René Barjavel

Ravage

folio

COLLECTION FOLIO

此为试读,需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

René Barjavel

Ravage

Denoël

© *Éditions Denoël, 1943.*

À LA MÉMOIRE
DE MES GRANDS-PÈRES,
PAYSANS

PREMIÈRE PARTIE

Les temps nouveaux

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

« *Vos gratte-ciel ? Ils sont bien petits !* »

(Déclaration de Le Corbusier
aux journalistes new-yorkais.)

François Deschamps soupira d'aise et déplia ses longues jambes sous la table.

Pour franchir les deux cents kilomètres qui le séparaient de Marseille, il avait traîné plus d'une heure sur une voie secondaire et supporté l'ardeur du soleil dans le wagon tout acier d'un antique convoi rampant. Il goûtait maintenant la fraîcheur de la buvette de la gare Saint-Charles. Le long des murs, derrière des parois transparentes, coulaient des rideaux d'eau sombre et glacée. Des vibreurs corpusculaires entretenaient dans la salle des parfums alternés de la menthe et du citron. Aux fenêtres, des nappes d'ondes filtrantes retenaient une partie de la lumière du jour. Dans la pénombre, les consommateurs parlaient peu, parlaient bas, engourdis par un bien-être que toute phrase prononcée trop fort eût troublé.

Au plafond, le tableau lumineux indiquait, en teintes discrètes, les heures des départs. Pour Paris, des automotrices partaient toutes les cinq minutes. François savait qu'il lui faudrait à peine plus d'une heure pour atteindre la capitale. Il avait bien le temps. En face de lui, la caissière, les yeux mi-clos, poursuivait son rêve.

Sur chaque table, un robinet, un cadran semblable à celui de l'ancien téléphone automatique, une fente pour recevoir la monnaie, un distributeur de gobelets de plastec, et un orifice pneumatique qui les absorbait après usage, remplaçaient les anciens « garçons ». Personne ne troublait la quiétude des consommateurs et ne mettait de doigt dans leur verre.

Cependant, pour éviter que les salles de café ne prissent un air de maisons abandonnées, pour leur conserver une âme, les limonadiers avaient gardé les caissières. Juchées sur leurs hautes caisses vides, elles n'encaissaient plus rien. Elles ne parlaient pas. Elles bougeaient peu. Elles n'avaient rien à faire. Elles étaient présentes. Elles engraissaient. Celle que regardait François Deschamps était blonde et rose. Elle avait ces traits reposés et cet âge indéfini des femmes à qui les satisfactions de l'amour conservent longtemps la trentaine. Elle dormait presque et souriait. D'un cache-pot de cuivre posé sur la caisse, sortait une plante verte ornée d'un ruban grenat éteint. Les feuilles luisantes encadraient, de leur propre immobilité, l'immobilité de son visage. Au-dessus d'elle au bout d'un fil, se balançait imperceptiblement le cadran d'une horloge perpétuelle. Les chiffres lumineux touchaient ses cheveux d'un reflet vert d'eau, et rappelaient aux voyageurs distraits que cette journée

du 3 juin 2052 approchait de sept heures du soir, et que la lune allait changer.

François Deschamps sentit qu'il allait s'endormir à son tour s'il continuait à contempler la dame blonde. Il bâilla, passa ses doigts écartés dans ses cheveux noirs coupés en tête-de-loup, se leva, empoigna sa valise et sortit.

Sur la porte, la chaleur le frappa de la tête aux pieds.

Une automotrice à suspension aérienne entra lentement en gare, vint s'arrêter à la hauteur du panneau qui portait les mots : direction Lyon-Paris. Elle rappelait par sa forme élancée les anciens vaisseaux sous-marins.

François trouva un siège libre à l'avant du véhicule. Des appareils conditionneurs entretenaient dans le wagon une température agréable.

A travers la paroi transparente, les voyageurs qui venaient de s'asseoir regardaient avec satisfaction ceux qui venaient de sortir et qui se pressaient, trottaient, se dispersaient, vers la sortie, vers la buvette, vers les correspondances, fuyaient la chaleur qui régnait sous le hall de la gare.

Une sirène ulula doucement, les hélices avant et arrière démarrèrent ensemble, l'automotrice décolla du quai, accéléra, fut en trois secondes hors de la gare.

François avait acheté les journaux marseillais du soir, de la bière dans un étui réfrigérant, et un roman policier.

Au guichet, il avait reçu, en même temps que son billet, une brochure luxueusement imprimée. La Compagnie Eurasiatique des Transports y célébrait le trentième anniversaire des *Trois Glorieuses du remplacement*.

Âgé de vingt-deux ans, François Deschamps n'avait pas vécu la fièvre de ces trois jours. Il en avait appris tous les détails à l'école, où les maîtres enseignaient une nouvelle Histoire, sans conquêtes ni révolutions, illustrée de visages de savants, jalonnée par les dates des découvertes et des tours de force techniques. Ces « trois glorieuses » pouvaient être considérées, pour l'époque, comme un exploit peu ordinaire.

Elles constituaient en quelque sorte la charnière de l'âge atomique, marquaient le moment où les hommes, sursaturés de vitesse, s'étaient résolument tournés vers un mode de vie plus humain. Ils s'étaient aperçus qu'il n'était ni agréable, ni, au fond, utile en quoi que ce fût, de faire le tour de la Terre en vingt minutes à cinq cents kilomètres d'altitude. Et qu'il était bien plus drôle, et même plus pratique, de flâner au ras des mottes à deux ou trois mille kilomètres à l'heure.

Aussi avaient-ils abandonné presque d'un seul coup, tout au moins en ce qui concernait la vie civile, les bolides à réaction atomique, pour en revenir aux confortables avions à hélice enveloppante. Ils avaient dans le même temps redécouvert avec attendrissement les chemins de fer, sur lesquels circulaient encore des trains à roues et à propulsion fusante, chargés de charbon ou de minerai.

Pour répondre au désir des populations, il avait fallu aménager les voies ferrées, remplacer les rails par la poutre creuse, et les convois à roues par des trains suspendus. Car, si l'on avait décidé qu'il n'était pas plaisant d'aller trop vite, si l'on criait qu'on avait envie de remonter « dans le train » comme grand-père, on n'aurait tout de même pas accepté de s'asseoir dans

une brouette poussive qui se traînait sur le ventre à trois cents kilomètres à l'heure.

Sur la ligne Nantes-Vladivostok, les plans de remplacement avaient prévu la construction, partout où ce serait possible, de la voie aérienne sur l'emplacement même de l'ancien chemin de fer, afin d'utiliser ses ouvrages d'art.

D'autre part, il était nécessaire d'éviter une longue interruption du trafic, qui eût bouleversé la vie de deux continents. Les ingénieurs firent donc forger d'avance les milliers de kilomètres de l'énorme poutre creuse dans laquelle devaient rouler les poulies de suspension, firent assembler les pièces des millions de potences destinées à la soutenir, imaginèrent et construisirent pour chaque tunnel, chaque viaduc, des moyens spéciaux d'attache de la poutre conductrice. Le tout fut transporté sur place. Des équipes de monteurs spécialistes entourées de multitudes de manœuvres s'entraînèrent pendant six mois à faire les gestes nécessaires.

Quand il ne manqua plus un boulon, quand chaque ouvrier sut exactement quel serait son travail de fourmi dans la tâche gigantesque, des voies de garage absorbèrent tous les trains « à roulettes » dont ce fut le dernier voyage.

Le long de l'immense ruban qui traversait l'Europe et l'Asie, à la même seconde, des millions d'hommes se mirent au travail.

Dirigés par des nuées d'ingénieurs et de chefs d'équipe, crispés sur mille sortes d'outils rageurs, aidés par des machines gigantesques, broyeuses de rochers, mâcheuses d'acier, encouragés par des haut-parleurs qui leur jetaient des exhortations et des hymnes, éclairés la nuit par des diffuseurs qui conti-

nuaient la lumière du soleil, entourés de nuages de vapeur et de poussière, assourdis par le vacarme : coups, chansons, stridulations, ronronnements, hurlements de moteurs, cris poussés en vingt langues différentes par les populations accourues, ils arrachèrent, plantèrent, boulonnèrent, soudèrent, achevèrent en trois jours l'édification du chemin de fer suspendu, neuvième merveille du monde, qui reliait Nantes et Marseille à Vladivostok.

Il se but, pendant ce tour de force, le long de la voie, de l'Atlantique à la mer du Japon, vingt millions d'hectolitres de vin. Un cinquième fut absorbé par les ouvriers, le reste par les spectateurs. De cela, la brochure ne parlait point.

Des ministres de toutes les nations traversées inaugurèrent la ligne, à six cents kilomètres à l'heure. Le trafic normal suivit aussitôt.

C'étaient bien là trois glorieuses journées du début de ce XXIe siècle, qui, sa cinquantième année dépassée, semblait mériter définitivement le nom, qu'on lui donnait souvent, de siècle Ier de l'Ère de Raison.

Pourtant, entraîné à une grande vitesse, sans secousses, sans autre bruit que le ronflement des hélices et le froissement de l'air sur les murs du wagon, François Deschamps ne se sentait pas tout à fait à son aise. De tempérament actif, il aimait se servir de ses muscles, possédait le goût d'intervenir partout, chaque fois qu'il pouvait le faire de façon utile, et nourrissait l'ambition de diriger sa vie, au lieu de se laisser entraîner par les événements. Enfermé dans ce bolide, il s'estimait réduit à un rôle trop ridiculement passif. Chaque fois qu'il prenait le train ou l'avion, il éprouvait la même impression d'abdiquer une partie de sa volonté et de sa force d'homme.

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com