

LE "NAPOLEON"



Où il est question de buveurs de gin et d'un ennemi déclaré de l'alcool

Rien de bien particulier n'avait marqué, à première vue tout au moins, cette année de grâce 1808. Si Napoléon se disposait à envahir la Grande-Bretagne, les insulaires ne semblaient pas prendre la menace au sérieux, et, moins que tout autre assurément, les habitants de la petite ville anglaise de Melbourne, dans les Midlands. Byron écrivait ses premiers vers, mais Melbourne s'en souciait fort peu ; le monde aussi, du reste. Burns, lui, venait de mourir, ce que Melbourne avait sans doute déjà oublié ; d'ailleurs, Burns était écossais : l'oubli, partant, n'était point grave. Quant aux chemins de fer, ils entraient dans la cinquième année de leur existence ; mais, à vrai dire, c'était bien là l'existence la plus anonyme qui fût. Pour en revenir à Melbourne, notre petite ville vivait comme elle avait toujours vécu, c'est-à-dire, depuis mille années, sans histoire, sans tapage et sans gloire. Et ce n'était certes pas la naissance, le 22 novembre de cette année-là, sous le toit de chaume d'une humble maison du quartier le plus populaire, de l'enfant de John Cook et d'Elizabeth Perkins, qui semblait devoir bouleverser pareil patrio-
moine de quiétude et de monotonie.

Cependant, c'est ce qui arriva ; comme quoi, bien que l'Écclésiaste prétende le contraire, il est des choses qui se font et qui n'ont pas encore été. Cook junior, de son prénom Thomas, ne se contenta point d'ailleurs de mettre sens dessus dessous sa bonne ville des Midlands. Patiemment, opiniâtement, avec cette déroutante force de caractère qu'à défaut vraisemblablement d'autres mots, nous avons appelée le « flegme » britannique, il se mit en devoir de révolutionner son comté, puis l'île tout entière, puis l'Europe, puis le monde. A sa mort, après près d'un siècle d'une vie extraordinaire, il laissait un nom prestigieux, une affaire commerciale qui desservait les intérêts de millions de voyageurs, et, comme fortune, 2.000 livres 497 shillings et 6 pence, ce qui était bien peu, somme toute, pour un homme qui, à sa manière, venait de s'emparer de la planète.

Thomas Cook était mort, mais l'édifice qu'il avait bâti était plus solide, plus vivant que jamais. Continué par son fils — John Mason —, par son petit-fils, ensuite — Frank Henry —, l'agence de voyages « Cook and Son », ne cessant de s'étendre au long des années, s'associa, vers 1920, avec l'entreprise européenne connue sous le nom d'« Agence internationale des Wagons-Lits ». Cette organisation emploie de nos jours

plus de dix mille employés de nationalités diverses ; elle compte trois cent cinquante succursales réparties dans soixante pays.

Ce que le lecteur ignore peut-être, c'est comment Thomas Cook, fils d'un pauvre ouvrier et d'une mère illettrée, en vint d'abord à organiser de petites randonnées touristiques, puis à mettre sur pied une firme internationale de voyages. En fait, la raison en est la plus simple qui soit, encore qu'à la première réflexion elle paraisse hétéroclite : Thomas Cook n'aimait ni la bière ni le gin, et il nourrissait à l'endroit de ces « breuvages pernicious » une horreur sacro-sainte.

Il faut dire qu'à cette époque, la Grande-Bretagne s'adonnait à l'ivrognerie avec une ferveur singulière, et nul doute qu'elle eût bu mer et poissons et que nous n'eussions peut-être pas connu Waterloo si un ange courroucé — en l'occurrence un petit menuisier — n'était venu mettre le holà à ces nouvelles saturnales. Soucieuse de concurrencer les boissons étrangères, la législation anglaise avait eu la malencontreuse idée d'encourager la distillation de l'alcool. Fabricants, commerçants, consommateurs de s'en donner dès lors à cœur joie. La vieille et prude Albion se vit convertie en un temple bachique. « Tout le monde s'enivre, disait un contemporain, ceux qui ne chantent pas roulent sous les tables. »

À l'âge de dix ans, Thomas Cook est placé chez un maraicher de la ville nommé John Roby, en qualité d'aide-jardinier. Roby, bien que père d'une famille nombreuse et membre d'une congrégation religieuse, passe le plus clair de son temps à courir les estaminets ; le petit Cook commence son apprentissage de la vie. Quatre ans plus tard, le voilà qui travaille chez un oncle maternel, le menuisier-ébéniste John Pegge, lequel, pour ne point déroger à la règle, se soûle généreusement. L'enfant est écoeuré ; pareille déchéance le révolte. Sa vocation est-elle tracée ? Le 18 décembre 1825, il est introduit dans la sévère religion baptiste, puis reçu missionnaire. En compagnie d'un ami, le fidèle John Earp, il parcourt villes et campagnes d'alentour, répandant tracts, bibles, brochures, prêchant la bonne nouvelle, fustigeant l'alcoolisme. C'est au cours de l'un de ces voyages qu'il rencontrera celle qui deviendra sa femme, la douce et vertueuse Marianne Mason.

Maintenant, Thomas Cook est missionnaire attitré. Il est de toutes les associations qui combattent pour la tempérance ; lui-même, bientôt, fonde son propre groupement. Entre-temps, il a fait vœu d'« abstinence perpétuelle », c'est-à-dire de ne boire aucune boisson alcoolisée. Ni les sarcasmes, ni les huées, voire les menaces, n'arrêtent le fougueux prosélyte.

Mais l'homme ne vit pas seulement de la parole de Dieu. C'est ce qu'avait compris Thomas Cook, combattant au grand cœur, mais aussi de bon sens. Les affaires matérielles, en effet, vont bon train. Voici notre missionnaire installé comme menuisier-ébéniste à son compte ; en 1840, il emploie plusieurs ouvriers.

Comment, d'une ligue antialcoolique, naquit le premier voyage d'agrément

C'était l'époque où les chemins de fer étendaient progressivement leurs tentacules à travers la planète. Et le temps, déjà, semblait loin où les Anglais Trevithick et Vivian, parce

DU TOURISME FERROVIAIRE''

*Mon cœur n'est jamais rassasié.
Ah ! si j'avais assez de mains
Pour étreindre l'humanité !*

Mikhaïl SVETLOV, *Horizons.*

qu'ils avaient eu l'idée de placer sur des rails la diligence à vapeur de l'Américain Evans, venaient de signer officiellement l'acte de naissance de la « route de fer » ! Dix ans, oui, c'était loin déjà, et que de choses depuis lors accomplies ! Le 25 juillet 1814, l'illustre Stephenson commençait les essais de sa première locomotive, la « Locomotion » ; en 1825, il inaugurait la première voie ferrée du monde : la ligne Stockton-Darlington. Le premier train du continent américain avait circulé aux Etats-Unis, le 28 décembre 1829, et le premier train du continent européen, le 5 mai 1835, entre Bruxelles et Malines. A son tour, le 7 décembre de la même année, l'Allemagne entrait dans l'ère du rail. Les Russes et les Canadiens ouvraient leur première ligne à voyageurs en 1836 ; les Français, en 1837 ; les Hollandais et les Italiens, en 1839.

Thomas Cook fit son premier voyage en chemin de fer au début de 1841. Ce fut une révélation. « Pourquoi ne pas utiliser, pour la cause de la tempérance, les nouvelles possibilités de transport offertes par le rail ? », devait-il écrire plus tard, au souvenir de cette mémorable randonnée. A la vérité, Cook était enchanté, bouleversé. Son intuition, soudain, lui permettait de se rendre compte que les chemins de fer allaient ouvrir à l'homme un monde merveilleux. Non, l'Aventure n'était plus l'apanage du rêve ; ouverte, désormais, la route des partances, la route des joyeuses et saines évasions ! Mais ces chemins de fer naissants, novices, si pauvres encore de moyens, s'ils étaient soutenus par une organisation appropriée, sérieuse, de quelles réalisations ne deviendraient-ils pas alors capables ! En fait, Thomas Cook vient d'entrevoir les possibilités magistrales du rail, et cette terre nouvelle, prestigieuse, où il aborde, c'est avec des yeux de visionnaire, de poète, de mystique, qu'il la regarde. Mystique, oui. Car, avant tout, il sied de ne point se départir du rôle de purificateur. Le 9 juin 1841, Cook expose aux participants du meeting antialcoolique qui avait lieu, ce jour-là, à Leicester, le projet qui le hante depuis quelque temps : utiliser un « train spécial » pour la prochaine réunion qui devait se tenir, trois semaines plus tard, à Longborough. Le président donne son accord ; les spectateurs hurlent d'enthousiasme. Le lendemain, Cook dévoile son plan au représentant de la « Compagnie des Chemins de fer des Midlands ». « Je ne connais rien à votre association, répondit l'honnête chemnot, mais vous aurez votre train. »

Dare-dare, il faut alors s'occuper des arrangements nécessaires, lancer les invitations, informer les journaux, pourvoir à l'approvisionnement des voyageurs. Et le jour tant attendu arrive : lundi 5 juillet 1841. Sur le quai de la petite gare de Leicester, cinq cent soixante-dix pionniers sont là, qui gesticulent, palabrent, piaffent d'impatience, tandis qu'un orphéon, inlassablement, joue des hymnes et des marches guerrières. Partout claquent drapeaux, bannières et étendards. Leicester vit un jour inoubliable. Jamais pareille joie, pareille folie ne s'était emparée d'une âme britannique ! Mais voici qu'un long sifflement retentit : c'est le train. Il s'arrête, on s'engouffre ; il repart, et l'on se remet à crier, à chanter, à danser... Neuf wagons en délire s'en vont parmi les sycamores.

Tout le long du parcours, c'est le plus curieux défilé de mains levées, d'encouragements, d'acclamations, qu'il ait été donné à l'homme d'admirer. Les buveurs de gin, eux-mêmes, seraient-ils séduits ? Temporairement, tout au moins, car, à les supposer présents, bien entendu, ils furent muets comme des carpes. Enfin, voici Longborough ; on débarque. Le groupe, bientôt, se grossit de centaines de croisés venus par train

d'autres régions. Ils sont plus de mille, maintenant, qui défilent dans les rues de la localité, « abstinents de naissance ou ivrognes repentis », chargés de médailles et de décorations. Tout ce monde, qu'une foule enfiévrée ovationne, se dirige vers le parc. On sert le thé, puis discours et concerts se succèdent jusqu'à la nuit tombante. Ce fut un succès absolu. A 10 h. 30 du soir, Cook avait ramené tous ses gens sains et saufs, « aucun incident, tint-il à préciser dans la suite, n'ayant eu lieu pendant l'expédition ». Le premier voyage de groupe véritable venait d'être réalisé.

Nous avons bien dit le premier voyage « véritable », car, à la réflexion, quelques excursions similaires avaient été entreprises avant Cook. Le premier train spécial frété à l'occasion d'un événement public remonte à 1838. C'était, raconte John Pudney, en l'honneur d'une exécution capitale qui avait lieu à Bodwin, dans les Cornouailles. Deux frères avaient été condamnés à mort pour le meurtre d'un homme d'affaires de Wadebridge. Les habitants de ce village, friands sans doute d'émotions violentes, louèrent un train pour les transporter jusqu'au lieu de l'expiation. Le gibet avait été dressé en face de la gare, « exprès pour eux », de sorte que les voyageurs purent assister fort confortablement de leurs bancs au spectacle qu'ils étaient venus contempler. De nos jours, heureusement, des exhibitions de ce genre ont à peu près disparu de notre vieille planète. Le hourreau remplit toujours son office, mais il le fait cachément, comme honteux de son geste. Quant à nos modernes trains spéciaux, plus sympathiques, ceux-ci, on les voit, le dimanche, qui s'en vont vers les plages, vers les campagnes et les plaines de sport, conduire des voyageurs avides de sensations plus saines, une humanité plus humaine.

L'organisation des premiers voyages en groupe avait été loin d'être parfaite. La responsabilité en était généralement laissée à un quelconque voyageur à qui le patron déléguait ses pouvoirs. Cook, lui, entendit assumer en personne la direction de ses expéditions, et, à ce titre, il fut vraiment un pionnier. Transporter cinq à six cents personnes n'est pas affaire qu'il faut traiter à la légère. Aussi Cook décida-t-il de faire de ses voyages une entreprise sérieuse, solide, digne de confiance. Il eut à prodiguer des conseils, à prouver son autorité. Son esprit, jamais en repos, veillait au confort et à la sécurité de chacun.

Sa tâche d'organisateur, Cook, dès le début, l'avait accomplie avec une sûreté, une intelligence, une honnêteté dont il ne se départit jamais. Plus qu'un simple transporteur, il fut un guide, et non seulement des corps mais aussi des âmes. Son tempérament de missionnaire ne l'encourageait-il d'ailleurs pas dans cette voie ? Il savait aussi — et ce n'est point là, assurément, un de ses moindres mérites — que son affaire n'était pas un échec, plus, qu'elle était œuvre constructive. En fait, en toutes circonstances, il fit montre d'une étonnante et franche clairvoyance. Lui-même n'affirmait-il pas qu'il avait conduit « le premier train d'excursion organisé en Angleterre » ?

Les initiatives de Cook avaient évidemment attiré sur lui l'attention du grand public. A partir de 1842, les demandes de voyages s'accrurent. On déborde des Midlands ; la conquête de l'Angleterre commence. Bien qu'il persiste à ne voir encore dans ses expéditions que des « performances d'amateur », Cook, désormais, est assuré d'une large réussite. Les écoles lui confient leurs enfants ; les « grands » de ce monde daignent s'intéresser à lui. Ainsi, d'une tintamarresque excursion de « tempéraments », par le plus invraisemblable des processus, Cook, maintenant, est appelé à organiser des voyages d'agrément.

Intermède tragi-comique

Ne déduisez pas cependant de ce qui précède que les lignes antialcooliques aient perdu de leur virulence, ou que les piliers d'estaminets soient complètement disparus, ou que Thomas Cook, encore, ait abandonné le combat. A vrai dire, son zèle de missionnaire n'a pas faibli : il a même perfectionné ses méthodes. Depuis quelque temps, il a installé une petite imprimerie dans son atelier de menuiserie, et il édite des périodiques, des almanachs, des cantiques, des pamphlets d'une causticité sans égale, telle cette adjuration lancée le 17 juillet 1843 : « Réveillez-vous, ivrognes, et pleurez à l'idée des misères qui vont fondre sur vous ! »

Il fait aussi paraître des livres de cantiques dont le plus ancien, un « Recueil d'Hymnes », contient entre autres l'extraordinaire poème qui suit :

*Cortège d'ivrognes, jeunes ou vieux,
Mâles ou femelles, blancs ou noirs.
Six cent mille ivrognes sont en marche
Vers la destruction et l'enfer
Au milieu des lamentations, des pleurs et des grognements.
Semblables à un chœur lugubre.*

En fait, Thomas Cook est la créature la plus admirée, et, sans doute aussi, la plus cordialement détestée de Grande-Bretagne, ainsi d'ailleurs qu'en témoigne cette lettre qu'un correspondant anonyme lui adressa un jour, et dont l'adresse figurant sur l'enveloppe était conçue en ces termes :

*Le destinataire de cette lettre habite à Adam et Eve Street, dans
Market Harborough.*

*Il ne boit ni bière, ni brandy, ni vin.
Ni aucune autre boisson alcoolisée.
Il édite un journal sur la tempérance
Avec lequel il s'efforce de réformer le monde.
Si tous ces détails ne suffisent pas à le faire découvrir,
Disons qu'il est menuisier et s'appelle Thomas Cook.*

Mais Cook n'a cure des détracteurs. Non content de s'en prendre aux alcools, le voici maintenant qui se déchaine contre le tabac, « aussi pernicieux, prétend-il, que tous les moyens d'intoxication liquides ou fluides ». Puis, passant de la parole aux écrits, il fonde l'« Anti-Smoker ». A cette époque, il était interdit de fumer dans les wagons de chemin de fer. Cette ordonnance, faut-il le dire, était loin d'être suivie à la lettre ; et les surveillants cheminots fermaient généralement les yeux devant cette infraction. Cook, par contre, se montrera intraitable. Non seulement il frappait tout contrevenant d'une amende, mais il le menaçait en outre des pires châtimens célestes. Aussi, sous peine de se voir dévorer, au jour du Jugement dernier, par les chiens de l'Apocalypse, les « Cookistes », bien vite, se gardèrent-ils d'enfreindre les règlements ! Plus que jamais, la neuvième croisade entendait purifier l'Angleterre de ses délétères affections. Chopes et pipes, comme jadis les marchands du Temple, étaient traquées impitoyablement.

Naissance du tourisme

A partir de 1850, les chemins de fer se développent à un rythme de plus en plus rapide. Le premier train à voyageurs circule aux Indes en 1853 ; à Panama et en Australie, en 1855 ; en Egypte, en 1857. A son tour, en 1868, l'Algérie inaugure le rail ; puis le Japon, en 1872, la Chine, en 1876. Les premières liaisons internationales s'ébauchent, les premiers tunnels sont percés. Graduellement, le temple cheminot s'édifie.

Ce fut vraisemblablement aux alentours du demi-siècle que Thomas Cook prétendit faire de son agence de voyages une véritable affaire commerciale. Homme au grand cœur, écrivions-nous plus haut, mais aussi de bon sens. Un des tout premiers, certainement, il a reconnu le rôle considérable que les chemins de fer allaient avoir sur le commerce, sur l'industrie, sur l'agriculture, en un mot, sur l'évolution même de la planète ; il envisageait le rail comme une force sociale. Dès lors, les cheminots étaient assurés de le compter parmi leurs plus précieux auxiliaires. Mieux : de leurs amis, de leurs admirateurs, il fut, sans conteste, l'un des plus sincères, des plus ardents. Et nul doute que la « route de fer », en ces temps où nombre d'écrivains et de politiciens rétrogrades s'évertuaient à la couvrir de sarcasmes, trouva en lui un de ses hérauts les plus authentiques.

Thomas Cook s'était mis en tête de construire quelque chose de grand. Les chemins de fer étaient devenus une entreprise universelle : lui, de même, travaillerait à l'échelle du monde. Mais d'abord, il va travailler à l'échelle des hommes. Car les hommes, ce ne sont pas seulement les « grands », mais aussi les « petits », et non pas seulement les riches, mais encore les pauvres. Les hommes, c'est l'humanité telle que la Providence l'a voulue, avec son haut et son bas, ses grandeurs et ses petitesse ; c'est ce cœur immense et complexe dont il lui faut assouvir les secrets besoins, qu'il lui faut étendre à tout prix. Cook veut donc édifier une œuvre populaire, accessible à toutes les bourses. Or, les tarifs des chemins de fer sont encore relativement chers. Quelle solution apporter au problème ? La solution, en vérité, est fort simple, mais encore fallait-il que quelqu'un la découvrit : pour les voyages de groupe, on payerait un prix moindre. Cook, exultant, soumet son idée au représentant du chemin de fer : celui-ci l'accepte chaleureusement. N'est-il pas plus sage, en effet, de transporter beaucoup de voyageurs à tarif réduit que quelques isolés à prix plein ? Les « billets spéciaux » étaient nés.

Cook, dès lors, va s'appliquer à mettre en route ses premiers « voyages au long cours ». Et, comme toujours, il travaille avec ferveur, avec amour. Quelles satisfactions, quel intime bonheur n'a-t-il pas dû ressentir au cours de ces mémorables années ! Ces vacances qu'il va donner aux hommes et aux enfants des villes, c'est un morceau de ciel bleu qu'il leur offre, un vent d'air pur et de joie qu'il apporte, mais encore, mais avant tout, c'est un voyage aux jardins génésiaques. Car le tourisme, n'est-ce pas l'homme libéré de lui-même, l'homme libéré de ses entraves domestiques, de ses habitudes, de ses quotidiennes pensées ? Le tourisme, c'est un retour aux sources inviolées : c'est ce moyen, écrira Cook, « ce moyen d'unir à la fois l'homme à l'homme et l'homme à Dieu ».

L'aventure écossaise

Il est deux curiosités que tout Britannique qui se respecte désire contempler au moins une fois dans sa vie : le monstre du Loch Ness, qui, comme chacun le sait, n'apparaît qu'aux Ecossais de naissance, et l'un des cent quarante-quatre mille fantômes qui, aux dires de ces mêmes Ecossais, hantent chapelles, églises, presbytères, manoirs et châteaux de leur singulière région. Cook, en bon insulaire qu'il était, se devait d'aider ses contemporains à satisfaire un des plus chers de leurs vœux. Aussi, dès 1846, le voyons-nous organiser son premier voyage par chemin de fer en Ecosse. Il est vrai que, par ses romans, Walter Scott n'avait pas peu contribué à la vogue dont jouissait ce pays. Bref, comme on va aujourd'hui à Saint-Tropez, il était alors de bon ton de se rendre en Ecosse.

La première aventure écossaise de Cook remonte donc à 1846. A cette époque, la ligne de chemin de fer de l'est n'allait pas au-delà de Newcastle, et il n'y avait pas, non plus, de ligne reliant Leicester à Newcastle. Forcé fut dès lors d'emprunter un itinéraire vers l'ouest, et de combiner un voyage rail-bateau. La mer, ce jour-là, était houleuse, et les touristes furent de fort méchante humeur. Mais lorsqu'on prit, à Ardrrossan, le train qui menait à Glasgow, chacun retrouva son sourire. Une fois de plus, Cook triomphait. Mais sa victoire n'était-elle pas celle d'Albion tout entière ? Les Ecossais, oubliant généreusement leurs prétentions à la Couronne, firent montre d'une civilité à laquelle ne s'attendaient certes pas leurs voisins. L'accueil de Glasgow avait été chaleureux ; celui d'Edimbourg fut enthousiaste.

Les voyages de Cook, cela va de soi, ne se firent pas toujours sans le moindre incident. Un jour, tandis qu'allègrement il traversait Alloway, le village natal de Robert Burns, le convoi coupa en deux une vache. Or, chacun sait que les vaches et les bœufs d'Alloway, comme toutes celles et ceux qui paissent dans l'Ayrshire, sont d'une race réputée. Qu'un train écossais fut coupable de ce regrettable accident, passe encore ; de la part d'un train anglais, c'était impardonnable ! De fait, la colère du paysan fut effroyable. Les Britanniques, comme les gens du Condraz, allaient-ils avoir leur « Guerre de la Vache » ? Non, fort heureusement, car, cette fois-là, on s'en tint aux injectives !

D'incidents, la vie du grand excursionniste en est évidemment remplie. Si, dans les grandes villes qu'ils visitaient, les touristes étaient généralement bien accueillis, il n'en était pas de même dans les petites localités que pareil envahissement

effrayait, et le «troupeau des Cookistes», quoique troupeau bien discipliné, eut à essayer quelquefois des quolibets pour le moins disgracieux. Les attaquants, à l'occasion, savaient même faire la châtiment. C'est ainsi qu'un quidam, très cauteusement, on en conviendra, demanda un jour à Thomas Cook s'il était bien prudent pour des dames de faire de longs parcoures en compagnie d'inconnus. D'autre part, les relations de Cook avec les compagnies de chemin de fer prirent en certaines circonstances un ton fortement aigre-doux. Soucieux de concurrencer le trépidant excursionniste, le rail lança ses propres voyages de groupe à des prix inférieurs à ceux pratiqués par Cook. Aussi ce dernier se vit-il contraint plus d'une fois de diminuer ses tarifs. Si le duel fut serré, en fait, il fut aussi loyal, et toujours franc et honnête. Les deux adversaires n'en restaient pas moins bons amis.

Et Thomas Cook multiplie ses activités. D'abord, il s'en prend aux commerçants, qu'il accuse de ne pas vendre aux prix et aux poids fixés par la loi. A cet effet, il fait installer des balances sur les places publiques, et l'on découvre que certains boulangers délivrent de soi-disant pains de quatre livres qui, à vrai dire, en pèsent à peine trois. L'affaire éclate en scandale.

Défense de l'ouvrier encore. Les travailleurs des usines ne bénéficiant que de peu de jours de repos, Cook organise à leur intention des excursions nocturnes, ce qu'il appellera très poétiquement «les voyages au clair de lune». Il crée aussi un comité chargé d'aider les miséreux. On distribue du pain, de la soupe, des céréales, et, faut-il l'ajouter, Cook y mettait fréquemment de sa poche.

Ainsi, l'excursionniste n'a pas tué le missionnaire, l'éternel chercheur de justice et de bonheur. Quelle admirable figure, en vérité, et comme l'on souhaite que, rachetant un demi-siècle de silence, l'Histoire, enfin, veuille voir en lui, non pas seulement le fondateur d'une agence de voyages, mais aussi un apôtre, un éminent homme de bien.

La conquête de l'Europe

En 1851, John Mason Cook entre dans sa dix-septième année ; son père décide de l'initier aux affaires. Celles-ci, du reste, marchent admirablement. C'est d'abord l'Exposition de Londres, puis, deux ans après, celle de Dublin ; et les voyageurs transportés par Cook à ces occasions se chiffrent par millions. Dans le même temps, Thomas Cook se rend coupable de nouvelles initiatives. Il imagine des billets valables pour un mois et pouvant être utilisés dans n'importe quel train. Une fois de plus, a-t-il «vu» plus vite que les chemins de fer ? Quoi qu'il en soit, l'ancêtre du «train-stop» venait d'apparaître.

Mais Cook caresse des projets plus vastes encore : la conquête de l'Europe, celle de l'Amérique ensuite. L'Exposition universelle de Paris, ouverte par Napoléon III en mai 1855, sera-t-elle ce tremplin qu'il espère ? Non, malheureusement, car nous sommes alors en pleine guerre de Crimée, et les compa-

gnies maritimes ne fournissent pas à Cook les facilités nécessaires. L'affaire, en définitive, se soldera par un échec.

Ce n'était d'ailleurs que partie remise. En 1862, «bourré de lettres d'introduction», il se rend enfin en France. Les accords qu'il signa cette année-là constituent véritablement la pierre fondamentale de ce qui allait devenir l'Agence internationale Cook and Son». Et Cook est heureux au-delà de toute expression. Car les hommes ne gagnent-ils pas à mieux se connaître les uns les autres ? Les Anglais, il l'admet, ont beaucoup à apprendre des Français, en matière de goût et de courtoisie notamment. Par contre, sur certaines questions de moralité (c'est encore Cook qui parle), les insulaires ont pas mal de suggestions à faire à leurs voisins. Aussi le premier voyage parisien sera-t-il entouré des précautions les plus sévères. Aux dames, par exemple, il sera recommandé de ne pas s'asseoir aux terrasses de certains cafés de la capitale française, «de ceux, principalement, qui se trouvent du côté nord des boulevards, entre l'Opéra et la rue Saint-Denis».

Et Cook continuait à aller à la découverte du monde. A mesure que les chemins de fer progressaient, il jetait ses propres filets, assurait sa propre annexion. Le voici en Suisse, en Allemagne, en Hollande, en Belgique, en Italie, «des domaines familiers», comme il les appelle bientôt. Maintenant, il a droit aux titres de «Napoléon du tourisme», d'«Incomparable excursionniste». Pareille gloire, naturellement, ne lui vaut pas que des amis. En fait, les détracteurs se font de plus en plus nombreux, mordants, éinglants. Si Mark Twain, Dickens, Bernard Shaw, Charles Lamb, si Gladstone, encore, si le «Times» ne tarissent pas d'éloges à son sujet, par contre, les humoristes de Punch ne le ménagent guère :

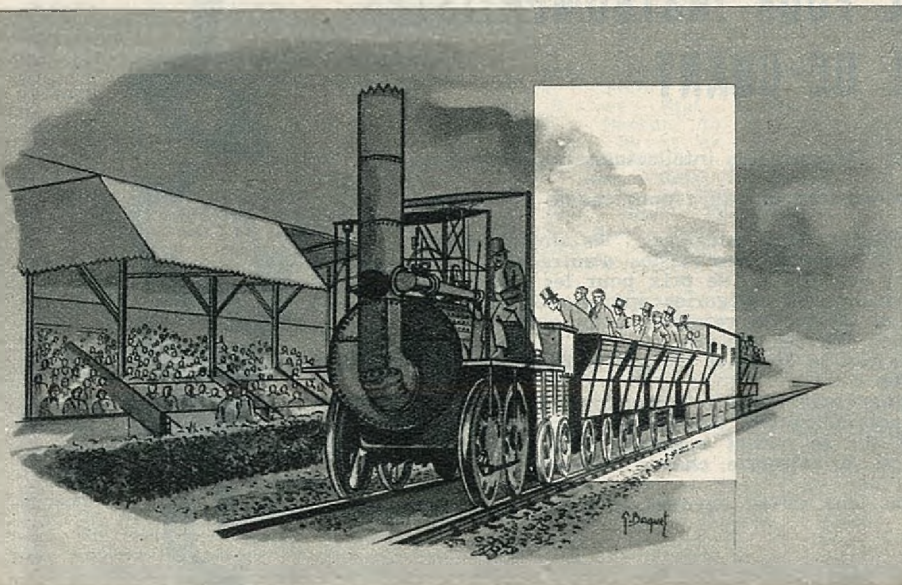
*Oh ! fuyez l'homme de chez Cook's,
Le monstrueux homme de chez Cook's !
Il vous poursuivra sans aucun répit,
Il ne vous fera grâce d'aucun point de vue,
Il y aura tout à parier qu'en rentrant chez vous
Vous ne songerez plus qu'à tuer l'homme de chez Cook's !*

Les aristocrates, à leur tour, lui décochent des flèches. Avec quel dédain ne regardaient-ils pas ces «convois de prolétaires», de «vagabonds», de «va-nu-pieds», ces «Philistins du voyage» ! Un journal de Naples, réputé bien-pensant, ira même jusqu'à affirmer que les touristes de l'Agence Cook étaient des forçats dont l'Angleterre se débarrassait en les envoyant «par petits paquets» sur le continent.

Mais le rail, pendant ce temps, n'est-il pas, lui aussi, en butte aux moqueries les plus imbéciles, aux critiques les plus invraisemblables ? Pour Jules Lefebvre, la locomotive est un «engin contre nature» ; pour Edmond Bourgeois, un «monstre au corps diabolique». Louis Veuillot, cet autre bien-pensant, voit, lui, dans les chemins de fer, l'«expression insolente du mépris de la personnalité et l'anéantissement de la volonté».

De nos jours, évidemment, on ne peut que sourire à la lecture de semblables inepties. En fait, c'étaient là des aboiements isolés, et jamais chien méchant n'empêcha la caravane de passer. Mais toute innovation — et nous pensons à l'auto, à l'avion, à l'électricité, aux machines agricoles, aux machines d'usines, et, plus près de nous, à l'électrification de ce même chemin de fer —, toute innovation, disions-nous, ne s'est-elle pas heurtée à l'incompréhension, à la malveillance, à la stupidité des esprits retardataires ? Il est des gens que le progrès effraye. Intérêt, poltronnerie, veulerie ? Ou excès de sensibilité ? Nous pensons plutôt qu'ils pèchent par défaut d'imagination, de clairvoyance. De toute façon, leurs cris d'alarme n'arrêteront pas les rouages de tourner, ni la lumière de chasser l'ombre, ni le vent de la science de balayer les poussières du passé.

Et ainsi le rail avançait, et ainsi Cook avançait. John Mason, maintenant, prend une part active dans les affaires de son père. Il vient de terminer un séjour de trois ans dans la Compagnie des Chemins de fer des Midlands, où l'avait invité John Ellis. Et de quelle



somme de connaissances ne s'est-il pas enrichi ! Car, pendant ces trois ans, John Mason Cook avait vécu la vie la plus intense qu'on puisse imaginer. On le trouvait partout, racontant ses contemporains : l'été, dirigeant lui-même les mouvements des trains, et travaillant jusqu'à dix-huit heures par jour ; l'hiver, se consacrant à l'établissement de dossiers, de statistiques, ou bien courant de gare en gare, de dépôt en dépôt, à l'affût des erreurs ou des déficiences possibles du système ferroviaire. C'est donc un parfait cheminot que nous voyons entrer, au terme de ces extraordinaires vacances, dans l'organisation de voyages Cook et fils.

L'« Agence Cook and Son », en effet, est créée officiellement. En fait, la nouvelle-née est une dame d'allure déjà respectable. Et remuante, assurément, car, bientôt, voici l'organisation implantée dans la capitale anglaise. Et la firme prend de plus en plus d'importance, d'expansion. D'un modeste local, elle transporte ses pénates dans un imposant bâtiment de Fleet Street. Dix ans après, c'est-à-dire en 1876, elle émigre à Ludgate Circus. De nos jours, l'Agence Cook a établi son quartier général à Berkeley Street. Elle y occupe un immeuble de six étages ; le hall de location, à lui seul, couvre plus de dix ares.

Et le monde lui appartient

Et Cook senior, infatigablement, paye de sa personne. En 1866, l'année qui suivit la guerre de Sécession, il part pour les Etats-Unis. Ici aussi le rail est en pleine extension. Cook le sait ; son âme déborde d'un espoir titanesque. Quelles prodigieuses, quelles mirifiques perspectives, en effet, ce monde immense, aux trois quarts encore vierge, et si plein de ressources, de possibilités inouïes, offrait à ce conquérant qu'était Cook, à ce pacifique et merveilleux conquistador ! L'accueil réservé à l'excursionniste, à son débarquement à New York, fut cependant quelque peu mitigé : les douaniers lui infligèrent une taxe de vingt-cinq dollars pour transport illicite de brochures. Mais le vieux lutteur en avait vu d'autres ; son optimisme n'avait d'égal que sa foi. Le voici donc lancé à l'assaut du nouveau continent ! Courageusement, inlassablement, il s'en va de bureau en bureau, de ville en ville, de contrée en contrée, tantôt glorifiant les vertus du tourisme, tantôt stigmatisant la perfidie de l'alcool. Si les Américains semblent être restés sourds aux menaces du prophète, du moins entendirent-ils la voix du voyageur ! En quelques mois, Cook réussit à mettre sur pied une organisation couvrant six mille kilomètres de rails. Extraordinaire, impensable performance, si l'on songe — soulignons-le une fois encore — que la « route de fer » en était à ses débuts.

Les années 70 et 80 verront le percement des grands tunnels européens : entre autres, celui du mont Cenis ouvert au trafic en 1871, celui du Saint-Gothard ouvert en 1882, celui de l'Arberg ouvert en 1883. Ces travaux gigantesques furent salués par Cook comme une victoire personnelle ; les chemins de fer, d'ailleurs, n'étaient-ils pas un peu siens ? Avant que la fumée des trains ait noirci la voûte des souterrains, les « Cookistes » avaient envahi la Hongrie, l'Autriche, la Yougoslavie, la Bulgarie et la Grèce. Quelques années encore, et l'« Agence Cook and Son » aura achevé son aventure européenne ; quelques lustres encore, et le monde lui appartiendra.

Nous ne nous étendrons pas plus avant sur les réalisations de Thomas Cook, ni sur celles, non moins dignes, certes, d'intérêt, de ses courageux descendants. Notre but n'est point de raconter ici le roman de l'« Agence Cook and Son ». Tout simplement, nous avons eu à cœur de vous donner un aperçu de ce que fut la vie et l'œuvre de cet être extraordinaire, de ce pionnier au grand cœur, premier d'un nom à jamais glorieux.

Extraordinaire, en effet. Car cet homme qui, au cours de quarante années de lutttes, d'efforts et de persévérance, devait aller de succès en succès, ne s'est jamais départi d'une simplicité, d'une bonhomie, d'une bonté surprenantes. Grand, il le fut sans doute par son travail, par ses qualités exceptionnelles dans le maniement des affaires, par sa lucidité et son intelligence remarquables. Mais grand, aussi, il le fut pour avoir su, en toutes circonstances, marier la foi à la raison ; grand, il le fut pour son sens de la fraternité, son amour de la justice, son inébranlable confiance en l'humanité. Grand, surtout, il le fut pour avoir su conserver, à travers les fumées de la gloire, la flamme vive de sa jeunesse.

**

Thomas Cook mourut à Melbourne en 1892, dans la petite maison au toit de chaume qui l'avait vu naître quatre-vingt-quatre ans auparavant. La chaumière est toujours là. Rien, à première vue, ne la désigne au passant d'aujourd'hui. Rien, sinon son air vieillot, usé, mélancolique, sinon la plaque de bronze apposée sur les pierres. Et, vraiment, tout est calme et tout est simple, ici, et le jardin autour de la maison, et les hautes herbes fatiguées qui plient dans le vent. Et simple la petite barrière rouillée, simples les mots qu'on lit sur la plaque de bronze :

« Il a rendu les voyages plus faciles. »

R. GILLARD.

CONCOURS INDIVIDUEL POUR INSTRUMENTISTES CONCOURS INDIVIDUEL DE CHANT

Le Comité central des Loisirs et des Délassements intellectuels des Cheminots organise en 1961 :

— Un concours pour les instrumentistes solistes, qui aura pour thème la musique légère ;

— Un concours individuel de chant divisé en deux catégories : les airs d'opérette et de musique légère d'une part, les chansons fantaisistes d'autre part.

Les épreuves, dotées respectivement de 5.000 fr. de prix pour les instrumentistes et de 2.500 fr. de prix dans chacune des catégories opérette et fantaisie, sont accessibles à tous les cheminots, en service et retraités, ainsi qu'aux membres de leur famille bénéficiaires de nos Œuvres sociales.

Les inscriptions doivent parvenir, avant le 30 avril 1961, à la Direction P.S. bureau 53.22, rue Belliard, 76, Bruxelles 4.

Les candidats voudront bien indiquer leur identité complète (nom, prénom, lieu et date de naissance, adresse administrative éventuelle, adresse personnelle, numéro d'identification figurant sur le carnet médical) ainsi que, selon le cas, l'instrument dont ils jouent ou la catégorie choisie (opérette ou fantaisie).

Les renseignements complémentaires leur seront envoyés en temps opportun.

