

Un train peut en cacher un autre

Sur une place londonienne dûment clôturée pour la circonstance, de nombreux badauds se sont agglutinés pour regarder un spectacle des moins banals : sur un circuit composé de deux rails parallèles en fonte circule une machine bizarroïde qui crachote par sa haute cheminée une fumée gris-noir. Moyennant finance, tout un chacun peut s'installer à bord des chariots qu'on lui a accolés. Nous sommes au début des années mille huit cent et cette attraction attirera moult curieux pendant deux mois. Son astucieux inventeur, qui a placé sur quatre roues la machine à vapeur imaginée par Denis Papin et perfectionnée plus tard par James Watt, espère trouver grâce à ce prototype des investisseurs susceptibles de financer ses recherches. Mais vu les défaillances des rails, il ne convainc personne. A Stephenson reviendra, une décennie et demie plus tard, l'insigne honneur de faire circuler le premier chemin de fer avec voyageurs qui rendra caducs les convois à traction hippomobile.

Un bon demi-siècle plus tard, les nombreuses améliorations que des ingénieurs hors pair ont apportées au train en ont fait un moyen de locomotion sûr, mais des plus inconfortables, tant on y est ballotté. Un industriel belge se met alors à rêver d'un train grand luxe traversant l'Europe de Paris à Constantinople, qui offrirait un hôtel roulant à de richissimes voyageurs. Il s'attelle à la tâche et conçoit, en s'inspirant du fabricant américain Pullman, des wagons-lits formés de compartiments convertibles le jour en salons cosy. Il imagine aussi un wagon-restaurant richement décoré de marqueterie, de velours et de maroquin où l'on servira une cuisine raffinée. Inauguré en mille huit cent quatre-vingt-trois, l'Orient-Express, ce train de légende, vivra son apogée pendant les années folles, vêtu de sa livrée bleu et or, avant de quitter la scène voilà quelque trente-cinq ans.

Une dictée de « La Tribune de Genève »