



Chants et Chantres

du RAIL

Le rail a pris l'Europe... il nous invite au gai Voyage !
« Ivresse de partir ! s'écrie Emile Henriot... Me voilà dans mon single, heureux, étonné, sans y croire. Quinze jours de vacances. Quelle joie ! » (1).

... Le train s'ébranle. Et c'est Paul Valéry, à son tour, qui nous fait part de ses impressions. « Tout à coup, il me semble que le temps commence ; le temps se met en train ; le train se fait modèle du temps dont il prend la rigueur et assume les pouvoirs. Il dévore toutes choses visibles, agite toutes choses mentales, attaque brutalement de sa masse la figure de ce monde, envoie au diable buissons, maisons, provinces... » (2).

On approche de Paris ; c'est le petit matin... « Dans cette banlieue, écrit Jules Romains, les express s'enfonçaient l'un après l'autre comme dans une broussaille. Les voyageurs regardaient les maisons grandir et se serrer ; les routes converger et se changer en rues. Il semblait aux nouveaux venus que le mouvement qui les portait eux-mêmes se répandait en toutes choses ; que cette épaisseur croissante, c'était Paris qui se rassemblait, comme des nuages effilochés que le vent pousse vers un cyclone... Ils avaient l'impression de dépasser, grâce au train, une affluence universelle, de gagner des rangs... » (3).

Ailleurs, Jules Romains nous décrit le passage d'un rapide : « Pas un de mes cheveux, comme on dit, ne fut touché. Mais j'eus l'impression d'une dévastation invisible, d'un arrachement qui ne fait pas saigner, dont on ne meurt pas, mais dont on souffre de quelque mystérieuse façon, comme si l'espace, si près de notre chair, ne nous était pas étranger... »

Henry Bataille, lui, chantait les trains au fond des gares, « les trains qui rêvent dans la rosée » :

*J'aime ces trains mouillés qui passent dans les champs,
Les longs convois de marchandises bruisant
Qui, pour la pluie, ont mis leurs lourds manteaux de bâches
Ou qui dorment des nuits entières dans les garages (4).*

Et Anna de Noailles s'exclame :

*Ah ! de quelle brûlure en mon cœur s'accompagne
Ce grand cri de désir des trains vers la campagne !...*

Jules Verne, cet enchanteur de notre enfance, nous apprend à connaître les gares russes, lieux étranges, en vérité, « fréquentés autant au moins de ceux qui regardent partir que de ceux qui partent... ». Il se tient là, affirme-t-il, « comme une petite bourse des nouvelles » (5).

Autre maître du Voyage, Paul Morand nous conduit, à bord du Simplon-Orient Express, jusqu'aux rivages de Marmara (6). Ou bien, il nous fait pénétrer dans l'intimité d'un wagon de troisième classe, quelque part dans la plaine française. « Comme dans les contes de Canterbury, il y a la nonne qui dit son rosaire et le soldat qui boit au goulot, le commis voyageur avec son violon d'Ingres et le retraité qui fait ses comptes, l'adolescent qui relit des lettres d'amour et l'enfant qui jonche le sol de ses découpages » (7). Morceau d'un tableau campagnard, instantané ferroviaire... Mais ces scènes charmantes n'auraient-elles pas pu se passer en n'importe quel coin d'Europe, là où, déjà, le rail avait étendu sa conquête, là où les temps nouveaux étaient déjà commencés ?

(1) « La Rose de Bratislava ».

(2) « Le Retour de Hollande ».

(3) « Le Six Octobre ».

(4) « Le Beau Voyage ».

(5) « Michel Strogoff ».

(6) « Ouvert la Nuit ».

(7) « Chronique de l'Homme maigre ».

CHAPITRE IV

Voilà. Je vous ai dit à peu près ma pensée.

Victor Hugo.

Ainsi, en ce début de la seconde moitié du XIX^e siècle, le rail s'était solidement implanté sur notre continent. La Belgique possédait près de 2.000 kilomètres de voies ferrées ; fin 1870, elle en comptera 3.136. En France, malgré les remous de 1848, les grandes compagnies étaient créées ; le Paris-Lyon-Méditerranée — la ligne impériale — venait d'être inauguré. La vieille Europe avait peine à se reconnaître. Un souffle avait passé sur elle, qui rasait les collines, comblait les vaux, culbutait les forêts, bouleversait plaines et bruyères, campagnes et habitats : prodigieux charriage ! Sur ce sol millénaire qui vit Ys et Lutèce, où pria Geneviève, où chantèrent Shakespeare et Ronsard, où aimait Erme-sinde, où moururent Roland et Jeanne d'Arc, une cité de fer et de feu s'élevait.

Ce fut une révolution colossale. Là où, naguère, s'étendait la fougère, où couraient les sillons, où poussaient le chêne et le hêtre, on vit construire des gares, des ateliers, des châteaux d'eau, des ponts, des viaducs. A l'appel des chemins de fer, les masses se mirent en branle. Des hameaux, soudain, éclosaient ; d'autres, que le rail avait délaissés — moins fortunés, ceux-là —, périlliciaient, mouraient, disparaissaient. La géographie se trouva retournée, la toponymie houpillée. Chaque village eut à cœur de posséder son hôtel de la Gare, sa place de la Gare, son quartier de la Gare et sa rue de la Gare — même parfois celui qui n'avait pas de gare (1). L'on verra la kermesse du quartier de la Gare, le marché de la place de la Gare. Plus tard, quand toutes ces locations seront ancrées dans les mœurs, comme on disait jadis « ceux du Haut », « ceux du Bas », on parlera de « ceux de la Gare » en opposition avec « ceux de l'Eglise ». Le clocher a perdu sa valeur symbolique multiséculaire. Le village est décentré... L'esprit de clocher vit ses dernières heures.

La ville, aussi, se trouva bouleversée. Au début, les gares n'y furent admises qu'avec une extrême réserve. On les rejeta à la périphérie, quelquefois même à bonne distance des maisons, comme des indésirables. Mais le miracle, une fois encore, s'opéra. La province afflue vers les cités, les « no man's lands » se hérissent d'habitations ouvrières, de magasins, de ponts ; bientôt, la ville rattrape la gare. Cependant, le « rush » continue. Car les chemins de fer ont décapé le potentiel des agglomérations qu'ils desservent ; des usines, des fabriques, de nouveaux commerces s'installent. Et la ville s'étire, déborde, submerge le rail, rejoint la brande, la recule : la route de fer a créé la banlieue.

**

« Le prestige des belles mécaniques, bien plus que les salaires, suscite les vocations. » Cette phrase d'André Labarthe pourrait expliquer, du moins pour une large part, le succès qu'a rencontré le métier de cheminot.

Cheminot, ce mot qu'on lit dans son quotidien du matin, sur le visage d'un ami rencontré ; ce mot qu'on découvre au coude du chemin, au tournant de l'avenue ; ce mot omniprésent, chaque seconde mille fois vu, chaque minute cent mille fois répété : huit lettres. Un jour, quelqu'un les a rassemblées, quelqu'un de désespérément anonyme ; quelqu'un, un jour, en a fait ce mot formidable, ce torrent qui allait déferler sur le monde.

(1) Ainsi Fays-les-Veneurs, en Ardenne belge, village desservi par la gare d'Offagne, distante de trois kilomètres, mais qui se targue néanmoins d'avoir, lui aussi, sa « rue de la Gare ».



L'étymologie nous enseigne que « cheminot » est apparu, pour la première fois, au début du XX^e siècle. Il désignait à l'époque, dans l'ouest de la France, les manœuvres qui allaient de chantier en chantier ; plus tard, on s'en servira pour nommer les ouvriers occupés aux terrassements des voies de chemin de fer. « Cheminot » n'a donc été, en ses débuts, qu'une spécialisation du chemin-neau, ce type si admirablement popularisé par Jean Richepin, en 1897.

Mais le mot a fait carrière. Aujourd'hui, il est porté par vingt millions d'individus. Il vit dans cent millions de cœurs.

Au physique, le cheminot ne se distingue pas des autres hommes. Hormis que certains portent costumes et képis appropriés à leur profession, hormis, aussi, que nombre d'entre eux sont reconnaissables à

ce qu'ils utilisent un idiome caractéristique — ce qu'il a été convenu d'appeler le « langage ferroviaire » —, ils ne s'écartent pas, à première vue, tout au moins, de la manière d'être, de vivre et de se conduire de la plupart des espèces connues de terriens. Vous en verrez de jeunes et de vieux, de petits et de grands, d'obèses et de maigrichons. Vous en verrez aussi de taiseux et d'autres qui sont diserts, de jovials et de mélancoliques et, naturellement, de bons et de moins bons — ce qui tendrait à prouver, si toutefois besoin en était, l'imperfection de la nature humaine. Mais ces derniers, comme il convient dans toute société bien constituée, forment heureusement l'exception. En général, le cheminot est un brave homme. Et il est fier de son boulot. Son boulot qu'il fait simplement, comme fait le paysan dans son pré, comme fait le soldat

sur le champ de bataille. Fier de son métier, content d'être lui-même, voilà l'un des premiers attributs du cheminot. Ce par quoi, en ces temps où trop d'individus ne trouvent grâce à leurs propres yeux que dans la mesure où ils se plaisent à se vouloir autres qu'eux-mêmes, ce par quoi, disions-nous, il surpasse bien des gens en ce monde. Comme quoi, encore, s'il ne diffère pas de l'homme sapiens, au physique, le cheminot constitue néanmoins un type moral bien défini.

Quand le rail s'est implanté, il a rassemblé sous son drapeau une armée disparate. Chacun venait de son patelin, de son « trou », avec sa façon de parler bien à soi, sa façon de penser, de raisonner, d'expliquer, de comprendre, d'admettre. Ce n'était pas encore un tout, mais un total d'unités dissemblables. On était là parce qu'on avait la même faim, parce qu'on avait la même soif ou qu'on rêvait les mêmes rêves ; on était là ensemble, voilà. Mais ces hommes, qu'un pareil idéal avait réunis, se rapprochèrent. Entre eux se forgea un lien, s'établit une conformité, une parenté, une affinité. Ils prirent conscience qu'ils étaient les maillons d'une même chaîne, les vaisseaux d'une même mer, les combattants d'un même combat, unis pour le meilleur et pour le pire. Ils avaient créé une classe nouvelle, une société dans la société. Mais toute grande famille ne peut subsister parfaitement que si ses membres, aussi éloignés fussent-ils l'un de l'autre, gardent le sentiment de leur union. Sentiment d'union, de continuité aussi. Le machiniste qui part à midi de Paris pense à son collègue marseillais qui le relaiera, à minuit. S'il met tant de cœur à frotter les vitres du sleeping, c'est qu'il devine, le laveur de Bruxelles, que « son » wagon, dans quelques heures, roulera dans le soleil des quais de Rome. De même, ces lignes que trace sur le papier l'ingénieur de Hambourg ou de Leeds, et qui deviendront bielle, coulisse, frein, cette chose d'un quelque part ferroviaire, demain, peut-être, en un autre part ferroviaire, un homme d'Afrique ou d'Asie la pressera-t-il dans l'étau. Et cela, le sait l'ingénieur de Hambourg ; et cela, le sait le forgeron de Delhi. Monde admirable, en vérité, que cette mécanique où, pareils aux rouages de quelque horloge titanesque, chaque mouvement, chaque effort, chaque pensée même, obéissent aux lois d'une prodigieuse harmonie. Ainsi, le cheminot, par son métier, le plus humble soit-il, atteint à l'universel. Ses actes sont liés aux actes d'autres hommes distants de lui de centaines, de milliers de kilomètres. Et jamais, comme en cet instant où il accomplit sa tâche quotidienne, anonyme, il n'a autant la sensation d'être plus près des autres, de les toucher. Cet acte de foi en la fraternité, en l'humanité, cet abandon de l'individualisme qui ne peut rien par lui-même au profit de la masse qui est tout — attitude de l'âme d'où sont nées les grandes œuvres humaines — voilà un des autres aspects du cheminot. Ce par quoi, une fois encore, il se distingue de quantités de personnes.

Le cheminot sait qu'il joue un rôle dans l'évolution de la planète. Si le chemin de fer s'arrête, c'est tout le bruit, c'est toute la lumière, c'est le sang du monde qui s'arrêtent. Il est responsable devant les hommes de la part de civilisation qu'il leur a apportée. Cette assurance de son utilité, cette fierté, cet orgueil — mais l'orgueil n'est-il pas le souverain maître de la volonté ? a dit Poe —, voilà aussi l'un des caractères de l'esprit cheminot. Ce par quoi il surpasse tous les tricheurs : faux travailleurs, faux vainqueurs, faux héros — ces parasites de l'humanité.

Parmi les cheminots, on distingue les sédentaires et les roulants. Les roulants, ce sont ceux qui conduisent les trains ; ils traînent derrière eux cinq à six cents voyageurs ou douze cents tonnes de matériaux. On les appelle les gueules noires, les aristocrates du rail... « On les voit toujours noirs, dit Etienne Catin (1), et la garde-barrière, qui connaît tous les anciens parce qu'ils passent devant elle depuis plus de dix ans, ne les reconnaîtrait plus s'ils étaient blancs. » Quelquefois, il y en a un qui tombe. Il est mort sur la ligne, « quelque part sur le front », comme un soldat. Une seconde d'inattention, une imprudence... la machine ne pardonne pas. Ou tout simplement, il est mort parce qu'il a voulu sauver un enfant, un vieillard, parce qu'il a voulu épargner son « engin ». Ce sont ses copains qui l'enterrent. En revenant du cimetière, on s'arrête au « café » ; et l'on boit quelques verres en souvenir du disparu. Cela se fait sans bruit, sans larmes, solennellement, en hommes. Un rite, une tradition... un instant de la vie des cheminots.

Mais ceux du rail, ce sont aussi les autres — tous les autres — ceux qui travaillent dans le ventre des machines, ceux qui posent les traverses, les ajusteurs, les tourneurs, les électriciens, les

laveurs de locaux, les conducteurs de grue, les manutentionnaires, les porteurs de dépêches, et tous ces anonymes, ceux qui noircissent des pages à longueur de journée et qui, le soir, leur travail accompli, vont au cinéma, lisent Simenon, écoutent Trenet, ou simplement, caressent leurs mômes, sarclent leur jardin, rêvent des prochaines vacances... Mais ces ronds-de-cuir-là, Courteline, sûrement, ne les a pas connus !

Voilà donc ce que le rail, en plus de tant de choses, a apporté au monde : le cheminot. Et voici encore ce qu'il a fait connaître : le voyageur.

Voyageur, l'homme l'est depuis l'âge où s'éveille son esprit, il l'est depuis le temps où fut le premier être. Bien avant les fusées, l'homme est allé dans la lune ; bien avant les navigateurs, il est entré dans la terre de Thulé... Mais les vrais voyageurs, a dit Baudelaire :

... sont ceux-là seuls qui partent

Pour partir ; cœurs légers, semblables aux ballons,

De leur fatalité jamais ils ne s'écartent,

Et, sans savoir pourquoi, disent toujours : Allons !

Dès les premiers jours du chemin de fer, c'est une ruée vers les guichets. Les employés sont sur les dents, les chefs de gare aux abois. Les quais croulent sous la foule, on refuse du monde. Des profiteurs d'aubaine achètent, par dizaines, des billets qu'ils revendent ensuite le double, le triple du prix, au marché noir. Les administrations s'émeuvent ; des scandales éclatent, qui rouleront jusque dans les prétoires de la correctionnelle.

Jamais pareil enthousiasme ne s'est emparé de la masse, jamais délire ne l'a autant dynamitée, électrisée. Tout le monde voyage désormais, tout le monde circule en chemin de fer. « Rouler en train » prend figure de point d'honneur, de critère de bon aloi. On peut être pour ou contre la route de fer : c'est une question de jugement ; mais il n'empêche que chacun l'utilise : c'est une question de prestige, d'intérêt. Car le rail a démocratisé le voyage ; il l'a mis à la disposition de toutes les bourses, de toutes les aspirations... Il a créé l'égalité. La belle aventure ne sera plus l'apanage des hautains hobereaux ni des gentes damoiselles. Le wagon détrône la calèche. A la révolution politique et idéologique succède la révolution sociale. Mil sept cent quatre-vingt-neuf continue.

Sait-on aussi ce que c'est au rail que l'on doit la mise en pratique de l'heure universelle ? Le temps n'est pas tellement éloigné où chaque région, chaque province, chaque ville, parfois, avaient leurs horaires propres, lesquels étaient admis comme autant d'heures légales. En fait, celles-ci étaient légion, et de sérieux décalages existaient même entre des localités séparées par de courtes distances. Qu'on en juge par cet exemple : lorsqu'il était 9 h. 15 à Bruxelles, Luxembourg affichait 9 h. 22. Une telle situation était naturellement incompatible avec la bonne marche d'un service de transport qui avait fait de la ponctualité l'une de ses règles essentielles. Les conducteurs et les voyageurs des trains à long parcours se voyaient contraints, à plusieurs reprises, d'avancer ou de retarder leurs montres, et plus d'un quiproquo, on le devine, résulta d'un instant de distraction. La situation était aussi embarrassante pour les agents des gares, ceux-ci devant tenir compte, pour les annonces des trains, des différences éventuelles d'horaire. Aussi le rail, bien vite, s'attachait-il à ce problème épineux. Aux cheminots américains revient l'honneur de l'avoir résolu. Ils partageront le globe en vingt-quatre méridiens — ou fuseaux horaires — et l'on convint, en hommage au fameux observatoire britannique, que le méridien de base passerait par Greenwich. Ce système repose donc sur la division du jour en vingt-quatre heures solaires moyennes. Les lieux situés dans le premier fuseau marquent l'heure de Greenwich : c'est l'heure de l'Europe occidentale. Si l'on compte les fuseaux en allant vers l'est, pour tous les lieux situés dans le second fuseau, l'heure est en avance de soixante minutes sur celle de Greenwich, et ainsi de suite jusqu'au douzième fuseau, pour lequel l'heure avance de douze heures sur l'heure de Greenwich. Au contraire, en partant vers l'ouest, l'heure retarde de soixante minutes à chaque fuseau rencontré... L'heure G.M.T., ou heure universelle, venait de naître. En peu de temps, tous les réseaux ferroviaires et, bientôt, le monde entier l'adoptaient.

Mais le rail ne nous a pas apporté seulement de grandes choses, d'éclatantes réalisations. Il s'est aussi manifesté dans la vie humble de tous les jours, dans l'intimité familiale, dans les habitudes et les divertissements quotidiens. Un jeu de cartes est né avec lui, qui s'appelle le « chemin de fer ». Les libraires vendent des cartes

(1) « Ceux du Rail », Julliard, Paris, 1954.

illustrées où la Patience, le Globe, l'Éléphant, Utopia, la Flèche, Illustrious, ces ancêtres des B.B. et des C.C., sont reproduits en noir et en couleurs. Vers 1845 fut publié à Metz un nouveau jeu de l'oie qui va faire fureur : c'est le « Jeu du chemin de fer ». Peu de temps après, Paris et Nuremberg lancent les trains-jouets ; les kermesses lancent les « trains-fantômes ». On verra même des aubergistes afficher des « menus chemin de fer » (1). Quant aux « Bibliothèques des chemins de fer », elles furent créées, en 1852, par Louis Hachette ; les ouvrages édités sous ce titre étaient mis en vente dans les kiosques des gares ; leur couverture était marquée d'une locomotive.

Le rail a éveillé également l'idée de réalisations particulières. Les chemins de fer à crémaillère, les chemins de fer à gravité, les funiculaires — toutes ces merveilles qui font, de nos jours, la joie de l'amoureux des montagnes — sont, à proprement parler, des « chemins de fer spéciaux » ; ainsi, d'ailleurs, sont-ils désignés dans la technologie. Pour ce qui est des téléphériques et télésièges — autres bijoux dont est friand le touriste — on ne peut raisonnablement les ranger dans cette catégorie, la notion de chemin de fer impliquant, par définition, l'existence d'une voie ferrée.

Mais bien avant la naissance de ces modes de transport, on avait vu le « chemin de fer caniposte ». Cette abracadabrante trouvaille nous est rapportée par le « Journal de Bruges », en 1845. Voici ce qu'on y lit : « Deux Anglais ont trouvé, en Belgique, des associés pour la construction d'un chemin de fer caniposte, de Blankenberge à Bruges, destiné au transport du poisson. Quatre chiens attelés à une voiture légère portant deux tonneaux de poisson, et pressés par la faim, seront excités à la course par un morceau de viande fraîche suspendu à quelques pouces en avant de leur nez, à l'aide d'une tringle partant de la voiture... Pour le transport des lettres, qui doit être plus rapide, on attellera deux lévriers. Au lieu d'un morceau de viande, on suspendra à la tringle un lièvre mort ou empaillé qui aura l'air de fuir devant les chiens affamés. »

Nos deux insulaires ont-ils vraiment existé ? Ou ne faut-il voir dans cet article qu'une spirituelle plaisanterie ? Qu'importe... Ne détruisons pas la légende. Telles quelles, ces lignes ont leur place, aux côtés de tant d'autres, dans la merveilleuse histoire du rail.

CHAPITRE V

*Et cela continue au loin, toujours, plus loin,
Et cela continue au loin, toujours, plus loin,
Et le grand tourbillon tourne, tourne, sans fin.*
Raymond Quinot.

Après avoir couvert l'Europe, le rail va s'élaner à la conquête de la planète. Ce sont les colonies, naturellement, qui donnent le signal du départ. Mentionnons, toutefois, que les Etats-Unis et le Canada n'avaient pas attendu le demi-siècle avant d'aborder le chemin de fer. Les Américains avaient ouvert leur première ligne le 28 décembre 1829, les Canadiens en 1836. Mais le Canada, ne l'oublions pas, était anglais depuis 1763, et l'Oncle Sam a du sang de John Bull dans les veines. Ces réalisations furent donc, pour une très large part, l'œuvre de la vieille Angleterre... « Rule Britannia ! »

Abstraction faite de ces deux pays, c'est aux Indes — autre joyau de Sa Majesté — que revient l'honneur d'avoir, les premières, suivi les traces des pays européens. En 1853, quatre ans avant la sanglante répression des Cipayes, la ligne Bombay-Thana est ouverte au trafic, Panama, qui n'a pas encore son canal, inaugure son premier chemin de fer le 28 janvier 1855. La même année, le 26 septembre, la ligne australienne Liverpool-Sydney est mise en exploitation. Pendant ce temps, la fébrile Albion travaille à l'émancipation des descendants de Toutankhamon. Le 1^{er} janvier 1857, dans un faste tout oriental, on célèbre l'ouverture de la ligne Alexandrie-Le Caire.

En Algérie, où les Français poursuivent leur œuvre de pacification, les chemins de fer font leur apparition : le 1^{er} novembre 1868, la voie Oran-Relizane est mise en service. Le premier train japonais circule, en 1872, entre Yokohama et Tokyo. A son tour, le colosse chinois s'ébranle. Le 30 juin 1876, on fête l'inauguration de la ligne Shanghai-Kungwan. Magnifique exemple de l'activité débordante du rail belge, c'est un ingénieur de chez

(1) L'auberge de la « Roue d'Or », entre Perpignan et Narbonne, vous offrait, pour un franc cinquante, en 1847 : « Hors-d'œuvre chemins de fer — Goujons à la Marc Séguin — Pâté Stephenson — Gigot d'agneau chef de gare — Haricots garde-barrière — Pommes de terre rôties aller et retour ».

nous — Jean Jadot — qui obtiendra, en 1898, la concession du tronçon de Pékin à Hankow. « Rendons hommage à tous ces vaillants pionniers, écrira, à cette occasion, un journal pékinois, leurs noms, comme une vive lumière, sont inscrits pour jamais au milieu des étoiles. » Et le poète belge, soixante ans plus tard, s'écriera :

*Ensemble, avec leurs bras,
Ceux du Ponant, ceux du Levant,
Ensemble, avec leurs âmes,
Les Jaunes et les Blancs,
Ils ont fait la nouvelle muraille...*

Aux frontières de l'Eurasie, on n'est pas, non plus, resté inactif. En 1880, les travaux du Transcaspien débutent. Cette ligne relie aujourd'hui Krasnoyodsk, sur la mer Caspienne, à Tachkent, l'universitaire, via Merv et Boukhara ; elle a été ouverte au trafic en 1888.

A cette époque, l'idée de relier la Russie à ses débouchés sur le Pacifique était déjà considérée, dans les milieux politiques de Moscou, comme une nécessité vitale pour l'empire tsariste. Le Transsibérien, cette œuvre herculéenne, la plus formidable qu'eût jamais osé réaliser le rail, était né dans l'esprit des hommes.

Le premier coup de pioche fut donné à Vladivostok le 19 mai 1891. En 1896, le 27 octobre, le chemin de fer de Sibérie occidentale, de Tcheliabinsk à Novonikolaïevsk (1), via Omsk, était solennellement inauguré. Le premier train de voyageurs entra en gare d'Irkoutsk le 28 août 1898. Cinq ans plus tard, la liaison Moscou-Vladivostok était terminée.

Dès lors se trouve réalisée la jonction Atlantique-Pacifique, par le rail, à travers deux continents. Calais et Ostende ne sont plus qu'à quelques jours du Japon. Mayne-Reid et Louis Bousenard peuvent lancer leurs héros à l'assaut de nouvelles aventures. Et Nikita Krouchtchev, parodiant le proverbe, pourra proclamer, un demi-siècle plus tard : « Tous les chemins mènent à Moscou ».

Les Etats-Unis, de leur côté, entendent bien ne pas être en retard. En 1863, alors que le réseau ferré est déjà fort avancé, tandis que, sur les bords du Missouri, grondent les canons de la Sécession, les premiers wagons-restaurants du monde circulent entre Philadelphie et Baltimore. Le 10 mai 1869, la première liaison américaine Pacifique-Atlantique est réalisée. C'est le « Central-Pacific » qui soude San Francisco à New York, via Omaha et Chicago. Au début, cette ligne était dénommée le « Transaméricain ». De nos jours, par « Transaméricain », on entend la voie transcontinentale qui, dans la pensée des panaméricanistes, doit relier Buenos Aires à New York via La Paz, Panama, Mexico et la Nouvelle-Orléans. Réalisation glorieuse, qu'on voudrait ne pas voir politique, et qui fait tout naturellement songer à cet autre projet colossal, ce « Transafricain » qui réunira Le Caire au Cap. Quant au « Transcanadien », ligne de quelque 5.000 kilomètres qui va de Montréal à Vancouver, il fut inauguré en 1886.

Et la course continue. C'est aux Etats-Unis qu'on enregistre dorénavant toute une série de performances. Les Américains, en effet, construisent, en 1883, le premier chasse-neige rotatif à vapeur. Le 11 avril 1887, ils lancent le premier train de voyageurs avec intercirculation par soufflets. Une locomotive, la 999, atteindra pour la première fois au monde, le 10 mai 1893, sur une distance d'un mille, en remorquant l'Empire-State-Express, la vitesse de 181 kilomètres à l'heure. Dix ans après, sur une distance de cent kilomètres, un train du Pennsylvania roulera à deux cents kilomètres à l'heure (2).

Ainsi les chemins de fer poursuivent leur prodigieuse ascension. Des arides sierras d'Amérique aux froides rives de la Léna, par-dessus les ballons, au travers des déserts, des lieux où vivent les hommes aux royaumes des bêtes, lentement, sûrement — immense — s'étend la toile d'araignée. Elle a gagné les llanos d'Argentine, les solitudes du lac Eyre. Elle est dans l'empire du Soleil et au pays du Matin Calme. Elle couvre les ruines de Ninive ; efface Sodome et Gomorrhe. Elle touche aux cités de l'Esprit, à Bénarès, à Cuzco, à Médine et à Jérusalem. Bientôt, elle s'enfoncera plus avant encore dans la jungle, jusqu'aux coupeurs de têtes, jusqu'aux mangeurs de terre. Elle ira retrouver, aux sources du Tocantins et sur les rives du grand Congo, les âges fabuleux de la pierre.

Roger GILLARD.
(A suivre.)

(1) Actuellement Novosibirsk, l'un des centres ferroviaires les plus importants d'U.R.S.S.

(2) Il s'agit évidemment de records, au sens propre du mot, et non de vitesses commerciales.