

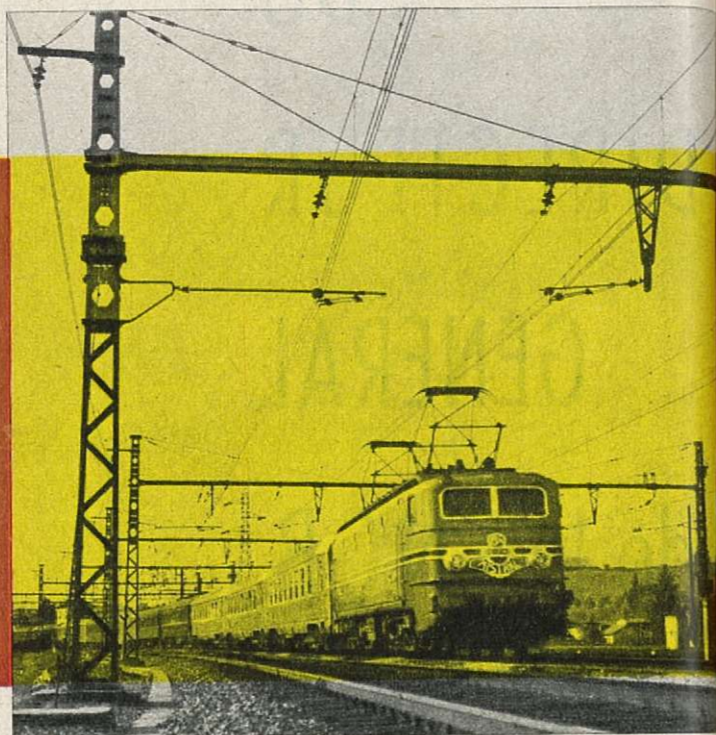
*Il sera dit un jour
Si, aujourd'hui, nous le voulons,
Que nous, les cheminots,
Nous avons fait l'Europe.*

SUR LES RAILS

QU'EN assurant, pour la première fois dans l'histoire du monde, des moyens de transport réguliers, puissants, sûrs et rapides, le Rail ait contribué, pour une part immense, à l'expansion de l'industrie, du commerce, de l'agriculture, en un mot à la formidable révolution économique qui a marqué la seconde moitié du XIX^e siècle, qu'il ait démocratisé le Voyage, qu'il ait inventé les vacances populaires, qu'en bouleversant les campagnes et les villes, les hommes et leurs modes de vie, et jusqu'au cours normal des événements, il se soit affirmé géographe, démographe, ethnographe, géomètre, historien, faut-il, vraiment, le rappeler ? Tout cela, déjà, n'est-il pas la légende du Rail, la première page d'un folklore nouveau ? Oui, tout cela, c'était hier, au temps des tortillards et du joyeux train de 8 h 47 : images savoureuses d'un monde gentiment désuet. Moins d'un siècle, depuis lors, a passé. Aujourd'hui, les B.B. et les C.C. sillonnent monts et plaines à cent quarante kilomètres à l'heure ; aujourd'hui, de Narvik au sud de l'Espagne, d'Ostende à la Jungfrau, plus de 250.000 kilomètres de voies

ferrées relient entre eux tous les points du plus beau réseau ferroviaire du monde.

La faible résistance au roulement de la roue sur le rail fait que le chemin de fer, entre toutes les formes de transport, est celui qui exige la plus faible dépense d'énergie, et cette énergie, il la puise aux trois grandes sources classiques : charbon, électricité, combustibles liquides, qu'il a su, d'une manière intelligente, adapter à ses diverses nécessités. Aucun autre moyen de loco-



LE RAIL

motion ne dispose en même temps de ces trois sources. Cette vertu économique du Rail prendra d'ailleurs, dans l'avenir, des proportions plus remarquables. En effet, la route de fer électrifiée sera la mécanique la plus apte à utiliser l'énergie atomique.

Naguère, le signal était le symbole de la sécurité du chemin de fer. Ce stade est, de nos jours, largement dépassé. Sur plusieurs réseaux, la radiophonie et l'électronique commandent les mouvements des trains et des manœuvres dans les gares. Le perfectionnement apporté dans le domaine du freinage, la généralisation du dispositif de « veille automatique » sur les locomotives, l'adoption du bloc-système concourent, de leur côté, à doter le chemin de fer d'un ensemble de sécurité qui n'a d'égal dans aucune autre entreprise de transport. Que nous citions seulement quelques chiffres : sur 250 millions de voyageurs-kilomètres, on compte, de par le monde, trois morts pour le trafic aérien et les voitures particulières, 0,18 seulement pour le rail. La diffusion d'une réglementation strictement étudiée et la sagesse témoignée

par les cheminots pour la comprendre et l'appliquer ont, sans aucun doute, et dans une large mesure, aidé à cette magnifique réussite.

Sûr, économique — rapide, aussi. En fait, et ce n'est point là l'un de ses moindres mérites, le train demeure et restera le moyen de locomotion terrestre *commerciallement* le plus rapide. Nul automobiliste qui ne se précipite délibérément à la rencontre d'une catastrophe ne peut battre de vitesse, sur une distance de cent kilomètres, un de nos modernes express. La multiplication des automobiles pose un problème hallucinant, que l'effarante augmentation de la population du globe ne contribuera certes pas à résoudre. Aux côtés du rail, dont la marche est régie par le plus

de l'Europe

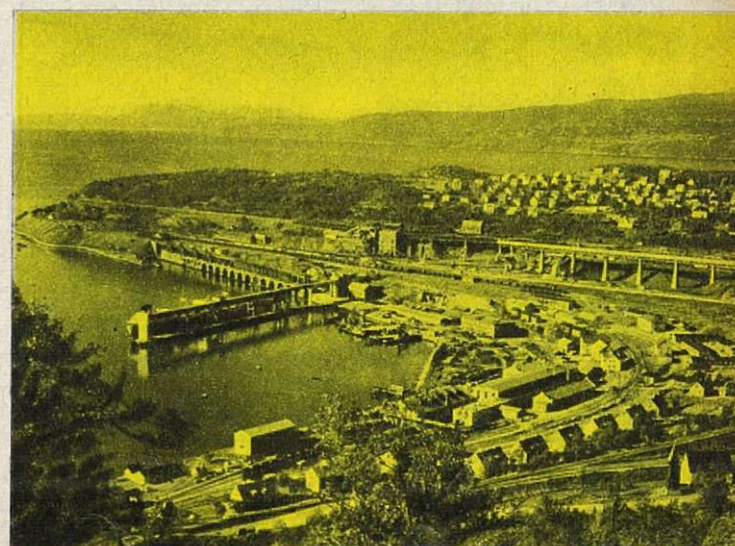
merveilleux des synchronismes, la route submergée, torturée, paraît ainsi condamnée à un inéluctable engorgement, à l'étouffement. « Dans un monde où l'on veut toujours aller plus vite et avec un maximum de sécurité, écrivait dernièrement Pierre Tissier, l'avenir du transport terrestre appartient au chemin de fer et non à l'automobile. » Aujourd'hui, même, le rail ne craint plus la concurrence de l'avion sur des distances moyennes, c'est-à-dire de 500 à 700 km. Les vitesses commerciales des trains sont d'ailleurs appelées à se développer dans les années qui viennent. Dès 1964, les Français et les Japonais comptent mettre en circulation des rames à voyageurs qui rouleront, en certains endroits, à 250 km à l'heure. Les avantages du chemin de fer par rapport à l'avion pourront se faire sentir sur des distances de plus en plus grandes. Bien des touristes, à la vérité, préféreront toujours renoncer au gain d'une heure ou deux pour pouvoir aller d'un point à un autre sans avoir à se déranger de leur fauteuil durant le voyage : que ce soit pour les formalités de passeport ou de douane, ou pour se transférer de la salle d'attente d'une gare à un autocar, de l'autocar à la salle d'attente d'un aéroport, de celle-ci à l'avion et vice versa à l'arrivée.

LE RAIL

■ A gauche : le « Mistral », le train le plus rapide d'Europe.

■ Ci-dessus : Jungfrauoch, la gare la plus élevée d'Europe.

■ Ci-dessous : Narvik, la gare la plus septentrionale d'Europe.





Une voiture-restaurant anglaise de grand style.



Service de secrétariat à bord d'un train allemand.



Voiture de bal dans le « Zon-express ».

Soulignerons-nous, maintenant, après Hugo, après Verlaine, après Larbaud, après Cendrars, que le train est le moyen de transport le plus agréable, le plus sympathique, le plus poétique ? Oui, parlerons-nous de cette somme d'aises, de confort, de délicatesses que nous offre le rail moderne, depuis les horaires savamment étudiés, qui permettent les correspondances les plus commodes, depuis le billet de location qui vous assure le fauteuil de votre choix, depuis la voiture-restaurant où vous pouvez déguster votre mets préféré, jusqu'à cet étrange monde de la gare, véritable ville miniature, où le kiosque à journaux voisine avec le bureau de poste, le bureau de change avec la cabine téléphonique, la consigne à bagages avec le magasin d'articles pour voyages ? Quant aux trains internationaux, ils sont aujourd'hui équipés de manière à satisfaire les exigences les plus hétéroclites. La nuit, le voyageur peut se reposer dans une voiture à quatre ou à six couchettes par compartiment ou dans les voitures-lits à cabines individuelles ou pour deux ou trois personnes. Certains trains sont équipés de salons de coiffure, de compartiments spéciaux pour enfants, d'un service de secrétariat et même d'une voiture de bal. Enfin, le téléphone a fait son apparition à bord de certaines rames de luxe, lesquelles, dans un avenir qui n'est pas tellement lointain, seront agrémentées en outre de salles de spectacle et de la télévision en circuit fermé.

Ces réalisations ne doivent pas toutefois nous faire oublier le rôle essentiel du Rail : j'entends le rôle qu'il s'est donné, populaire, démocratique, et qu'il continue à servir, de toute la largesse de ses moyens, de ses possibilités. Ce rôle de conducteur de masses, le Rail le remplit chaque jour, et à toutes les occasions, que ses admirables « trains spéciaux » aient noms « trains d'écoliers », « trains d'ouvriers », « trains de vacances » ou qu'ils assurent, à l'entière satisfaction de l'usager, les déplacements de la foule lors de manifestations sportives, de pèlerinages, d'expositions. Le trafic « marchandises » ne le cède d'ailleurs en rien à son confrère, le « voyageurs ». Car, en ce domaine encore, le Rail entend affirmer son autorité, sa suprématie. Pour cette raison que le chemin de fer est le mode de transport le moins influencé par les conditions atmosphériques, c'est, du reste, à ses bons soins que recourent le trafic fluvial et le trafic routier lorsque neiges, gels ou verglas rendent impraticables le macadam et l'eau.

Le Rail, bien entendu, n'a pas qu'un rôle matériel. S'en contenta-t-il, d'ailleurs, jamais ? Tout jeune, en multipliant ses moyens, en raccourcissant les distances, il avait aidé à la diffusion des journaux et des livres, il avait rapproché les hommes, les idées. Balbutiant, il apparaissait déjà comme une force sociale, morale, éminemment humanitaire. Aujourd'hui qu'on nous apprend à ne plus penser en pays, mais en communauté, en continent, il entend, au sein des remous qui bouleversent les assises de notre vieille

terre, jouer un rôle politique. En fait, le Rail veut l'Europe. Non pas seulement parce que, de tout temps, il s'est senti trop à l'étroit dans le cadre national, parce que, organisme multinational, c'est à l'échelle du continent qu'il atteindra son plein épanouissement, parce qu'il a besoin de l'Europe, mais aussi parce qu'il sait que les grandes lignes ferroviaires constitueront l'ossature fondamentale des échanges internationaux, parce qu'il sera la charpente de l'Europe, parce que l'Europe a besoin de lui et qu'il n'a de hâte qu'elle se fasse, pour sa plus grande gloire à elle et à lui.

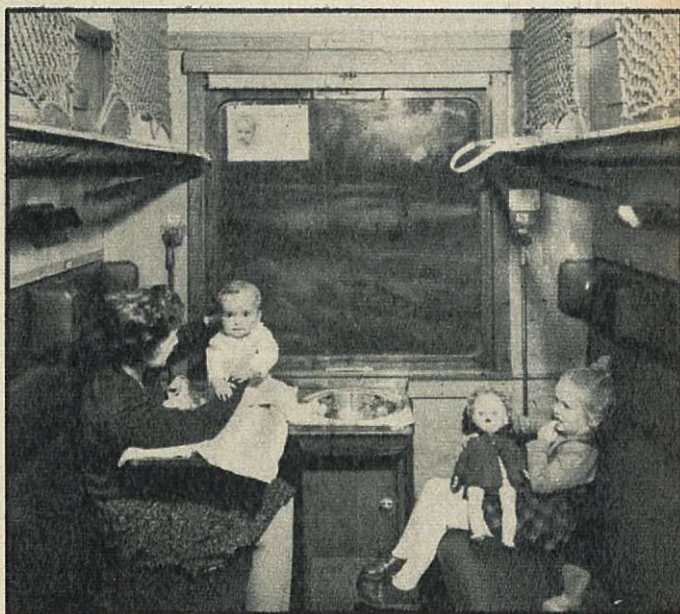
Cette conscience de l'Europe, le Rail l'a ressentie dès ses jeunes années. N'est-ce pas depuis 1872 que se tient la « Conférence européenne des Horaires et des Services directs » ? N'est-ce pas en 1882 que l'« Unité technique » fixait les conditions de circulation du matériel roulant à travers les frontières ? N'est-ce pas en 1884 qu'à l'initiative de la Belgique se réunissait pour la première fois, à Bruxelles, le « Congrès international des Chemins de fer » ? N'est-ce pas en 1890, encore, que les bases de la « Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer » — la C.I.M. — étaient jetées en Suisse ? Il y a soixante-douze ans, des hommes faisaient admettre, dans un traité intergouvernemental, un droit supranational des transports, grâce auquel, sous le couvert d'une lettre de voiture unique, un wagon de marchandises allait être lancé d'un bout à l'autre de l'Europe. Il y a soixante-douze ans, des hommes appelés cheminots pensaient déjà « européen ».

Nombre d'organismes ferroviaires, depuis lors, se sont succédé sur la terre d'Europe. Les énumérer serait évidemment œuvre fastidieuse. Nous nous limiterons à citer la fameuse « Convention Europ », cette magistrale réalisation des chemins de fer de l'Europe occidentale.

D'abord établie en 1951 entre la Société nationale des Chemins de fer français et la Deutsche Bundesbahn, la « Convention Europ » s'est étendue, en 1953, à huit autres pays : Autriche, Belgique, Danemark, Italie, Grand-Duché de Luxembourg, Pays-Bas, Sarre et Suisse. Que cette institution soit, sur le plan économique, d'une importance primordiale pour le Rail, est-il nécessaire de le souligner ? Mais l'Europ est bien plus, beaucoup plus qu'une institution commerciale. Un symbole, une prédestination, une annonce. L'Europ, c'est un commencement d'Europe. C'est un souffle de paix qui court sur les forêts, par-delà les frontières, les rideaux, les barrières. C'est Marseille qui retrouve Liège, c'est la Garonne mariée au Rhin. C'est Europe revenue, la jolie fille d'un grand roi, que le dieu Jupiter conduisit aux rivages de Crète, et qui donna son nom au pays d'Occident.

Des années ont passé depuis le jour où, unissant Strasbourg à Bâle, un train, pour la première fois,

franchissait les barrières des hommes. Aujourd'hui que les ponts-levis consentent à s'abaisser, le Rail, résolument, s'applique à abolir les murailles de la forteresse. Dernières nées des réalisations communes du Chemin de fer européen, les T.E.E. — Trans-Europ-Express —, rames de grand luxe, qui relient entre elles quatre-vingts villes d'Europe, sont dispensées des formalités aux frontières. Les opérations de contrôle douanier et de police se font à bord des trains, durant le parcours, et avant d'arriver au poste frontière, où l'arrêt n'est pas plus long que celui de n'importe quelle gare de l'intérieur. A leur tour, les « Trans - Europ - Express - Marchandises » (T.E.E.M.) viennent de prendre le départ, tandis que les « Express du Soleil de Minuit » emportent jusqu'aux blancs confins de la Norvège des voyageurs de toutes les régions de l'Europe occidentale. Un Rail européen est en train de naître, admirable entité, qui nous convie au plus exaltant des espoirs, à cette



Compartiment « nursery » dans un train norvégien de long parcours.

Europe tant et si souvent voulue, éternellement déchirée, éternellement revoulue.

Ainsi, en ces temps de psychose, quand, sur les bancs des sénats et des chambres, les Grands, avec force péroraisons et claironnant panache, nous prédisent l'Europe pour demain, le Rail, à sa manière, combien plus pathétique, plus humaniste, la construit chaque jour. Et cette Europe qu'il veut, ce n'est pas un morceau d'Europe, un lambeau d'Europe, un semblant d'Europe ; c'est celle où courent ses trains, ses libres et vastes trains, de Paris à Moscou, des sierras des Castilles aux marches de l'Oural, et cette Europe qu'il nous donne, c'est une Europe vraie, la grande, la seule, la magnifique Europe — patrie de nos patries.

R. G.