

Travaux d'Entretien : GARE AU TRAIN !

par J. DEMARCO

Du 7 décembre au 3 février dernier, à la Maison de la Culture d'Amiens, une exposition intitulée "GARE AU TRAIN ! L'Amiénois sur ses rails" - avec une série de conférences-rencontres, en parallèle. Les *Annales Historiques Compiègnoises*, dont on sait l'intérêt pour tout ce qui touche au rail dans la région, ne pouvaient manquer cela. Aussitôt je prenais mon billet pour Amiens. J'y rencontrais Claude Engelbach, responsable avec Philippe Revaux de cette manifestation ; il voulait bien m'aiguiller au cours de ma visite.

Claude Engelbach. - *Le titre, GARE AU TRAIN ! la SNCF n'y a d'abord vu qu'une expression de défiance. Mais ce jeu de mots ne traduisait rien d'autre que notre exclamation admirative devant la Belle Machine.*

A un an de distance, comment ne pas se rappeler l'exposition "Le Temps des Gares" du Centre Pompidou ? Dès l'entrée, je tombe sur ce que j'avais vainement cherché là-bas : enfin une silhouette grandeur nature de BB, les roues sur une portion de voie, de la vraie ! comme on en voit dans la réalité.

Claude Engelbach. - *Ces rails montés sur des traverses donnent l'échelle véritable du problème. La base d'où remonter. Des employés de la SNCF sont venus en brigade, comme ils disent, installer ça. J'ai pu alors constater la pluralité de métiers qu'implique un tel travail. Il suffit de voir tous les outils qu'ils ont abandonnés sur place. La nécessité de maintenir avec précision l'écartement des rails, de prévenir aussi tout affaissement du sol, donne une idée de la finesse avec laquelle il faut jouer. L'extraordinaire complexité de cette infrastructure, dans sa mise en place, me semble capitale. C'est le rail qui conduit la machine.*

Rail, du latin *regula*, ce qui règle tout.

Claude Engelbach. - *C'est pourquoi, en dépit de la légende qui entoure les mécaniciens, les chefs de train, tous les roulants, je crois primordial ce travail sur la voie.*

Ne faut-il pas de bardes d'acier, pour travailler la voie ? Classés pourtant au bas de l'échelle pour la plupart.

Claude Engelbach. - *Nous ne voulions surtout pas escamoter l'humain.*

C'est ce que se charge de montrer la partie de l'exposition réalisée par le Collectif Photographie au Quotidien. Ce groupe est allé tirer le portrait des cheminots, sur leur lieu de travail. Difficile de décrire ces visages, la centaine d'expressions d'une même corporation. J'ai rencontré trois des photographes.

Michel Gombart. - *L'accueil a été simple ; on nous disait toujours : " ah ! c'est pour la Vie du Rail. "*

LA MARSEILLAISE DU CHEMINOT

(sur l'air du «Petit Quinquin»)

1er COUPLET

Eun' corporation intéressante
Je l' déclare ichi ch'est les ch'minots
Elle est bien prospère et florissante
Ch'est tous des brav's gins, des rigolos
Un peut dir' qu'is sont sans bile
Bons garchons, d'humeur facile
Ch'est pou chés raisons
Que j'vous dis : mes amis tchiantons

REFRAIN

Les pus rigolos
Les pus chouettos
Ch'est les ch'minots
Ouais crions bin haut :
Viv'nt les brav's ch'minots

2ème COUPLET

I d'a dins les bureaux, dins chaq' gare
Dins les att'lis et pus su les trains
Et malgré que l' solei coff d'ar dare
Su les voies on euve invécq intrain
Ti voyageur te t' prélasse
In première ou deuxim' classe
Mé sans les ch'minots
Ch'est bin à pids qu' te t' balladros !

Jean-Michel Foujols. - On appelle ça l'esprit de famille, à la SNCF. Tout le monde lit La Vie du Rail : l'abonnement est retenu automatiquement sur le salaire.

Moa. - Ho la !?

Claire Asselin. - Absolument ! S'ils ne sont pas d'accord, ils peuvent bien sûr refuser, mais s'ils sont d'accord, pas besoin de le dire.

Moi. - L'Évangile de la maison, quoi !

Michel Gombart. - Avec une représentation du chemin de fer qui donne toujours la plus belle place à la machine. Comme si on voulait masquer le travail que l'outil suppose. Aussi avons-nous retourné cette image : les hommes en train de s'activer au premier plan, la machine seulement en toile de fond.

Claire Asselin. - Avant de commencer à photographier, nous sommes allés dans les ateliers, nous avons suivi plusieurs jours des équipes sur les chantiers : pour nous rendre compte, prendre la température.

Jean-Michel Foujols. - Je ne crois vraiment plus possible de glisser mon appareil dans ma poche et de partir au hasard dans l'espoir de piquer ici et là des morceaux de réalité. J'ai besoin de comprendre d'abord. Me faire une idée nette. Horreur du flou artistique. Une vision doit se cultiver pour devenir plus aigüe. Ma réflexion sur la vie quotidienne modifie complètement la perception que j'en ai. Au moment où j'ap-
puie, c'est tout un vécu qui ressort.

Ils ont d'ailleurs eu d'excellents réflexes, très souvent.

Claude Engelbach. - Je précise que, dans notre esprit, la SNCF n'est que l'avatar présent d'un phénomène beaucoup plus général : le chemin de fer, dont nous cherchions surtout à mesurer l'impact, les effets dans l'histoire. Et cela en partant d'une réalité locale : le complexe ferroviaire Amiens-Longueau. La SNCF nous a aidé, mais aussi diverses institutions ou associations locales. Cette manifestation s'inscrit d'ailleurs dans le cadre d'une série commencée avec "Travail-Velours", qui se poursuivra avec "Marais et Marées". Nous voulions souligner l'importance d'un fait de civilisation. Localement, l'apparition d'une "route de fer", en 1846, n'a pas seulement modifié le paysage. Elle est sûrement en partie responsable du visage politique actuel de la région amiénoise, fief du PC et de la CGT. Jean Catelas était un cheminot. Or il est apparu au cours des débats qu'il existait dans les communes environnantes, avant l'expansion du chemin de fer, quantité de groupements anarcho-syndicalistes. Le rail, attirant de nombreux travailleurs et reliant les petites industries locales, a dû fortement contribuer à donner naissance au syndicalisme tel que nous le connaissons maintenant. Toute la vie sociale s'est restructurée autour, à partir de lui.

Au mur, un plan de l'agglomération amiénoise prise dans le maillage des lignes, des gares, des diverses voies de raccordement. Comme ailleurs les montagnes ou la mer, c'est un aspect de l'identité régionale qui s'inscrit là, sur cette carte.

3ème COUPLET

Claude Engelbach. - Il fallait offrir au public une sorte de miroir révélateur. L'une des manifestations que je déteste le plus parmi celles qui se déroulent dans cette Maison de la Culture, ce sont les spectacles Connaissances du Monde : l'exotisme facile, l'heure et demie d'évasion de la grisaille quotidienne. Il me semble, à l'inverse, que les gens sont venus ici se retrouver, reconnaître ou affirmer leur identité. Il y a eu naturellement beaucoup de cheminots, en activité ou en retraite, mais qui parlent tous de leur métier avec chaleur, jamais avec indifférence.

On vot dins les gar's chaq' fos qu'in passe
L' chef, les imployés attendant l' train
Le v'la qu'i s'amène ? chacun prind s'glace
Pou r'vétî si sin faux-col va bin
I's r'dressent tertous leus moustaches
I's mett'nt leu veston à plache
Et font d' lœil d' applomb
A chés femm's qui sont dins l' wagon !

Nous arrivons devant les maquettes de l'ancien temps : formidables machines !

Claude Engelbach. - Nous ne cédon à aucun goût rétro : ces locomotives nous ont appris ce qui avait changē. Pour les hommes. On sait qu'ils les traitaient à l'égal de leur femme.

La Lison de Zola.

Claude Engelbach. - Le soin qu'ils en prenaient ! Si elle était malade, ils surveillaient les réparations. Et quand ils avaient des vacances, elle aussi. Personne d'autre n'y touchait ; ils vivaient ensemble. D'où ce plaisir avec lequel les anciens en parlent encore, de l'espèce de jouissance qu'ils éprouvaient sur elle, la machine.

L'envie d'avoir "un machin comme ça", notait Freud, chez la petite fille (entre autres Idées/Gallimard, n° 247, p. 164).

Claude Engelbach. - Parce qu'une relation, personnelle, pouvait s'établir. Tandis qu'aujourd'hui les mécaniciens ne font que presser à tour de rôle sur des boutons, sous le contrôle permanent d'un tas de mouchards.

De la jouissance à propos des maquettes, on passe au petit monde des jouets. A côté des vieux, sous vitrine, un immense réseau miniature avec décor, tunnels et voies de garage, portant banderole de la SNCF : fascinant !

Claude Engelbach. - Les gens resteraient des heures sans bouger à contempler les manoeuvres, l'imbrication des parcours. Pourtant les jouets anciens me touchent davantage. Il y a parmi eux le train que j'ai reçu un beau matin de Noël, avec une machine à vapeur qui fonctionnait comme une grande. Contrairement au principe du modèle réduit, l'échelle n'est guère respectée. Mais la réalité, au moins, est manipulable. On pouvait toucher, actionner manuellement les portières, ou les signaux. Jouer ne revenait pas à se donner l'illusion d'être un Dieu commandant la marche des trains depuis son pupitre.

Comme quoi l'échelle nous conduit au sommet - de la hiérarchie. On ne joue plus à l'employé claquant les portières, on se prend tout de suite pour l'ingénieur. Démocratie par les mathématiques ! Ce n'est là qu'une des liaisons que le rail permet d'effectuer : entre l'Histoire et d'autres disciplines ; du "progrès" économique, social ! à ses incidences sur les affects, et les rêves mêmes des individus. Attention toutefois aux incidents de parcours. GARE AU TRAIN !

Claude Engelbach. - Le chemin de fer a complètement révolutionné notre façon de voir.

L'avion, disait Gertrude (Stein).

Claude Engelbach. - Le chemin de fer. A cause de la vitesse, de l'impression de vitesse qu'on a au sol, à sa hauteur. Découvrir le monde non seulement dans son étendue, mais dans son déplacement rapide, est quelque chose qui au début a beaucoup effrayé, on se souvient ; qui en tout cas va tout bouleverser.

Le train fut la pomme d'Einstein, non ?

Claude Engelbach. - En quelques années, on est passé de 20 à 30 km/h, au galop d'un cheval, à des vitesses avoisinant les 100.

"L'essence de la révolution, c'est la vitesse", écrit René Lourau (in TXT, n° 8 p. 117). Selon lui, le mouvement Dada l'aurait compris ("Saint-Just et Robespierre l'avaient aussi compris, mais pas assez vite !")

Claude Engelbach. - Et le cubisme donc ! Sans vouloir exagérer, je crois que c'est une des conséquences logiques de cette nouvelle perception du monde, à grande allure. On voit soudain, presque simultanément, le même objet sous différents angles.

Relisons Zola, vite. En 1886 paraît *l'Oeuvre* : la rupture est consommée avec le camarade Cézanne, considéré depuis comme l'initiateur de l'art moderne, du cubisme en particulier. Trois après seulement, tout de suite : *la Bête humaine*. Entre-temps, certes, *le Rêve*, mais qui contraste étonnamment par sa douceur avec les autres romans. Comme si Zola avait contenu sa violence avant de la faire rugir, dans *la Bête*. Le chemin de fer est pour lui une telle affaire de famille, d'esprit de famille déjà ! Son père, on se rappelle, avait construit de 1821 à 1824 la première ligne d'Europe continentale, entre Linz et Gmünden, Autriche, trois ans avant la première ligne française. Alors, sur fond de lourde hérédité d'une part, d'héritage dont profiter de l'autre, *la Bête humaine*. Avec du sexe à chaque bout de ligne, et beaucoup de morts au croisement. A la Croix de Maufras tous les crimes, ce carrefour des malfrats où les trains passent en "coup de foudre" (chap. II). Sauf incident de parcours, bien sûr : "instrument d'amour, instrument de mort" (chap. I). N'est-ce pas à Freud ? Quand Cézanne c'est si beau !

Claude Engelbach. - Je tenais à une présence de la peinture dans cette exposition. Davantage pour relancer la réflexion que comme simple illustration. Ainsi de six dessins que Pierre Matthey a fait tout exprès. Expressément. Sur le thème "dépêche-toi ! dépêche-toi !", comme disait à Henri Matisse son papa, et comme on le dit à tous les gosses. La fille de Matthey a d'ailleurs mêlé ses dessins à ceux de son père.

Une rapide sans doute. On a dû se méprendre sur la paternité de certains bariollages, aux couleurs très vives.

REFRAIN

6ème COUPLET

Bref, les employés d' la Compagnie
Sont des dégourdis, des bons vivants,
Travailleurs, mé profitant d' la vie
In vérité ch'est des brav's afants.
Ch'est connu tout à la ronde
De tous les ch'minots du monde
Ch' ti qui tint l' record
Ch'est bin ch' ti du Réseau du Nord !

Victor OLIVIER

Claude Engelbach. - Non sans humour, et ponctués de légendes, sont croqués en cinq planches quelques aspects de l'évolution du chemin de fer, des premières bielles au futur TGV. Mais Pierre a pour violon d'Ingres le marathon : on le voit en coureur à pied sur le dernier dessin, élané à contre-courant des cinq précédents, dont il est séparé par une plage blanche. Comme sur un disque où le spectre des couleurs s'annule à être mis en rotation rapide. "Remonter la page en TGV" est au reste la dernière légende avant le blanc.

Neutralisation de la couleur dans les tableaux cubistes, il est vrai, alors qu'elle prime tout chez Cézanne.

Je comprends que si cette exposition a un modèle inconscient, ce n'est pas le labyrinthe, parcours obligé du combattant, comme à Beaubourg l'an passé ; mais plutôt le pont, d'un secteur à l'autre, le pont tournant dans tous les sens. Vertige et boum ! Nous ne tombons pas par hasard sur des documents relatifs aux "heurts et malheurs", accidents de parcours et destruction de la dernière guerre.

Claude Engelbach. - *On aperçoit les deux magnifiques rotondes de Longueau, reconstruites dès 1946. Il n'en reste hélas plus qu'une, aujourd'hui. A inscrire au patrimoine, ne serait-ce que pour son intérêt architectural.*

Les *Annales Historiques Compiègnaises* reviendront sur cette question, d'actualité ! en consacrant un numéro à l'archéologie industrielle. On reparlera des grandeurs et misères de la gare de Pierrefonds, c'est promis.

Jacques Demarcq.

(Amiens 26 janvier, Compiègne 25-28 février 1980)



La première gare d'Amiens, gravure reprise d'un dossier édité par la Maison de la Culture d'Amiens à l'occasion de cette exposition.