer par le tramway
Qui, dans ton rêve, te conduira
Jusqu'aux pays reposants que tu sais
Que partout ailleurs ils n'existent pas.*

Charme des matins vaporeux, quand les rues de la ville s'allument de mille yeux clignotants... Pas pesants de sommeil, masques figés dans les encoignures des gares... Quelque part, un tramway, un métro, un train démarrent. Premiers sifflets, premiers départs. A peine l'homme s'éveille de ses rêves nocturnes et, déjà, l'emporte le rail vers d'autres ailleurs, d'autres au-delà...

Quelque part, des wagons... Des hommes s'en vont vers le jour ; des rêves roulent dans le matin.

Roger GILLARD.
(A suivre.)

(1) « Tramways », les Jeunes Ecrivains belges, Bruxelles, 1946.



Les tramways ont retenu, dès leur jeune âge, l'attention d'une pléiade de littérateurs... (1896 - Tram vicinal de la ligne Bruxelles-Espinette).