

RENÉ
BARJAVEL

RAVAGE

RAVAGE

DU MÊME AUTEUR
AUX ÉDITIONS DENOËL

CINÉMA TOTAL, essai sur les formes futures du cinéma.

TARENDOL, roman.

LE DIABLE L'EMPORTE, roman extraordinaire.

JOURNAL D'UN HOMME SIMPLE.

JOUR DE FEU, roman.

COLOMB DE LA LUNE, roman extraordinaire.

LA FAIM DU TIGRE, essai.

LES ENFANTS DE L'OMBRE, contes étranges et nouvelles
(Le Portulan).

LA FÉE ET LE SOLDAT, tirage limité, illustrations de
Pribyl (Le Portulan).

LA NUIT DES TEMPS, roman (Presses de la Cité).

RENÉ BARJAVEL

RAVAGE

roman

DENOËL

Extrait de la publication

© 1943, by *Éditions Denoël, Paris.*

Extrait de la publication

**A LA MÉMOIRE
DE MES GRANDS-PÈRES,
PAYSANS**

PREMIÈRE PARTIE

LES TEMPS NOUVEAUX

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

(Déclaration de LE CORBUSIER
aux journalistes new-yorkais.)

FRANÇOIS DESCHAMPS soupira d'aise et déplia ses longues jambes sous la table.

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

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

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

Cependant, pour éviter que les salles de café ne prissent un air de maisons abandonnées, pour leur conserver une âme, les limonadiers avaient gardé les caissières. Juchées sur leurs hautes caisses vides, elles n'encaissaient plus rien. Elles ne parlaient pas. Elles bougeaient peu. Elles n'avaient rien à faire. Elles étaient présentes. Elles engraisaient. Celle que regardait François Deschamps était blonde et rose. Elle avait ces traits reposés et cet âge indéfini des femmes à qui les satisfactions de l'amour conservent longtemps la trentaine. Elle dormait presque et souriait. D'un cache-pot de cuivre posé sur la caisse, sortait une plante verte ornée d'un ruban grenat éteint. Les feuilles luisantes encadraient, de leur propre immobilité, l'immobilité de son visage. Au-dessus d'elle au bout d'un fil, se balançait imperceptiblement le cadran d'une horloge perpétuelle. Les chiffres lumineux touchaient ses cheveux d'un reflet vert d'eau, et rappelaient aux voyageurs distraits que cette journée du 3 juin 2052 approchait de sept heures du soir, et que la lune allait changer.

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

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

Une automotrice à suspension aérienne entra lentement en gare, vint s'arrêter à la hauteur du panneau qui portait les mots : direction Lyon-Paris. Elle

rappelait par sa forme élancée les anciens vaisseaux sous-marins.

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

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

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

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

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

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

Elles constituaient en quelque sorte la charnière de l'âge atomique, marquaient le moment où les hommes, sursaturés de vitesse, s'étaient résolument tournés vers un mode de vie plus humain. Ils s'étaient aperçus qu'il n'était ni agréable, ni, au fond, utile en quoi que ce fût, de faire le tour de la Terre en

vingt minutes à cinq cents kilomètres d'altitude. Et qu'il était bien plus drôle, et même plus pratique, de flâner au ras des mottes à deux ou trois mille kilomètres à l'heure.

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

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

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

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

manceuvres s'entraînèrent pendant six mois à faire les gestes nécessaires.

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

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

Dirigés par des nuées d'ingénieurs et de chefs d'équipes, crispés sur mille sortes d'outils rageurs, aidés par des machines gigantesques, broyeuses de rochers, mâcheuses d'acier, encouragés par des haut-parleurs qui leur jetaient des exhortations et des hymnes, éclairés la nuit par des diffuseurs qui continuaient la lumière du soleil, entourés de nuages de vapeur et de poussière, assourdis par le vacarme : coups, chansons, stridulations, ronronnements, hurlements de moteurs, cris poussés en vingt langues différentes par les populations accourues, ils arrachèrent, plantèrent, boulonnèrent, soudèrent, achevèrent en trois jours l'édification du chemin de fer suspendu, neuvième merveille du monde, qui reliait Nantes et Marseille à Vladivostock.

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

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

C'étaient bien là trois glorieuses journées du début de ce XXI^e siècle, qui, sa cinquantième année dépassée, semblait mériter définitivement le nom, qu'on lui donnait souvent, de siècle 1^{er} de l'Ère de Raison.

Pourtant, entraîné à une grande vitesse, sans secousses, sans autre bruit que le ronflement des hélices et le froissement de l'air sur les murs du wagon, François Deschamps ne se sentait pas tout à fait à son aise. De tempérament actif, il aimait se servir de ses muscles, possédait le goût d'intervenir partout, chaque fois qu'il pouvait le faire de façon utile, et nourrissait l'ambition de diriger sa vie, au lieu de se laisser entraîner par les événements. Enfermé dans ce bolide, il s'estimait réduit à un rôle trop ridiculement passif. Chaque fois qu'il prenait le train ou l'avion, il éprouvait la même impression d'abdiquer une partie de sa volonté et de sa force d'homme. Autour de lui se jouaient des forces si considérables qu'il se sentait bien plutôt leur proie que leur maître. Qu'une potence cédât, que la poutre craquât, qu'y pourrait-il, qu'y pourrait même l'ingénieur qui conduisait la machine? Il n'éprouvait certes pas la moindre peur, mais un sentiment désagréable d'impuissance.

Un soleil énorme, curieusement aplati, roulait à une vitesse folle sur l'horizon. Des toits en dents de scie l'entamèrent. Une colline le happa. Il reparut, à moitié rongé, dans une gorge, heurta une cheminée, et sombra. La rougeur du couchant envahit le véhicule. Celui-ci était fait d'une seule pièce de plastec, moulé sous pression. Cette matière remplaçait presque partout le verre, le bois, l'acier et le ciment. Transparente, elle livrait aux regards des voyageurs tout le ciel et la terre. Dure et souple, elle réduisait au minimum les risques d'accident.

Quelques mois auparavant, elle avait fait la preuve de ses qualités. Entre Paris et Berlin, un wagon se décrocha dans un virage, percuta contre une usine, abattit cinq murs, rebondit et se planta, la pointe en l'air, dans un toit.

Les voyageurs qu'on en retira ne possédaient plus

un os d'entier. Quelques-uns en échappèrent, se firent mettre des os en plastec.

Le wagon n'avait subi ni fêlure ni déformation, ce qui montrait l'excellence de sa fabrication. Ce n'était pas la faute de la Compagnie si les contenus s'étaient avérés moins résistants que le contenant.

François déplia un journal. Les titres criaient :

LA GUERRE DES DEUX AMÉRIQUES

Les Américains du Sud vont-ils passer à l'offensive?

RIO DE JANEIRO (*de notre correspondant particulier*). — L'Empereur Noir Robinson, souverain de l'Amérique du Sud, vient d'effectuer un voyage circulaire dans ses États. Malgré la discrétion des milieux officiels, nous croyons pouvoir affirmer que l'Empereur Noir, au cours de ce voyage, aurait inspecté les bases de départ d'une offensive destinée à mettre fin à la « guerre larvée » qui oppose son pays à l'Amérique du Nord.

« On ignore de quelle façon se déclencherà cette offensive, mais, de source généralement bien informée, nous apprenons que l'Empereur Robinson aurait déclaré, au retour de son voyage, que « le monde serait frappé de terreur ».

N.D.L.R. — *Notre correspondant à Washington signale qu'on se montre très sceptique dans la capitale au sujet d'une prétendue offensive noire. Le pays compte sur ses formidables moyens de défense. Le chef des États du Nord est parti passer le week-end dans sa propriété de l'Alaska.* »

Au-dessous de l'article, un fouillis de lignes et de points multicolores semblaient défier l'œil du lec-

teur. François Deschamps tira de sa poche la petite loupe à double foyer que les journaux offraient à leurs lecteurs pour le Jour de l'An, et la braqua sur l'étrange puzzle.

A ses yeux apparut alors, se détachant en relief sur la page, l'Empereur Noir, drapé dans une tunique de mailles d'or rouge, ceint d'une couronne sertie de rubis.

Le jeune homme referma sa loupe, et l'Empereur Noir retourna au chaos.

François tourna la page du journal. Un nouvel article attira son attention :

*Le professeur Portin explique
les troubles électriques.*

PARIS. — L'éminent président de l'Académie des Sciences, M. le professeur Portin, vient de communiquer à la docte Assemblée le résultat de ses travaux sur les causes des troubles électriques qui se sont manifestés l'hiver dernier, plus exactement le 23 décembre 2051, et le 7 janvier 2052.

On sait que ces deux jours-là, la première fois à 21 h. 30, la tension du courant électrique, quelle que fût la manière dont il fût produit, baissa sur toute la surface du globe, pendant près de dix minutes. Cette baisse, presque insensible en France, fut surtout ressentie à la hauteur de l'Équateur.

M. le professeur Portin a déclaré à ses éminents collègues qu'après six mois de recherches, et après avoir pris connaissance des travaux semblables menés en tous les points du globe sur le même sujet, il en était arrivé à la conclusion suivante : cette crise de l'électricité qui semblait traduire une véritable altération, heureusement momentanée, de l'équilibre intérieur des atomes, était due à une recrudescence

cence des taches solaires. Les taches solaires, ajouta le distingué savant, sont également la cause de l'accroissement notable de température que le globe subit depuis plusieurs années, et de l'exceptionnelle vague de chaleur dont le monde entier souffre depuis le mois d'avril...

La nuit cernait de tous côtés les dernières flammes de l'Ouest. François tira du dossier de son fauteuil le lecteur électrique et coiffa l'écouteur. La Compagnie Eurasiatique des Transports avait installé un de ces appareils sur chaque siège pour permettre aux voyageurs de lire la nuit sans déranger ceux de leurs voisins qui désiraient rester dans l'obscurité.

Une plaque extensible, que chacun pouvait agrandir ou rapetisser au format de son livre, s'appliquait sur la page et, dans l'écouteur, une voix lisait le texte imprimé. Cette voix, non seulement lisait Goethe, Dante, Mistral ou Céline dans le texte, avec l'accent d'origine, mais reprenait ensuite, si on le désirait, en haut de chaque page, pour en donner la traduction en n'importe quelle langue. Elle possédait un grand registre de tons, se faisait doctorale pour les ouvrages de philosophie, sèche pour les mathématiques, tendre pour les romans d'amour, grasse pour les recettes de cuisine. Elle lisait les récits de bataille d'une voix de colonel, et d'une voix de fée les contes pour enfants. Au dernier mot de la dernière ligne, elle faisait connaître par un « hum hum » discret qu'il était temps de changer la plaque de page.

Cet appareil n'eût pas manqué de paraître miraculeux à un voyageur du xx^e siècle égaré dans ce véhicule du xxi^e. Le fonctionnement en était pourtant bien simple. La plaque, sensible à l'encre d'imprimerie, était branchée sur un minuscule poste émetteur de télévision installé dans le dossier de chaque fauteuil. Ce poste transmettait automati-

quement l'image de la page au Central de Lecture de la Compagnie Eurasiatique des Transports, dans la banlieue de Vienne. Des cloisons insonores divisaient l'immeuble du Central en une dizaine de milliers de minuscules cabines. Dans ces dix mille cabines, devant dix mille écrans semblables, étaient enfermés dix mille lecteurs et lectrices de tous âges et de toutes nationalités.

Des standardistes polyglottes triaient les réceptions, les branchaient par langues sur des sous-standards qui les distribuaient ensuite par genre littéraire. Il ne fallait guère plus de quelques secondes pour que l'image de la page arrivât au lecteur compétent, qui se mettait aussitôt à lire dans le ton dont il était spécialiste. Un tel larmoyait pendant huit heures sur des ouvrages sentimentaux. Telle autre souriait à longueur de journée dans sa solitude, pour lire avec grâce des conseils de beauté.

C'était, en somme, une parfaite mais banale installation de télélecture, comme il en existait environ une dizaine en Europe, à l'usage des vieillards dont la vue baissait, des aveugles, et des solitaires qui désiraient se donner à la fois la compagnie d'un livre ami et celle d'une voix humaine.

François Deschamps disposa la plaque sur son roman policier et tourna, sur l'écouteur, le minuscule bouton qui mettait l'appareil en marche. Une voix dramatique murmura à son oreille :

« Chapitre premier. — L'inspecteur Walter enfonça la porte d'un coup d'épaule et s'arrêta stupéfait : à un clou du plafond pendait, intact, le menton soulevé par la corde, le cadavre de M. Lecourtois qu'il avait découvert, la veille, décapité... »

Le jeune homme renonça à connaître l'explication de ce mystère. Il ôta l'écouteur et s'endormit.

Le train entra en gare de Lyon-Perrache.

RENÉ
BARJAVEL

RAVAGE