



# Chants et Chantres

# du RAIL

## CHAPITRE XI

*Je suis votre vaincu, mais, regardez ma taille,  
Dieux, je reste montagne après votre bataille.*  
Victor Hugo.

Le rail a payé à la seconde guerre mondiale un lourd, un terrifiant tribut. Indépendamment des pertes en vies humaines — héros des combats de mai et juin 1940, morts de la Résistance, otages —, les dégâts matériels se montent à des centaines de milliards de francs — 23 milliards pour les seuls chemins de fer belges. Dès 1942, les réseaux allemands et les réseaux occupés font l'objet des bombardements intenses des Alliés. L'Armée secrète entre en lice en 1943 : des cabines sautent, des installations flambent, des trains déraillent. C'est la lutte à outrance, contre les hommes, contre les choses. Mort contre Vie, Néant contre Civilisation. Un siècle et demi de progrès ferroviaire va être piétiné, labouré, haché, écartelé, déchiqueté.

C'est donc un tableau lamentable que nous offrent les chemins de fer en cette année 1945 qui voit s'effondrer le nazisme. Qu'on en juge par les quelques chiffres que nous allons citer. En Belgique, sur le grand réseau, 3.300 kilomètres de voies ont été atteints, dont plus de 1.100 complètement hors d'usage ; 419 ouvrages d'art sont démolis, y compris 350 ponts importants. Les principaux centres de triage, nombre d'ateliers et remises ont été, soit pulvérisés, soit gravement endommagés ; 593 gares et haltes sont inaccessibles. On déplore, en outre, la perte de 2.670 locomotives, 7.000 voitures à voyageurs et 61.000 wagons à marchandises.

En France, la situation n'est guère plus brillante. Un dixième des voies principales a été rendu inutilisable. Mille gares à voyageurs sont rayées de la carte, dont plus de cent importantes. Septante-quatre grands dépôts, sur 130, ont été anéantis, de même que 19 ateliers de réparation et 668 postes de signalisation. On recense 70 tunnels obstrués, 2.603 ponts et viaducs impraticables. Des 17.000 locomotives à vapeur que comptait la France, en 1940, il en reste à peine 10.500, dont 3.000 seulement en état de marche ; des 478.000 wagons qu'elle possédait, on en relève encore 240.000, dont 172.000 utilisables.

Le rail n'a pas été seulement une victime passive. Il fut, malgré les outrages sans nombre que les hommes lui infligeaient, un ardent, un puissant combattant. Ce géant mille fois crucifié allait se révéler l'un des plus précieux auxiliaires du soldat. Il se fit conducteur de troupes, de vivres et de matériel lourd. « Sans des chemins de fer bien organisés, écrivait, en avril 1943, la Pravda, il n'y a pas moyen de mener à bien le combat. Les chemins de fer sont à la base de l'économie nationale. Ils sont, dans la conduite de la guerre, d'une importance vitale. » Ces mots — cet adage, pouvons-nous dire — allaient trouver sur le front de l'Est une éclatante confirmation. Le continent et la Baltique exclus d'emblée, la mer Noire leur étant interdite de par la « Convention des Détroits », il ne restait aux Anglo-Américains, pour ravitailler l'U.R.S.S. (1), que trois possibilités : Vladivostok, Arkhangelsk et le golfe Persique. La question de l'acheminement du matériel, des rives de la mer au cœur de l'immense territoire, se posa alors. Il ne fallait pas songer aux camions ; ceux-ci n'étaient que trop nécessaires sur le front. Ce fut donc aux chemins de fer qu'incomba la tâche colossale. En cette année 1943, il n'est pas exagéré d'affirmer que le rail a sauvé la Russie, qu'il a sauvé le monde... Mais, déjà, n'avait-il pas sauvé Verdun, en 1917, quand les Fran-

çais, toutes routes rendues impraticables, eurent l'ingénieuse idée de constituer un réseau Decauville, ce qui leur permit d'amener à pied d'œuvre les vivres et le matériel nécessaires en vue de l'ultime offensive ?

L'auxiliaire du combattant, mais aussi son bon ange, voilà ce qu'a été le rail au cours de ces terribles années d'extermination. En se mettant au service des armées pour le transport des prisonniers, en leur confiant ses trains sanitaires, il s'est fait le refuge du blessé, le dernier asile de l'humanité. Ce rôle, il l'avait de même assumé glorieusement pendant les deux guerres précédentes. Sans doute, est-ce en hommage aux services qu'il rendit que fut signé, dans un wagon de chemin de fer, l'armistice de 1918.

Mais ce rail que les hommes s'acharnaient à détruire, et qui ne tombait pas, et qui ne mourait pas, ce soldat héroïque, cet infirmier magistral, allait se révéler, en outre, le grand allié des populations. Le « tout pour l'armée » décrété, les carburants liquides disparurent presque complètement du marché civil ; dès lors, l'auto fut paralysée. Les chemins de fer se trouvèrent donc la seule voie de locomotion du particulier ; ils eurent à assumer la quasi-totalité de ses transports. Curieusement, cette vapeur dont on avait sonné le glas recouvrait sa grandeur, entraînait dans une ère de gloire. Ce fut son chant de triomphe, le plus beau, le plus exaltant, le plus triste aussi... Ce fut son chant du cygne.

\*  
\*\*

Dans cette guerre qui, une fois encore, a vu le Bien l'emporter sur le Mal, la Liberté sur l'Esclavage, la philosophie du bonheur sur celle de la puissance, le cheminot belge, à l'instar de son frère français, de son ami britannique, de son camarade soviétique, à l'instar de tous les cheminots de la terre, a su faire son métier de soldat. Mobilisé dès le 10 mai 1940, il l'est resté par le cœur après le 28 mai, il l'est resté tout le temps de la lutte. Son courage, son abnégation, son héroïsme lui a valu les plus hautes félicitations des Alliés, l'admiration du monde — celle même de ses ennemis (1).

Je me souviens... je me souviens...

Mais n'est-ce pas ainsi que commence la légende ? Or ceci, en vérité, est déjà la légende. Ceci, en vérité, est l'une des plus belles pages de l'histoire magnifique du rail.

Je me souviens de ce garçon... Quel âge avait-il ? Vingt ans, sans doute. (Son rêve, c'était de conduire les machines.) Un jour, il a laissé là le marteau et la forge ; puis il est allé rejoindre dans la forêt d'Ardenne ses camarades au grand cœur. Il avait pris un nom de guerre — comme les aînés —, il avait pris le nom de Violette, pensant peut-être à quelque fleur secrète, à une fleur de son jardin secret. Déjà mûrissait la myrtille ; les combes sentaient bon la fougère. C'était au temps d'aimer, au joli temps d'aimer... Mais il n'est pas revenu.

Je me souviens de ce vieux-là... (Il était, je crois, chaudronnier.) Regard rude, moustache en croc ; un vieux célibataire. Un homme qui vivait sans tapage, un homme qui passait sans histoire... un homme tranquille. Mais chaque arbre n'a-t-il pas son mystère ? Chaque brin d'herbe n'a-t-il pas son secret ? Le vieux avait les siens. Car il cachait dans sa maison deux petites étoiles, deux étoiles jaunes, un jaune honni. Car il cachait chez lui le fruit de l'abomination. Un jour — quelque hasard, qui jamais le saura ? — l'occupant a trouvé les étoiles. « Ils » ont pris tous les trois, le vieux et les étoiles, tous les trois, les deux juifs et le vieux,

(1) En vertu du « Prêt-bail » ; l'aide anglo-américaine fut officiellement accordée à l'U.R.S.S. le 16 août 1941.

(1) Au cours des deux dernières guerres, 3.012 cheminots belges ont payé de leur vie le tribut à la patrie.





... Ils ont vidé  
leurs manelles de mort...



ils ont pris le chemin de Breendonck... Et le vieux n'est jamais revenu.

Et cet autre, je me le rappelle. Cet autre qui était machiniste. (Et aussi braconnier à ses moments perdus.) Un soir, après beaucoup de soirs, après beaucoup de soirs heureux, il est monté dans son engin. C'était aux heures premières de la Libération, aux heures primes, aux heures nouvelles. C'était aux heures exaltantes. Quelque part, dans le soleil couchant, des avions ont surgi. Et sur le train chargé d'obus, ils ont vidé leurs mamelles de mort. Il y eut, dans le soleil couchant, comme un autre soleil, un soleil de démenace... L'homme est entré dans le soleil, l'homme n'est jamais revenu.

De ces trois-là, également, il m'en souvient. De ces trois-là qui revenaient de leur travail dans le petit matin. Qui regagnaient le café chaud, le lit douillet ; une femme, des enfants. Qui devaient tout en marchant, tout en montant la rue ; qui devaient de la vie chère, ou du boulot, ou simplement de bagatelles, d'une bonne blague qu'on a jouée, de mille riens, comme on fait quand on a bien rempli sa journée. Mais tout à coup des tueurs passent ; crépitent les mitraillettes... Cent pas dans le petit matin, de l'atelier à l'abattoir ; cent pas de la vie de trois hommes. De trois hommes qu'on ne reverra jamais plus.

De tous les autres, en vérité, je me souviens aussi. De tous ceux-là qui furent des cheminots et qui moururent sur le champ de l'honneur. De tous ceux-là que nous avons connus. Et qui dorment aujourd'hui dans la profonde terre. Et qui dorment aujourd'hui dans les grands cimetières. Dans les plus grands cimetières d'Europe. Dans les plus grands cimetières du monde.

Héros du rail, soldats des grands combats ou combattants de l'ombre, morts glorieux, morts anonymes, vous n'êtes pas tombés pour rien. Car la mort, jamais, n'est rien ; on ne meurt jamais pour rien. Si nous sommes là aujourd'hui, fiers, libres et heureux, c'est à vous que nous le devons. Tous, vous avez mérité de la Patrie, vous avez mérité du nom de cheminot.

Les chemins de fer et la guerre ont tenté de nombreux littérateurs.

« Oh ! ce coup de sifflet, comme il est grave à certaines heures, surtout pendant la nuit !... écrit Pierre l'Ermitte (1). On a l'impression que tout le sang de France reflue silencieusement vers la frontière... Depuis le 2 août, les trains se suivent, toutes les vingt minutes, emportant hommes et chevaux. Très souvent, les wagons sont garnis de gerbes et de verdure, et les soldats ont des fleurs jusque dans le canon de leurs fusils... Je ne peux pas m'arracher de ce passage à niveau ! Les trains y ralentissent beaucoup. Nous agitions nos mouchoirs ! nous criions « Vive la France ! ». Nous leur jetons toutes les fleurs du jardin. Et, quand le train a disparu, nous nous regardons avec des larmes dans les yeux. »

Autre vision de guerre, ce petit poème de Jacqueline Mabit, où se trouve enfermée, en mots à peine exprimés, toute la détresse, toute l'infinie détresse des départs sans retour :

*Dans le train de Sermizelles  
Une petite fille et sa peine.  
Tout part, même les hirondelles  
les jours de fête et de semaine.  
Elle venait de quitter son ami  
Et pleurait de grand ennui.  
Sur le quai regardant au loin,  
Un petit gars vêtu en marin.  
Les amours enfantines s'en vont à tire d'aile.  
Comme elle est loin l'année prochaine !  
Dans le train de Sermizelles  
Une petite fille et sa peine (2).*

De Jacqueline Mabit, encore, ce tableau déchirant du petit réfugié :

*Il est là, Gare d'Austerlitz.  
Dans un monde neuf...  
Il a dix ans, il est orphelin et veuf  
Puisque Siska est morte.  
Il est assis sur une valise,  
Seul, triste, à la porte  
De l'absence...*

(1) « Visions aiguës de Guerre ».  
(2) « Paix sur leur Terre ».

Départs des soldats pour la guerre, premières fièvres, premières exaltations, premières larmes aussi... Mario Diezer, à son tour, chante les « Trains fleuris » :

*Trains joyeux des premiers départs,  
Chargés de fleurs et de feuillages,  
Pour toujours dans votre sillage  
Que d'adieux sont restés épars !*

Quelquefois, dans les trains de la guerre, deux âmes se rencontrent. Elle, c'est Madeleine Pagès, une jeune Française de vingt et un ans qui habite Oran et est venue passer ses vacances à Nice. Lui...

« C'est dans le train qui me ramenait de Nice à Marseille que j'ai rencontré, le 1<sup>er</sup> janvier 1915, Guillaume Apollinaire... J'étais contente, mes vacances avaient été bonnes... j'avais un joli chapeau dont j'étais très fière, le matin était radieux.

» Prendre mon billet pour ce train de huit heures, choisir un compartiment de seconde au beau milieu du wagon, tout cela m'avait paru facile et agréable...

» Bien calée dans mon coin, je me préparais à jouir jusqu'à Marseille d'une bonne solitude, quand un soldat entre dans mon compartiment... Il est grand, oui, plutôt grand, avec des jambes un peu courtes et un buste important ; il porte un képi trop petit rejeté en arrière.

» Voilà ma solitude à l'eau. J'ai envie de m'en aller dans le compartiment voisin... Cependant, le soldat parle d'une voix douce : « Des vers ? Vous voulez lire des vers, dites-vous ? Lisez donc les *Fleurs du Mal* de Baudelaire. »

» Il a bien dit *Les Fleurs du Mal*... Je ne change pas de compartiment... »

Et alors commence la merveilleuse histoire. Du front, pendant plus d'un an, du 16 avril 1915 au 16 septembre 1916, Apollinaire enverra à sa « marraine » près de deux cents lettres émaillées de poèmes qui sont parmi les plus beaux de son œuvre (1). Car de la rencontre dans le train de Marseille est née une pure amitié. Et l'amitié, bien vite, s'est muée en le plus étonnant des amours :

*C'est quelque chose de si tenu de si lointain que d'y penser on arrive à le trop matérialiser*

*Forme limitée par la mer bleue par la rumeur d'un train en marche par l'odeur des eucalyptus des mimosas et des pins maritimes*

*Mais le contact et la saveur*

*Et cette petite voyageuse alerte inclina brusquement la tête sur le quai de la gare à Marseille et s'en alla*

*Sans savoir*

*Que son souvenir planerait sur un petit bois de la Champagne où un soldat s'efforce devant le feu d'un bivouac d'évoquer Madeleine...*

Ces vers étaient adressés à la « petite fée » le 28 mai 1915... Mais, faute d'huile, la flamme vacille, puis elle meurt : ainsi s'éteint l'amour.

Comme mourut quelque trois ans plus tard, à l'âge de trente-huit ans, victime d'une épidémie de grippe, cette autre flamme vive qui avait nom Guillaume Apollinaire :

*... Et j'espérais la fin du monde*

*Mais la mienne arrive en sifflant comme un ouragan.*

\*  
\*\*

Il nous faut maintenant terminer ce chapitre ; ne va-t-on pas toutefois nous accuser d'être par trop incomplet ?

Le Rail et la Guerre... : c'est Barbusse dans « Le Feu » et Giraudoux dans « Lectures pour une Ombre ». Le Rail, la Guerre et la Mort... : c'est Heinrich Böll et son déchirant « Le Train était à l'Heure », c'est Emile Verhaeren et ses bouleversantes « Ailes rouges de la Guerre ». Ce sont Henri Lavedan, Marcel Thiry, Roger Flamand, Georges Linze, Jacques Perret, Jules Sédillot, Léo Larguier...

(1) La plupart de ces poèmes figurent, partie dans « Calligrammes », partie dans « Tendre comme le Souvenir ».



Mais de tous les ouvrages touchant de près ou de loin à la guerre, et où les chemins de fer ont un rôle de plus ou moins grande importance, le plus pathétique, le plus typique aussi, est, sans contredit, ce « Trains en Détresse » d'Etienne Cattin (1), lequel obtint, pour ce livre, en 1953, le fameux « Prix Vérité ».

Jamais œuvre, vraiment, mérita-t-elle mieux semblable distinction ? Vérité, oui, c'est bien là le cri de la Vérité ! C'est le cri d'hommes qui croient en eux-mêmes, pour qui les mots de Patrie, Famille, Métier, Vertu, ont encore un sens !

En ces temps où une certaine jeunesse qui se veut d'avant-garde — mauvaise héritière de Sartre et de Gide — prétend rénover les mœurs et les sciences par une philosophie boiteuse, un livre comme celui-là nous guérit à jamais de tout faux modernisme. Il est un acte de foi en la dignité humaine.

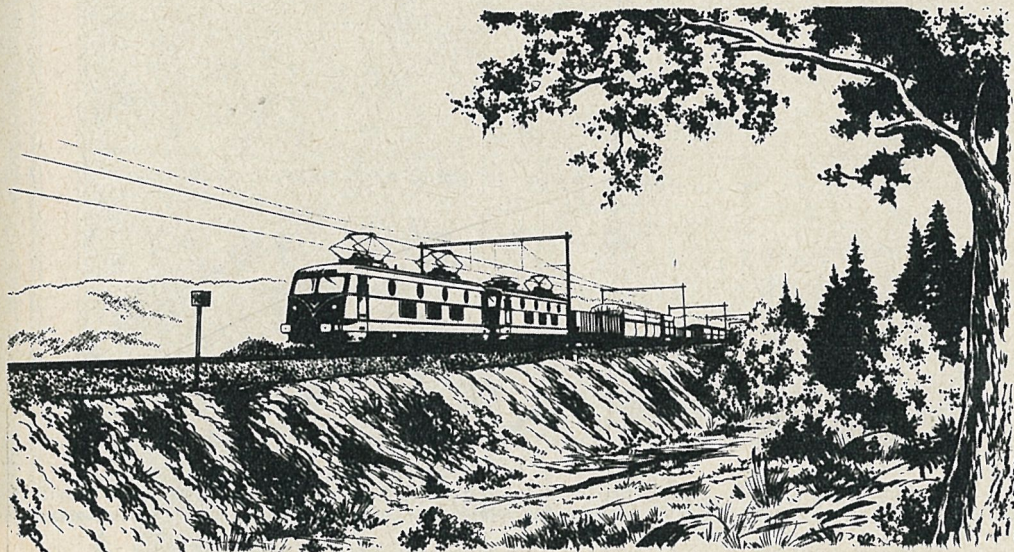
Non, quoi que prétende la « nouvelle vague », beaucoup moins nouvelle, d'ailleurs, qu'elle ne le pense, les héros ne sont pas fatigués.

## CHAPITRE XII

*Et ce fut l'Occident, et ce fut l'avenir  
Dont la grandeur allait se définir  
Qui s'éclairèrent.*

Emile Verhaeren.

La guerre finie, le rail, courageusement, se met à panser ses blessures, à balayer les ruines. Les ponts sont reconstruits, les gares réédifiées, le tout dans un souci de modernisation vraiment



*L'Arduenna Sylva venait d'entrer dans un autre âge...*

remarquable. Quand pointe l'aube de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, c'est un chemin de fer grandi, plus vivant, plus dynamique que jamais, que l'on voit resurgir à la face du monde.

On ne fait pas que reconstruire, d'ailleurs ; on construit aussi, on améliore, on embellit. En Belgique, des travaux magnifiques sont entrepris. Les gares du Nord et du Midi, à Bruxelles, la gare des Guillemins, à Liège, font place à de somptueux édifices. La gare Centrale, les haltes du Congrès et de la Chapelle, ces filles orgueilleuses de la jonction Nord-Midi, voient le jour. Un peu partout dans le monde, c'est le grand lessivage ferroviaire : Odessa, Stalingrad, Chicago, Rome, Sao Paulo, Cologne, Amsterdam s'enorgueillissent de gares neuves à l'architecture audacieuse. La Chine, elle aussi, entend aller de l'avant. La nouvelle gare de Pékin, terminée récemment, peut accueillir 200.000 voyageurs et plus de quatre cents trains par jour. La grande salle des pas perdus est en marbre. Quatre ascenseurs permettent de transporter 24.000 voyageurs par heure. On vend des billets à vingt et un guichets. Quatorze mille passagers tiennent simultanément dans les dix-huit salles d'attente, dont trois sont aménagées spécialement pour les enfants et leurs mères. Un grand restaurant peut servir 800 clients à la fois. On trouve encore un cinéma de 300 places, une bibliothèque, une salle de jeux et une salle de télévision, où

les voyageurs ont la faculté de passer leur temps entre deux trains... Un air joyeux de printemps passe sur la route de fer. Le rail change de robe ; il se vêt de lumières. Il se fait pimpant, spirituel, « up to date ». Sourire sur toute la ligne, telle est désormais sa devise.

Mais cette époque marque aussi la condamnation irrémédiable de la vapeur. Tandis que, sur les lignes secondaires, se multiplient autorails et locomotives au gas-oil, partout ailleurs s'étend à grands pas la traction électrique. Un temps vient de mourir ; un autre temps commence. C'est la fin des choses surannées, c'est le départ pour de nouveaux chemins.

En 1948, l'U.R.S.S. vient en tête des pays électrifiés avec 7.500 kilomètres de lignes. La Suède suit avec 5.500 kilomètres ; puis l'Italie avec 5.400, la Suisse avec 4.700, les U.S.A. avec 4.200 et la France avec 3.600 kilomètres.

A partir de cette date, les travaux s'intensifient dans les cinq parties du monde. La caténaire apparaît en Guinée, au Soudan, à Cuba, au fin fond de l'Argentine, à Madagascar, au Vietnam, en Thaïlande. Au Congo belge (1), où l'effort, en ce domaine, fut particulièrement accru au cours de ces toutes dernières années, la traction électrique absorbe, de nos jours, près de 40 % du trafic global.

La Belgique, elle aussi, électrifie. Fin 1939, déjà, l'Etat avait conclu avec la S.N.C.B. un contrat par lequel celle-ci s'engageait à électrifier « dans un délai raisonnable » les lignes de Bruxelles-Charleroi, Bruxelles-Louvain, Bruxelles-Alost, Bruxelles-Braine-le-Comte et Bruxelles-Ottignies, ces lignes devant constituer ce qu'on était convenu d'appeler la « petite étoile ». La paix revenue et la remise en état du réseau terminée, on se met sérieusement à l'ouvrage. Bruxelles-Charleroi est électrifié le 19 novembre 1949. Le 12 décembre de la même année, la ligne Linkebeek-Anvers-Nord est ouverte au trafic. Avec la jonction Nord-Midi, inaugurée le 4 octobre 1952, se trouve alors réalisée la soudure Anvers-Charleroi.

L'année 1954 sera la grande année de la traction électrique en Belgique. Le 27 février : Bruxelles-Gand ; le 29 juin : Gand-Ostende ; le 17 juillet : Bruges-Blankenberge ; le 17 octobre : Denderleeuw-Alost et Bruxelles-Louvain.

En 1955, on verra s'ouvrir la ligne Bruges-Knokke et se terminer les travaux de la ligne de Liège.

Quant à la route de Wallonie — dont l'électrification fut décidée dès 1953 —, le premier tronçon Bruxelles-Ottignies (prolongé jusqu'à Wavre)

sera inauguré le 15 janvier 1956, Bruxelles-Luxembourg a été ouvert au trafic électrique le 29 septembre de la même année... L'Arduenna Sylva venait d'entrer dans un autre âge.

L'année 1959 a vu l'électrification de la ligne Charleroi-Namur, et 1960, celle de la ligne qui va de Hasselt à Landen. En 1960, encore, ont été terminés les travaux de la ligne Bruxelles-Ternat-Alost-Melle.

L'électrification des deux liaisons Erquennes-Charleroi et Namur-Liège-Herbethal — tronçons du grand axe international qui relie la France à l'Allemagne par la Belgique — sera entreprise incessamment. De même que l'électrification de la ligne Bruxelles-Mons-Quévy, seul chaînon manquant au système électrifié international qui reliera, vers 1962, Amsterdam à Paris et à la Côte d'Azur.

Ainsi la Belgique, une fois de plus, prétend confirmer sa réputation ferroviaire. Mieux, elle va de l'avant, et dans quelles proportions ! En dix ans, elle a jeté les caténaires sur la presque totalité de ses lignes importantes, réussissant ainsi cet incroyable tour de force de se retrouver aujourd'hui, au point de vue de la densité d'électrification, aux premiers rangs du classement mondial.

Roger GILLARD.  
(A suivre.)

(1) « Trains en Détresse », Julliard, Paris, 1954.

(1) Ce texte fut évidemment rédigé avant la proclamation d'indépendance du Congo (N.D.L.R.).