



Chants et Chantres

du RAIL

CHAPITRE PREMIER

*O toi qui ne sais pas l'émoi de la
partance...*

Charles Péguy.

À travers terres, à travers ciels, au long des rails myriadares, jour après jour, nuit après nuit, sans relâche — obstinément — les machines dévorent les espaces.

L'Orient-Express vient d'entrer en gare de l'Est, à Paris ; le Transsibérien s'appête à partir pour sa randonnée de huit mille six cents kilomètres. A la même heure, soixante bolides foncent vers Tokyo, cent convois ceinturent Chicago. A la même heure, au même instant, deux cents tonnes de coton dévalent les cluses du Lang Biang ; quelque part entre Melbourne et Victoria, une voix annonce le Transaustralien. Au même moment, une étoile rouge s'allume dans la gare de Dijon, une lumière verte s'éteint aux portes de Thysville. Sur les rives de la Meuse, à la même minute, ses aines suantes de soleil et de vent, une diesel jette un cri fulgurant.

A toutes les minutes, à toutes les secondes, quelque part dans le monde, il y a toujours un wagon qui s'en va. Quelque part dans l'espace, quelque part dans le temps, il y a toujours un wagon et des hommes. Et les hommes et les wagons, et les joies et les drames qu'ils traînent avec eux, et les mondes et les temps qu'ils emportent dans leur course, cela part, cela repart, cela tourne sans cesse. Car il n'est point de terme au voyage des hommes et des roues : chaque arrêt n'est qu'attente, chaque attente est un nouveau départ. C'est une ronde immense partout continuée, un cercle toujours recommencé.

Depuis cent cinquante ans, les roues martèlent le rail. Chaque jour, elles avalent des millions de kilomètres : 200.000 en Belgique, plus d'un million en France, 1.800.000 en Grande-Bretagne, 4.000.000 pour les seuls U.S.A. Le monde se meut, respire, sue au rythme de la roue. S'arrête la roue, se taise ce chant formidable : la ville se congestionne, l'humanité étouffe, la planète meurt. Fabuleux aujourd'hui ! C'est le temps qu'a prédit le Prophète, c'est le temps qu'a construit le Savant. Nous sommes à l'âge de la roue. La roue a pris le visage de la vie, elle est la vie. D'elle dépend la condition humaine. Dans ses milliards de tours, dans ses milliards d'éclairs, elle emporte la manne et le rêve. Ainsi retrouve-t-elle, après cinq mille trois cents années d'existence, la sublime mystique du philosophe chinois qui la découvrit parce qu'il avait fait du cercle le principe même des choses.

Pourtant, il fallut attendre jusqu'à l'aube du XIX^e siècle avant que la roue rencontrât son plein, son vrai moyen de développement. Pendant cinq millénaires, la roue est restée collée à la terre. Le rail, lui, l'a libérée des gazons et des pierres, de son destin mesquin ; il l'a dégagée des chemins à ornières où l'avaient confinée le quadriges des césars et la charrue du serf. Il lui a montré sa voie nouvelle — la voie de fer —, admirable, puissante, née, elle aussi, du merveilleux génie de l'homme. Le rail a placé la roue entre le ciel et la terre, il lui a donné des ailes, l'a grandie, magnifiée. Il est devenu son interprète le plus fidèle. Puis il l'a prise comme emblème, la faisant sienne irrévocablement.

En rencontrant le rail, la roue entra donc, à son tour, dans le carrousel du progrès. Dans sa très longue histoire, elle allait

atteindre — puis dépasser — l'inconcevable vitesse de cent kilomètres à l'heure (1). La locomotive avait vaincu le cheval.

Eclairs, tonnerres, cris des hommes et ahans des machines, bondissements des roues par-dessus les aiguilles, lumières folles dans la nuit, sifflets, départs, fumées :

*Ah ! il faut que ces bruits et que ce mouvement
Entrent dans mes poèmes et disent
Pour moi ma vie indicible...*

Ainsi s'écrie Valéry Larbaud, « ce cinéaste de la pensée », comme on l'a appelé, dans son admirable *A.O. Barnabooth*.

« C'est Valéry Larbaud, écrira Georges Bouillon, qui m'offrit le premier, je crois, une vibrante vision du XX^e siècle en marche. Un écrivain cosmopolite osait chanter, en vers assoiffés d'espace et de liberté, jusqu'à la poésie de la gare, cette

*... double porte ouverte sur l'immensité charmante
De la terre, où quelque part doit se trouver la joie de Dieu
Comme une chose inattendue, éblouissante... »*

En consacrant au rail quelques-uns des plus beaux vers qu'on lui connaisse, le poète vichyssois entend affirmer que son symbolisme s'engage résolument sur les tracés des forces neuves. Dès lors, il prend place, aux côtés des Verhaeren et des Zola, parmi les représentants de cette littérature — fort mêlée, sans doute, mais combien vibrante de foi, combien ardente ! — que les chemins de fer ont déclenchée.

Déclenchement d'un art, déclenchement d'une ère... En vérité, quelque chose, sous le soleil, est en train de changer. « Tout est vanité », disait le philosophe antique... Non ! « Rien n'est vanité ! », s'écrie Rimbaud « à la science, et en avant ! » Voici l'« heure nouvelle », l'heure du « nouvel Ecclésiaste ». La planète a lâché ses amarres ; elle bouge, elle s'ébranle. Des forces inconcevables, endormies en son sein depuis l'aube des temps, se sont mises soudain à marcher. Les Léviathans s'échappent de la Fable ; ils parcoururent les terres, les mers, les airs, monstres dociles, domptés par le génie de l'homme. Prométhée s'est fait chair. Babel n'est plus une légende ; elle couvre le globe, multipliée à l'infini. Elle est usines, gares de triage, laboratoires, canaux, pylônes, tours de radar. Jamais l'humanité ne connut un pareil branle-bas, un pareil saut dans l'avenir. Mais ce bond, cet élan, cette envolée vers le progrès, sans le rail, le monde, vraiment, aurait-il pu l'accomplir ? Car les chemins de fer ne se sont pas faits seulement conducteurs de machines ; ils ont bouleversé les conditions séculaires d'acheminement de la correspondance, des livres, des journaux, ils ont aidé à la diffusion des idées, à la propagation de la science, à la transformation sociale et morale de la masse ; ils furent, en ces temps qui annonçaient aujourd'hui, les transporteurs de l'universel matériau. Les chemins de fer ont joué, dans l'évolution de la planète, un rôle de premier plan ; ils furent, selon l'expression de Dautry, « l'œuvre humaine la plus importante du XIX^e siècle ». Chantre des forces vives, il était, dès lors, naturel que le poète ait trouvé dans le rail une source nouvelle, magnifique, d'inspiration.

Chemins de fer et poésie ! Il n'y a guère plus de cent ans, un tel mariage eût été prêt à ridicule. C'était le temps de l'« Art pour l'Art », quand Théophile Gautier prônait :

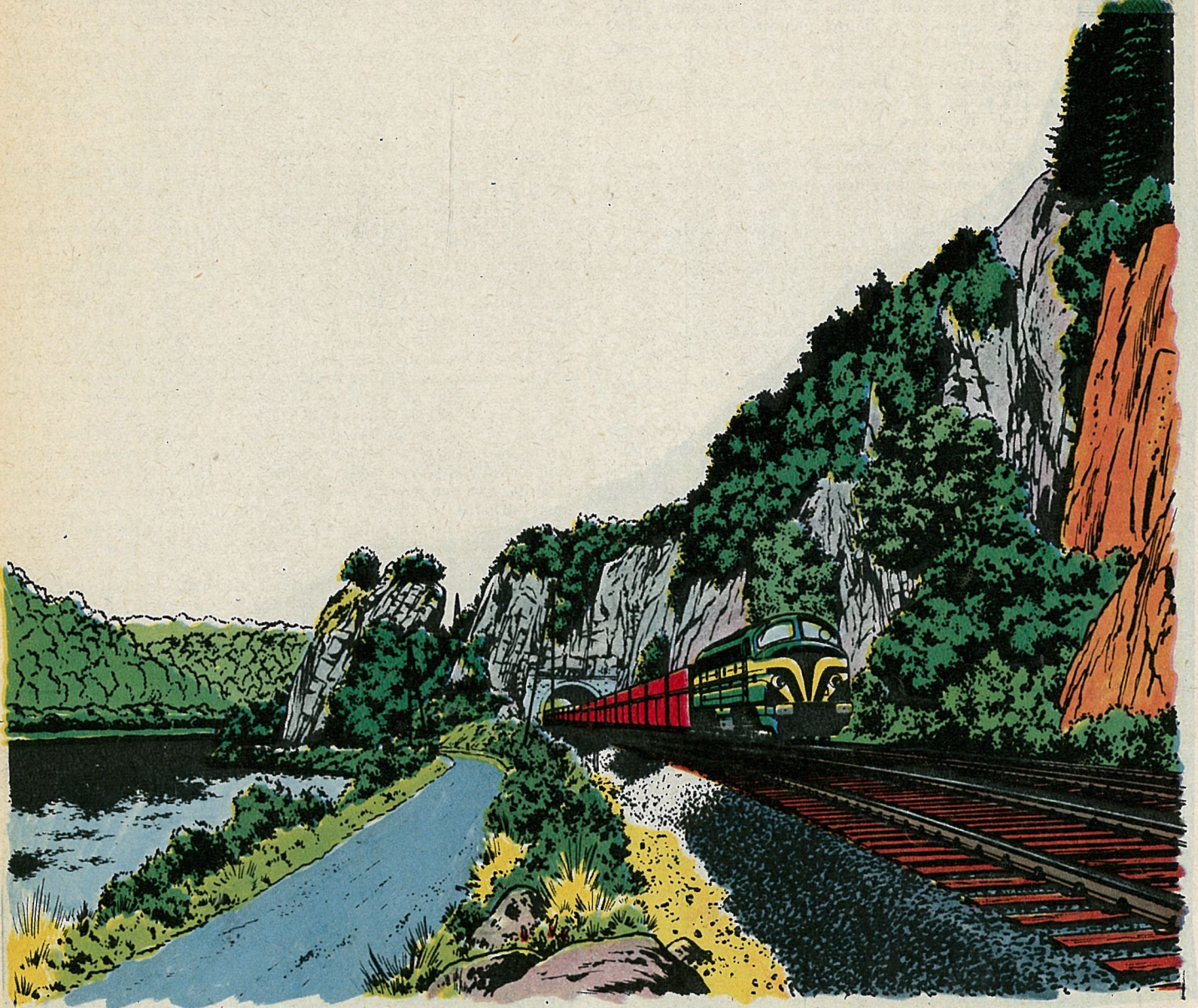
(1) Vitesse atteinte, en 1835, entre Liverpool et Manchester, avec la locomotive « Sharp and Roberts ».

*Point de contraintes fausses !
Mais que pour marcher droit
Tu chausses,
Muse, un cothurne étroit.*

Pourtant, quelques années plus tard, parlant des diligences, si l'auteur d'« Emaux et Camées » regrette « ces rondes croupes de chevaux à la queue nouée, ces sonneries de grelot, ces claquements de fouet, ces bruits de ferraille, et, dans les nuits fraîches, cette fumée de sueur et d'haleine... », il se défend bien, néanmoins, d'avoir la moindre envie « de blasphémer la sainte vapeur ».

Sans doute, avec le temps, le poète des « Humbles » corrigera-t-il son optique. Et tentera-t-il même, ainsi que nous le verrons plus loin, de rabaisser son animosité au niveau d'une méfiance mitigée. D'autres, par contre, comme Alphonse Karr, comme Vigny, comme Amédée Pommier, comme Vuilliot encore, affirmèrent une hostilité implacable.

Les temps, heureusement, ont changé. Aujourd'hui, le rail est entré au livre d'or de l'Art. Les poètes l'acclament ; musiciens, peintres et sculpteurs s'en inspirent. Il est devenu l'un des moyens d'expression du Beau, du Fort, du Merveilleux, rejoignant ainsi,



Sur les rives de la Meuse, à la même minute, ses aines suantes de soleil et de vent, une diesel jette un cri fulgurant...

Coppée, le « petit maître », comme l'appellera Verhaeren, chausse, lui, résolument, le cothurne étroit. Les trains affligeaient sa nature sensible ; et, quand il lui arrive d'écrire à leur sujet, c'est, bien souvent, pour les dénigrer sans vergogne :

*Il fait nuit — Et la voûte est ténébreuse où monte,
Par la sonorité du bâtiment de fonte,
Le jet de vapeur blanche au sifflement d'enfer,
Hennissement affreux du lourd cheval de fer
Qui vient à reculons et lui-même s'attelle,
Avec un bruit strident d'enclume qu'on martèle
Au long train des wagons béants le long du quai...*

aux Jardins de l'Amour, de l'Admiration et de l'Enthousiasme, les thèmes immortels du lyrisme.

Car le rail, ce n'est pas seulement la puissance. Ce n'est pas seulement ce bolide bardé de cerceaux, armé de bielles, cet « Hippogriffe » monstrueux, cet « Antée », ce « Moloch » qui traînent derrière eux une charge colossale de mitrailles ou de bois — titans chantés par les premiers admirateurs des chemins de fer... C'est aussi, dans un coin tranquille de campagne, entre des haies de framboisiers, quatre lignes blanches et luisantes qui courent vers le soleil couchant : porte ouverte devant le rêve, rivage des prodigieux univers...

Il y a assez de lumière pour ceux qui veulent voir, malgré les obscurités et les ombres.

Reginald G. Lagrange.

Où s'en vont-ils les trains ? Vers quelle île enchanteresse, vers quelle aurore étincelante s'enfuient les joyeux wagons verts ? Ainsi s'interroge l'enfant, en regardant, du haut des grands talus, les immenses chemins de fer... Alors son âme s'emplit de vent ; dans ses yeux roulent des fleuves et des montagnes. Eternelle magie des partances !

Jadis, face à l'immense mer, voyant s'envoler les mouettes, l'homme des premiers âges, sans doute, rêva-t-il de semblables évasions. Jadis, quand il n'y avait ni chemins de fer ni routes, quand l'eau était la seule voie de communication entre tribus lacustres, sans doute confia-t-il aux fleuves et aux lacs les secrets desirs de son âme. Et regardant courir le vent, regardant disparaître les nuages, de même, sans doute, pensait-il déjà aux cités de Chimère, aux Emyrées et aux Eldorados, à tous ces merveilleux pays qui n'existent pas...

... Mais ils s'appellent aussi Thulé, Ophir et Cipango ; mais ils s'appellent aussi Cythère. Et il y a toujours l'espoir, et le mirage de l'espoir et l'espoir du mirage :

*Chaque soir, espérant des lendemains épiques,
L'azur phosphorescent de la mer des Tropiques
Enchantait leur sommeil d'un mirage doré... (1)*

Hier, c'est au vent, c'est à l'oiseau, c'est à la mer que l'homme et l'enfant confiaient leur insatiable besoin d'évasion, leur souffrance de liberté. Aujourd'hui, c'est vers le rail que s'élanche leur âme, c'est à lui que s'accrochent leurs rêves d'aventure... « Rails infinis », dira Henry Bataille :

*A qui j'ai confié l'amertume profonde
De tous mes chers départs et tant d'enchantements...*

Et Jules Destrée écrira :

O ! combien avec eux ils emportent de rêves, les trains qui passent, passent et s'enfoncent en la nuit...

Quelle invitation au Voyage fut jamais plus pressante, plus impérieuse ? Quel appel, quelle musique, quelle promesse furent jamais plus familiers, plus proches de nos lèvres, de notre soif ? Le jour, la voix éclate comme un coup de tonnerre ; la nuit, douce musique lancinante, elle nous poursuit jusque dans notre chambre :

*Nous entendrons le vent s'endormir dans les branches ;
On entendra passer les longs chemins de fer...*

... nous dit encore Henry Bataille.

Iwan Gilkin, lui non plus, n'est pas resté insensible à l'appel de la route de fer. Un des tout premiers, en Belgique, il entreverra l'incomparable richesse du thème ferroviaire :

*Bercé par le wagon comme par un vaisseau,
Au moment d'aborder, je me lève en sursaut,
Ainsi qu'un matelot qu'éveillent des fanfares...*

D'Iwan Gilkin, toujours, ce quatrain héroïque :

*Plus loin, de longs wagons et de puissants navires
Invitent aux départs vers les hasards lointains
Les commerçants hardis et les faiseurs d'empires
Qui dictent des lois au destin !*

Eh bien ! partons ! Avec nos rêves inassouvis, avec notre âme insatisfaite ! Vaste est le monde ! Vastes les soleils et les éclairs ! Laissons à jamais les ici, embarquons-nous pour les ailleurs, pour tous les merveilleux au delà !

Et qu'importe où l'on va, et qu'importe où l'on vole ! Hors des chiffres, hors des lignes, hors des limites !... « Le train roule on ne sait où », dit Jules Vingtergnier :

*Mais on ira jusqu'au bout
oubliex car on est saoul
d'espace et d'incertitude...*

Voici donc née la littérature ferroviaire. Incontestablement, c'est un tournant décisif de l'art poétique qui vient de s'amorcer. Erato déserte les bocages, Polymnie boude les palais... Les Muses achètent un billet de chemin de fer.

Le roman, à son tour, découvre un champ d'investigation passionnant. Foin désormais des caduques diligences, foin des émotions surannées, foin des émotions à dentelles ! Le récit de fiction se transforme, se modernise, se mécanise. Jules Verne succède à Paul Féval, Hercule Poirot fait oublier Javert. Sur les poèmes antiques déferlent les forces tumultueuses. Zola et Simenon prennent le train ; Abel Gance et Hitchcock les rejoignent bientôt. Le temps du « Courrier de Lyon » est fini. L'Aventure n'est plus dans la rue ; elle commence au bord du quai.

Une question ici se pose, et, peut-être, le lecteur s'est-il déjà interrogé à ce sujet : d'où vient donc le mot « rail » ?

Les avis, là-dessus, furent longtemps partagés. Toutefois, on admet généralement aujourd'hui qu'il dérive de « riceule » ou « rieulet », termes qui désignaient jadis, en patois du Hainaut et de Lille, une règle de maçon appelée aussi « rhil » et « reille » en vieux français. Tous ces vocables proviennent du latin « regula ». Les Anglais nous empruntèrent « reille », qu'ils convertirent en « rail », forme que Perdonnet (1) introduisit en France, en 1830.

« Dérailler » apparaît pour la première fois, dans le « Journal des Chemins de fer », en 1842. Cette année-là, aussi, l'Académie des Sciences, à Paris, adopte « déraillement ». Quant à Littré, toujours circonspect, il admet « dérailable » en 1872.

Les rails sont, de loin, antérieurs aux locomotives. Des voies en bois, pour wagonnets, étaient déjà utilisées dans les mines, en Grande-Bretagne, à la prime aurore du XVII^e siècle. Leur usage se répandit ensuite en France, en Allemagne, dans les Pays-Bas, puis un peu partout dans le monde. Désagulier, dans son « Cours de Physique expérimentale », publié à Londres en 1734, en donne d'intéressantes descriptions. Jars en parle dans ses « Voyages métallurgiques ». Il en est fait également mention chez Basil Hall, chez Faujas de Saint-Fond et dans des textes de maints voyageurs de cette époque.

Les rails en bois furent alors revêtus de plaques de fonte. Ce nouveau mode de voie de locomotion avait été adopté en 1738, à Whitehaven, en Grande-Bretagne. Des rails entièrement en fer apparurent, dans ce pays, en 1763. Ces derniers seront détrônés par les rails d'acier à partir de 1860.

Mais le rail a eu un précurseur, un ancêtre plusieurs fois millénaire : c'est l'« ornière de pierre ». Ce procédé fut utilisé dans l'Antiquité, en Grèce d'abord, en Italie et en Sicile dans la suite. On s'en servait pour les courses de voitures et les transports urbains. A Rome, à un certain moment, ces « ornières » constituèrent un véritable réseau ferré. Parenthèse amusante : en France, à leur début, les chemins de fer furent désignés sous l'appellation de « chemins à ornière ».

« Civilisation égale Transports », affirmait Rudyard Kipling. Cet adage, les Anciens l'avaient déjà mis à profit. Ils ont utilisé les fleuves, les lacs, les mers, et ils les ont domptés. Remarquablement outillée, l'Égypte avait réalisé, entre 2000 et 1800 avant notre ère, la liaison par eau Nil-mer Rouge. Quant au trop fameux canal de Suez, commencé avec Nécho II, repris ensuite par Darius, il fut terminé, bien avant qu'on parlât d'Albion, sous le règne de Ptolémée Philadelphie, et vécut mille ans avant de s'ensabler, faute de soins. Le canal actuel, ouvert par Lesseps, en 1869, est doublé d'une ligne de chemin de fer, récemment électrifiée.

Mais les fleuves, « ces chemins qui marchent », comme dira Pascal, étaient remplis de dangers et d'embûches, et, généralement, les Anciens leur préféraient la voie terrestre. A proprement parler, ces routes ne furent guère que des pistes s'étendant quelquefois sur des distances colossales que parcouraient de longues caravanes. Formidables mouvements d'hommes, de bêtes et de matériel, ces groupements ambulants constituèrent les premiers « trains ».

On pourrait s'étendre à loisir sur ces prodigieuses réalisations, cette marque titanique que l'Antiquité a imprégnée dans le sable et dont les siècles nous ont gardé le prestigieux souvenir... Citons la route qui reliait Stamboul à Bagdad via Konya et Mossoul — itinéraire repris en grande partie par le « Taurus Express ». Citons aussi la voie qui, de Tunis, rejoignait Tombouctou à travers l'immense désert : ce fut le premier, sans doute, des Transsahariens. En 1879, s'inspirant du tracé antique, le Français Duponchel émit l'idée d'une liaison Niger-Méditerranée par le fer. Mais il faudra attendre jusqu'en 1941 avant que soit vraiment décidée la construction de ce travail herculéen.

Pérennité du génie humain ! Ce qu'a rêvé le Pharaon, ce qu'a ébauché le Carthaginois, c'est l'homme du XX^e siècle — l'homme du rail — qui le réalisera... Dans cette Afrique aujourd'hui frémissante de passions, avide de progrès autant que de justice, le rail, par-dessus les remous politiques, les orages raciaux, poursuit son œuvre glorieuse. Déjà se sont dessinées les premières lignes de ce que sera demain, vraisemblablement, l'un des plus admi-

(1) A.-A. Perdonnet (1801-1867), ingénieur français, participa à la construction des chemins de fer.

(1) Hérédia, « Les Conquérants ».

rables réseaux ferrés de tous les continents. Et le jour n'est plus loin où la Sainte, l'Interdite, Tombouctou, cette ville où les jeunes filles marquent leurs amants d'une étoile au front, aura sa gare des chemins de fer !

En Europe, où les temps historiques ne remontent guère avant Jésus-Christ, les premières chaussées furent construites par les Romains. A partir de ce moment, le réseau routier se développa rapidement à travers tout le continent.

Cependant, la technique de la route restera longtemps élémentaire. Le premier traité de la construction des chemins ne sera pas publié avant la fin du XVII^e siècle. C'est à ce moment, sous le gouvernement de Colbert, que nous voyons apparaître, en France, une administration spécialisée des voies de communication : les « Ponts et Chaussées » étaient nés.

Pendant ce temps grandissait un garçon dont la naissance à Blois, en 1647, n'avait retenu l'attention d'aucun puissant de ce monde. Il s'appelait Denis Papin. Bientôt, il se révéla excellent physicien. Le premier, il reconnut la force élastique de la vapeur d'eau. Or ceci, en vérité, n'est-il pas arrivé afin que s'accomplisse la parole du prophète Jérémie :

*Je vois une chaudière qui bout,
et elle vient du côté du septentrion ? (1)*

Avec la « marmite de Papin », c'est un admirable chapitre qui s'ajoute à la prestigieuse histoire de la Science. Une force nouvelle est connue, que les hommes vont décupler, centupler. L'ère de la vapeur débute, le monde attend les nouvelles machines. Et tout ceci, encore, n'est-il pas arrivé afin que s'accomplisse la parole du prophète Zacharie :

Les coursiers vigoureux sortirent et ils demandèrent à partir pour parcourir la terre. L'ange leur dit : « Allez, parcourrez la terre ! » Et ils parcoururent la terre » (2).

S'en sont partis les noirs coursiers d'airain. Dès lors, la route va se heurter à une rivale dangereuse, une impitoyable concurrente. Pourtant, la rencontre des deux colosses fut des plus sympathiques. Que de services, en effet, le rail n'a-t-il pas rendus à la route ! C'est le rail qui lui a procuré les moyens d'acheminer les matériaux destinés à l'amélioration du pavage et de l'empierrement. Il lui a appris à perfectionner la technique des ponts et des viaducs, à créer des souterrains. Plus tard, ainsi que le note Cavallès, il lui donnera l'exemple des virages relevés, des modes nouveaux de signalisation.

**

« Toute innovation, a écrit Alfred Sauvy, est monstrueusement préhistorique » (3). Ce mot suffit-il pour comprendre les réserves, les railleries, la méfiance dont le rail, en ses jeunes années, se vit entouré ?... Nous parlions plus haut de Coppée. Barde pathétique du pauvre, il ne voit dans le « cheval de fer » que l'aveugle et hideux transporteur de la misère humaine... Misère des « Emigrants » :

*Attirés par ce bruit de fer entrechoqué,
De pâles voyageurs, aux figures chagrines,
Regardent, en collant leurs fronts las aux vitrines,
Les machines qui vont les emporter si loin...*

(1) « Livre de Jérémie », I, 13.

(2) « Livre de Zacharie », VI, 7.

(3) « Année ferroviaire 1951 », Plon, Paris.

Misère de la « Nourrice » bafouée :

*Oh ! dans le noir wagon, l'horrible nuit passée !
Sur le dur banc de bois, dans un coin affaissée,
Comme elle médita sur son sort anormal !*

Misère d'une jeunesse qu'il devine corrompue :

*En face d'elle assis, pleins de vin et de vice,
Un groupe de soldats revenant du service...
Vociféraient en chœur un immonde refrain.*

Mais le rail hante le poète. Dans cet « enfer » de bruits, de flammes et d'éclairs, parmi ces « convois furieux », dans ces salles « sombres comme des géoles », le travailleur est-il heureux ? En d'autres mots, peut-on croire en un progrès social ferroviaire ? Eh bien ! oui, contre toute attente ! Oui, puisque :

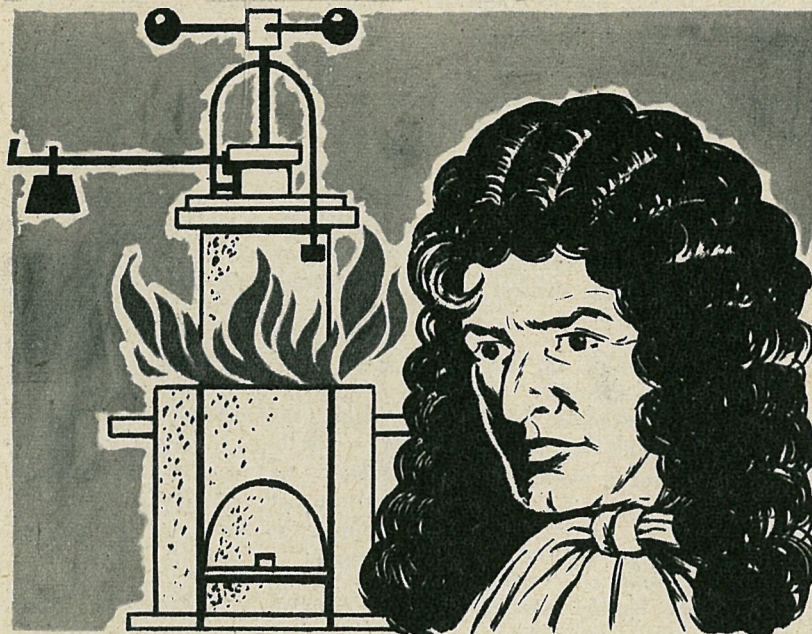
*Ce serait le bonheur pourtant si l'on voulait !
Le dimanche, en été, l'on irait au chalet
Par le chemin de fer,
en fumant un cigare ;
Tout le monde viendrait vous attendre à la gare ;
On serait accueilli par leurs rires amis,
Et pour le déjeuner le couvert serait mis.*

Bien sûr, encore, puisque :

*Tranquille, l'aiguilleur vit dans sa maisonnette,
Par la fenêtre on voit l'intérieur honnête,
Tel que le voyageur fiévreux doit l'envier.*

Mais voici qu'en cet instant de sérénité, mais voici que, sur ce charmant tableau, comme une gifle :

*Jetant son sifflement atroce, le train passe
Devant l'humble logis qui tressaille au fracas.*



Denis Papin, le premier, reconnut la force élastique de la vapeur d'eau.

Ainsi, Coppée reconnaît explicitement le rôle humanitaire du chemin de fer. Pourquoi, dès lors, ce « hennissement affreux », pourquoi ce « sifflement atroce », pourquoi ces circonlocutions de mauvais mélodrame ? Oui, pourquoi dénigrer cette machine qui nourrit l'homme, qui lui apporte douceur et bien-être ? Il y a indubitablement une contradiction. On serait tenté d'accuser Coppée d'avoir créé sciemment un cadre ferroviaire factice pour les besoins de son concept, trop souvent pessimiste — il faut bien le dire — des « Humbles ».

Hantise du rail, écrivions-nous... De Coppée, encore, ce « Coup de tampon », où l'on trouve les deux vers que voici :

*Depuis plus de vingt ans, le nommé Marc Lefort
Est mécanicien à la gare du Nord...*

Deux vers sans grâce, à la vérité, et qui valurent d'ailleurs à leur auteur de très sérieuses déboires. « S'appelle-t-il Lefort parce qu'il est à la gare du Nord ? », lança, à cette occasion, le parnassien Leconte de Lisle, « ou bien est-il justement à la gare du Nord parce qu'il s'appelle Lefort ? »

Et Courteline, féroce, d'enclérir :

*Au temps lointain où le dénommé Marc Lefort
Était mécanicien à la gare du Nord,
Où le nommé Prosper-Nicolas Lacouture
Était mécanicien sur la grande Ceinture...*

Petites guerres des salons... Comme une grande dame, le rail a déjà ses potins.

Roger GILLARD.

(A suivre.)