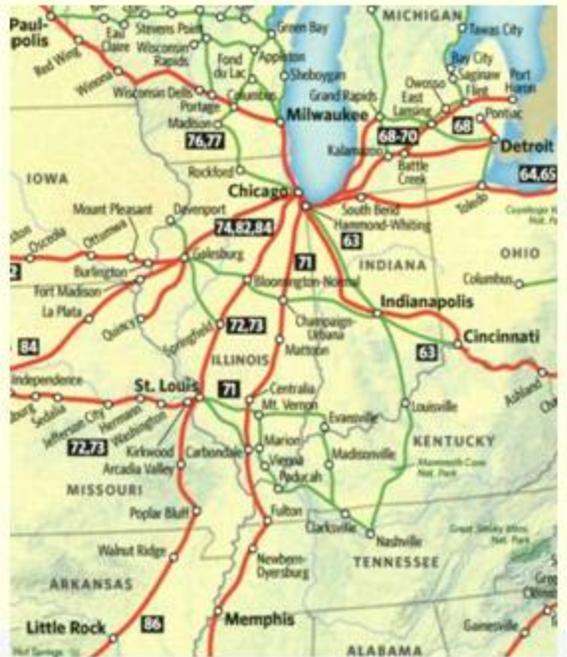




# Échos des Hauts-Plateaux [HP029]

## La belote des mécanos



## Échos des Hauts-Plateaux [HP029]

# La belote des mécanos

Al Nath

Ce jour-là de juin 2008, j'avais décidé de faire un saut pour la journée à Springfield, la capitale de l'Illinois<sup>1</sup> voisin. C'était l'occasion de faire un petit voyage en train depuis Saint Louis, la grande ville du Missouri<sup>2</sup> sur la rive Ouest du Mississippi.

L'Illinois borde le fleuve juste en face, sur sa rive orientale. Il suffit d'emprunter l'Eads Bridge, long d'environ 2km, pour changer d'État. Ce pont, inauguré en 1874, fut considéré comme le plus audacieux pour l'époque avec ses trois arches métalliques alors les plus amples au monde. Elles supportent quatre voies routières et deux voies ferrées (métro).

Les chemins de fer de l'Amtrak, la compagnie nationale étasunienne, utilisent quant à eux un autre pont dédié, situé plus au sud.

Pour ce saut à Springfield, j'avais fixé mon dévolu sur le *Texas Eagle*, un train venant de Los Angeles, sur la côte Pacifique de la Californie donc, et qui traversait tout le *Far West*, plongeant sur Tucson en Arizona, continuant sur El Paso et San Antonio au Texas, remontant sur Austin et Dallas dans le même État, puis sur Little Rock en Arkansas et Saint Louis dans le Missouri où il passait en Illinois qu'il traversait en diagonale jusqu'à Chicago.

C'était là une bonne occasion de recontrer toutes sortes de gens provenant de divers horizons.

<sup>1</sup> La capitale de l'Illinois n'est pas Chicago.

Contrairement à ce que moult étrangers pourraient croire, les capitales des États Unis ne sont pas toujours leurs villes les plus importantes: ainsi la capitale de l'État de New York n'est pas la ville homonyme, mais Albany; de même celle de la Pennsylvanie n'est pas Philadelphie, mais Harrisburg; en Californie, ni Los Angeles, ni San Francisco n'ont rang de capitale, qualité dévolue à Sacramento; etc.

<sup>2</sup> État dont la capitale est Jefferson City. Le fleuve Missouri qui lui a donné son nom est le plus long d'Amérique du Nord avec un peu moins de 3800km. Il se jette dans le Mississippi juste au Nord de Saint Louis. Cet autre fleuve est le second en longueur avec un peu plus de 3700km.

La première surprise vint la gare de Saint Louis: un modeste bâtiment, sommairement équipé, loin des édifices prestigieux<sup>3</sup> de la grande époque où les voies ferrées assuraient le développement de l'état fédéral américain.



*Prise depuis le fleuve Mississippi sur le pont d'une réplique pour touristes d'un ancien bateau à roues à aubes (mais propulsée aujourd'hui par un solide moteur Diesel), cette photo montre la "Gateway Arch" de Saint Louis. Ce symbole de la ville domine celle-ci de ses 192m de haut. Cette arche, recouverte d'acier inoxydable, est la plus grande au monde et le monument artificiel le plus élevé des États-Unis. Elle célèbre la conquête de l'Ouest. Un système ingénieux de trains de gondoles en son intérieur (s'élevant à la verticale et arrivant à l'horizontale) permet aux visiteurs d'admirer le panorama de la région depuis le sommet.*

<sup>3</sup> Comme la Union Station de Washington ou de Chicago, ou encore celle de la 30<sup>e</sup> Rue à Philadelphie, en style néoclassique et offrant de vastes espaces internes.



*Vue de l'Eads Bridge sur le Mississippi depuis Saint Louis, en bordure de l'État du Missouri. A l'autre bout du pont se trouve East Saint Louis, mais dans un autre État: l'Illinois. Le tablier du pont supporte quatre voies routières et, sous celles-ci, deux voies ferrées pour le métro.*



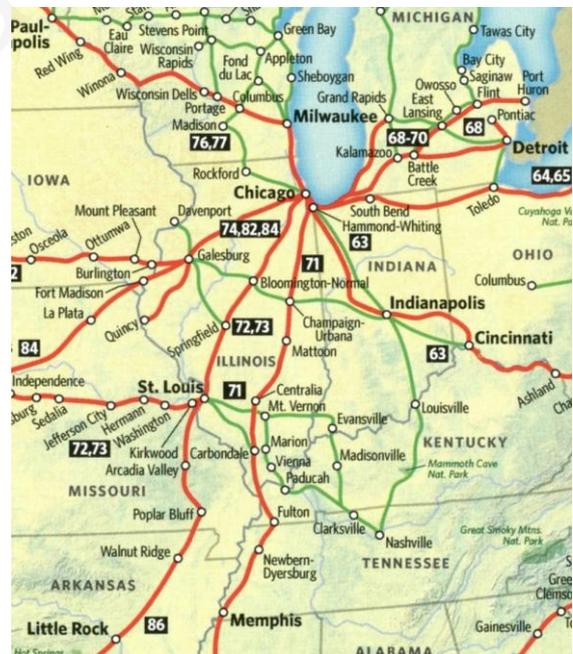
*Comme le Zouave du Pont de l'Alma à Paris est un indicateur des crues de la Seine, une statue au pied l'Eads Bridge renseignait sur la hauteur des eaux du Mississippi. Ce monument s'intitulait le "Retour du Capitaine" en référence à celui de William Clark et Meriwether Lewis, accompagnés de leur chien Scout, revenant de leur fameuse exploration de la rivière Missouri. La statue a depuis été déplacée sur un site un peu plus élevé la mettant à l'abri de la plupart des crues.*



*La modeste gare ferrovière de Saint Louis, MO.*



*Vue de Saint Louis, MO depuis le sommet de la Gateway Arch avec, au centre, écrasé par les tours voisines, l'ancien palais de justice, le bâtiment le plus élevé de la ville jusqu'à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.*



*Cette carte, extraite d'un brochure de l'Amtrak, donne une idée des connexions ferroviaires autour de Chicago (base du Lac Michigan, au centre supérieur de l'image). Saint Louis se trouve au Sud-Ouest, à mi-chemin de Little Rock. Les carrés noirs correspondent aux pages du catalogue.*

La guichetière de l'Amtrak fut catégorique: "*Ne prenez pas ce train!*", dit-elle, "*Il est toujours en retard*". Le choix n'étant pas très fourni avec trois trains en matinée et deux en fin de journée de Saint Louis vers Chicago, j'optai pour le *Lincoln Service 302* du lendemain à 06:35. L'employée connaissait son affaire et je fus bien inspiré de lui faire confiance: le *Texas Eagle* en question du lendemain était annoncé avec près d'une demi-journée de retard.

Quant au *Lincoln Service 302*, il ne pouvait être qu'à l'heure puisqu'il partait de Saint Louis même. L'embarquement procéda dans le plus pur style de ce que l'on peut voir dans les films américains: voies intermédiaires à enjamber, tabouret aidant à se hisser dans les wagons haut perchés, tout cela sous les instructions courtoises et le coup de main bienveillant du personnel du train.

Les quelque 160km entre les deux villes furent couverts sans histoire avec un retard à l'arrivée dans la capitale de l'Illinois d'à peine un quart d'heure.

Ville aérée, toute en surface et relativement modeste avec une population d'un peu plus de 116.000 habitants<sup>4</sup>, Springfield est coupée en deux par la voie ferrée qui la traverse du Sud au Nord, exigeant pas mal de patience des automobilistes bloqués aux passages à niveau, non pas tant par les rares trains de voyageurs, assez courts, mais par les multiples et longs<sup>5</sup> trains de marchandises qui s'y succèdent à vitesse réduite avec force de coups de corne et sons de cloche.

Pour les visiteurs, la ville est axée sur le tourisme lincolnien<sup>6</sup>. La tombe monumentale du grand homme se trouve dans l'*Oak Ridge Cemetery*, en dehors du centre, mais est facilement joignable par le *Historic Sites Bus* pour un forfait journalier de \$3 et, ici aussi, une certaine dose de patience en raison des multiples arrêts de cette navette.

<sup>4</sup> En comparaison de Saint Louis et Chicago ayant plus de 317.000 et 2.700.000 habitants respectivement.

<sup>5</sup> La longueur moyenne des trains de marchandises américains est de 2km, mais des convois de deux à trois fois cette moyenne sont possibles.

<sup>6</sup> Né en février 1809 dans le Kentucky, Abraham Lincoln devint en mars 1861 le 16<sup>e</sup> Président des États-Unis. Il fut assassiné en avril 1865. Il dirigea le pays durant la Guerre Civile, préservant l'Union des États, ouvrant la voie vers l'abolition de l'esclavage, renforçant le gouvernement fédéral et modernisant l'économie du pays. Par profession un avocat en Illinois, il servit aussi à la Chambre des Représentants de l'Illinois et au Congrès national.

Ma visite des différents endroits historiques rapidement terminée, j'optai pour le *Lincoln Service 303* de 12:50 qui devait me ramener à Saint Louis vers le milieu de l'après-midi et me permettre encore de rencontrer quelques participants du congrès auquel j'assistais.



*Train de voyageurs typique de l'Amtrak fait d'une locomotive Diesel et de quelques wagons. La rouille sur les poutres du pont est représentative d'infrastructures vieillissantes. [Court. Amtrak]*



*Le mémorial d'Abraham Lincoln (1809-1865) dans l'Oak Ridge Cemetery de Springfield, dominé par un obélisque de 36m, fut achevé en 1874. Le corps de Lincoln, joint à ceux de son épouse et de trois de ses fils, reposèrent cependant en divers endroits avant leur place actuelle dans le monument, figée au début du 20<sup>e</sup> siècle.*

Si le train en provenance de Chicago se présenta avec quarante minutes de retard, le trajet fut sans incident, du moins jusqu'à être en vue de la gare de Saint Louis, le convoi s'arrêtant à quelques encâblures, sur le pont enjambant le Mississippi.

"Pas de souci!", vint nous dire le chef de train, "On attend juste que la voie se dégage." Mais l'arrêt se prolongea et d'autres trains – ces loonnngs trains de minerai, de ressources naturelles liquides ou d'autres marchandises – vinrent peupler les voies en face de nous, de même que celles en contrebas du pont, bloquant les aiguillages et contribuant ainsi à l'engorgement du noeud ferroviaire.

Un de ces trains vint se positionner sur la deuxième voie du pont, juste à côté du nôtre, cabine de pilotage à hauteur de la nôtre, toutes fenêtres ouvertes. Les machinistes, qui devaient se connaître, ou du moins savaient à quoi s'en tenir, sortirent un jeu de cartes et entamèrent une partie tout en devisant gentiment.

Ce fut l'occasion pour les rares passagers de mon wagon de faire connaissance. Une jeune femme de Chicago, agacée de l'incident, annonça qu'elle allait faire un rapport pour son sénateur, un certain Barack Obama<sup>7</sup>, alors en campagne électorale pour la fonction suprême du pays.

La paralysie de notre train se prolongea sur près de deux heures. Certes, ceux d'entre nous sans bagages auraient pu rejoindre à pied la gare de Saint Louis toute proche, mais cela nous fut interdit pour de simples raisons de sécurité au vu des quelques voies à traverser sans protection aucune.

Il était près de 18:00 lorsque j'arrivai au centre de congrès où toutes les séances étaient terminées et où la plupart des participants étaient repartis vers leurs hôtels.



Mes compagnons d'infortune, pour irrités qu'ils aient été, n'avaient pas trouvé l'aventure exceptionnelle, faisant surtout montre de lassitude, de résignation et de fatalisme face à un réseau âgé, saturé de transports de marchandises imposant une vitesse réduite et déniaient toute priorité aux trains de voyageurs.

<sup>7</sup> Membre du Sénat d'Illinois de 1997 à 2004, Sénateur des États-Unis, élu d'Illinois, de 2005 à 2008, Président des États-Unis de janvier 2009 à janvier 2017.



*Les longs trains de marchandises américains (souvent de plusieurs kilomètres) provoquent des congestions de trafic lorsqu'ils arrivent en gare ou passent sur des noeuds ferroviaires dont ils paralysent les aiguillages.  
[Domaine public]*



*Les trains à grande vitesse Acela Express circulent dans le Northeast Corridor entre Washington et Boston, desservant aussi Baltimore, Philadelphie et New York. Ils connaissent un grand succès et sont très souvent pleins malgré leur tarifs élevés.*

La situation n'est pas aussi mauvaise dans tout le pays. Ainsi des rames électriques à grande vitesse Acela Express circulent dans le Corridor Nord-Est, le long de la côte Atlantique, entre Washington et Boston. Leur succès est tel qu'il n'est pas toujours possible d'y obtenir une place.

Mais j'ai vécu aussi sur cette ligne des incidents avec des trains "normaux", comme ce jour de février 2015, où, débarquant à Washington en venant de Philadelphie, il avait fallu se taper le convoi dans toute sa longueur avant de pouvoir sortir sur le quai, toutes les portes étant gelées dans des conditions hivernales pourtant pas extrêmes. Que ferait-on dans les frimas scandinaves ou sibériens avec un tel matériel?

Bien sûr, il existe aussi des trains touristiques comme le *McKinley Explorer* dans les wagons panoramiques duquel j'avais eu l'occasion de voyager fin juin 1994 en Alaska, entre Fairbanks et Anchorage, traversant les somptueux paysages du parc national Denali où l'on peut notamment apercevoir quelques grizzlis.

Autre région des États-Unis où il est plaisant de circuler en train: le Nord-Ouest, par exemple entre Portland<sup>8</sup>, la grande ville de l'Oregon<sup>9</sup>, et Seattle<sup>10</sup>, la plus grande agglomération de l'État de Washington<sup>11</sup>.

Le service par les rames *Cascades* n'est pas très fourni entre les deux villes avec quatre liaisons quotidiennes dans chaque sens, mais les horaires sont raisonnablement respectés.

Le trajet, d'une durée d'environ quatre heures, se faufile entre le *Puget Sound* et la chaîne des *Cascades* (d'où le nom des trains). Le parcours est le plus pittoresque au Nord d'Olympia.

Un système video d'informations internes, très semblable à ce que l'on peut rencontrer dans les avions, renseigne sur la progression du train avec à l'appui cartes et détails touristiques sur les villes traversées, la géologie de l'endroit, les terrains de golf du coin, les îles voisines, les volcans visibles au loin, etc.

J'avais particulièrement apprécié, entre autres choses, de voir de près les ponts des *Tacoma Narrows* dont un des précurseurs s'était effondré dans la matinée du 7 novembre 1940 sous l'effet de rafales de vent relativement modestes.

Le film du phénomène était un classique de nos cours de physique car il illustrait l'effet d'un flottement de décrochage dans une structure qui n'arrive pas à dissiper l'énergie des oscillations engendrées, se déformant jusqu'à la rupture.



<sup>8</sup> Voir "La Société des Connaissances Nébuleuses", *Orion* 65/1 (2007) 2 ou encore

<<http://www.potinsduranie.org/gaposchk.pdf>>

<sup>9</sup> La capitale de l'Oregon est Salem.

<sup>10</sup> Voir "Les pompiers de Seattle", *Le Ciel* 69 (2007) 102-105 ou <<http://www.potinsduranie.org/leciel0703.pdf>>

<sup>11</sup> A ne pas confondre avec la capitale nationale nommée également d'après le premier Président des États-Unis: Washington DC (pour "District of Columbia"), un territoire fédéral administré directement par le Congrès américain et n'appartenant donc à aucun État. La capitale de l'État de Washington est Olympia.



*Les voitures panoramiques du McKinley Explorer sont très prisées par les touristes de l'Alaska.*  
[Court. Jerzy Strzelecki CC BY-SA 3.0]



*La pittoresque Union Station de Portland, OR.*  
[Court. Cacophony CC BY-SA 2.5]



*Une rame du Cascades en gare de Seattle, WA.*



*Effondrement du premier Tacoma Narrows Bridge par résonance avec des rafales de vent (1940).*  
[Domaine public]

J'appartiens à une génération des Hauts-Plateaux où, pour les garçons, le cadeau le plus apprécié était souvent un train électrique, même le plus modeste – ce qui fut mon cas.

Mon milieu social était en effet tel que je ne recevais pas plus d'une mandarine par an, à Noël, parfois accompagnée d'une noix de Brésil et de quelques chocolats, sur une assiette de fruits secs du pays. Cela peut sembler difficile à croire un demi-siècle plus tard, mais c'était ainsi. Beaucoup étaient dans mon cas et personne ne se plaignait puisque c'était normal dans nos conditions.

Aussi pendant la période des fêtes de fin d'année, nous allions assidûment admirer les maquettes de circuits de chemin de fer que les grands magasins avaient mis au point pour l'occasion. Sous peine de nous décevoir, il devait y avoir des nouveautés par rapport à l'année précédente!

Dans les vitrines brillamment illuminées, celles pour les garçons, les trains circulaient sans fin entre les autres jouets, automates ou mécanos de toutes sortes. Les circuits les plus élaborés comportaient plusieurs trains qui jamais ne se télescopaient car roulant sur des réseaux disjoints ou parce qu'ils commandaient automatiquement les ouvertures et fermetures des signaux ainsi que les aiguillages correspondants.

La firme Märklin de Göppingen était très forte dans le domaine et faisait notre admiration. Son catalogue annuel était recherché. Ses premières pages présentaient les derniers modèles des éléments roulants de différents pays qui nous faisaient voyager, ainsi que toute une gamme d'accessoires et d'équipement de gares tels que ces ponts tournants et autres hangars. Quelle fierté d'y trouver une locomotive nationale en version réduite!

Gros inconvénient pour nous, ce catalogue était payant, mais contenait un bon qui permettait d'en récupérer le coût lors d'un achat. C'était donc un très bon signe lorsque les parents nous donnaient les fonds pour l'acquérir.

Je me souviens encore de ma première (et en fait unique) boîte de train électrique. Ma mère, qui ne me lâchait jamais, me surprit en m'invitant à aller voir les autres présentoirs de jouets. Sans rien me dire, elle régla alors discrètement avec le vendeur l'achat de ce cadeau que mon père allait passer récupérer le soir, cadeau qui allait se matérialiser à la Saint Nicolas suivante. Un réel effort pour ces personnes de condition modeste.



*Une table bien fournie en modèles réduits de Märklin.*



*Le modèle réduit Märklin de la locomotive Diesel belge Type 204.*

Les ressources financières et la générosité des parents conditionnaient l'étendue du réseau, sa complexité et son matériel roulant. Plus on avait de bouts de rails, d'aiguillages et d'accessoires, plus bien sûr on pouvait varier les circuits, bricoler des tunnels, dessiner des rivières à enjamber, imaginer des paysages avec force gares de voyageurs ou de triage.

Les plus chanceux bénéficiaient d'une salle réservée avec un grande table, un pupitre de commande et tout le toutim. Bien sûr, pas mal de pères avaient mis la main à la pâte – dans le seul but avoué d'aider leurs gamins. Allons donc.

Quelque soit l'équipement dont on disposait (et on n'en avait jamais assez), une règle d'or s'imposait: tout devait rouler sans anicroche.

Un embouteillage comme celui que j'ai connu en rentrant à Saint Louis? Jamais!

Si nos machinistes de figuration jouaient à la belote, c'étaient dans les cantines ou les salles de repos des gares, jamais d'une machine à l'autre bloquées par des feux rouges! ☹☹

*[Toutes les illustrations de cet article © Auteur, sauf mention différente]*