



# Chants et Chantres

# du RAIL

Magie du rail qui sans cesse se renouvelle et, par-là même, renouvelle le monde ! Une fois encore, l'on a vu la géographie bouleversée, retournée jusque dans ses plus intimes, ses plus secrets recoins. Une fois encore est tombé l'arbre, s'est effondrée la futaie, ont reculé l'herbe folle et l'ortie. Car d'étranges objets fabriqués de main d'homme ont fait leur apparition un peu partout sur le globe. C'est le triomphe des caténaires. Déjà, elles ont envahi la grande plaine herbeuse, les pâturages verts ; déjà, les voici au fond des vallons, les voilà sur le toit des montagnes. Demain, elles pousseront dans le sable des déserts et sur les champs de glace. Demain... Demain, elles iront au pays des hommes bleus ; elles iront retrouver les larges solitudes où rêva Gengis Khan. Plus nombreuses, toujours plus nombreuses, demain, elles feront autour du monde des rivières de fils, de vertigineux carroufels.

Avec la caténaire, c'est un nouveau chapitre qui commence pour le rail : chapitre formidable. Désormais ouverte est la route, la route faite du feu du ciel !

Et le rail multiplie ses prouesses. Le 21 février 1954, sur la ligne Dijon-Beaune, la locomotive C.C. 7121 atteint la vitesse de 243 kilomètres à l'heure. Or, ceci n'est qu'un début ; ceci, en vérité, ceci n'est que la première page du chapitre formidable en vérité, ceci n'est que la première ligne de la page, ceci n'est que le premier mot de la ligne. Car on ira plus vite encore ; tous jours plus vite, l'on ira ! Mais le rail n'est pas seul dans la course. Tous les géants, tous les titans, tout ce que l'homme, par son fulgurant génie, a créé, ce qui se meut sur la terre, ce qui se meut dans les airs, ce qui se meut dans les ondes, toutes les machines de fer, et les tonnerres et des éclairs, et les mots et les chiffres, les hommes et les dieux, tout est engagé dans la lutte. Et cette lutte, le rail entend ne pas la perdre. Qu'importe si la vitesse n'est pas son unique gageure ! Il lui plaît d'affirmer sa présence, il lui plaît d'être flamme, tourbillon, ouragan. Et ses rêves n'ont de comparables que ses exploits ! Il dépasse, il surpasse, il surclasse. En mars 1955, deux locomotives électriques de la S.N.C.F., la C.C. 7107 et la B.B. 9004, battent le record mondial du rail : 331 kilomètres à l'heure... 91,444 mètres à la seconde.

Triomphe de la technique ferroviaire, triomphe de la technique française, triomphe de la technique européenne. « Je m'incline devant vos réalisations », dira, le 28 mars 1960, au ministre français des Chemins de fer, le président Krouchtchev en visite à la gare de triage de Gevrey-Chambertin. « Emballez-moi donc une de vos B.B. et qu'on expédie cela au plus vite à Moscou ! » A défaut de B.B., le maître de toutes les Russies s'est vu gratifié ce jour-là de deux trains électriques miniature. Ce n'était, à vrai dire, que partie remise... Aujourd'hui, B.B. et C.C. ont envahi l'U.R.S.S.

Envahissement tout pacifique, évidemment. Comme quoi le coq et l'ours, quoi que disent certaines gens, peuvent fort bien faire bon ménage. Nous tous aussi, d'ailleurs, tant que nous sommes et qui que nous soyons, Noirs, Jaunes et Blancs, si nous y mettons un peu de nous-mêmes. Le monde est aux bonnes volontés. Cela, le rail, en plus d'une occasion, l'a rappelé aux hommes.

\*  
\*\*

Mais ces bolides, ces éclairs, ces étranges locomotives, qui les guide, d'où viennent-elles ? s'interroge le paysan perplexe... « Elles couraient, écrit Charles Antoine, elles couraient par monts et plaines, sans essoufflement, sans fatigue, sans haleine. On disait qu'elles ne s'alimentaient plus, ne buvaient plus... et qu'un seul

homme, du bout des doigts, maîtrisait leur puissance infernale... »

Si les poètes s'intéressent dorénavant à la traction électrique, tous ne sont pas enclins à chanter, sans réserve, ses louanges. C'est ainsi que Jean Villette, un autre cheminot, nous dit le regret de la vieille vapeur :

*Ah ! souvenir du chant rythmé de mes efforts tenaces...  
Ah ! souvenir des sifflets alertes des amis rencontrés...  
Et cette somme de tous les fugitifs instants que j'aimais  
Vont avec moi mourir...*

Paul Bay, mélancoliquement, se souvient d'un délicieux naguère, quand l'Express du Nord était encore tiré par la brune locomotive à panache :

*Quand te reverrai-je, ô brune locomotive,  
Tricotant des bielles en prenant les courbes,  
Et fonçant furieusement devant toi,  
Tout enrubannée de vitesse ?  
Dans les vallées songeuses, passé le minuit,  
Qu'il m'était doux de voir  
Ce pourpre embrasement, ton panache,  
Quand le chauffeur, ouvrant le foyer,  
Balance la houille à pleines pelletées !  
Et franchissant les ponts, côtoyant les cimetières,  
Saluant l'aiguilleur, médiant l'aube,  
Dans sa cabine verte,  
Tu allais cousant de tes cris, de ton fil tranchant,  
La nuit de France à celle de la Belgique...*

Etienne Cattin, lui aussi, nous parle de la disparition des fumées, de la « Fin des Dévorants ». Pour Valleraud, la gueule noire, héros pitoyable de son admirable roman, « la mort de la machine devenait un peu sa propre mort ». Il est l'homme de la vapeur, Valleraud. Et la vapeur a été toute sa vie : sa jeunesse, ses premiers rêves et ses premières exaltations, ses combats, ses victoires. Verra-t-il s'écrouler, sans que son âme ne s'en émeuve, ce merveilleux édifice ? Peut-il accepter cette dégradation de son être ? Ce monde nouveau qui s'avance, furieusement, obstinément, il se refuse à le connaître. La mort, une mort brutale, stupide, le surprendra en plein rail, parmi ces choses qu'il a tant — et si mal — aimées, tandis qu'à des kilomètres de là, sur la motrice fendait allégrement la grande plaine nordique, Gustave, son fils, sourit en pensant qu'il sera à l'heure au bout de l'étape.

Dans « Ceux du Rail », nous nous retrouvons, en plus d'un endroit, dans un drame identique. Pourtant... « qu'importe si les gueules noires n'ont plus la gueule noire, écrit Cattin ; qu'importe si les locomotives changent d'aspect, de forme et de principe. N'en continueront-elles pas moins à dévorer l'espace ! Mieux encore que leurs sœurs vieilles, ne satisferont-elles pas les rêves d'évasion des hommes qui les conduiront aux termes des voyages ?... »

Il est un fait que l'on doit accepter comme une nécessité, comme le déroulement logique, inéluctable, d'une suite de choses : l'électrification est venue en son temps. Elle succède à la vapeur, comme la vapeur a succédé au cheval, comme plus tard, à son tour, elle sera détrônée par une force plus puissante. C'est la loi de l'éternelle évolution. En ce siècle de perpétuelles transformations, d'incessantes améliorations, plus que jamais, il nous faut marcher avec elle. Il n'y a de confort possible, de bonheur, d'idéal que dans l'en-avant. Celui qui s'arrête est déjà dépassé. La vie est dans demain et non dans un hier fané. Les temps





*Si les locomotives changent d'aspect... n'en continueront-elles pas moins à dévorer l'espace !*

bibliques sont morts, l'ère des patriarches est finie, bien finie. Mais l'homme, s'il ne veut pas se sentir un intrus dans ce milieu nouveau, doit bien se pénétrer des graves devoirs qui lui incombent. Le monde va vite. Il importe désormais que l'homme ne fasse plus cavalier seul. Il est temps que nous prenions conscience que tous, tant que nous sommes, à des titres divers, nous faisons partie de quelque société, et qu'en travaillant pour cette société, en lui apportant ce que nous avons de meilleur, c'est notre propre ascension que nous bâtissons.

### CHAPITRE XIII

*Et désormais, le monde entier fut son arène.*

Emile Verhaeren.

Le rôle des chemins de fer — ainsi que de tout transporteur digne de ce nom — est d'assurer l'acheminement des personnes et des choses, ceci dans le moins de temps possible, avec la meilleure régularité, une sécurité idéale et de la façon la plus confortable. « Rapidité, régularité, sécurité, confort » : quatre mots, quatre conditions : un slogan. De ce slogan, le rail a fait son but, ce vers quoi tendent ses pensées constantes, l'expérience de sa mécanique, l'intelligence de ses lois, la coordination de tous ses efforts.

En ces temps où la vitesse dans les airs se calcule par « mach », où la route s'éveille de son apathie millénaire, il est indéniable — et ce serait folie que de vouloir éluder le problème — que le rail a perdu la suprématie du transport, qu'il doit compter désormais avec deux concurrents : l'avion et l'auto.



Dès lors, une question peut venir à l'esprit : qui l'emportera dans la course ? Course prodigieuse, capitale : car s'il est vain de nier l'adversaire, il est non moins vain, il serait puéril — voire dangereux — de le méconnaître.

Dans le domaine de la vitesse, il est hors de doute que les chemins de fer — ni l'auto, du reste — ne pourront jamais se mesurer avec le holidé des airs : l'auto est prisonnière de l'asphalte, le train est tributaire du rail. Mais laissons à l'oiseau ce qui appartient à l'oiseau ; laissons à Icare le royaume de l'éther. D'ailleurs, dans cette bataille de géants, la rapidité est le moindre des enjeux ; elle n'est pas, avons-nous dit, la grande gageure du rail. Car, en vérité, le plaisir est-il d'arriver vite ? N'est-il pas plutôt cette somme de toutes les minutes, de toutes les secondes que comporte le voyage ? Nous perdons tant de notre vie à vouloir arriver coûte que coûte !

« Quel sot me disait tantôt : Pourquoi ne prenez-vous pas l'avion ? s'exclame Emile Henriot, cet ami si sincère des chemins de fer. C'est beaucoup plus court : quatre ou cinq heures seulement de voyage au lieu de vingt-quatre... L'imbécile ! Quand je ne les donnerais pas pour un empire, justement, ces vingt-quatre heures délicieuses, premier bonheur de l'expédition, avant-goût de la liberté ! » (1).

Le triomphe de l'avion, ce que personne ne lui conteste, c'est d'avoir aboli la distance entre les régions et les pays séparés par les mers. En quoi il ne concurrence pas le rail, entreprise continentale. L'avion, comme demain la fusée, restera le moyen de transport idéal des gens d'affaires et des politiciens appelés, de par leur métier, à un mode de vie extrêmement fébrile ; il est et restera la locomotion des personnes pressées. De même, on ne peut parler raisonnablement d'une compétition air-rail en ce qui concerne le transport des marchandises, les « villes flottantes » étant toujours du domaine de l'anticipation. L'avion ne sera donc pas le grand adversaire des chemins de fer. Partout, d'ailleurs, où elles le concurrencent, que ce soit au point de vue de la sécurité — comme nous le verrons plus loin —, de la régularité, du confort même, les trépidantes filles d'Ader ont beaucoup encore à apprendre du rail.

Il n'en est pas de même, évidemment, avec l'auto, laquelle, en ces dernières années, a pris une extension remarquable. Mais avant de confronter les deux compétiteurs, éliminons au préalable ces prouesses sportives — qu'elles soient ferroviaires ou routières —, ces exploits dignes, certes, de notre admiration, dont les journaux et la radio nous rapportent journellement les prestigieux échos. Et venons-en à la vitesse dite commerciale, celle-là seule capable d'assurer, dans la sécurité requise, le transport des personnes et des marchandises.

Ici, aussi, le rail est en avance. L'auto roule à une moyenne de quatre-vingt-cinq kilomètres ; le train à du cent, du cent vingt de moyenne, par endroits. Aucun automobiliste, à moins qu'il ne consente à s'exposer délibérément aux plus graves dangers, ne pourrait, entre deux villes assez éloignées l'une de l'autre, battre de vitesse un quelconque « direct ». On pourra rétorquer qu'une vaste politique routière est actuellement à l'étude ; qu'on envisage la multiplication des autoroutes, l'élargissement des chaussées existantes ; que l'auto se perfectionnera. Ces desiderata valables pour l'un le sont pour l'autre. Le rail, lui aussi, travaille à son amélioration ; la locomotive, elle aussi, est susceptible de bonification. D'autre part, plus la vitesse s'intensifie, plus s'accroissent les chances d'accidents sur la route, les aléas de dérapages, de collisions, d'accrochages, ces dangers n'existant pratiquement pas pour le train. Il est certain, en outre, que la multiplication des véhicules conduit à une limitation inéluctable de la vitesse routière.

Ceci nous amène naturellement à la sécurité, problème crucial. L'usager de la route ou du train entend arriver en parfaite condition au terme de l'étape ; l'industriel, le commerçant, quiconque confie au transporteur un colis, une charge, entend que son bien parvienne intact à bon port. Rapidité, certes, régularité et confort, mais, avant tout, sécurité : respect de la personne d'autrui, respect de ce qui appartient à autrui.

Cette question de la sécurité constituée, cela va sans dire, la pierre d'achoppement du transporteur. La résoudre est affaire d'honneur. C'est donc ici que les chemins de fer concentreront leurs forces vives ; c'est sur quoi, depuis quelque temps, ils ont porté une vigilance incessamment accrue.

Toute entreprise de transport est constituée de deux éléments bien distincts : des hommes et des choses. Les uns comme les autres contribuent à la bonne marche de la société. La sécurité visera donc deux buts : moral et matériel. En ce qui concerne le rail, elle veillera, d'un côté, à la parfaite instruction professionnelle des agents et à l'application rigoureuse des prescriptions ; d'un autre côté, à l'entretien permanent de la voie, à l'excellent état du matériel et des installations, de même qu'à leur amélioration. Le remplacement des voitures en bois par des véhicules métalliques, le perfectionnement apporté dans le domaine du freinage et de la signalisation, la généralisation, sur les locomotives électriques, du dispositif de l'« homme mort » (1), l'adoption du « bloc-système », procédé qui consiste à diviser la voie en tronçons et à n'admettre un train dans ce tronçon que lorsque le précédent l'a dégagé — système éliminant donc pratiquement tout risque de prise en écharpe et de télescopage —, ces mesures, après tant d'autres, attestent le souci des chemins de fer de se vouloir une entreprise digne d'une confiance sans partage.

En Belgique, ce problème de la sécurité fait l'objet d'une politique d'envergure. Des affiches et des panneaux invitant à la prudence sont apposés en grand nombre dans tous les lieux de travail. Les instructions sont rappelées par voie d'avis portés régulièrement à la connaissance du personnel. Mais l'émulation n'est-elle pas un aiguillon à la vertu ? A partir de 1954 a été déclenchée une vaste campagne en vue de la prévention des accidents de tous genres. Chaque année, les ateliers, les remises et les gares, où le nombre d'accidents survenus est inférieur au nombre moyen d'accidents pour l'ensemble des sièges de travail de leurs catégories respectives, se voient attribuer un diplôme d'honneur ainsi que d'insignes récompenses.

On le voit — et ceci est hautement à leur honneur —, dans cette bataille pour la sécurité, les chemins de fer belges marquent un intérêt capital pour le facteur humain. Une telle politique doit inmanquablement porter ses fruits. Et elle les porte. Depuis 1954 — cette année, donc, où fut déclenché le grand combat — on assiste, en Belgique, à une décroissance ininterrompue du nombre des accidents ferroviaires du travail (2).

Mais ceci est vrai également pour la grande famille du rail, tout entière. En France, en Argentine, aux U.S.A., en U.R.S.S., partout, la campagne magnifique bat son plein. Désireux d'améliorer leurs propres méthodes, les dirigeants des réseaux se réunissent en des conférences internationales où sont confrontées les thèses de chacun. Quelle belle leçon de sagesse pour tous les politiciens ! Et quel avantage à retirer de cette leçon ! Cet avantage, le rail, lui, l'a trouvé. Car il a réalisé cet exploit prodigieux de rouler de plus en plus vite, en remorquant des charges toujours grandissantes, et ceci dans une sécurité accrue. Son avantage, sa récompense aussi...

Sécurité, a-t-on dit, égale zéro. En vérité, ce chiffre pourra-t-il être jamais atteint ? Peut-on atteindre l'absolu ? Se peut-il que ces milliers de trains, ces millions de roues qui martèlent journellement le rail, roulent sans un accroç, sans une déchirure ? Le pari semblerait audacieux... Mais est-il loin d'être tenu ?

On a parlé des grandes catastrophes des débuts du rail, de cet accident de Meudon, par exemple, survenu le 8 mai 1842, et qui émut à ce point l'opinion publique que l'on songea sérieusement, en France, à mettre la route de fer hors la loi (3). Pourtant, dans ce pays, pour la période allant de 1835 à 1856, on comptait 1 mort pour 2.021.133 voyageurs transportés. A la même époque, il y avait, en Grande-Bretagne, 1 mort pour 5.256.240 voyageurs, et, en Belgique, 1 mort seulement pour 8.861.804 voyageurs.

Jetons maintenant un regard sur ce fiévreux aujourd'hui, quand la route coûte plus cher, en vies humaines, à la France, que ne lui a coûté la sanglante guerre d'Indochine, que ne lui a coûté

(1) Ce dispositif est prévu pour le cas de syncope ou de mort subite du conducteur de la machine électrique. Il repose sur l'obligation, pour ce dernier, d'appuyer le pied sur une pédale. Dès que le mécanicien cesse d'appuyer, la traction est supprimée automatiquement et le train est stoppé par un frein rapide. Ce dispositif s'appelle maintenant « veille automatique ».

(2) Quelques chiffres pour appuyer nos dires. Le nombre des accidents par 100 ouvriers-année, qui était de 16,6 en 1953, est tombé à 4,37 en 1958, à 3,47 en 1959 et à 3 % en 1960.

(3) Cet accident — qui fit quarante-cinq morts — a inspiré à Amédée Pommier un poème qui, n'eût été les circonstances, mériterait l'épithète de tragi-comique : « Gigantesque bûcher, formidable holocauste... », écrira-t-il, avec sa verve coutumière. La tirade contre les chemins de fer, dans « La Maison du Berger » de Vigny, semble, elle aussi, avoir été inspirée par cet accident. Vigny, qui s'était rendu sur les lieux du drame, vit, dans les « débris humains », un « sacrifice horrible à l'industrie ».

(1) « La Rose de Bratislava ».



la guerre d'Algérie, quand, chaque semaine, on relève vingt cadavres sur les routes de Belgique, cinquante en Grande-Bretagne, soixante-six en Allemagne, plus de quatre cents aux U.S.A. Ici, encore, les statistiques sont éloquentes. Sur 250 millions de voyageurs-kilomètre, on compte par le monde : 3 morts pour le trafic aérien et pour les voitures particulières, 0,22 pour les autocars et les autobus, 0,18 pour les chemins de fer (1).

On a calculé, d'autre part, qu'un individu qui voyagerait dans un même train, en parcourant tous les jours mille deux cents kilomètres, devrait vivre 218 années avant d'être blessé par un accident ferroviaire. En raisonnant sur une moyenne de dix années, on a calculé, en outre, qu'un candidat au suicide, pour mettre un terme à son existence, autrement, bien entendu, qu'en se jetant dessous, devrait utiliser le train Paris-Marseille, à l'aller et au retour, journalièrement, et ceci pendant 1.900 années. Une statistique récemment parue en France nous apprend, par ailleurs, que sur dix accidents mortels de la voie ferrée, 9,84 sont dus à l'inattention ou à l'imprudence, c'est-à-dire à la non-observation des affiches et panneaux de sécurité (2).

Sur le chapitre de la sécurité, la suprématie du rail paraît donc clairement établie. Il est, de plus, hors de conteste que les chemins de fer sont le moyen de transport le plus régulier. Aussi, avec Pierre Tissier, pouvons-nous dorénavant écrire : « Dans un monde où l'on veut toujours aller plus vite et avec un maximum de sécurité, l'avenir du transport terrestre appartient ainsi au chemin de fer et non à l'automobile ».

\*  
\*\*

Oui, rétorqueront d'aucuns, mais l'auto permet plus de liberté que le train, l'auto ne vous soumet à nulle contrainte. Avec elle, on va où l'on veut, l'on s'arrête où et quand on le désire, et de même, l'on repart. C'est donc là, concluent hardiment ces quidams, l'outil idéal des vacances.

Vacances, voyages, repos, week-ends... En ces temps d'existence survoltée, ces mots revêtent un caractère d'indéniable importance. Voilà qui nous conduit à parler du tourisme, facteur incontestable de l'économie des nations, critère d'un confort tant intellectuel que matériel.

Le tourisme apprend à l'homme à dépasser ses préjugés et sa vanité nationale ; il lui apprend à découvrir, à comprendre, à apprécier et à aimer ce qui appartient à d'autres. Il est devenu l'une des formes de la culture, l'une des conditions de la civilisation contemporaine.

Le rail, avons-nous dit précédemment, a démocratisé le voyage. Le premier, il a ouvert à l'homme les routes fleuries de l'évasion. Rendons donc d'abord cette justice aux chemins de fer d'avoir été les véritables promoteurs du tourisme. En fait, de 1830 à 1930, c'est-à-dire jusqu'au moment où l'on se mit à parler sérieusement de la concurrence de la route, il n'y aura guère de tourisme possible qu'avec le rail.

Créateur du voyage d'agrément, le rail n'allait pas s'arrêter sur un si beau départ. Bien avant la première guerre mondiale, on avait vu plusieurs initiatives en matière de trains touristiques ; certaines firmes privées étaient même parvenues à de remarquables réalisations. Mais le tourisme, comme tout problème moderne, ne peut être traité sur un plan national. Cook, déjà, ne l'avait-il pas compris — et comment ne pas rendre ici un solennel hommage à celui qui, le premier, sans aucun doute, entrevit le train touristique — lorsqu'il mit sur pied, vers la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'organisation de voyages qui allait devenir, quelques années plus tard, la célèbre agence de voyages internationaux « Thomas Cook

and Son » (1). Très vite, donc, les chemins de fer européens comprirent la nécessité de s'unir, de grouper leurs moyens, leurs forces, leur génie. C'est ainsi qu'en 1922 fut fondée à Paris l'Union internationale des Chemins de fer (U.I.C.), dont le but est d'étudier toutes les questions soulevées dans le monde, par le rail. Cet organisme groupe aujourd'hui quarante-huit pays, soit plus de cinq millions de cheminots. Dans son sein, en 1950, est né le C.I.C.E. ou Centre d'information des Chemins de fer européens, lequel porte un effort tout spécial sur la propagande touristique. Les agences de voyage ferroviaires voient le jour ; naissent les « Relations publiques ».

Les trains touristiques se multiplient, véritables hôtels ambulants, avec guide, radio, restaurant. Les chemins de fer mettent à la disposition de leurs usagers des possibilités de voyages de plus en plus étendues. L'abonnement « réseau » est créé, qui permet au vacancier, au rêveur, à l'homme d'affaires, de circuler à leur guise sur le rail : le « train-stop » est réalisé. Des tarifs spéciaux, plus nombreux, plus variés, sont accordés aux groupements de voyageurs.

Et le C.I.C.E. continue son effort. Il tient des conférences, entre en contact avec diverses agences de voyage, avec les autres organisations touristiques. Il a les yeux sur le monde et le monde a les yeux sur lui. Plus de quinze cents journaux et périodiques reproduisent aujourd'hui les nouvelles de son « Bulletin d'information ».

De nouvelles réalisations voient le jour. Voici d'abord les Trans-Europ-Express, autorails de grand luxe, reliant entre elles quatre-vingts villes d'Europe. La Belgique lance ses « Pullman » ; l'Europe, les trains-croisières (2).

Prodigieuse innovation que celle-là, et qui prouve, une fois de plus, le merveilleux esprit de communauté des chemins de fer. Le premier de ces trains, l'« Express du Soleil de Minuit », emporte les voyageurs, par-delà la Baltique, jusqu'aux blancs confins de la Suède et de la Norvège. On comptait, en 1954, 36 trains-croisières internationaux, en Europe, dont quatre au départ de la France et un au départ de la Belgique.

Rapide, régulier, sûr, le train est encore le moyen de locomotion le plus commode, le plus confortable, le plus reposant aussi. Lui seul, en effet, permet de se détendre tout en voyageant. En auto, la superposition continuelle des images et des tournants finit par déterminer, aussi bien chez les passagers que chez le conducteur, une sensation de fatigue visuelle qui se fait sentir au terme du voyage, et même après. Dans le train, au contraire, on n'a pas à subir cette imposition du paysage ; on peut l'observer, l'ignorer ou l'admirer selon le degré d'intérêt qu'il présente. Et cette liberté peut s'exercer entre deux siestes, entre un coup d'œil au journal et un bout de conversation avec le voisin. Car le train autorise encore ces latitudes, que la bien-séance condamnerait partout ailleurs.

Le rail, on le voit, dans le domaine touristique, entend ne pas se laisser dépasser. Le sera-t-il ? L'a-t-il jamais été ? Cette tiédeur charmeuse du wagon, cette enchanteresse musique des roues, cet abandon de l'être au rythme lancinant du rail, cette sensation d'un tranquille chez-soi... tout cela n'est-il pas agréable, sympathique, merveilleux ? Vous êtes assis douillettement ; par la fenêtre, vos yeux s'évadent. Voyez : les arbres défilent devant vous, passent les villes, passent les hommes, passent les fleuves et les montagnes... passent les univers. C'est le plus grand spectacle du monde !

*Le train glisse sans un murmure.  
Chaque wagon est un salon  
Où l'on cause bas et d'où l'on  
Aime à loisir cette nature  
Fait à souhait pour Fénelon...*

Ainsi parlait Paul Verlaine, un jour qu'il voyageait sur la ligne de Bruxelles à Malines. Si le pauvre Lélian avait vécu aujourd'hui, son chant, on le présume, eût été la plus belle réponse à la question que nous avons posée.

Roger GILLARD.  
(A suivre.)

(1) L'Institut national de Statistique a publié une suite de tableaux attirant l'attention sur les principaux aspects de la statistique des accidents de roulage et de la circulation sur la voie publique en 1958. Il ressort d'un de ces tableaux que le nombre d'accidents et de victimes ne cesse de croître. En effet, 158.306 accidents se sont produits en 1958 contre 143.864 en 1957 ; quant au nombre des victimes, il est passé de 63.698 à 69.666. Effrayante hécatombe ! Plus que jamais, la route mérite son nom de meurtrière.

(2) Il est curieux de rapprocher ce chiffre d'un autre tableau publié par l'Institut national de Statistique. Ce tableau répartit les circonstances ayant donné lieu aux accidents survenus sur la voie publique en 1958 en trois grandes classes : l'élément humain, les circonstances imputables aux véhicules et celles dues au milieu. Or, dans la plupart des cas, il s'agit de fautes commises par les conducteurs : non-observation des règles de la circulation. Ici, encore, importance du facteur humain, lequel atteignait 92,5 % pour l'année considérée.

(1) L'affaire demeura la propriété de la famille Cook jusqu'aux environs de 1920, date à laquelle elle s'associa avec l'entreprise européenne de transports connue sous le nom d'Agence Internationale des Wagons-Lits.

(2) Réalisation de la dernière heure, le rail vient de lancer les T.E.E.M. Trans-Europ-Express-Marchandises.