



Chants et Chantres

du RAIL

Après 1944, la production cinématographique s'intensifie. Il serait évidemment fastidieux d'énumérer ici tous les films — ils sont légion — ou simplement les dessins animés — tel l'admirable « Scenic Railway », de Disney — qui ont pris pour cadre le rail ou lui ont emprunté ses personnages. Citons cette magnifique « Bataille du Rail » — qu'on voudra bien ne pas confondre avec le livre de R.-J. Cornet dont nous avons parlé précédemment — et qui retrace, en croquis saisissants, un épisode de la résistance pendant la dernière guerre — sublime hommage aux héros cheminots. Autre film de guerre, autre film ferroviaire, voici « Le Pont de la Rivière Kwai », du réalisateur britannique David Lean, d'après un roman de Pierre Boulle : œuvre puissante, profondément humaine, où l'on voit une poignée de prisonniers anglais bâtir, sous l'œil vigilant de leurs geôliers japonais, ce fameux pont qui permettra enfin le passage de la ligne de chemin de fer de Bangkok à Rangong. Du même réalisateur, signalons aussi « Brève Rencontre », dont l'action se situe dans une charmante gare anglaise.

Mentionnons, en outre : « Ma Petite Hongroise Piroshka », une délicieuse histoire d'amour avec la toute fraîche Liselotte Pulver dans le rôle de la fille du chef de gare ; de Louis Malle, d'après un roman de Raymond Queneau, l'inénarrable « Zazie dans le Métro », et, d'Alfred Hitchcock, « L'Inconnu du Nord-Express », un classique du « suspense ». Dans le genre « policier » encore, citons « Minuit, Gare Centrale », « Les Chaines du Destin », inspiré du roman « I married a dead man » (« J'ai épousé une ombre »), de William Irish, et « La Nuit écarlate », de David Miller, d'après le livre célèbre d'Edna Sherry.

Mais le « western » entend ne pas être en reste. Dans ce domaine, parmi la formidable production de ces quinze dernières années, deux œuvres s'imposent d'emblée, qui éclipsent littéralement toutes les réalisations similaires, et ces œuvres, comme l'indiquent leurs titres, sont d'inspiration essentiellement ferroviaire : « Le Train sifflera trois fois », de Zinneman, et, de John Sturges, « Le Dernier Train de Gun Hill ». Ces deux films, par ailleurs, présentent une curieuse analogie. Dans l'un et l'autre, en effet, même unité de temps : l'action se déroule en quelques heures ; même unité de lieu : une petite ville ramassée autour d'une gare ; thème identique : la solitude et le courage d'un homme face à la lâcheté et à l'hypocrisie d'autres hommes. Rarement, ainsi que le souligne si justement Roland Fougères, le cinéma n'avait atteint une intensité tragique aussi exceptionnelle.

Oui, le cinéma a gagné sa bataille. Mais sa victoire n'est-elle pas un peu aussi celle du rail ? Parmi tant de choses admirables qu'il nous a apportées, maintes ont trouvé leur source dans le monde trépidant des chemins de fer. C'est là même, osons-nous dire, que le septième art a découvert ses moyens de développement les plus sûrs, là qu'il a assuré, avec le plus de perfection, sa merveilleuse technique. Le cinéma est-il appelé à devenir le chantre par excellence de la route de fer ? L'un des plus fidèles certainement, cela, du moins, nous croyons pouvoir l'affirmer.

**

Mais le cinéma n'a pas qu'un rôle récréatif ou purement artistique : multiple est son visage. Les Américains — gens toujours pratiques — ont décelé, les premiers, ses immenses possibilités commerciales. Mieux que le texte écrit ou la caricature, l'image parlante s'adresse à la masse, s'en empare, l'imprègne. De nos jours, le cinéma est devenu l'arme la plus redoutable de la publicité, condition « sine qua non » de la réussite de toute entreprise humaine moderne.

Ces capacités de la cinématographie, le chemin de fer se les a fait siennes aujourd'hui. Le Ciné-Journal suisse projette régulièrement des bandes documentaires remarquables ayant trait aux activités du réseau helvétique. La propagande ferroviaire a gagné aussi les écrans de la Belgique, de l'Italie, des Etats-Unis, de l'U.R.S.S., de la France, du Brésil, de la Suède, d'autres encore.

Là toutefois ne se bornent pas les possibilités du septième art. En U.R.S.S., où, selon la formule du professeur Soukharevsky, un gros effort a été fait « pour inculquer aux masses laborieuses les lois de la protection du travail », on utilise l'image vivante pour l'éducation de l'ouvrier. C'est ainsi que des courts métrages, tels « Ne présume pas trop de tes forces » et « Ne joue pas avec la machine », sont montrés aux travailleurs du rail.

Cette utilisation du cinéma à des fins éducatrices tend d'ailleurs à se généraliser. Maintes usines, maints réseaux de chemin de fer l'ont adoptée. Très récemment, des cheminots français ont réalisé des films qui sont de véritables manuels d'enseignement technique. Soucieux de la sécurité de ses travailleurs, le rail belge, à son tour, produit ses premiers courts métrages. Il est certain, par ailleurs, que ce procédé s'étendra, que le monde des chemins de fer, tout entier, l'accueillera.

Le cinéma, avons-nous dit, sur le plan artistique, s'est révélé, en ces cinquante dernières années, l'un des chantres les plus fidèles du chemin de fer. Il est donc naturel qu'en tous autres domaines, il soit et reste le précieux auxiliaire, l'ami puissant et sincère. Mais leurs chemins ne sont-ils pas liés ? Ensemble, n'ont-ils pas pris un merveilleux départ, ensemble, un certain jour d'une fin de siècle, sur le quai de cette petite gare charmante qui a nom la Ciotat ?...

CHAPITRE X

Toute la vie est dans l'essor.

Emile Verhaeren.

Si les Muses ont trouvé de nouveaux confidents, elles n'ont pas pour autant abandonné leurs vieux amis les romanciers et les poètes. Car on aura beaucoup écrit, en ces soixante premières années du XX^e siècle, sur l'amour, sur la guerre, sur les folies des hommes, sur les chemins de fer aussi — beaucoup sur les chemins de fer.

Tandis que Huysmans, dans « De tout », décrit avec humour l'intimité des sleepings, Mac Orlan évoque, à la nuit, un dépôt de machines. Jules Claretie nous parle du conducteur de la locomotive, « ce soldat tous les jours en campagne » ; Colette imagine les pensées de Toby-Chien en wagon, et Lacretelle ausculte son cœur au roulement qui « scande à l'infini les syllabes d'un nom ».

André Maurois, avec tendresse, se remémore ses voyages en chemin de fer au temps où il était écolier : « Que de vers j'ai récités entre Elbeuf et Rouen ! », nous confie-t-il... Quant à Sacha Guitry, il chante les vacances, les plaisantes surprises du rail : « C'est beau de s'endormir avec du givre aux vitres d'un sleeping et d'être réveillé par un rayon de soleil brûlant... C'est drôle de penser qu'à Dijon on se penche pour demander deux grogs... et que, par la même portière, quelques heures plus tard, on achète des mandarines... »

Dans « Laure et Laurence », le sensible Jean-Louis Vaudoier dissèque, en artiste consommé, la musique des roues. François Mauriac, dans « Thérèse Desqueyroux », brosse en quelques lignes la petite gare d'Uzeste, la nuit, tandis que Hubert Krains, dans l'« Œillet rouge », et, par ailleurs, Roger Martin du Gard retracent l'existence — non toujours dépourvue d'imprévu — des fonction-

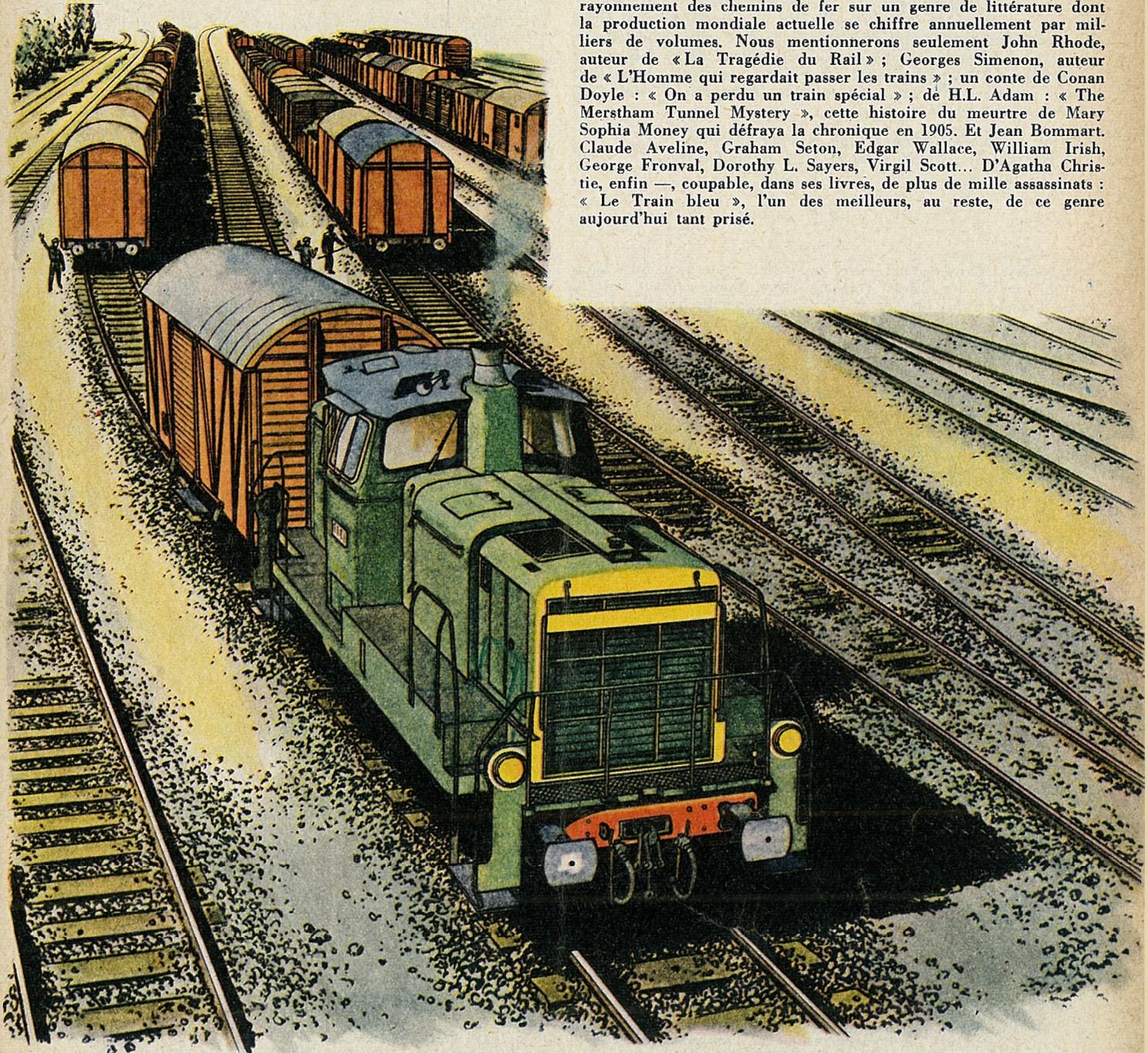
naires des gares. Duhamel, lui, vante la « gare régulatrice », temple absolu de l'ordre, mécanique de précision : « Ce qu'il y a de merveilleux dans une grande gare, c'est qu'un ordre suprême, impérieux, celui qui règle la furie des masses en mouvement, peut se présenter avec toutes les apparences du dédale et de l'incohérence ».

« La gare est une alliance avec le monde, une communion de l'humanité, plus active qu'aucun livre ne l'a jamais réalisée, a écrit, pour sa part, Pierre Hamp. Le sifflet des locomotives a fait taire le fouet claquant sur les chevaux des grands charrois. Le rail a annulé le portage sous lequel crevaient de fatigue les indigènes des « pays colonisés ».

Autre chantre des gares, c'est Alexandre Arnoux. Avec « Paris, ma Grand'Ville », il nous conduit dans une délicieuse ronde ferroviaire. Voici d'abord Montparnasse, « la bretonne, l'océanique, celle qui amène les marins, les filles à coiffes blanches et à tabliers irisés, les artichauts de Léon, Chateaubriand, Renan, Tristan Corbière et le roi Arthur » ; voici la gare de l'Est où l'on « respire

l'air des vieilles guerres, du temps où la bataille n'avait pas encore envahi la planète entière... » ; à deux pas, c'est la gare du Nord, porte ouverte sur la Belgique, où l'on verra « des hommes paisibles... et des femmes dorées, au visage blanc, au nez aquilin, à la bouche mince, qui, à leurs moments de loisir, posent pour les peintres flamands des musées... ». Puis Orsay, « l'ambitieuse, qui a choisi, au contraire de ses compagnes, de déboucher en plein cœur de la capitale, face à la Légion d'honneur, vis-à-vis des Tuileries ». Puis Austerlitz, départ vers Lourdes ; la gare de Lyon, qui voit s'affairer les vacanciers de la Côte d'Azur... Saint-Lazare, enfin, « où montent les dévots de sainte Thérèse de Lisieux, les élégantes de Deauville... les stars qui regagnent Hollywood ; première gare, aussi, construite à cette époque « où la capitale ne croyait pas encore aux voies ferrées, doutant qu'elles pussent jamais aller au-delà de Saint-Germain, et au prix de quelles catastrophes ! ».

Dans le roman policier contemporain, le rail occupe également une place de choix. Il est matériellement impossible — on le devine sans peine — de donner en quelques mots une idée du rayonnement des chemins de fer sur un genre de littérature dont la production mondiale actuelle se chiffre annuellement par milliers de volumes. Nous mentionnerons seulement John Rhode, auteur de « La Tragédie du Rail » ; Georges Simenon, auteur de « L'Homme qui regardait passer les trains » ; un conte de Conan Doyle : « On a perdu un train spécial » ; de H.L. Adam : « The Merstham Tunnel Mystery », cette histoire du meurtre de Mary Sophia Money qui défraya la chronique en 1905. Et Jean Bommart. Claude Aveline, Graham Seton, Edgar Wallace, William Irish, George Fronval, Dorothy L. Sayers, Virgil Scott... D'Agatha Christie, enfin — coupable, dans ses livres, de plus de mille assassinats : « Le Train bleu », l'un des meilleurs, au reste, de ce genre aujourd'hui tant prisé.



Nous avons cité quelques noms... mais c'est une pléiade que nous eussions dû mentionner. Car le rail est partout dans la littérature moderne. Tous les conteurs, tous les novellistes, tous les romanciers, tous les essayistes, à des titres divers, en ont parlé dans leurs œuvres. C'est Gilbert Cesbron dans « Avoir été », Michel Butor dans « La Modification », Graham Greene dans « Orient-Express ». C'est Taylor Caldwell dans « Dynastie du Rail », ce curieux et gros livre, à la fois roman et satire de la société américaine contemporaine...

Jamais entreprise créée par l'homme n'a été autant vantée, autant chantée, autant aimée — et, sans doute, aussi, autant dénigrée. Il est d'ailleurs intéressant de noter que le meilleur de la prose ferroviaire — et naturellement de la poésie ferroviaire — ne nous vient pas nécessairement d'écrivains dits professionnels.

Quelques-uns même, comme Joseph Delmelle, en Belgique, et, en France, Etienne Cattin, Henri Vincenot, Roger Ferlet et René Violaines, poète et critique apprécié, font autorité dans le mouvement littéraire contemporain. La race des Chatrian et des Tavan (1) n'est pas morte.

Mais n'allions-nous pas oublier l'agréable, l'élégant Lachambeaudie, auteur de tant de fables apprises sur les bancs de l'école ? Qui ne se souvient, par exemple, de « La Locomotive et le Cheval », cette petite pièce délicieuse où l'on voit la bête jalouse défier à la course la nerveuse machine ? Folle gageure ! Bientôt, le cheval tombe. Et il meurt, épuisé, tandis que, narquoise et fringante, la locomotive continue son chemin :

*La routine au progrès veut disputer l'empire.
Le progrès toujours marche et la routine expire.*

**

La poésie d'aujourd'hui, elle aussi, fait une part fort large aux chemins de fer. Louis Aragon, Tristan Derème, Paul Palgen, Louis Amade, Paul Géraudy, Yvan Goll, Enrico Prampolini, Léon-Paul Fargue, tantôt joyeux, tantôt mélancoliques, ont chanté le monde des trains et des gares... « Gare de ma jeunesse et de ma solitude », écrit Léon-Paul Fargue,

*Que l'orage parfois saluait longuement,
J'aurai longtemps connu tes regards et tes rampes,
Tes bâillements trempés, tes cris froids, tes attentes,
J'ai suivi les passants, j'ai doublé tes départs...*

Francis André, dans le numéro de mai 1959 de la revue « Le Rail », nous livre un inédit qui n'est pas sans rappeler les plus beaux morceaux de ses « Poèmes du Siècle » :

*C'est un train noir qui vient de loin,
Du fond des havres étoilés,
Du fond des âges refoulés
A chaque tour de roue, dans l'ombre...
Je suis là, tout seul, dans ce train.
— Au fait,
Suis-je ou non tout seul dans ce train,
Au fond de ce train noir qui roule
A travers les temps et les mondes ?...*

De Mario Diezer, ce joli quatrain aux résonances verlainiennes :

*Dans le rythme égal des bogies,
Le cœur, délivré des névroses,
Retrouve le secret des choses
Et la source des nostalgies...*

Et de Maurice Magre, l'admirable poète des « Chansons des Hommes », ce vers qui nous rappelle Verhaeren :

Et le fer crie au fond des gares gémissantes.

(1) Alphonse Tavan, comme son contemporain Chatrian, fut, pendant un temps assez long, employé aux chemins de fer français. Ses distractions, rapporte-t-on, lui valurent de nombreuses punitions. A titre d'exemple, celle encourue le 8 mai 1863, pour « avoir laissé les voyageurs du train 28 dans les salles d'attente », et celle du 31 juillet de la même année pour « n'avoir pas appelé assez haut, au passage d'un train, le nom de la station ». Poète d'une grâce touchante, il a été, avec ses amis Frédéric Mistral et Joseph Roumanille, l'un des « Sept » qui, le 21 mai 1854, à Fontségugne, près d'Avignon, créèrent le Félibrige.

Marcel Thiry, dont Roger Bodart a dit qu'il était « le poète qui, depuis Apollinaire, a le plus renouvelé la poésie de notre siècle », a chanté les poseurs de rails :

*Poseurs de rails qui mettons bout à bout nos années,
Quand cet acier monotone atteindra l'horizon,
Quel train de fête, et partant pour quelle bleue saison,
S'envolera sur les rails luisants de nos années ?...*

Poète des « lendemains fulgurants », Georges Linze, de même, ne pouvait manquer d'introduire les trains dans son univers, cet univers révolutionnaire, déconcertant quelquefois, qu'à défaut d'autres adjectifs, on qualifiera vraisemblablement de « linzien » :

*Le train éclairé, dans la nuit, est beau de loin.
C'est une procession de drapeaux réguliers précédée d'un flambeau.
— Les comparaisons sont fameuses.
— Fameuses ? Elles doublent les idées.
— Nous devenons mathématiciens.
— Tout peut se condenser dans le chiffre et s'amplifier dans la poésie.
— Nous devenons mathématiciens, et c'est bien là la victoire du Train (1).*

Georges Bouillon, cet infatigable artisan de la vie culturelle luxembourgeoise, lui aussi, a vanté les chemins de fer. Déjà, en 1947, dans la revue « Partir », il avait fait paraître une série d'articles, « Poésie et Voyages », où le rail trouvait une place privilégiée. « Loin de tout conformisme ! Loin de tout académisme ! », dira-t-il, par ailleurs, dans un fort intéressant essai sur les « Poètes du Rail » (2)... Les temps ont changé. Que nous sommes loin, en effet, de la froide Dialectique, loin des règles étriquées et des errements du Classicisme ! Un vent puissant a passé sur le monde, un vent de fabuleux renouveau. Faisons confiance aux artistes : « Ils ont des yeux, donc ils verront ! », conclut Bouillon. Et d'exalter, après avoir condamné la cécité des anciens, la poésie jeune et ardente née du rail.

Mais Georges Bouillon n'est pas seulement essayiste et critique. Le rail lui doit encore quelques-unes des plus jolies poésies de son anthologie. Ici, les trains sont à l'honneur :

Petits tortillards des campagnes, trains joyeux des juilletes, tout parfumés de bruyère et de thym, trains d'opérette :

*Ce n'est qu'un petit train
Qui dans l'air du matin
Fait du coton qui s'effile
Et file
Vite sur Virton-Ville...*

Lourds convois de coke et de grumes, tonnerres roulant dans les brumes de novembre, sombres trains dans la nuit :

*Trains qui tonnent
Sur le Ton
Trains qui vivent
Sur la Vire...*

Ou trains magiques des partances, chargés de rêves et d'espoirs, éternels « tramways du désir » :

*Toujours mes trains
Déraillent
Et raillent
Mon cœur en partance...*

Marcel Thiry, Georges Linze, Georges Bouillon, Francis André, Joseph Delmelle... : ainsi la Belgique de langue française, par la voix de ses forces les plus pures, affirme sans cesse sa vivante présence dans le monde trépidant des chemins de fer. En ces dernières années, compte tenu de ses diverses et nombreuses manifestations, on ne peut nier qu'elle ait apporté au livre d'or du rail une des plus belles parts de l'hommage universel qui lui a été rendu.

**

Et la planète continue de tourner ; la vie poursuit son cours — et la mort. Le monde connaît deux guerres, les plus sanglantes de tous les âges. Hiroshima... : une ère nouvelle éclate dans un

(1) « Les Forces comparées ».

(2) « Le Revue nationale », février 1951.

fracas d'apocalypse. L'avion franchit le mur du son, vole à 1.500, 2.000, 2.454 kilomètres à l'heure (1). Un savant suisse, Piccard, avec son bathyscaphe, le « Trieste », descend à 10.919 mètres dans la mer des Mariannes (2). Moscou envoie ses « spoutniks », Washington lance ses « pamplemousses ». Le 12 avril 1961, Youri Alexeïevitch Gagarine, le premier « cosmonaute », après avoir accompli, à bord du navire spatial « Vostok », entre 175 et 302 kilomètres d'altitude, le tour du monde en quatre-vingt-neuf minutes, atterrit sain et sauf en Union soviétique.

*Non, ce n'est pas une étoile filante,
Le Miracle des miracles,
Mais le fruit du labeur terrestre libéré,
L'envol direct de la pensée,*

chantera, à cette occasion, le poète Serge Vassiliev.

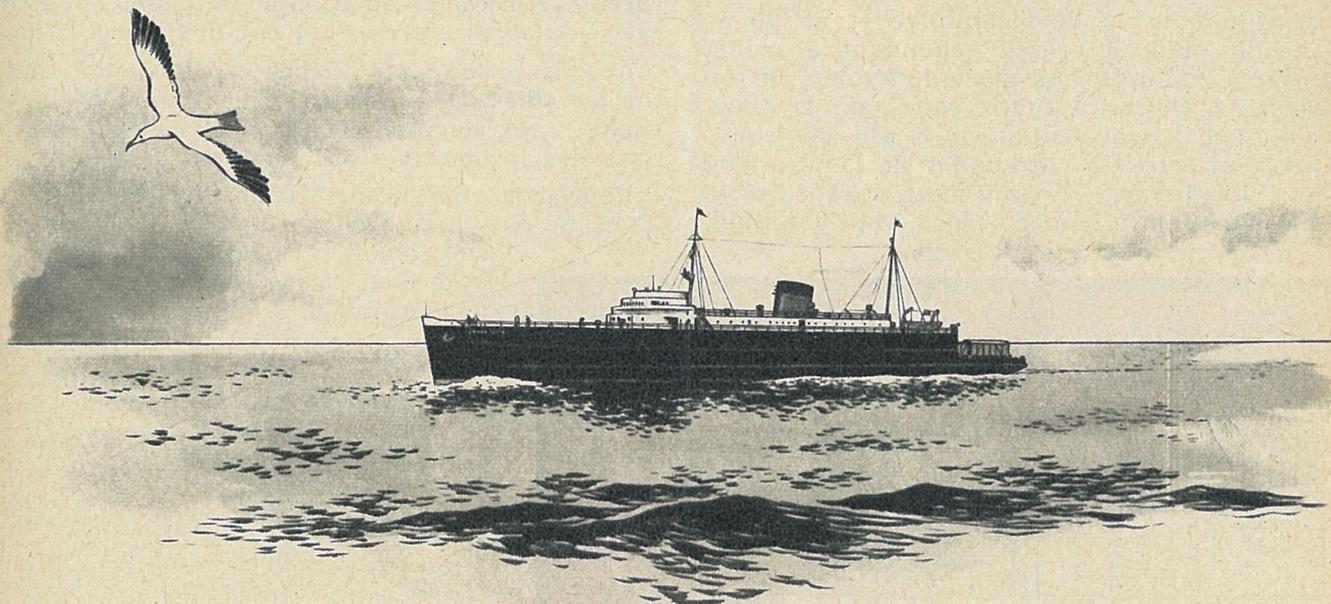
Ainsi la course est engagée — prodigieuse — contre le Temps, contre l'Espace. Il faut marcher ; morts sont les doutes : nous sommes aux heures des en-avant. Impossible n'est plus de règle : l'homme est au tout, tout est à l'homme ! Mais ces conquêtes de la science n'apportent pas seulement à l'humanité des possibilités inouïes d'amélioration de sa condition ; elles lui livrent égale-

ments ferroviaires. Le 23 juillet 1926, le chemin de fer de l'Etat fait place, en Belgique, à la Société nationale des Chemins de fer belges. Douze ans plus tard, la France imite sa voisine en réunissant ses différents réseaux sous un même sigle : la S.N.C.F.

Ce demi-siècle aura vu, en outre, le lancement des premiers ferry-boats et la construction de nouvelles lignes à longue distance, telles le premier Transandin — Mendoza-Valparaiso — terminé en 1910, le second Transandin — Salta-Antofagasta — exploité dès 1948, le Transiranien, le Transindochinois, etc. Il a vu naître aussi l'autorail et cette dernière-née du rail : la locomotive diesel.

Si — en son début, du moins — le programme d'électrification se porta spécialement sur les lignes de première importance, pour les voies d'intérêt local, on rechercha, dans le même temps, des véhicules rapides et légers, à faible consommation, lesquels pourraient, dès lors, sur les parcours envisagés, remplacer avantageusement la vapeur. C'est ainsi qu'apparut l'autorail — l'auto sur rail — appelé quelquefois indûment micheline, cette dernière — du nom de l'inventeur Michelin — désignant plus exactement l'automotrice sur pneumatique.

Les premiers autorails alimentés au gas-oil furent mis en service, en Belgique, le 1^{er} janvier 1930. En 1934 eurent lieu, dans ce pays, les essais d'un premier autorail diesel-électrique à grande



Le lancement des premiers ferry-boats...

ment des moyens effarants de destruction. Désormais, il n'est plus pour notre vieille terre qu'une seule alternative : vivre mieux ou mourir.

Et les roues, elles aussi, continuent de tourner. Sans relâche roulent les trains sur les routes de fer. Mais chez les gens du rail, que d'événements, que de bouleversements, là encore, pendant ce récent demi-siècle ! La vapeur, après avoir connu l'apogée, vit ses instants suprêmes ; les géants à la blanche crinière chantent leurs derniers chants. C'est la mort de la fumée, c'est la fin des gueules noires.

Au cours des années 30, l'électrification va gagner la plupart des pays d'Europe. Mais les travaux, un peu partout, n'avancent qu'avec une extrême lenteur, avec beaucoup de circonspection aussi. En fait, la caténaire en est encore à une phase d'adaptation. Ainsi que nous l'avons souligné précédemment, seule, dans les régions où son adoption est d'une nécessité vitale, la traction électrique est poussée activement.

D'autre part, au long de ces années, de profondes modifications sont quelquefois apportées à la structure même des administra-

vitesse. Les autorails légers diesel y furent mis en circulation en 1935. La même année, le record mondial de l'heure, sur autorail, était obtenu, en France, entre Strasbourg et Paris, avec la vitesse commerciale de 130 kilomètres. Triomphe du nouveau mode de transport sur le plan international : le 9 mai 1937, deux trains automoteurs rapides reliant Paris, l'un à Bruxelles, l'autre à Liège, étaient mis en exploitation.

Les premières locomotives diesel électriques à forte puissance apparurent aux Etats-Unis vers 1935 ; elles y rencontrèrent un succès extraordinaire. Par contre, en Europe, leur développement se révéla fort lent. En fait, la locomotive diesel ne prendra un véritable essor, dans notre continent, que dans les premiers temps du second demi-siècle.

Ainsi, en ces années 30, le rail est rempli de nouvelles promesses. Mais, soudain, un cataclysme épouvantable s'abat sur le monde. Les canons se mettent à rugir, le ciel s'emplit de cris de haine. On tue des hommes, on écrase des villes, on pulvérise des gares, on saccage des trains. Les fauves sont lâchés... C'est la guerre.

Roger GILLARD.
(A suivre.)

(1) Vitesse atteinte, en décembre 1959, par un « Convair F-106 Delta Dart » des U.S. Forces.
(2) Profondeur atteinte en janvier 1960.