

Sur la Locomotive de la " Flèche d'Or "

*Une machine qui mange 4.000 kilos de charbon
en trois heures.*

Quand j'arrivai en gare du Nord, du wagon-restaurant de la *Flèche d'Or* émanait un fumet précieux. Sur le quai, devant les portes d'accès aux luxueux Pullman, des petits bancs s'offraient aux pieds des jolies femmes qui, ayant bu le porto à l'Opéra, déjeunent quelque part entre Chantilly et la Manche, et seront à Londres pour l'heure du thé.

De par l'extrême amabilité de la Direction des Chemins de fer du Nord, je me trouvais sur ce même quai, mais en cote bleue, et assez loin des wagons-salons. J'allais faire le beau voyage sur la locomotive même, au cœur et au cerveau — si l'on peut ainsi, au mépris de l'anatomie, confondre ces deux organes — du train fashionable. Et, chose curieuse, mon permis de « locomotive » m'était délivré en vertu d'un décret royal de 1846.. On ignorait pourtant, alors, le 120 dans l'heure !...

Que je vous présente mes compagnons de route : M. Terby, inspecteur à la traction, ancien mécanicien, ancien chauffeur, 63 ans d'âge et 38 de service, médaille militaire et légionnaire, et premier essayeur de la *Flèche d'Or*, qu'il mena de Paris à Calais en 2 h. 50 alors que maintenant, à 100 à l'heure, on couvre la distance en un peu plus de 3 heures, un homme amoureux de son métier, comme on ne sait plus aimer.

Puis Manouvrier, mécanicien, lui, un amoureux de sa machine, jovial, souriant, blond au départ, noir à l'arrivée ; et Lefrançois, chauffeur, brun de poil, gai, alerte, solide. Avez-vous bien entendu ces noms : Manouvrier, Lefrançois ? Sont-ils bien de chez nous ces deux camarades qui vont me faire vivre 180 minutes choisies ?

Le train ? Dix voitures, faisant environ 500 tonnes ; une machine pesant, avec son tender, environ 150.000 kilos, car elle emporte, pour viatique, 4 tonnes de charbon et 27 tonnes d'eau.

La locomotive ? Une superpacifique, masse énorme, râblée, trapue, veinée de tubulures fines et compliquée de rouages délicats qui font penser à quelque montre géante.

Notre régime de marche ? Nous atteindrons le 102 au kilomètre 5. Nous tiendrons le 100 jusqu'au kilomètre 27, haut de la rampe de Survilliers, pour descendre sur Chantilly à 120. Nous passerons Creil à la vitesse réglementaire de 90, monterons progressivement jusqu'à 112 vers Clermont et le sommet de la rampe au kilomètre 86 nous verra passer à 100. Au kilomètre 100, nous aurons roulé 59 minutes ! La gare d'Amiens ne se laisse aborder qu'à la vitesse réduite de 40 kilomètres. D'Ailly à Abbeville, ce sera du 120. Nous ferons à cette ville la politesse de ne la brûler qu'à 90 à l'heure. Puis des travaux de réfection nous obligeront à aller au pas : 30 kilomètres, n'est-ce pas du pas ? Et parallèlement au bateau qui vient de stopper, à la seconde précise, nous aborderons au quai maritime de la gare de Calais.

* * *

Ce fut, d'abord, la marche tâtonnante, eût-on dit, dans le dédale des voies parisiennes. Puis, avec chaque rail qui venait mourir sous nos roues, une assurance plus grande et l'ivresse grandissante de la fuite. Les pauvres trains de banlieue, qui font si souvent dans le jour la même route, nous avaient « semés » au départ. Au revoir, braves escarabots ! Tout à l'heure, il n'y aura plus que le double ruban de notre chemin de fer, qui vous est interdit, et nous deviendrons vertigineux.

Lefrançois a ouvert la gueule rose et blanche du foyer, et le charbon disparaît dans la bouche de feu. Trois heures durant, j'admirerai la vigueur de son geste, la précision de son rythme, l'intrépidité de son action. Il y a dans son mouvement cadencé, dans son effort discipliné, une beauté morale et une beauté sportive, et quelque chose de sculptural. Lui, dents blanches dans un visage noir de suie, de cambouis et de sueur, superbe comme un diable déchainé,

et souriant comme un brave homme, cassera, chargera et secouera 4 tonnes, 4.000 kilos de charbon, du tender délesté à la machine dévorante. Savez-vous ce que sont 4 tonnes? Et qu'elles représentent 800 pelletées de 5 kilos? Et que cela fait une pelletée aux 15 secondes? Et que le charbon n'est pas le seul aliment que réclame l'animal?

Et voici Manouvrier. Il est l'œil du train, sa pensée. Trépidant sur le tablier mouvant, les mains aux leviers, attentif aux signaux qui font un appel vertigineux et s'enfuyaient sans se demander si l'on a compris, et calme, sûr, précis, il mène la danse, règle la marche, conduit l'ouragan.

Une minute de défaillance, un arrêt qu'on omet, une courbe qu'on brutalise au lieu de l'épouser, une descente au vertige de laquelle on se fie, et c'est l'irréparable!

Derrière Manouvrier, derrière nous, des gens mangent, lisent, dorment ou regardent s'enfuir le monde : qui donc pense à Manouvrier, maître du destin?

Ainsi, nous allons. Il me semble à chaque instant que la machine va échapper aux mains qui la disciplinent, que ses soubresauts vont se terminer par une ruade et qu'elle fuira, tête de train aveugle, ayant « vidé » les petits dompteurs que nous sommes. Les villes, les villages, les hameaux défilent aussi vite que, sous nos doigts, leurs noms aux pages d'un indicateur. Un tunnel, passe-boule noir, offre son ancre, si petit, si étroit, qu'on croit n'y jamais pénétrer, pour s'ouvrir tout d'un coup et vous aspirer avec un « aouh » d'ogre. Nous tressautons sur les aiguilles qui guideront vers de paisibles destins des trains de marchandises. Nous survolons des ponts. Nous étonnons des gares, navrées de notre dédain et meurtries de notre fracas.

Et, contraste étrange, placidement, calmement, sans un regard pour nous, la garde-barrière, après notre passage,

baissera le signal de couverture, à la main le tricot commencé. Et, sans le moindre émoi, les ouvriers qui gardent à cette ligne magnifique son cachet de propreté, de netteté, de luxe, poseront un instant leurs pelles, se disant seulement : « Il va bientôt être passé, ce bougre-là ! »

Ce bougre-là, c'est nous, exaltés de vitesse et pétris de raison.

Manouvrier et Lefrançois, âmes de la *Flèche d'Or*, le train le plus rapide du vieux monde, dévoreurs d'espace, maîtres de la vitesse et maîtres de notre destin, je vous ai, trois heures durant, admirés simplement, bêtement. Je n'ai jamais su vous séparer de la machine merveilleuse, vous abstraire de cette vie mécanique qui m'émerveillait.

* * *

A Calais, au dépôt des machines, m'attendaient une cuvette d'eau chaude et une serviette rêche. J'y laissai le charbon que mes traits portaient sans grâce, mais qui mettait une beauté nouvelle aux visages laborieux de mes amis de route. Eux, chiffons en mains, avant le repos de leurs nerfs et de leur cœur, amoureux, passionnés, faisaient déjà la toilette précieuse de la Machine, leur maîtresse soumise, toutes bielles endormies, comme sensible à la caresse des hommes qui l'avaient domptée...

Et, pour combien de machines, combien de Manouvrier et de Lefrançois!

Jean de Lascouettes.

Note de la Rédaction du Tampon. — Extrait d'un journal de modes français dont le rédacteur a été autorisé à faire le voyage en locomotive!