

L'Histoire Des Wagons-Lits

Nous avons fêté en décembre dernier le centième anniversaire de la Compagnie internationale des Wagons-lits ; le 4 décembre 1876 est, en effet, la date officielle de sa naissance.

« En cette fin 1876, la Belgique cesse d'être un petit pays », écrit fort justement Jean des Cars qui a célébré l'événement en publiant un livre, « Sleeping Story », à la gloire de la CIWL et avant tout de son illustre fondateur Georges Nagelmackers.

C'est un livre écrit avec beaucoup d'enthousiasme et de brio, qui nous retrace l'histoire fascinante des grands trains romantiques, avec un souci d'authenticité que viennent appuyer maintes anecdotes parmi les plus piquantes. C'est ainsi que, en filigrane, nous pouvons déchiffrer le bulletin de santé de toute une société, de tout un siècle ; entendons-nous bien : en filigrane seulement.

« Les voies ferrées sont les plus parlantes des cartes de géographie ». Jean des Cars va avoir à cœur de nous faire rêver sur ces cartes-là. Comme « en direct ». Cet écrivain sait de quoi il parle : non seulement il s'est solidement documenté, mais, pour mener à bien son entreprise, il a entendu exercer l'ingrate condition de « conducteur des wagons-lits » pendant un certain temps. Tout problème gagne à être vécu de l'intérieur : le « vécu » paye cash !

Donc, avant tout, un livre à la gloire de G. Nagelmackers ! Mais, même s'il se trouve que, pour une fois, la vieille Europe va damer le pion à l'Amérique », l'auteur se gardera bien d'oublier Georges Mortimer Pullman qui fut le premier à avoir eu l'idée de faire voyager les gens « couchés » dans les trains. C'est un hommage dont il s'acquitte avec pas mal de verve.

Les grandes inventions naissent souvent d'une imperfection. Parce qu'il avait gardé un souvenir cauchemardesque d'une nuit en train — c'était en 1855 — entre Chicago et New York, l'ainé des Pullman avait décidé de faire quelque chose. Il était arrivé fourbu, sale et furieux. Et, en brossant le manteau de poussière qui le recouvrait, il avait juré que les hommes ne voyageraient plus comme les troupeaux du Middle West.

De son père charpentier, il avait hérité



le goût du bricolage. Alors, il bricole. En 1858, ayant jeté quelques coups de crayon sur un papier, il aménage quelques bancs pour s'allonger dans le train. Et le 1^{er} septembre 1859, le premier wagon-lit fait une apparition discrète dans l'Etat de l'Illinois, de Bloomington à Chicago. Personne n'a retenu le nom du premier agent chargé du confort des voyageurs à bord de la voiture. Il s'appelait Jonathan Barnes. L'événement est historique mais les voyageurs n'en ont guère conscience. Le progrès est, en effet, très relatif : pas de draps, l'éclairage de la chandelle est incertain, le poêle fume tellement que les gorges sont encore plus asséchées qu'à l'ordinaire, bien que — et cela aussi c'est nouveau — il y ait un réservoir d'eau potable. Mais cela ne suffit pas à déchaîner l'enthousiasme des voyageurs auxquels le jeune Pullman demande un supplément de 50 cents par nuit.

Heureusement pour lui et pour nous, les armées de l'Union — le Nord — réquisitionnent tout ce qui roule pour mieux écraser les Confédérés — le Sud. Cette chance nous permet de constater que Pullman « évite » de prendre parti. Business d'abord. Il s'installe loin, dans le Colorado, et vend à prix d'or du matériel aux chercheurs d'or... qui n'en trouveront pas. Première fortune. Mais, têtue, au fond d'un baraquement, il griffonne ce qu'on n'ose guère appeler des plans d'où sortiront le plus grand, le plus gros, le plus long et le plus beau wagon du monde. Il a coûté 20 000 dollars. Avec ses panneaux en noyer, ses miroirs en cristal taillé et ses cuivres briqués comme pour une inspection, il ressemble à l'un de ces luxueux bateaux du Mississippi qui sentent bon le bois précieux. Il s'appelle le Pioneer et il est très bien baptisé car il inaugure l'ère des palaces du Rail.

Hélas ! Pullman n'est pas ingénieur. Il a tellement vu grand que son Pioneer ne peut pas rouler facilement, malgré ou à cause de ses huit roues. Mais la chance, surtout en Amérique, est avec les audacieux. Un soir d'avril 1865, l'homme qui avait tout fait pour éviter la guerre civile et accessoirement donné le feu vert au Transcontinental, Abraham Lincoln, est as-

sassiné par un Sudiste fanatique. Comment transporter son corps de Washington vers son Kentucky natal ? On songe au train. Un certain colonel Bowen, chargé d'organiser le convoi, fait semblant d'avoir une idée :

— Seul le Pioneer est digne de la dépouille du président, dit-il.

Ce que peut de gens savent, c'est que le colonel Bowen est président de la Chicago's Third National Bank, la banque où Pullman a déposé sa montagne d'or. L'idée séduit mais comment faire rouler ce monstrueux wagon relégué à cause de ses dimensions sur une voie de garage ? On peut compter sur l'incroyable audace de son constructeur.

— Le wagon ne va pas sur les rails ? Eh bien, les rails s'adapteront au wagon !

successeur de Lincoln, va se déplacer, il met son wagon sur l'itinéraire officiel.

Le premier-né de Nagelmackers, c'est l'Orient-Express, le premier des trains de rêve. L'Orient-Express qui conduit le voyageur des quais brumeux de la Seine jusqu'au pays des charmeurs de serpents. Que de snobisme, que de mondanités, que de frivolités, que d'excentricités sur bogies !

Nous vous invitons à assister au tout premier départ.

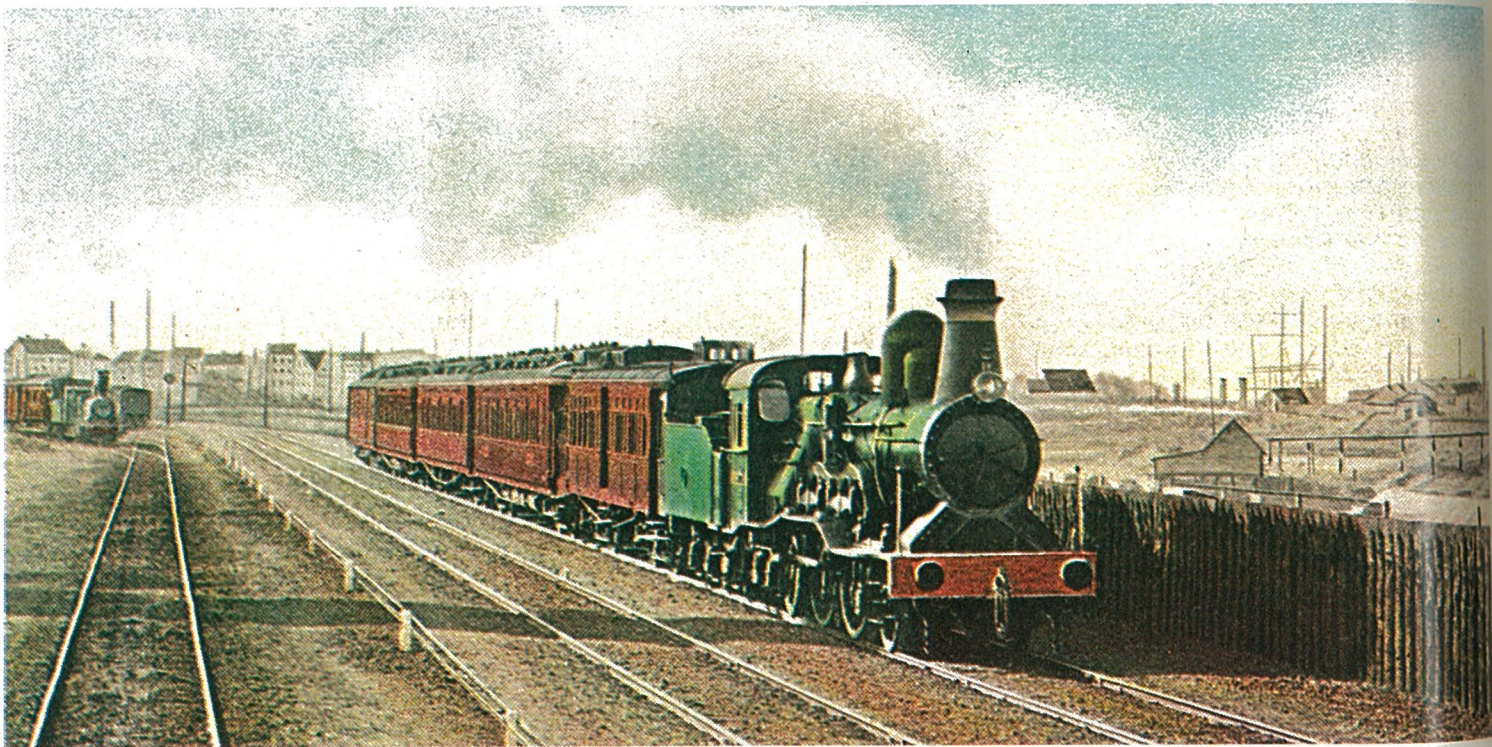
Affairés, empressés, les valets en livrée portent des bagages sous l'œil du conducteur galonné d'or. Pendant que l'orchestre joue, les diplomates en redingote, des politiciens qui ser-

découvrent l'univers qu'ils vont partager pendant — en principe — quatre-vingts heures, le temps de rallier Paris à Constantinople...

Les longues voitures — elles mesurent dix-sept mètres et demi — sont en bois de teck, chauffées à la vapeur, brillamment éclairées au gaz, largement aérées et, note un témoin, « aussi confortables qu'un riche appartement de Paris ».

Dans des jets de vapeur, ce train historique part. Sur le quai, parmi ceux qui restent, on trouve quelques sceptiques. « C'est une folie ! Les Balkans ne sont pas sûrs... » Pour certains, aller de Paris à Constantinople est aussi insensé que de prétendre aller dans la lune.

Il est évident que, si l'on dort dans l'express, on s'y restaure également ;



Il fallait y penser ! Et le faire ! En un temps record, des équipes atténuent les courbes de la voie, consolident les ponts, élargissent les passages encaissés et déplacent les quais de gare. Car Pullman voit loin : transporter le défunt président est un honneur, faire admirer le Pioneer est un investissement. A l'aller, les foules pleurent Lincoln, de loin, par respect. Au retour, elles acclament Pullman qui fait visiter son salon roulant, invite les journalistes locaux et les notables à faire un petit trajet. Tous se déclarent enchantés, au point que la compagnie *Chicago Alton*, puis la *Michigan Central* accrochent ce fleuron à leurs trains. Pullman a gagné : son ambassadeur itinérant est très demandé. Et lui devance la demande. Ayant appris que le président Grant,

rent des mains et des ingénieurs admiratifs contemplent ce qui depuis le début de la soirée attire la foule des curieux.

Nous sommes le jeudi 4 octobre 1883. Le long d'un quai de la gare de Strasbourg — qui s'appellera plus tard la gare de l'Est — « il » est là. Derrière la machine et le tender, deux wagons-lits, un wagon-restaurant, et deux fourgons à bagages composent le premier Train Express d'Orient.

Le premier des grands express.

Le premier train de luxe.

Le premier palace du rail.

Il va être 7 h 30 du soir.

Les portières sont refermées. Les voyageurs, des hommes uniquement,

il faut avouer que les menus qu'on propose à bord ne manquent pas de consistance. En voici un échantillon (gratuit).

Potage tapioca
Olives et beurre
Bar sauce hollandaise
Pommes au naturel
Gigot de mouton à la Bretonne
Poulet du Mans au cresson
Epinards au sucre
Fromages
Tarte aux fruits

Monsieur Nagelmackers est un homme qui sait vivre. Autre innovation : la cuisine épousera la géographie, les mets et les vins variant selon les pays traversés. Les estomacs voyage-

ont autant que les imaginations. Maintenant, si vous désirez de l'anecdote, en voici !

Un soir de juillet 1896, parmi les voyageurs montés à Constantinople, il en est un qui se fait remarquer par son allure misérable. Petit, timide, le regard levantin hérissé de sourcils à la Méphisto, l'homme erre dans le couloir en tenant un tapis enroulé sous son bras. Un marchand qui aurait confondu l'Orient-Express avec le Grand Bazar ? Non. Un homme qui a peur. C'est un Arménien qui fuit les effroyables persécutions qu'Abdul Hamid, sultan de Constantinople, vient d'entreprendre et qui lui vaudront le triste surnom de Sultan Rouge.

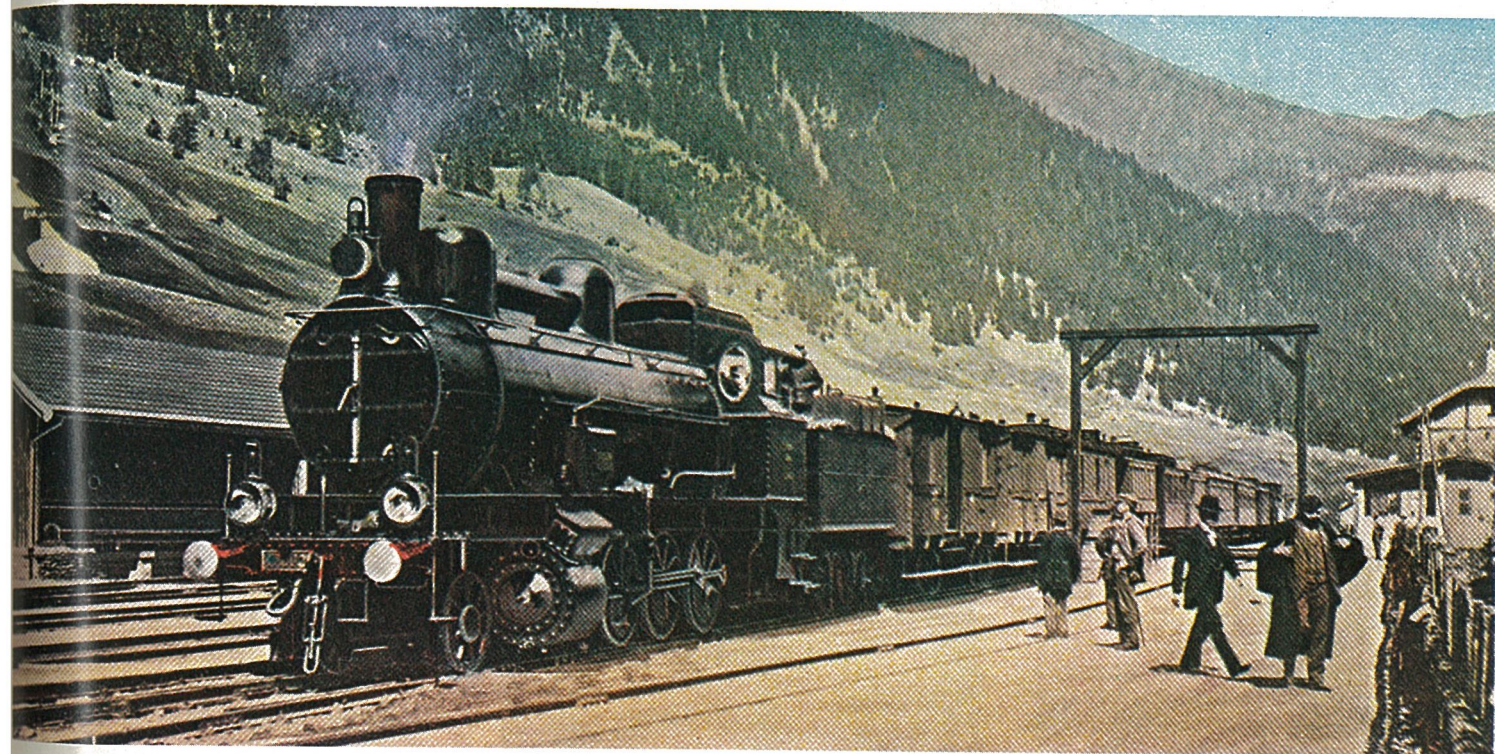
Quelques voyageurs trouvant ce tapis — du moins ce qu'ils peuvent en voir — de qualité, insistent pour

rant à la France de bien se placer dans l'exploration pétrolière du Caucase, l'une des « clés du monde », assure-t-il. L'article, paru dans *la Revue des Deux Mondes*, n'eut aucun écho. La France jugeait inintéressante cette boue noire... Déjà, elle n'avait pas de pétrole. Déjà, elle n'avait pas d'idées.

A son nouveau voyage, définitif cette fois, Gulbenkian — et son fils enroulé dans le tapis — ne s'attardera donc pas à Paris qui l'a déçu. Il ira jusqu'à Londres. Et on sait que, en 1920, il dirigera les transactions du consortium irakien. Seul particulier face à quatre puissances (France, Grande-Bretagne, USA et Hollande), il cédera

loin mais, soudain, le convoi s'arrête en pleine campagne. Interloqués, les conducteurs et les voyageurs se penchent aux fenêtres. Que se passe-t-il ? Un obstacle, un animal sur la voie ? Non. D'une limousine qui stationnait, on voit descendre un petit homme. Modestement vêtu, un rouleau clair glissé sous le bras gauche, il agite la main droite et monte à bord de la locomotive. Le train repart. Entre le mécanicien et le chauffeur, l'inconnu s'agite ; sur son complet veston, il passe un bleu de chauffe, ou plus exactement un blanc de chauffe car sa tenue immaculée a été coupée par un grand tailleur parisien. Il ajuste une paire de grosses lunettes, tire le sifflet et s'installe aux commandes, scrutant la voie.

— Ce sera sans doute quelque ins-



acheter. Non, répond le jeune Arménien en secouant la tête et en tenant contre lui son tapis. Ce colis insolite dans ce train de luxe est son bien le plus précieux : dedans est enroulé un nourrisson, âgé de quelques semaines, son fils. Le jeune père se prénomme Calouste Sarkis. Le fils Nubar. Ils seront célèbres l'un comme l'autre sous leur nom de famille : Gulbenkian.

Calouste Gulbenkian, issu d'une famille aisée de commerçants, s'est intéressé très tôt à une huile suintante et nauséabonde qu'on trouve dans la région de Bakou. On l'appelle « huile de naphte ». C'est du pétrole. Le jeune Gulbenkian a déjà pris l'Orient-Express pour venir à Paris, à l'Exposition Universelle de 1889. Il en a profité pour rédiger un article suggé-

ses droits contre un pourcentage de 5 %, d'où son nom de Monsieur 5 %. Quant à son fils, le petit Nubar enroulé dans le tapis, il héritera de son père une fortune légendaire et un sens surprenant de l'économie : il fera un procès à l'auteur de ses jours parce qu'il avait refusé de régler la note d'un poulet à l'estragon et aux pointes d'asperges !

Pour Gulbenkian, le trajet de l'Orient-Express fut la route de la fortune.

Voici maintenant un roi en bleu de chauffe.

Si l'Orient-Express est le roi des trains, il est aussi le train des rois.

Le train vient de quitter Vienne. En principe, le prochain arrêt est encore

peuteur ou fonctionnaire, dit-on dans le train.

Erreur. L'inconnu est célèbre, c'est le roi Ferdinand 1^{er} de Bulgarie. Il a trois passions : les papillons, les oiseaux et les locomotives. Le train prend de la vitesse, et Sa Majesté s'en donne à cœur joie, s'amusant du sifflet comme d'un jouet. Mais voici des courbes. Il faut ralentir, il faudrait ralentir. Le train est lancé à toute vapeur. Protestations du mécanicien et du chauffeur. Protestations des voyageurs, secoués, ballottés, bousculés, car le roi s'amuse à freiner brutalement.

Il y aura des plaintes. Elles arriveront sur le bureau de Georges Nagelmackers. Que faire ? La clientèle d'abord. Poliment, prudemment, diplomatique-

ment, on demande à Sa Majesté de bien vouloir s'abstenir de conduire le train. Ce n'est pas un divertissement !

Mais le roi a fait semblant de ne pas comprendre. Il monte à Belgrade — où l'on a raccroché sa voiture — attend patiemment que le convoi arrive à la frontière bulgare, tire le signal d'alarme et bondit sur la machine.

— Nous sommes en territoire bulgare, dit-il pour se justifier. Puis, avec fierté, comme un propriétaire parlerait de ses vastes domaines, il ajoute :

— L'Orient-Express met quatre heures à me traverser !

La géographie triomphait de la diplomatie.

L'auteur ne recule pas devant les bonnes blagues. Et tant pis si on y voit autre chose qu'un jeu de l'esprit...

« Un Américain fort riche passe près de trois hommes, un fonctionnaire turc, un changeur grec et un marchand arménien. Ils regardent l'Américain et parlent entre eux :

» Le Turc : — Je vais prendre son portefeuille...

» Le Grec : — J'ai pris son portefeuille...

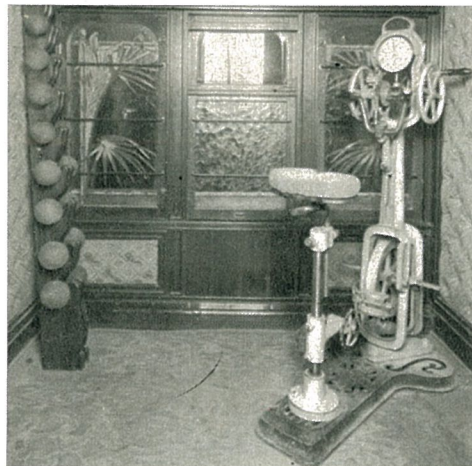
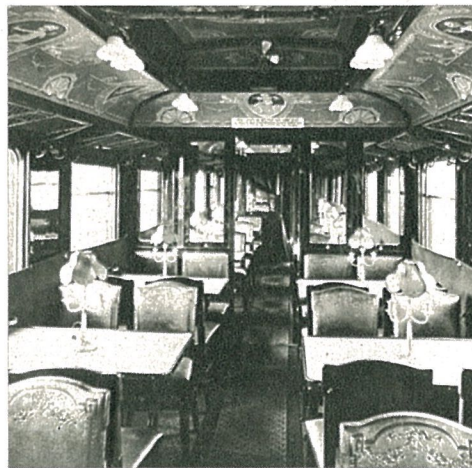
» L'Arménien : — Je t'ai pris son portefeuille ! »

Il est temps de sauter dans un autre train fabuleux : « Le Transsibérien ». Nous allons d'abord faire route, au départ de Moscou, avec deux bacheliers, Dujardin Marius et Thomas Albert qui, grâce à leurs succès scolaires, faisaient partie du premier voyage. En 1898, c'est ainsi qu'on récompensait les bons élèves !

Sur le quai de la gare de Samara, voici le Premier train sibérien de communication directe. C'est son nom officiel, avant de devenir le Transsibérien-Express, puis le Transsibérien tout court, en 1906.

Il n'est pas remarquable par sa vitesse : 30 km/h de moyenne, cent vingt-six heures de trajet pour aller de Moscou à Tomsk, soit près de quatre mille kilomètres. Mais la ligne est à voie unique, les arrêts pour les croisements et le ravitaillement en combustible sont très longs. Les locomotives fonctionnent au bois : la forêt sibérienne sert de réservoir.

En revanche, il est très remarquable par son aspect. Nos amis vont de surprise en surprise. Le train compte cinq voitures. Dans le grand wagon-salon, qui sert de salle à manger, il y a un piano doré et une bibliothèque avec une centaine de volumes ! Le soir, l'ensemble est brillamment éclairé par seize lampes à incandescence.

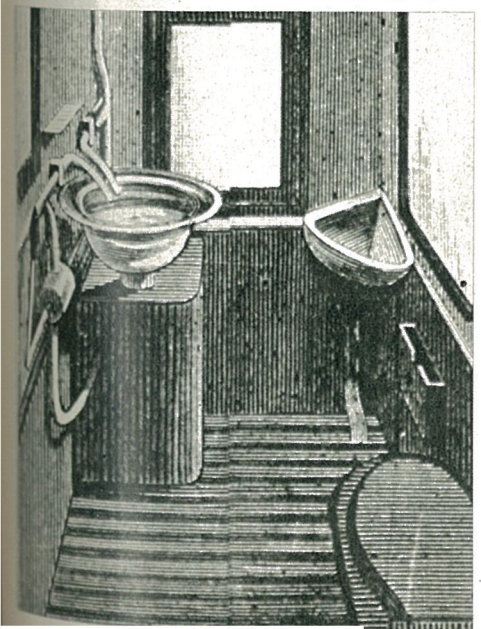
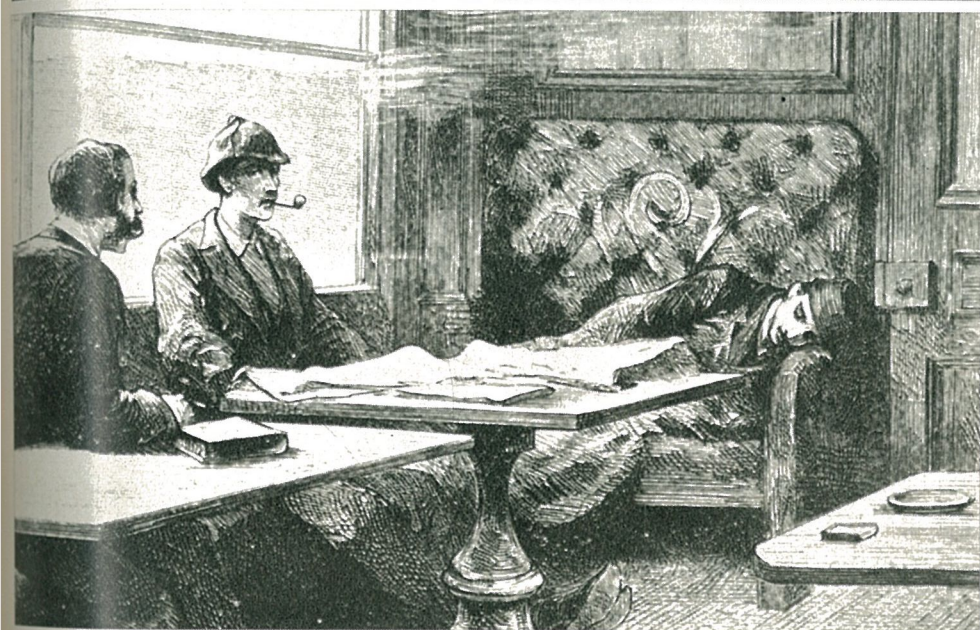
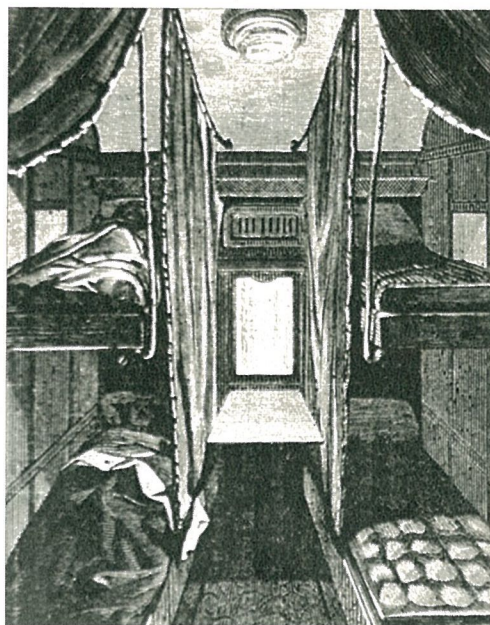
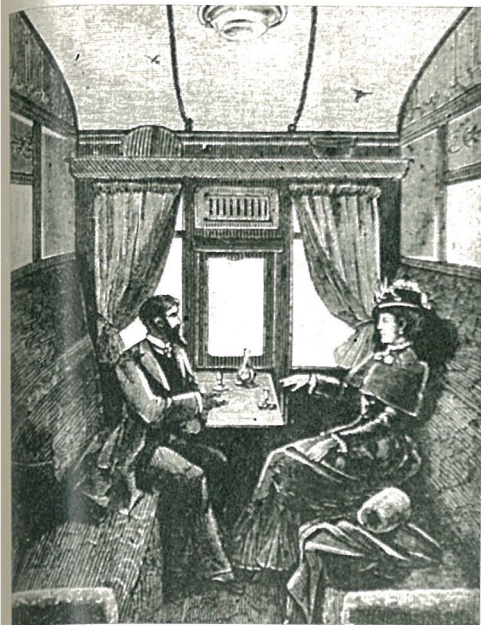


Dans un angle, on remarque une icône devant laquelle brûle une petite lampe à l'huile. En queue du train, un autre salon permet une vue panoramique. La steppe, les forêts, la toundra s'y succéderont. Après les deux voitures-lits, le fourgon à bagages en tête du convoi est certainement le plus insolite du genre. Ses aménagements spéciaux comportent une chambre noire pour les amateurs de photographie, une salle de bains équipée d'une grande baignoire et d'un système de douches. Mais le plus inattendu est la salle de gymnastique. Un vrai gymnase avec différents appareils pour s'entretenir les muscles, tels un bateau de chambre et un vélo-room. Il ne s'agit plus seulement de luxe, il s'agit de lutter contre la monotonie qui risque de se dégager d'un trajet aussi long et d'assurer le confort tant moral que physique des voyageurs. Comment ne pas rapprocher cette précaution de celles prises sur les pétroliers géants d'aujourd'hui où l'équipage, pour se délasser en mer, fait de la bicyclette sur le pont du tanker ?

La rigueur de l'hiver sibérien a obligé le constructeur — les ateliers de Saint-Denis — à prévoir une double toiture, des parois renforcées avec doubles fenêtres et un chauffage poussé. De nombreuses portes coupent l'air froid. Pour se rendre du salon « panoramique » au salon central, il faut ouvrir vingt et une portes. Dans l'un des fourgons, on aménagera une chaudière, une turbine à vapeur et, plus tard, une dynamo lorsque l'éclairage électrique aura remplacé le gaz.

Nos amis s'installent. Ils vont passer cinq jours dans cet hôtel roulant qui a pris des allures de club. Ils remarquent qu'un règlement est affiché dans chaque voiture. On lit, par exemple : « Article 15. On parle français dans le train. Dans la bibliothèque on peut avoir un dictionnaire français russe, allemand, anglais et un recueil des conversations les plus utiles en français, en russe et en allemand. Quand on part pour un tel voyage, la conversation est une nécessité.

La présence des jeunes Français suscite la curiosité des autres voyageurs qui posent, en français, des questions sur Paris, la vie et les usages en France. Mais, justement qui sont-ils, ces voyageurs pour la Sibérie ? Il y a beaucoup de fonctionnaires qui vont rejoindre leur poste, un banquier de Saint-Petersbourg, qui a puisé dans les fonds



de sa clientèle et que le tsar envoie « réfléchir » en déportation, sous une surveillance relative ; un ingénieur géologue, un commandant de navire qui va retrouver son bateau à Vladivostok, une mère et ses deux enfants qui vont à Tomsk.

Tous ont un point commun : ils parlent de la Sibérie comme d'une terre d'avenir. Il est question de pétrole, de mercure et d'or. Comme l'Amérique a conquis l'Ouest avec le Transcontinental, la Russie va domestiquer l'Est avec le Transsibérien.

Ils sont partis. Le tronçon le plus pittoresque du parcours est la traversée de l'Oural.

L'ingénieur géologue Kéthoudoff :

— On appelle ces montagnes « le musée des minerais », car elles sont très riches en fer, en cuivre, en nickel, en platine. Tenez, vous voyez cette grosse borne ? C'est la frontière. Ici finit l'Europe, là commence l'Asie.

D'immenses steppes s'étendent à perte de vue, sans arbres. Notre jeune historien avoue que cette vision « est assez rare chez les écoliers français de seize ans ».

Très excités — on le serait à moins —, Marius Dujardin, Albert Thomas et leurs compagnons descendent à la gare de Slatoust, pour un geste historique : ils foulent la terre asiatique puis achètent des objets en fonte. Les souvenirs, ce n'est pas cela qui manque.

Tcheliabinsk. C'est la tête de ligne officielle au début de la plaine. Une plaine ? Une steppe marécageuse puis l'épaisse forêt vierge, l'immense armée des long conifères sombres : la taïga.

C'est un peu monotone. Heureusement, les gares offrent un spectacle inoubliable. Les paysans viennent offrir des œufs, très petits comme les poulets du pays, des koulabragni, ou galettes de viande hachée, des concombres, mais aussi des graines de tournesol et des cônes de cèdres dont les Russes grignotent les graines à longueur de journée et qu'on appelle chouchka. Offrir ces graines qui croquent sous la dent évite de parler. C'est pourquoi on a baptisé cet usage « conversation sibérienne ».

Mais Dujardin n'est pas emballé.

— C'est un goût étrange, avoue-t-il.

Au buffet de Pétropavlosk, où ils sont descendus pour se dégourdir les jambes, Dujardin et Thomas sont perplexes : quel peut bien être ce plat ? Soudain, « dans le plus pur parler parisien », la tenancière leur dit :

— C'est de la langue, messieurs, à 60 kopecks la portion.

Le sifflet du Transsibérien empêcha les élèves de savoir comment et pourquoi une Française se retrouvait gargotière le long de la voie héroïque. A Omsk, en bordure de la steppe de la Baraba, on croise un convoi arrêté sur une voie de garage.

Thomas demande au conducteur :

— Ces wagons rouges à petites fenêtres carrées, qu'est-ce que c'est ?

— Un train d'émigrants, Monsieur. Ils viennent d'Ukraine et vont coloniser les zones fertiles de Sibérie occidentale aménagées par l'Administration impériale, en particulier pour les céréales. Ils voyagent avec leur famille, leurs outils et du bétail.

Pendant un moment, le luxe du Transsibérien côtoie la misère des voitures de quatrième classe pourvues d'une seule banquette le long des parois. C'est le train des moujiks.

Personne ne s'y attendait : il fait chaud en Sibérie ! 35° dehors, 30° dans le train. La salle de bains est fort appréciée. Un bain coûte 6 francs.

Dujardin : « Les ingénieurs qui ont construit la ligne ont voulu éviter absolument les travaux d'art ; le Transsibérien, ainsi que la plupart des chemins de fer russes, est trop fier pour passer sous des ponts : dessus, quelquefois ; dessous, jamais ! »

Quelques arches de huit cents mètres enjambent des fleuves impressionnants.

Thomas récite :

— L'Irtych : quatre mille deux cent quarante-huit kilomètres ; l'Obi : quatre mille deux cent trente kilomètres. Son bassin est le double de celui de la Volga.

Deux remarques de Marius Dujardin :

— Nous arrivions aux gares aux heures fixées par l'horaire à une minute près, précision remarquable pour des trajets aussi considérables.

En effet...

Plus loin, il observe que les cantonniers servent de garde-barrière et qu'« une clause assez singulière de leur règlement les oblige, hommes ou femmes, à venir après le passage d'un train se placer immédiatement au milieu de la voie, la trompette d'une main, le drapeau rouge de l'autre pour faire honneur à l'express ». Et ils doivent rester ainsi « jusqu'à ce que le train ait disparu, ce qui est quelquefois fort long dans la steppe ». En effet... Le Transsibérien est un seigneur qui a droit à des égards.

Le 17 août à 5 h 30 du matin, quinze jours après le départ de Paris, les lauréats arrivent à Tomsk, ayant parcouru le quart du tour du monde.

A cet endroit, la plaine de Sibérie



occidentale commence à s'élever en plateau oriental. Le service de luxe n'est pas exploité plus loin ; il s'arrête à la moitié du trajet total. En revanche, la voie est déjà presque au lac Baïkal, soit aux deux tiers.

L'œil est sans doute un peu naïf. Pour faire bonne mesure et pour qu'on puisse jouir d'un autre éclairage, nous irons puiser quelques impressions du journal de bord d'un citoyen anglais.

Vingt et un octobre, 19 heures du soir. Il quitte Moscou sous des trombes d'eau pour une terre « où peu d'Anglais ont jamais été, une région à peine connue du monde civilisé, une terre d'exil et d'horreur, la sauvagerie du froid, du vent et de la neige, un pays où les mots « qui entre ici laisse tout espoir derrière » conviennent mieux que jamais... »

Vingt-trois octobre. Il se plaint de l'exiguïté de la voiture-restaurant, où il faut parfois attendre des heures pour un repas. Heureusement, un officier supérieur, le général Vogack, qui avait retenu une table pour lui et son aide de camp invite notre voyageur à s'asseoir. Il note : « tous les deux parlaient parfaitement anglais », ce qui est sûrement un grand compliment. Avec un Chinois, secrétaire de la légation à Rome, la conversation est agréable quoique limitée : sourires, hochements de tête, sourires.

Vingt-six octobre. Après l'Oural, il fait froid mais beau. Aux gares où les faciès asiatiques dominent, « le lait et la crème la plus délicieuse sont proposés par des femmes et des petites filles à des prix très bas ».

Vingt-neuf octobre. A 11 heures, on atteint Irkoutsk. La traversée du lac Baïkal — le plus profond du monde et l'un des plus vastes : soixante kilomètres de large — prend quatre heures à bord du brise-glace *Baïkal*. Pendant les grands froids, quand le lac est gelé, la traversée en traîneaux dure alors sept heures ! Rebonjour, Michel Strogoff ! En 1906, on ne traverse plus le lac, on le contourne. De l'autre côté, à Missovaïa, un autre train de luxe franchit les monts Lablonovyi. Il fait de plus en plus froid. La vapeur de la machine se congèle et tombe en neige.

Trente octobre. Voici le wagon-châlotte qui fait la navette sur cette portion de ligne, car il n'y a pas d'églises. L'Anglais est scandalisé : on trouve de la bière américaine au prix exorbitant de un rouble le quart. On aperçoit un Mongol, avec une natte sur son dos, en verra d'autres.

Trente et un octobre. Il voit des chateaux, des vrais, à deux bosses, et un cavalier qui tire à l'arc.

À Sretensk, on s'embarque sur un bateau qui descend l'Amour jusqu'à

Khabarowska. Cela prend de sept à dix jours. Pour Vladivostok, il y a encore trente heures de train.

Notre Anglais, qui arrivera à Shanghai frais et dispos, le 6 novembre à midi, a noté qu'après le lac Baïkal, la nourriture s'améliorait, qu'il y avait une voiture-restaurant pour les fumeurs et une pour les non-fumeurs, qu'on entendait parler russe, anglais, français, japonais, allemand, chinois et... suisse. Il ajoute que les Allemands méprisaient les Russes, que les Russes haïssaient les Allemands mais que, Dieu merci, les deux respectaient les Anglais. God save England ! Notre voyageur ne nous a pas tout dit. Il oublie, par exemple, que sur les cinq cent soixante-neuf gares, le train ne s'arrête que deux cent quarante-huit fois, ce qui est tout de même un record mondial. Ses arrêts durent de trois minutes à une heure, en moyenne quinze minutes. Il oublie aussi que le matériel est très en avance. Il y a des voitures de première classe (dix-huit lits), des mixtes — on ne mélange pas les sexes mais les classes — (vingt lits) et de deuxième classe (vingt-six lits). Il oublie encore de citer le personnel très nombreux où l'on trouvait notamment un électricien et un serrurier-ajusteur. Au total : dix-sept personnes sur chaque train. Où dorment-ils ? Dans le fourgon, seul le chef de train a droit à un compartiment et, dans un autre, on trouve quatre places pour le reste du personnel. Il n'y en a pas assez pour tout le monde. On y dort à tour de rôle. Alors, ceux qui n'ont pas de lit s'allongent où ils peuvent par terre... Le client est roi. C'est d'abord à lui qu'on songe.

En voici encore deux preuves. A chaque grande halte, un tableau résumant les nouvelles importantes du monde peut être consulté grâce à l'organisation télégraphique du *New York Herald*. La Sibérie n'était plus tout à fait une immensité désertique. A bord, on trouve un infirmier diplômé doté d'une pharmacie très complète. Dans les gares, un médecin peut être appelé. On peut sans risque jouer Tchaïkovski au piano, lire Tolstoï dans la bibliothèque où les volumes sont en quatre langues et, comme le personnage de Dostoïevski, jouer. Aux cartes, aux dominos, aux échecs. Les Britanniques apprécient particulièrement l'usage très répandu du thé, grâce à ces grosses bouilloires qui ont l'air d'une chaudière portative et que les Russes appellent des samovars.

Soixante-quinze ans plus tard, a-t-on fait mieux pour le confort et la sécurité des voyageurs ? Ce n'est pas sûr. La grande époque du Transsibérien se situera à la veille de la guerre. Le 13 mai 1914, la jonction directe « sans

rupture de charge » (sans changement de voiture) est réalisée entre Moscou et Vladivostok. Distance : huit mille six cent quatre-vingt-deux kilomètres — pardon ! huit mille cent trente-six verstes. Des améliorations sensibles ont réduit la durée du trajet. De Paris à l'autre bout de l'Asie : neuf jours et demi. Les correspondances, d'une part vers Yokohama et Tokyo (Paris-Tokyo : quatorze jours), d'autre part vers Shanghai et Pékin (Paris-Pékin : douze jours) tissent une nouvelle toile d'araignée entre les hommes. L'Europe et l'Asie ne sont plus deux continents qui s'ignorent.

Répétons-le, au risque d'être taxé de chauvinisme : nous devons tout cela à Georges Nagelmackers. Quand nous allons à Florence, ou à Nice, en couchette ou en T2, c'est grâce à lui. Et pourtant...

Pullman est dans le dictionnaire, sous forme de nom commun. C'est la vraie gloire. Nagelmackers n'y figure pas, pas même son nom propre. C'est injuste. L'un et l'autre se partagent le titre de pionnier du confort sur rail. Toutefois, le Belge a quelque chose en plus, le sentiment fédéral d'une Europe organisée telle que, bien plus tard, un Jean Monnet ou un Robert Schuman en auront la vision prémonitoire.

La moralité que tire l'auteur de « Sleeping Story » n'est pas faite pour nous déplaire.

Ceux qui avaient annoncé la mort du train se sont heureusement trompés. Ceux qui avaient prédit le déclin du wagon-lits à cause de la vitesse dans les airs et même sur rail au point de raccourcir la nuit n'ont pas tenu compte des constantes améliorations. L'air conditionné, l'insonorisation, une étonnante souplesse de traction et des prix étudiés ont attiré de nouveaux voyageurs.

En 1974, pour la première fois sur le réseau français, le chiffre d'un million de voyageurs en wagons-lits a été dépassé.

En 1975, ce chiffre est supérieur, comme il l'est dans toute l'Europe. Tous les soirs, neuf mille personnes décident de marquer une pause, un entracte dans la hâte et la précipitation. Ils se livrent sans hésitation au repos forcé et à l'immobilité bercée, candidats volontaires à la recherche du temps perdu.

« Après le cheval, le bateau, la voiture et l'avion, les wagons-lits complètent l'aventure palpitante d'un siècle de progrès ».

Une aventure que Jean des Cars nous narre de façon divertissante. Et pourtant il n'est pas sûr que ce soit réellement un livre à lire dans le train : il vaut mieux que cela.

Hélène

Ed. Julliard.