



Atelier Internet

Octobre 2021

Écrire une histoire qui commence par « Il / Elle fut surpris-e de ne rien trouver ».

La surprise des boîtes CLEC

Il fut surpris de ne rien trouver dans le colis arrivé par La Poste. Il décida donc d'écrire à l'expéditeur, à Lempdes, mais était-ce bien lui ?

« Cher Ami, il y a bien plus de six mois que vous m'avez écrit pour me prévenir qu'une expédition allait faire route vers moi. Ensuite : rien. Il y a plus de huit jours, j'ai bien reçu, par La Poste, une boîte, mais elle était vide... J'ai regardé l'adresse de l'expéditeur, pas d'erreur : bien que votre nom ait été omis, le nom de la rue, le numéro de votre propriété et le code de la ville étaient exacts. Donc je dois penser que cette expédition est bien de vous. Je comprends qu'avec l'âge vous ayez omis d'y incorporer l'objet devant être expédié. Peut-être est-il resté sur votre table ? Mais vous vous en seriez aperçu, je suppose. Vous auriez alors fait une seconde expédition ou, pour le moins, envoyé un petit mot pour vous faire pardonner votre étourderie ; hélas rien.

Je me souviens des jours passés ensemble, vous étiez pourtant très scrupuleux dans le travail, rabrouant les cantonniers qui avaient omis de vérifier le serrage des boulons d'un appareil de voie. Un jour, muni d'un appareil dynamométrique, vous les aviez tous passés en revue ; carnet en main, vous aviez noté le serrage de chacun, et vous râliez si le dynamomètre n'indiquait pas la valeur nécessaire.



À la réunion du district, l'ancien de la Mauritanie (moi) en avait eu contre le chef cantonnier (vous) qui d'après lui ne surveillait pas assez ses hommes. Pourtant, alors que nous étions à la



Le tunnel de Choum (Mauritanie)

Miferma, vous aviez été un compagnon d'une grande rigueur lors des essais du train de vingt-huit mille tonnes. La rame était composée de deux-cent-quatre-vingts tombereaux de onze mètres de long, on était loin d'avoir respecté le règlement, mais lors des chargements, le préposé à l'alimentation en minerai n'était parfois pas assez rapide pour refermer la trappe et certains wagons présentaient des dos d'âne plus que conséquents. Vous notiez tout. Ce train, d'une longueur de trois-mille-cent-quatre-vingts mètres avec les quatre CC de 2400 chevaux chaque et de vingt-cinq mètres de long, monta bien au tunnel de Choum, une très longue rampe de cinq pour cent. Hélas, dans la presque-île, alors que le

profil général était plat, le train cassa deux fois. C'est vous, mon ami, qui, regardant de près le profil, fîtes remarquer que plusieurs courtes sections étaient en pente avec rampe de seize millimètres. La direction de Paris s'étonna : l'ensemble de la rame était comme sur du plat. Or, avec les montagnes russes que présentait ce profil facile, l'ensemble de la rame se comportait comme plusieurs accordéons reliés jouant chacun sa partition. Une fraction de rame montait et ralentissait alors que la suivante dévalait la pente en accélérant et que la suivante ralentissait, étant en rampe, et ainsi de suite. Avec le jeu entre les attelages, qui représentait onze mètres de différence de longueur, il y avait des réactions terribles. Il en résulta que de gros attelages Willison, avec une résistance à la rupture de trois-cents tonnes, cassèrent sur ce parcours réputé facile, à l'étonnement des ingénieurs de Paris.

Pourquoi est-ce que je vous rappelle cette histoire ? Parce que c'est vous, cher ami, qui avez donné la raison des ruptures, et qu'entre anciens nous aimons évoquer des souvenirs. Alors, dire que vous surveilliez mal vos subordonnés, je ne le pense pas, car au fond, la différence de valeur des serrages était un peu plus basse de deux-cents grammes. Il n'y avait pas de quoi fouetter un chat. »

Épilogue. Le mois suivant, l'auteur du courrier reçut, au Centre Local des Écrivains en Cure, un grand carton. Comme il était très léger, il pensa que l'expéditeur de Lempdes avait, une fois de plus, fait une erreur. Pourtant, en remuant le colis, il constata qu'il tintait. Fébrile, il ouvrit le carton et dedans il trouva, bien alignées, des boîtes rondes, comme celles d'eau de Volvic (publicité non rémunérée). Elles étaient hermétiquement fermées. Une étiquette était collée sur chacune : « *À ouvrir avec précaution. Faire un petit trou et respirer lentement l'air qui se dégage, c'est de l'air de nos montagnes et elle vous gardera en bonne santé.* »



Jean Gènesseaux

À propos de ce texte, les ateliécourriéristes ont dit :

– Un texte qui me touche à plusieurs titres : d'abord, on y parle du travail des cantonniers sur la voie ferrée, ces hommes devenus des agents de brigade, des agents de maintenance, des opérateurs... des hommes, toujours, l'embauche de personnel féminin reste rare, sur la voie. Ensuite, ça évoque la Miferma. Et c'est sur cette ligne que les premières bourreuses de voie

ont été expérimentées... En outre, l'idée de recevoir du bon air des montagnes via un expéditeur domicilié à Lempdes* ne pouvait que m'émouvoir... Enfin, ces réactions dynamiques entre les wagons sollicités par des changements de rampes et de pentes, ces réactions de tension qui provoquent des ruptures, ces explications sont fort bien données... Ton texte est bien construit, il répond superbement au sujet mensuel, merci pour ce plaisir à multiples facettes.

– Ton texte, Jean, est pour moi un régal ! Je ne connais rien au fonctionnement des trains, je fais juste confiance aux professionnels qui nous transportent, car je voyage beaucoup en train. L'avion nous laisse souvent très loin des villes alors que le train nous guide au cœur même des plus historiques centres citadins. De plus j'ai très peur en avion alors qu'en train je peux presque dormir en toute sérénité. Tous les mois j'attends donc avec impatience tes récits très instructifs sur la vie du rail... Le texte est magnifiquement construit et j'ai trouvé la surprise finale totalement réjouissante. Quelle bonne idée que celle de cet ami qui envoie de l'air des montagnes !

– Tu es en délicatesse avec la poste. Ceci nous vaut un récit plein de drôlerie qui met un de nos camarades au cœur de l'affaire en traçant de lui (ou plutôt de son avatar) un portrait professionnel très documenté. Mention spéciale pour le CLEC (Centre Local des Écrivains en Cure). L'épilogue est tout à fait amusant.

– Merci pour ce texte très habile, qui joue à la fois sur la surprise de l'envoi du colis, et la mémoire du cheminot. J'ai beaucoup aimé la chute, que l'expéditeur (mais qui donc habite à Lempdes ?) envoie du bon air de chez lui à l'homme qui se trouve au « Centre Local des Écrivains en Cure ». L'histoire insérée sur ce train dont les attelages cèdent à l'étonnement des ingénieurs est une autre forme de surprise qui témoigne bien de la technicité des métiers du rail.

– C'est un texte facétieux que tu nous livres : un paquet annoncé depuis longtemps qui arrive vide et là on s'interroge avec le narrateur sur la cause de ce vide, puis ensuite on s'instruit une nouvelle fois à travers ta plume sur la diversité des métiers et des situations rencontrées par les travailleurs du rail. Le final de ton texte nous fait bénéficier d'une bouffée d'air vivifiante.

– Un colis vide, oui c'est une surprise. D'autant que tu sembles bien connaître l'expéditeur... Lempdes, ville bien connue... Et puis ce colis te permet de parler une nouvelle fois de ton métier, le métier de cheminot. Ici, cantonnier de la voie. Offrir un peu d'air des montagnes, voilà une bonne surprise et un bon cadeau !

– Effectivement, un ami qui envoie un colis vide ça peut surprendre, surtout que par la suite on constate que dans le boulot il était plutôt du genre perfectionniste. Et puis gérer la traction d'un train de trois-mille-cent-quatre-vingt mètres, ce ne devait pas être évident surtout sur un tracé supposé plat, mais avec des passages en pente ou avec rampe de seize millimètres. Il a donc expliqué aux Parisiens. Merci pour ce texte dont l'épilogue ne manque pas d'air !

– Une fois de plus, tu nous fais revivre ton passé riche de cheminot. Une expérience qui surprend par les chiffres évoqués : un train de vingt-huit-mille tonnes constitué de deux-cent-quatre-vingts tombereaux de onze mètres chacun représentant un convoi de plus trois-mille mètres tracté par trois motrices. Mais un convoi qui casse sur des montagnes russes du fait des ruptures de pentes. Gigantisme et fragilité ! Et, en prime, un épilogue plutôt poétique. Merci pour ce document à conserver.

* Lempdes est le lieu de résidence de l'un des ateliercourriéristes.