

MARCEL NOPPENY

Les dix Plaies de la Route



ÉDITIONS S. L. F.
LUXEMBOURG

1950

LES DIX PLAIES DE LA ROUTE

Du même auteur;

POESIE

Le Prince Avril

Paris, Messein, 1907

De Myrrhe, d'Encens et d'Or

Luxembourg, Floréal, 1909

Signes sur le Sable

Luxembourg, Editions S.E.L.F., 1949

HISTOIRE

Voix étrangères

Luxembourg, Buck, 1909

Luxembourg 1830. La Révolution belge et la Presse luxembourgeoise

Luxembourg, J. Beffort, 1930

Des Lions de Rémont aux Lions de Trémont: Histoire d'un Hôtel de Ville

Luxembourg, J. Beffort, 1932

... à Luxembourg, autrefois ... Ier et 2me volume

Luxembourg, J. Beffort, 1936-1938

TOURISME

... en Luxembourg aujourd'hui ...

Editions S.E.L.F. Strasbourg, Imprimerie nouvelle, 1935

Tourisme bimillénaire

Luxembourg, Edition du Livre du Centenaire, 1939-1948

BIOGRAPHIE

Fresez paysagiste et son Époque

Luxembourg, P. Linden, 1932

L'Oeuvre multiple de Nicolas Liez

Luxembourg, P. Linden, 1933

Victor Hugo dans le Grand-Duché de Luxembourg

Luxembourg, Editions S.E.L.F., 1948

BEAUX-ARTS

Les Collections d'Art de la Ville de Luxembourg: Le Musée Pescatore; La collection Lippmann

Luxembourg, Editions S.E.L.F., 1949

MARCEL NOPPENY

Les dix Plaies de la Route



EDITIONS S. E. L. F. LUXEMBOURG

1950

Tout exemplaire non revêtu de la griffe de l'auteur
sera réputé contrefait.

A handwritten signature in black ink, reading "Marcel Noppeney". The signature is written in a cursive style with a long, sweeping tail that extends to the right.

Photos de la Revue Illustrée
Dessins de Gab

Tous droits réservés
Copyright by Marcel Noppeney

A

A.I.A.C.R., F.I.A.A.C.F.A.C.B.A.C.L.A.C.H.A.C.C.T.C.L.F.I.T
M.U. C.C.P. A.C.A.L. E.T.C.E.T.C.E.T.C.

ce livre est dédié

par

le président de la Commission de Tourisme
de l'Automobile-Club Luxembourgeois
délégué de la Fédération internationale
des Automobiles-Clubs
membre d'honneur du Touring-Club luxembourgeois
président d'honneur honoraire de Motor-Union

AVANT-PROPOS

Les dix plaies de la Route.

Il y en a sans doute davantage.

Il y en a peut-être moins.

Mais le compte est biblique.

Comme les dix commandements de Dieu. Et surtout comme les dix plaies d'Égypte.

Lesquelles, contrairement à l'opinion courante, étaient bien dix et non pas sept, ce nombre étant réservé, entre autres, aux sages de la Grèce et aux merveilles du monde.

D'ailleurs, dix est le nombre parfait selon Pythagore.

Et cela seul suffirait à me justifier.



Estimables lecteurs, et vous, lectrices bien plus estimables encore, et vous, enrôlés très précieux — comme dirait Rabelais — dans la grande confrérie routière: piétons, cyclistes, motocyclistes, automobilistes, conducteurs de camions et de camionnettes, chauffeurs d'autobus et d'autocars, passagers des tortillards, usagers des tramways, préposés à la garde du bétail ou à la surveillance des attelages, riverains de tout genre, entrepreneurs même marrons, confrères et collègues plus ou moins spécialistes, légiférant ou rédigeant, vous tous, enfin, qui de loin ou de près touchez à la route ne serait-ce que du bout de l'orteil, il est inutile que vous tombiez sur moi à bras raccourcis sous prétexte que je vous traîne dans la boue du chemin!

Avant de prendre la plume ou le clavier pour m'insulter par lettre anonyme ou articles de journaux, jetez, je vous prie, un coup d'oeil un peu moins inattentif sur les pages qui vont suivre. Vous reconnaîtrez que je ne vitupère que les excès en la matière et que je suis le premier à avouer ma propre culpabilité.

Que si l'un ou l'autre d'entre vous devait se sentir particulièrement frappé, qu'il ne s'imagine pas, pour cela, visé. Personne d'entre nous, à commencer par moi-même, n'a assez d'importance pour valoir des foudres personnelles.



POUR ENTRER EN MATIÈRE



La route, en tant qu'elle sert au déplacement des «usagers» (que les puristes me pardonnent l'emploi de ce néologisme), est une des rares choses dont je possède, ou crois posséder, quelques notions. Je tiens à bien préciser, ne serait-ce que pour couper l'herbe sous le pied de qui s'apprêterait à me dénier, vu mon incompetence professionnelle, le droit de traiter ce sujet, qu'en effet je n'ai aucune idée de la technique de la route, de sa construction, de son entretien, de son empièchement, de son goudronnage. Je me contente d'en avoir totalisé quelque cinq cent mille kilomètres, aux voyants de mes compteurs.

J'ai d'abord, à l'âge lacté, usé d'une voiture en osier, en forme de corbeille à pain, audacieusement qualifiée «victoria». Elle était montée sur quatre roues et mue par traction-arrière. Autrement dit, poussée par ma bonne.

Il y a quelques années, les gens de ma génération pouvaient encore rencontrer, avec attendrissement, l'un ou l'autre de ces véhicules, changé de destination et servant à coltiner au

marché des légumes de fraîcheur douteuse. Un parapluie, parallèle à la barre de direction, et une balance à deux plateaux complétaient le chargement. Actuellement, une camionnette deux tonnes remplace ce primitif moyen de ravitailler les villes en denrées potagères. Quant aux transports puérils, ils s'effectuent de nos jours à bord de décapotables, montées sur pneus confort et carrossées à l'américaine: émail, chrome et nickel. Seul, le moteur est resté le même.

Après un intérim pédestre, originellement à quatre pattes, j'ai fait du cheval. Du cheval mécanique. Ce cheval avait nom Bayard, comme la plupart de ses congénères. Il arborait une robe café au lait, une crinière aile de corbeau et des yeux farouches. Ses oreilles étaient flanquées de deux manivelles semblables à des cornes dont l'une seulement eût été menaçante.

Il fut remplacé par un tricycle, qu'on appelait alors un vélocipède. Mon vélocipède était de couleur rouge et possédait des pédales en forme de bobines, qui se dérobaient parfois à des talons trop énergiques. Il céda la place à un vélo de plus grand module, de couleur bleue, muni de pédales rectangulaires à claire-voie. Nous réussîmes un jour, l'un portant l'autre, le record de vingt-quatre kilomètres en cinq heures. J'en ai encore chaud.

Au tricycle bleu succéda un «grand bi» rouge, à jante de fer, sans caoutchouc. Nous faisons, lui et moi, coutumièrement, dix chutes par jour et douze kilomètres à l'heure. La roue motrice semblait presque freinée par la selle, à quoi j'accédais par deux échelons, dits marchepieds. Elle me paraissait immense, avec ses cent quinze centimètres de diamètre. Le «grand bi» rendit l'âme, écrasé par une voiture de déménagement, cependant que je roulais, sans dommage, dans le fossé.

Sans dédommagement aussi, du reste!

Prit sa succession un tricycle... à quatre roues. C'est comme j'ai l'honneur de vous le dire. Le siège — car je n'oserais jamais dire «la selle» — se trouvait au milieu géométrique entre deux routes parallèles, d'une taille tellement gigantesque, que mes dix ans ne les dépassaient pas de la tête. Mes mains se posaient sur deux poignées, dont l'une d'appui et fixe, et l'autre agissant sur une roue considérablement plus petite, placée à l'avant et préposée à la direction. Le

tout était caoutchouté de «plein», et ce «plein» avait près d'un centimètre d'épaisseur. Enfin, une roue minuscule, en fonte et veuve de tout bandage, à l'accoutumée planant dans l'espace à dix centimètres du sol, terminait un bras courbe prenant naissance sous le siège. Elle était destinée à servir de parachute au cas où, montant une côte de plus de deux centimètres d'inclinaison, j'eusse, à force d'insister sur les pédales, amené le véhicule à se cabrer comme un simple cheval de remonte.

Cet appareil n'autorisait qu'à du cinq à l'heure, en palier mais s'emballait aux descentes s'il se renversait aux montées. Il faisait, quand il s'avavançait majestueusement sur la chaussée vicinale, dont il occupait les trois quarts en largeur, l'épouvante des chevaux qui, à son approche, ruaient dans les brancards, et la terreur du bétail, qui prenait le large dès qu'il l'apercevait. Il pouvait d'ailleurs, indistinctement, être monté par un nain ou par géant!

Aussi, quelque insistance de ma part poussant à la roue — c'est le cas de le dire! — ma récente longueur d'entre-jambes aidant, et l'esprit sportif de ma famille faisant le reste — ce paradoxal instrument, bientôt, permuta avec l'objet de mes jeunes rêves. Et ce fut ma première bicyclette. Elle était anglaise, venait de Coventry, s'appelait Swift comme le père de Gulliver et coûtait exactement, tous frais, emballage, change et port compris, 501 francs 90 centimes.

Je vois encore la facture!

Je laisse aux mathématiciens chevronnés le soin de calculer ce montant de 1889 à la valeur du franc de 1950.

Depuis, j'ai eu maintes autres bicyclettes: dix-sept en tout, si je ne m'abuse: caoutchouc plein, caoutchouc creux, pseudo-pneumatique, pneumatiques divers; des anglaises, des allemandes, des américaines et surtout des françaises. Je n'ai jamais, sinon l'âge venu, été infidèle à la «petite reine». Si je l'ai lâchée pour la moto, je l'ai reprise. Si je l'ai re-lâchée pour l'auto, je l'ai re-re-preise. Et je la re-re-reprendrais bien encore, s'il n'y avait les côtes... Qu'attendent nos Ponts et Chaussées pour niveler tout le pays?

Comme j'ai été l'un des premiers à user mes fonds de culotte plus sur le cuir de la selle d'une bicyclette que sur la rugosité des bancs scolaires, j'ai été l'un des premiers, après un court stage sur «tricycle à pétrole», à me risquer sur une moto-

cyclette. Il y a de cela un demi-siècle ou à peu près. J'en vis défiler une anglaise, une belge, une américaine. Puis, bien qu'ayant goûté de l'auto, une française. C'est vous dire que je n'ai ménagé ni les kilomètres, ni les crevaisons. C'est vous dire aussi que j'ai été un fervent de ce sport, sport que j'aurais peut-être continué à pratiquer — comme Maurice Maeterlinck — jusqu'à un âge avancé, si la paresseuse répugnance que j'ai toujours éprouvée à réparer un pneu et mon besoin de sociabilité, ne m'avaient pas aiguillé, énergiquement et définitivement, vers l'automobile.

A présent j'ai, comme je le dis plus haut, largement dépassé en auto mon petit demi-million de kilomètres. Il n'est pas un pays de l'Europe continentale — hors l'U. R. S. S. — dont les pneus de mes successives voitures n'aient foulé le macadam ou la poussière, pour m'exprimer poétiquement. Mais j'ai aussi fait du tramway à chevaux, à air comprimé, à vapeur, à plots, à antenne et à accus. Du trolley et du métro. Du camion et de la camionnette. De l'autocar et de l'autobus. Du sapin et du taxi. Du fiacre et du handsome. De l'omnibus et du car alpin. Du téléphérique et du funiculaire. Du char à bancs et du landau de famille. Du braeck et du truc. Du trottoir roulant et de l'ascenseur. Du tombereau et du tape-cul. J'ai monté des ânes sur les plages, des mulets dans la montagne, des chevaux au manège, des dromadaires en Afrique et des éléphants au Jardin d'Acclimatation. J'ai fait de la prolonge d'artillerie, du pousse-pousse et de la filanzane. Du brancard d'hôpital, de la chaise à porteurs et du fauteuil roulant.... Et si je n'ai jamais fait du patin à roulettes (mais beaucoup de patin à glace!) ni de trottinette, c'est que, alors que j'avais l'âge où ces sports se pratiquent, ils n'étaient pas encore inventés.

Pour ce qui est du chemin de fer, dont le total kilométrique n'est pas non plus pour moi sans importance, il n'entre pas en ligne de compte quant à mes performances routières non plus que la navigation aérienne et la navigation maritime, car nous n'avons que faire ici des routes du ciel et de l'océan!

J'ose donc croire, qu'en considération de ce long stage accompli par voies et chemins, artères et assimilés, on voudra bien me reconnaître quelque compétence en la matière où ici je pénètre. Il en est qui n'en ont pas le centième à leur actif, ni

même le cent millième, mais qui n'en discutent, ergotent, écrivent et dogmatisent pas moins.

Donc, qu'on se rassure. Tout cela et tous ceux-là que, dans les pages qui vont suivre, je vitupère et abomine, dénonce et persécute, moque et ridiculise, débîne et poursuis, j'en ai été et continue d'en être: cycliste, piéton, détenteur de quadrupèdes et de volatiles, voire de camionnettes, riverain construisant, automobiliste et motocycliste, usager du rail, cocher d'occasion, et cavalier de raccroc, perpétreur de code routier, que sais-je encore?... Si je n'ai pas été jusqu'à faire de l'auto-stop professionnel, il ne m'est pas moins arrivé d'esquisser, parfois, le signe de la détresse et de solliciter l'hospitalité d'une auto samaritaine ou la remorque d'un camion altruiste. Je me suis rendu coupable de contraventions flagrantes au Code de la Route, de maints excès de vitesse, de maints stationnements illégaux. J'ai doublé en brute, tenu ma gauche, écrasé des chiens. Usant du rail, tramway compris, j'eusse été bien marri de n'en pouvoir rien faire. Cycliste ou piéton, j'ai voué mille fois aux plus infernaux dieux l'auto brutale, subreptice et pressée, qui me souffletait au passage. Motocycliste ou automobiliste, j'ai, à l'adresse de quiconque m'empêchait de rouler selon mes convenances personnelles, proféré et remâché des injures définitives. Riverain d'une grand-route, si je n'ai pas, sur celle-ci, empiété, je n'en ai pas moins souhaité à tous les diables tant la propulsion mécanique que la traction chevaline, destructrices de mon repos.

Bref, des dix plaies de la route, il n'en est point à laquelle je n'aie largement contribué!

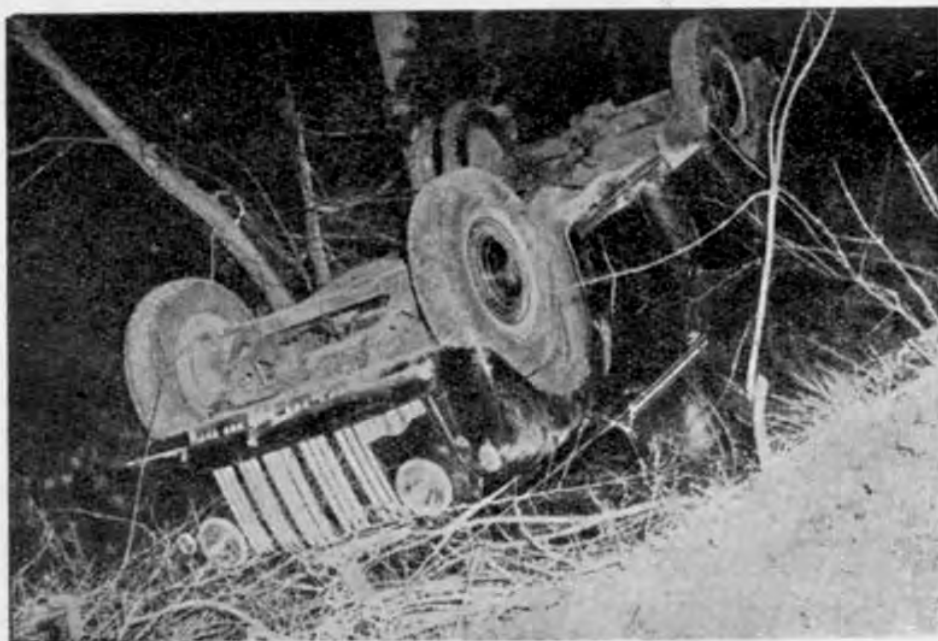
Cela posé, comme on dit en math, je suis prêt à reconnaître que la grande majorité des tenants de la route sont tous gens de bonne compagnie, polis, fins, délicats, courtois, généreux, altruistes et antialcooliques; pleins de civilité et de savoir-vivre, de bonne grâce et de distinction; débordant de sobriété et de complaisance; rompus aux usages, affables, amènes; maîtres du guidon, as du volant, roi des rênes, bipèdes exemplaires, watmen incomparables, riverains de tout repos, usagers idéaux; en bref, parangons de toutes les vertus, dignes de servir de modèles à tous ceux que leur profession, leur volonté ou celle d'autrui, leur plaisir, la nécessité ou simplement le hasard

mettent d'une façon quelconque en rapport avec l'objet de ce livre.

Ainsi éviterai-je l'animosité de mes lecteurs, et aurai-je la joyeuse certitude de contenter tout le monde et le sentiment reconfortant de ne mécontenter personne. Car chacun, en me lisant, pourra se dire, avec raison et en conscience: «Ce n'est pas de moi qu'il est ici question, mais d'un autre.»

Car, «des autres» il en est! Il n'en est que trop! Les journaux débordent de faits-divers consacrés aux seuls accidents de la route. Les cliniques s'emplissent des victimes de leur propre imprudence ou de celle d'autrui. Les hôpitaux en regorgent. A tous les tournants, les arbres, les poteaux, les balustrades des ponts, les pignons avancés des maisons portent les traces des plus déplaisantes rencontres. La gendarmerie, la police sont sur les dents. La Faculté ne dort plus. L'insouciance de la vie humaine, la brutalité, la violence, la hargne et l'égoïsme s'épanouissent sur la route plus que partout ailleurs et plus que partout ailleurs s'y unissent à la bêtise et à la prétention.

Ne croyez donc pas, je vous en prie, ne croyez pas à quelque animosité particulière de ma part, et que personne d'entre vous ne se sente désobligé. Mais que chacun batte sa coulpe comme moi et admette, avec contrition, qu'il n'est pas aussi pur qu'il s'en voudrait donner l'air. Il verra alors dans ce livre une tentative seulement de dire plaisamment des choses sérieuses.



I

LES PIETONS.

Comment peut-on être piéton!

(Montesquieu. Lettres persanes.)



A tout seigneur, tout honneur!

Toutefois.....

Le piéton, en effet, part d'un principe entièrement faux:

«La route, affirme-t-il, est à moi, par droit de naissance!»

Admirons la constance du piéton et son âme impavide! Lui et ses pareils se feront bientôt écraser jusqu'au dernier pour la défense de ces droits imaginaires.

L'automobiliste se place à un point de vue non moins inexact.

«La route, soutient-il, est mienne par droit de conquête!»

Admirons tout autant son courage et sa constance! Lui et ses pareils se feront, eux aussi, hacher jusqu'au dernier, pour la défense de ces droits, à peine plus motivés.

Mais si la route était réellement à l'usage de l'un seulement de ces deux antagonistes, le piéton individuel en serait glorieusement exclu.

C'est comme j'ai l'avantage de vous le dire!



La route, à l'origine, a été créée pour le charroi.

A l'heure qu'il est elle doit, avant tout, être consacrée au transport mi-lourd, mécanique et rapide, qui est le charroi moderne.

Les plus récents règlements sur la circulation énumèrent les droits et devoirs des piétons. Jusqu'à ce jour on leur avait accordé tous les droits, plus encore une demi-douzaine, mais on ne leur avait jamais imposé aucun devoir. De là, le plus souvent, les accidents dont ils sont actuellement encore les infortunées victimes, car, en majorité, ils persistent dans des droits qu'ils s'imaginent acquis. En réalité, ils ont droit au trottoir et à l'accotement. Ils n'ont pas droit à la chaussée, sauf exception. C'est normal, c'est logique. Pourvu qu'ils s'y conforment! Ajoutons que le règlement de police sur la voirie, prononce l'interdiction «de s'arrêter sur les trottoirs pour former des groupes de deux ou plusieurs personnes pouvant entraver le passage.» Voilà qui va navrer les vieilles et jeunes pintades jacassant en chœur, plantées en demi-cercle sur nos étroits trottoirs, et les intarissables pies-borgnes installées à demeure à tous les coins de rue.



La piste, la sente, la laie et le randon, le chemin muletier et celui, «montant, sablonneux, malaisé», consacré par la fable, suffisent au piéton. Celui-ci est souple, svelte, léger, il est agile, il est sportif ou prétend l'être; il passe partout, se faufile partout, est partout à la fois. À lui le trottoir exclusif, le bas-côté de la route, exclusif aussi, l'accotement, la banquette, le sous-bois ombreux, l'allée ex-cavalière, les sentiers remplis d'ivresse, le vert velours des prés, le pourpre tapis des feuilles mortes, le bocage plein de mystère et autres balançoires...

Mais qu'il ne s'imagine pas, ce poids-plume, ce poids-mouche, que c'est pour la semelle de ses bottes ou pour le Louis XV de ses talons, qu'on entasse granit, ciment, pavés, goudron, macadam, bitume, asphalte, béton et westrumite, que les Romains créèrent des ouvrages indestructibles et que l'on dépense des milliards dans toutes les parties du monde!

Dont, annuellement, chez nous, plusieurs petits millions prélevés sur l'automobile.



La grande force dont le piéton dispose est le sentiment qu'il est la majorité! Cette majorité, il la gardera à jamais. Dût

chacun, quelque jour, avoir sa bagnole, il y aura, nonobstant, plus de piétons en fonction que d'automobilistes et assimilés, en fonction également.

Car, quoiqu'on fasse, il y a des moments dans la vie où l'on progresse autrement que par des moyens mécaniques.

D'ailleurs, nul n'est plus «piéton» que l'automobiliste dès qu'il n'est plus à son volant et qu'il déambule *pedibus cum jambis* . . .

Piéton dans toute son infamie et avec toutes ses tares!

Piéton dans toute son ignominie et avec tous ses vices!

Piéton dans toute sa déchéance et avec toutes ses hontes!

L'abominable, le répugnant, le criminel, le repréhensible, l'odieux, l'exécrable et monstrueux piéton!

Le piéton, excrément de la terre, abomination du genre humain!

Comme vous! Comme moi!



Donc:

Le piéton à l'horreur de l'automobiliste.

En revanche il dégoûte profondément celui-ci.

Jusqu'à l'écoeurement!

Jusqu'à la nausée!

Jusqu'au vomissement!

Ou, aussi, jusqu'à l'indifférence la plus souveraine!



Voici le piéton du premier âge. Bipède par définition, il est parfois quadrupède de fait. On le rencontre le plus souvent dans l'intérieur des localités. Il est imperceptible et subreptice; il surgit de derrière le tas de fumier, la meule de foin, la charrette au repos, avec la soudaineté d'un cataclysme, et cela au moment même où vous passez. Le plus souvent, il a le poil blond, la morve au nez et les pattes crasseuses. Il est vraisemblablement sourd et probablement aveugle. Un peu plus âgé, s'il quitte son gîte, c'est en courant sans raison apparente et en persistant à ne point sembler remarquer votre venue. Au repos, il vous tire la langue, vous jette des pierres et éprouve une jouissance sans seconde à couvrir votre carrosserie de détritrus de nature variée, mais imperturbablement malodorants.

Voici le piéton adolescent: pris individuellement, il n'est nocif que par exception; il semble se rendre compte que si le bas-côté de la route est à sa libre disposition, la chaussée ne fait pas partie de son patrimoine. En groupe, il est hâbleur, insolent, mal embouché, grossier et, par souci de gloriole, passablement imbécile; mais il cède le pas à temps ou presque et, le plus souvent, l'intérêt qu'il prend au sport en général et son aptitude à reconnaître votre marque à la forme du capot et de la calandre, l'emportent sur l'envie qu'il a de briller aux yeux de ses camarades par sa prétendue insouciance du danger et sa virtuosité dans l'injure.



A deux, de sexe différent, particulièrement vers le soir, le piéton adolescent est entièrement inoffensif; il recherche alors l'ombre des grands arbres, et l'auto qui passe est bien le cadet de ses soucis.



Le piéton adulte, seul, à deux ou à plusieurs, est la variété la plus répandue et la plus dangereuse. «La grand-route est à moi, c'est à vous d'en sortir!» Cet être vénimeux et ambulante se coltine coutumièrement aux environs des gares, le dimanche soir, et ses clameurs sont assourdissantes. Il professe une phobie excessive des phares destinés à éclairer votre route et à en reconnaître les abords, afin d'éviter, dans la mesure du possible, des collisions fâcheuses. Entre 20 et 30 ans, il se croit admirable et trouve des camarades qui partagent cette illusion. Il se plante alors, à plusieurs, au beau milieu de la route, les mains dans les poches, le cou entre les épaules, la lèvre dédaigneuse. Et à la toute dernière seconde, au moment où, comptant vainement sur un dernier sursaut de ce que les bobards des philosophes prétendent être le signe distinguant l'homme de la bête, c'est-à-dire la raison, vous calez votre moteur, nez à nez avec le personnage, il se déplace avec un rictus de mépris.

«Et flatteurs d'applaudir!»

Si vous voulez assister à une attaque d'épilepsie aggravée d'une crise de folie furieuse, arrêtez votre voiture devant que l'escrogriffe se mobilise et, le chapeau à la main, priez-le avec

suavité d'excuser la liberté grande que vous prenez à son endroit en usant de la route sans l'avoir prévenu.



Arrivé à un certain âge, le piéton adulte «se range des voitures». C'est le cas de le dire! Mais il le fait sans bonne grâce et avec des précautions bien périlleuses. Le plus souvent, vous le voyez alors quitter à petits pas menus la droite de la route et s'engager — *chi va piano va sano* — vers la gauche. Pour cette traversée, il attend que vous soyez à cinquante mètres. L'opération est longue et détaillée, et se complique de regards furibonds lancés dans votre direction, avec accompagnement de marmottements indistincts.

Il n'y a pourtant à cela aucune raison, car vous êtes trop bien élevé et d'éducation trop spartiate, pour ne pas éprouver le respect de la vieillesse et ne pas avoir considérablement ralenti, sinon arrêté, dès que de loin, vous vîtes votre homme manoeuvrer...

Mais cette fureur impuissante du vieillard à votre adresse procède de ce sentiment naturel que le déplacement, si rapide de nos jours, est, par lui-même une insolence à l'endroit de qui ne l'a pas connu en son jeune temps et un manque de vénération envers la dignité calme du grand âge.



A peu près partout, aux abords des lieux habités, dès que trois piétons d'une certaine mentalité — ce qui se ressemble, s'assemble — se rencontrent, ils s'arrêtent au beau milieu de la chaussée et entament une discussion sans doute politique et, en tout cas, véhémence.

L'envergure des bras et l'ampleur des gestes augmentent dans des proportions considérables le diamètre du groupe.

Les cyclistes les contournent, les piétons les évitent, les chiens *suient* épouvantés.

Devant l'auto, depuis cent mètres claxonnante, ils finissent par se dissoudre. Mais ils crachent sur le marchepied.



Il y a le piéton quémendeur.

Ou, comme on dit de nos jours en bon français «l'auto-stop».

Parfois, l'auto-stop est une piétonne quémendeuse.

On reconnaît cette variété piétinante à ce que de loin, posté sur la route, son représentant agite une canne inoffensive, un pacifique parapluie ou, simplement, les bras. Si vous avez le malheur de vous arrêter, croyant à une catastrophe récente, à un télescopage, à plusieurs morts, vous apprenez, avec plus ou moins de stupeur, que le quémendeur ou la quémendeuse sollicitent de votre générosité une place dans votre voiture et un débarquement à quelques kilomètres de la prise en charge...



Méfiez-vous du quémendeur mâle! Un coup de couteau est vite logé entre la troisième et la quatrième côte; un «stop» suivi d'un «*hands up*» vite proféré; et il y a des procédés rapides et de tout repos pour vous enfoncer les deux pouces, proprement, des deux côtés de la carotide...



Le quémendeur peut aussi être un peu «bu», ce qui sera au détriment, dès le démarrage, de votre carrosserie ou de vos tapis; enfin, un moment d'inattention de votre part, ou un geste un peu malheureux de la sienne, peuvent suffire pour mettre à votre charge les suites pécuniaires d'un accident, dont votre hôte indésirable devient l'intéressante et surtout intéressée victime.

Si le quémendeur est une quémendeuse, les mêmes observations s'imposent; mais il y a des compensations éventuelles...



L'auto-stop professionnel est le sport à la mode. Les journaux lui font un sort. On relève dityrambiquement les mérites de Mademoiselle X. ou du jeune Z. «étudiante» et «étudiant», qui, sans bourse personnelle délier, ont été de Copenhague à Lisbonne ou de Dunkerque à Messine, rien qu'en se désarticulant le bras....

C'est ce qu'on appelle «du sport pédestre».

Cela me rappelle la proposition, très sérieusement faite, il y a plus d'un demi-siècle, à la Chambre luxembourgeoise par feu le docteur Welter, député socialiste de la première heure, de «n'autoriser l'auto qu'à condition que chaque propriétaire de ce dispendieux véhicule fût, de par la loi, tenu au transport gratuit de quiconque en ferait la demande.»



De jaune dévêtus, de bistre badigeonnés, cheveux hirsutes, chaussures crottées, sac au dos, musette en sautoir, couverture en bandoulière, bâton ferré à la main, lunettes en chef, mollets et cuisses toisonnés, l'air renfrogné, ils sont là, des deux sexes, sur le bord de la route, cadencant un geste du coude et recourbant un pouce menaçant.

Le temps qu'ils consacrent à cet exercice de pendule, dans la poussière du chemin, parmi les odeurs d'essence et d'huile, ne serait-il pas employé, plus hygiéniquement et plus sportivement, à errer sous bois, à suivre les méandres des ruisseaux jaseurs ou le caprice des sentiers odorants ou même à rester étendus *sub tegmine fagi*?

Et ce, au bénéfice de leurs muscles, de leur santé et de leur dignité?

Que par bonté d'âme, par altruisme, par ennui ou par curiosité, ou même dans une intention plus égoïste et personnelle, vous chargiez, barda compris, cette jeunesse auto-stopiste, vous pourrez consacrer, après, plusieurs heures à épousseter les sièges de votre voiture, à en secouer les tapis, à raccommoder les accrocs, à balayer les détritits, à essuyer les vitres, bref, à faire, pour une heure ou deux de transbahutage de tiers qui ne vous en sauront aucun gré, ce que vous n'êtes généralement tenu de n'exécuter qu'après huit jours d'usage personnel.



Sauf exception de plus en plus rare, les auto-stopistes ne sont pas enclins à une conversation intéressante. Ils sont gens singulièrement méfiants, prolixes seulement entre eux, et ne répondant que par monosyllabes aux mondaines interrogations,

selon le mode homérique, que vous croyez devoir leur faire sur leur origine géographique ou les agréments de leur voyage.

Si, au moment de vous quitter, ils vous lancent un rogne merci, estimez-vous heureux d'avoir, à un tel degré, réussi à les dégeler. Le plus souvent ils vous en voudront à mort de ne pas les avoir menés plus loin que votre propre destination.



Gardez-vous, si l'auto-stopiste est du sexe, comme disaient nos pères, de faire voir que vous avez, de votre enfance lointaine, conservé quelques principes d'éducation. La plus élémentaire politesse exprimée par une parole aimable ou une attitude simplement mondaine vous vaudra, le cas échéant, un de ces stéréotypés «Je ne suis pas de celles-là!» qui vous laissera bouche bée...

Cela d'autant plus que les gentes dames qui usent de ce vocabulaire ont le plus souvent tout de la fée Carabosse!



L'auto-stop facilite, tout comme le frêt vespéral ou nocturne d'un taxi, la préhension du bien d'autrui avec un menu assassinat à la clef.

Depuis le nazisme, nous connaissons presque tous les joies d'un canon de révolver appliqué sur la nuque ou celles d'un coup de poing à étourdir un boeuf. Il y a aussi l'apprenti-prestidigitateur qui vous soulagera de votre portefeuille, cependant que vous prêterez attentivement une de vos oreilles à l'audition de ses propos, et l'autre au rythme du moteur.

Mais il y a aussi l'auto-stopiste homme du monde (qu'il croit!) Celui-là, quand vous le déchargerez à proximité de son lieu d'élection, prendra congé de vous avec courtoisie, en vous demandant d'un air aimable «ce qu'il vous doit pour la course»? Si alors vous le prenez au mot et prétendez appliquer le tarif des taxis, vous en serez pour vos calculs, et vous le verrez disparaître avec célérité.

En revanche, j'ai conservé le souvenir attendri d'un rustique ardennais qui, en me quittant, abandonna pudiquement un billet de cent sous sur la banquette arrière!

Nos amis de Bénélux, section hollandaise, sont particulièrement friants de ce genre de sport. J'en ai rencontré récemment dans le Massif central, qui cheminaient dans le même sens que moi et qui, pleins d'astuce, pour s'épargner la peine du coup de pouce retourné et du balancement brachial avaient fixé sur leur dos une pancarte, portant en lettres grandement majuscules

Etudiants hollandais

Direction Lyon

Comme malheureusement je devais bifurquer, cent mètres plus loin, dans un sens perpendiculaire, je ne pus leur être d'aucun secours... D'ailleurs nous étions cinq, sans compter les bagages...



Il y a quelque temps un automobiliste imprévoyant hospitalisa dans son américaine, acquise du matin, deux jeunes auto-stopistes français. Deux minutes après, il rencontrait un arbre malencontreusement placé sur son chemin. Résultat: Trois blessés grièvement, voiture détruite, responsabilité civile engagée. Prix de la course: 2 millions au minimum. Francs luxembourgeois, comme de juste...

Plutôt que de devoir décaisser le cas échéant cette somme, encaissons donc, je vous prie, encaissons les injures indistinctes que les auto-stopistes, désillusionnés et mécontents, nous adresseront, et admettons d'un coeur léger que nous ne sommes que de «sales capitalistes et d'obscures canailles» comme dit si bien la chanson scoute: «De Pâk, dé firt Automobil».

Donc, ne chargeons personne, que nous n'ayons tâté ses poches, fouillé ses bagages, contrôlé son passeport et confronté avec l'original la photographie qui y figure. Songez qu'en notre paisible Luxembourg, en moins de huit jours de temps, il y a de cela quelques semaines, deux taximen furent proprement zigouillés par leurs clients vespéraux et qu'en Belgique trois jeunes soldats étranglèrent sans scrupule un automobiliste trop hospitalier. Je ne rappellerai qu'à peine l'as-

sassinat commis récemment sur une grand-route française par un auto-stopiste mâle déguisé en religieuse, et cet autre, d'un chauffeur de taxi messin, par un jeune malandrin aux accointances luxembourgeoises.



Une catégorie plus particulièrement dangereuse de l'espèce piéton est celle que représente l'ivrogne

. On rencontre celui-ci à d'innombrables exemplaires sur nos routes nationales, spécialement les samedi, dimanche et lundi, sans préjudice, toutefois, des autres jours de la semaine. Ses intentions sont imprévisibles. Il s'adonne à des danses sans rythme, agrémentées de soubresauts inquiétants et accompagnées, parfois de hurlements indistincts, qui tiennent le milieu entre une chanson sentimentale et l'injure scatologique. Enfin, il se livre à l'accoutumée à des réflexions fortes, mais tardives, au sujet de l'auto qui a réussi à passer... sans passer dessus!

Il n'est pas absolument nécessaire que l'ivrogne soit une variété du genre piéton: on rencontre aussi des ivrognes à bicyclette, en moto, ou sur le siège d'un char-à-bancs rustique.

Il s'en rencontre aussi au volant des autos.



Quand un piéton se munit de son chien, c'est, à l'ordinaire, dans l'intention de se débarrasser de lui, sans avoir recours à la piqûre du vétérinaire ou aux bons offices d'un tireur émérite...

Il a, en outre, le mirage d'un copieux dédommagement!

Voici la scène du meurtre: le quadrupède folâtre à droite de la route; le bipède progresse à gauche, naturellement. Au moment où l'auto est pour passer, il siffle l'animal:

«... c'est le cabot que je veux dire

Et non l'homme. On pourrait aisément s'y tromper.»

comme dit Lafontaine. En serviteur dévoué et obéissant, le chien, aussitôt, cherche à rejoindre et roule sous vos roues. Capilotade!

Le lendemain, ou le surlendemain, de graves journaux travestissent l'histoire et ne manquent pas d'ajouter, à l'usage d'une clientèle rustique ou ouvrière qu'il convient de soulever

contre les «riches», que «le numéro de la voiture est connu et que la justice a la chose entre les mains»... (sic!)

Je plains l'avocat qui assume la cause!



Si le piéton qu'on rencontre sur les grandes routes (*pedester stratoneus*) est, par lui-même, un être préjudiciable et nocif, que dire du piéton des villes (*pedester urbanus*) qui joint à sa malice naturelle l'avantage du nombre?

Une variété du piéton très répandue est le *pedester lente transitans* autrement dit, le piéton qui traverse la voie avec une méticuleuse lenteur et une réprobation évidente. De tout sexe, il commence, à l'accoutumée, à se révéler vers la douzième année et persiste jusqu'à sa mort. S'il paraît sourd, vu sa résistance à l'avertissement, il n'est cependant pas muet, bien qu'indistinct dans ses expressions verbales. En revanche, l'expression physiologique, sensiblement la même chez tous, s'accuse surtout par une lippe inférieure fortement proéminente. De sexe mâle, il est particulièrement remarquable par la dimension de ses pieds, indicatrice d'une forte assise, et par sa manière de marcher, qui consiste à balancer le haut du corps tout en esquissant, avec ses jambes alternativement agissantes, une sorte d'arc de cercle, par quoi il s'apparente furieusement aux P. G.

La lippe et la démarche s'accompagnent d'un regard, où la rage la plus concentrée épouse, à l'endroit de l'automobiliste, le plus profond mépris.

Jeune, il exhibe une langue tantôt rose, tantôt chargée, qui, moins que l'état de sa santé, révèle le degré de son éducation.

Cette variété, à laquelle nul automobiliste n'est pas sûr de ne pas appartenir dès qu'il est démonté, prolifère surtout aux carrefours, mais se rencontre un peu partout sur la chaussée, spécialement aux passages cloutés. Elle n'est pas précisément nocive, mais elle oblige à une attention renforcée dans l'intérieur des localités, obligation qui trouve sa compensation dans le spectacle réjouissant que cette attitude donne de l'humaine bêtise.



Il y a le piéton qui passe en biais ou en diagonale.
Il y a le piéton qui passe en se précipitant.
Il y a le piéton qui passe en hésitant.
Et celui qui hésite à passer.
A notre tour, passons!



Voici le troupeau-de-ceux-qui-attendent-le-tramway! Le troupeau-de-ceux-qui-attendent-le-tramway n'a de commun avec celui de Dindenault que l'entêtement. Crâne baissé, cornes en arrêt, il fait front contre l'automobiliste et il ne vous reste qu'à embouteiller la rue avec philosophie...

Le troupeau-de-ceux-qui-attendent-le-tramway est d'ordinaire parké aux carrefours les plus passants.

Le nombre de têtes qui le compose varie selon le moment de la journée, le temps qu'il fait, et les jours de la semaine. Il a des prolongements infinis et des tentacules dans tous les sens. Quand il pleut ou qu'il a plu, et que l'état de la voirie municipale comporte des flaques abandonnées, le troupeau n'a, à votre passage, qu'un cri unanime de réprobation. Chose curieuse! Ce cri s'adresse à vous, et non à la municipalité ou aux Travaux-Publics, organes pourtant seuls en cause!



Dieu mit six jours à créer le monde. On met, coutumièrement, quatorze années d'études diverses pour arriver à passer son «examen de maturité» (ainsi que le celto-latin «baccalauréat» se traduit en franco-germain). Mais saurons-nous jamais le temps qu'il faudra aux piétons pour s'habituer à suivre les passages tracés à leur intention sur le pavé municipal?



Il y a la vieille dame des carrefours! Nul ne s'engage avec une plus pittoresque insouciance dans le fouillis des voitures arrivant de tous côtés. Lentement, à petits pas, confiante en l'axiome géométrique que la plus courte distance d'un point à un autre est la ligne droite, elle suit la diagonale avec application. Et si l'agent, quittant son refuge tout idéal, approche

d'elle un bras protecteur, pour un peu elle y verrait un attentat à sa vertu. Toutefois un bon sourire d'aïeule illumine sa face plissée, quand elle déclare d'une voix chevrotante et en hochant



la tête, que suivre les deux côtés de l'angle droit est menu amusement de jeunes et que, pour son compte, elle s'en tiendra à l'hypoténuse....



Cheveux au vent, mollets de même, jupes courtes, serviettes fatiguées, ces délicieuses oiselles jacassantes sont de jeunes lycéennes. Elles vont deux pas deux ou trois par trois, parlant haut, riant fort, lançant à tous les moins-de-trente-ans — chauffeurs, co-piétons, agents — des oeilades simultanées... Comment dans ces conditions trouver le temps de réfléchir aux embûches du biais et s'engager sagement entre ces blancs rubans reliant les trottoirs?

Et puis, quand l'agent vous fait signe, cette joie toute particulière de pouvoir s'esclaffer avec éclat, tout — car on n'ignore rien des bonnes manières locales — en se courbant en deux et en se tapant élégamment la cuisse . . .



Voici le Monsieur qui se prend au sérieux! Le Monsieur qui se prend au sérieux est un homme important — à ses yeux. Les règlements sont là pour les autres, mais non pour lui. Il a des réactions de sensitive, de mimosa . . . Qu'un agent l'interpelle comme il s'engage sur la chaussée, il sursaute, rougit, blémit, bégaye, bredouille, prend le monde entier à témoin de l'insulte qu'on lui fait, à lui, *lui, LUI...*

Un agent, un misérable agent, un uniformé, un passepoilé, un esclave, un traîneur de matraque oser lui faire des prescriptions, lui dicter des ordres à lui, *lui, LUI...* Incontinent le dos se redresse, le ton se hausse, la voix s'éraille . . . Et sur les trottoirs les gens paisibles s'arrêtent, regardent cet énergumène qui vocifère et gesticule et se donne en spectacle comme un ilote ivre . . .



Ou encore le Monsieur-à-qui-on-ne-la-fait-pas... Le Monsieur-à-qui-on-ne-la-fait-pas affecte du calme, de la dignité et du mépris. Comme il sait tout mieux que n'importe qui il adressera à l'agent, si celui-ci lui en remontre, un petit signe de tête, affirmatif et protecteur, où il tâchera de mettre de l'ironie condescendante et pleine d'indulgence, mais, continuera, impavide, la traversée du carrefour dans le sens inauguré. An fond, il sait qu'il a tort; mais en faire l'aveu serait, estime-t-il, une diminution. Aussi fera-t-il plus attention la fois prochaine, pourvu qu'il sauve la face cette fois-ci...



Il y a aussi le rustique venu-t-en-ville pour ses achats, ses dévotions ou ses démêlés judiciaires. Du bord du trottoir, il considère, d'un oeil ou malin, ou atone, les évolutions de l'agent, le jeu des gants blancs, les bras articulés qui s'élèvent,

se tendent, s'abaissent . . . puis, ayant tout bien étudié, tout bien calculé, avec cette intuition parfaite du contre-sens et cet à-propos exquisément à rebours qui n'appartiennent qu'à lui, le voilà qui démarre, s'élançe sur la chaussée au moment où les voitures arrivent, court, s'arrête, vole, suspend sa marche, se précipite, piétine sur place, repart du pied gauche, risque un entrechat, plane un instant, retombe, bondit, rebondit, et, selon une diagonale en ligne brisée du plus admirable dessin, accoste enfin l'autre bord, pour se perdre, content de sa performance, dans la foule inquiète mais hilare.



Il y a celui, enfin, pour lequel les indications de l'agent ne sont que brimade, que vexations personnelles, que méchancetés gratuites. La réglementation a été inventée dans la seule intention de lui nuire et il vous dénombrera, au besoin, ses ennemis personnels ou politiques responsables de cet état de choses. Son individualisme lui concède tous les avantages, et il n'admet pas que les besoins de la collectivité les entravent. Il a des droits acquis sur toutes les habitudes qui furent les siennes de tout temps, et n'entend en abandonner aucune. Et il se vengera aux élections prochaines, en donnant sa voix aux anarchistes de ce qu'un agent, symbole de l'ordre, l'obligea, un jour qu'il usait de la diagonale, à suivre le passage clouté!



Hélas! Piétons et piétonnes piétinent et continueront à piétiner en plein carrefour jusqu'à la consommation des siècles! C'est vainement qu'on leur a tracé d'abord une ligne . . . de conduite, ensuite un petit sentier . . . vertueux et enfin d'infranchissables barrières . . . La plupart d'entre eux n'ont pas du tout compris ce que cela voulait dire. On les voit quitter le trottoir protecteur et s'engager, en riant aux anges, parmi les embûches de la chaussée. C'est vainement que vous essaieriez de leur expliquer qu'ils s'exposent eux-mêmes et exposent les autres aux pires dangers. Ils ne veulent rien savoir ou bien n'arrivent pas à «réaliser» la chose (ainsi que s'expriment ceux qui ignorent tout de la langue anglaise). Et c'est un spectacle

comique mais attristant, que d'étudier, quand l'agent risque une observation, les réactions qu'il obtient. Pour deux ou trois qui saisissent, remercient et s'exécutent, que de rétifs, que d'ahuris, que d'inconscients, que d'incompréhensifs!



Aussi, pourquoi faites-vous de l'auto? Restez donc chez vous, piqué de la tarentule que vous êtes!

Restez chez vous! Restez chez vous! Laissez votre chignole au garage et vos pneus chez le marchand. Pourquoi ces coups de claxon, ces clameurs de corne, ces pétarades de moteur, ces crissements, ces grincements, ces ahannements, ou même ces ralentis silencieux et ces passages de vitesses comme sur du velours!?

Respectez les aveux de cette jeune dactylo qui forme, avec son amoureux d'employé le plus harmonieux des groupes au centre du carrefour....

Respectez la dignité de ce potache qui, en pleine rue, explique aux copains béants d'admiration sa dernière réponse à la dernière injustice d'un professeur abhorré....

Respectez les confidences que ces deux dames d'âge, descendue chacune de son trottoir, échangent prolixement au point médian géométrique de leur chère rencontre....

Respectez l'ingénuité de ces deux petites bonnes, (pardon! «nurses»), qui, naviguant de conserve avec leur voiture d'enfant, s'arrêtent en plein boulevard pour se livrer à la confrontation de leur cargaison respective....

Respectez les explications verbeuses que ce client donne à son avocat au beau milieu de cette avenue et les commentaires juridiques du maître sur cette affaire imperdable....

Respectez l'élan amoureux du galant militaire, qui tombe sur sa «promise» entre le tramway et le tortillard, emmi autos, motos, vélos, camions, camionnettes, charrettes, chars--à-bancs, tombereaux, tape-culs, voitures de livraison et tapissières de déménagement....

Respectez toutes les manifestations du piéton, du sacrosaint et immarcescible piéton, de l'irréprochable, exemplaire, impeccable, estimable et vertueux piéton, du piéton docile, obéissant et soumis, débonnaire et bon enfant, idéal, modèle,

parangon et prototype de l'usager sans défaillances. Respectez, respectez religieusement tout ce par quoi il s'affirme, se révèle, s'exteriorise, s'étale, s'épanouit....

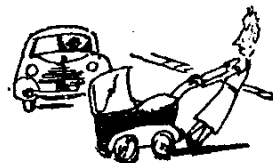
Respectez tout cela, et bien d'autres choses encore! Restez chez vous, en vérité, je vous le dis, restez chez vous....

Car, quoi qu'il advienne, et dût-il, ce piéton, soulever de sa faible main votre voiture au repos, garée, rangée, inoffensive, hors-taxes et candide, et se la placer lui-même sur le col, que c'est encore et toujours vous, automobilistes, mes frères et soeurs, qui seriez reconnus responsables....



Restez chez vous, restez chez vous. C'est le conseil que je vous donne... aux heures où je me le donne à moi-même et quand, désenlacé du volant, je «déambule par les compites et quadrivies de l'urbe», ou me propage pédestrement le long des grandes routes... Nul plus que moi ne fait alors pleuvoir sur le haïssable chauffeur des malédictions définitives, nul ne le voue davantage aux plus infernaux dieux...

Car, comme l'a si bien dit notre regretté Baudelaire, *«tout automobiliste a dans le coeur un piéton qui sommeille»*.





II

LES CYCLISTES.

Je ne connais qu'une manière de voyager plus agréable que d'aller en auto, c'est d'aller à bicyclette.

(Jean-Jacques Rousseau. Emile liv. V)



Prince consort du temps de la «petite reine», le cycliste, de nos jours de démocratie foudroyante, est devenu roi.

Son flot pressé submerge la route et, pour peu que l'automobiliste ait le respect de la vie humaine, il n'osera bientôt plus s'opposer à ce courant.



Sollicité par un journaliste sportif français, spécialiste en la matière, de donner son appréciation quant aux difficultés routières, un capitaine de gendarmerie de Carpentras, de Romorantin ou d'ailleurs, déclarait, voilà quelque vingt ans déjà:

«D'une façon générale, les cyclistes, qu'on appelle aussi les punaises de la route, en sont la plaie. Rien n'est plus imprévisible que leur marche. Ils tiennent souvent à eux seuls les trois quarts de la route, tous étant victimes d'une espèce de fantaisie zigzagante et défiant toutes prévisions.»



Je vais me faire lapider! Je vais être accusé du crime de lèse-sport et de celui de haute trahison!

On aurait tort. Je suis aussi sportif que quiconque et davantage que certains. Mais cela n'empêche pas que le cycliste, en

général, est plus désagréable à rencontrer que tout autre bipède à roues plus ou moins caoutchoutées.

Car celui-ci, exceptionnellement tout au moins, prend son mal en patience, la vie en philosophe et la direction à droite; cependant que celui-là, généralement, prend la mouche, un élan injurieux et une allure incertaine.

A lui la route! Qu'elle soit large et doux-roulante, qu'elle soit étroite et inconfortable, qu'elle dispose d'un accotement voué aux détritrus et aux herbes folles, ou d'un trottoir cyclable du dernier modèle, le cycliste, dès qu'il est dédoublé ou multiplié, en occupe, le débordant à gauche et à droite, l'axe médian, et point ne se dérangerait pour un empire.



Terreur de l'automobiliste, le cycliste n'en souffre pas moins de son complexe d'infériorité en matière de vitesse. Révolus, les jours glorieux où il dépassait, telle une flèche, le cheval trottant ou même galopant et où le piéton ahuri le vouait aux gémonies. Aussi accepte-t-il rarement sans rechigner le coup de corne avertisseur, n'obtempère-t-il jamais à la première sommation, à peine à la deuxième, et n'omet-il guère d'envoyer d'indistinctes mais virulentes injures à celui qui le déboulonna.



Nombre de cyclistes n'ont jamais appris à monter à bicyclette; ils ne l'apprendront jamais. Est-il quelque chose de plus ridicule au monde que ces personnages juchés sur leurs deux roues, courbés sur leur guidon de course, et arborant, sous un chapeau aux ailes immenses et sur un pantalon que des pinces maintiennent imparfaitement, un veston débraillé, largement flottant au vent? Cela leur donne l'allure de balourds hannetons s'essayant à voler, mais qu'un fil à la patte retient dans la main d'un enfant. Une veste ajustée ou un pull-over, à peine une casquette, rien qu'une culotte, et déjà voilà le cycliste rendu à sa destination normale, qui est de ne pas encombrer la route en déployant ses ailes comme le canard de la chanson.



Gauche! — Droite! — Gauche! — Droite! — Chaque coup de pédale s'aggrave de la torsion du derrière sur la selle, d'un

ahan de bûcheron et d'une inclinaison, à degrés variables, de la partie supérieure du corps vers la jambe agissante . . .

C'est un cycliste du sexe mâle qui fait l'ascension d'une côte . . .

Trépidant d'angoisse, l'automobiliste qui s'apprête à doubler, prévoit le moment où le poids du corps précipitera l'instable pédard sur le tapis de la route.

Heureux encore quand l'infortuné martyr ne louvoie pas de babord à tribord, ou n'occupe pas, par saccades, le milieu géométrique du chemin.



Ce n'est pas seulement en battant des ailes comme une chauve-souris ivre, et en balançant le torse de droite à gauche et de gauche à droite avec la grâce native d'un ours constipé, que le cycliste prouve qu'il ignore le maniement de la bécanne; c'est également quand, estimant nécessaire de se retourner, il le fait tout d'une pièce, les deux mains continuant d'êtreindre frénétiquement les poignées du guidon.

En admettant même qu'il soit indispensable de lorgner la voiture qui s'annonce, — il suffit tellement, alors, de serrer sa droite, sans plus! — qu'on ne le fasse qu'en lâchant la poignée du côté vers lequel on se retourne. Ainsi ne se produira pas cet irrésistible élan vers la gauche, qui fait l'épouvante de l'automobiliste et l'écrabouillement de son adversaire!



Avez-vous remarqué déjà l'égoïsme du cycliste isolé? Il est le nombril du globe, l'ombilic du monde, l'omphale de l'univers, l'hile de l'infini. Quand il se propage sur la grand-route, même obligatoirement à droite ou suivant, par impossible, la piste cyclable qu'une administration bienveillante à élaborée à son intention exclusive, chaque coup de claxon lui fait tourner la tête. Il n'admet pas que cet avertissement sonore puisse s'adresser à quelqu'un d'autre qu'à lui. Qu'il y ait là une croisée des chemins, un haut de côte, un piéton en zigzags, un chien qui divague, il n'importe. C'est à lui seul que l'odieux automobiliste en a. Et comme il est dans son droit, puisqu'il est à la droite, il trouve exorbitant et insupportable qu'on ose

lui claxonner à l'oreille, à lui, centre, nombril, ombilic, hile et omphale.... Aussi, au passage de l'auto scandaleuse, manifestera-t-il son mépris par un haussement souverain d'épaule ou par une injure scatologique. Ainsi ai-je acquis la conviction que le cycliste qui ne se retourne pas ni n'insulte, est incontestablement sourd et muet.



La femme-cycliste offre sur la route moins de danger que le mâle. Il est vrai que, par principe, elle ne se dérange jamais, mais elle ne se retourne pas non plus, quoique fille d'Eve, et, par conséquent, zigzague moins.

Mais que la vision de mollets bien faits, de bras nus et lisses et d'une gorge agréable ne vous incite pas à vous retourner à votre tour!

Vous pourriez, doublement, vous en repentir!



Comme les gendarmes de la chanson, devant vous, deux cyclistes cheminent.

Ils occupent strictement le mitan de la route, mais avec une certaine tendance vers la gauche.

J'ignore, et vous aussi, si leur conversation participe de celle immortalisée par Nadaud. Mais sans doute poursuivent-ils un dialogue de non moindre importance, car il leur semble impossible de s'arracher réciproquement à si bonne compagnie.

Mais comme il n'en est point qui ne se quitte, finalement, au deux cent cinquantième coup de claxon, nos deux compères daignent se séparer.

L'un prend la droite, l'autre la gauche, bien entendu!

Moteur calé, vous faites, entre eux, figure de franc imbecile!



Au temps de ma lointaine jeunesse, une maison anglaise avait lancé le «sociable».

Deux bicyclettes jumelles et conjuguées, reliées entre elles par une barre, perpendiculaire aux cadres, réalisaient le triomphe de l'inconfortable et de l'impossible.

Il n'est pas vraisemblable qu'on se soit jamais servi d'un outil aussi extraordinaire.

Un peu plus tard, un fervent de la vie à deux découvrit le tandem.

J'en ai usé pour mon compte, mais sans enthousiasme.

A en croire les couples qui nous viennent de Hollande, sa faveur, récemment, est en hausse.

Mais on fait mieux et moins cher:

On prend une bicyclette.

On loge le gosse sur le guidon, l'épouse en lapin sur le cadre, le camarade sur l'arrière-selle.

Et puis on pédale, les jambes en V.

Partout, des mollets qui passent.

En France, dans certains départements, entre autres en proche Moselle, ces acrobaties sont interdites.

A Luxembourg, ce genre d'infanterie montée, mais à effectifs plus réduits, est très en vogue parmi les jeunes.

Aussi, aux heures de sortie des écoles, lycées et collèges, est-il prudent de laisser sa voiture au garage.



Malgré code et règlements, le cycliste a longtemps négligé l'éclairage nocturne de son véhicule. Au pis aller, une lanterne vénitienne, un lampion multicolore avec, au centre, une bougie, en devait donner l'illusion. Plus tard on vit des lanternes, à huile ou à pétrole, plus tard encore, notable progrès, des phares à acétylène.

Plus récemment — et le Code de la Route eut le tort de s'en contenter — le cycliste, insoucieux d'éventuels obstacles en proue, et confiant en la générosité d'autrui, chargea l'auto qui le suit et le dépasse de s'aviser, par réflexion, de sa présence nocturne sur la route. Il arbora donc en poupe ce cabochon rouge, cette rose rosette, ce réflecteur à facettes qui emprunte sa valeur, relative et conditionnée, aux seules circon-

stances extérieures et étrangères. Comme il est le plus souvent encrassé il est aussi le plus souvent entièrement inutile.

L'éclairage électrique dans les deux sens est en train de supplanter tout cet «ersatz». Il a de plus l'avantage d'éblouir l'automobiliste surgissant en sens contraire...

Mais son emploi ne s'est pas encore généralisé, et, vers l'heure crépusculaire, le cycliste démuné de tout luminaire est légion.



Si le cycliste invisible est, quant la nuit tombe un phénomène coutumier sur les routes continentales, — et à ce point de vue: Vive l'Angleterre! Monsieur! — le cycliste multiple et diurne est une spécialité luxembourgeoise. Le plus souvent il est triple et d'un naturel extrêmement prolix. Ni la taciturnité ni la méditation solitaire ne sont son fort, et il éprouve l'irrésistible besoin de communiquer sans arrêt à autrui et à voix haute, emmi rires sonores et à trois de front, l'originalité de ses aperçus et la profondeur de ses cogitations.

Il est étrange que dans un pays comme le nôtre, où le scoutisme est une institution nationale, le diadème de plumes sur la tête des gosses une parure presque obligatoire et la lecture des immondes absurdités d'un Karl May l'occupation intellectuelle préférée de la jeunesse écolière, nos gens répugnent autant à la file indienne.



La sueur froide de l'épouvante et le frisson de la petite mort chaque fois m'envahissent, quant, mettant mes phares en code à la rencontre d'un collègue agissant de même, je suis obligé de traverser la zone d'ombre. Alors je ralentis jusqu'à l'arrêt et écarquille les yeux jusqu'au Basedow. Et j'attends... Car je sais que, quand je reprendrai ma marche, une fois le croisement accompli et la lumière rendue, je verrai, à quelque mètres de mon capot, un cycliste sans lumière et sans réflecteur, le cabochon encrassé et la lanterne absente, pédalant majestueusement devant moi à du cinq à l'heure, sans se douter que la Camarde vient de le frôler.



Ce qui est essentiellement attendrissant c'est l'attitude du cycliste qui, avisé du désir exprimé par l'automobiliste de le doubler, daigne d'un geste gracieux, aimable, empressé, majestueux, imposant, solennel et superbe, indiquer de son bras gauche largement balancé, que la voie est libre.

On ne saurait trop exprimer la reconnaissance que l'automobiliste éprouve à la vue d'une générosité aussi magnanime et d'une grandeur d'âme aussi chevaleresque, filles du savoir-vivre et de la naïveté.



Ne rasez pas un cycliste de trop près. Contournez-le plutôt respectueusement. Traitez-le avec circonspection, comme il convient de traiter un être d'une mentalité inférieure, entièrement différente de la vôtre et dont vous ignorez chaque fois, quelle idée traverse la primitive cervelle. S'il persiste à gauche de la route, n'hésitez point toutefois à ralentir et à lui corner aux oreilles une symphonie en do majeur, qui l'obligera ou à regagner la droite en temps utile, ou à descendre de machine avec l'injure à la bouche, ou à être pris d'une attaque de folie furieuse, aux conséquences de laquelle vous échapperez en insistant sur l'accélérateur.



Qu'appelés à trancher la question de la responsabilité au sujet «du cycliste écrasé par une auto», Messieurs les Juges se rendent compte par eux-mêmes de ce que nous venons d'écrire!

Et qu'ils se disent aussi que 10 % des cyclistes mâles que l'on rencontre, particulièrement aux heures où le jeune ouvrier quitte son travail et le jeune potache sa classe, ou, le dimanche, sur les routes, roulent contrairement aux prescriptions du Code: sans avoir les mains sur le guidon. En ce cas il suffit d'un caillou minuscule! . . .

Et, dans ce cas aussi, l'auto, fût-elle du 10 à l'heure, indubitablement, passe dessus!



Il y a quelques années un grave conseiller de la Cour supérieure de justice, pédestrement se promenant dans le parc de la Ville, trébucha, comme je passais à sa hauteur, sur un bébé soudain et intempestif, qui avait lâché la main tutélaire de sa bonne, et s'était, sans crier gare, précipité dans les jambes hautement judiciaires. Je reçus ce magistrat dans mes bras, comme il manquait, simultanément, choir sur le sol et sur le gosse.

S'il eût écrasé celui-ci de son poids respectable, se serait-il reconnu fautif? Et, en revanche, et selon une jurisprudence presque établie, aurait-il hésité à condamner l'automobiliste aplatisant un cycliste dans les mêmes conditions?



Il est des cyclistes au verbe désobligeant et à l'injure facile. Ils ne brillent pas, à l'accoutumée du moins, par un esprit éblouissant.

Comme un jour je promenais des amis français route de Larochette et leur faisais, à du 10 à l'heure, admirer le paysage sylvestre, deux jeunes rustiques endimanchés nous croisèrent à bicyclette. L'un d'eux, me regardant de son air le plus intelligent et le plus aimable, débordant d'ailleurs d'hilarité mal contenue à l'idée du bon mot qu'il se préparait à lâcher; «H... klatzkapp» proféra-t-il. — Avec mon plus gracieux sourire je lui répondis en déclinant mes nom et prénom. Il n'en est pas encore revenu à l'heure qu'il est!



Pour peu que vous avisiez poliment et obligatoirement, à coups de claxon ou de trompe, des jeunes gens en groupe rentrant à bicyclette de leur travail ou de leur plaisir, de votre intention de les dépasser, et que vous forciez par là nos cyclistes à s'échelonner sur la droite de la route, au lieu d'occuper celle-ci en formation compacte et dans toute sa largeur, vous essuierez d'ordinaire la plus invraisemblable bordée d'injures qu'il soit possible d'imaginer.

Certes, leur colère s'explique, bien qu'elle ne s'excuse pas. Fatigués par leur lourde tâche journalière, quelle qu'elle

eût été, ils répugnent à la fatigue supplémentaire qui consiste à rompre le rythme de l'allure et à se ranger sur la droite, l'un à la suite de l'autre. Mais est-ce la faute de l'automobiliste? Les routes n'étant pas suffisamment larges pour autoriser la progression des cyclistes par rangs de 4 ou 5, il faut bien que ceux-ci, quelque soit leur mérite individuel ou collectif, se résignent à les considérer comme des moyens de circulation et non pas comme des salons où l'on cause.



Etes-vous l'heureux détenteur d'une voiture silencieuse, observez sur la route le cycliste isolé, pédalant devant vous à deux cents mètres.

Il est à droite de la route, réglementairement; il va d'un train bonhomme d'entre dix à quinze à l'heure; il se tient presque droit; vous devinez qu'il a la bouche fermée, et que ses aspirations et expirations sont normales. Peut-être se laisse-t-il aller à ce sentiment de béatitude qu'on éprouve à absorber de la distance sans fatigue, et à défier, sans souffrance, les embûches du poids et de l'attraction!

Un coup de claxon, bref et dominateur.

Et, soudain, voilà votre cycliste qui sursaute, exécute un plongeon vers son guidon, arrondit les épaules, creuse la poitrine, distend lèvres et dents, se déhanche rythmiquement et force l'allure....

Je n'ai jamais compris dans quelle intention!



Depuis que la liste de nos gloires nationales les plus indiscutables peut légitimement s'honorer des Faber, des Frantz, des Mersch, des Majérus, des Diederich, des Goldschmit, et autres Clémens, tous les cyclistes des Ardennes et du Bon Pays, de la capitale et du bassin minier, rêvent de devenir à leur tour un «géant de la route»!

Ils se voient couverts de lauriers, confortablement installés dans la gloire et l'argent, et croient déjà que leur portrait figure en première page des journaux à des millions d'exemplaires.

De là, tous les succédanés d'as que l'on rencontre travaillant des guibolles sur les routes du pays.

Mais ils n'ont pas tous, de nos sympathiques champions, la modestie, la discipline et les muscles...



Pour faciliter la circulation dans les rues de la ville, il est très recommandé de laisser sa bicyclette appuyée d'une pédale nonchalante sur le rebord du trottoir, puis d'aller vaquer à ses petites occupations, par exemple à la poste, dans les banques ou en d'autres lieux.

Evidemment, on court le risque de contribuer trop violemment à l'alimentation de la rubrique «Vélo volé»! Mais si une auto accroche l'objet, quelle aubaine!



Il est inutile et malpoli de chercher à arroser astucieusement les cyclistes avec la complicité d'une flaque d'eau oubliée sur la route; il est malpoli et inutile de forcer l'allure en en rencontrant ou en en dépassant, afin de les poudrer exprès de malsaine poussière; mais il serait, sinon malpoli du moins inutile, de s'astreindre à éviter anxieusement et à son propre dam la flaque d'eau ou le nid de poussière, afin de respecter l'intégrité vestimentaire de quelqu'un qui ne vous en saura aucun gré.



Le souci d'une nombreuse famille crée des obligations strictes, dont la plus stricte est une stricte économie.

Je n'y contreviens pas en promettant une prime de cent francs — ou de mille ou de dix mille — à celui d'entre mes lecteurs qui me fera voir un cycliste usant de l'admirable et double trottoir cyclable qu'une administration inutilement prévoyante mit à sa disposition dans la traversée des peuplés et populaires faubourgs de Dommeldange et de Béguin.

Mais aussi dois-je avouer que c'est la première fois qu'il m'est donné de contempler une piste installée au milieu d'une localité, et cela de part et d'autre d'une artère extrêmement passante et bordée entièrement de maisons!

Il y a des pistes cyclables au bois de Boulogne, par exemple ou sur la route, entre Paris et Meaux... il n'y en a pas boulevard des Italiens ni même à Luxembourg, dans la grand-rue, le long des maisons...



Le cycliste est mimétique. Le soir venu il se met deux pour se déguiser en automobile, et prétend nous induire en erreur par le parallélisme de ses «projecteurs». Laissons-lui cette douce illusion, fille d'un cerveau candide et d'une imagination embryonnaire.

Le cycliste est astucieux. Un camion lourdement chargé progresse-t-il en côte avec une sage lenteur, le cycliste pressé ou «cossard» s'y accroche d'une main instable, et jouit alors tout son soûl des voluptés de la remorque, et du sentiment, bien plus voluptueux encore, qu'il empiète ainsi sur la gauche de la route au grand ennui de l'automobiliste qui marque le pas derrière cet ambulant obstacle.

Je renouvelle la proposition des primes ci-dessus à qui me prouvera qu'un contrevenant a déjà, de ce fait, été gratifié d'un procès-verbal largement compréhensif.

Le cycliste est «frondeur»! Depuis que le feu électrique arrière est obligatoire, il se raréfie de jour en jour, et il n'est pas jusqu'au cabochon réfléchissant, son prédécesseur d'ailleurs non autorisé, qui ne tende à disparaître également...



Une variété particulièrement repréhensible du cycliste est le garçon-livreur-alimentaire. Ce qui le distingue des autres bipèdes à deux ou trois roues, ses frères, est sa répugnance aux ablutions spécialement manuelles et sa répulsion à l'endroit de la propreté vestimentaire. A l'abri du panier ou de la caisse

où s'entassent pêle-mêle le pain de seigle et le croissant, la côte première et le filet mignon, la livre de beurre frais et le demi-kilo de café torréfié, où les effluves généreux du merlan luttent avec les odeurs suaves du hareng saur et les senteurs fortes du gibier tendrement faisandé avec les parfums délicats du munster le plus authentique, le jovial garçon-livreur alimentaire-cycliste encombre à la fois la chaussée et le trottoir, la piste cyclable et les rails du tramway et tous les rayons des carrefours. Il s'arrête en pleine voie pour se livrer à des palabres sans fin avec les petits camarades, profère des clameurs retentissantes et puise dans un vocabulaire singulièrement agressif et dans un lot copieux de grimaces, les réponses les plus péremptoires aux injonctions des agents et aux observations du public.

Mais la cuirasse — morale — de son insolence native et — physique — de sa crasse congénitale, lui vaut l'impunité en toutes circonstances.



Hâtons-nous d'ajouter, afin qu'on ne nous accuse point de partialité révoltante, que la plupart de nos cyclistes sont gens de bonne éducation, de compréhension et de coeur. Il est toutefois déplorable qu'ils ne soient pas, sur nos routes, l'unanimité.

Mais berçons-nous du folichon espoir qu'en débridant la plaie cycliste nous en avons assuré la guérison!



III

MOTOCYCLISTES

Motor motis motus!

(Ecole de Salerne)





L'Ecole de Salerne recommande aux motocyclistes de modérer, sinon leurs transports, du moins l'intensité de leurs péta-rades et ce en considération des gens d'un tempérament émotif. Excellent conseil trop peu suivi. Car le fin du fin, en matière de motocyclisme est de claquer du moteur comme Petit-Jean faisait de son fouet.



Il y a près d'un demi-siècle, je faisais partie de cette équipe de motocyclistes qui, bardés de cuir, casqués de toile, guêtrés de fauve, arborant des hublots visuels et des gants à crispin s'imaginaient ressusciter la chevalerie féodale et semaient, à du 45 à l'heure — oui, Madame! — la pâle frousse sur toutes nos routes. Je crois bien que j'en suis un des rares survivants. Ce qui ne nous rajeunit pas, selon la forte expression de, je crois, Alphonse Allais.

Aux détonations de nos moteurs, aux stridences de nos avertisseurs, aux éclatements — souvent — de nos pneus, répondaient les huées urbaines et les réprobations rustiques, les hurlements des chiens rageurs et les gloussements des poules épouvantées. Et cela crépitait, et cela clapotait et cela cliquettait. Et cric et crac, et pif et paf, et tac et tac, et teuf et teuf. Un vacarme à tout casser, surtout les oreilles, une quintes-

sence de tumulte, un choix de tonitruances infernales! Aussi clous et pointes naissaient-ils sous nos pneus comme champignons en septembre et la récolte d'une demi journée aurait suffi à alimenter une cordonnerie de village pendant tout un mois.



«Ah! Qu'il fallut du temps pour changer peu de choses» n'aurait pas dit Olympio. Car, en réalité, après ce demi-siècle, je n'enregistre guère d'autre transformation que celle de la moyenne de 45 en 90! Un couvre-chef en forme de potiron, intermédiaire, entre une tête d'hydrocéphale et un casque de scaphandrier, a remplacé — particulièrement en Belgique — la casquette aux oreillettes d'autrefois, laquelle, là où elle persiste, n'est plus de toile mais de cuir. A cela près, je ne vois vraiment pas... Si! Il y a encore les masques en mica ou en plastic, qui se prolongent au-delà du menton. Ils donnent au motocycliste un faux air de roi assyrien qui l'apparente à Saitapharnès... Et c'est tout!... Les démarrages sont aussi bruyants, les départs aussi tintamaresques que de mon temps et on fait claquer son fouet ou plutôt son moteur tout comme autrefois... Le plus grand nombre des motocyclistes s'entend, mais pas tous, hâtons-nous de le dire. Toutefois on ne le fait plus intentionnellement, sauf les imbéciles — dont je fus — et qui, à en croire le prince de Ligne — l'autre — sont en majorité depuis Adam.



Il est des motocyclistes — il est des automobilistes aussi — qui prennent un plaisir malin à se mettre en échappement libre quand ils passent de nuit par les rues endormies et silencieuses. On entend souvent vers minuit, vers 1 heure, plus tard encore, des pétarades qui persistent, s'éteignent, puis reprennent, des explosions comme de coups de fusil, des jappements comme de mitrailleuses... Ce sont les cafés qui se vident, et Messieurs les ivrognes-à-moteur qui rentrent chez eux!

Impunément, d'ailleurs!

Don Juan de Tintamar

La bonniche en robe verte du voisin a un amoureux. C'est là un phénomène aussi quotidien que la vie. Il n'attirerait l'attention de personne, si l'amoureux ne mettait tout en oeuvre pour y parvenir.

Bruyant détenteur d'une moto tonitruante, veuve de tout pot d'échappement, il profite de cette circonstance contraire aux règlements, pour se livrer à de prodigieuses signalisations sonores de son arrivée, de son passage, de sa présence, de son départ; il répète ce manège acoustique bi-quotidiennement, en va-et-vient incessant, s'annonçant de loin, passant, virant à 50 m. Nord, repassant, revirant à 50 m. Sud, re-repassant, re-revirant, et ainsi de suite *in infinitum* . . . La Chine et la Saxe, tout entières, tremblent dans les vitrines riveraines; le cristal sonne sur les tables; les conversations téléphoniques chôment; on cesse de dicter à la dactylo, d'engueuler le groom, de traiter avec le client ou le fournisseur; les plus folâtres causeries s'arrêtent en criant . . .

Cependant, sollicitée par cette pétarade familière, surgit, du fond de sa cuisine lointaine la blonde enfant en robe verte. Le motocycliste stoppe, un pied à terre; un contentement énorme s'épanouit entre les oreillettes de son serre-tête. Douceur de la conjonction du cambouis et du graillon! Suavité des préliminaires de repopulation! . . . A voix basse, le couple sans doute, échange des serments et des confidences, à moins qu'il ne médite l'acquisition d'un side-car . . . Tant que durera l'amoureux entretien, le monde sera en repos . . .

Hélas, que ne met-il, ce don Juan de Tintamar, à son échappement la même sourdine qu'à ses épanchements. A un appel discret, la bonniche en robe verte ne résisterait pas plus qu'à l'inextinguible canonnade qui met en révolution tout un quartier!



Il est intéressant de constater qu'en général, le motocycliste n'est pas assourdissant sur la grand-route, tant qu'il est isolé et solitaire et que nul ni personne ne point à l'horizon. Il ne clame pas *in deserto*. Mais dans les agglomérations, ou même dès qu'il aperçoit un piéton, un cycliste, un automobiliste ou un congénère, il donne tous les gaz dont il dispose et, par de discrètes manoeuvres et d'actives manipulations sur les manettes, sur les poignées, sur le silencieux, par une combinaison savante d'avances et de retards à l'allumage, il vous joue un de ces concertos, au prix duquel le jazz le plus sauvage n'est qu'un air de romance, et une ouverture wagnérienne, qu'un soupir de clarinette.

C'est particulièrement aux carrefours, quand le geste libérateur de l'agent réglant la circulation a ouvert à nouveau la carrière aux frémissants pur-sang du motorisme, que ceux-ci exécutent leur plus tonitruante fantasia. L'élan qu'ils prennent alors est semblable à une déflagration. Ils bondissent sur place et partent dans un tumulte d'explosions tel, que l'impavide Madame Angot (que le tonnerre n'eût pu faire reculer, à en croire Siraudin, Clairville, Koning et Lecocq!) s'évanouirait incontinent.



Le manieur de moto semble éprouver pour celui de l'auto une certaine animosité. Cela pour des motifs divers dont le moindre est à base de concurrence. Aussi s'efforce-t-il — et, avec la complicité des embarras de la route, l'encombrement de la voie, la largeur des camions, la présence du tramway et grâce à l'art de savoir se faufiler parmi l'agglomération des obstacles, il y réussit parfois — de battre au sprint ce compétiteur.

Je conseille à celui-ci de s'abstenir d'une revanche facile, et de ne point tenter de rattraper son vainqueur, une fois la voie libre. Car son rival sur deux roues, tout comme le cycliste, aura une fâcheuse tendance, pour se rendre compte du terrain perdu, à se retourner du chef, avec une régularité de pendule, tous les dix mètres à peu près, mouvement acrobatique fécond en complications éventuelles.

Donc, si vous tenez à votre précieuse vie, et à celle, plus précieuse mille fois, de votre prochain, ne vous avisez pas de

vouloir dépasser le motocycliste qui, à votre premier et encore lointain coup de claxon se retourne sur son siège, casque en tête, dos en voûte, crâne baissé . . .

Risquant à chacun de ces gestes inconsidérés et mécaniques d'aller rompre ses os et les vôtres, qu'il prenne du champ. Pour vous, ralentissez, arrêtez s'il le faut, fumez une cigarette sur le bord de la route, et laissez-le aller se casser la figure tout seul!

Mais, en revanche, si vous en voyez un prendre paisiblement sa droite ou la garder, et ne point estimer nécessaire de faire l'instabilité de ses deux roues rivaliser avec la forte assiette de vos quatre pneus, saluez-le, en le doublant, d'un geste aimable de la main. Car vous aurez eu à faire, sous son masque horrifique et sa veste moyen âgeuse, à un homme de meilleure éducation, mille fois, et de plus d'intelligence cent mille, que l'éphèbe ganté de fauve qui, installé dans sa vanité et sa 10 CV grand sport comme un singe sur un dromadaire, écrase, quand vous le doublez, le champignon d'un pied rageur.



Parmi les motocyclistes, le jeune motocycliste militaire est plus particulièrement imbu de sa juste importance. Porteur de plis ultra secrets il circule entre l'Etat-Major et son casernement à du cent à l'heure et entend n'être doublé par qui que ce soit: *Cedant omnia armis!* Corseté et sanglé de cuir, ceinturé à 47, il file, sans plus laisser de trace que la flèche de l'Ecclésiaste, s'insinue entre le tramway qui monte et le camion qui descend, interdit tout passage à l'auto qui le suit, et émerveille, par la sûreté de ses manoeuvres et la rapidité de ses déplacements, l'ingénuité des pucelles riveraines.

C'est de lui que dépendra, quand viendra l'heure H, en grande partie, du moins, le sort des batailles et le salut de la patrie, et nous excusons de grand coeur ce que sa présence répétée sur certaines de nos routes présente parfois d'un peu encombrant.



Sur les bords de la Riviera, fleuris de mimosas et de lauriers roses, le motocycliste semble insoucieux des rigueurs vestimen-

taires. Cependant que dans nos nordiques contrées, en plein été, on n'enfourche la moto que bardé de cuir ou emmitouflé de laine, dans le midi on la chevauche dans le plus simple appareil: un short, voire un slip, et une paire d'espadrilles. Mais on a du nègre la pellicule!

Cela n'empêche pas le 90 à l'heure, ni, dans la montagne, aux virages, la rencontre soudaine et à droite d'une moto gauche



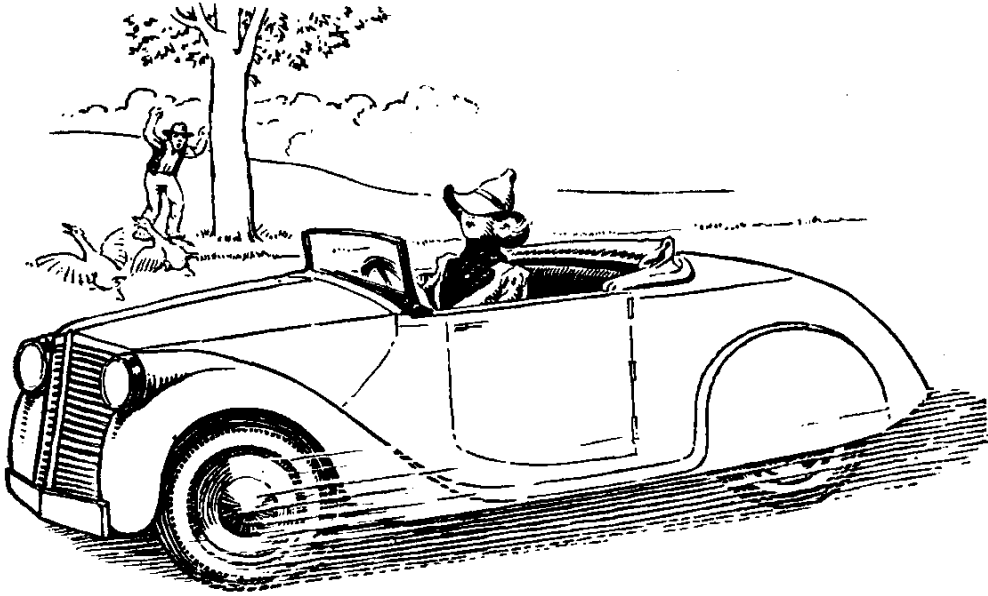
IV

QUADRUPEDES ET VOLATILES

ce que j'appellerai: la faune des routes ...)

Octave Mirbeau: La 628-E8





Voici comment Octave Mirbeau à l'aube du siècle, dans sa «628-E8» qui fit couler tant d'encre, classa, par ordre que je dirai de «démérite», les bêtes de la route:

- » «D'abord, il y a l'oie, la Mère... Et puis, il y a le canard...
- » Et puis, il y a l'âne et le mulet... Et puis, il y a le cochon...
- » Et puis, il n'y a rien...
- » Et puis, il n'y a rien...
- » Ici, une longue suite de points...
- » Et puis, il a la vache... Et puis, il y a le chien... Et puis, il y a le maître du chien...
- » Encore des points:
- » Et puis, il y a la poule... Et puis, il y a le cheval... Et puis, il y a le charretier... Et puis, il n'y a rien...
- » Encore une très longue suite de points...
- » Et puis, il y a le cycliste!
- » Il y a le cycliste, c'est entendu...
- » Mais il y a aussi l'automobiliste...



Quelques années plus tard, dans une interview accordée à notre confrère Paul Gsell, voici comment s'exprimait, au sujet de la «Faune des Routes» l'acérbe propriétaire de la «628-E-8», qui fut d'ailleurs l'un des premiers à faire entrer l'automobile dans la littérature.

«J'adore voyager L'auto est devenue pour moi un besoin. Sans mon auto je ne pourrais plus vivre. Je vais d'un bout à l'autre de la France . . . Je passe les frontières . . . Et, tenez, sur les routes j'ai fait des observations très curieuses; elles m'ont permis de modifier radicalement l'échelle intellectuelle des êtres . . .

«L'être le plus intelligent est l'oie. Après vient l'âne. Ce sont en effet les bêtes qui évitent le mieux d'être écrasées par les autos. Le voudrait-on, il serait impossible de passer sur une oie ou de tamponner un âne. Généralement, les oies se rangent en ligne sur le talus, et, au moment de votre passage, elles allongent le cou pour vous lancer une bordée d'insultes....

«Les êtres les moins intelligents sont: le chien, que l'homme a complètement abruti; la poule qui est l'incarnation de l'affolement... Et immédiatement au-dessous de la poule, est l'homme! C'est la bête la plus stupide!»



Les réflexions et constatations d'Octave Mirbeau sont toujours d'actualité, bien que certains détails et certaines observations ne cadrent plus exactement avec la réalité. Depuis cinquante ans, le cheval, ce «périlleux imbécile» s'est assagi, et son autophobie primitive s'est fortement atténuée. Je lui accorde même un certain degré d'intelligence routière et quelque humour. Peut-être aussi éprouve-t-il à l'endroit des véhicules à moteur une vague reconnaissance, dictée par le sentiment qu'ils sont destinés à lui alléger sa lourde tâche traditionnelle?

Depuis l'époque où Octave Mirbeau circulait en auto sur les routes de France, de Belgique, de Hollande et de Rhénanie, les poules, surtout, ont fait des progrès; les chiens aussi. Tous les automobilistes ont pu constater que, par une sélection fort curieuse, les poules actuelles en sont arrivées à savoir se garer à temps des autos les plus rapides. Quant aux chiens,

pour peu qu'ils ne soient pas munis de leur maître, ils évitent les voitures avec adresse et nonchalance. En revanche, les chats, dont l'homme de la 628-E8 chante les louanges en matière de circulation, ont, à mes yeux du moins, dégringolé du piédestal où il les avait hissés. Sont-ils engagés dans la traversée de la route, ils s'arrêtent soudain au moment où l'auto arrive, tournent vers elle une tête épouvantée et, comme hypnotisés, se laissent écraser sans tenter de se mettre à l'abri. Un ralentissement considérable, voire un arrêt sur place au grand dam des pneus, s'impose à quiconque, comme moi, est un fervent de Baudelaire. Mais combien de pauvres et minables petits cadavres raidis qu'on rencontre le long des routes, prouvent que mes confrères en automobile n'ont pas tous l'âme sensible d'un «amoureux fervent ou d'un savant austère».



Cependant l'homme — *homo sapiens* — depuis Mirbeau n'a pas changé! Il continue à être la bête la plus stupide de toutes celles, à deux ou à quatre pattes, voire à deux ou à quatre roues, que l'on rencontre sur la route...



«*Nous avons nettoyé les écuries d'Augias*».
(Napoléon)

On avait les Ecuries d'Augias; elles étaient si vastes, qu'il fallut y faire passer le fleuve Alphée pour les nettoyer. Comme dimensions — mais comme dimensions seulement, car leur propreté est très suffisante — nous avons mieux: nos grand-routes!

Représentez-vous des étables de plusieurs milliers de kilomètres de long, sur 8 mètres de large au maximum!

Je dis bien «des étables», car nulle part au monde le bétail, grand, moyen et menu, n'est autant le maître de la route qu'en Luxembourg.....

Et ces étables-là, on les nettoie à l'essence!
Ça fait plus riche!

«Voici venir le buffle, le buffle des buffles,
le buffle!» (Sainte-Beuve)

Ce buffle est une vache!

Que dis-je? Une vache? C'est tout un troupeau de vaches, de veaux, de boeufs, de génisses, de taures, de taureaux et de taurillons... Ça meugle, ça beugle, ça mugit, ça rugit... Notre cheptel national, tout entier, déambule sur le «pavé du roi». On se demande, contemplant ce flot, en vertu de quelle loi mystérieuse le beurre est si cher et le bifteck hors de prix!

Plus la route est large, plus la vachalcade occupe d'espace. Ce ruminant sociable est, chez nous, résolument réfractaire à la marche à la queue leu leu, sur l'accotement de droite, qu'affectionnent ses congénères des pays voisins. Il n'entend céder à personne sa place au soleil et au beau mitan de la chaussée. Placidité admirable des majestueuses croupes en nombre impressionnant, et qui ne dévièrent pas du droit chemin pour tout le regain des Ardennes! Copieuse lenteur des larges pas comptés, que rythme le balancement odorant du goupillon caudal! Candeur enfantine du regard globuleux chanté par Homère.... Ma parole! On en mangerait! Brave bête, va!

Et sus à l'auto!....



Bravo, toro!
(Cosas de Espana)

La vache s'aggrave du vacher et se complique de la vachère.

Celle-ci est, à l'ordinaire, une maritorne sans grâce, que ses fréquentations coutumières n'arrivent point à polir. Autrefois, c'était une fillette un peu crasseuse, avec une natte maigre sur un dos étroit, soucieuse surtout d'un bas multicolore, où quatre aiguilles s'activaient. Il lui arrivait parfois, quant une auto s'annonçait, de courir de bon coeur le long du troupeau pour essayer de lui frayer un simulacre de passage. Mais la gardeuse actuelle garde surtout ses bas de soie et ses talons Louis XV (qu'elle dit!) des suites de cette manoeuvre inutile.

S'il lui arrive — une fois sur cent — de se livrer à un petit temps de galop latéral qui, dans son esprit, a sans doute comme but d'inviter ses ouailles à se ranger, cette entreprise,

louable en soi, devient fâcheuse. Prises d'émulation familiale, les bonnes bêtes galopent à l'envi, zigzaguent, s'arrêtent, virent sur place, se livrent à des exercices acrobatiques et à des tentatives de haute-école et finissent par démolir votre radiateur....



Toreador, prends garde!
(Carmen)

Le vacher, lui, est, le plus souvent, ou un réactionnaire aigri ou un communiste en herbe. Haine alternée du «capital» et du modernisme! Et le ricanement avec quoi, sous ces deux espèces, il contemple sans y compatir, au contraire, les embarras de l'automobiliste, en dit plus long qu'un brelan d'articles empruntés aux canards les plus obscurs!

Mais le ricanement, parfois, fait place à une rage froide et concentrée: c'est quand, plus intelligent mille fois que le bipède préposé à sa garde, le troupeau gagne de lui-même, par une lente progression, soit la gauche, soit la droite de la route, ouvrant ainsi, un étroit couloir à l'auto précautionneuse. L'Argus de ces Ios, aussitôt, de baver ses plus crapuleuses injures, lesquelles iront indistinctement à votre adresse et à celle de ses camarades cornus.



Depuis quelques années, si les vaches et leurs veaux continuent à se mouvoir pédestrement selon la bonne loi naturelle les préposés et les préposées à leur garde ambulante usent de plus en plus, pour les accompagner en leurs pérégrinations, de moyens mécaniques. Pour se rendre aux champs, ou plutôt aux prés, il est de bon ton, en Luxembourg, d'enfourcher une bicyclette et bientôt une moto! Pour se conformer à la vitesse déambulatoire des ruminants, on exécute des prodiges de lenteur et fait preuve d'un sens acrobatique tout à fait remarquable. Certes, l'équilibre n'est pas toujours assuré, mais quelle jouissance d'augmenter encore les embarras de l'automobiliste par des évolutions multiples et répétées, sous l'ingénu prétexte de lui frayer obligeamment un chemin à travers la gent stabulante!

Adorable cochon! Animal-roi! Cher ange!
(Charles Monselet. Poèmes)

Les larmes du rire ruissellent sur les joues rebondies de la brave femme dont le cochon encombre la route, quand elle voit les précautions que vous prenez pour ne point écraser la bête. (C'est le cochon que je veux dire.) Si vous êtes obligé de vous arrêter, sachant d'expérience que dans le duel du lard avec le pneu, c'est, le plus souvent, celui-ci qui a tort, sa béatitude ne connaîtra plus de limites. Gardez-vous de lui lancer un mot désagréable. A cette preuve de votre énervement, elle mourrait de joie, et vous auriez mort d'homme — et même de femme — sur la conscience. Mais cela vaudrait mieux encore que d'écrabouiller le pachyderme.....

Que si cela vous arrive, mettez les voiles! Ne vous attardez point! Ecrasez un chien, un veau, une vache, un enfant, un vieillard, mais, pour l'amour de tous les saints du Paradis y compris les onze mille vierges, ne touchez pas au cochon si vous tenez à votre peau. Car le cochon, ici, c'est la bête sainte. Vous êtes dans l'antique Égypte, vous êtes aux Indes. Le meurtre d'animaux sacrés, on le paye de sa vie. L'automobiliste qui carambole avec un cochon manque parfois l'apprendre à ses dépens!



Car il vaut mieux aggraver son cas par le délit dit «de fuite», que d'obéir à des scrupules d'honnête homme.

C'est ainsi qu'un jour, un automobiliste, circulant d'ailleurs à petite vitesse et assez matinalement par une localité champêtre se vit tout à coup en présence d'un porc de forte taille, qui se précipitait hors de sa porcherie avec le rapidité aveugle et brutale dont ces animaux sont coutumiers.

Car, il est régulier de ne point s'assurer, avant de livrer à la circulation le bétail de ses étables, si la «voie est libre».

Ce qui devait arriver, arriva: le cochon sortit de cette rencontre intempestive, fortement endommagé.

Aussitôt, l'automobiliste de sauter de voiture et de se déclarer prêt à payer la casse.

Ce en quoi, au surplus, il avait parfaitement tort, nulle faute ne lui incombant. Il aurait dû abandonner à la justice le soin d'établir les responsabilités.

Mal lui en prit de son geste généreux et inconsideré: le maître du cochon, la maîtresse idem, les voisins, les amis, les parents, de plus en plus idem, tout le monde, enfin, accourut, et l'automobiliste fut proprement passé à tabac...

Depuis, il s'est juré que, dût-il écraser tout un troupeau, toute une école, tout un régiment, il ne s'arrêterait plus une seule seconde.



Bêê Bêê...

(La Farce de Maître Pathelin)

Le mouton a disparu progressivement en Luxembourg, au fur et à mesure que l'automobile gagnait du terrain. C'est malheureux pour les amateurs de gigot à la luxembourgeoise — j'en suis — mais non pour ceux — et j'en suis aussi — qui étaient parfois forcés d'attendre, la main au volant trépidant, que le chien, ingénieux et actif, ait canalisé le fleuve...

Quant au berger, sa houlette ne servait jamais qu'à jeter une perturbation irrémédiable, tant dans l'âme collective de son doux peuple bêlant que dans celle, découragée, de l'automobiliste...



Les oies ont sauvé le Capitole.

(Histoire romaine)

Octave Mirbeau a si bien parlé des oies, faune de la route, que nous ne nous y risquerons plus après lui. Disons seulement que, chez nous et, généralement, au nord de la Loire, elles sont méchantes et hargneuses et d'une dignité mesquine qui s'offusque facilement. Elles obéissent assez bien au coup de claxon, mais ont appris des bipèdes sans plume à nous abreuver d'injures au passage!

Leurs cousins germains, les canards, sont gens sages et avisés; une singulière manie, toutefois, les distingue, qui semble aller jusqu'au fait-exprès: cependant que les oies — comme les vaches — occupent la route dans le sens de la largeur, en

progressant l'une à côté de l'autre, les canards n'avancent jamais qu'à la file indienne; mais ils s'arrangent de telle sorte qu'ils traversent longuement la route chaque fois que vous arrivez.....

Ajoutons que, eux aussi, ils claxonnent!



Gare! Poule!
(Les Dits du Chasseur)

Le jour où Dieu, créant le monde, voulut donner en exemple à l'homme la plus incurable sottise, il fit la poule.

Deux générations de souris suffisent pour que la troisième, dès sa naissance, sache instinctivement se méfier des embûches où manquèrent périr les père, mère et aïeuls. Jusqu'à ce jour, mille générations de poules, plus ou moins rescapées, n'ont guère inculqué à leur géniture qu'un vague semblant d'appréhension récente à l'approche de la plus claxonnante, de la plus trompetante des autos.

Et quoiqu'il y ait un mieux — tout relatif — c'est jusqu'au bout qu'elles continuent de piquer dans les dons équestres; c'est sous les roues mêmes de votre voiture qu'elles continuent de chercher, contre elles, leur refuge.

Mais mille générations d'humains passeront qui, dans la poussière de la route, ramasseront leurs gelines aplaties, que la mille et unième ne comprendra pas encore que la route est un moyen de communication et non pas un poulailler.

Aussi, l'automobilliste qui, plutôt que d'écraser un de ces misérables gallinacés, ralentit soudainement son allure jusqu'à risquer une embardée, n'a-t-il que ce que mérite sa propre sottise s'il se casse la figure.



Le chien est l'ami de l'homme.
(Buffon)

Sous le titre à effet: Journalistique: «Chien écrasé»; pédant: «Morituri te salutant canes»; idyllique: «Pauvre Toutou»; dramatique: «La Fin de Médor»; tragique: «Les Écraseurs»; balsacien: «Comment meurent nos plus fidèles amis»; épique:

«L'Azorade»; spirituel: «Quatre Pneus contre quatre Pattes»; genre 1919: «Bobby et le Pneumatique»; générique: «Les Accidents de la Route»; définitif: «Les Méfaits de l'Automobilisme»; à l'emporte-pièce: «Il n'y en aura bientôt plus»; futuriste: «Ouah! Ouah! Crrrocc! Patatras!» argotique: «Le Clebs et la Chignole, etc. etc. etc. les journaux relatent avec précision le moindre — c'est le cas de le dire — «Chien écrasé».

En outre, et «comme de bien entendu», ils n'omettent point chez nous de faire savoir aux lecteurs révoltés que «le malfaitteur a pris la fuite» et ajoutent, avec un avant-goût délicieux de vindicte, que, le numéro de l'auto étant réperé, l'écraseur ne tardera pas à éprouver les suites judiciaires de sa coupable imprudence. Et comme, depuis que le journalisme existe, le stock des épithètes et des images de style n'a pas été renouvelé, on fait intervenir en dernier lieu des éléments mystérieux, tels que: la «maréchaussée», les «mains de la police», et, en boche, la «table verte» et le «cadi»!



J'aime les chiens. Que dis-je: je les adore! Ils sont plus sympathiques et plus intelligents que la plupart des humains, certainement plus beaux, évidemment plus gracieux et incontestablement moins hargneux. Quand je donne à l'aveugle, c'est à cause du caniche!

Mais si vous êtes au volant de votre voiture, que les humains, dont vous avez la charge momentanée, passent au premier plan de vos préoccupations! Et écrasez sans scrupule toute une meute, plutôt que de contribuer, par un coup de barre intempestif, à casser les bras, les jambes ou la tête d'un de vos passagers...

Aussi, n'hésitez pas à prendre les devants et à faire poursuivre le maître du chien aplati, pour divagation intempestive de sa bête.

Car la route, nom d'un chien, n'est pas un chenil!



Le kilomètre de route coûte à l'automobiliste un suffisant denier, pour qu'il ait le droit d'en disposer au même titre que tout autre usager de la voie publique.

Or, de deux choses l'une: ou bien le chien, paresseusement étendu au soleil, sur le côté de la route; celui qui y gambade avec ses congénères de l'un et de l'autre sexe; celui, encore, qui, surgissant avec soudaineté de derrière la charrette, de derrière la meule de foin, de derrière le tas de fumier, se précipite avec des aboiements féroces sous votre pare-choc; celui, enfin, que le maître ou la maîtresse, avec des gestes comminatoires et désordonnés, obligent à traverser au moment où vous arrivez; bref, ou bien ces chiens-là ont un incontestable droit à l'exclusive disposition de ce champ de manoeuvre, et alors vous n'avez qu'à rester chez vous, Messieurs et Mesdames les automobilistes; ou bien la route est faite pour transporter, d'un point à un autre, les personnes et les marchandises; et alors le chien dormeur, le chien joueur, le chien amoureux, le chien maléfique, le chien victime de son maître n'ont qu'à prendre la droite et qu'à y demeurer.



Le cheval est la plus noble conquête de l'homme.
(Le même)

Le cheval-vapeur, oui!

Et à ce sujet, écrivez plutôt C. V. que H. P.

A moins que vous ne parliez anglais!

Mais pour tant que je vous connais, cela ne doit pas vous arriver tous les jours!

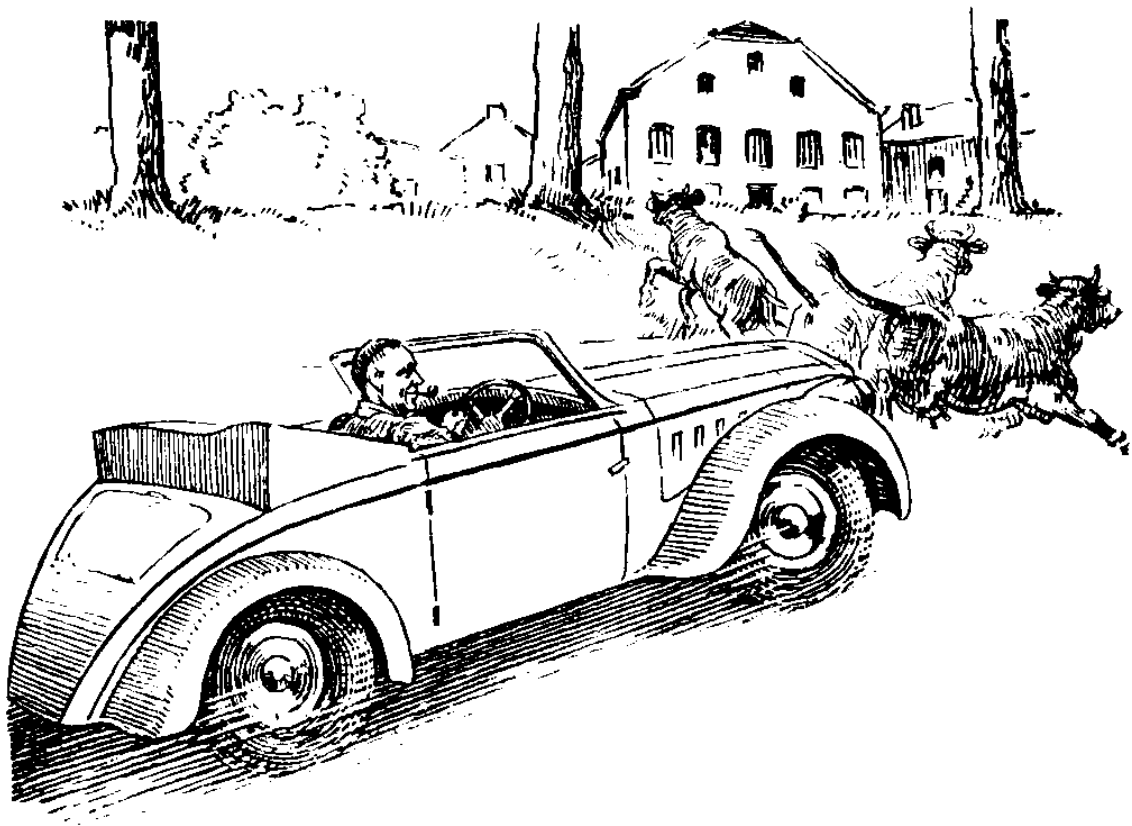


V

CHARS, CHARRETTES, CHARIOTS, CHARRETIERS

Il était sur son char

(Racine: Phèdre. Le Récit de Thèramène)





La charrette — on voudra bien m'accorder l'emploi de ce terme générique quoiqu'il ne s'agisse pas uniquement de véhicules à deux roues — se compose, coutumièrement, de trois parties parfaitement distinctes, indépendantes mais non interchangeables, d'apparence diverse et inégalement douées d'intelligence: 1) la charrette proprement dite; 2) le cheval; 3) le charretier.

Le cheval est le plus intelligent de ces trois éléments.

Vient ensuite la charrette.

Abandonnée à soi-même, il arrive que le cheval, avec sa charrette, serre la route à droite; dès que le charretier entre en jeu, l'ensemble se dirige irrésistiblement vers la gauche.



Dans le langage administratif, le charretier prend le nom de «conducteur d'attelages».

Ce conducteur d'attelages est, d'après notre ancien Code de la Route, tenu de se «tenir constamment à la portée de ses chevaux afin d'être en état de pouvoir les guider et conduire».

Ce terme de « portée » devait être fortement élastique, car il n'était pas rare de rencontrer des conducteurs cheminant paisiblement à plus de 200 mètres de leur attelage.

De mémoire d'homme, et même de gendarme, contravention ne leur a été dressée.



Le charretier est un poète et un philosophe.

Assis sur la planche qui lui sert de siège, ou, en amazone, sur l'un des timons, la main nonchalamment tenant la longe, il suit, les yeux au ciel, à la fois les odorantes volutes de son brûle-gueule et la gauche de la route.

Sans doute en esprit cultive-t-il la petite fleur bleue ou se livre-t-il à de transcendantes spéculations. Que soudain le claxon, l'immonde claxon, derrière lui retentisse, « l'enfant abdique son extase » comme Mallarmé s'exprime avec une élégance un peu obscure. Et alors, le savoureux spectacle, vu de l'auto, est toujours le même :

Le conducteur se retourne, lentement; il constate le fait, difficultueusement; il le réalise, longuement; il saute de la charrette, précipitamment; il galope le long du véhicule, gracieusement; il rejoint la tête du cheval, hâtivement; il lui arrache la bouche, brutalement; il fait, à la charrette, serrer la droite, tardivement; il regrimpe sur son siège, péniblement; il laisse passer l'auto, injurieusement; il regagne la gauche, automatiquement

Et cela, quand le trafic l'exige, tous les cinquante mètres à peu près.

Je n'ai jamais compris pour quelles raisons obscures et sans doute profondes, au lieu de se livrer à toutes ces opérations, il ne reste pas à droite, simplement...



Au temps lointain où le trafic n'était que d'une intensité mitigée, et où l'événement routier était, tous les deux jours, le passage de la diligence à rotonde, nous jouissions d'une réglementation dont voici, concernant les « conducteurs d'attelage », un exemple. Je l'extrais de l'Ordonnance de l'empereur

François II, duc de Luxembourg, en date du 10 mai 1794.

«Art. 43: Nous voulons encore que les voituriers auront à se tenir auprès de leurs chevaux et voitures aussi longtemps qu'elles seront sur la route, à peine d'une amende de 3 florins d'or à la charge de ceux qui les auront abandonnés, ou qui seront trouvés dormant ou couchés dans leurs voitures.»

Trois florins d'or de l'époque où l'oeuf coûtait un demi-sol les deux douzaines, et où le tailleur du village prenait un écu, cinq sols, deux deniers pour la confection d'un habit, cela équivalait à dix mille francs de nos jours.

Mais depuis qu'il passe, en moyenne, 100 automobiles toutes les cinq minutes, le voiturier est devenu tabou.

Vautré sur le dos, jambe de ci, jambe de là, la bouche béante, déléguant au cheval le soin de mener à bon port César et sa fortune, le conducteur, aux jours d'été, ronfle harmonieusement le long, tout le long, de nos grandes routes!

Et si vous carambolez avec lui, c'est vous qui paierez la casse!



J'ai, un jour, eu la curiosité de me livrer à une petite enquête concernant ces estimables industriels, qui, je me hâte de le reconnaître, sont généralement de fort braves gens, malgré leur insuffisance professionnelle, leur vocabulaire excessif et leur dédain des règlements routiers.

Ils avaient, pour la plupart et de leur propre aveu, encaissé déjà maint procès-verbal et décaissé maintes amendes, pour de menues contraventions, dont celles à la loi sur les cabarets, celles pour injures, coups, égratignures réciproques et braconnage, tant en forêt qu'en rivière, formaient le majeur lot.

Mais pas un seul, jamais, n'avait été condamné pour non-observation des règlements sur la circulation.



Tiré à pas lents par des boeufs légendaires ou par de lourds chevaux aux croupes luisantes, le char monumental, où s'entassaient, sans stabilité, les gerbes de la moisson ou le foin parfumé, constituait autrefois, et constitue encore, un bien idyllique spectacle...

Hélas! Impitoyablement au milieu de la route, il obstrue celle-ci et l'horizon! Si vous ne claxonnez pas à perdre haleine, si vous ne ralentissez pas jusqu'à l'allure au pas, il émettra, au moment même de votre passage, tantôt une vieille femme, tantôt un jeune enfant, tantôt un chien entre deux âges, desquels le contact avec votre pare-choc sera sans charme pour les deux parties.



Accordons encore une mention spéciale au char d'entre ferme et champs. Quand vient l'automne, que la récolte des pommes de terre se complique de celle des betteraves, et que les multiples travaux de la terre exigent impérieusement la collaboration hippomobile, la charrette retour des champs marque indélébilement sur l'asphalte de la route les traces de son récent passage. Gare alors à l'automobiliste et surtout au motocycliste imprudent, qui n'évite pas avec adresse le double rais terreux et argileux ainsi tracé. J'ai même vu, un soir, un cycliste s'escamoter dans le fossé avec une adresse de prestidigitateur; sans dommage, d'ailleurs, ni pour lui ni pour sa machine. Mais je n'ai jamais entendu quelqu'un pester avec plus de virulence que ce fils des champs contre la négligence des siens, qui omettent de racler leurs roues avant de s'engager sur la route.



Aux soirs d'été, si les charrettes à blé ou à foin ont parfois un feu à leur avant-gauche, elles n'en ont jamais à l'arrière. Le plus souvent, elles sont farouchement démunies de la moindre lanterne, du plus minuscule falot, même tenu à la main.

Que vous gardiez avec raison alors vos phares allumés, que vous baigniez d'un faisceau lumineux un peu vif les jeunes groupes indistincts, reposant au sommet de ce sommier, vous serez invité sans urbanité par ceux-ci à atténuer vos indiscretes lumières.



Depuis, qu'en Luxembourg, le bûcheron est roi, et que le sport le plus récent consiste à abattre le plus grand nombre possible d'arbres et les plus majestueux,

«le char à foin connaît une vogue nouvelle»

sous les espèces d'un transporteur de bois en grume. Chevaux compris et tronc aidant cela «va chercher» dans les trente mètres d'encombrement routier. Mais les «conducteurs» allant, à l'accoutumée deux par deux, comme les gendarmes et les amoureux, ou en file, comme les canards et les Indiens Comanches sur le sentier de la guerre, pour peu que deux ou trois voitures surviennent en sens contraire, vous en avez pour dix minutes avant d'avoir doublé l'obstacle.

Que le ricanement amusé et satisfait de ces Messieurs serve de compensation!

Cependant, actuellement la charrette rustique se raréfie. C'est du pittoresque qui s'en va. Toutefois, l'automobiliste, plus pressé d'avaler des kilomètres que porté sur la poésie du folklore, pourra s'en féliciter. Mais ce n'est pas sans un certain sentiment de regret que je verrai disparaître de nos routes

les grands chars gémissants qui reviennent le soir!

Je me sens l'âme pleine de mansuétude et je suis prêt à pardonner les arrêts, les lenteurs, l'inexistence de feux-arrière et de feux-avant, voire les injures du charretier et les risques de carambolage, en faveur des odorants souvenirs des soirs de mai et de la lassitude heureuse des faneuses...

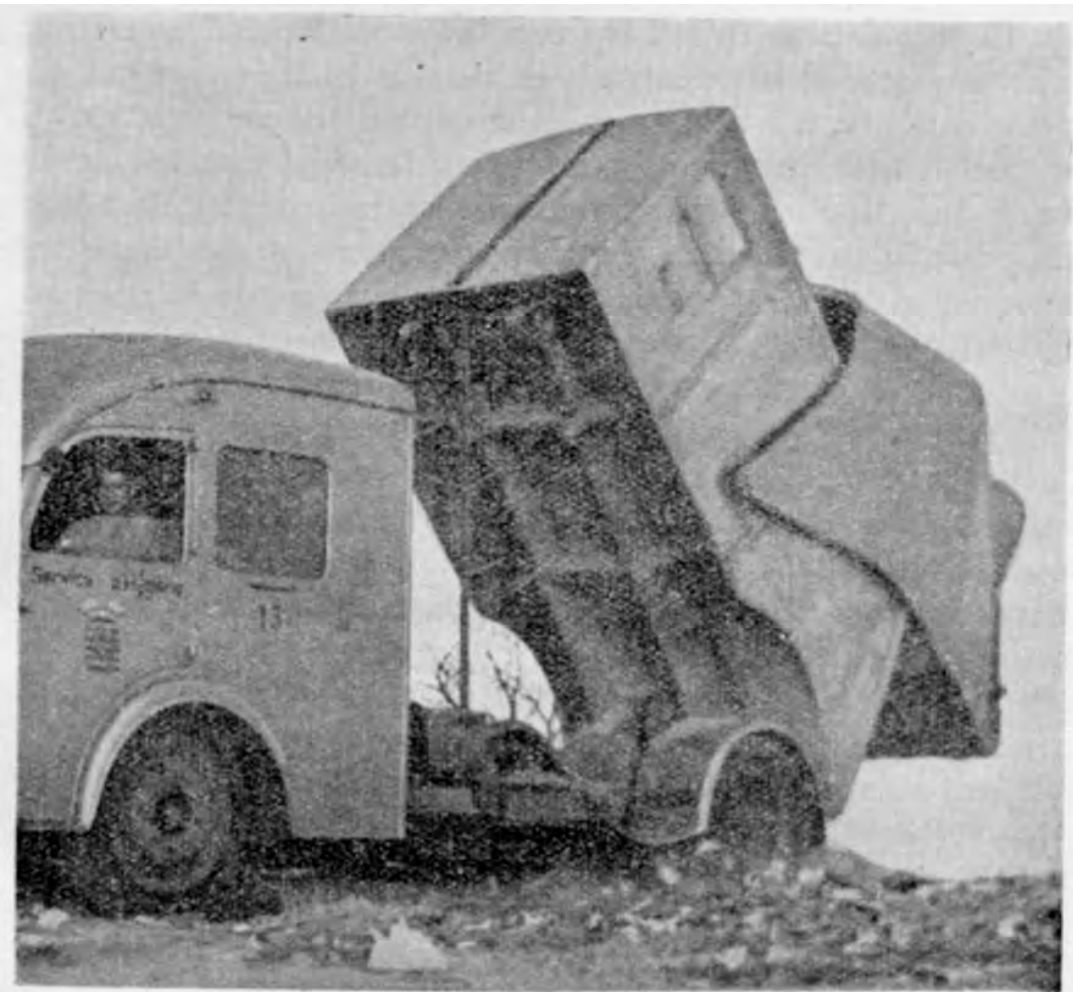
N. B. — Il est bien entendu que les pages qui précèdent de même que celles qui viendront encore, ne sont pas d'une application générale. Ce livre fustige les seuls abus. Il suffit du reste de jeter un coup d'oeil sur les photos qui illustrent le chapitre que l'on vient de lire et de regarder ces paysans luxembourgeois, de qui la figure respire la bonhomie, l'honnêteté et la franchise, pour s'en rendre compte.

Mais la règle n'infirme pas l'exception.

VI

CAMIONS, CAMIONNARDS, CAMIONNETTES

Camion: Petite charrette trainée par deux hommes pour transporter de la terre ou du sable. (Les Dictionnaires)



A l'accoutumée, le chauffard — je dis le chauffard et non le chauffeur et je prie de ne pas confondre! — de camion, voire de camionnette, est ce qu'on convient d'appeler «un gars costaud». Le maniement d'un volant parfois récalcitrant lui a valu des biceps généreux et le constant besoin d'étancher sa soif un abdomen non dénué de majesté. Aussi arbore-t-il l'un et les autres avec une satisfaction évidente, qui s'accuse surtout quand son bras, nu mais d'une propreté parfois douteuse, surgit impérativement à la portière, ou qu'un ventre, d'une rotondité exemplaire, s'extrait péniblement de la cabine.

Bien entendu, le virage que le bras indique est à plus d'un kilomètre de distance, et la portière qui livrera passage au ventre s'ouvre, imperturbablement et bien au large, sur la gauche.

Aussi vaut-il mieux ralentir ou même arrêter philosophiquement sa voiture et attendre que l'exhibitionniste musculaire au bedon en futaille soit arrivé au bout de sa brimade.

En effet, tout cela n'est que brimade! Brimade, le coup d'accélérateur savamment mis en réserve pour le moment où vous réussirez à amorcer un dépassement; brimade, le souci, soigneusement entretenu, de ne point quitter le milieu de la route aussi longtemps que vous claxonnez sur les derrières du personnage: brimade, le soin précieusement consacré au maintien d'une vitesse d'autant plus exagérée que la voie est plus étroite et le chargement plus débordant.



Car les débordements de Messaline et ceux de notre Moselle luxembourgeoise il y a deux ans, ne sont, ou plutôt n'étaient que gnognote au prix de ceux auxquels se livrent les chargements de nos camions nationaux. Ceux-ci s'aggravent-ils d'une remorque, voire de plusieurs, l'inondation devient un irrésistiblement souples et flexibles, exécutant sur le macadam de plaitible flux: longue de cinquante pieds, des tiges de fer, admirablement souples et flexibles, exécutent sur le macadam de plaisantes mais désastreuses arabesques; de l'extrémité de leurs gerbes, de l'épanouissement de leurs bouquets, des faisceaux de baliveaux, sans fin, balaient l'espace et le public imprudent; les marchepieds ploient sous le poids des objets hétéroclites qui s'y entassent dans un désordre éminemment artistique, et les parois latérales des caisses s'ornent, intempestivement mais avec symétrie, d'accessoires aussi saugrenus qu'encombrants; comme dans les films Pathé de mon enfance, des tonneaux vides ou pleins roulent et bondissent avec grâce du sommet d'un échafaudage de fûts sur l'élasticité du sol, le toit des voitures et la tête des passants, remplacés parfois, issant de carrosseries dites normandes, par des cochons tirebouchonnants, des moutons débonnaires ou des veaux folâtres.

Et derrière, très loin, se dissimulant avec pudeur et presque invisible, un petit chiffon, autrefois rouge, est destiné, à la fois, à écarter les foudres policières et à afficher la réprobation que nourrit, à l'endroit du propriétaire de la «voiture de luxe», le «prolétaire au volant de son instrument de travail».



Que mention toute spéciale soit faite des petites conduites intérieures réservées à Mesdames les gadoues municipales!

Dans les rues étriquées de notre chère ville de Luxembourg, on dirait le carrosse de Gulliver en Lilliput. A l'arrêt, ce sont des bêtes d'Apocalypse, qui, dressées, jettent un oeil indiscret dans nos deuxièmes étages; normalement accroupies et progressantes, elles semblent des tanks et écrasent méthodiquement et implacablement, non ce à quoi elles sont destinées, mais les principes mêmes de la circulation urbaine.



Passons, si vous le voulez bien, passons sur les livreurs de pain, de viande, de glace et de bière en bouteilles... Ces industriels, qui ont su joindre l'utile à l'agréable en transformant, une fois par semaine, leur four ambulante ou leur frigidaire nomade en conduite intérieure, dominicale et de luxe, se contentent de stationner le reste du temps en pleine voie centrale, non sans, soigneusement, de part et d'autre et simultanément, tenir ouvertes le plus de portières possible, et occuper 4 mètres de route dans le sens de la largeur. Quand ils vous ont obligés ainsi à vous arrêter et à attendre qu'ils se déplacent, ils sont aux anges et donneraient leur part de paradis pour le plaisir sans mélange de vous entendre pester.



Pour couronner le tout, nous avons nos transports en commun, nos autobus, nos autocars. Fuyez comme une peste ces moyens de communication! Car, pour peu qu'une volonté unanime et groupée influence le destin et fasse agir dans son sens les forces mystérieuses qui nous entourent, vous succomberiez bientôt avec eux aux malédictions mentales ou proférées que leur brutalité suscite. Quand l'autobus rempli de voyageurs, quand l'autocar bondé de touristes occupent la route de moins de 7 mètres que vous prétendez suivre, laissez-là tout espoir de passer. Marquez le pas, enfilez la plus proche venelle, coupez l'allumage, jetez-vous dans le fossé, rétrogradez, virez sur place, faites un détour de 50 kilomètres, rentrez chez vous, mais n'essayez pas de fléchir le monstre. Il est sans exemple que ces léviathans terrestres aient jamais appuyé sur leur droite

pour permettre à un simple et vulgaire automobiliste sans monopole de continuer sa route!



Quand vous avez devant vous un camion, et que vous voulez le dépasser, recommandez au préalable votre âme à Dieu!

Car, entendît-il même et par impossible votre claxon, fût-il, chose plus extraordinaire encore, muni du miroir rétroviseur obligatoire, tînt-il par un incroyable hasard la droite de la route, allât-il jusqu'à jouir, ô miracle! d'un permis de conduire, son conducteur trouvera, n'en doutez point, le moyen, au moment du doublement, d'insister sur la gauche et de vous envoyer, galamment, dans le fossé.

Des innombrables camions circulant sur nos routes, les camions fournisseurs d'essence sont presque les seuls à se ranger à l'appel des voitures.

Cette prévenance à l'endroit des clients est fille du Commerce et de la Civilité.



Quiconque n'a pas encore, pendant plusieurs kilomètres, corné vainement au derrière d'un camion sourd et aveugle, mais non muet, ignore les épouvantes du martyr. Sisyphe, Tantale, Ixion sont de pâles prédécesseurs et les damnés du moyen âge, brûlant éternellement, à petit ou grand feu, dans des chaudières portées au blanc sont, en comparaison, étendus sur un lit de roses....

Qu'avec avantage, pour l'expiation de nos crimes d'ici bas, les diabolins à front cornu, à queue fourchue, qui attisent les flammes éternelles, seraient remplacés par certains camionnards, la plupart sans permis, qui derrière leur cage de verre ricanent de joie à constater, en présence de leur mauvaise volonté triomphante, votre rage impuissante et votre morne désespoir.



Nulle part au monde — si ce n'est en France — les poids lourds ne développent une vitesse aussi foudroyante qu'en Luxembourg. Les charbonniers se ruent à travers la foule, les livreurs de bière passent en trombe, les fardiens se précipitent,

les tombereaux à sable ou à cailloux filent comme autant d'étoiles, les déménageurs contreviennent aux principes les plus sacrés de la gilde chantée par feu Courteline, les fournisseurs de primeurs ou d'épiceries diverses se livrent à d'homériques matches de vitesse, les passants et les maisons tremblent à l'envi, et les conducteurs se tordent...

Car rien ne peut donner une idée du contentement, de la jouissance, de la volupté qu'éprouve un charretier promu chauffeur, à répandre la terreur parmi la population. D'antiques guimbardes à freins douteux, chargées de cinq, de dix, de quinze tonnes de gravier ou de débris, dégringolent à 90 à l'heure les descentes les plus extravagantes: du haut de leur siège, les automédons impavides se gondolent à voir les chiens se sauver en hurlant, les gosses se réfugier dans les jupes maternelles, les piétons grimper aux arbres ou se terrer dans les fossés....

S'il y a de la casse, qu'importe à certains chauffards salariés. C'est le cas de dire qu'on roule sur le velours. Car, n'est-ce pas, ce n'est pas le poids lourd qui «écope» s'il y a carambolage, l'assurance étant d'ailleurs là pour un coup et le patron étant fait pour parer au reste.....

Parfois, la grandeur du camion l'attache au rivage! Autrement dit, il ne s'avise pas toujours, pour sa part, de vouloir mettre le comble à sa noire méchanceté en prétendant lutter de vitesse avec votre coupé-sport ou votre 22 chevaux conduite intérieure. C'est d'ailleurs cette infériorité, évidente même pour le niveau intellectuel de celui qui le mène, qui lui fait chercher sa revanche ailleurs, et la trouver en dressant sur votre route l'obstacle ambulante de sa largeur, de sa longueur, de sa lenteur.....



Epileptique, hystérique, caracolant, tressautant, sursautant, basculant sur ses quatre roues à jantes trop fragiles, balançant une caisse ridiculement exagérée sur un châssis insuffisant, obstruant la route autant que le camion et, autant que lui, masquant la vue, voici la camionnette de raccroc!

La camionnette de raccroc, objet utilitaire, engage avec l'auto dite «de luxe» ou de «maître» des handicaps remarquables. Dès que vous annoncez votre présence et votre légitime

désir de passer, la voilà prise d'une généreuse émulation; elle faisait du 40, comme il convient; elle passera au 50, au 60, au 70, au 80, au 100 pour peu que son moteur y consente. La première côte, le poids aidant, jettera une cascade glacée sur ce beau feu. Mais n'essayez point encore de doubler!

Elle ne se rangera pas; sa caisse débordante vous masquera la vue, et ce n'est qu'entièrement poussive et hors de combat, qu'elle reviendra à une plus saine appréciation des choses. De mauvaise grâce, alors, elle condescendra à vous faire un minimum de place.

Mais sa vengeance, elle la tient déjà; elle fera payer à l'auto suivante ses déboires et sa défaite, et le petit jeu recommencera, rencontrant partout des auxiliaires: l'état de la route, le tas de pierres, les matériaux de construction, la charrette abandonnée, l'enfant qui sort de l'école, le chien errant, le troupeau propice et surtout, surtout, l'aide sans cesse renaissante, de l'auto-qui-vient-en-sens-contraire.....

Ah! le malin plaisir que prend le conducteur de camionnette à ralentir, quand il sait une voiture derrière et qu'une autre surgit à 200 mètres devant! Il lâche alors l'accélérateur et, devant l'imminence du télescopage s'il persistait à vouloir doubler, le poursuivant marque le pas et freine de tous ses freins.

Alors, si vous avez du temps à perdre et votre vengeance à satisfaire, profitez de la première occasion qui se présente de dépasser l'adversaire, puis rendez-lui la monnaie de sa pièce, largement. Sur une route à trafic intense, avec de bonnes reprises, vous pouvez, usant strictement de vos droits, le rendre fou furieux en moins de 25 kilomètres!



En matière de camionnette, le grand sport consiste à avoir la plus grande caisse. Que si l'on arrive à boucher entièrement l'horizon aux infortunés automobilistes qui suivent désespérément ces masses ambulantes, on ne tarira pas, le soir, à la veillée cabaretière, au sujet de cette performance. Aussi, nonobstant les lois en vigueur — ah! le bon billet! — hisse-t-on, sur des châssis demeurés normaux des monuments invraisemblables qui ont les dimensions d'un dreadnought et l'instabilité d'une périssoire, et desquels les lointains sommets se livrent,

sur la toile de fond de notre ciel national, à des écarts de 90 degrés d'une régularité géométrique, mais inquiétante...



Un jour que, rongé — c'est le cas de le dire — mon frein, je suivais une camionnette occupant le milieu gauche de la route sans souci de mes objurgations claxonnières, je la vis soudain hésiter, virevolter, zigzaguer, esquiver un panache, frôler un tête-à-queue, s'arrêter enfin....

Deux gendarmes impressionnants avaient fait signe au chauffeur.

Je pris rang derrière elle pour attendre mon tour.

— «Permis de conduire? Bulletin de contributions?»

Le chauffeur de camionnette était en règle. Moi aussi. On appliqua sur nos glaces des papillons de contrôle et nous repartîmes, moi devant cette fois-ci.

Nous nous retrouvâmes, un quart d'heure après, avec de nombreux autres curieux devant deux voitures mutuellement embouties, mais sans «effusion de sang». Dieu merci!

— «Il faudrait nos gendarmes de tout à l'heure, dis-je au chauffeur de la camionnette.»

Mais celui-ci haussa les épaules: «Les gourdes! déclara-t-il. Ils n'ont même pas vu que je n'ai pas de rétroviseur, que mon claxon ne marche pas, que je tenais ma gauche, que mes deux phares sont cassés et que ma plaque avant est aussi illisible que ma plaque arrière..... Quant à mes freins, n'en parlons pas!»



Le soir, une fois accomplis les durs travaux de la journée, parmi maints verres, petits et grands, Messieurs les chauffards de camions et camionnettes, énumèrent, avec un juste orgueil, le nombre des «voitures de luxe» par eux dépassées et chantent en chœur le los des rapides poids lourds qui, roulant «à tombeau ouvert» semèrent la crainte et l'épouvante parmi les populations. Leurs conversations, alors, sont intéressantes à entendre et instructives à écouter. On apprend ainsi que les charrettes les plus antiques, les plus branlants véhicules «grattent» coutumièrement les plus prétentieuses bagnoles «de

luxé», et qu'il n'est de poids lourd ne «tapant» le 120 (pourquoi le 120?) avec régularité...



Le camion lactifère accuse un notable progrès, comparé au pot au lait de Perrette et aux charrettes à chiens de mon enfance. Parallèle à celle du tramway, son ascension en côte est particulièrement remarquable. C'est à qui ne suspendra pas ses spasmodiques efforts pour laisser le pas à l'autre et dégager la route. Ainsi, la largeur tout entière de celle-ci étant occupée, les autos descendantes n'ont plus qu'à rétrograder, à moins qu'elles ne préfèrent attendre sur le trottoir aux piétons que le match ait pris fin.

En sens contraire, c'est-à-dire vers l'aval, le phénomène est identique.

Le camion à bière lutte avantageusement, à ce point de vue, avec son congénère à lait. En palier et en descente, l'un et l'autre développent une vitesse qui parfois laisse en carafe les automobiles les plus américaines, réduites au rôle de simples outsiders.



Accordons un mot aux camionnettes utilitaires et rapides. livreuses de denrées diverses, dont notre pain quotidien semble être la plus importante. Une porte à deux battants s'ouvre sur le derrière du véhicule et double sa largeur, car elle est le plus souvent largement ouverte de part et d'autre, dès que celui-ci est au repos et que, non sans malice, il obstrue la voie. Que si, alors, il vous arrive d'avertir avant que de doubler, ce qui est, au surplus, votre fichu devoir, vous ne récolterez de la part du chauffeur-livreux, occupé à extraire le contenu du coffre, qu'un regard suprêmement méprisant ou une appréciation définitive, formulés à mi-voix.



Les jours ouvrables, pour une automobile qui circule sur les routes, cinq poids lourds se précipitent. Chauffant à des conditions de moitié plus abordables et développant une vitesse

sensiblement pareille, ces poids lourds dédaignent d'autant plus l'auto (que les imbéciles disent «de luxe»), qu'ils savent fort bien que dans la rencontre du pot de fer et du pot de terre, ce n'est pas eux qui joueront le rôle de celui-ci. Le dimanche ils prennent, remplacés par les autocars, un repos bien mérité afin que, par des libations aux dieux de la route, ils puissent s'assurer leur bienveillance et, dès mardi matin, reprendre le cours de leurs exploits. Et cependant que vingt-tonnes et autobus, tramways et autocars sillonnent les routes, les convois à voyageurs, les transports en commun, les trains de marchandises, voués au rail, contemplent, avec une mélancolie qui revient cher au contribuable, ces concurrents routiers au triomphe insolent.



Une mention spéciale doit être accordée au camion du ravitaillement automnal sous les espèces de la pomme de terre. Il est digne et majestueux et progresse avec une sage lenteur. On s'imagine voir

*Philippe quatre qui s'avance
Dans l'île de la Conférence.*

Circule-t-il sur un chemin montant, nombreux et agité (Ah! ce Lafontaine tout de même!) vous ne le dépasserez pas, dût le diable en prendre les armes. Résignez-vous donc à votre sort. Marquez le pas derrière lui tant qu'il lui conviendra. Car vous n'allez pas, n'est-ce pas, par orgueil déplacé d'automobiliste, exiger de cet agent indispensable de notre alimentation, qu'il pousse la condescendance jusqu'à serrer sa droite.



Récemment, entre Valence (Drôme) et Vienne (Isère), je suivais sagement la N. 7, emboitant le pas à une ample camionnette, laquelle s'ingéniait à forcer de vitesse pour empêcher un dépassement de ma part. Je ne m'obstinaï pas trop, sachant, pour l'avoir maintes fois observé, que ces crises d'hystérie, qui mettent aux prises une américaine pour laquelle du 130 n'est qu'un jeu, avec une voiture de livraison bientôt poussive, ne sont nécessairement que passagères. Et ce qui

devait arriver, arriva: soudain s'ouvrirent au large les deux battants de la portière-arrière et le chargement complet de melons, pommes, poires, prunes, figues, raisins, bananes, oranges, pamplemousses, citrons, que sais-je encore, de se mettre à couler en cascade, d'envoyer sur la route cageots et couffins et de la tapisser d'une couche multicolore et glissante de tous les fruits de l'Eden! Claxonnant éperdument, je tentais d'avertir le malchanceux livreur et imprudent compétiteur. Mais il ne faisait qu'accélérer et comme, forçant de vapeur pour le dépasser j'arrivais à sa hauteur, ce ne fut que pour recevoir un flot débordant d'injures....

Mais sa tête quand il vit le désastre.....



Qu'est-ce? Le décor ambulant d'un théâtre forain? Le roman comique ascendant le coteau? Le rideau de fer baissé sur la route? Un mur cyclopéen qui soudain se dresse? Un rocher, une falaise, une montagne subitement surgie du sol? Cela obstrue la vue, clôt l'horizon, obnubile l'espace. Et bizarrement oscille tout d'une pièce, se balance en arc de cercle, caracole, sursaute, bondit, s'incline, se redresse, défie toutes les lois de l'équilibre, semble à chaque moment vouloir s'effondrer, mais se relève miraculeusement, et interdit infernalement toute espérance à quiconque prétend tourner cet obstacle ou se dégager de cet imminent cataclysme....

C'est une camionnette munie d'une caisse bâchée....

Dans sa cabine de pilotage, minuscule elle aussi, par comparaison, le chauffeur semble une puce installée sur un éléphant.

Et l'automobiliste engagé derrière ce monument qui ne se dérangerait pas pour un empire, n'a qu'une chose à faire: attendre qu'au premier tournant, un coup de vent aidant, le périlleux échafaudage, ensemble le châssis instable qui le porte, se renversent dans le fossé.



Le schlittage des Vosges, les jangadas de l'Amazone, les trains de bois «descendant les fleuves impassibles», tout cela n'est rien, comparé aux camions qui promènent sur nos routes les ultimes vestiges des derniers ex-arbres de ce qui fut le département des Forêts. De la «dépouille de nos bois» nous jonchons nos voies de communication et nos «bocages sont sans mystère» pour l'excellente raison qu'il n'y a plus de bocages. En revanche, sur nos nationales, veuves depuis longtemps de tout ombrage, des camions considérables, mais sans rallonges, véhiculent à du cent à l'heure, avec oscillations à la clef, les fûts immenses des chênes, des hêtres, des pins, naguère encore notre gloire forestière.... Si vous les rencontrez ou dépassez, — si toutefois ils consentent à vous laisser un étroit passage — vouez à leur chargement un penser mélancolique, et admirez patriotiquement l'esprit d'abnégation et de sacrifice d'un pays qui, n'ayant pour retenir le touriste ni la mer, ni la montagne, ni les monuments d'art, détruit de son plein gré et avec une jouissance masochiste, la forêt qui constituait son exclusive attraction....



Comme le char à foin tiré par des chevaux, des boeufs, voire des vaches, déserte peu à peu nos routes, le char à grumes, à traction animale, répandu pendant la guerre et qui persista quelque temps après — et pour cause — tend à disparaître. Au char automobile, à présent, à contribuer à la fenaison de nos prés et à la destruction de nos bois. Mais tandis que l'un n'est qu'un obstacle saisonnier et transitoire, dont la largeur est le principal inconvénient, l'autre en tout temps, encombre les routes par la longueur et l'instabilité de son chargement. Vers la brune, quand le minuscule lambeau, prétendument rouge, qui est censé représenter le fanion signalisateur diurne et obligatoire, n'est plus perceptible, et que l'entassement des troncs dissimule l'éventuel et problématique feu rouge, l'élasticité des fûts crée, en queue du véhicule, une zone de danger, au prix duquel le moulinet de départ d'un avion n'est que plaisanterie.

Un motocycliste, un soir, ayant, sous mes yeux, prétendu doubler un camion chargé de cette manière, reçut de plein

fouet dans la région des côtes un coup qui l'envoya mourir à l'hôpital.

Ceci se passait entre Moulins et Montauban. Il n'y a aucune raison que cela ne se produise pas entre Lintigny et Laurentvillers!



Le poids lourd, muni du moteur à combustion procède en droite ligne de l'Apocalypse ou du livre de Job. C'est lui à la fois Béhemoth et Léviathan. Il produit les éclairs, des clameurs et des tonnerres ainsi qu'il est dit dans le livre de l'Évangéliste et s'entoure de feu, de fumée et de soufre comme les quatre cavaliers. Puis il se dissimule lui-même et dissimule les environs dans un nuage noir et impénétrable, issant d'un échappement soigneusement camouflé au ras du sol, bien que le Code prévoie son installation sur le toit, et quiconque, par la malice du sort, se trouve dans le sillage de ce camion fumigène, n'a plus qu'à recommander son âme à Dieu.



Flanqué de l'autocar, le camion a réduit le chemin de fer au rôle d'un simple comparse et l'accule à la faillite. Il va plus loin, il va plus vite, il va plus près, et ne présente pas la centième partie des complications paperassières propres au rail. Mais est-ce une raison pour que son conducteur se précipite à du cent à l'heure, occupe le milieu de la chaussée, reste sourd aux objurgations les plus répétées de l'avertisseur, néglige souverainement l'audiphone obligatoire et, parfois, le miroir rétroviseur et s'enferme dans sa cabine de pilotage comme un escargot hivernal dans sa coquille?

Autrefois, le règlement sur la circulation fixait aux camions de moins de 5 tonnes un maximum de 20 kilomètres à l'heure, et à ceux au-delà, une limite de 10 kilomètres. Reconnaissons qu'il exagérait. Aussi nul compte n'est tenu de prescriptions manifestement ridicules. Mais cela excuse-t-il les vitesses foudroyantes auxquelles camions et camionnettes, lourdement chargés, s'adonnent? Les charbonniers se ruent à travers la foule, les fardiens se précipitent, les tombereaux à sable ou à cailloux filent comme autant d'étoiles, les livreurs engagent des

matches périlleux, les fournisseurs de matériaux traversent le décor, démolissent et arrachent les balustrades des ponts, rasant des arbres centenaires, atterrissent, — si l'on peut dire — dans les rivières, écrabouillent leurs propres partenaires; les passants s'épouvantent et fuient, les maisons tremblent sur leurs bases, les chiens se sauvent en hurlant, les gosses se réfugient dans les jupes maternelles, les cyclistes font le saut périlleux, les piétons grimpent aux arbres ou se terrent dans les fossés, ... et les automédons impavides se gondolent et ricanent....

Naturellement, il y a aussi et surtout les chauffeurs respectueux des règlements, de la vie d'autrui et de la leur propre. Mais l'exception, tout en confirmant la règle, n'en est pas moins inexcusable....



Si jamais, au cours de vos pérégrinations, il vous arrive de rencontrer un poids lourd qui se range sur première requi-sition et serre sa droite, un conducteur qui comprenne que la voiture de tourisme est, nécessairement, plus rapide que la voiture de livraison, un chauffeur qui reconnaisse que le voyageur a droit à l'express et la marchandise aux trains qui portent ce nom, prenez le numéro du véhicule et recherchez dans l'annuaire — dont la publication n'est, soit dit entre parenthèse, autorisée qu'en Luxembourg! — quel est l'heureux propriétaire de l'objet, l'enviable patron de cet employé inespéré et modèle....

Et soufflez-lui ce phénomène....

Car cet homme est rare et précieux, et nul sacrifice ne serait trop considérable pour s'assurer ses services....

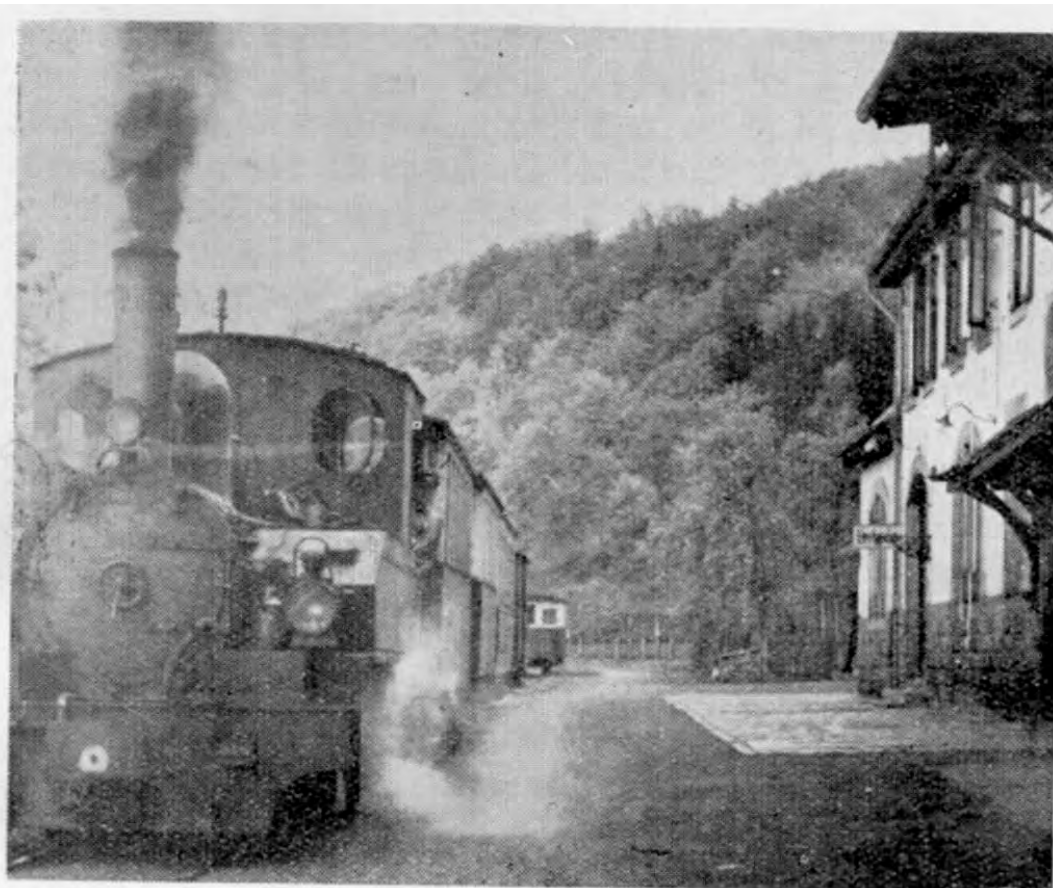


VII

LE RAIL.

Chaque chose à sa place

(Sagesse des Nations)



S'il existe au monde une organisation, à la fois parfaitement ridicule et irréfutablement odieuse, sottement paradoxale et symboliquement réactionnaire, tristement surannée et joyeusement désuète, c'est l'union, la fâcheuse et mal assortie union de la route et du rail.

Il faut, pour autoriser l'installation d'un passage à niveau, avoir vu le jour sous Charles X, pour permettre l'enjambement d'un chemin quelconque par un pont trop étroit, être né sous Louis-Philippe et, pour patronner ou adopter un projet de chemin de fer sur route, dater, intellectuellement, politiquement, socialement de l'année du Coup d'Etat!

Des gens qui en sont encore là, sont de nos jours des ancêtres parfaitement incapables de saisir quoi que ce soit du rythme de la vie moderne, et de comprendre qu'il y a une différence entre l'époque où leur grand-papa montait en patache et celle où leurs petits-neveux descendent d'avion.

Il y a une centaine d'années, et un quart en plus, quand les premiers chemins de fer firent leur apparition, la route leur consentit un droit de passage; elle n'en était pas, à cette

époque, à une barrière près. Agréable prétexte à arrêt, à repos, à palabres, qu'un passage à niveau: les chevaux soufflaient, les charretiers buvaient, les voyageuses flirtaient, les passants béaient, les gosses admiraient, les doigts dans le nez. Le temps existait à peine, la vitesse n'était pas encore; et l'on regardait passer les trains — deux par jour, quatre lieues à l'heure — avec l'oeil placide que les ruminants, se livrant maintenant encore au même exercice, ont seuls conservé.

Actuellement, au même endroit, par jour, vingt trains circulent, mille autos... Le passage à niveau immobilise des files trépidantes. Seul, le garde-barrière ne trépide pas... Et avec la nonchalance héritée de son arrière-trisaïeul, il renouvelle le geste séculaire de la Victoire: il nous ouvre la barrière!... Mais ce n'est pas sur l'air de Méhul!

Dans ce siècle du déplacement et de la rapidité, le garde-barrière est un anachronisme...

Or, en admettant que chaque auto circulante perde, à ralentir, à attendre, à reprendre, 10 minutes seulement par jour, voilà, au coût du temps, plus dix millions volatilisés par an. L'emploi judicieux de ces fonds nous pourrait valoir, à la longue, la suppression des passages à niveau et leur remplacement par des passages supérieurs ou souterrains. Et à compter la valeur des vies humaines qu'ils exigent en holocauste, il est des pays où on pourrait les remplacer par des ponts d'or.



Nombreux sont les «passages à niveau» qui n'ont de «niveau» que le nom. Il convient de n'aborder qu'avec prudence ces cascades, que dis-je, ces cataractes... Pour peu que l'on dépasse le dix à l'heure ils fusillent avec précision les ressorts les plus souples et les mieux trempés, brisent les lames maîtresses avec un sentiment de profonde et malfaisante jouissance et déséquilibrent les châssis avec dilection. Usez donc de luxe de précaution et d'excès de lenteur et ne franchissez ces coupe-gorge qu'après avoir recommandé au grand saint Christophe l'âme de vos pneus et le salut de votre carrosserie.



Mais applaudissons, applaudissons, les deux mains sur le volant, à la générosité digne d'éloges, avec quoi certaines com-

pagnies de chemins de fer défuntes résolurent, au lieu d'installer un passage à niveau, de construire un passage supérieur.

Cela s'appelle chez nous «tunnel». On ne pourrait plus adéquatement qualifier ces enjambements pittoresques! Car ils enjambent fort peu de chose; ils rétrécissent la route, empêchent, tantôt en hauteur, tantôt en largeur, le passage d'une meule de foin ou d'un camion normalement chargé, et ne constituent, en réalité, qu'un boyau étroit et sombre, inesthétique et malicieusement placé de travers, afin que toute vision au-delà soit radicalement impossible.

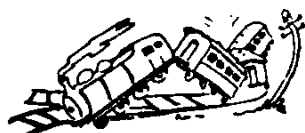
Nous avons pendant des années supporté cette guillotine grand module, au Dernier Sol. Des spécimens réduits fonctionnent encore un peu partout dans le pays!



Particulièrement — ça, c'est une gentillesse pour nos camarades français — sur la route de France, à la sortie de Pétange, dans la direction de Longwy, et, non loin de là, entre Bascharage et Differdange. Si ce sont là deux gageures, elles ont été bien tenues! Astucieusement posés de guingois sur la route, là où elle fait un coude prononcé, ces «passages supérieurs» semblent un mur qui se dresse devant l'automobiliste et qu'il faut contourner avant de découvrir le «passage inférieur». Ils exigent une expédition préalable de reconnaissance pédestre, en amont et en aval, et obligent à des précautions excessives et ridicules. Car avec une conception de la situation vraiment peu ordinaire, les ingénieurs qui avaient construit, en ce même endroit, quelque 50 ans plus tard, la voie du tramway, depuis, si heureusement, si miraculeusement disparu, l'avaient obligée à escalader immédiatement à la sortie du «tunnel» un trottoir en accotement. Oui! Tandis que partout ailleurs, si l'on commet le non-sens de diminuer la route pour y placer un rail, on s'ingénie à laisser le tout de niveau afin que les voitures puissent au moins disposer de la chaussée entière, aux heures et moments où le tramway ne circule pas, on construit ici une plate-forme surplombant ce qui en restait, et l'on poussa le goût de la chausse-trape jusqu'à placer cet obstacle subrepticement dans l'axe même du virage!

Las! Cela n'est rien encore! Le tortillard, l'illustre et immarcessible tortillard, le tortillard, triomphe des tardigrades, des retardés, des incrustés, des réactionnaires plus ou moins camouflés, des constipés intellectuels — le modèle du genre ne mène-t-il pas à Mondorf-les-Bains? — ne se contenta pas de croiser la route ou de l'enjamber sur des ponts minuscules, il s'y installa à perpétuelle demeure. Et de se précipiter sur la route, de la saisir à la gorge, de l'étrangler, de la laisser pantelante et mourante, bonne tout juste à lui servir de ballast! Des ingénieurs, plus soucieux d'économiser des sous que des vies humaines aux générations présentes et futures, empiétèrent sur la chaussée, accaparèrent les accotements, profitèrent des travaux exécutés par d'autres qu'eux dans des buts autres que les leurs, et posèrent sur nos grandes routes leurs petites traverses et leurs petits rails, leurs petits wagons, grandement inconfortables, leurs petites locomotives vastement puantes et imposèrent aux piétons écoeurés, aux chevaux épouvantés, aux villageois révoltés et aux cyclistes gouailleurs — car nous allions plus vite avec nos jambes que le tortillard rachitique et poussif avec sa vapeur malodorante — l'indésirable présence du «Charly», du «Jangly» et de tous les noms des Saints du calendrier avec terminaison diminutive et obligatoire....

Parfois pourtant, — par pudeur sans doute, où sous la pression des nécessités topographiques — il arrivait au tortillard d'emprunter des fractions de parcours moins directement pris sur l'usager. Et puis, d'ailleurs, ce n'était pas l'époque d'un trafic intense et l'on n'avait guère à respirer sa pestilence que deux ou quatre fois par jour....

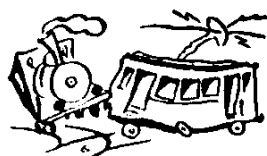


Il y a trois quarts de siècle on inaugurait, avec fierté et espoir le tortillard de Ramur.

Il y a un demi siècle, on inaugurait avec espoir et fierté celui d'Epternay. Dans l'intervalle, on avait perpétré un peu partout dans le pays, des inaugurations du même genre et les vicinaux, les cantonaux, les petites sections, les «secondaires»,

les voies étroites, que sais-je encore, promenaient à gauche, à droite, sur nos grandes routes leurs ahannements odieux et leur puanteur scélérate.

À voir actuellement encore les derniers de ces singuliers véhicules à panache romantique progresser avec une sage et bruyante lenteur à travers les paysages, on ne regrette pas précisément la patache de nos trisaïeux, mais on se demande avec inquiétude et en se bouchant les narines, combien de temps encore cette plaisanterie durera avant de cesser définitivement.



Suant, soufflant, crachotant, toussant, asthmatique, rachitique et tuberculeux — était-ce entre Luxembourg et Ramur, entre Epternay et Val-de-Raville, entre Larochette et Crunières, entre Nordange et Martelange, entre Bettembourg et Aspelt entre Thiécry et Vianne? l'histoire ne situe pas la scène — un de nos tortillards nationaux s'évertuait.

Et dans un râle, il s'immobilisa net, au pied d'une rampe de 2 %.

Soudain, de toutes parts, des «Yanks» surgirent, prévenants et empressés, musculeux et robustes. Ils s'arc-boutèrent contre les parois, soulevèrent les plates-formes, hissèrent les marchepieds, poussèrent aux roues, s'attelèrent à la locomotive...

Le tout avec de grandes clameurs joyeuses...

Et le tortillard, soulagé, soutenu, épaulé, encouragé, redevint gaillard et à petite allure reprit son ascension.

Mais comme le chef de train, tout de même un peu outragé dans sa dignité et soucieux de sauver la face par un mot ironique, s'enquérât de l'intention réelle mais cachée de ce sauvetage:

«Vouliez-vous emporter l'objet?», fit-il.

«Yes! Shouvenir!» s'exclama d'une seule voix l'Amérique imperturbable.

(Indépendance luxembourgeoise, 10 avril 1919)



Et voilà peut-être la solution: Déjà avant la — provisoirement — dernière guerre, Luxembourg était, sinon un centre proprement touristique, du moins un centre d'attraction pour les nostalgiques d'un autrefois, partout ailleurs largement révolu. On venait un peu de tous côtés pour contempler le panache de fumée du tortillard qui faisait du Nouveau Pont un Vésuve au petit pied; le paradoxe d'un parc sans eau, sans fleurs et (bientôt) sans arbres; la non-existence d'un musée de peinture, recommandé par les guides; la persistance d'un tramway à trolley, déjà suranné lors de son inauguration; la destruction systématique de coins pittoresques à côté de la conservation entêtée d'horreurs prétendument esthétiques; les autos les plus modernes et les moyens de communication les plus anciens...

Et que sais-je encore...

Alors, voilà: restons-en résolument aux environs de l'an 1900: gardons nos tortillards, l'encombrement de nos rues, nos musées fantômes, nos «trams» d'un autre siècle, nos avenues et nos boulevards sans arbres, notre «pays des roses» sans rosiers, nos toiles d'araignée aériennes et nos prétentions à un urbanisme moderne et modèle. Et nous verrons rappliquer, des quatre coins de l'horizon, le tourisme mondial, soucieux d'un exemple à ne pas suivre.



Il y a une soixantaine d'années — un rien, une paille! — un ingénieur au nom écossais, mais que je crois avoir été français, avait inventé un train sur route, portant son nom. Le «tram Scott» attira l'attention du directeur général (comme on disait alors pour ministre) luxembourgeois des Travaux Publics. On se livra à des essais sur route qui ne furent pas concluants. Le «tram Scott» avait pourtant, sur le chemin de fer dit «secondaire» (comme on qualifiait alors, à la suisse, ce que nous appelons actuellement si singulièrement «de la voie étroite») qui l'avait précédé et sur le tramway à trolley qui devait être adopté par la suite, l'avantage d'une certaine souplesse et celui d'un sifflet strident qui annonçait sa venue. Mais sa locomotive ridicule puait autant que celle du «secondaire» et il s'arrêtait plus souvent encore que ne le fait l'actuel,

lequel stoppe tous les 25 mètres pour laisser descendre ou monter le voyageur de la maison d'en face ou la voyageuse de celle d'à-côté. Mais nos routes d'alors ne supportant pas son poids on vit, à peine surgis, disparaître de nos horizons, la petite locomotive poussive et les wagons zigzagants et rétifs.



Je ne crois pas qu'on ait beaucoup gagné au change vu la persistance avec laquelle voie étroite et trolley, malgré quelques exécutions définitives mais trop rares, s'étalent et rayonnent, rendant les routes aventureuses et les rues impossibles. De Luxembourg, spécialement, l'application saugrenue d'une invention déjà antique a fait son lieu d'élection. Et rien n'est si comique que de se trouver tout à coup à un détour de rue, nez-à-nez avec ce ramassis de ferraille qu'on appelle un tramway, ou de voir ses lignes simples ou doubles vous poursuivre et vous persécuter, à travers toute la localité, de leurs volutes, de leurs méandres, de leurs sinuosités, quand ce n'est pas de leurs empiétements et de leurs embranchements.

En vérité, je vous le dis, en vérité, nous venons seulement d'inventer l'électricité: *Eripuimus coelo fulmen!*

Et il y a des gens qui s'imaginent de bonne foi que le tramway électrique — à trolley, Madame! plein la bouche! — est la crème-quintessenciée-du-dessus-du-panier-du-gratin-de-la fleur-des-pois-du-super-modernisme.... Ces naïfs sont bien de leur village, ce village fût-il du nom de ville qualifié. C'est eux qu'on voit, au cabaret, taper du poing sur la table et exposer, avec de grands mots vides de sens, de creux aperçus, veufs d'idées. Ils trouvent des auditeurs crédules et pusillanimes qui emboîtent le pas. Ils sont innombrables, ceux qui consentent à une cote mal taillée entre ce qui était avant-hier et ce qui sera demain. Hélas! Ces personnages-là seront toujours de la veille!

Car, tel qu'il existe chez nous, le tramway, bonnes gens, fût-il triplement électrique, n'est, en cette 1950^{me} année de notre ère, que mitraille, ferraille, antiquaille et cie., et bon tout au plus à être récupéré dans le fossé comme le fil de fer barbelé et les douilles hors d'usage.

Et si vous croyez, en vous y accrochant, être de votre temps, vous me faites de la peine, vieilles lunes!

Le mode de locomotion urbain le plus antique, le plus antédiluvien, le plus rococo, le plus riquiqui, le plus vieux jeu, le plus archaïque, le plus primitif, le plus périmé, le plus ancestral, le plus encombrant, le plus illogique, le plus stupide est le tramway électrique.

Dans combien d'années considérera-t-on une voiture du tramway circulant dans nos rues, avec le même étonnement que l'on regarderait de nos jours, le «chemin de fer américain» d'autrefois, attelé de ses blancs chevaux, recommencer son petit va-et-vient entre «la gare et la ville»...

Car ceux qui voient dans le tramway une invention encore moderne, sont des gens qui étaient jeunes il y a soixante ans et plus et qui, depuis, ont oublié d'évoluer. Pour eux, le tram et consorts c'est le fin du fin en matière de conquête due au temps moderne.

Et ils en sont restés à l'époque où, candides petits villageois, venus «en ville» pour l'«Octave» ou la «Schobermesse», ils regardaient avec respect et épouvante, les yeux tout ronds d'admiration, ces voitures qui marchaient toutes seules, suspendues à un fil....



Au temps de mon enfance j'ai vu, de mes yeux vu, dirait Molière, un tramway impressionnant circuler sur trois rails devant l'église de la Madeleine, à Paris. Les trois rails existent encore, mais le tramway, Dieu merci, s'est évaporé. A Bruxelles, vers la même époque, rue Malibran, un chemin de fer à panache, que l'on appelait «l'assassin», était l'objet de mon admiration, à cause de la couleur d'un vert acide de ses voitures. En ma jeunesse estudiantine j'ai usé d'innombrables fois du tramway à air comprimé qui reliait Montrouge à la Gare de l'Est. J'ai même fait usage du pittoresque véhicule qui se rendait d'Auteuil à Saint-Sulpice, monté sur rails et tiré par une alouette, pardon, par un cheval, un seul, mais fantomatique. Et j'ai même été secoué par le tramway à plots des quais de la Seine.... Parlerai-je du chemin de fer d'Arpajon, avec son air de vicinal de province? Des tramways de pénétration, par quoi on allait dans les bois de Clamart cueillir la fraise ou s'introduisait dans Paris par la porte de Pantin? Parlerai-je de tous ces tramways de province et de l'Etranger, si

heureusement supprimés, depuis ceux de la Riviera et des plages nantaises, jusqu'à ceux de Longwy et de Metz, nos voisines, depuis ceux des villes balkaniques, jusqu'à ceux des villes rhénanes. (Mais il faut dire qu'ici d'autres facteurs furent en jeu que, uniquement, la logique et l'esthétique!)

Et même chez nous, il s'est trouvé des édiles intelligents et des ministres à la page qui ont ordonné l'enlèvement de rails, de pose parfois récente, ou supprimé d'un trait de plume un vicinal pittoresque, mais dispendieux et inutile.

Toutefois, à Luxembourg, capitale du Grand-Duché de même nom, «centre touristique» ma chère!, ville de congrès, de réunions internationales et de prétentions nullement modestes, on peut encore voir circuler, quatre fois par jour, ou davantage, parmi boulevards, avenues, tabliers de ponts, places publiques, bifurcations, croisées de chemins, carrefours et promenades publiques, un train, un vrai train, avec locomotive, wagons, voitures de classes diverses et panache de fumée, et qui avise de son approche en grelottant, superfétoirement, d'une petite clochette, rescapée d'un pâturage suisse. Cette réminiscence d'un passé largement révolu, enchante les traditionnalistes et les *laudatores temporis acti* et réjouit les touristes étrangers qui n'ont encore jamais rien vu de pareil, et les revuistes à bout d'idées, à qui elle fournit sur mesure des gags de plus en plus inédits.

Aussi faut-il avouer qu'en comparaison du tortillard asthmatique et rachitique qui se traîne entre notre «Gare centrale» et celle, plus exentrique encore, du faubourg d'Eich-Dommeldange, ou qui rampe, en éternuant, le long de l'autostrade de Hespérange-Frisange, le «petit train» de Marcel Proust fait figure d'international de luxe!



Car le Tramway est le Tabernacle de la Cité, le Saint des Saints, l'Acropole ambulante! Signez-vous quand il passe et, au besoin, agenouillez-vous. Il a tous les monopoles. Il a tous les droits, et tous les honneurs lui reviennent. Il a pris à ferme les montées à 15 %, qui aboutissent de toutes parts à Luxembourg, et ne se déclarera satisfait que quand, grâce à lui, tous les dégagements seront embouteillés. C'est le chapeau de

Gessner! S'il s'arrête, tous les véhicules à moteur qui se trouvent à proximité, sont tenus de suspendre instantanément leur marche, et sur un signe impératif du wattman, les chauffeurs doivent le saluer dévotieusement, chapeau bas.



On supprime peu à peu partout dans le monde ce véhicule préhistorique. La France en libéra ses routes, l'Allemagne en dégagea ses rues. Paris s'en est débarrassé, ainsi que tout le département de la Seine. La Grande-Bretagne l'a envoyé rejoindre bus et cars à chevaux. A Rome, il provoquerait le rire, et à New-York, l'hilarité. Mais à Luxembourg on le garde précieusement, on le met en conserve, on le choie, on le caresse, on l'embrasse sur la bouche. On s'apprête à l'installer rue de la Monnaie, à l'insinuer rue de la Loge, et les urbanistes les plus officiels projettent d'en gratifier les allées du Parc, la vallée de la Pétrusse et les deux passages de la Place Guillaume...

On a bien doublé le rail de la Grand-rue, que diable!, dessiné des courbes harmonieuses aux plus imprévus tournants, embelli le paysage en abattant les arbres ridiculement feuillus et en les remplaçant par de rigides poteaux fleuris d'ampoules électriques ou dardant des branches en fil de fer dans toutes les directions. Pourquoi alors ne pas généraliser cette esthétique urbaine, qui place Luxembourg *up to date* et le mettra bientôt au rang des *towns* les plus américaines?



Parmi les prescriptions les plus audacieusement comiques du règlement dont nous jouissons, figure l'obligation imposée aux autos de s'arrêter respectueusement quand le tramway s'arrête, et de laisser les passagers, à débarquer ou à embarquer, se livrer à ces opérations, avec la méticuleuse attention et la majestueuse lenteur qu'elles exigent.

Il convient alors de subir sans y prendre part, les tendres adieux qui s'échangent entre ceux qui s'en vont et ceux qui restent; les considérations inédites sur le temps qu'il fait de ceux qui montent et les hésitations sur la direction à suivre

de ceux qui descendent, manoeuvres qui s'accompagnent à l'ordinaire, tantôt de regards furibonds, tantôt de ricanements vainqueurs, tantôt de doux sourires béats, le tout à l'adresse des automobilistes au cran d'arrêt, lesquels subiront les mêmes vexations à la station suivante.



Il suffirait évidemment, pour les autos, de ralentir, pour les passagers du tramway, de presser un rien le mouvement. Avertissement d'une part, attention de l'autre. Mais ce serait trop facile. Il faut bien compliquer les choses et les compliquer de plus en plus. Puisque déjà les autos doivent livrer passage aux piétons quittant le tramway, il n'y aucune raison qu'elles ne soient pas obligées de faire de même partout ailleurs où elles rencontrent des gens qui vont à pied: aux carrefours, aux croisées des chemins, aux portes cochères ou même piétonnes, derrière chaque véhicule qui suspend sa marche et, finalement, à chaque passant individuel...

Car le jour où le Code de la Route sera fait pour faciliter le trafic au lieu de le saboter, il fera chaud!



L'obligation d'ailleurs de s'arrêter, quand on est en auto, chaque fois que le tramway s'arrête, est tout ce qu'il y a de plus réussi comme brimade. Félicitons-nous toutefois que les agents chargés de faire observer la loi, les employés qui pourraient en exiger le respect, fassent en général preuve de plus d'intelligence que les illuminés qui en ont élaboré le texte. Prise au pied de la lettre, elle obligerait, cette loi, les autos à persister dans leur immobilité tout le temps que le tramway montant, aux endroits où la voie se dédouble, attend le tramway descendant; ce qui, le cas échéant, peut aller dans les 10 minutes. On encore au terminus — que le non-initié ignore — ce qui peut durer une demi-heure et davantage...



En revanche, bien qu'il soit «interdit de descendre d'un tramway en marche» et, je suppose, d'y monter, la descente

anticipée et l'ascension précipitée sont un sport que l'on pratique couramment.

Il n'a jusqu'à ce jour entraîné d'autre pénalité que celle de l'écrabouillage... Mais comme l'auto est presque toujours déclarée responsable....



Il ne faudrait pas conclure du fait que l'autobus à trolley a plus de souplesse que le tramway à antenne ou à cadre, qu'il en serait plus esthétique. Comme laideur, ces deux moyens de traction et de progression se valent. Rien n'est hideux comme cet enchevêtrement de fils de fer déshonorant la rue à mi-hauteur des maisons, rien n'est affligeant comme ces pylones venus remplacer les arbres de nos routes et de nos boulevards, et érigeant leur grotesque rigidité le long de nos avenues. Paris s'est débarrassé de cette ignominie et peu à peu toutes les villes du monde, soucieuses de leur esthétique et du suffrage du touriste, ont suivi, suivent ou suivront cet exemple. Il n'y aura que la ville de Luxembourg et quelques vagues agglomérations de même farine pour continuer, vues d'avion où en levant la tête, de ressembler à une araignée monstrueuse tissant sa toile et à rester le réceptacle, que dis-je, la poubelle de tous les rossignols dont on ne veut plus ailleurs.



Voici comment, il y a plus de vingt ans déjà — mais depuis, le succès a couronné ses efforts — la presse parisienne traitait le tramway:

J'emprunte à l'*Oeuvre* sous la signature de Fernand Laurent:

«A notre époque de vie intense et mouvante, où tout ce qui »se déplace doit viser à la souplesse, à la mobilité, à l'allé- »ment, il est un véhicule qu'on pourrait d'autant plus juste- »ment qualifier d'antédiluvien qu'il rappelle un peu par ses »dimensions l'arche de Noé, un véhicule extravagant par sa »rigidité solennelle et la gaucherie tintamaresque de son allure, »c'est le tramway.

» Sans l'habitude, qui crée une adaptation factice, il y a »beau temps que le tramway moderne aurait rejoint la dili-

»gence de Joseph Prudhomme, la berline de Varennes, voire le
»char des rois fainéants.....»

Et à l'*Ami du Peuple* sous la signature, autorisée s'il en fut, de Frantz Reichel:

«Il faut supprimer le tramway dans toute cité où la circulation est active, intense, multiple et irrégulière aussi, avec les brusques à-coups dus à des manifestations publiques de tout ordre.

» Dans une cité, tout véhicule qui ne dispose pas de mobilité immédiate dans trois directions, en avant, à droite et à gauche, est une absurdité urbaine. Ainsi qu'on l'a écrit, que nous l'avons écrit, le tramway qui a «le rail à la patte» est une fière monstruosité, une cause de désordre, d'embouteillage, une fantaisie ruineuse pour les affaires par le temps perdu, coûteuse par l'inutile consommation d'essence sur place qu'elle entraîne.

» Le réseau urbain est la condamnation d'une édilité et d'une administration attardées, indifférentes au présent et sans fenêtres sur l'avenir.

» Les avantages économiques de la traction à trolley sont connus, ceux surtout de la traction à trolley aérien.

» Mais il n'est pas nécessaire d'avoir des rails pour employer la traction à trolley. Pourquoi ne pas avoir des autobus à trolley? Des autobus à trolley qui pourraient évoluer dans les files des véhicules et le cas échéant, secondés par des accumulateurs de réserve pourraient lâcher leur guide «aérien, s'évader par des voies annexes et reprendre leur parcours à quelque cent mètres du point où ils l'ont quitté.



Hum! Hum! Je veux croire que mon confrère Frantz Reichel a raison quand il parle des «avantages économiques de la traction à trolley», mais je doute fort que ce soit le cas pour le trolley sur rails. A voir le nombre d'ouvriers quotidiennement occupés à la réfection et à l'entretien des voies dans et hors la ville de Luxembourg, on n'a pas besoin d'aller très loin pour se rendre compte des raisons amenant le déficit de l'exploitation....

Plus astucieuse que la municipalité de Luxembourg, celle de la ville de Liège a, depuis quelque temps déjà, remplacé les

rigides et dispendieux tramways à trolley par des autobus de même. Ce n'est pas plus esthétique, certes, mais pas moins non plus. Et ce véhicule, à peine plus laid et à peine moins ridicule qu'un tramway, a l'avantage d'évoluer avec facilité et sans danger pour autrui, de doubler à gauche comme il convient et de n'obliger le contribuable qu'à des dépenses qui sont à celles du tramway dans la proportion de 1 à 10.



Or donc, entre les véhicules routiers sur rails et les véhicules routiers sur pneus, ce dialogue engagé il y a un demi-siècle bientôt, continue et persiste.

Thèse des véhicules sur rails:

«Ah, les autos! Vous prétendez avoir quelque droit sur la route! Attendez un peu! Vous allez à droite? Nous irons à droite! Vous tenez la gauche? Nous irons à gauche? Vous croyez pouvoir nous éviter par le milieu! Nous occuperons le milieu. Nous irons devant, nous irons derrière, nous irons à rebours, nous irons en haut, nous irons en bas, à dextre, à senestre, en méandres, en biais, en zigs-zags.... Nous avons volé le tiers de la route, nous vous volerons les deux tiers, les trois tiers, les quatre tiers, si tel est notre bon plaisir! Nous circulerons sans voyageurs s'il le faut, quatre-vingts fois par jour, rien que pour vous embêter. Nous vous empêcherons d'emprunter notre voie en la surélevant sur un trottoir, ou en la parsemant des embûches de nos rails et de nos traverses. Car il est indispensable qu'aussi souvent et aussi radicalement qu'il sera en notre pouvoir, vous alliez vous casser la gueule. Aussi illogiquement, aussi inutilement et aussi subrepticement que possible, nous traverserons la route, aux tournants, sous les ponts, dans les localités. Nous n'avertirons jamais; nous surgirons mystérieusement devant vous aux virages masqués, nous stationnerons en plein carrefour, nous vous éblouirons de notre fanal unique, tout en vous interdisant l'usage de vos phares à notre approche; tenant le milieu des routes, entre une double haie d'obstacles divers, malicieusement élevés par les mains riveraines, nous nous arrêterons vingt fois sur quatre kilomètres, vous obligeant à marquer le pas derrière notre toute-puissance.... Car nous sommes «les transports en com-

mun», les seuls, les vrais, les uniques, les impairs et les incom-
mensurables.....»



A cela les autos répondent: «Vous êtes les transports en commun, et cela est parfait. Cela vous donne autant de droit qu'à quiconque, mais point un atome de plus. Il n'y a ni démocratie ni démagogie qui tiennent, car nous sommes tout autant «transport en commun» que vous, à moins que vous ne supposiez que nos innombrables kilomètres quotidiennement abattus par les autobus, soient du domaine de «l'auto de luxe». Nous transportons même trois fois plus de monde que vous, et à un prix infiniment moindre, car si vous comparez les subventions qu'on vous accorde aux subsides que nous touchons.

Mais là n'est pas la question: nous sommes chez nous sur la route, vous n'y êtes pas. Le rail n'est pas le pneu, et réciproquement. La rigidité n'est pas la souplesse, et le chemin de fer n'a que faire sur le macadam! En vous y accordant, par une inexplicable bienveillance, droit de cité, on a frustré d'autant les usagers naturels. Des gens prétendent même que les routes ne sont pas faites pour les autos. Seraient-elles donc faites pour les chemins de fer? Une incompétence inouïe, un sans-gêne invraisemblable ont dicté votre tracé. Si dans les villes, déjà, vous êtes la cause principale de l'embouteillement et des accidents, que dire de votre présence sur les grands chemins? Encore si vous vous contentiez de tenir votre côté, sagement! Mais vous êtes, comme vous le dites vous-mêmes, partout à la fois, ajoutant à l'odieux de votre présence, le parti pris d'être malfaisants!»



Hélas! Les autos ont tort! Le rail continue à triompher du pneu, et nous n'avons plus d'espoir que dans l'inéluctable série des inévitables catastrophes qui, à la longue, finiront bien par mettre d'accord le souple et le rigide, en obligeant les pouvoirs publics, finalement épouvantés de leur responsabilité, à prononcer leur divorce.

Surtout quand — et cela nous pend au nez — les passages à niveau verront, par mesure d'économie, le gardiennage remplacé par l'automatisme. Attendons-nous dès à présent à voir

les morts jalonner nos routes, (nous en avons déjà un par jour, battant tous les records), les débris de carrosserie combler les fossés ou fleurir aux arbres, et les châssis, se mettant en travers, préparer au train suivant une de ces petites surprises dont vous me direz des nouvelles....

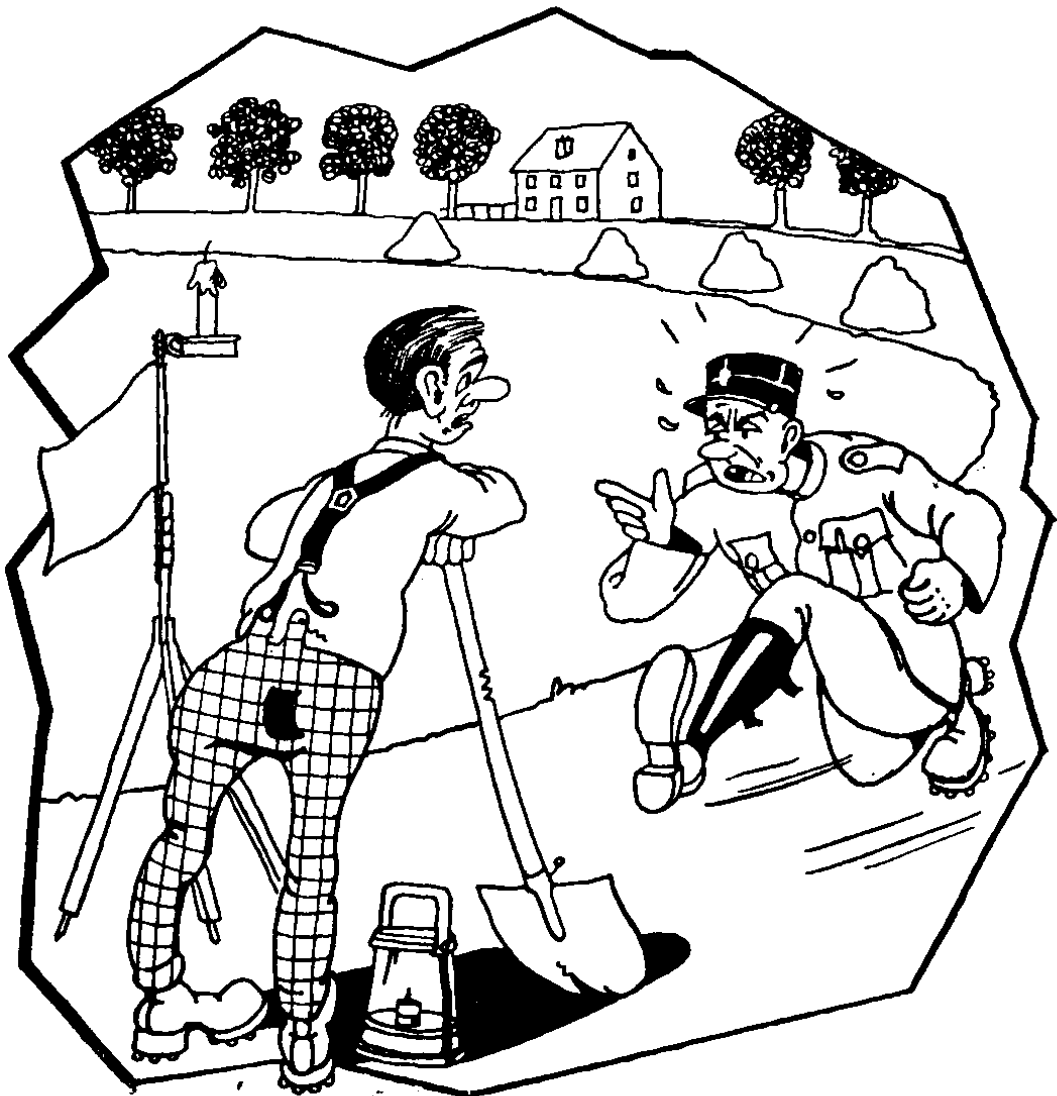


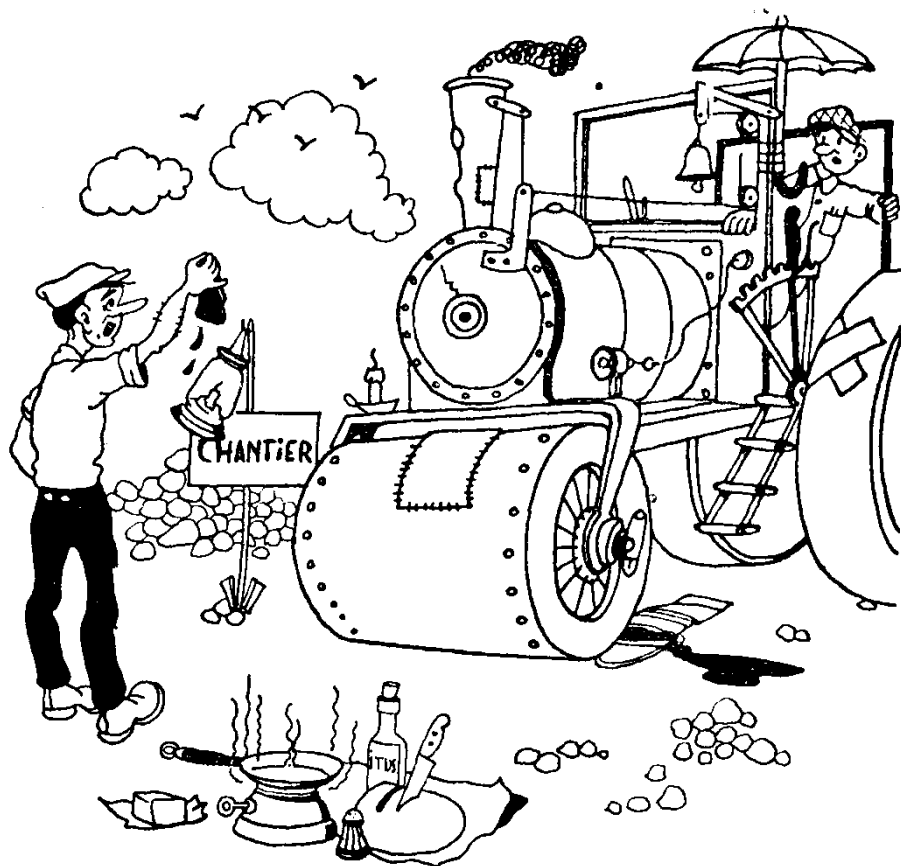
VIII

RIVERAINS ET BATISSEURS

Riverain: qui a une propriété le long d'une route.
(Les Dictionnaires)

Quand le bâtiment va, tout va.
(La Sagesse des Nations)





Les maîtres de la route ne sont pas les automobilistes.

Les maîtres de la route ne sont pas les piétons, les cyclistes, les ivrognes, les camions, camionnettes, camionnards, les chars, charrettes, charretiers, les veaux, vaches, cochons, couvées, les motocyclistes, les moins-de-quatre-ans, les usagers généralement quelconques, les cantonniers, les Travaux-Publics, l'Etat, les passages à niveau....

Ni même le tramway, cet ancêtre....

Les maîtres de la route, les vrais, les seuls, les incontestables, sont les «*Riverains*».

Car, en Luxembourg, la propriété du sol entraîne celle des trois quarts de la route sur tout l'espace, et un peu plus, que cette propriété longe.

Nous verrons plus loin qu'il n'en a pas toujours été ainsi.



Le propriétaire-riverain délègue son droit à un certain nombre de représentants ou de mandataires: au chien qui dort

au soleil, au morveux qui joue devant la porte, aux amis, parents, voisins et assimilés qui palabrent en rond sous ses fenêtres, au charretier qui fait la cour à sa femme, au troupeau devant l'étable et qu'il néglige de faire rentrer, aux poules qui picorent activement des fruits chevalins et inespérés, à sa charrette, à son tas de fumier, à sa provision de bois, bref, à tout ce qu'il serait trop long, trop dispendieux, trop difficile, trop ennuyeux ou simplement trop logique de mettre à sa place, c'est-à-dire ailleurs que sur la route....



Mais où le riverain, maître de la route, devient un danger social, c'est dès qu'il devient bâtisseur.

Ceci, avec la complicité de Messieurs les Entrepreneurs.

Car, en règle générale ou presque, Messieurs les Entrepreneurs considérant que la chaussée est à eux et à nul autre, là du moins où s'édifie une façade, s'érige un mur ou se creuse un trou, ont décidé de déposer, en cet endroit et non ailleurs, les matériaux dont ils usent et à y établir le lieu de leurs évolutions professionnelles et le théâtre de leurs exploits.



Evidemment, évidemment! Théâtre de la Guerre, victime principale de l'Offensive Runstedt, dévasté, ruiné, incendié, diminué le pays de Luxembourg, plus que bien d'autres, s'est vu dans l'obligation de réédifier ce dont la turpitude boche avait amené au motivé la disparition. Mais est-ce une raison pour faire de la route un chantier? Et cela de préférence aux endroits où le charroi est actif, et où un nombreux passage d'autos se complique d'un tramway à répétition? Voilà les autostrades devenues champs de courses d'obstacles, où la rivière du huit, les banquettes irlandaises, les haies et que sais-je encore sont remplacées par des monticules de matières diverses, agréablement dispersées le long de la voie et aussi près que possible de son milieu.

Ces obstacles installés sur nos routes sont invariablement les mêmes: il y a d'abord le ou les tas de moëllons, rouges, jaunes ou gris selon la composition de la pierre; ces tas

lancent des patrouilles en reconnaissance et placent des sentinelles aux avant-postes; astuce stratégique qui, si elle ne motive pas l'arrêt bienveillant des voitures tentant l'étroit passage, fait tout de même que «les chambres à air» partent toutes seules» ce qui, en dernière instance, revient au même.

Il y a ensuite le lac de chaux vive, excellent pour une vulcanisation définitive et une cimentation consécutive des pneus de toutes marques. L'éclaboussement concomitant, je ne le relève que pour mémoire, et parce qu'il vaut au chauffeur enlisé des injures, toujours, et des voies de fait, parfois.

Les tumulus de sable blond alternent avec ceux en laitier gris ou noir; ils s'épanouissent largement et semblent solliciter la caresse des jantes base creuse avec pneus confort. Malheur à celui qui se laisse tenter ou s'imagine, en sa candeur, qu'il boira l'obstacle.... C'est l'obstacle qui le boit, et même qui le broie, et on ne compte plus les panaches, les capotages, les tête à queue ou, simplement, les bris de lames maîtresses qui résultent de ces fallacieuses et inégales rencontres.

Mais ce qui est tout à fait réjouissant, c'est le soin que prennent les transporteurs de briques en ciment à jalonner les routes, et particulièrement les tournants, des preuves de leur passage. Ces imitateurs du Petit Poucet répandent, en moyenne, par jour, une tonne de leurs produits sur la chaussée. Un riverain de mes amis se rend, après chaque passage, au plus proche tournant pour, sous prétexte d'empêcher les dérapages d'auto, enlever diligemment ces menus mais dangereux obstacles. Il a déjà pu édifier un poulailler considérable et ne désespère pas, d'ici la fin de l'année, avoir récolté assez de matériaux pour un pigeonnier féodal.



Voici pêle-mêle, harmonieusement distribués depuis le bas-côté jusqu'à l'axe médian du chemin, et parfois bien au-delà: plâtre, ciment, poutres et poutrelles, mortier, briques rouges ou blanches ou grises, tuiles et ardoises, carreaux, pavés, paniers, seaux, cordes et outils, quelques pipes, deux maçons sur un échafaudage, une truie sur un oiseau et, à côté, l'apprenti qui se tord... Désespéré, le chauffeur regarde cette mer hétéroclite avec des sentiments divers, qui vont de la mélancolie la plus incurable à la plus effroyable rage.

Une mention spéciale doit être réservée aux pierres de taille, négligemment érigées, comme de murs pélasgiques, à la limite extrême de l'accotement, côté route. Reconnaissons qu'on ne s'y écrase qu'une fois sur dix et seulement quand il s'agit de ne pas écrabouiller un passant inoffensif. Mais les éclats dont elles sont les coutumières productrices ne sont pas moins qu'elles mêmes dangereux. Sans doute les gendarmes verbaliseraient-ils contre quiconque sèmerait des clous sur la route? Mais pour un peu on décorerait l'honnête ouvrier qui, d'une massette active et d'un ciseau alerte, envoie sous les roues qui passent des fragments à arêtes vives, à pointes acérées, affilés comme des lames et tranchants comme des rasoirs..



La joie de Messieurs les Entrepreneurs ne serait pas sans mélange, si le fait-exprès ne venait ajouter son piment à la chose. En effet, le chantier sur la route n'a vraiment sa raison d'être que quand il est parfaitement possible de l'établir à côté d'icelle. Aussi, la plupart de tant de fâcheuses baraques que le riverain édifie ou réédifie avec la complicité de son entrepreneur, et dont les matériaux encombrant la chaussée, sont-elles le plus souvent isolées, et possèdent-elles, en retrait sur la route, et sans voisins immédiats, tant devant que derrière, tant à droite qu'à gauche, tout l'espace qu'il faudrait pour réunir au grand complet tous les matériaux que nécessiterait le plus somptueux des palaces.



Mais tout cela ne fait rien à l'affaire. Ni les Travaux-Publics, ni la gendarmerie ne s'émeuvent. Et, si nous sommes bien renseigné, à un agent supérieur des Ponts-et-Chaussées qui s'était étonné de la fréquence des accidents provoqués par cet empiètement insupportable, et qui avait pris les mesures coercitives que la loi semblait lui accorder, il a été notifié d'avoir à se tenir coi.....

Car quand le bâtiment va, n'est-ce pas, tout va!

Il n'y a guère que les automobiles qui ne vont pas!

Et d'ailleurs, les Travaux-Publics prêchent d'exemple et tous les autres services de l'Etat ou des municipalités ou des sociétés d'utilité dite publique qui se trouvent avoir affaire sur nos routes. Qu'on élague des arbres, plante des pylones, enterre des tuyaux, ensevelisse des câbles, pose des rails ou gaule des pommes, c'est le même prix et le même cri:

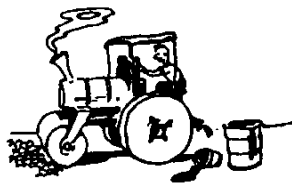
«Au garage l'automobile, au garage!»



Donc, les particuliers, les riverains, les entrepreneurs, les gens du bâtiment ne sont pas les seuls à encombrer les routes des produits de leur industrie ou de leur négligence; les municipalités et l'Etat leur en donnent l'exemple.

Ce ne sont que drapeaux rouges, disques et triangles de même couleur, droits ou renversés, panneaux comminatoires: «Attention! Travaux! Fin de chantier! Passages interdits! Déviations obligatoires!» Tranchées qu'on creuse, terre qu'on rapporte, pavés qu'on enlève, goudron qu'on répand, nids de poules qu'on comble, rempierrément qu'on exécute et surtout ah! surtout, voies de tramways où l'on s'affaire....

Ils sont là, vingt ouvriers éparpillés sur vingt mètres, qui regardent passer avec désapprobation les autos trop rapides ou trop lentes à leur gré, autos aussi gênantes pour eux, qu'ils le sont pour elles, ou les voitures et balladeuses du tram qui les rejettent à droite et à gauche et ne cessent d'interrompre un travail perpétuellement à recommencer. C'est tout à fait charmant, et le contribuable se frotte les mains de contentement à voir à quels travaux, féconds, judicieux et utiles à la communauté, on emploie ses sous.



Si l'encombrement devait résulter de travaux à exécuter pour libérer la chaussée définitivement de ces véhicules si surannés dans la rigidité de leurs voies et leur bruit de ferraille, l'automobiliste le plus revêche s'astreindrait avec le sourire

aux pires acrobaties routières. Nous avons vu cet heureux résultat sur la route de France d'où a disparu il y a peu un tramway relativement récent, dont l'odieux le disputait au grotesque, et nous espérons, sans y trop compter toutefois, que dans une demi-douzaine de doubles-lustres les municipalités, venues à résipiscence, se rendront enfin compte qu'il convient d'employer l'or des contribuables à des fins plus logiques qu'à la réfection chronique de rails sans raison d'être.



Ainsi voilà où nous en sommes: à une époque de circulation tellement intense, tellement généralisée, qu'un pavé rencontré peut suffire à provoquer une catastrophe, l'État autorise des particuliers à transformer en chantier de construction des routes faites pour le charroi exclusif.

C'est faire bien bon marché de la vie de ses administrés!

Il n'en a pas toujours été ainsi.

Il y a cent soixante ans, nous avions, en ce même pays de Luxembourg, des autorités autrement soucieuses d'une voirie bien entretenue et de son usage intelligent.

Oyez plutôt:

28 septembre — 6 octobre 1791. Décret concernant la police rurale (appliquée plus tard en Luxembourg):

Art. 40. — Les cultivateurs ou tous autres qui auront dégradé ou détérioré de quelque manière que ce soit, des chemins publics ou usurpé sur leur largeur seront condamnés...

Loi du 3 brumaire an IV, art. 605 (appliquée plus tard en Luxembourg):

Sont punis des peines de simple police...

2° Ceux qui embarrassent les voies publiques.

10 mai 1794. Ordonnance de l'Empereur François II sur la police des grandes routes dans le Duché de Luxembourg.

... Art. 37. — Nous défendons encore de déposer sur les grandes routes, sur leurs chemins d'été, ainsi que sur les fossés d'accotement, des fumiers, du bois, du fer et d'autres matières, le tout à peine d'une amende de six florins d'or pour la première fois, du double pour la deuxième, et de confiscation de ces matières pour la troisième fois.»

Je crois que le dernier duc de Luxembourg considérerait avec désapprobation l'impuissance des pouvoirs publics, incapables, après un siècle et deux tiers, de faire appliquer des dispositions aussi sages!

4 novembre 1814. Arrêté du Commissaire général du Gouvernement dans le département des forêts, relatif à la conservation des grandes routes.

Art. 1^{er}. — Il est défendu sous les peines portées par les lois et ordonnances:

1° d'empiéter sur le sol qui fait partie des routes et chemins d'une manière quelconque;

5° de déposer ou de placer sur aucune partie de la route, des matériaux pour la construction.

Arrêté.

Nous, commissaire du gouvernement général dans le département des Forêts;

Vu les procès-verbaux dressés par l'inspecteur des ponts et chaussées les 27 septembre et 26 novembre derniers, desquels il résulte que le bourguemaître de Hespérange, le sieur Hippert, a fait déposer sur la route de Luxembourg à Metz un grand amas de terre et de décombres par lesquelles (sic) ce chemin a non seulement été rendu impraticable, mais même fortement dégradé:

Vu notre arrêté du 4 novembre dernier...

Considérant que les lois et ordonnances défendent sévèrement de déposer sur la grande route, des décombres, de la terre ou d'autres objets de cette nature.

Arrêtons:

... Art. 2. — Le bourgmestre Hippert est condamné à une amende de 50 frs et au paiement de tous les frais auxquels le délit a donné lieu.

Il sera donné connaissance du présent arrêté au public par la voie du journal officiel du département.

Luxembourg, le 15 décembre 1814.

Le Commissaire général du département
des Forêts

Baron de Schmitz-Grollenbourg.

Je suppose que les descendants du bourgmestre Hippert — car il doit y en avoir encore en notre pays de Luxembourg — ne m'en voudront pas d'avoir ainsi, après cent trente et quelques années, dévoilé une contravention aussi... pittoresque. Le Journal officiel de l'époque est d'ailleurs rempli des noms des contrevenants en la matière, et de l'indication de la peine à laquelle ils ont été condamnés «au vu des procès-verbaux dressés par le conducteur des Ponts et Chaussées et pour s'être permis de déposer sur la grande route qui conduit de Metz à Aix-la-Chapelle des pierres, de la terre et d'autres matériaux»...



De ce temps là il y avait une diligence par jour, dans les deux sens, entre Luxembourg et Metz....

De nos jours, 28.000 véhicules à moteur mécanique circulent dans notre pays....

Mais dans la longue querelle alors engagée entre ceux qui voient dans la route un moyen de transport et de communication, et ceux qui ne la considèrent que comme un dépotoir, ce sont ceux-ci qui ont triomphé...

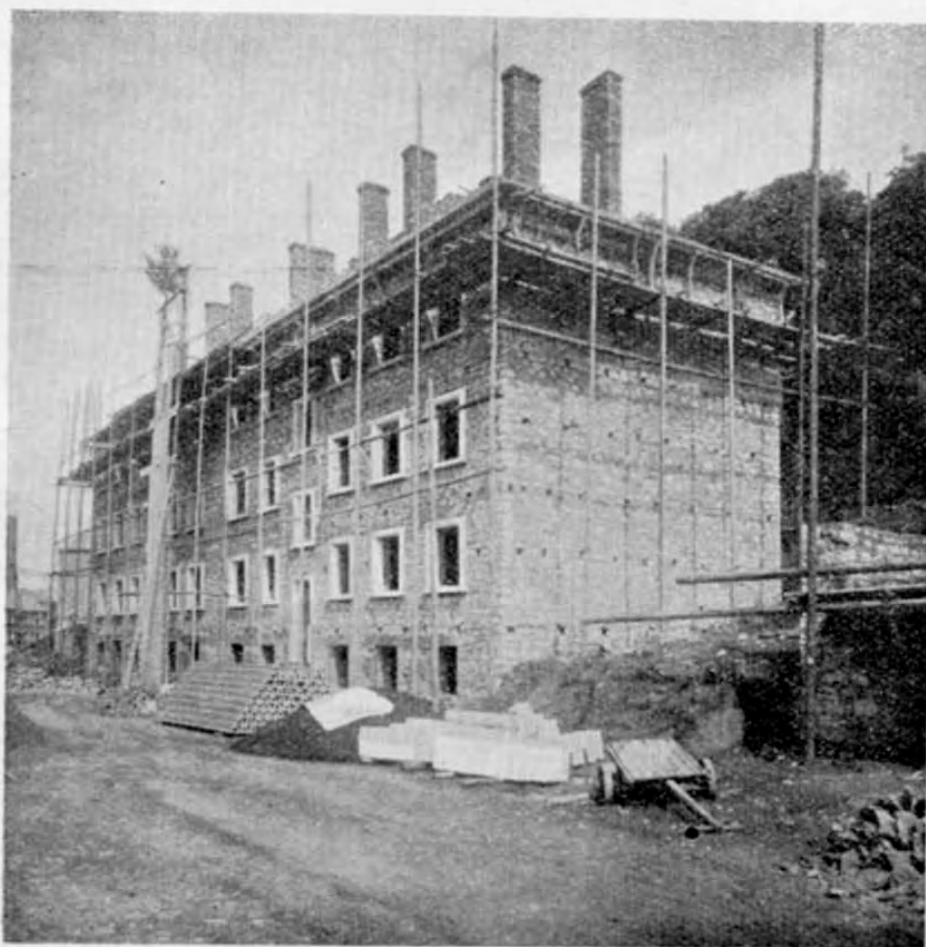
Provisoirement, espérons-le!



Et espérons aussi que sera bientôt livrée à une circulation normale, une route encore pour le moment encombrée à perpétuelle demeure de poutrelles ferroviaires, de chevalets signalisateurs, de drapeaux rouges et de lanternes de même couleur, *ad usum* de l'illustre tramway, quand elle ne l'est pas de tas de sable, de gravier, de ciment, de chaux, de pierraille ou qu'elle n'hospitalise pas poutres, madriers, voliges, tuiles, ardoise, carreaux de mosaïque, plaques d'éternite et rouleaux de fil de fer destinés à l'érection de demeures futures, indispensables, je le reconnais, mais qui réduisent à néant l'usage tant des trottoirs pour piétons que de la piste pour cyclistes.



Ainsi sera rendue à sa destination essentielle d'agent de liaison, ce chantier éternellement provisoire qu'est la route, cependant qu'il suffirait d'un rien de bonne volonté et d'une parcelle de compréhension pour éviter à celle-ci, de ses dix plaies, la plus odieuse à la fois et la plus gratuite!

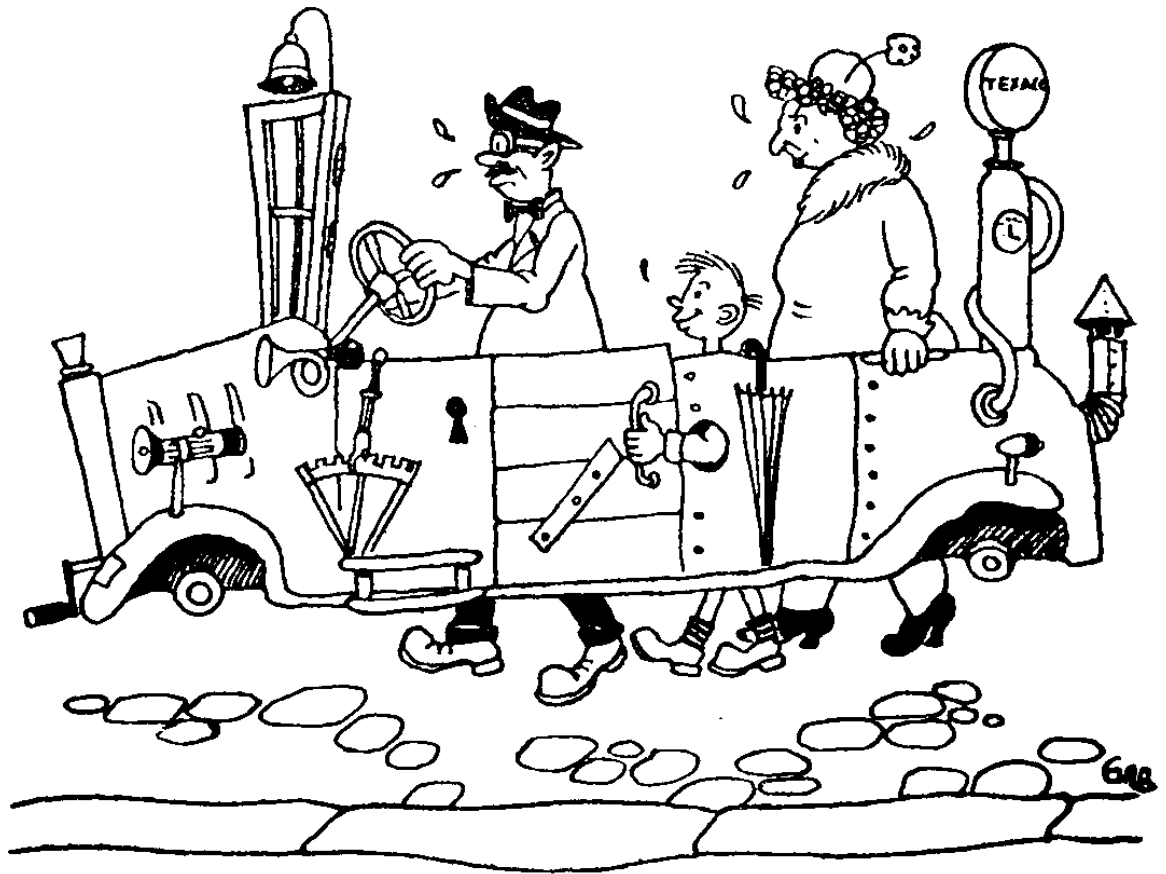


IX

AUTOMOBILISTES

«Si j'avais connu l'automobile, la face du monde eût été changée.»

(Napoléon à Sainte-Hélène.)





Il n'y a pas à se le dissimuler: la neuvième plaie de la route, c'est l'automobile!

Bien entendu, ni la vôtre, ni la mienne! Mais celle des autres!

Et avant tout — disons-le froidement! — celle des automobilistes qui négligeront de lire ce livre.

Car si tout le monde s'en inspirait, la question de la circulation serait immédiatement réglée, et les accidents de la route ne seraient plus que le reflet d'un mythe lointain, dont on parlerait comme d'une légende remontant à l'époque surannée des diligences.

Aussi ne croyons-nous pas dévoiler un secret d'Etat, en révélant à nos lecteurs que l'article initial du Code de la Route, en préparation depuis bientôt un quart de siècle, fera, de la lecture du remarquable ouvrage que voici, la plus impérieuse obligation du chauffeur.

Du piéton aussi, d'ailleurs!

En revanche, que ceux qui ne lisent ou ne liront pas ces pages définitives, soient chargés de tous les péchés. Voilà les coupables, les seuls, les exclusifs coupables! Ce sont eux, je vous les dénonce, qui encombrant les routes, compromettent la circulation, provoquent les accidents, accumulent les délits, collectionnent les contraventions, s'endorment au volant, zig-

zagent sur la chaussée, piétinent sur place, embouteillent les artères, écrasent les chiens, trucident les gosses, s'assassinent réciproquement et font, enfin, le désespoir des compagnies d'assurances et la réjouissance de la basoche et du barreau.



Il est des gens qui prétendent que l'auto n'est pas la neuvième plaie de la route, mais bien la plaie unique, la plaie exclusive. À les en croire, la chaussée est faite pour les piétons, pour les cyclistes, pour les troupeaux, pour la traction hippomobile, pour le charroi champêtre, pour les sociétés chorales, pour les manèges de chevaux de bois, pour les corps de pompiers, pour les cortèges les plus divers, pour les tramways et assimilés, pour les dépôts de détritiques ou de matériaux de construction et pour la chère vieille petite promenade à pas lents de tout petits enfants ou de très vieux vieillards. Mais elle n'est pas faite pour les autos! Non!

Notez que ceux qui soutiennent sans rire cette thèse renversante, sont persuadés marcher à la tête du progrès, et seraient fort désobligés, si les «affreux bourgeois» qu'ils voient en nous, tentaient de leur prouver qu'il n'en est rien.

Et c'est vainement que vous essayerez de leur faire comprendre que, pour les piétons, il suffit de sentiers remplis d'ivresse; pour les cyclistes, d'une piste cyclable; pour les troupeaux, les chevaux, le charroi, d'un chemin convenablement empierré, sans plus; pour les tramways et assimilés, d'une voie ferrée; pour les évolutions des sociétés et les révolutions des manèges, d'une place publique un peu à l'écart; pour les enfants et les vieillards, de promenades réservées à leurs ébats; et pour les riverains fautifs, d'un bon petit brelan de procès-verbaux toutes les vingt-quatre heures!

Ces gens d'un autre âge en sont encore à croire que c'est pour la marche lente et grave d'une charrette à foin, ou pour le pas paisible des bêtes à corne, que l'on construit des chaussées de soixante-quinze centimètres d'épaisseur, et que des millions de tonnes de goudron, chaque année, vernissent les routes!

«Ayez des autostrades, nous crient-ils, et payez-les!»

Mais les autostrades, les voilà! Et quant à les payer, allez

donc voir si, tous ensemble, les autres usagers de la route payent, pour l'entretien et la construction de celle-ci, le vingtième seulement de ce que, nous seuls, nous devons décaisser!



Cela posé, avouons-le sans fard: l'auto constitue, réellement, une des plaies, et non des moindres, de la route.

Tout se ligue contre elle: de la poule qui picore au tramway qui écrase, du piéton qui vocifère au député qui légifère, elle compte d'innombrables adversaires!

Hélas! Sa plus grande ennemie, c'est elle-même!



Il n'est point prouvé, jusqu'à ce jour, que le fait d'avoir pu se payer une voiture, même chère, et de se mettre au volant, même ganté, fasse d'un malotru un gentleman, et d'un paltoquet un homme du monde.

Ni surtout un homme d'esprit d'un imbécile!



Ce serait une erreur que de s'imaginer que la possession d'une «chic bagnole» équivaut à une attestation «d'homme chic»; au fond, rien de plus quelconque, de plus vulgaire, de plus résolument quotidien que l'automobile. Ceux-là seuls s'imaginent encore, étant au volant de leur voiture ou répandus sur les pullmans d'icelle, épater autrui, dont le grand-papa, naguère, tapait sur les chevaux du patron en mâchant sa chique.



Le Code de la Route est fait pour les piétons, les cyclistes, les charretiers, les camionneurs, les chauffeurs et les autres automobilistes; il est aussi fait pour vous et pour moi; il n'est pas fait pour Monsieur X., Madame Y, et les jeunes Z., qui sont légion, ainsi que nul n'en ignore.

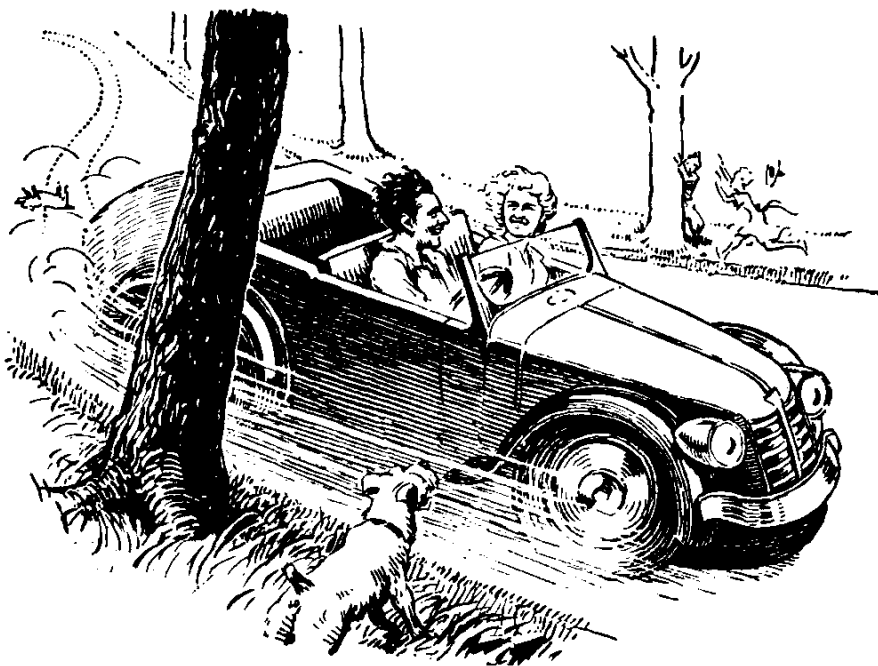


Quand une voiture vire sur la route, qu'elle s'y engage en marche-arrière, qu'étant à l'arrêt elle se met soudainement en branle en exécutant un impressionnant élan vers la gauche, le tout sans que le personnage au volant daigne, de ces évolutions imprévues, aviser les camarades, jetez au passage un

coup d'oeil sur ce virtuose: c'est toujours le même: l'air naïf, le nez en l'air, la bouche ouverte, sinon la pipe au bec, enfoncé dans sa morgue d'emprunt comme un pou dans la gourme, selon la forte expression locale, il représente, à un nombre indéterminé d'exemplaires, la plus fâcheuse recrue de l'automobilisme.



Non moins dangereux pour la communauté usagère des routes, est le petit jeune homme qui promène sa petite amie. Soit que, sollicité par de plus engageants et plus proches spectacles, il n'attache à ce qu'il rencontre ailleurs qu'une importance mitigée, soit que, voulant faire admirer à l'«objet charmant», comme on disait jadis, la supériorité de sa conduite, il se livre à du 70 à l'heure — du 120, qu'il dit! — la route n'est pour lui qu'une piste réservée à ses seuls ébats. Malheur au piéton pressé, risquant 500 mètres plus bas une traversée périlleuse. Vingt coups de claxon, impérieux et brefs, le mettront à la raison! Qu'il se réfugie derrière un arbre! Qu'il se cache dans le fossé! Qu'il prenne à travers champs!... Pour peu que l'aimable jeune homme se sente quelque émulation rétrospective, rien ne protégera l'infortuné contre son injuste colère!



Rien ne tient plus énergiquement la droite qu'une forte voiture, mangeuse de pneus, buveuse d'essence, bouffeuse d'huile, taxée, surtaxée, super-taxée, et capable de faire, sans se gêner, les 120 à l'heure fatidiques. Car bien rare et bien malin qui la rejoindra, la doublera, la dépassera . . .

Mais rien ne sévit plus régulièrement au centre de la route qu'un minable tacot, qui, sur ses cinq chevaux originaires, en compte deux étiques, deux rachitiques et le dernier tuberculeux.



Si la faune de la route s'honore, nous l'avons vu, de quadrupèdes, de bipèdes et même de roue-pèdes des plus divers classes, familles et embranchements, que dire de la flore imprévue qui, le lundi matin, borde nos nationales sous les espèces lamentables d'autos en accordéon? Bientôt, l'on comptera sur les dix doigts des deux mains, les quelques arbres dont l'écorce vierge et impolluée dira qu'ils auront échappé à cette floraison dominicale! Aussi applaudissons-nous à l'initiative de nos Travaux-Publics qui, débordant de sollicitude, s'appêtent à faire enlever la totalité des arbres bordant nos routes, arbres qui, partout ailleurs, constitueraient une inégalable parure... Mais chez nous, comme les clochers attirent la foudre, ces témoins d'un autre âge attirent, paraît-il, irrésistiblement, les tacots dernier modèle!



Madame,

Il n'est pas indispensable quand, obligée de ralentir pour laisser passer mon auto engagée avant la vôtre dans l'étroit couloir consenti, pour cause de réfection, par les T. P., vous baissiez la glace exprès pour m'intituler «crapule»... Je ne suis avec Votre Grâce ni en termes assez intimes pour que ce mot, comme il arrive, soit d'amour, ni assez hostiles, pour qu'il soit d'inimitié!

Mais s'il n'est qu'un réflexe, quelle fâcheuse nervosité est la vôtre!



Mademoiselle,

Vous avez dix-huit ans sonnés. Votre présence au volant est révélatrice de ce minimum. N'essayez donc point, quand

vous conduisez, de vous rajeunir en riant aux éclats, en vous courbant en deux jusqu'à donner du nez sur le bouton du claxon, ou en secouant énergiquement la tête, sous l'envol de vos cheveux. Cela vous donne six ans de moins, je le concède. Mais en avez vous vraiment besoin? De grâce, ne compromettez pas l'équilibre de votre direction et l'intégrité physique de vos semblables par ces gestes inconsidérés, qui donnent la chair de poule au tiers le plus désintéressé.



Monsieur,

Par une série de petits coups de trompe, avertissez, je vous prie, cette poule qui picore sur la route, ce chien qui sommeille au soleil, ce chat déconcerté qui de loin vous regarde foncer sur lui, ces tendres poussins, voire ces moineaux, occupés à s'alimenter, avertissez-les, dis-je, d'avoir à déguerpir. Arrêtez plutôt, pour que passent sans encombre cette compagnie d'oies, cette troupe de canards. Déchargez vos accus à fond plutôt que de ne pas tonitruer aux abords de cette école, au tournant près de cette église, à cette croisée des chemins. Ne doublez pas, dans ce village, ce tacot, qui depuis dix kilomètres vous empêche de passer et ne le dépassez pas, plus loin, sans corner comme il convient. Voilez vos phares, même pour l'humble cycliste; laissez filer, modestement, la voiture impérieuse qui réclame la priorité, quitte, si elle n'est que chignole de troisième zone, pour la semer à votre tour; soyez poli et même aimable à l'égard des gendarmes, vous dressassent-ils procès-verbal, mais n'hésitez pas à réclamer leur ministère contre un tiers contrevenant; ne faites pas exprès de serrer de près le piéton récalcitrant et de mauvaise volonté. Dites-vous bien, qu'en persistant à occuper le centre droit de la route, malgré vos coups de claxon, ce pauvre imbécile ne fait que risquer sa triste carcasse par gloriole, rancune ou jalousie.

Ralentissez, cornez lui froidement aux oreilles jusqu'à ce que, la bave aux dents, les yeux injectés et le souffle évanescant, il se décide à évacuer....

Mais ne vous rendez pas odieux, ni nous avec vous, en le frôlant d'une aile menaçante!

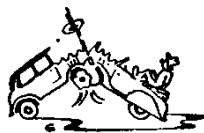


Bien qu'en possession de la carte rose, qui est celle du permis de conduire, bien que lauréats de quelque auto-école, bien qu'ayant triomphé des embûches dressées sur leur chemin par des examinateurs de plus en plus sévères, nombre d'automobilistes des deux sexes ignorent tout de la conduite d'une auto. Je n'en veux pour preuve que le nombre vraiment inouï d'accidents quotidiens dont Luxembourg détient le peu enviable record. Proportionnellement, bien entendu, mais ce n'est pas là une excuse valable.

Ne nous livrons donc pas, Monsieur, Madame, Mademoiselle, vous qui me lisez, ni moi-même qui ai écrit ceci, à la douce illusion que vous, que moi, que nous, nous sachions conduire. Il ne suffit pas de tenir le volant avec détachement ou, au contraire, avec application, de prendre un air important, méprisant et supérieur, de lever si haut la tête qu'on ne nous voit plus que le menton, d'affecter une attitude, ou farouchement rébarbative ou exagérément condescendante, d'être ganté de daim ou de pécar, ni même de savoir éviter l'obstacle toujours renaissant, et de connaître à fond, comme autrefois son catéchisme, son Code de la Route et son Règlement municipal sur la Circulation... Il faut encore savoir appliquer congruement ceux-ci et voilà qui ne nous arrive pas tous les jours...



Voici, aux carrefours, la voiture qui vient de gauche et qui prétend passer, voici celle qui vient de droite et qui estime devoir s'arrêter. Voici celle qui démarre sans crier gare, sans flèche signalisatrice, sans feux avertisseurs. Celle qui stoppe en pleine voie pour laisser s'évader un passager ou une passagère peu pressés, lesquels éprouvent en outre le besoin d'un brin de causette avec le chauffeur. Voici le parcage aux endroits interdits, le stationnement dépassant les minutes prévues ou autorisées, la portière ouverte sur la gauche, les phares éblouissants ou éteints...



D'une paume arrondie en conque, puis aplatie en truelle, les doigts strictement gantés de suède et tendant leurs déliés en pointe, le mineur, autant que possible distant et relevé, la

dame au volant profite de ce virage pour tapoter légèrement le côté gauche de sa chevelure. Geste qui permet un certain mouvement du menton et du buste, estimé avantageux, et implique un léger plissement des paupières, indicateur d'une supériorité supposée... Un instant, elle s'est sentie Marlène. Rita ou Ingrid et, d'avoir ainsi été soulevée au-dessus d'elle-même, cela ne vaut-il pas le risque d'une aile endommagée ou d'un pare-chocs éraflé?



Le geste sempiternel, crispant et ridicule du jeune premier de cinéma allumant sa cigarette et soufflant sur l'écran la fumée qui en résulte, ce geste passe-partout, destiné, dans l'imagination du cinéaste, à indiquer, tantôt la réflexion, tantôt l'hésitation, tantôt l'intention arrêtée, tantôt la préparation à n'importe quoi et même à autre chose, ce geste, dis-je, grotesque, inutile, stupide et sot, a fortement impressionné l'éphèbe étrennant sa première bagnole. Vous savez bien, l'élégant et racé jeune homme, désinvolte et dédaigneux, lecteur du plus récent best-seller et qui ne «peut pas ne pas fumer», tant il a les nerfs sensibles; le cerveau cogitant, le succès féminin et l'âme lasse, et tant il a besoin, le chéri, d'oublier dans le nirvana — qu'il s'imagine — de la cigarette, les indignes contingences et les latentes incompréhensions. Et l'allumeur électrique étant là pour un coup, il tire de sa camel (ce n'est pas une réclame, ah! fichtre, non!) quelques bouffées savantes, non sans chercher à voir, d'un oeil qu'il voudrait indifférent, si quelque passant ou, de préférence, quelque passante, à pied ou en voiture, n'a pas eu, la soudaine révélation de son état d'âme, si universellement, si unanimement, si égocentriquement remarquable...

Superbe têt évanouie si, aveuglé par sa fumée intempestive et sa distraction volontaire, l'intéressant jeune homme entre dans le décor...



Pouh! Pouh! Pouh! Voici que se décollent du pullman où ils s'insérèrent, les 130 kilogs et les 160 centimètres de mon excellent ami Népomucène. Ce n'est pas sans peine qu'il dégoulinera par la portière, encore trop stricte, de son opulente

américaine et qu'il aboutira finalement des deux pieds sur le pavé. Arrivé à destination, il commencera par éponger lentement, d'un air soulagé et allègre et sans refermer la portière, bien entendu, un front rougi par l'effort et où perle la sueur et regardera avec satisfaction et un sourire épanoui, la série des véhicules qui attendent sous pression que l'obstacle ambulante de sa rotondité se soit décidé à vider les lieux...



Sens interdit! Eh! Qu'importe! Tel ne le voit pas, ce disque rouge barré de blanc, et tel autre l'aperçoit trop tard, alors qu'il est déjà engagé... Passons donc outre. Cela réussira, si nulle présence d'agent, si nulle survenance d'auto en sens contraire ne s'y opposent. Au pis aller, on rétrogradera, sans s'excuser, évidemment, mais avec un rire béat qui prendra les tiers piétons à témoin d'une candide innocence.

Car le rire est l'argument universel: la jouvencelle que son étourderie manqua projeter sous les roues de cette voiture, et qui ne dut son intégrité vestimentaire, voire corporelle, qu'au miracle de freins serrés à bloc; la maman, à tel point admiratrice du rejeton qu'elle véhicule dans sa poussette, qu'elle engagea celle-ci sur la chaussée, au moment même où une camionnette frôlait le trottoir; le potache insoucieux, qui se précipite à la rencontre d'un camarade et oblige ainsi à un arrêt sur place l'auto, grinçant de ses quatre freins pour éviter l'accident; tous envoient à l'automobiliste épouvanté et aux passants apeurés, le même gracieux et stéréotypé sourire, qu'un rire parfois prolonge...



Des bruits singuliers, des borborygmes indistincts, parfois aussi des mélodies moins odieuses, mais imprévues et inutiles tout autant, s'échappent de cette auto qui passe. C'est un fervent de la T. S. F. qui se plonge dans des flots d'harmonie plutôt que de tendre l'oreille à un gazouillis suspect du côté du joint des soupapes ou au rythme singulièrement heurté d'un moteur qui s'enroue... Ce mélomane ignore que tout bon conducteur d'auto conduit non seulement avec le sens du toucher, s'exprimant par ses mains au volant, mais également avec la

vue qui révèle l'obstacle, l'odorat et le goût qui dénoncent une carburation défectueuse ou un court-circuit dangereux, et l'ouïe qui décèle les avertissements, tant des autres usagers, que du moteur... Une surdité, suscitée volontairement par l'audition d'un jazz, une attention détournée par les « dernières nouvelles », sont aussi préjudiciables à une bonne tenue de route, que le serait une surdité totale, organique, naturelle et congénitale...



J'ai pour ceux que la nature marâtre ou un accident déplorable privèrent d'un organe, quel qu'il soit, une commisération naturelle, et je suis prêt à m'apitoyer sur leur sort. Mais je ne comprends pas comment on peut accorder le permis de conduire à l'infortuné, de qui une prothèse habile a remplacé par un oeil de verre celui qu'il a perdu. C'est vraiment faire trop bon marché, à la fois, de la vie de celui qu'ainsi l'on avantage, et de celle des tiers que l'infortune pourrait placer sur son chemin.



Comment? Quoi? Qu'est-ce? Que veut dire? Qui se permet? Vous osez, Monsieur, entrer en lutte avec ma, m a, MA voiture? Avec moi, m o i, MOI? Ah! Mais!.....

Et d'appuyer sur l'accélérateur, et de libérer l'échappement, et de grincer des dents, et de s'incliner sur son volant comme un « géant » du Tour de France sur son guidon, et de pousser du haut du corps avec un ahan de bûcheron...

Ce n'est rien! C'est le jeune XYZ dans son tacot de course, modèle 39, au radiateur de forme surannée et à la carrosserie de couleur indéfinissable, qui prétend gratter une voiture récente, faisant 100 chevaux au frein.



Ne voyez vous donc pas, cher Monsieur et collègue, que vous avez arrêté votre voiture exactement devant la porte cochère de cet immeuble, devant la grille de ce jardin, empêchant ainsi le propriétaire de sortir ou de rentrer?

Ne vous rendez-vous pas compte que vous obturez la sortie et interdisez l'entrée de ce garage?

Que vous stationnez, vous septième, en cet évitement réservé au stationnement de quatre voitures au maximum?

Que votre auto est parquée depuis trois ou quatre heures en un lieu où le stationnement n'est autorisé que pendant 20 minutes?

Que votre châssis empiète désastreusement sur la voie charretière ou sur le trottoir?

Que vous rendez impossible, en plaçant votre voiture à moins de deux mètres de cette autre, coïncée par une troisième, un dégagement normal de celle du milieu?

Qu'en doublant à gauche, avec une apparence de raison, mais une apparence, seulement, cette voiture en train de manoeuvrer, vous contrenez aux prescriptions, à la fois, du Code de la Route et de celui de la Civilité?

Qu'en ne faisant pas part de votre intention de virer ou de démarrer vous vous rendez coupable de celle d'homicide ou de suicide, voire des deux?

Qu'en n'éclairant pas votre voiture en repos nocturne, en ne mettant pas vos phares en veilleuse ou du moins en code pendant un croisement, vous risquez maints dangers, parfois mortels?

Qu'en n'avisant pas de votre approche ce cycliste, ce piéton, vous pouvez vous attendre, pour peu que la déveine s'acharne sur vous, à le voir prendre à gauche au moment où vous arrivez à sa hauteur?

Qu'en ralentissant ou en accélérant à contre-temps, et souvent par fait-exprès, vous empêchez la circulation rythmique et normale, et obligez qui vous suit à des coups de freins subits et désastreux?

Qu'en omettant de faire, aux virages, marcher la flèche ou le clignoteur, vous vous exposez et celui qui vous suit, à un bien fâcheux carambolage? Et surtout, qu'en dépassant, dans les rues étroites ou encombrées, la voie fût elle même, en ce moment, entièrement libre, le 40 à l'heure, ou en prenant n'im-

porte où sur la route un virage à plus de 60, vous agissez comme un lamentable imbécile, que je vous souhaite de tout coeur ne pas être.



Ne prenez pas, voyons, ne prenez pas, quand vous êtes au volant de votre voiture, cet air souverain, dégoûté et prétentieux. Il n'est qu'idiot, croyez-m'en? Il ne vous va pas, je vous l'assure. Laissez ce genre de grimaces aux Boches de tous grades, qui sévirent chez nous de 14 à 18 et de 40 à 45, et ne vous évertuez pas à ressembler à ceux qu'un subit coup de fortune — provisoire — tira de derrière l'étable, l'étable, l'établi, l'atelier, le comptoir, ou les bancs de l'école pour en faire nos maîtres d'un jour, nos tyrans d'une heure, les exécuteurs infâmes des hautes oeuvres hitlériennes, et, surtout, les dignes représentants de l'éternelle, incurable, ubiquitaire en incommensurable sottise boche! Soyez de votre pays, de votre époque, de vos proches origines, de votre propre milieu, et ne croyez pas que vous en imposez à qui que ce soit, parce que vous avez, vous aussi, par hasard, une auto! C'est aussi commun qu'une montre-bracelet, une paire de knickerbockers qu'un permis de pêche et ne délivre aucunement à celui qui en possède, un brevet de gentilhomme!



Ne vous imaginez pas que vous êtes un «sportif», parce que vous maniez un volant! Bien au contraire! Vous vous empâtez, Monsieur, vous vous empâtez! Vous faites, sans plus, du fauteuil roulant, que vingt chevaux-vapeur poussent au lieu d'un infirmier ou d'un domestique. Ou prétendriez-vous faire de l'alpinisme quant vous empruntez l'ascenseur?

Aussi, est-ce des autos les plus avantageusement capitonnées que l'on voit s'extraire le plus communément les ventres les plus en futaille, les joues les plus rebondies, les tailles les moins fines et, hélas, les teints les plus couperosés, les plus enlumines, les plus écarlates, indicateurs parfois — pas toujours, ni nécessairement, je me hâte de le dire — d'un état que poliment on qualifie d'euphorie, mais qui est, en vérité, trop souvent celui d'une ébriété, proche d'une mortelle ivresse....

Mortelle à tous points de vue et pour les deux parties...

C'est du samedi soir au lundi matin que les accidents de la route affectent soudain une courbe ascendante bien que les routes, démunies de camions et de camionnettes, accusent ces jours-là un charroi moins intense. Mais la lecture des journaux, les premiers jours de la semaine, est un bien fâcheux délasserement....



Il y a des naïfs qui, incommodément installés dans les bagnoires ambulantes dont l'Europe, démocratiquement, nous inonde, prétendent lutter de vitesse avec la plus forte américaine. Vous les voyez pousser à fond le demi-cheval qui n'en peut mais et, le pied rageur enfonçant le champignon, rester à la hauteur de votre 100 chevaux au frein, pendant les deux secondes tout juste nécessaires à un carambolage avec la voiture venant en sens contraire, si vous ne preniez pas le parti de laisser passer l'énergumène.



Mais oui, Monsieur et cher mufle! Mais oui! Dépassez aux tournants et doublez aux hauts de côtes! Appuyez sur l'accélérateur de toute la force que vous laissez le soin que vous mettez à affirmer votre rare énergie en serrant vos mandibules. Et n'oubliez pas de prendre au passage un air triomphant et éventuellement de marquer votre victoire d'un petit signe de la main. C'est du dernier galant et indique bien, cher mufle et Monsieur, outre la supériorité de votre moteur, la prééminence, au même titre, de votre intelligence et l'excellence de votre éducation.



Non Monsieur! Non, Madame! Nous ne doutons pas une seconde de vos bons sentiments à notre égard et nous sommes persuadé qu'en nous quittant vous éprouvez au même degré que nous-même que «partir, c'est mourir un peu». Mais tout traditionnalistes que vous soyez et nous aussi, sachez qu'il est pour le moins inutile et pour le pis, dangereux, d'observer les rites et us d'une bienséance désuète, quand la voiture s'arrête en pleine voie pour laisser sortir ses passagers. Laissez-là toutes manifestations de politesse, tout serrement de mains

tous «compliments chez vous» et tout rappel au souvenir de qui que ce soit, rabattez la portière et, pour l'amour de Dieu, filez, filez, filez je vous en prie. Si vous ne vous êtes pas confié avant l'arrêt tout ce que vous aviez à vous dire, ménagez-vous ce sujet de conversation pour une prochaine rencontre et déguerpissez avec toute la célérité possible. Car déjà, dix voitures, deux tramways, quatre-vingts piétons, plusieurs agents de police et on ne saura jamais combien de camions attendent en trépidant la fin de vos épanchements....



Suivez, Monsieur, suivez avec application le milieu de la route et ne serrez pas la droite pour un empire! Car voici une forte voiture qui demande le passage et s'affirme pressée d'une façon vraiment indécente. Qu'elle claxonne à son aise et piétine sur place! Il ne manquerait vraiment qu'une chose, c'est que vous prissiez en considération, vous et votre cinq chevaux, modèle 1919 à la carrosserie basculante et aux roues en S (celle-là même qu'immortalise Dubout!) le besoin qu'éprouve cette cent-chevaux au frein d'arriver aujourd'hui encore à destination! Alors, comme dit, ou à peu près, Montaigne «ne pouvant y atteindre, vengez-vous par la maudire!»



Il est aussi très important de ralentir ou d'accélérer quand une voiture vient en sens contraire et se trouve sur le point d'en doubler une autre allant dans le même sens. Avec un peu de pratique et d'habileté, vous aurez tôt fait de juger si bien des distances respectives et réciproques que vous rendrez la simultanéité d'un double passage impossible. Vous aurez alors le réjouissant spectacle d'un chauffeur exaspéré, forcé de freiner de toutes ses forces au dam de ses pneus et de son ferrodo, et de réduire à du 10 à l'heure ses 80 normaux.

Il y a là de quoi pleurer de joie!



Une même manoeuvre semble s'imposer parallèlement au tramway. Dès qu'un de ces invraisemblables outils, dont la

vitesse ne dépasse guère celle d'un homme au pas un peu sportif, mais dont l'encombrement en largeur et longueur est inversement proportionnel à la rapidité de son allure, descend tumultueusement ou monte difficileusement une côte, restez, Monsieur, à sa hauteur, aussi longtemps (ce ne sera guère vu qu'il fait relâche tous les 25 mètres) que vous pourrez. Vous obligerez ainsi, quant la disposition des lieux s'y prête, les voitures montantes ou descendantes, ce sera selon, soit à s'arrêter en pleine voie et à rétrograder, soit à stopper en pleine course et à attendre.

Quoiqu'il en soit, vous aurez toujours eu la satisfaction de suspendre le trafic routier et de provoquer l'ire légitime, mais inopérante, de nombre de vos collègues et confrères.

Plaisir qui, si j'en crois son abondance, n'est pas à mépriser.



Un, deux, trois, quatre, cinq... Autrement dit, une roulotte motrice et quatre remorques. Cela fait, attelages compris, dans les 35 mètres. Or, le Code entend que ce genre de convoi ne dépasse pas 25 mètres. Mais, que je sache, nul procès-verbal, nulle décision judiciaire n'a, jusqu'à ce jour, sanctionné ce texte. Par quelle grâce spéciale d'une divinité tutélaire ces chapelets routiers ne versent-ils pas aux tournants en S, dont nos routes sont coutumières, c'est ce qui restera, à mes yeux du moins, un éternel problème, qui ne saurait trouver sa solution que dans l'élasticité des lois de l'équilibre, et les accommodements avec le différentiel... Pour moi, quand j'aperçois de loin voguer sur l'océan de nos nationales une armada de ce genre, je me hâte d'enfiler la plus proche venelle, préférant les chausse-trapes d'un chemin de déserte, au billard d'une route aussi dangereusement peuplée.



Il est tout particulièrement recommandé à Messieurs les automobilistes qui tiennent à leur brevet d'homme du monde, à leur attestation de bon conducteur et à leur certificat d'humain intelligent, de saisir sans désespérer l'occasion de prouver qu'ils ont mérité et méritent ces documents, d'ailleurs

purement platoniques et virtuels. Cette occasion, ils la rencontreront, plutôt deux fois qu'une, dans nos rues luxembourgeoises, réputées dans le monde entier pour l'extravagance du stationnement tel qu'il s'y pratique. Alors, dès qu'une voiture inverse est engagée dans l'étroit passage laissé par la double haie stationnante, ils n'ont qu'à forcer de vapeur, s'ils en sont trop loin encore, et à s'arranger astucieusement pour boucher la sortie. S'ils ont à faire à une faible femme ou à un paisible vieillard, ils les obligeront à rétrograder, rien qu'en haussant le ton jusqu'à l'engueulade la plus caractérisée. Mais il est vrai que si l'adversaire est, ce qui peut se produire, fringant et costaud quel que soit son âge, il pourrait leur advenir du vilain....



Un jour, comme je me permettais d'aviser de mon désir de la dépasser une auto de maître ou de tourisme (Je vous en prie, ne dites pas: de luxe! Vous me feriez bondir) remorquant une de ces maisons ambulantes, évocatrices de romanchels qui seraient milliardaires, l'homme au volant, pris d'émulation, appuya sur l'accélérateur. Patatras! Rupture d'attelage! Et tandis que, le nez menaçant l'azur et l'air triomphant de circonstance, ne se doutant de rien, le chauffeur filait en vitesse fier, comme Artaban, de m'avoir semé, la roulotte continuait sur son erre, en position penchée, la tige de liaison rompue faisant heureusement frein et produisant, par sa rencontre avec le pavé, une gerbe d'étincelles du plus charmant effet.

Quant à l'homme au volant, je le rejoignis un kilomètre plus loin. Il était descendu de son siège et, l'air ahuri, essayait de s'expliquer la volatisation de l'objet qu'il semblait chercher jusque dans la profondeur de ses poches!



Voici, — Dieu merci! se raréfiant tous les jours — l'automobiliste candide et naïf, proche encore, dans son âme restée d'enfant, des années du *teddy bear*. Il lui faut une mascotte, à cet homme (si l'on peut dire!) Passons sur la médaille de saint Christophe, qui est une affirmation respectable de la foi

et qui ne gêne personne. Admettons même une poupée-fétiche, dissimulée sous le tablier ou siégeant sur la banquette-arrière, car chacun n'a que le degré d'intelligence qui lui a été dévolu par une parfois marâtre nature. Mais où la chose devient danger, c'est quand, au lieu d'apercevoir dans le miroir rétro-viseur obligatoire, la voiture qui s'apprête à dépasser, le chauffeur n'y voit que la danse épileptique d'un rintintin suranné et, qu'entraîné par l'exemple, il se met à tituber comme lui.



Et voici l'automobiliste mélomane, qui ne peut faire un tour de roue sans sa téesseff. Il en triture le bouton avec volupté et prête une oreille enchantée aux alternances des accents de la *Veuve joyeuse* et des dernières nouvelles coréennes. C'est en vain que derrière et autour de lui les claxons s'évertuent, les agents sifflent, les pneus éclatent et le moteur renacle.... Le mélomane rit aux anges. Il est, par anticipation, au septième ciel, en attendant le choc qui l'y enverra définitivement.



Mais oui, doux crétin! Mais oui! Faites marcher spasmodiquement votre claxon, pour m'avertir d'avoir à déguerpir, moi dixième, de derrière ce tramway qui débarque sa cargaison. Votre cerveau d'infirme ne se rend apparemment pas compte de l'impossibilité où je me trouve — et les neuf autos devant la mienne — de faire place à Votre Importance. Vainement s'enroue votre avertisseur, s'encolère votre légitime, font chorus vos enfants, entassés à l'arrière comme harengs dans leur caque. Vous n'en serez pas plus avancé. Il est vrai que vous m'aurez donné la satisfaction douce de pouvoir constater, une fois de plus, qu'avant de délivrer la carte rose, l'administration compétente ferait bien de s'enquérir de l'état cérébral du candidat.



Voyant à votre droite arriver ce tramway, à votre gauche surgir cette voiture, gardez-vous, ou de vous arrêter, ou d'accélérer, ou de ralentir, mais portez-vous davantage encore

sur la gauche... Car il faut empêcher la voiture, qui est à sa droite et en son droit, de passer avant vous. Qu'elle s'arrête! Qu'elle stoppe! Qu'elle aille au diable! mais qu'elle vous cède le pas à vous, l'as, le maëstro, le duce, qui avez pu vous payer une américaine et qui entendez que nul à l'avenir ne se permette de ne s'incliner point devant vos lubies imbéciles.



S'il fait nuit, ou que, simplement, vient le soir et, surtout, si la pluie tombe ou la neige, aveuglez, je vous en prie, aveuglez de vos fortes lumières cette auto qui se permet de vous éblouir de ses phares impuissants. Rien n'est comique et réjouissant comme de voir votre progressant vis-à-vis s'esquinter à cligner de ses yeux électriques et à solliciter de Votre Importance que vous mettiez les vôtres en code. N'en faites rien! Laissez le trouer ses semelles à force de manoeuvrer le bouton, mais demeurez imperturbable. Eblouissez-le, ce croquant qui ose exiger de vous un geste par quoi vous vous sentiriez diminué à vos propres yeux de triple sot.



X

LES PARCELLAIRES

Quorum pars magna fui.

(Virgile. *Enéide*, Livre II, vers 6.)





«Que fait ici, diront les puristes — Luxembourg regorge de puristes et d'acribologues, qui en remontent quotidiennement à l'Académie — cet adjectif cadastral, employé, en outre, substantivement?» A quoi je répondrai, prenant à mon tour le ton pédant, pion, magister, bêtire et barbacole, que je me retranche derrière Horace, comme je viens de le faire derrière Virgile (car il faut bien que nos fortes études luxembourgeoises servent à quelque chose!):

licuit, semper licebit

Signatum praesente nota procudere nomen.

Pour ceux qui, par le plus imprévu des hasards, ne posséderaient pas la langue latine, je traduis:

«Il a de tout temps été permis et il sera toujours permis de forger un mot nouveau, marqué au coin de la langue actuelle.»

Cela posé, j'appellerai donc «parcellaire» quiconque dispose d'une parcelle, quelque lointaine qu'elle soit, d'autorité

en matière routière, (que cette autorité soit effective ou imaginaire, réelle ou supposée, directe ou indirecte) ou d'influence, ou de force persuasive et qui, par conséquent, participe aux dix plaies.

Sont ainsi entre autres et en première ligne, «parcellaires» en l'espèce, les Travaux Publics et les Ponts-et-Chaussées, depuis le grand chef jusqu'au dernier ouvrier de la route dans l'exercice de ses fonctions. A eux la responsabilité de l'état des routes, de leur encombrement aux réfections, au goudronnage, à l'empierrement, de la signalisation estimée insuffisante, et des mille et un petits et grands inconvénients d'ordre technique ou pratique, que rencontre l'usager grincheux se propageant pédestrement ou mécaniquement sur la grand-route et oubliant de se dire ou refusant de reconnaître, que ce sont là maux nécessaires. Sans eux et leur répétition, nous ne jouirions pas de chaussées qui sont, on peut m'en croire, d'entre les meilleures que je connaisse. Ce qui ne m'empêche pas, ni vous non plus, de vouer cette administration à tous les diables dès qu'un caillou sur la route compromet la rapidité de nos déplacements.

Et saviez-vous que le premier cantonnier venu qui, au bord du chemin nettoie le fossé, a le droit, assermenté qu'il est, de vous dresser procès-verbal pour excès de vitesse?



Et voici le gendarme. «Il est sans pitié», depuis Courteline. Et quel est de tous les automobilistes, qui me font l'honneur de lire ces lignes, celui qui, la main sur la conscience et, comme disent les Boches, en proférant «l'ut de poitrine de la persuasion», osera prétendre qu'à apercevoir de loin sur la route l'uniforme bleu-marine de ces estimables soutiens de l'ordre, il n'ait pas ressenti un moment, un tout petit moment, d'inquiétude? Qu'il n'ait pas, plus ou moins, diminué la pression de son pied sur l'accélérateur? Qu'il n'ait pas pris, en passant à la hauteur du porteur — autrefois — du baudrier, de la fourragère et des aiguillettes — un air détaché, innocent et vague, preuve évidente d'une conscience sans tache? Qu'il n'ait pas, avec empressement, obtempéré aux ordres de la maréchaussée, désireuse de jeter un coup d'oeil sur les papiers de la voiture et sur ceux du chauffeur?

«Brigadier, vous avez raison!»

Et voici l'agent de police, le gardien de la paix, le sergent de ville. (Je n'ai pas de préférence.) Si, au dire du même Courteline, «le commissaire est bon enfant» cela ne déteint pas toujours sur tous ses sous-ordres. Il en est, parmi les jeunes surtout, qui prennent diantrement au sérieux leur importance personnelle et celle de la tâche qui leur incombe. S'ils suscitent, en général, moins d'appréhension injustifiée que Pandore et les siens, c'est que leur rayon d'action est moins étendu et que la grand-route échappe en majeure partie à leur compétence. Au surplus, dès que l'âge vient et, avec lui, la claudiquante sagesse, ils s'amadouent, et tel qui prétendit un jour me dresser procès-verbal, parce que je soutenais connaître presque aussi bien que lui le Code de la Route, auquel j'avais collaboré, et le Règlement sur la Circulation, que j'avais rédigé, doit sourire à présent quand il se remémore sa jeune effervescence.

Avouons d'ailleurs que leur énervement est excusable. Quiconque est capable de se retrouver dans les méandres de nos sens interdits, dans le mystère de notre parcage, dans les arcanes du stationnement, dans le mauvais vouloir des uns d'entre les usagers et dans l'imbécillité des autres, est digne à la fois d'indulgence et d'éloges.

Mais que voulez-vous? Tout comme leurs confrères en bleu-marine, les agents de la circulation sont des empêcheurs de rouler rond qui rendent bien pénible l'exercice sans limites des droits de l'automobiliste. Pour peu qu'ils sortent leur calepin et mouillent leur crayon ou secouent leur stylo, vous voilà dans vos petits souliers!

Car la contravention partout vous guette, l'amende multipliée vous attend.

Le saviez-vous seulement que votre feu-arrière avait des intermittences, que votre flèche de direction était imperturbablement dressée en sens contraire de votre intention, que vous aviez oublié vos papiers dans la poche du pardessus abandonné at home because la soudaine tiédeur de la température, que votre versement d'impôt aurait dû être effectué la veille, que vous êtes en retard avec le paiement de votre assurance, que votre carte grise, votre carte jaune ou votre carte rose brillent par leur absence, que vous stationnez à 4 mètres 50 centimètres de l'angle du trottoir et non à cinq mètres au

moins, que vous avez exécuté un virage trop court, qu'une de vos roues, en marche-arrière est montée sur le trottoir, que vous n'aviez pas avisé de votre intention de virer, ou que vous vous êtes trompé de clignoteur, que vous avez frôlé ce cycliste de trop près, que vous avez éraflé l'aile de cette voiture stationnante sans le sentir, que vous, que vous etc.?

Non, vous n'en saviez rien. Décaissez tout de même l'amende des quelques centaines de francs que votre imprudence ou votre oubli vous auront valu et n'essayez pas de convaincre vos juges, eussiez vous pour vous défendre le plus talentueux de nos Cicérons, le plus éloquent de nos Démosthènes!



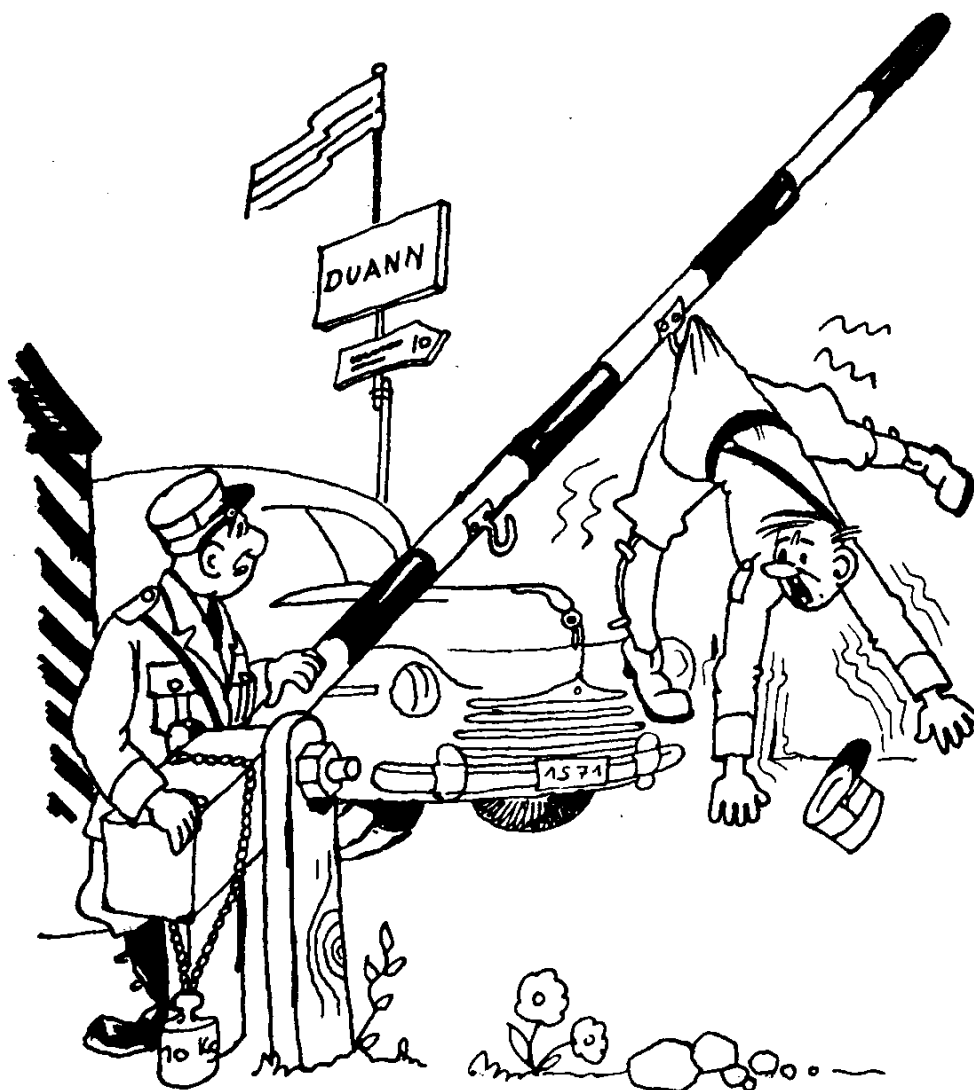
Aïe! Nous voici à la douane. Que dis-je? A deux douanes. Car de Charybde vous tomberez en Scylla, quelques mètres plus loin.

«Libre sortie?» N'est-elle pas périmée? Ou égarée? Ou perdue? Quid de ce triptyque? De cet acquit à caution? De ce carnet de passage? Êtes-vous «personne honorablement connue»? Ne transportez-vous pas dans votre coffre, dans vos bagages, dans vos poches, la substance du pays que vous quittez, pour alimenter le marché noir du pays d'en face? N'introduisez-vous pas des denrées interdites? Du quetsch en Belgique, du tabac en France? N'avez-vous pas des intentions frauduleuses?....

L'oeil de la douane se fait inquisiteur. Le geste suit. On vous fait déballer le contenu, si soigneusement rangé, de vos valises. On vous fait extraire du coffre les malles que vous y logeâtes avec tant de peine. On sonde le capiton des sièges, soulève le capot, caresse aimablement le pourtour de votre rotondité. Et quand, après 35 minutes d'inspection, vous parvenez à vous évader sans dommages — car vous êtes un honnête homme et vous ne vous exposerez pas à vous trouver dans la situation ridicule, désobligeante et douteuse d'un fraudeur pris en flagrant délit! — le petit jeu recommence dix pas plus loin.

Et voilà une heure de perdue, une de plus dans «l'océan des âges», une heure, pendant laquelle vous auriez pu faire 100 kilomètres sans vous presser, sans manquer votre rendez-vous, sans rater l'affaire que vous deviez conclure.... Pour

nous autres Luxembourgeois, qui ne pouvons pas nous appuyer quarante kilomètres dans n'importe quelle direction cardinale sans tomber sur deux bureaux de douane, il faut avouer que cette plaie de la route se place en un bon rang!



Mais tous ces agents inconscients et obligés des autorités supérieures, administratives, financières, politiques etc., ces subalternes de tout grade, sous-ventrière, sous-fifres et sous-verge, et toute la gamme des hypo et des sub, les temporaires, et les provisoires et les surnuméraires compris, sont constantes entraves à la circulation ou si vous voulez, plaies parcellaires

de la route, non du fait des choses et des circonstances, comme le sont les usagers de la route, mais du fait de l'intangible divinité qu'est la Loi avec grand L. Même le jeune homme à brassard des jours de fête ou des manifestations sportives, le suisse de la procession, la bonne soeur accompagnant le troupeau candide de ses glapissantes ouailles ont le droit et le devoir d'arrêter votre élan et de vous obliger à ronger votre frein, si vous ne préférez l'user.



Mais il est d'autres parcellaires encore dont l'intervention ou l'initiative ne contribue guère à améliorer la circulation, bien au contraire.

Parcellaire le député qui recommanda jadis d'obliger tout cycliste à se munir «d'une grosse cloche» (sic!) afin que le paisible bétail arpentant la grand-route puisse à temps prendre ses mesures pour se mettre en sécurité.

Parcellaire, cet autre législateur qui naguère, alors que le goudronnage était dans les limbes, imagina d'exiger l'adaptation à chaque auto d'un réservoir destiné à recueillir la poussière soulevée par le véhicule.

Parcellaire encore ce troisième parlementaire qui, faisant de l'auto-stop, non encore inventé à l'époque, une institution d'Etat, proposa de n'accorder la carte grise et la carte rose qu'à condition que leur détenteur fût tenu de mener gratuitement à destination tout piéton qui en ferait la demande.



Parcellaires, les compagnies d'assurances, car le slogan: «L'assurance payera» incite plus que bien d'autres raisons aux négligences dans la conduite, aux exagérations de la vitesse... Et ce ne sont pas les 500 «balles» obligatoirement à charge du responsable de l'accident qui empêcheront le jeune X. de sabler du champagne jusqu'au matin, ni le livreur Z. d'arroser de nombreux alcools de non moins nombreux demis de bière...



Parcellaires, les cabarets de villages et les cafés des villes, les restaurants à chère lie et aux vins de choix et les bistros

débiteurs de trois-six, les pullmans où l'on s'endort et les banquettes où l'on sursaute, les pneus qui éclatent, les aciers qui se rouillent, les claxons qui se taisent...



Parcelnaires, le voisin d'à-côté ou celui d'en face qui à une auto quand vous n'en avez pas. L'auto de Panurge! Car «tout le monde» a une auto: votre boucher, votre boulanger, votre épicier, votre beau-frère, votre cousin, vos neveux, voire le mari de la tante de l'oncle du gendre de votre concierge... Et vous seul n'en auriez point? C'est un scandale aux yeux de votre légitime, qui voudrait bien, elle aussi, se prélasser sur des sièges moelleux et écraser de son mépris les piétinantes piétonnes. C'est une désolation pour les enfants qui, pendus aux basques paternelles, sollicitent d'une voix pleurnicheuse cette acquisition indispensable. Donc, précipitez-vous, choisissez, achetez, payez, mettez-vous au volant et augmentez d'une unité les difficultés routières.



Parcelnaires, les courses sur route, les placards étourdisants, les comptes-rendus dityrambiques, les salons de l'automobile, les maîtres d'auto-école, les organes publicitaires, les journaux et revues spécialisés, les détenteurs de garages, les agences de voyage, les affiches évocatrices, tout ce qui influence les décisions, tout ce qui incite au déplacement, tout ce qui fait naître en vous l'envie, le désir ou le besoin de l'auto, la met davantage à votre portée et vous fera, quelque jour, succomber à la tentation.



Parcelnaires, par la tyrannie qu'ils exercent, les menus faits et les menues choses qui ont une influence sur l'état de la route, la conduite de l'auto ou les reflexes du chauffeur.

La pluie, la neige, le brouillard, le vent violent qui abrutit, la grande chaleur qui endort, l'état de vos nerfs, celui de votre cœur.

L'essuie-glace qui ne fonctionne pas.

Les grâces de votre voisine.

La conversation trop absorbante de votre voisin.

Le cigare ridicule que vous tâtez d'un air satisfait.

La cigarette qui pend à votre bec comme «une goutte de lait au bout du sein restée» selon Victor Hugo.

L'exclamation soudaine et intempestive de votre invité.
Les conseils de prudence de votre moitié.
La répétition constante des menus obstacles qui vous met
les nerfs en pelote.
La fermeture dominicale des distributeurs d'essence.
La panne d'essence.
L'ébullition panachant le radiateur.
La bifurcation négligée.
Le Picasso en herbe qui s'immortalise sur vos panneaux.
Les ponts et passages supérieurs avec tournants en S.



Parcellaire, une ex-Commission de Circulation de notre bonne ville de Luxembourg, qui s'avisa d'interdire sous peine d'amende — c'est comme je vous le dis! — l'emploi de la marche arrière! Ce qui lui valut de la part de quelqu'un que je connais bien une intervention qui amena sa disgrâce!

Parcellaires, Messieurs les Membres du Conseil d'Etat, où sommeilla pendant des lustres le projet de Code de la Route, déjà suranné le jour où il entra en vigueur.

Parcellaires, Messieurs les Membres de la Commission d'élaboration et de rédaction de ce même code, qui discutèrent à perte de vue la définition de l'agglomération et celle de la «maîtrise de sa vitesse»

Parcellaires, le magistrat qui poursuit les délits de route, le juge qui condamne les contrevenants, l'huissier qui vous apporte la note...

Parcellaires, les députés qui pondent des lois, les conseillers qui accouchent de textes, lois et textes dont l'application diminue de quelque manière que ce soit la liberté, la sacro-sainte liberté de l'usager.

Parcellaires, aussi et plus qu'on ne se l'imagine, malgré l'inexistence apparente de leur autorité, les journalistes sportifs ou assimilés qui croient avoir voie au chapitre parce qu'ils écrivent sur la matière, avec une compétence d'ailleurs toute relative.

Parcellaires ceux qui, par la plume ou la parole, discutent la question de l'auto, simplement pour avoir pris de temps à l'autre l'autobus ou avoir réussi, par raccroc, un auto-stop. Pour parler savamment de ce qu'ils ignorent, il n'y a qu'eux! Car être piéton confère la connaissance de l'auto tout comme de savoir à peu près lire un journal autorise à prétendre qu'on le saurait rédiger.

Parcellaire enfin et au résumé, celui qui écrit ces lignes ou plutôt ces pages, pour avoir contribué grandement à la rédaction des Codes et règlements sur la Circulation et qui actuellement élève la voix une fois de plus pour attirer l'attention sur les mille et une menues et graves contraventions — en moyenne douze par jour, dont une à issue mortelle, pour l'ensemble d'un pays de 250 000 âmes — et qui espère par là contribuer à combattre et à restreindre, à rendre moins épidémiques et moins contagieuses

les 10 plaies de la Route.



DANS LA RUE ET SUR LA ROUTE

Il serait absurde de prétendre qu'un homme écrasé un jour par un autobus est particulièrement qualifié pour régler avec compétence la circulation des voitures dans les rues de Londres.

(Bernard Shaw)

L'Idiot du village

Depuis que l'auto est devenue objet de première nécessité, aussi indispensable sur la route qu'une barque sur un cours d'eau navigable, l'épithète «de luxe» accolée aux voitures, terme qui n'est plus employé nulle part, a trouvé chez nous son dernier refuge.

Les journaux, comme on n'en perpète plus que dans les plus lointaines provinces, et qui remplacent les honoraires de leurs correspondants locaux par la glorieuse sensation que ceux-ci éprouvent à voir leur prose imprimée (plus le service gratuit du canard), trouvent dans l'idiote du village leur plus fidèle collaborateur.

On n'a, pour s'en convaincre, qu'à jeter un coup d'oeil sur la copie du personnage qui ne manquera pas de qualifier «d'auto de luxe» le plus modeste véhicule à moteur muni de quatre roues et servant au transport, pas en commun, de personnes.

Vous apprendrez alors que la Ford du vétérinaire ou la Citroën du médecin de campagne, sont des autos de luxe, que la petite deux places du commis-voyageur est une auto de luxe, que la vieille guimbarde achetée d'occasion par le receveur de 4 ou 5 communes ardennaises, est une voiture de luxe, et que si jamais un ouvrier bien payé se permet d'imiter ses confrères d'Amérique et de se rendre à son travail avec une bagnole achetée au rabais, il est l'enviable possesseur d'une voiture de luxe!

Car pour l'idiot du village, la voiture utilitaire, la voiture de tourisme, la voiture des déplacements obligatoires et répétés, la voiture de jour en jour plus universellement indispensable à cause de la pénurie des logements et de la raréfaction des convois sur rails, est un objet de luxe, et son possesseur un contribuable taillable et corvéable à merci.

Et les journaux, au lieu de taper sur les doigts de l'imbécile, font chorus, sans souci du bénéfice constant et répété que leur vaut, non l'abonnement gratuit de l'idiot, mais la publicité des marchands d'autos, des garagistes et des hôteliers.

Vous apprendrez de plus que l'accident se passe aussi et toujours «à un moment donné» et pour des «raisons encore inexpliquées à l'heure qu'il est», formules stéréotypées, sans aucune signification, sans aucune raison d'être, mais contribuant à l'épanouissement d'une insondable sottise.



Centres touristiques

N'allez pas vous imaginer que mon animosité à l'égard du rigide tramway et du tortillard sur route, voire du trolley sans rail, m'ait rendu enthousiaste des ambulants obstacles que sont, sur nos routes trop étroites, les monstrueux autobus et les interminables autocars. Ils ne sont qu'un moindre mal, mais restent encombrants tout autant, rigidité à part. Toutefois, quand nos routes auront doublé de largeur et que les transports en commun auront pris l'habitude de faire comme les simples autos dites — chez nous — «de luxe», c'est-à-dire de serrer, eux aussi, leur droite et de la reprendre après un dépassement, nous n'aurons plus qu'à déplorer leur largeur et leur longueur, car on nous en annonce à deux cents places, d'ailleurs confortables...

A condition, cependant et aussi, qu'on en arrive à créer, aux terminus urbains, des gares pour ce genre de véhicules, imitant ainsi nombre de villes de l'Etranger qui ont beaucoup moins que la capitale, Madame, du Grand-Duché, des prétentions au tourisme et à l'urbanisme....

Car Luxembourg, «centre touristique» (comme à peu près toutes les localités de notre pays!) est une des ville du globe les plus rétrogrades et les plus arriérées en cette double matière.

Et cependant que nous disposons, au Mont-Saint-Lambert, à moins de 5 minutes du centre, d'un espace immense, où pourrait évoluer à son aise une armée de tanks les plus modernes et les plus puissants, nous encombrons d'aimables mastodontes au repos nos artères les plus étroites, entre la Poste, les banques, les légations, les écoles, les restaurants, les hôtels, les tramways et les tortillards.

Pourquoi?

Parce que, il y a une soixantaine d'années encore, et depuis des siècles déjà, relayaient et logeaient en ce lieu la plupart de nos «messagers» de province, qui, avec leur charrette bâchée et leur cheval unique, assuraient, pour cinq sous pièce, le transport des colis rustiques vers la ville et urbains vers la campagne.

Ou que, y débarquaient ou prenaient les voyageurs et le courrier, les diligences à caisse jaune et à conducteur bleu, qui, il y a soixante ans, reliaient à une ville de 15.000 habitants les localités campagnardes encore démunies de chemin de fer.

Respect de la tradition et de la routine, qui fera, m'assure-t-on, bientôt transférer au «Piquet» notre aéroport national.



Luxembourg est la seule ville au monde où le stationnement par alternance des jours pairs et des jours impairs — simple palliatif, du reste — ne soit pas appliqué. On pourrait s'en demander la raison? Et faudrait-il croire qu'il s'est vraiment trouvé un édile pour déconseiller cette mesure, sous prétexte que ses administrés seraient trop dénués du sens arithmétique pour pouvoir s'y retrouver?

Suggérons à ce conseiller municipal défaitiste, l'emploi de panneaux signalisateurs déplaçables, qu'un appareteur intelligent changerait de place, quotidiennement, en main le calendrier de l'année...

Ainsi serait évité ce scandale des rues, impraticables malgré une suffisante largeur et qui, avec leur double rangée d'autos stationnantes, laissent tout juste la place au passage d'une auto unique, avec l'angoisse de rencontrer dans cet étroit couloir un consoeur surgissant en sens contraire.

Car, triomphe de l'inconséquence et de l'extravagance, dans les rues les plus exposées, le sens unique n'est pas imposé...

Urbanisme

Suavité d'être abdominalement torpillé, à la jonction de deux trottoirs, par un gosse hilare monté sur roues ou activant, d'un pied agile bien qu'unique, le tremplin mobile de sa trottinette. Si vous n'avez pas eu le temps et l'astuce de le recevoir entre vos bras, vous n'aurez plus, ne voulant pas risquer l'intégrité du col de votre fémur, que la ressource de vous laisser choir gracieusement sur votre séant, produisant par là, dans le jeune projectile humain, une explosion de joie sans pareille.



Plaisir sans second de trébucher sur une peau de banane, un trognon de chou ou une écorce d'orange, embûches semées généreusement, mais insidieusement, le long de nos trottoirs par une jeunesse en culottes courtes ou en robes mi-longues, ou échappées, après un séjour en poubelle, à la soigneuse quête de nos boueux municipaux. Fleurs des rues, voisinant à toute heure du jour avec les offrandes canines, distribuées sans parcimonie par les contribuables à quatre pattes...



Sensation délicieusement olfactive que de humer, vers l'heure de midi, et dans les plus passantes artères, l'apéritive odeur des produits ménagers un peu passés que, dans la gueule béante des coprophores du dernier modèle, enfournent, avec diligence et sonorité et grâce à la complicité de la domesticité riveraine, les délégués du service municipal de l'hygiène. Dans votre auto, arrêtée et trépidante, vous attendrez la fin de l'opération avec calme et dignité.

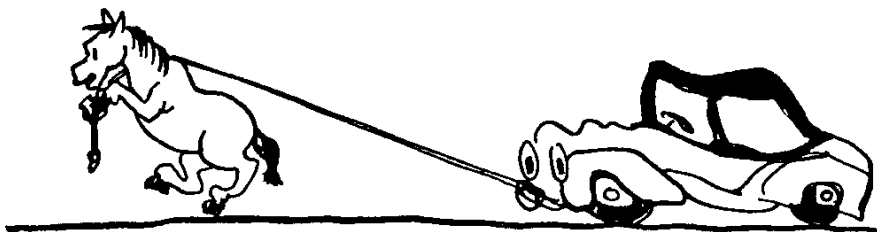
Autre sensation non moins exquise: réservée aux seuls piétons: recevoir aux jours de pluie la douche ascendante que produisent les autos en franchissant à gué les lagunes ménagées dans l'asphalte ou dans les dépressions du pavage. Si vous êtes d'un tempérament à vous contenter de peu, les simples mais répétées éclaboussures des vélos de passage vous feront le même effet.



Ne mettez pas, s'il vous plaît, nonobstant la certitude de chance que le populaire y attache, les pieds dans le plat, ni la semelle de vos bottes dans ce que je veux dire et dont la prolifération dans nos rues est assurée, si vous ne voulez pas devenir pour vos proches voisins un objet transitoire de répulsion.



Attendez-vous parfois aussi, particulièrement dans les faubourgs, à une autre surprise, non moins odorante, mais liquide davantage. Fêtes flamandes, tableaux de Breughel ou de Téniers, estampes allemandes de Theodor Bernhard, gravées par Sadeler... Une porte s'ouvre, ou une fenêtre. Un seau en sort, un bras le suit, un jet s'en extrait, de formats multiples et de couleurs diverses. Rendez grâce au dieu «de rebus dejectis», si vous pouvez, par un saut en hauteur à la fois et en longueur, vous mettre à temps en dehors de cette trajectoire et à l'abri de ses suites.



Affichage

Le rail a été la première victime de cette turpitude. Des vaches immenses et ironiques, des cornichons monstrueux, des phénomènes d'adiposité juvénile, destinés à chanter les mérites de fromages, de moutardes ou de savons, regardaient passer les trains entre Paris et Reims, dérangeant ainsi l'harmonie des calmes paysages de Champagne et d'Ile-de-France. Puis ce fut le tour de la route. L'écoeurant bébé Cadum, la répugnante Vache qui rit, le désastreux — visuellement parlant — produit Bornibus, s'épanouirent le long des routes. L'horrible remplaça la beauté de la nature. Des panneaux criards placés en pleins champs, prirent la place des arbres au doux feuillage, des haies fleuries, des verts gazons. Mais, ils prirent la place aussi des indications routières, et espérez-vous trouver à ce carrefour la mention des kilomètres encore à parcourir ou de la direction à prendre pour gagner votre gîte, vous ne rencontriez que des panneaux ronds, carrés, oblongs, rectangulaires ou ovales, vous invitant à vous rendre à la foire de Lyon de l'année passée, ou préconisant, en hiver, telle ou telle plage nordique en mal de baigneurs.

Cela se passait en France.

En Luxembourg, les découpages en bois ou les panneaux émaillés étaient, sans grand avantage, remplacés par des pignons grossièrement enluminés, vous recommandant, en boche, de ne fumer que des cibiches étrangères ou de ne laver votre linge qu'avec un produit prétendument belge «Für die grosse Wäsche», dont nous avons fait «Pour la grosse vache»..... Depuis, on a changé tout cela.... en paroles. Car malgré pluies et intempéries, malgré même un léger enduit de chaux ou d'un produit analogue, on peut toujours lire, entre autres, sur nos pignons villageois, qu'ils sont réservés à «la grosse vache» et aux cigarettes d'importation. De sorte que nous ne sommes parvenus qu'à une chose: enlaidir davantage encore nos pignons champêtres en remplaçant des couleurs vives et éclatantes par des teintes délavées et piteuses.

Coïncidences

Depuis quinze ans, un de mes amis passe quatre fois par jour, en voiture, deux de ces ponts en S, qui sont une si

curieuse spécialité luxembourgeoise. Bien que se livrant à un calcul des probabilités, au prix duquel celui dont sont coutumiers les joueurs professionnels de Monte-Carle n'est qu'arithmétique élémentaire, il n'est pas encore parvenu à comprendre, en vertu de quelles mystérieuses coïncidences, il ne lui est pas arrivé une seule fois de ne pas rencontrer à chaque tournant une voiture venant en sens contraire.

Il est vrai qu'entre les deux ponts — distance 1800 mètres tout droit et en palier — il n'en rencontre jamais.

C'est une compensation!

Boniments aux carrefours

Rouges, orangés, jaunes, verts, bleus, indigo, violets et violents, multicolores et agressifs, des panneaux-réclame, par centaines de mille, jalonnent les routes d'Europe, vantant les moutardes les plus savoureuses, les cigarettes les plus opiacées, les pneus les plus indégonflables, les manifestations les plus commercialement industrielles et les eaux les plus intestinalement secourables. Demain, si le bon sens ne parvient pas à triompher de ce que le ministre belge, Carton de Wiart, appela la «pancartomanie» le tourisme, en Belgique et en France, ne consistera plus qu'en un morne défilé entre deux murailles bariolées que la vitesse fera paraître enduites d'un gris sale. De place en place, seulement, des taches de sang encadrant de brutales échappées sur la campagne, indiqueront d'inévitables rentrées dans le décor....

Exilé en plein Sahara ou vers le 70e degré de latitude nord, cet exhibitionnisme, au moins, aurait un but: il réjouirait, par l'exaspération de son badigeonnage, les chameaux ou les phoques, et épouvanterait, par la crudité de ses tons, le lion, roi du désert, et l'ours blanc, ermite de la banquise.

Son utilité publicitaire n'en éprouverait nulle atteinte! On peut, sans hésitation, admettre, que ces camelots immobiles, bonimentant aux carrefours, n'ont jamais décidé personne....

Je demande que l'usager de la route se dénonce qui, pour avoir, douze cents fois sur douze cents kilomètres, passé devant un panneau équivoque, prétendant que «Zède-les-Bains est la providence des Eczémateux» se serait, en fin de compte, résolu à faire l'essai de ces eaux salutaires? Je de-

mande qu'il se révèle sous le sceau du secret, celui qui, renonçant au savon Machin, s'est voué au savon Chose, parce que, sur la route, un horrible môme grimaçant, reproduit à d'innombrables exemplaires, est tout exprès venu d'Amérique pour le lui imposer?

La publicité, ainsi comprise, fait fausse route. Elle confond, avec le flâneur dans la ville, que ses loisirs prédisposent à de superficielles curiosités, le touriste sur la route, que sollicitent les paysages. Vouloir influencer celui-ci, autant vaut essayer d'intéresser aux mérites des «Cornichons Omnibus» les indigènes du Centre Afrique et à la fumée des cigarettes «Stupid Boy», l'Esquimaude dans sa hutte de neige.

Il faut vraiment supposer que les agents de cette propagande à rebours n'ont jamais fait d'auto. Ou alors qu'ils sont dénués de sens critique jusqu'à la stupidité. Ou encore qu'ils prennent la généralité de leurs contemporains pour d'irréprochables imbéciles. Ne comptent-ils pour rien l'exaspération de l'amateur de sites pittoresques à qui une palissade, préconisant le pneu «Système» bouche la vue; la fureur de l'automobiliste égaré qui apprend que Ixe-les-Eaux est à 960 kilomètres, cependant qu'il cherche à la croisée des chemins, la direction — à 30 km au maximum — de son gîte d'étape nocturne? La colère est mauvaise conseillère? Il n'importe! Ainsi leurré, on se promet bien, de ne jamais, quoi qu'il arrive, user du reprehensible produit, villégiaturer au fallacieux endroit... C'est notre vengeance à nous; nous la tenons; nous la tenons bien; nous la tenons même si bien que pour certaines firmes annonceuses cela s'est traduit par une diminution de clients, pour certaines stations climatiques ou balnéaires par une réduction de baigneurs.... Dans le monde de l'automobile, un mouvement se fait sentir qui aboutira, nécessairement, au boycottage des maisons continuant de prendre publiquement l'homme au volant pour un sot!

«Jamais, me dit un ami fervent des routes de France, et pour lequel l'admirable littoral qui va de Bray-Dunes à Hendaye et de Cerbère à Menton n'a pas de secret, jamais je n'ai été ni sans doute n'irai à Ygrec-Plage! A en croire des pancartes insolentes et provocatrices tous les chemins y mènent! Or, je n'aime pas qu'on m'impose mon itinéraire. Je ne suis pas un enfant docile, obéissant au doigt et à l'oeil; je ne suis pas

un esclave aux yeux bandés tournant sa meule... Ygrec-Plage? C'est ou le vide d'un morne désert, ou alors l'animation morbide d'une maison de santé... Ne peuvent passer leur saison en un pareil endroit que des ahuris, des naïfs, des gens qui se laissent mener par le bout du nez, des va-comme-je-te-pousse, des magnétisés, des hallucinés, des abouliques! Pauvres êtres errants, sans courage, sans volonté, sans virilité, incapables de choisir, incapables de se décider... A Ygrec-Plage, on doit se baigner en troupeau, manger en troupeau, dormir en troupeau, faire l'amour en troupeau... Allez tous à Ygrec-Plage, suggestionnés très précieux, et vous, ovins que Panurge décide... Mais ne comptez pas sur moi pour vous y suivre en bêlant...»

«Êtes-vous dyspeptique, rhumatisant, cardiaque, que sais-je, me dit un autre, c'est à votre docteur à décider du lieu où vous irez prendre les eaux, à moins qu'une étude réfléchie des stations balnéaires ne préside à votre choix, ou que vous ne trouviez des indications, précieuses parfois, à la quatrième page de votre journal, dans le corps de votre revue. Mais ce n'est pas aux hasards d'une panne obligeant votre chauffeur à changer un pneu à l'ombre d'une pancarte hypnotisante, que vous laisserez le soin de conclure...»

«Achetez-tous la 24 cylindres XYZ!» s'exclame un panneau impératif! Ah! vraiment? C'est donc dans le fossé que les bonnes marques se cueillent? Pour moi, je réfléchirai cet hiver à ma nouvelle voiture. Je sais dès à présent que ce ne sera pas l'XYZ préconisée. Mais à tête reposée, loin des excitations de la vitesse, je comparerai entre eux les avantages de chaque voiture, tels qu'une publicité bien conçue qui vient me trouver à domicile sous les espèces de mon journal, me les font toucher du doigt... Quand je veux une cravate, je passe chez le chemisier; je n'achète pas chez le soldeur en plein vent qui, à l'amorce d'une rue barrée, en débite «tout soie» à 4 fr. 95 pièce!

On sait par les journaux, par les revues, par la publicité logique et bien organisée, par les affiches même dans les rues des villes, que la foire commerciale de telle grande cité se tient annuellement du au Pourquoi, à chaque bifurcation, installer une plaque en tôle rouillée, qui porteuse de cette mention inutile, déshonore le ciel bleu, les arbres verts, le clair soleil, attriste, horripile et perturbe les passants?

Déjà le lieu de votre villégiature estivale est arrêté; vous laisserez-vous, en cours de route, par de fallacieuses promesses, des ordres impératifs, de répétées sollicitations, tenter vers un quelconque ailleurs?... Votre appartement est retenu — car qui donc, à présent, irait aux eaux ou à la mer sans cette élémentaire précaution — obéirez-vous aux suggestions de tel Palace qui, à 300 kilomètres déjà du lieu où il s'érige, recommande au voyageur ses chambres vraisemblablement vides et ses portions évidemment infinitésimales. Toutefois, hâtons-nous de le dire, seriez-vous heureux de trouver aux étapes intermédiaires, dès l'entrée dans une ville, un panneau indiquant clairement les rues à suivre pour aboutir à l'hôtel que recommande votre guide.

Car la publicité non seulement a du bon, mais elle est absolument indispensable. Encore faut-il qu'elle vienne à son heure, en son lieu, qu'elle me renseigne, sans prétendre influencer mon libre arbitre; qu'elle me guide, sans faire de moi sa chose; il faut qu'elle respecte mes sympathies et ne veuille pas m'imposer les siennes; tel un domestique discret et bien stylé, il faut qu'elle soit là, à toute heure, dès que j'ai besoin d'elle, mais il ne faut pas que, le reste du temps elle m'encombre de sa présence. Je ne joue pas à pile ou face le choix de ma villégiature, de ma voiture, de mes infirmités! Je n'entends pas, qu'aux carrefours, un camelot sans génie s'avise de me vouloir suggérer ma conduite!

Aussi félicitons les maisons qui ont renoncé à leur publicité routière et aux oeuvres d'art qu'elle leur fit commettre.... Reproduisons en bonne place le texte de la lettre qu'une puissante firme adressa, il y a quelques années déjà, au président de la Commission des Monuments et des Sites de Belgique:

«Nous avons été frappés depuis quelques temps déjà par les nombreux reproches adressés par certains journaux aux grandes firmes usant de la route pour y faire leur publicité.

«Nous reconnaissons que nos grandes réclames ont contribué à gâter plus d'un paysage et nous avons décidé de ne plus renouveler aucun de nos contrats, pour ce genre de réclames. Nous réparerons ainsi l'erreur que nous avons commise.

«Nous ne pouvons que souhaiter — et pensons qu'avec votre appui nous y arriverons — que les firmes qui nous ont

suivi dans le mauvais exemple que nous reconnaissons avoir donné, ne manqueront pas de nous imiter encore en réparant, comme nous, le mal incontestable qui a été causé.»

Espérons que cet exemple sera suivi. Ceux qui s'y décideront n'y perdront rien, au contraire, ni personne. Chaque centimètre d'intempestive publicité routière supprimé, c'est un client reconnaissant de gagné.

(Extrait du Bulletin officiel de l'A. C. L. du 31 janvier 1931.)

Publicité à rebours

Une violente campagne anti-française s'exerce depuis quelques années à l'Étranger contre les stations thermales de France, spécialement contre Vichy. Tantôt ce sont des tracts, tantôt des prospectus, tantôt même des correspondances particulières que vous trouvez insinués dans votre boîte-aux-lettres, et par quoi vous êtes mis en garde contre les prétendus bienfaits de telles eaux françaises, contre la situation sanitaire de telle station française, contre l'observation négative des règles de l'hygiène dans tel lieu balnéaire français etc.

Récemment — il y a quelque deux ou trois mois — certains membres de l'Automobile-Club Luxembourgeois reçurent, envoyé de Bruxelles, rédigé en un français assez incorrect et signé du nom passe-partout de Müller, un bristol qui déconseillait Vichy, avec un luxe d'arguments où la calomnie, la diffamation, le chantage et la stupidité se disputaient la palme.

Des procédés pareils ont d'autant moins de succès auprès de la généralité des destinataires, que ces bristols sont, en réalité, aussi transparents que les cartes de même origine...

Quant à nos compatriotes, en particulier, ils sont bien trop avertis, pour que des manoeuvres aussi douteuses et aussi déplacées puissent jamais persuader un Luxembourgeois.

Au contraire: nous sommes ainsi faits qu'il suffit de nous dire: «N'y allez pas!» pour que nous y courions incontinent. Nous n'avons, j'en ai le sentiment très net, jamais été plus assurés de la souveraineté des eaux de Vichy, de l'excellence du traitement qu'on y pratique et de la supériorité de son organisation balnéaire et médicale, que depuis que le Muller en question chercha à nous dissuader de nous en rendre compte.

Et nous ne pouvons que hausser les épaules quand nous voyons un Maître Muller quelconque (car il se dit avocat) opposer la vénalité de ses arguments à notre reconnaissance intestinale et à la gratitude de notre estomac ou de notre foie...

Mais ce qui est vrai dans un sens ne risque-t-il pas de le devenir dans le sens exactement opposé?

C'est-à-dire: en nous invitant à ne *pas* choisir Vichy comme lieu de villégiature, l'on nous y attire; *a contrario*, ne s'expose-t-on pas à nous en détourner par une réclame qui dépasse son but?

Je m'explique, et tâcherai de le faire avec d'autant plus de précision, que nous sommes, nous autres automobilistes, grandement intéressés à cette question.

Au préalable, je dirai que j'estime la réclame indispensable. Sans elle, la supériorité des eaux curatives de Vichy n'attirerait qu'un nombre relativement restreint de baigneurs; ce serait affaire de la Faculté, sans plus. Mais si Vichy se trouve être actuellement un des endroits du monde les plus courus, il le doit à la façon intelligente dont les avantages de son site, de ses eaux, de ses réjouissances ont été portés à la connaissance du public mondial.

Quelques jolies photos habilement choisies, l'indication succincte des plaisirs du lieu, l'énumération des maladies qu'on y soigne, le tout réuni sur une page de journal ou de magazine, me décideront autant à promener ma dyspepsie — réelle ou supposée — ou mes douleurs hépatiques, le long de l'Allier, que l'avis motivé de mon médecin.

Mais si, pour une raison ou pour une autre, l'évocation de Vichy en arrive à m'exaspérer, Hippocrate lui-même ne parviendrait pas à m'y acheminer.

Et bien, malgré toute la sympathie reconnaissante que les *Célestins*, *la Grande Grille*, *l'Hôpital*, et *la source Chomel* m'inspirent, je suis forcé, en mon nom et au nom d'innombrables confrères en automobilisme, de faire l'aveu suivant:

Si la municipalité de Vichy, ou la Compagnie fermière des eaux, ou l'Établissement thermal, l'organisme enfin, quel qu'il soit, responsable de la chose, se rendait à tous les diables chaque fois qu'un automobiliste les y envoie, elle ou il n'auraient plus jamais le temps d'en revenir!

Car de rencontrer sur toutes les routes de France, en Bretagne comme en Provence, dans les Alpes et dans les Pyrénées, à l'entrée de Carcassone ou à la sortie du Mont-Saint-Michel, cet odieux panneau: «Vichy autant de kilomètres», cela détourne à la longue de Vichy tous les êtres au cerveau normalement conditionné.

N'en déplaise à l'organisme responsable, ni les Français, ni les étrangers qui visitent la France — par conséquent l'élite intellectuelle de l'Étranger — ne sont gens à se laisser influencer favorablement par la répétition exaspérante d'un mot, d'une formule, d'une image. Ce sont là de petits moyens puérils, à l'usage des peuples et des individus primaires, mais de nul effet sur les autres.

Quand je cherche ma route aux environs de Bayonne, il m'est souverainement désagréable de rencontrer, au lieu du panneau escompté: «Pau: 106 kilomètres» la ridicule, grotesque, inutile, stupide, déplacée, absurde et ahurissante mention: «Vichy: 610 kilomètres.»

Que voulez-vous, mon cher Constantin-Weyer, que cela me fasse? Je sais que Vichy est à 610 kilomètres, je le sais! Je sais que tous les chemins y mènent, à Vichy, comme ils mènent à Rome, à Carpentras ou à Romorantin! Et si je devais l'ignorer, je ne pourrais qu'en vouloir à mort à ceux, qui ont prétendu me tromper, en installant sur ma route un panneau qui n'a qu'y faire, susceptible tout au plus de m'égarer et qui prend la place de celui qui *devrait* y figurer pour m'indiquer ma direction ou me signaler un obstacle!

Ou s'imagine-t'on par hasard, que sur cette injonction, je me sentirai instantanément des maux d'estomac, les intestins en déliquescence ou le foie en capilotade, et que je me hâterai d'abandonner le Béarn pour m'en aller faire une cure en Bourbonnais?

Ou que je sois le triste détenteur d'une intelligence assez débilitée, à défaut d'un estomac et d'un foie intacts, pour aller me faire soigner à Vichy, sans autres références que celles d'un panneau-réclame planté dans le fossé, sans autres indications que celles que l'on cueille sur le bord de la route?

Ou même, seulement, qu'un séjour à Vichy se décide par curiosité, comme on goûte d'un apéritif fortement préconisé «pour voir ce que c'est», comme on achète un pain de savon,

parce qu'une publicité hallucinante, *ad usum* des simples, le recommande?

Vichy, reine des stations thermales, a-t-il besoin d'accaparer la grand-route, de perturber le touriste, d'exaspérer le chauffeur, d'égarer l'ignorant, de leurrer le voyageur, de soulever contre lui l'animosité un peu ridicule, mais compréhensible, de «l'usager de la route», qui s'attend à un renseignement utile et ne rencontre qu'un «bec de gaz», qu'un panneau sans utilité?

Tout bien réfléchi, les faussaires anonymes et anti-français, en adressant aux automobilistes belges et luxembourgeois voyageant en France les bostols dont il a été question plus haut, ne se sont peut-être pas révélés si démunis de connaissances psychologiques que je me l'imaginai en commençant cet article: Il n'est sans doute pas téméraire de prétendre, qu'ils ont spéculé sur l'exaspération provoquée en nous par l'écoeuvrante répétition, à travers toute la France, de cette calamiteuse pancarte!

Ajoutons que Vichy n'est pas la seule station balnéaire, le seul lieu de villégiature ou d'intérêt général, à parsemer la terre de France de ce genre de *Bébés Cadum!* Contentons-nous de rappeler, entre autres, *Vittel*, *Sables-d'Or-les-Flots*, la *Foire Commerciale de Lyon*, etc.... Mais, abstraction faite de l'erreur qu'elle motive, croit-on sérieusement que ce genre de publicité en trompe-l'oeil soit fécond en résultat? Il y a-t-il vraiment, parmi mes lecteurs, l'un ou l'autre qui puisse déclarer de bonne foi, qu'il a été soigner son foie à Vittel, prendre des bains de mer à Sables-d'Or-les-Flots ou acheter des produits — sinon en exposer — à la Foire de Lyon, pour la raison qu'il y a été incité par la lecture, même répétée, d'un panneau sur la route?..... Ah! si l'on y lisait, pour reprendre l'exemple cité plus haut: «Pau: 106 kilomètres en grandes lettres et, en dessous ou au-dessus, il n'importe, en moindres capitales: «*Don de la Compagnie fermière de Vichy*», voilà qui serait une bonne réclame et de l'excellente publicité, joignant l'utile à l'agréable. On se découvrirait des malaises stomachaux rien que par reconnaissance....

D'ailleurs, pour peu que d'autres stations suivent les exemples cités, il n'y aura bientôt plus autre chose sur les routes... (Extrait du Bulletin Officiel de l'A. C. L. du 25 août 1929.)

POUR EN SORTIR

Je répéterai, en d'autres termes et en bref, ce que j'ai dit pour «entrer en matière»: ce livre, fruit d'une longue expérience, n'est pas un pamphlet, et l'on perdrait son temps à vouloir prétendre le contraire. Je le redis une fois de plus, je n'ai pas généralisé et je suis persuadé que piétons, cyclistes, motocyclistes, automobilistes de toutes catégories, conducteurs de bêtes de trait ou gardiens de bétail, gens qui construisent ou qui font construire, employés du rail à tout échelon, «parcellaires» de toute nature sont, en majorité, gens de tout repos et dignes d'égards. Ceux-là seuls s'indigneront qui se savent coupables et qui, dans leur for intérieur se reconnaîtront tels, mais ne voudront pas l'avouer.

Devant la marée montante des accidents de la route, accidents dont le pays de Luxembourg détient le peu enviable record, une réaction s'impose. Il importe qu'elle parte des milieux intéressés. Qu'aux efforts des autorités pour assurer l'ordre et la sécurité sur nos routes, se joigne le souci de tous les usagers, indistinctement, d'y contribuer. Avec moins d'individualisme et plus de courtoisie on y parviendrait facilement. Aussi n'est-il pas impossible que ce livre, qui est un peu un miroir, ne donne à réfléchir à l'un ou à l'autre et ne le décide à user à l'avenir de plus de circonspection et de moins d'insouciance, de plus de prévenance et de moins de brutalité....

Note. — D'après les déclarations des agents verbalisateurs, 80 % des accidents sont dus à l'abus de boissons alcooliques, 5 % à peine à l'impéritie du conducteur et le reste à la brutalité et au manque de soins ou de précautions.



T A B L E S D E S M A T I È R E S

Du même auteur	2
Dédicace	5
Avant-propos	7
Pour entrer en matière	9
I. Piétons	17
II. Cyclistes	37
III. Motocyclistes	51
IV. Quadrupèdes et volatiles	59
V. Chars, charrettes, chariots, charretiers	71
VI. Camions, camionnards, camionnettes .	79
VII. Le Rail	95
VIII. Riverains et bâtisseurs	113
IX. Automobilistes	125
X. Parcelnaires	145
Dans la rue et sur la Route	157
L'Idiot du village	159
Centre touristique	160
Urbanisme	162
Affichage	164
Boniments aux carrefours	165
Publicité à rebours	169
Pour en Sortir	173



EX LIBRIS
NON EST
MUSEI