



Convoi d'esclaves à Marrakech

LES ESCLAVES AU MAROC

LES esclaves sont innombrables au Maroc et ils contribuent beaucoup à donner à la vie de là-bas cet air de haute antiquité qui est un de ses grands charmes. Sans doute depuis longtemps déjà les caravanes du Soudan n'amènent plus leur noir troupeau sur les marchés de Taroudant et du Sous, d'où on les dirigeait ensuite sur l'intérieur du pays. Mais par bonheur, dans les demeures marocaines, nègres et négresses se reproduisent avec une fécondité bienheureuse, en sorte que jusqu'ici les rigueurs de notre police et l'effet de nos lois ne se sont pas trop fait sentir. Seulement, qu'advient-il demain, lorsque dans le plus simple et le plus noir cerveau sera entrée l'idée, terrible et magnifique, des droits de la personne humaine et de la liberté?

Evidemment notre venue va, ici comme ailleurs, sinon supprimer tout à fait, du moins gêner considérablement ce trafic si naturel en Islam. Et au risque de scandaliser une âme libérale et sensible, j'avoue que c'est dommage et qu'il y a des raisons excellentes de le regretter.

Surtout ne croyez pas que ce soit un vain goût du paradoxe qui m'entraîne à prendre la défense de cette antique forme de civilisation menacée, ou plus exactement condamnée à disparaître bientôt. L'éloge de l'esclavage est aisé ; et depuis les *Lettres persanes*, il a été fait très souvent. Mais, au cours d'un long séjour au Maroc, j'ai été à même de voir de très près quelle était la condition des esclaves ; et quand je la compare à celle que nous préparons aux prolétaires indigènes, mon choix est fait : avec la liberté nous n'apportons pas le bonheur.

Sous ce mot d'esclave, nous sommes trop habitués à mettre des sentiments et des idées qui ne correspondent en rien à la réalité. Un esclave, pour nous, c'est une pauvre bête humaine vouée aux plus durs travaux, de sa naissance à sa mort. Mais cette conception n'a jamais été celle de la société musulmane. C'est nous autres, Européens, qui l'avons imaginée — ce qui serait sans importance — et qui, chose plus grave, l'avons réalisée naguère dans nos plantations et dans nos colonies. Là-bas nous avons trop souvent traité nos esclaves en forçats ; mais en Islam on n'a jamais connu une semblable barbarie.

Entrons ensemble, voulez-vous, dans la maison d'un grand seigneur de Marrakech ou de Fez. A la porte, vous apercevez cinq ou six noirs, quelquefois vingt ou trente, l'anneau d'argent à l'oreille gauche, fort proprement vêtus, assis ou couchés sur des nattes, l'air rieur et satisfait. Qu'ont-ils à faire tout au long de la journée? Mon Dieu, rien ou presque rien : introduire un visiteur à travers les longs vestibules, les cours et les jardins, ou bien courir autour du maître, lorsqu'il sort sur sa mule, en lui tenant la bride et l'étrier. J'en ai vu dans la maison d'un des grands Caïds du Sud, le Caïd M'Tougui, dont l'unique occupation était de surveiller de l'œil le sommet d'un minaret, pour s'assurer que personne ne jetait de là-haut un regard indiscret sur le petit jardin intérieur où se promènent dans la journée les



Marchands ambulants à Fez

femmes de la maison. Et jamais, certes, personne n'a songé à grimper dans cette tour, à l'exception du muezzin qui, d'ailleurs, est aveugle!

En avançant dans l'intérieur du logis vous rencontrez partout des esclaves aussi oisifs. Enfin vous arrivez jusqu'au maître de céans. Il vous reçoit avec la bonne grâce orientale, et aussitôt commence le défilé des serviteurs pour la cérémonie du thé. L'un s'occupe de faire bouillir l'eau, l'autre souffle sur le charbon, l'autre apporte les tasses, l'autre mêle dans la théière la menthe, le sucre et le thé ; celui-ci vous présente un bassin pour vous laver les doigts, celui-là verse d'une aiguière un filet d'eau parfumée. Puis apparaissent les négresses, vêtues de mousselines et de foulards de soie, avec leurs bracelets et leurs boucles d'oreilles, qui font passer devant vous toutes les pâtisseries fabriquées dans les cuisines par d'autres négresses invisibles... Avec tant de domestiques, la besogne de chacun est presque réduite à néant. Il y a plus : cette domesticité si nombreuse finit par faire la loi dans la maison. Un Marocain à mon service me fit un jour cette réflexion naïve mais qui en dit long : " Il faut bien que le maître soit bon pour ses esclaves, autrement ils le tueraient. "

Chez un bourgeois plus modeste, la condition de l'esclave est moins fortunée sans doute. Il a moins de loisirs, et les restes de la table dont il fait sa nourriture,

risquent d'être moins abondants. Mais son service est toujours des plus simples ; il vit à côté de son maître sans souci du lendemain ; il fait partie de la famille ; on le traite avec cette bonhomie, cette absence complète de morgue qui caractérise cette société musulmane tout ensemble féodale et profondément démocratique.

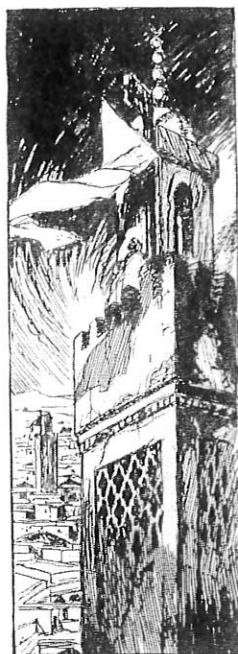
Si l'esclave est une femme et qu'elle ait un enfant du maître — ce qui arrive très fréquemment, car les Marocains ont toujours montré un goût très décidé pour les femmes de sang noir — la mère cesse aussitôt d'être esclave. Son fils a tous les droits d'un enfant légitime, il devient très souvent le principal héritier, et rien ne l'empêche d'occuper, s'il en a les talents, les plus hautes charges de l'État.

J'habitais à Marrakech à côté d'un personnage très connu dans la ville, qui



Convoi d'esclaves

s'appelait Ben Zakkour. Il se disait marchand de bijoux ; en réalité, il trafiquait, comme on dit, du bois d'ébène. Sa maison, fort élégante, avait un caractère très honorable et bourgeois ; et bien souvent, en passant devant la porte entrebâillée, j'ai pu apercevoir de charmantes petites personnes qu'il dressait aux bonnes façons pour sa riche clientèle de Marrakech ou d'ailleurs. Un beau jour, notre police mit Ben Zakkour en prison. Je le vis dans la rue assez rudement malmené par deux mokhaznis du Pacha. Et en le regardant s'éloigner, je me disais à part moi : " Infortuné Ben Zakkour ! Tu es une victime de nos préjugés, et le vivant symbole d'une civilisation que nous avons frappée à mort. Tu étais une des colonnes, une des poutres maîtresses du vieil édifice de l'Islam. Tout va crouler quand tu vas disparaître ! Que deviendront ces maisons seigneuriales qui sont la parure du Moghreb, quand il faudra entretenir à gages une domesticité innombrable ? C'est déjà une bien lourde charge de nourrir tous ces esclaves et de les habiller. Mais s'il faut encore les payer ! Bientôt ces fastueuses demeures deviendront tout à fait désertes. Cette luxueuse vie ne sera plus qu'un souvenir ou un objet de rêve. Et dans les villes, à la place de ces esclaves familiers, d'une jovialité enfantine, on verra se développer un immense prolétariat d'une indicible tristesse. Ah ! oui, je les plains d'avance, ces malheureux auxquels nous allons donner la liberté ! Est-ce sur les chantiers de nos chemins de fer et de nos routes, dans nos exploitations agricoles ou



L'heure du Muezzin

dans le service de nos maisons, qu'ils trouveront jamais l'existence patriarcale et le doux farniente dont avaient joui leurs pères?... "

Ainsi pensais-je en regardant s'éloigner Ben Zakkour aux mains des policiers... Mais pour être tout à fait véridique, je dois avouer que dans son cas il y avait un point fâcheux. Où les prenait-il ces esclaves qu'il expédiait çà et là, dans les grandes maisons du Maroc. Il en achetait quelques-unes à leurs parents, et les autres, il les volait ou les faisait voler, quand ils étaient tout enfants, dans les lointains villages du Sous. A Marrakech même avant notre venue, les disparitions d'enfants étaient une aventure commune. Aussi, dès que tombait le soir, les mères inquiètes faisaient rentrer leur marmaille à la maison. Mais bien souvent un sinistre passant enlevait d'un geste rapide, dans un pan de son burnous, quelque gamin attardé. Et dans ces rapt, que je signale aux auteurs de cinéma, je crois bien que mon ami Ben Zakkour, marchand de perles fines, était bien pour quelque chose...

JÉROME ET JEAN THARAUD.

(Dessins de Lobel Riche)



Marrakech et le minaret de la Koutoubia



— Comme Venise a changé depuis notre mariage !

PENSÉES EXPRESS

Pour quelques-uns. Partir en vacances : aller s'embêter ailleurs.

Si vous accompagnez un ami à la gare, et que le train tarde à partir, vous vous apercevez assez vite que vous n'avez plus rien à lui dire.

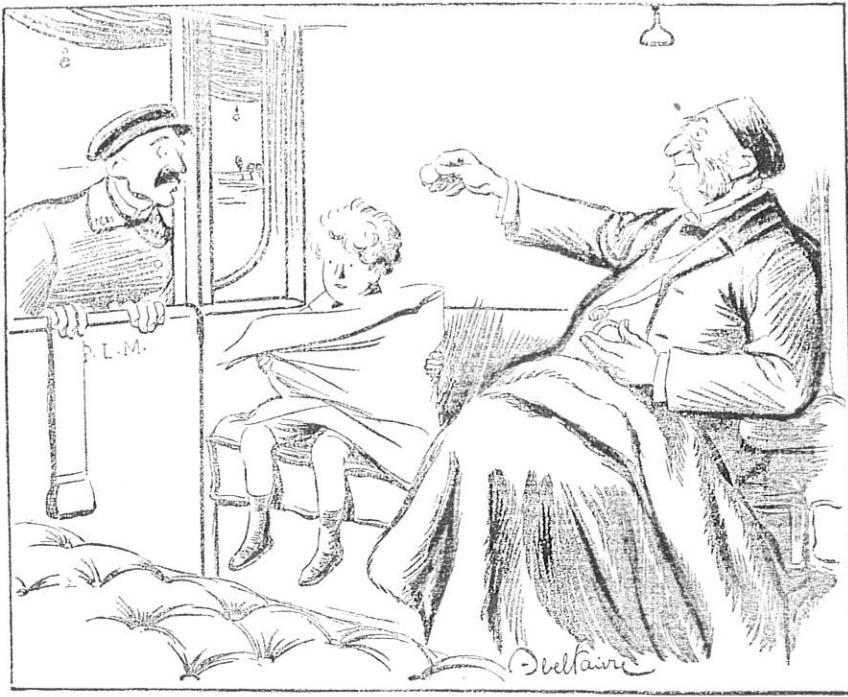
On s'embrasse beaucoup dans les gares; les baisers que des inconnus échangent devant vous paraissent dépourvus d'intérêt.

Avez-vous remarqué qu'un chef de gare, même de 1^{re} classe, ne parvient jamais à siffler aussi fort que la machine ?

Train du soir. Ne rêvez pas, la nuit, que votre voisine est charmante. Attendez le matin. Vous ne la reconnaîtrez pas.



— Bien entendu, vous leur écrivez qu'il fait ici un temps admirable !



— C'est vous qui avez tiré la sonnette d'alarme ?
— Oui... pour le supplément de mon petit-fils : il vient d'avoir sept ans !

Une femme jolie a peu de chance de rester seule dans son compartiment.

Les hommes gros se tiennent volontiers dans les couloirs qu'ils trouvent trop étroits pour le passage des autres voyageurs.

Pourquoi les Compagnies ne préviennent-elles pas les personnes qui circulent dans le couloir d'un wagon qu'elles n'arriveront pas plus vite à destination ?

Il y a deux banquettes par compartiment ; celle que vous occupez est toujours la plus commode, puisque les voyageurs assis sur l'autre y mettent leurs pieds.

Les voyageurs de mauvaise humeur ont du prestige.

Quand un voyageur a quitté le compartiment que vous partagez avec lui, les journaux qu'il y laisse vous paraissent particulièrement intéressants.

Filet : longue étagère tricotée en cordes, à hauteur d'homme, dans les wagons. On peut y déposer de petits colis... et les y oublier.



— Avez-vous vu Florence, chère amie ?
— Je ne sais pas... En voyage, c'est mon mari qui prend les billets.



VACANCES

— Vous, vous irez à Vichy : votre femme à Luchon, et votre enfant au Mont-Dore. Voilà !

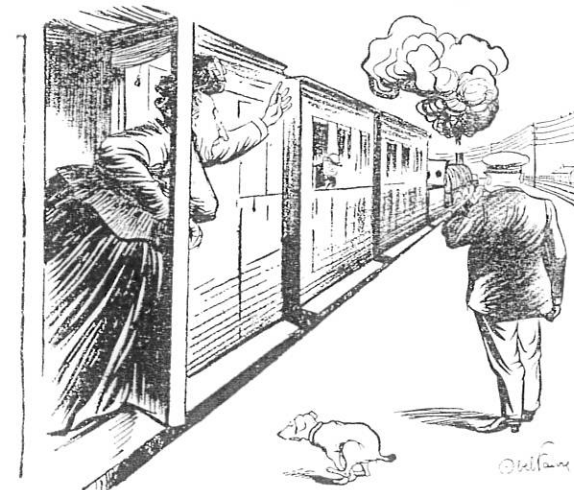
Malles : lourdes choses encombrantes que l'on fait voyager, comme les dames seules, dans un compartiment spécial.

Au départ, on se sépare sans ennui de ses bagages ; à l'arrivée, quand on les retrouve, on éprouve de la surprise et de la gratitude.

Les billets sont indispensables à tout voyageur et plus particulièrement à celui qui ne sait pas très bien où il doit se rendre.

Trois minutes d'arrêt. Où s'arrêtera votre wagon ? Devant le buffet, espérez-vous ? C'est toujours devant la lampisterie.

Train des maris, train spécial. Peut avoir du retard, jamais d'avance.



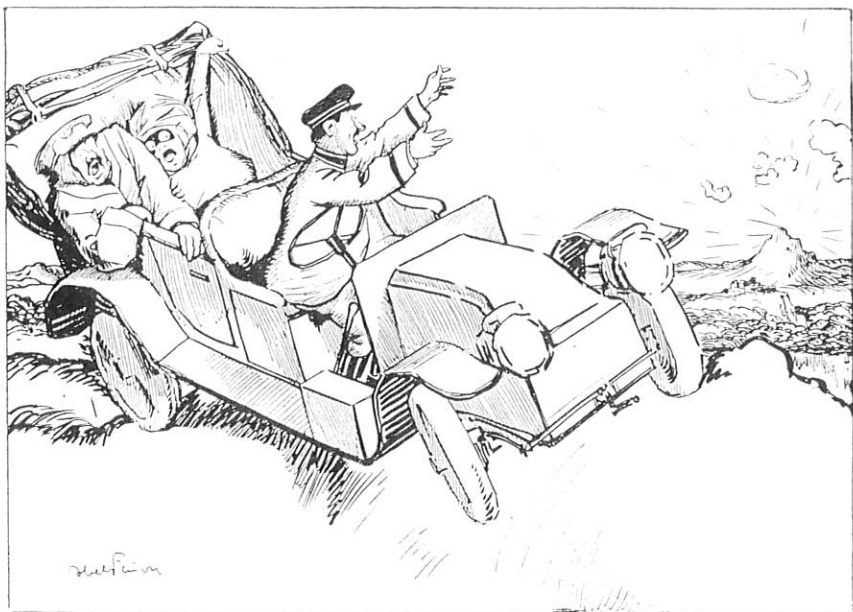
TROP TARD

— Malheureux !... Et Myrza.

Les personnalités "bien parisiennes" ont tort de se préoccuper de voyager incognito : hors de leur milieu, qui les connaît ?

Pourquoi dit-on "descendre dans un hôtel" s'il est même situé à 1200^m d'altitude.

Ce serait une erreur de supposer que l'Hôtel des Deux-Mondes est à l'usage exclusif du grand monde et du demi-monde.



LE CHAUFFEUR ARTISTE. — Ah ! quelle merveille !!!

On croit toujours que l'Hôtel d'Angleterre est le mieux tenu.

On éprouve quelque confusion à donner des étrennes au portier d'hôtel qui porte des habits d'ambassadeur. Son humble merci vous rassure.

Le train qui vous emmène en vacances est comme un ami complaisant; celui qui vous ramène au travail a l'air d'un pion.

ABEL FAIVRE.

(Dessins d'Abel Faivre)



LA NOTE DE L'HÔTEL.

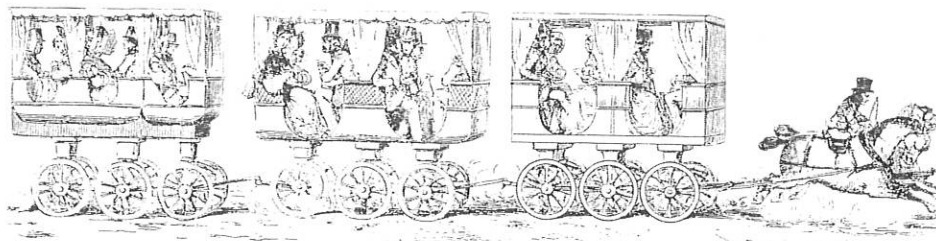
— La vie est chère, c'est vrai... Mais vous ne regardez même pas ce qui est admirable et gratuit !



L'Arrivée de la diligence (1800)
(Esquisse d'après la célèbre peinture de Boilly au Louvre)

DE LA DILIGENCE AU CHEMIN DE FER

Le phénomène le plus caractéristique des temps nouveaux (c'est-à-dire de la période qui prend naissance vers 1840, avec le machinisme), c'est le besoin généralisé de la locomotion à des vitesses jusqu'alors inconnues. Et qui a déclenché le mouvement, qui lui a permis de s'accroître toujours plus, sinon le Chemin de fer, faisant circuler sur des rails, des convois d'un genre encore inédit : les *wagons*.



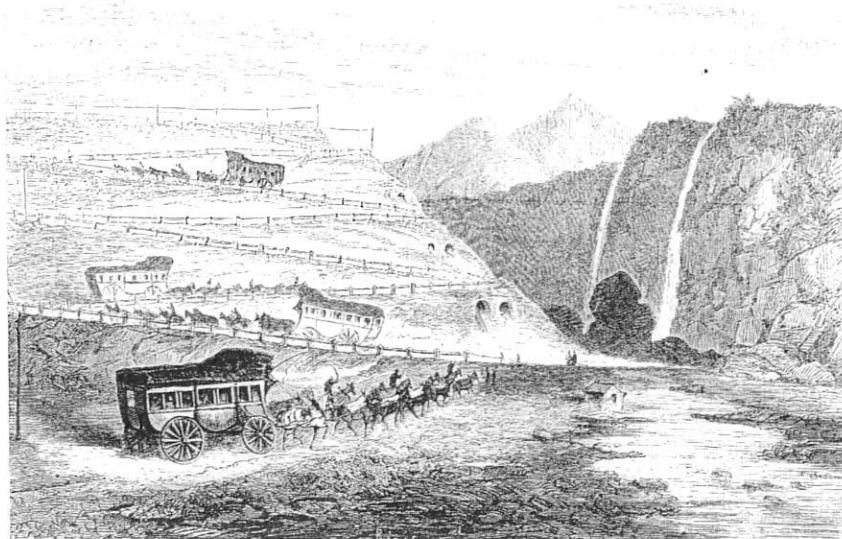
Voitures inversables à six roues, à trains articulés, ayant fait le service de Gand à Lille (1838)
(Extrait du *Charivari*, octobre 1834)

Non que le fait de voyager soit, en lui-même, une invention moderne, puisque de tout temps on a circulé sur les routes; non que la recherche d'une vitesse plus grande soit restée autrefois chose inconnue (Piron, dans une lettre de 1742, ne remarque-t-il pas que ses contemporains éprouaient "le besoin de courir à fond de train, au risque de se rompre le cou", et ne vit-on pas, en 1783, de jeunes élégants organiser un "concours de vitesse pour chaises de poste") mais, en réalité, ce goût du voyage pour le plaisir du seul voyage, et la passion de la vitesse, ne pourront se donner libre cours que lorsqu'ils auront l'instrument nécessaire, c'est-à-dire la machine.

On a rappelé, quelquefois, à quelle vitesse marchait la berline de Napoléon, lorsqu'elle franchissait en deux jours et demi, la distance de Turin à Saint-Cloud; mais la voiture de l'Empereur n'était ni celle d'un particulier, ni celle d'un service public. Or, berlines, chaises



Intérieur d'une voiture publique en Angleterre
(D'après *l'Univers Illustré*, 1860)



Passage en diligence des échelles du Mont Cenis par l'Etat-Major de l'Empereur (1850)
Croquis de Moullin. (Extrait du *Monde Illustré*)

de poste, même les fameux coffres-traîneaux pour le passage des grands monts, — en 1864, encore, le service du Mont-Cenis était réputé pour sa rapidité — tout cela marchait à une vitesse qui nous paraîtrait bien modérée.

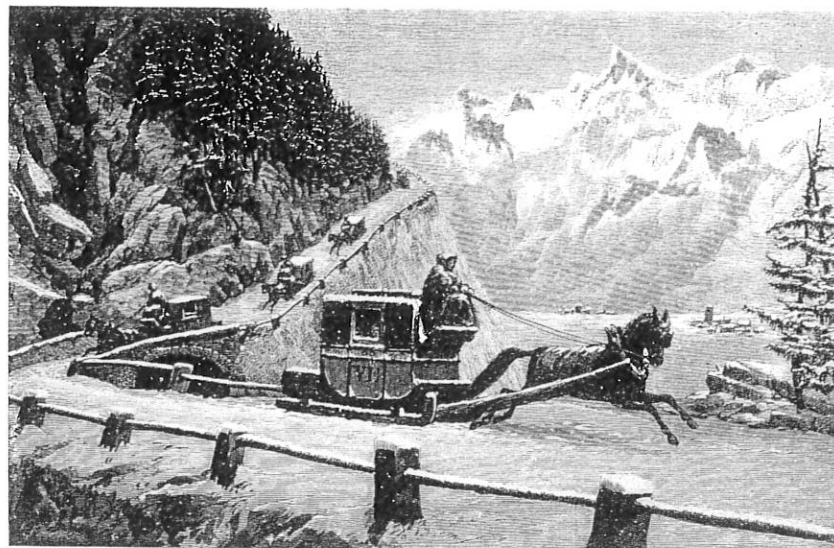
De tous les moyens de locomotion du passé, un seul, en réalité, mérite de fixer l'attention : la diligence, ancêtre direct du chemin de fer, tuée par ce même chemin de fer après avoir vainement essayé de lutter contre lui, et dont la résistance fut quelquefois héroïque ; la diligence des Messageries royales, impériales, nationales, attelée de ses vigoureux perchérons, qui représente tout un siècle d'histoire, qui a eu ses peintres, ses chantres, ses chroniqueurs ; la diligence, avec ses anciens postillons à cadenette, avec ses relais, son personnel d'officieux, ses commis-voyageurs, *les rois de la route* comme les a appelés un romancier, ses tables d'hôte (la grande distraction des sous-préfectures) ; la diligence qui a donné naissance à une sorte de vie de société, à travers monts et vaux ; qui souvent créa, entre inconnus des deux sexes, des relations si suivies qu'en matière matrimoniale il est permis de voir en elle l'ancêtre de l'Opéra-Comique. Demandez-le à Thomassin de Montbel qui, dans son curieux ouvrage : *La Diligence Philosophique ou le Moraliste Champenois* (Paris, 1808) a enregistré par le menu tous ces amusants dialogues, tous ces piquants incidents.

Faut-il dire, comme pour Malherbe : enfin le chemin de fer vint ? Ce qui est certain, c'est qu'en peu de temps il allait multiplier les déplacements, rapprocher les gens en réduisant les distances, et faire naître ce qui constituera une des principales caractéristiques de la société future : le voyage "pour voir du pays", pour satisfaire à ce nouveau besoin de curiosité qui deviendra, peu à peu, une nécessité impérieuse.

Le chemin de fer ! "Le train des voitures à vapeur et sur rails". On aimait, à l'origine, à se servir de ces qualificatifs. Lui aussi, il aura ses



Le coucou, par Marcelin
(*Journal Amusant*, 1850)



La descente du Mont Cenis en hiver, d'après un croquis (1864)
(Extrait du *Monde Illustré*)

enthousiastes et ses détracteurs ; on sait ce que Thiers en a dit et pensé. Vers 1847, lorsque régnait cette spéculation qu'on appelait alors "fièvre des chemins de fer", Victor Considérant (qui, pour donner plus de poids à sa thèse, avait eu soin de rappeler qu'il était "ex-capitaine du Génie et ancien élève de l'École Polytechnique"), lança contre lui un pamphlet d'une nature bien spéciale : *Déraisons et dangers de l'engouement pour les chemins de fer*. Car le chemin de fer fut, pour le dix-neuvième siècle, ce qu'avaient été, pour le dix-huitième, les fameux globes allant "ravir au ciel ses secrets". Même curiosité naïve, même enthousiasme parmi les masses ! Même scepticisme, même crainte irraisonnée, même frayeur instinctive de la force nouvelle. Ne vit-on pas des illuminés se précipiter, armés de pied en cap, au-devant du "monstre vomissant des flammes de feu", et chercher, par tous les moyens, à paralyser son élan ?

Bénies par les évêques les locomotives n'en accomplirent pas moins leur œuvre, partant à la conquête des voies ferrées, couvertes de fleurs et de branchages, saluées, admirées tout le long de leur parcours. La vapeur triomphait.

Les poètes s'essaieront à célébrer "le nouveau Pégase aux ailes de feu" ; les images d'Épinal le feront pénétrer jusque dans les moindres chaumières où il prendra place aux côtés du Petit Caporal ; la caricature se fera à la fois le porte-paroles et le porte-images de tous les lieux communs, de toutes les billevesées, de toutes les récriminations auxquelles il devait donner lieu de la part du public.

Dès 1837, Pruche, un de ces anecdotiers du crayon comme il en fut tant, publiait une suite de lithographies vulgaires qui amusèrent un instant.

Heureusement la caricature d'observation, dont les œuvres ont l'importance de documents pris sur le vif, est la pour nous renseigner sur les conditions du voyage durant l'âge de transition entre



Le chemin de fer, par Marcelin
(*Journal Amusant*, 1850)

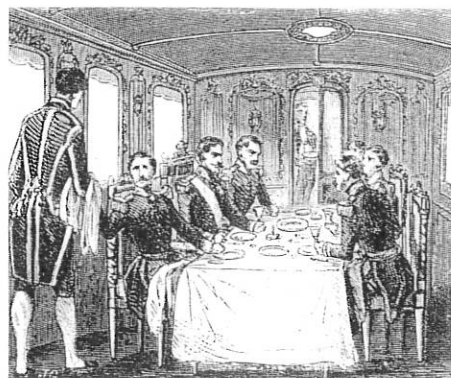


M. Prudhomme : " Je ne monte jamais dans un compartiment où se trouve un voyageur seul. " (Lithographie de Daumier) (Le Charivari, 1864)

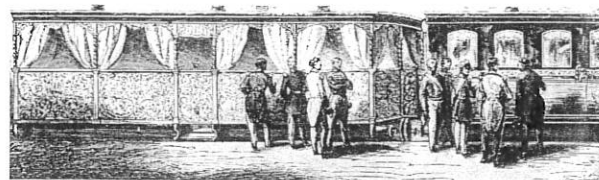
" premières classes " — l'express des grandes lignes, brûlant les multiples arrêts du vulgaire " omnibus " ; l'express, dont le type le plus parfait était alors le Paris-Lyon-Marseille qui inaugura la vitesse kilométrique et se trouve être l'ancêtre des *grands rapides* ; l'express, qui jouit auprès du public d'une faveur toute spéciale parce qu'il est le train des privilégiés de la fortune, c'est-à-dire des voyageurs de première classe — donc de qualité supérieure — payant le plus haut tarif pour franchir les plus grandes distances avec la plus grande rapidité.

Prendre l'express ; se faire réserver une place de coupé, — encore un vieux souvenir de la diligence, — c'était, aux environs de 1865, avoir un brevet d'homme *chic*. Voir, sur ce sujet, certaines revues de fin d'année où des voyageurs s'extasiaient devant le nombre des plaques : *loué*, accrochées aux wagons.

Époque classique, dont ne peuvent se souvenir que les quelques rares contemporains dont je suis, où les " deuxièmes ", les éternelles caisses jaunes, avaient sur leurs banquettes des coussins d'une platitude telle qu'on pouvait, sans exagération, les comparer à des galettes ; où les " troisièmes " baptisées — on sait pourquoi — " premières de nourrices ", étaient réputées pour le manque de confortabilité de leurs sièges étroits, au bois dur comme fer. Tout cela et le reste, on peut



Coupe de la salle à manger du train impérial (D'après l'Illustration)



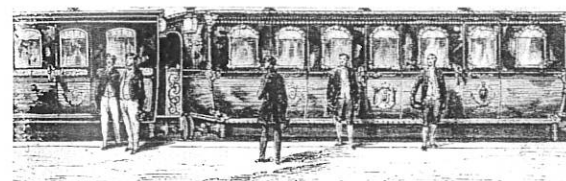
Wagon-terrasse, salle à manger du train impérial pour le camp de Châlons (1859)

le cheval et la vapeur, alors que, souvent encore, montées sur les wagons-plateaux, les lourdes diligences des Messageries achèvent sur rail le voyage commencé sur route. Époque où la démarcation n'était pas encore bien nette entre les deux éléments de transport : " trains de voyageurs " et " trains de marchandises " ; où les " trains mixtes " et les " semi-directs " essayaient de concilier les deux intérêts en présence. Époque d'essais, de tâtonnements, où les " omnibus " à trois classes, à marche plus ou moins lente, constituaient la grande majorité des convois. L'idéal, c'était " l'express " — à l'origine composé uniquement de

le voir sur les lithographies de Daumier rehaussées d'une si amusante pointe d'humour : foules anxieuses se ruant sur les quais à l'ouverture des salles d'attente ; foules affamées se jetant sur les maigres provisions du buffet ; foules angoissées mettant à profit les " cinq minutes d'arrêt " pour prendre les précautions nécessaires ; voyageurs emmitouffés, chargés de sacs en toile cirée ou en tapisserie, flairant à 3 heures du matin, le compartiment qui voudra bien les recevoir. Ici, c'est le

contrôleur ouvrant brusquement les portières pour le classique : " Vos billets, s'il vous plaît " ; là, c'est l'intérieur d'un wagon de troisième classe ; ou encore M. Prudhomme refusant de monter dans un compartiment où se trouve un voyageur seul. D'autres planches sont précieuses pour les détails qu'elles donnent sur le personnel, tels ces facteurs et sous-facteurs du temps jadis qui, avec leur casquette à soufflet et leur petite veste galonnée, ont gardé l'allure des conducteurs de diligence.

Non moins curieuse à parcourir serait la littérature du chemin de fer. Il n'a pas eu seulement des volumes d'*Hygiène* ou de *Conseils* ; il a encore inspiré les poètes et donné naissance à nombre de dissertations. *Méditations en chemin de fer*, lit-on sur la couverture d'une plaquette d'Arthur de Gravillon. Comme la montagne il a inspiré la crainte et l'effroi. Goûtez ces lignes d'un compte rendu d'inauguration de voie



Salon du train impérial (1859) (D'après l'Illustration)

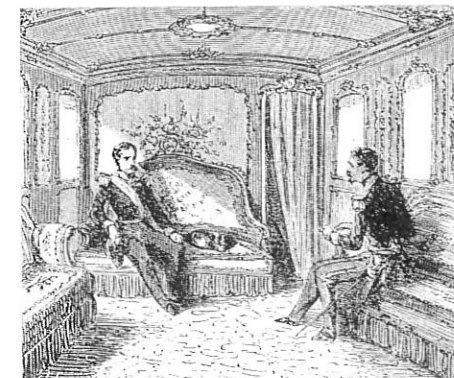
ferrée en 1843. Il s'agit du passage d'un tunnel de quatre minutes. " Avancé-on ? on le supposait. " Allait-on vite ou doucement ? " Le convoi allait-il dérailler ? " N'avait-on pas dit adieu pour " toujours à ceux qu'on aimait ? " Aussi, quelle imprudence ! A " quoi bon tenter Dieu ! Oh !

" rendez-vous la lumière, et les campagnes et la verdure ; ce bruit de locomotive " haletante, ces chaînes qui se heurtent dans la nuit, ce sifflet infernal qui prévient, " dit-on, le danger, tout cela est affreux à entendre, quand on ne peut pas le voir ".

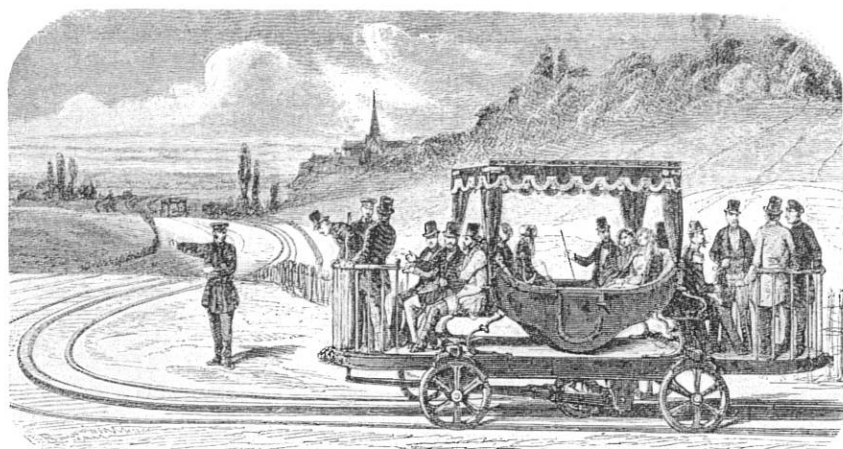
Ce qu'il importe encore de noter, car c'est là un signe des temps, c'est l'influence exercée par l'idée de la voie ferrée sur les esprits du moment. Puisqu'il y a des wagons sur rail, pourquoi n'y aurait-il pas aussi des voitures sur rail ? Et c'est en partant de ce principe que, des 1838, un ingénieur inventera les " rails mobiles ou chemins de fer mouvants, prêts à servir sur toutes les routes et avec toutes les voitures ". Bien mieux ; la même année, une société de Messageries organisait sur la route de Gand à Lille un service de " voitures inversables à six roues, à trains articulés ", le chemin de fer hippomobile qui fonctionnera un certain temps et deviendra par la suite le tramway. Mais le chemin de fer, qui ne cessait d'être l'objet de violentes critiques, devait être, un jour, attaqué dans sa source : la machine à vapeur. De là les tentatives répétées, les essais de locomotion à l'aide de l'air comprimé ; la plus intéressante ayant été celle de l'ingénieur Andraud, en 1855, c'est-à-dire la loco-



Train de plaisir (Lithographie de H. Daumier) (Le Charivari, 1864)



Coupe du salon du train impérial (D'après l'Illustration)



Locomotion éolique, système Andraud
(D'après une gravure sur bois de *l'Illustration*, 1849)

motion éolique qui supprimait la locomotive, "cause des mouvements désordonnés qu'on ressent en chemin de fer".

Voici venir les temps nouveaux et, avec eux, des trains d'une conception toute différente. Trains de luxe, grands rapides, wagons-lits organisés avec une recherche de confort répondant mieux à notre idée moderne du bien-être. Toutefois, ce n'est point cela qui constitue leur originalité, car le train de luxe, à vrai dire, n'est point chose nouvelle. On le trouve, à l'origine même du chemin de fer; seulement, alors, il n'est pas à la disposition "de ceux qui veulent bien y mettre le prix", il est uniquement réservé aux souverains. C'est la voiture des princes, sous Louis-Philippe, qui date de 1842; ce sont les wagons du train impérial pour le camp de Châlons qui sont de 1859, — wagon-salon, wagon-salle à manger, wagon-chambre à coucher, wagon-terrasse, — et leur confortable n'était point inférieur à celui de nos trains de luxe. Quel chemin parcouru depuis 1840! Quelle révolution dans la façon de concevoir le voyage!

Autrefois, en effet, que le moyen de transport soit le chemin de fer ou la diligence, le principe est le même. Le voyageur est un colis vivant à qui l'on assure une place assise et la possibilité de satisfaire sa faim. Mais il ne peut bouger, se lever ou, même, rester debout, à moins que ses voisins ne l'y autorisent. Quelques arrêts lui permettront, il est vrai, de se dégourdir les jambes, mais c'est tout. Quant à dormir il ne saurait en être question. Quelle transformation aujourd'hui! L'homme qui monte dans un wagon n'y est plus enfermé, ni voué à l'immobilité. Il peut se lever de son siège, circuler dans des couloirs, regarder passer ses compagnons de route, et même avoir la surprise de rencontrer des figures de connaissance.



Carrosse de voyage
(Gravure hollandaise du XVII^e siècle)

A quoi comparer ces rapides, avec leurs grands compartiments servant de lieu de réunion et offrant à leurs "locataires" tout ce que les combinaisons modernes permettent d'organiser sur rail: le manger, le coucher, la toilette — sinon à des maisons ambulantes!

Et c'est ainsi qu'à la caisse d'autrefois a succédé le wagon transportant à travers monts et vaux des foules humaines qui ne sont plus retenues prisonnières!

JOHN GRAND-CARTERET.



Lans

L'OURS DU VERCORS

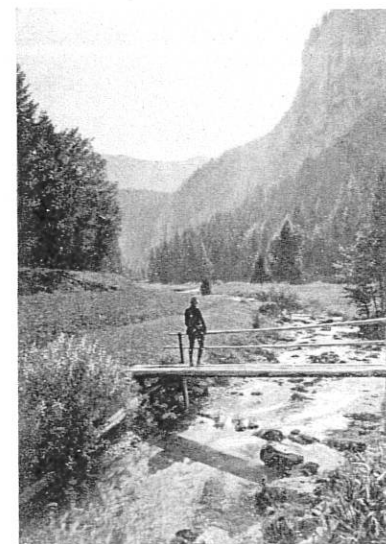


la vue du formidable attirail de pêche arrimé sur l'auto qui emportait de Lans, l'été dernier, une joyeuse équipe décidée à dépeupler d'écrevisses les ruisseaux de Saint-Agnan, un touriste railleur s'écriait: "Vous oubliez vos fusils?... Gare à l'ours du Vercors!..."

Il y a donc des ours dans le Vercors? Vous ne poseriez pas la question si vous lisiez les spirituelles chroniques que publient, dans *le Dauphiné*, M. Xavier Drevet et, dans *l'Echo* — sous le pseudonyme "L'Ours Martin" — M. le Curé de Lans. Oui, on peut voir encore des ours dans le Vercors. Les bergers de Provence, qui parquent leurs moutons sur nos alpages, vous en confirmeraient l'existence. Mais ce sont des ours sans férocité, friands seulement de pommes, de ruches et d'avoine, et qui, en dehors de leurs maraudes gourmandes, se montrent de bonne composition. Vous pouvez donc venir, sans aucune crainte, touristes, visiter nos montagnes; peut-être vous y trouverez-vous en présence de quelque ours débonnaire, ce qui vous permettra de corser le récit de vos excursions. Mais si pareille rencontre ne se produisait pas, vous emporteriez tout de même du pays un souvenir inoubliable.

Véritable bastion, érigeant sur toutes ses faces des escarpements de calcaires aux tons chauds, le Vercors a souvent été comparé aux Dolomites. Tracées dans des gorges étroites taillées en encorbellement au-dessus des torrents, ses routes audacieuses n'ont pas leurs pareilles: routes du col du Rousset, des Goulets, des Gorges de la Bourne, de la Corniche de Combe-Laval, du Pas-de-l'Echelle, des Gorges d'Engins. Chacune ouvre des vues panoramiques merveilleuses, de surprenantes échappées sur les paysages tourmentés du Diois, sur la magnifique plaine de l'Isère, sur les lointains dorés de la vallée du Rhône, sur les grandes Alpes blanches...

Puis, ce sont les forêts immenses du Vercors: celle de Lente, belle entre toutes; celle du Vallon de l'Achard; celle des Mures, et combien d'autres!... avec, autour d'elles, toute la gamme des sites alpestres,



Gorges du Bruyant



Lans

du plus idyllique au plus farouche. Et voici, parmi tant de beautés — joie des yeux, paix de l'esprit, ravissement de l'âme — voici les nids de verdure reposants : Villard-de-Lans, Pont-en-Royans, Méaudre, Autrans, Lans, et Saint-Nizier dont la vogue va croissant chaque année, depuis que, par son plateau, un chemin de fer électrique relie Villard-de-Lans à Grenoble, réservoir distributeur de touristes.

De ce plateau de Saint-Nizier se découvre l'un des plus beaux panoramas qui soient. Il embrasse les grands sommets, rocheux ou glaciaires, des Alpes dauphinoises, le Mont Blanc et sa chaîne étincelante, la splendide vallée du Grésivaudan et Grenoble, les "Soms" de Chartreuse et là-bas, bleuissants tout au fond de l'horizon, le Forez et les Cévennes...

Où trouver lieux de villégiature plus agréables? L'air embaumé des effluves balsamiques des sapins, l'altitude moyenne d'un millier de mètres, l'absence de vents, tout concourt à les classer parmi les plus recherchés.

Autour de ces centres de tourisme, que de délicieuses promenades — celle des gorges du Bruyant entre vingt autres! Que d'ascensions faciles et attrayantes : Moucherotte, Col de l'Arc, Grande Moucherolle, Gerbier, Gros Martel, Bec d'Orient, la Sure, Pyramide de la Buf!... Et quelques autres de plus grande allure, vers les sommets : Cornafion, Grand Veymont, sans compter de véritables escalades comme les Trois Pucelles et le Mont Aiguille sur les confins du Massif.

Les pêcheurs se trouveront là dans le pays rêvé de la pêche à la truite; la gelinotte et le coq de bruyère pourront figurer au tableau du chasseur.

Tout cela : chasse, pêche, air pur, beaux paysages, excursions pittoresques, ascensions passionnantes, cure de repos aussi, nos montagnes du Vercors et de Lans vous les réservent.

Quant à l'ours, je ne vous promets sa rencontre que sous bénéfice de son bon vouloir à faire votre connaissance. Mais il vous sera toujours loisible de rendre visite, au Muséum de Grenoble, à différents membres de sa famille, et tout à fait authentiques...

PIERRE CHABERT,
Président du Syndicat d'Initiative
de Lans-Saint-Nizier



Saint-Nizier

(Clichés G. Oudoux.)



BESANÇON
PLACE DE LA RÉVOLUTION
PAR P. LACOSTE