



Chants et Chantres

du RAIL

CHAPITRE XV

Après cela, je vis, et voici qu'une porte était ouverte dans le ciel, et la première voix que j'avais entendue, comme le son d'une trompette qui me parlait, dit : « Monte ici, et je te montrerai ce qui doit arriver dans la suite ».

Apocalypse, IV, 1.

Le rail moderne vient de débiter. Que nous sommes loin du petit tortillard de campagne ! Si loin du règne de la vapeur ! Si loin d'hier, en vérité !

En ces cent dernières années, l'humanité a fait un bond de géant dans le cosmos. En cent années, elle a vécu mille existences, elle a vécu mille ères. Et la voici sur le seuil d'un autre âge, et la voici en l'année Un. Prête, déjà, à repartir. A repartir pour un nouveau demain.

Ah ! oui, c'est bien le Temps qu'a prédit le Prophète, c'est le Temps qu'attendait le Poète :

Le jour point, comme une bonne nouvelle.

L'univers pullule d'enchantements (1),

s'exclame-t-il...

Mais quel sera ce demain ? De quoi, demain, sera-t-il fait, ce jour du Miracle et des Enchantements ? De quoi, demain, plus spécialement, sera fait le géant ferroviaire ? Peut-on répondre à cette question ? Peut-on, tout au moins, y répondre dans une certaine mesure ?

En matière de confort, il est certain que les trains sont appelés à se perfectionner encore. Déjà, le caeufrage insonore des sols, le flockage des parois, la suppression des jeux, des vibrations, entraînent la disparition systématique des bruits. Les banquettes de bois sont condamnées. Chaque train de luxe sera pourvu d'une salle de bains et de fauteuils mobiles. On y aménagera une librairie, un service de change, un salon de coiffure, un bureau de tabac. Les autorails panoramiques vont se multiplier. Ces voitures, on le sait, sont agrémentées de fenêtres spéciales, ce qui permet aux touristes une vue plus large des paysages traversés. La France, l'Italie, l'Allemagne, entre autres, s'enorgueillissent de posséder déjà des véhicules de ce genre.

Les rames du Trans-Europ-Express ne seront pas oubliées. Certains de ces trains seront dotés d'une salle de spectacle. Un interprète, savant en plusieurs langues, les accompagnera... On y dira la messe :

Les voyageurs, évidemment, ne seront pas les seuls à jouir du progrès ferroviaire. Pour le transport des marchandises, on assiste, depuis un bout de temps, à une révolution de l'utilisation et de la rotation des wagons. Au début, ces derniers ne quittaient pas le réseau propriétaire ; les marchandises destinées à l'étranger étaient transbordées aux frontières, d'où manutentions multiples et onéreuses, pertes de temps et dommages. Dès 1921, un accord international fut signé, lequel faisait table rase de ce procédé. Cet accord, connu sous l'appellation de « Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international » — en abrégé, R.I.V. —, est reconnu aujourd'hui par les quarante-huit pays qui ont adhéré à l'U.I.C. (1). C'est au sein de cet organisme qu'est née, en 1951, la « Convention Europ ». D'abord établie entre les Chemins de fer français et la Deutsche Bundesbahn, cette convention s'est étendue, en 1953, à huit autres pays : l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas, la Sarre et la Suisse. Ce nouveau système n'oblige

(1) Mikhaïl Svetlov, « Horizons ».

(2) Parallèlement au R.I.V. a été créé le R.I.C. ou « Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en trafic international ».

plus le renvoi, au réseau propriétaire, du wagon mis en commun. Toute administration adhérente peut donc utiliser comme siens les véhicules des réseaux membres de la Convention. Le siège de cette vaste fédération a été fixé à Berne.

Le grand avantage de la Convention Europ, c'est qu'elle permet la réalisation d'économies appréciables par la diminution des parcours à vide, une meilleure utilisation des wagons et voitures, d'où un effectif nécessaire moindre et, partant, moins de véhicules à construire et à entretenir. En ces temps où l'Europe est en train de prendre forme, elle est aussi une pierre magnifique apportée par le rail au gigantesque édifice que des hommes sont occupés à construire. L'Histoire retiendra cette contribution des chemins de fer au même titre que les Assemblées de Strasbourg, les efforts de Benelux et les discours de Paris. Elle retiendra que, bien avant les administrations douanières, les tout premiers, les cheminots ont mis bas les barrières.

*
**

Mais la technique, elle aussi, entend aller de l'avant. En ce domaine, plus qu'en tout autre, même, il est indéniable que le rail ira de bouleversement en bouleversement. Nous courons à l'automatisme intégral. L'âge fabuleux de la cybernétique est ouvert ; l'ère de la « matière pensante » commence.

En Belgique, un poste central installé à Liège-Guillemins commande les quarante kilomètres de double voie et les douze gares échelonnées sur le parcours de la ligne Liège-Herbethal. Un seul homme suffit à la tâche, en suivant les indications d'un tableau optique signalant l'occupation des voies, l'avancement des trains, la position des signaux et celle des aiguilles.

La France, si fière de ses autorails panoramiques climatisés, avec vitres chauffantes antibuées et athermiques, planchers insonorisés et sièges réversibles, étudie, pour les gares de triage, un cerveau électronique capable de commander électriquement les rails-freins.

L'U.R.S.S. met au point un « mécanicien-robot » ou calculatrice électronique à laquelle on fait connaître les éléments relatifs aux trains, aux locomotives, à la voie, aux horaires, ainsi que divers éléments fortuits tels que conditions météorologiques, signaux fermés, etc. Nantie de ces données, la machine choisit elle-même le régime de traction nécessaire pour que les trains arrivent à la fin du parcours dans le temps fixé. Les fonctions du mécanicien se réduisent à la surveillance des voies et à l'observation de l'équipement automatique. C'est le premier pas vers la conduite sans pilote.

Les Américains, naturellement, ont à cœur de ne pas se laisser distancer. Bientôt, apprend-on, la première rame de métro entièrement automatique roulera dans New York. Un cerveau électronique remplacera le machiniste et l'employé chargé d'ouvrir et de fermer les portes des wagons. Les voyageurs seront avertis du départ par un magnétophone situé à l'intérieur du train. La sécurité sera absolue ; un mécanisme compliqué réglera la vitesse de la motrice et la prévendra en cas de danger. S'il y a risque d'accident, le convoi s'arrêtera automatiquement.

Quant à la Suisse, elle fait montre de guère moins d'audace. Récemment, les C.F.F. ont décidé de participer à la « Suisatom A.G. », société fondée par quelques grandes entreprises électriques dont le principal objectif est de créer une centrale atomique expérimentale.

Des réalisations gigantesques sont à l'étude. L'Inde projette le franchissement de l'Himalaya par un immense tunnel. On envisage la liaison Londres-New York par le rail, via Paris, Berlin, Moscou et le détroit de Behring. Anticipation ? Certes pas.



Les autorails panoramiques vont se multiplier... L'autorail X 4200 de la S.N.C.F. dans les gorges de l'Allier.

Il est certain, en outre, que la vitesse des trains augmentera. Sur le plan commercial, on tend vers les deux cents kilomètres à l'heure ; et on les atteindra (1).

De telles réalisations ne pourront, naturellement, être obtenues sans de profondes modifications de la technique de la voie. Mais ces dernières ne sont-elles pas d'ores et déjà envisagées ?

Le rail, d'ailleurs, n'est pas lié éternellement au visage que nous lui connaissons. Il est même plus que probable que de vastes transformations modifieront, dans les lustres qui suivent, sa structure actuelle. Certaines villes n'ont-elles pas déjà des métros aériens ?

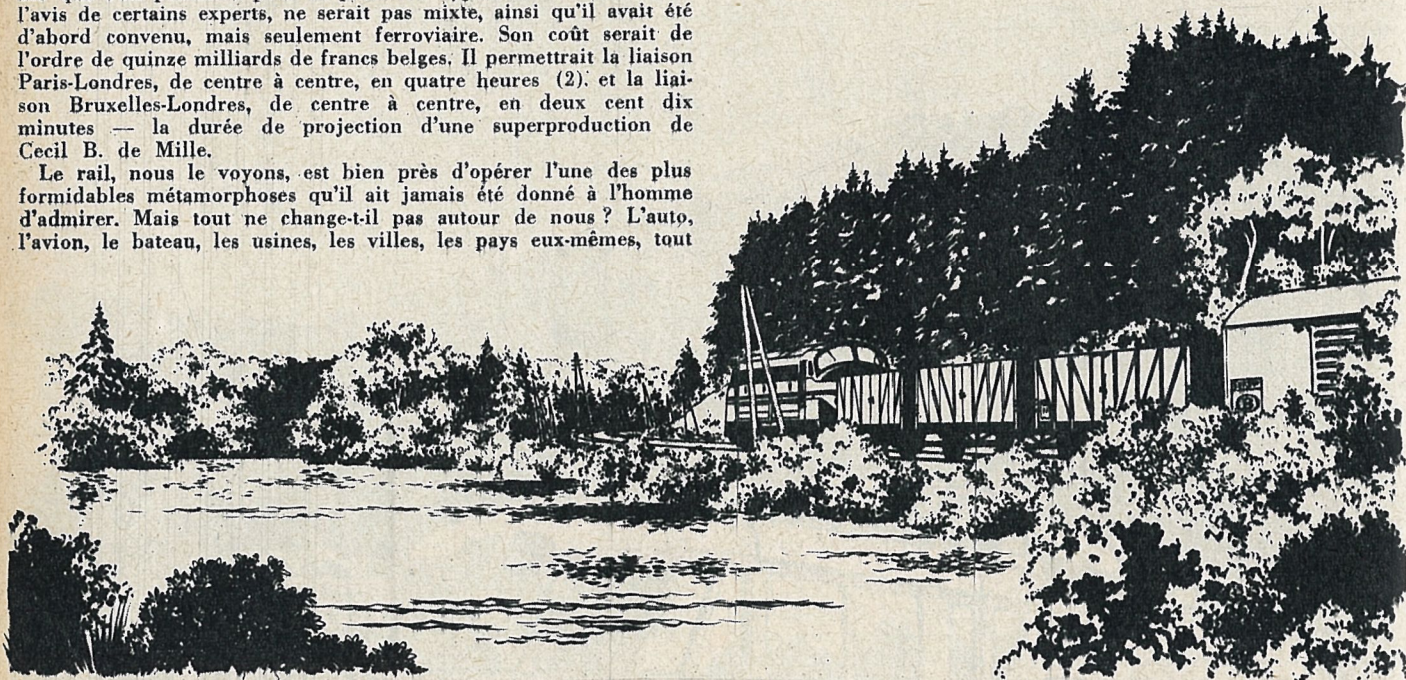
L'avenir du rail est-il dans les airs ? Tel est, du moins, l'avis de Robert L. Kennedy, un économiste américain ; sera-t-il le vôtre ? Quoi qu'il en soit, le point de vue de Kennedy vient d'être corroboré par une nouvelle et très grande réalisation californienne : j'ai nommé la « Skyway ». Commencée en 1951, cette « voie du ciel » traverse San Francisco, sur une distance de quinze kilomètres, à hauteur des deuxième et troisième étages.

Et pourquoi ne verrions-nous pas des chemins de fer sous-marins ? C'est en Californie, encore, qu'un projet de cette nature vient d'être déposé. Ce projet porte sur la construction d'une voie ferrée qui relierait San Francisco à Oakland en passant sous la vaste et profonde baie. Le coût des travaux s'éleverait à environ six milliards de francs belges. L'Angleterre sera vraisemblablement rattachée sous peu au continent. Tunnel ou pont ? Il est fort probable que l'on penchera pour la première hypothèse. Ce tunnel, de l'avis de certains experts, ne serait pas mixte, ainsi qu'il avait été d'abord convenu, mais seulement ferroviaire. Son coût serait de l'ordre de quinze milliards de francs belges. Il permettrait la liaison Paris-Londres, de centre à centre, en quatre heures (2) et la liaison Bruxelles-Londres, de centre à centre, en deux cent dix minutes — la durée de projection d'une superproduction de Cecil B. de Mille.

Le rail, nous le voyons, est bien près d'opérer l'une des plus formidables métamorphoses qu'il ait jamais été donné à l'homme d'admirer. Mais tout ne change-t-il pas autour de nous ? L'auto, l'avion, le bateau, les usines, les villes, les pays eux-mêmes, tout

si les calculs du Dr von Braun se trouvent avérés, on comptera un homme par mètre carré. Ces suppositions, bien entendu, ne tiennent pas compte des guerres, épidémies ou autres cataclysmes possibles, ni de la faculté qui sera vraisemblablement donnée aux terriens, dans un certain avenir, d'aller vivre sur d'autres planètes, lesquelles constitueront ainsi un dégorgeoir de l'humanité. De toute façon, un fait est acquis : nous allons vers la termitière. Le temps est donc venu où il nous faut regarder avec les yeux de demain. Nous ne sommes qu'un chaînon, nous ne sommes qu'un passage, nous ne sommes qu'un instant ; mais le chaînon fait partie de la chaîne, mais le passage fait partie de la course, mais l'instant fait partie de la somme des siècles. L'humanité de l'an 2000, l'humanité de 2200, celles-là, aussi, sont les nôtres. C'est nous, par notre travail, par notre foi, qui la préparons, qui la bâtissons, qui la faisons telle qu'elle sera. De cette humanité qui nous succédera, nous sommes le bien le plus précieux : nous sommes son passé.

Quel sera le problème des transports en ces années à venir ? Quel sera, demain, dans la cité appelée Terre, parmi ce grouillement, ce remplissage, cet entassement à peine concevables, le problème du mouvement, de la vie, du bien-être ? Seule une entreprise colossale, supra-moderne, éminemment disciplinée, idéalement organisée, sera capable de le résoudre. Ce sera la tâche d'un titan.



La « Convention Europ » permet une meilleure utilisation des wagons... Un convoi de wagons « Europ » longeant l'étang des Epioux, sur la ligne de Virton.

évolue, tout avance. Et cela va d'une marche prodigieuse, et cela va d'un pas inéluctable. Et cela va, triomphal, vers les siècles qui s'annoncent, vers les vies qui naîtront, vers les hommes qui viendront, et qui prendront à leur tour le relais, et qui travailleront pour d'autres lendemains.

L'humanité, elle aussi, avance. Par masses, par masses de millions, par masses de milliards d'êtres. Il y a cinquante ans, Sao Paulo totalisait quarante mille individus ; elle en compte aujourd'hui trois millions et demi. En l'an 2000, si leur accroissement actuel se poursuit, Paris renfermera quinze millions d'habitants ; Londres, vingt-trois ; New York, trente-quatre ; Calcutta, trente-huit ; Tokyo, quarante-deux. En 1980, il y aura quatre milliards d'hommes sur la terre, six milliards et demi en l'an 2000, trente milliards en 2100, plus de cent milliards en 2200 ; en 2500,

Mais quand seront venus ces temps, quand, sur ce morceau de sol mille fois millénaire, les hommes, de leurs mains sûres et puissantes, auront bâti la vraie Apocalypse, alors, plus que jamais, sera vivante dans le cœur de chacun l'ineffable soif des portances !

Alors, plus que jamais, rouleront les roues sur les rails ; alors, plus que jamais, s'en iront les trains du désir vers les éternelles Cythères !

Alors, aussi, d'autres chants monteront ; d'autres chœurs se lèveront, qui chanteront les nouveaux chants du monde !

Ils chanteront les nouvelles machines, les nouvelles vitesses et les nouvelles forces ! Ils chanteront les nouvelles clartés ; ils chanteront les nouveaux enchantements !

Ainsi jamais ne seront finis les Chants et les Chantres du rail.

R. GILLARD.

(1) Les Japonais comptent mettre en circulation, dès 1964, une rame aérodynamique de dix voitures qui couvrira les cinq cents kilomètres qui séparent Tokyo d'Osaka en trois heures. Ce train, en plusieurs endroits, roulera à plus de 250 km. à l'heure.

(2) La liaison Paris-Londres, de centre à centre, par avion, se fait actuellement en 3 h. 50'.

FIN