



# Chants et Chantres

## du

# RAIL

Dans cette analyse de la compétition rail-route, il n'a guère été question, jusqu'à présent, que du trafic « voyageurs ». Abordons, maintenant, si vous le voulez bien, le problème des marchandises. Problème capital, puisqu'il représente pour les chemins de fer la plus grosse partie de ses recettes. La suprématie technique du rail ayant été démontrée, reste à résoudre la question des prix des transports. C'est donc ici que la lutte se continue — qu'elle commence, osons-nous dire.

Lutte serrée, en effet. Dès 1939, la concurrence de la route, en ce domaine, se révèle si dangereuse que le rail se voit contraint de reviser sa politique des prix. Cette année-là, en juillet, la Belgique lance des « tarifs de fidélité » avantageant les clients qui confient au rail la plus grande part ou la totalité de leur trafic. Des tarifs spéciaux sont publiés à l'usage de certaines catégories de marchandises : fruits et légumes, poissons, beurre, lait, pommes de terre, etc... Le rail met en circulation des wagons spéciaux, tels ces wagons frigorifiques de la « Compagnie Interfrigo » (1). Soucieux d'aider l'industriel et le commerçant par tous les moyens dont il dispose, il admet le principe du « wagon particulier », multiplie les raccordements privés, ouvre des agences commerciales. Il crée l'« Europ », ce pool formidable de 180.000 wagons qui va permettre une meilleure utilisation des véhicules. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir en détail, dans un prochain chapitre, sur cette magnifique entreprise.

Là, cependant, ne se bornent pas les initiatives de la voie ferrée. Car la pression de la route s'accroît. Il faut la combattre sur tous les fronts, sans relâche, sur son propre terrain, s'il le faut. Le rail a résolu le problème du transport des marchandises de gare à gare ; c'est beaucoup, mais ce n'est pas suffisant. Car tout envoi de colis ou de wagons sous-entend un expéditeur et un destinataire. Le transporteur idéal sera donc celui-là qui saura joindre l'un à l'autre dans les meilleures conditions possibles. Dès la fin de la dernière guerre, le rail s'est attaché à cette question épineuse. Et il l'a résolue. C'est ainsi qu'est apparu, au sein de la plupart des réseaux ferroviaires, le fameux centre routier chargé de la prise et de la remise à domicile des colis et bagages. Tout dernièrement, cette méthode s'est étendue, dans les pays de P.U.I.C., à l'acheminement de certaines « charges complètes » (2). Le rail a réalisé le porte à porte.

Cette intrusion de la voie ferrée sur la route ne se manifeste d'ailleurs pas seulement en ce qui concerne le transport des marchandises, mais aussi dans le domaine des voyageurs. Dès 1926, par mesure d'économie, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux belges avait entrepris, pour les lignes déficitaires, de remplacer ses véhicules par des autobus. Un programme similaire est actuellement en cours de réalisation à la S.N.C.B. Ces mesures, faut-il le rappeler, ont soulevé des contestations. Contestations parfois gratuites, d'ailleurs. Certains esprits alarmés n'ont vu, dans cette pratique, que la suppression de quelques haltes, le retrait de quelques hommes. L'avantage que l'autobus apporte aux campagnards, cela, sans aucun doute, ils l'ignorent. Les chemins de fer, lorsqu'on les construit — soit que le baron de l'endroit défendait qu'on morcelât ses terres, soit que le bourgmestre régnant craignait que la fumée des trains n'abîmât ses légumes —, se virent contraints, en plus d'une circonstance, de contourner maintes agglomérations. C'est ainsi que l'on voit de nos jours — et certaines gens s'en étonnent à juste titre — la voie ferrée passer à deux, trois, quatre kilomètres des villages qu'elle est supposée desservir. L'autobus va redresser cette situation. Il l'améliorera même doublement, car il ira chercher au fond des combes,

à flanc de montagne, en n'importe quel endroit des campagnes, les hameaux oubliés, les fermes isolées, tous ces mondes jusqu'à présent délaissés. L'autobus : une innovation, mais aussi un progrès, dans bien des cas.

Après le combiné rail-route pour le transport des marchandises, après le rail-route du voyageur de province, voici le rail-route touristique, mieux connu sous l'appellation de « service train plus auto ». Ce procédé est déjà utilisé par plusieurs réseaux européens, dont la Belgique, la France et l'Allemagne. Tout voyageur, à la descente du train, peut désormais louer une auto, sans chauffeur, dans certaines gares importantes.

Mais voici le rail-route géant, le combiné à l'échelle internationale. Tout récemment, en effet, vient d'être créé l'Europabus, réseau routier de quelque trente mille kilomètres desservi par des autocars de grand luxe. Les chemins de fer, on le voit, sont bien prêts d'enlever la joute touristique.

Comment, dès lors, douter un instant encore de la suprématie de ce colosse universel ? Ainsi disait le journal « Le Monde », il y a peu de temps : « Les progrès montrent non pas le déclin du rail, mais son exaltation par des modernisations nouvelles et toujours plus efficaces ».

Soyons toutefois des vainqueurs honorables. Car l'avion et l'auto méritent notre respect, notre admiration. Eux aussi, ils travaillent au bien-être de l'humanité, à une forme de civilisation. Eux aussi, ils ont droit à la vie. Il est d'ailleurs plus que probable que l'on s'achemine vers une collaboration de plus en plus étroite entre les divers concurrents du transport. Les ferry-boats, en ce domaine, ont donné l'exemple. Déjà nous sont familiers les modes de transport « rail-bateau », « rail-avion », « rail-bateau-avion ». On peut être assuré que ces différents combinés rencontreront un succès toujours plus étendu. Et puisque la fusée, dans un temps que l'on est bien tenté de qualifier de proche, est appelée à détrôner l'avion, pourquoi ne verrions-nous pas le combiné « rail-fusée » ? « Pour l'avenir, concluons-nous avec Michel Ray, il est permis d'entrevoir que chacun de ces moyens modernes remplira sa tâche la mieux adaptée à ses possibilités pour le bien de la communauté » (1).

#### CHAPITRE XIV

*Et le voici debout au carrefour du monde,  
Où les vieux chemins d'hier croisent les grands  
chemins,  
Par où s'avanceront ceux qui viendront demain  
Vers on ne sait quelle aube éclatante et  
profonde.*

Emile Verhaeren.

Les chemins de fer peuvent donc être considérés, non pas seulement comme une formidable entreprise industrielle, mais bien aussi comme l'une des plus vastes associations commerciales du monde.

Il est pourtant un aspect de la question que l'on envisage fort peu, auquel, oserions-nous dire, on ne pense jamais. On se représente le rail comme une administration subsidiée par l'Etat, soucieuse de réaliser, en bonne commerçante, le plus grand bénéfice possible : c'est un transporteur, un vendeur. Mais songe-t-on à cette somme prodigieuse de nourriture que réclame incessamment ce géant ? Conçoit-on que cette titanessque machine ne peut subsister qu'au prix de mille soins, mille réparations, mille améliorations ; que le rail est un acheteur, un client, lui aussi ? Et quel client ! L'un des plus importants de l'industrie privée, l'un des plus réguliers, l'un des plus avantageux, l'un des plus recherchés...

(1) « Nos Chemins de fer au service du pays ».

(1) Cette société a été créée en 1949.

(2) En langage ferroviaire, on entend par « charge complète » la charge qui nécessite l'utilisation d'un wagon pour elle seule. Un colis est une « charge incomplète ».



Prenons le cas de la Belgique. En 1959, la S.N.C.B. a acheté pour 376.008.173 fr. de rails, 158.416.036 fr. de traverses, 222.452.703 fr. de produits métallurgiques, 26.663.981 fr. de bois divers, 21.520.875 fr. de ballast, 16.323.861 fr. de peinture, 15.643.483 fr. de papiers et cartons, 13.767.121 fr. de textiles. Pour cette même année, ses consommations de charbons, de gas-oil et d'électricité représentent les 3,1 % de la consommation belge. Chaque année, en outre, elle passe, dans des usines du privé, des commandes pour la construction de voitures et de locomotives dont le coût se chiffre par centaines de millions de francs.

On comprend, dès lors, le rôle joué par les chemins de fer dans l'économie contemporaine.

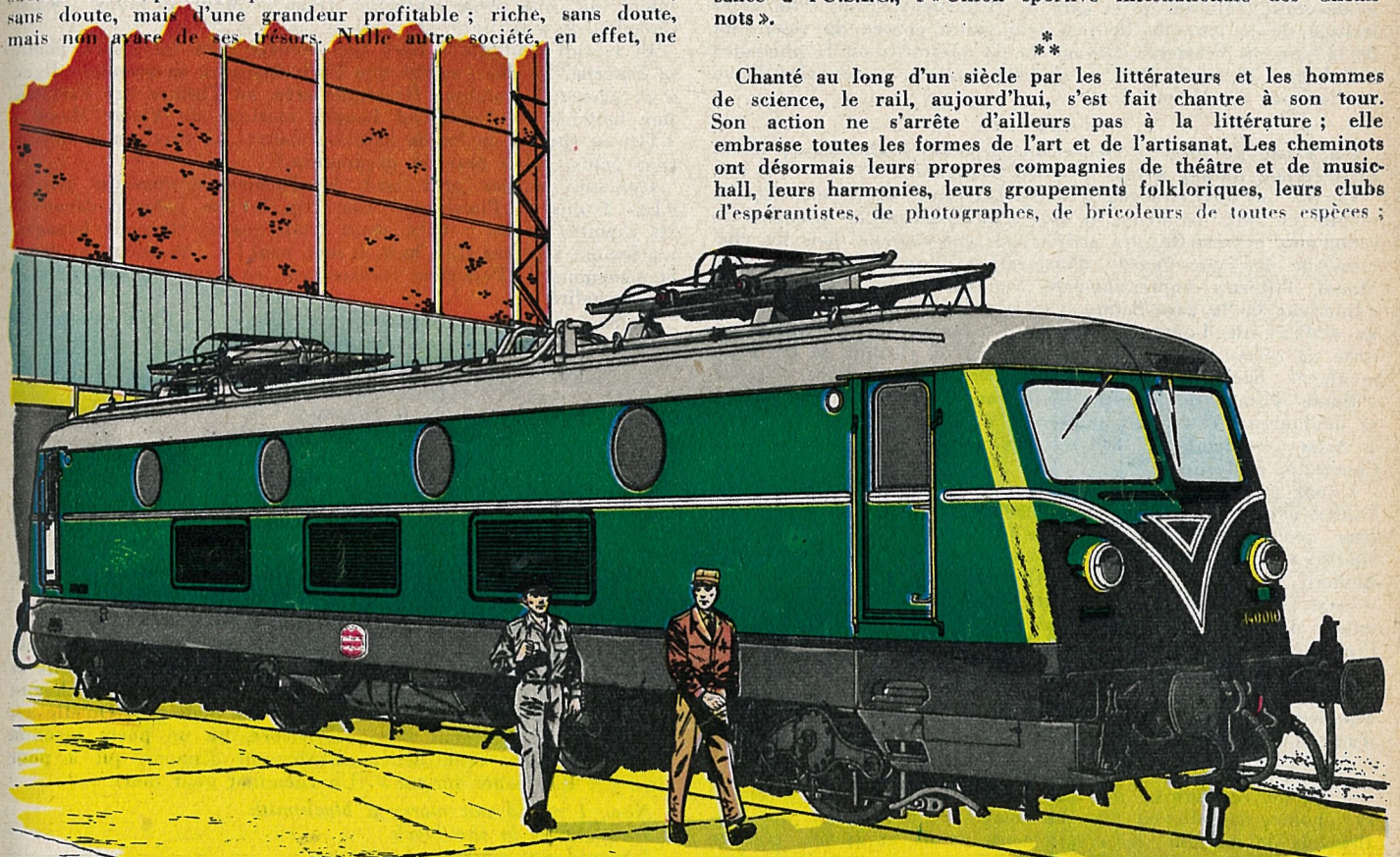
Mais le rail, cette formidable entreprise qui fait vivre cent millions de personnes dans le monde, ne travaille pas qu'au bien-être matériel de l'individu. Si, hier, on a pu dire qu'« avec des hommes, le rail a fait des cheminots », aujourd'hui, l'on dira, parodiant le poète : « Avec des cheminots, le rail a fait des hommes »... Consciente de sa force, consciente de ses droits, consciente aussi de ses responsabilités, telle nous apparaît cette grande et riche société contemporaine qui a nom les chemins de fer. Grande, sans doute, mais d'une grandeur profitable ; riche, sans doute, mais non avare de ses trésors. Nulle autre société, en effet, ne

le rail a créé les Œuvres sociales. Cette organisation, en ce qui concerne la S.N.C.B., a son siège à Bruxelles. Elle a pour but la préservation et la restauration de la santé des bénéficiaires, notamment par le dépistage de toute manifestation morbide, la tutelle sanitaire, le traitement des victimes d'accidents du travail ou de maladies professionnelles ; par la participation dans les frais médico-pharmaceutiques, chirurgicaux et d'hospitalisation, et par le paiement d'indemnités en cas d'incapacité de travail, et en cas de naissance, d'accouchement et de funérailles. Au nombre des multiples réalisations de cette magnifique entreprise, nous citerons les centres médicaux, les corps d'assistantes sociales, les homes et les colonies de vacances. Ajoutons que les services médicaux du rail se sont groupés, en 1949, en un puissant et vaste aéropage : l'U.I.M.C. ou « Union internationale des Services médicaux des Chemins de fer ».

Soucieux aussi du délassement du cheminot, le rail encourage les sports. Il organise des rencontres nationales et internationales de football, de rugby, de tennis, de basket-ball, de balle-pelote, de volley-ball, de tir à l'arc, de bowling, de judo... Il a donné naissance à l'U.S.I.C., l'« Union sportive internationale des Cheminots ».

\*\*

Chanté au long d'un siècle par les littérateurs et les hommes de science, le rail, aujourd'hui, s'est fait chanter à son tour. Son action ne s'arrête d'ailleurs pas à la littérature ; elle embrasse toutes les formes de l'art et de l'artisanat. Les cheminots ont désormais leurs propres compagnies de théâtre et de music-hall, leurs harmonies, leurs groupements folkloriques, leurs clubs d'espérantistes, de photographes, de bricoleurs de toutes espèces ;



La S.N.C.B. passe, dans des usines du privé, des commandes pour la construction de voitures et de locomotives dont le coût se chiffre par centaines de millions de francs.

remplit, dans un pareil esprit d'équité, ce rôle à la fois magnifique et terrible qui est le lot de toute entreprise humaine.

Sur le plan social, le rail est à l'avant-garde.

En Belgique, la Commission paritaire nationale a le pouvoir d'examiner toutes les questions relatives au contrat du travail, à la sécurité, à l'hygiène et, en général, toutes les questions intéressant directement le personnel, questions qui lui sont transmises par le Ministre des Communications, le Conseil d'administration, la Direction générale, les membres de la Commission paritaire nationale et les Commissions régionales ; elle a aussi le pouvoir de donner son avis sur toutes les questions d'ordre général que le Ministre des Communications, le Conseil d'administration ou la Direction générale estiment devoir lui soumettre, notamment dans le cas où ces autorités supérieures jugent que ces questions peuvent intéresser indirectement le personnel ; enfin, elle a le droit de participer à la gestion des institutions créées ou à créer en faveur du personnel.

Soucieux de la santé du travailleur et de celle de sa famille,

ils comptent des conférenciers, des dessinateurs, des graveurs, des sculpteurs. Le rail, d'autre part, a éveillé un art nouveau : le « modélisme ferroviaire » ou le chemin de fer miniature.

\*\*

Nous vous avons parlé précédemment de l'effort porté par les chemins de fer à la construction de gares neuves, à leur souci de modernisation, d'embellissement des diverses installations. L'architecture, elle aussi, se fera donc chanter du rail. Mais l'idée est-elle neuve ? Il y a soixante ans, l'illustre Jules Destrée s'élevait déjà en promoteur de l'esthétique ferroviaire, lorsque, interpellant, à la Chambre belge, le 20 mai 1896, le ministre des Chemins de fer, M. Vandenpeereboom, il lançait ces magnifiques paroles : « Les grandes gares des villes... offrent aux artistes d'admirables champs d'activité nouvelle. Ce sont là des monuments inconnus des siècles antérieurs pour lesquels une architecture inédite, appropriée à la destination, semble devoir éclore. Le fer, croyons-nous, y sera appelé à des applications imprévues et superbes.



» Pour ces constructions si éminemment modernes, que l'on abandonne donc résolument les ordonnances pompeuses des styles grecs ou les complications pittoresques du style gothique, qui n'aboutissent qu'à de dérisoires anachronismes ! Une gare est un édifice particulier au XIX<sup>e</sup> siècle, et il est ridicule de vouloir la construire en forme de temple antique ou d'hôtel de ville flamand. Faites donc appel aux jeunes architectes, monsieur le Ministre, aux chercheurs de neuf, à ceux qui pensent que le fer, la brique et la pierre peuvent chanter aussi des hymnes à la beauté, et qu'ils vous bâtissent des monuments grandioses ou simples quand il le faudra, mais que les hommes futurs pourront venir admirer comme nous admirons les merveilles que, sur notre sol, fit surgir la grande période des communes ! »

Le rêve du grand homme d'Etat belge s'est aujourd'hui matérialisé. Des gares, comme celles du Nord et du Midi, à Bruxelles, l'éblouissante gare Centrale de New York — qui coûta 65 millions de dollars —, la non moins majestueuse gare de Rome-Termini sont de véritables poèmes de sons et de lumières. Majesté de la pierre, mais d'où la poésie n'est point bannie. Que l'on admire la décoration murale de la gare de Bruxelles-Central, cette autre fresque de la gare de Bruges, cette autre encore du restaurant de la gare de Verviers ! Devant un tel spectacle, où la puissance à la beauté se marie, l'œil ne s'arrête point de se rassasier, l'âme ne finit pas de s'émouvoir.

\*\*\*

S'il existe de toute évidence une littérature cheminote, il est aussi certain qu'il y a une peinture ferroviaire.

Comme on a vu les géants de la littérature se pencher sur le monde du rail, de même, il s'est trouvé, parmi les peintres de renommée universelle, des artistes qui ont cherché dans les chemins de fer une source d'inspiration. Voici d'abord Claude Monet, l'illustre impressionniste français, à qui l'on doit un « Intérieur de la gare Saint-Lazare », datant de 1877, et conservé au « Musée du Louvre ». Puis Paul Cézanne, autre impressionniste de renom, auteur de « La tranchée du chemin de fer et la montagne Sainte-Victoire », réalisée en 1869 et conservée au « Musée d'Etat » de Munich. C'est Van Gogh, encore, le pauvre et douloureux Van Gogh, dont « Le passage sous la voie ferrée, à Arles » — signé en 1889 — est exposé à la « Galerie Paul-Cassirer », à Berlin.

Citons aussi le Yougoslave Vilem Kreibich ; le Suisse Franz Fedler, auteur d'une « Gare de triage », datant de 1933 ; l'aquarelliste américain Charles Burchfield, auteur d'un « Portique à signaux » — datant de 1920 — et conservé au « Museum of Modern Art » de New York ; l'Allemand W. Plever, qui a peint — vers 1905 — une « Gare de Stuttgart » ; l'Anglais J.M.W. Turner, auteur du fameux « Steam, Speed and Rain » (Vapeur, Vitesse et Pluie), conservé à la « National Gallery ». De Suisse, en outre, nous retiendrons le nom de Paul Klee, auteur de « Gare de Munich », un dessin singulier, fait de traits sombres, nerveux, où l'artiste, semble-t-il, a voulu traduire l'inquiétude de son âme... Et parmi tant d'autres, citons encore le Belge Paul Delvaux.

\*\*\*

Mais de ces bruits, de ces lumières, mais de cette géante symphonie, ne fera-t-on que des images et des mots ? Ces ronflements de machine, ces crépitements de fer et de feu, ces battements d'un cœur multiple, cyclopéen, tous ces sons jetés dans l'éther sont-ils perdus à jamais ? Quelqu'un, plutôt, ne va-t-il pas les recueillir, les assembler, les ordonner ? Quelqu'un n'en fera-t-il pas un prodigieux bouquet, une musique formidable, un chant, un hymne, une page de plus à la gloire du rail ?

« Pacific 231 » d'Arthur Honegger vaut, à lui seul, une réponse. Œuvre admirable, tragique, d'un lyrisme saisissant, et qui confirme, une fois encore, le rôle magistral des chemins de fer dans le merveilleux domaine des arts... La musique ferroviaire, à son tour, vient d'entrer dans l'histoire des hommes.

« Musique consolatrice... écrivait Duhamel. C'est par la musique, porte d'azur, que nous sommes sortis de la vraie pauvreté, celle de l'âme. C'est la musique souveraine qui nous a fait entrevoir les vraies dimensions de l'homme. » Cette phrase de l'illustre homme de lettres, voici que je me la rappelle soudain, tandis qu'éclate à mes oreilles, jaillie d'un poste de radio, la « Marche des P.L.M. » de Massenet. Magie de la musique ! Jamais encore je ne m'étais senti aussi proche du cheminot qu'en cette minute exaltante ; jamais, auparavant, je n'avais réalisé avec autant d'acuité, de pertinence, de certitude, les « vraies dimensions » de ce vocable, de cette entité, de ce monde ! Faut-il croire, vraiment, que la musique a plus de puissance d'évocation, de pénétration,

que les mots ? Je suis près de le croire. En vérité, un chantre nouveau du rail est né, un chantre à sa vaste mesure ! Et puisque nous parlons de la « grande musique », comment ne pas citer, ici encore, cette œuvre magnifique, débordante de vie et d'humour, que Berlioz composa, vers 1850, d'après une cantate de l'étonnant Jules Janin !

Musique noble et souveraine, mais aussi musique légère, charmante, primesautière ! La musique populaire, la joyeuse musique des chansonniers, vaudevillistes et autres malicieux lurons, allions-nous l'oublier, la négliger ? Certes non. Dans l'un des tout premiers chapitres, nous vous avions parlé de ces chantres du rail aux noms aujourd'hui, hélas ! à peu près oubliés, ces Rabineau, ces Paulus, ces Dranem qui firent les délices de nos aïeux. Nous avions entrouvert la porte ; ouvrons-la maintenant toute grande.

Voici donc le rail engagé sur les tréteaux. Bien vite, d'ailleurs, cette nouvelle carrière a l'heur de lui plaire puisque, en 1832, déjà, nous le voyons au Théâtre National du Vaudeville, à Paris, fort occupé à attirer la grand-foule. Cette année-là, en effet — le 31 décembre, très exactement —, on jouait, pour la première fois, une revue d'Etienne Arago et Maurice Alhoy : « Les Chemins de Fer ».

Et le rail continue à faire bon ménage avec les muses Thalie et Euterpe. En 1837, tandis que Paris inaugure sa première ligne à voyageurs, le comique Hyacinthe crée, au Théâtre des Variétés, une fantaisie de Ferdinand Langlé, musique de Victor Massé : « Titu au chemin de fer de Saint-Germain ». Le titre, on le devine sans peine, valait tout un programme !

Quelques années plus tard, le Théâtre Montmartre affiche « Les Trains de Plaisir ». A son tour, le bon Labiche découvre les chemins de fer : « Un, deux, trois, quatre, cinq, six bagages, ma femme, sept, ma fille, huit, et moi, neuf ! »... Monsieur, madame et mademoiselle Perrichon commencent, en wagon, le voyage vers l'immortalité.

Nadaud — comme Béranger, par ailleurs — s'intéressera, lui aussi, au monde des trains et des gares :

*Aiguilleur, garde à toi !  
A travers l'espace,  
Voici le convoi  
Qui passe !*

Puis voici la « belle époque ». C'est aussi le temps de « Faut que l' train passe », « Joseph a manqué l' train », « Je suis la fille d'un chauffeur » ; le temps, encore, où M<sup>me</sup> Graindor, de la Scala, chantait :

*Une fois en wagon, le train nous emporte...  
C'est le train des amours, me dit tout bas Gontran.  
Qu'avez-vous donc, ma chère, à trembler de la sorte ?  
C'est que... je n'ai jamais voyagé sans maman.*

C'était l'époque où l'Amérique tout entière fredonnait « Zack, the Mormon Engineer » (Zack, le mécanicien mormon), « Life is Like a Mountain Railroad » (La vie est comme un chemin de fer de montagne), « How Pretty is my Station » (Qu'elle est jolie, ma gare). C'était l'époque, encore, où un poète inconnu achevait d'écrire cette délicieuse chanson d'amour qui a pour titre « A Railroaders for me » (Un cheminot pour moi) :

*Now, I would not marry a blacksmith :  
He's always in the black.  
I would not marry a farmer :  
He's always in the dirt.  
If I ever marry in this wide world,  
A railroaders' bride I'll be (1).*

Dans la chanson populaire contemporaine, ici aussi, le rail s'est réservé une place de choix. La profusion des œuvres de ce genre nous oblige évidemment à nous limiter. Citons seulement « Le petit train », sur une musique de Marc Fontenoy ; « The Choo Choo Samba », mieux connue en français sous le titre « Le petit tacot de Mexico », sur une musique de B.P. Godinho ; et, pour terminer, l'admirable « Poseur de rails » — paroles et musique de René-Louis Lafforgue — chanté par Armand Mestral.

\*\*\*

Il nous faut maintenant terminer ce chapitre. Pourtant, ce n'est pas sans regret, sans nostalgie, aussi, et — pourquoi ne pas l'avouer — sans un certain sentiment d'insuffisance. Ainsi, pen-

(1) « Non, je ne marierai pas un forgeron :  
Il est toujours dans le noir.  
Je ne marierai pas un fermier :  
Il est toujours dans la saleté.  
Si jamais je me marie en ce vaste monde,  
L'épouse d'un cheminot, je serai. »



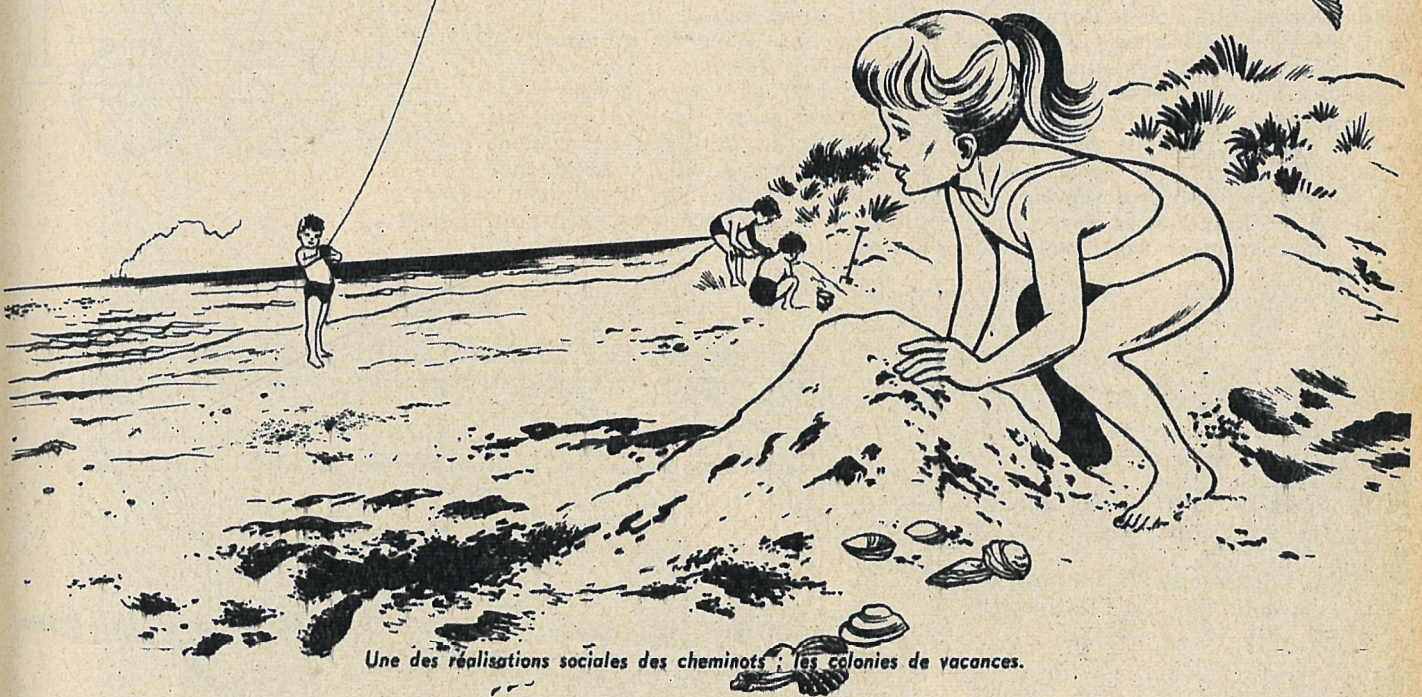
sons-nous, en est-il pour le peintre qui range ses pinceaux, pour le sculpteur qui dépose son ciseau, pour le chercheur qui replie ses cahiers. Un livre, une œuvre d'art, une explication, une interprétation, une solution même, sont-ils jamais achevés ? En vérité, en ces temps trépidants où nous vivons, le mot « fin » a-t-il quelque signification ? Non, sans doute, ou bien peu, et bien moins, certes, que partout ailleurs, quand il s'agit d'une étude de l'espèce de celle à laquelle nous venons de nous consacrer. C'est pourquoi nous hésitons à mettre le mot « fin » au bas de ce chapitre. Tant de choses, en effet, restent à dire. Nous vous avons parlé de l'influence du rail sur l'agriculture, sur l'industrie, sur le commerce, en un mot, sur les activités matérielles de l'individu et de la société. Nous avons vu le rôle qu'il a joué dans la toponymie — partant, dans la topologie —, ses incidences sur la physionomie géographique de la planète. Nous avons eu à cœur d'exalter la part magnifique qu'il a prise dans le mouvement des Lettres et des Arts, et de montrer comment, monde d'abord mal aimé, décrié même, il fut bientôt chanté par les plus grands poètes et les plus grands artistes, et, finalement, se fit chanter à son tour.

Ce qui n'a pas été dit, en matière de Lettres, par exemple, c'est que le rail, en permettant aux chroniqueurs de relater son histoire, a donné naissance à l'« historiographie ferroviaire » ;

Toute société doit avoir à cœur de veiller à la santé physique et morale des travailleurs qu'elle emploie, de les garder des dangers, d'étudier leur comportement face aux difficultés de tous genres. Cette tâche, le rail l'a remplie magnifiquement, et ce, avec ses propres procédés, sa propre méthode. Qu'il nous soit donc également permis de parler d'une « physiologie ferroviaire » et d'une « psychologie ferroviaire ».

Ainsi, le rail, en sa carrière centenaire, s'est élevé au rang de l'universel. Il est bien devenu ce que nous appelions, au début de ce livre, l'un des moyens d'expression du Beau, du Fort, du Merveilleux. Constructeur de machines et de villes, mais aussi d'hommes et d'idées, tel s'érige-t-il de nos jours — admirable Babel — sur l'échiquier fait de trois milliards de vivants.

Peut-on, dès lors, parler d'une « mystique ferroviaire » ? Et pourquoi pas ? Le rail n'est pas né d'un rêve de lucre ou d'orgueil ; il est né d'une pensée de lumière, d'un amour. Trevithick et Stephenson ne furent pas des commerçants, des mercantis, mais des poètes, des illuminés, les apôtres d'une merveilleuse religion sociale. Ils ont vu dans le rail, bien sûr, la puissance du fer, et la beauté et la grandeur de cette puissance, mais, surtout, le triomphe de l'homme sur l'aveugle matière, sa libération d'un immobilisme physique et moral. Voilà donc de quelle semence sont sortis les chemins de fer ; voilà donc dans quel



Une des réalisations sociales des cheminots : les colonies de vacances.

et de même, en inspirant à des écrivains de retracer la vie des cheminots les plus illustres, il créait la « biographie ferroviaire ».

Ce qui n'a pas été dit, ou ce qui n'a pas été assez démontré, c'est le rôle des chemins de fer dans la grammaire, dans l'étymologie et la lexicologie, notamment. Il est indéniable, en effet, que le rail a enrichi le vocabulaire. Qu'il nous suffise de citer les mots « rail », « chemin de fer », « cheminot », « locomotive », « automotrice », vocables inconnus il y a quelque cent cinquante ans. Les multiples ouvrages techniques relatifs aux machines, comme ces fameux « Dictionnaires de termes ferroviaires », prouvent magistralement ce rôle.

Ce dont j'ai parlé bien peu, c'est de l'influence des chemins de fer sur les traditions, sur les croyances, sur les superstitions et les légendes populaires. Naguère encore, quand un chercheur d'or américain entendait, en rêve, un sifflement de locomotive, il était assuré de découvrir un filon dans le courant de la journée suivante. Aujourd'hui, rêver d'un train en marche, c'est, en certains villages d'Ardenne, signe d'importantes nouvelles ; en Provence, c'est l'avertissement de la mort d'un parent. Il est donc hors de doute que le rail a enrichi aussi le folklore du monde ; bien plus, il est hors de doute que l'on puisse mentionner un « folklore ferroviaire ».

but ils furent donnés au monde ! Or, tant que l'homme respectera ce but, aussi longtemps qu'il y aura communion iname entre le créateur et le créé, aussi longtemps que l'homme s'efforcera de rapprocher de l'esprit la matière née de cet esprit, aussi longtemps qu'il s'attachera à bâtir, non seulement un royaume de fer et de bruit, mais aussi un jardin lumineux, tant qu'il y aura place en son âme pour le rêve et la poésie, toujours, il fera œuvre de mystique. Ce temple de l'idéal humain, le rail ne le construit-il pas chaque jour ? Plus que toute autre entreprise, mieux que nombre d'autres sociétés, il collabore, en ces temps d'exaltantes évolutions, à l'édification de la future cité terrestre. Un jour, peut-être, il lui sera compté, un jour — si les hommes, entre-temps, n'ont pas défait son œuvre — d'avoir préparé cette terre de Promesse à laquelle, il y a mille années déjà, rêvait la saga triste :

*Un monde qui viendra, je le sais,  
Un monde où tout est Vérité  
Et Beauté,  
Où il n'y a ni Tristesse, ni Envie,  
Un monde sans Haine, sans Colère,  
Je le sais.*

(A suivre.)

Roger GILLARD.