

CLEC – UAICF

67^e CONCOURS LITTÉRAIRE (2018)

Section 1 : Prose à sujet ferroviaire

Une allumette XXL

Michel Duffour, 1^{er} prix

Publié dans *Le dévorant* n°296

Forte de mes quelque quatre-vingts kilos, j'avais pour ambition de devenir un beau bébé. Hélas, à partir du moment où je fus imprégnée d'une quinzaine de litres de créosote, je perdis tout espoir de recouvrer un jour mon magnifique teint chêne doré. Et que dire du débarquement nocturne musclé que nous dûmes subir quelques semaines plus tard au terme d'un long et pénible voyage en wagons-tombereaux où régnaient de suffocants effluves créosotés ?

Ce matin-là, alors que, fraîchement débarquée, je découvrais dans les premières lueurs de l'aube l'impressionnant chapelet noir qu'avec mes sœurs d'infortune nous formions le long d'une voie de chemin de fer, j'entendis un rail s'exclamer : « Hé, les filles ! Réveillez-vous ! La relève est arrivée ! » C'est alors que s'éleva une rumeur, du genre « Enfin ! Ce n'est pas trop tôt !!! » qui nous fit imaginer que nous étions très attendues...

Nous étions en 1954 — comme en atteste le clou carré millésimé encore fiché dans ma peau — nous venions juste de voir le jour dans le milieu qui allait devenir le nôtre, et il gelait à pierre fendre. L'accueil avait été rude ! ... Trois semaines plus tard, ce fut l'irruption d'une horde d'ouvriers surgis de nulle part qui m'intrigua fort, jusqu'au moment où le sort qui nous attendait devint une évidence : la pauvre voie ferrée était bel et bien exténuée, et nous étions les traverses neuves destinées à son renouvellement...

Les hommes commencent par désassembler la voie pièce par pièce, après quoi ils nous traînent sur la plateforme où le vieux ballast a été préalablement ameubli puis nivelé. Ils nous y disposent en travers, presque côte à côte. Je les vois ensuite empoigner d'énormes tenailles et se répartir deux à deux de part et d'autre d'une longueur de rail. Leur chef — ils disent leur « cabot » — explique le déroulement de la manutention à venir...

« La main dessus ! » commande-t-il soudain ! Puis, quelques secondes plus tard, il aboie : « Ensemble !!! » Muscles bandés, les hommes soulèvent la longueur et la portent à bout de tenailles en ahanant à chaque pas. Quand le cabot lâche le « en selle ! » attendu, la lourde barre d'acier s'abat sur moi et vient s'ajuster à la selle calée dans l'une de mes entailles. Aussitôt que l'autre rail a été mis en place, je me retrouve coincée. Impossible de bouger !

Afin de nous répartir, le cabot précise à son second que, dans ce secteur en alignement, la densité prévue du travelage est de mille-sept-cent-vingt traverses au kilomètre, soit une *allumette* tous les soixante centimètres sans compter celle à ajouter en supplément à chaque joint (quand ils veulent fanfaronner, nos poseurs disent volontiers que pour eux nous ne

sommes que de simples allumettes !). Le second déplie donc son double-mètre et trace sur le rail une suite de traits-repères à la craie jaune qu'il espace comme demandé. Derrière lui, on nous positionne, l'une après l'autre, pile dans l'axe d'un trait et d'équerre par rapport aux rails. Cependant, le poids des rails ajouté à la rugosité du ballast sur lequel nous reposons complique la tâche. Quand mon tour est venu, j'essaie de faire un peu de zèle en offrant une certaine résistance, mais je reçois un violent coup de masse qui me fait vite obtempérer !

Voici maintenant qu'approchent deux costauds. L'un tient une grande clé en forme de té. Il place le pied du té sur la tête d'un gros tirefond — son diamètre est tout de même de vingt millimètres ! — puis tous deux s'arcbutent, chacun tirant sur une extrémité de la barre de la clé de manière à la faire pivoter sur elle-même : les filets d'acier du tirefond s'enfoncent peu à peu dans mes chairs. J'ai à peine senti les premiers tours..., mais le vissage se fait de plus en plus dur. Il finira par devenir insupportable et la douleur m'arrachera même des gémissements à chaque millimètre jusqu'à ce que la tête du tirefond arrive enfin au contact du patin du rail.

La pose de ma sixième *attache* terminée, me voilà entièrement *clouée* et définitivement asservie aux deux rails. Les hommes achèveront leur besogne en bourrant méticuleusement du *caillou* sous nos têtes pour niveler la voie, puis en la dressant finement au cordeau.

On nous explique ce que l'on attend de nous. Premièrement, nous allons devoir maintenir en permanence un écartement précis entre les deux rails. C'est primordial, nous avons été conçues de façon à pouvoir répondre à cet impératif. Du coup, je comprends enfin la signification du 40, embouti sur l'autre clou (à tête ronde, celui-là) planté dans le gras de mon abdomen. C'était donc ça ! cela signifie simplement que la valeur nominale de cet écartement est de mille-quatre-cent-quarante millimètres !

L'autre mission, non moins importante, est de répartir les charges qui vont circuler sur les rails et de les transmettre au sol. Mais pour cela, nous ne sommes que de simples intermédiaires alors que pour l'écartement tout repose sur moi et mes voisines...

Je me souviendrai toujours de mon premier train... « Toum, tou-toum toum, tou-toum, toum, tou-toum... » Plus le train approchait, plus le bruit s'amplifiait... et soudain, un énorme « toum ! » au moment même où passe le premier bogie de la locomotive. Une force prodigieuse me plaque au sol ! Les cailloux anguleux du ballast s'incrustent dans mes nuques. Aie ! À peine cette charge est-elle passée en direction de ma voisine que voici déjà la suivante, puis une autre, puis une autre encore et encore... Ouf ! Le silence est enfin revenu... Quatre-vingts essieux sont passés. Je calcule : à raison de vingt tonnes par essieu, cela fait au moins mille-six-cents tonnes. Dire que je serai condamnée à en faire transiter plus de vingt-mille quotidiennement !

Il me faut quand même concéder qu'entre les trains, une quarantaine par jour, la vie était plutôt belle. Nous nous étions rapidement habituées à supporter les jumeaux — j'appelais les rails comme ça — car, avec leurs quarante-huit kilos par mètre, ceux-ci n'étaient finalement que des poids plumes. Nous avons ainsi pu faire connaissance et ils nous ont raconté leur vie antérieure.

Tous deux avaient vu le jour en avril 1911 dans une aciérie de Pompey, en Moselle, et présentaient un profil « Vignole » d'un type régional dit « LP », autant d'informations qui avaient été gravées dans leur âme lors de leur laminage en longueurs de dix-huit mètres. Posés dès leur sortie d'atelier sur la ligne qui reliait Paris à Lyon et à la Méditerranée, artère la plus noble du réseau PLM, ils en avaient vu passer des trains, des marchandises comme des voyageurs. Bien plus que vingt-mille tonnes par jour, peut-être soixante-dix ou quatre-vingt-mille !

Deux guerres mondiales plus tard, et après avoir vécu bien des péripéties, leur voie avait dû être entièrement renouvelée. C'est ainsi que les meilleurs d'entre eux avaient été récupérés, reprofilés, puis soudés deux à deux pour être finalement recoupés afin d'en faire des barres de trente-trois mètres en vue de leur réemploi sur des lignes secondaires.

Ici, chez nous, sur notre voie unique de fond de vallée, les années défilèrent nettement plus paisiblement. Mais comme partout ailleurs, en été, sous l'effet de la chaleur torride emmagasinée dans le ballast, les jumeaux se dilataient à fond et leurs joints s'en trouvaient totalement fermés. En hiver, au contraire, les pauvres rails frissonnaient et se rétractaient contraignant ainsi les joints à s'ouvrir jusqu'au maximum de leur jeu. Souvent, aussi, la neige tombée en abondance recouvrait tout. Seul le champignon des jumeaux réussissait alors à émerger tant bien que mal tandis que nous autres, leurs esclaves, étions devenues totalement invisibles. C'était le seul cas où, selon moi, on pouvait affirmer que le nom de *chemin de fer* n'était pas usurpé !

Je ne peux m'empêcher d'ouvrir ici une parenthèse pour aborder un sujet qui me tient à cœur : est-il bien normal qu'on parle toujours de *chemin de fer*, de *voie ferrée*, voire de *Bataille du rail* alors que partout en France et ailleurs, il n'y a jamais que deux rails tandis que nous, traverses, nous sommes des dizaines et des dizaines de millions ? Ne serait-ce donc pas une juste reconnaissance d'admettre qu'ensemble nous formons plutôt un véritable *chemin de traverses*, puisque l'essentiel du travail de force est fourni par nous, les traverses ?

Sur mon chemin j'ai tout vu, tout connu : les autorails qu'on surnommait « Picasso » et les machines à vapeur, puis les locomotives électriques dès 1971 quand notre ligne fut équipée d'une caténaire 25 000 volts et, pour finir, les avant-gardistes TGV orange à partir de 1981. Je me souviens aussi de mai 68 et de sa longue grève : un mois sans aucun train ! Les jumeaux n'avaient jamais vu ça ! Ils étaient fort dépités de constater que la bande de roulement de leur champignon, habituellement si brillante, s'était rapidement oxydée et avait lamentablement terni.

Mon asservissement se termina prématurément. En effet, l'hiver 1984 fut terriblement froid et long ; les jumeaux grelotaient et les boulons cassaient comme du verre. C'est alors qu'au passage d'un train la paire d'éclisses du joint que nous supportions se rompit brusquement. Sur cette brèche d'à peine trois centimètres, les roues des lourds convois nous matraquèrent à qui mieux mieux. Nous n'en pouvions plus ! Deux de mes tirefonds eurent la tête arrachée et un troisième finit par lâcher prise. J'étais profondément blessée, et ma voisine de joint ne valait guère mieux. Les hommes du rail firent au plus vite et de leur mieux pour réparer le joint, puis panser nos plaies. On nous rafistola, mais même si je pus à nouveau accomplir consciencieusement ma tâche, je me sentais si affaiblie par ces blessures que je finis par devenir persuadée de ne plus pouvoir tenir ma place encore bien longtemps.

La suite me donna raison puisqu'au printemps suivant on décida de me réformer : on me marqua d'une croix à la peinture blanche, tout comme ma voisine. Notre fin de service était programmée. C'est ainsi qu'un matin on vit débarquer deux traverses neuves. La relève venait d'arriver !

Peu après, les poseurs nous délivrèrent de nos chaînes. Ils dévissèrent nos tirefonds, retroussèrent le ballast puis soulevèrent légèrement les jumeaux avec deux crics afin de nous tirer de long pour nous extraire et, à notre place, on glissa deux jeunes et robustes traverses. Ruisselantes de créosote, Dieu qu'elles puaiement !

Jonchant le sol de l'accotement, je pensais que nous n'intéressions plus personne. Allions-nous pourrir sur place ? Ou être récupérées pour nous faire œuvrer encore un peu au sein d'une voie de service ? La réponse ne tarda pas à venir : le fermier du coin nous avait achetées pour une bouchée de pain. J'étais impatiente de découvrir ma nouvelle vie...

Le trajet fut très court, quelques dizaines de mètres tout au plus !

On nous déchargea de la remorque attelée au tracteur et nous nous retrouvâmes bientôt dressées, le pied enterré de quatre-vingts centimètres. Nous étions devenues les poteaux d'angle d'un enclos, avec pour mission d'encadrer une ribambelle de maigres piquets en acacia qui avaient visiblement besoin de notre poigne et de notre endurance. Ainsi moi, la sans-grade,

anonyme parmi les anonymes pendant des années, je venais d'être promue et on me confiait désormais une charge d'encadrement !

En nous mettant ainsi debout, cet homme providentiel nous avait rendu notre dignité. Bien sûr, il nous fallait encore endurer les quelques clous de fixation des rangs de fil de fer barbelé et être opérationnelles sept jours sur sept, mais cela n'était rien en comparaison du baignoire d'avant.

Au début, cela me faisait tout drôle de regarder passer les trains, ici aux côtés de mes vaches, sans participer à l'effort collectif de mes anciennes camarades. Maintenant, je n'y prête même plus attention. Il faut dire que tout a changé depuis l'an 2000, année où intervint un train-atelier long de cinq-cents mètres.

Cet engin phénoménal happait directement les traverses de la vieille voie, les chargeait et les stockait en vue de leur évacuation tandis que, simultanément, il en pondait délicatement de nouvelles en les positionnant d'emblée au millimètre près. Mais — oh, surprise ! — celles-ci étaient en béton armé. Ainsi s'expliquait le traitement de faveur dont elles bénéficiaient. Tout se faisait en douceur, pas question de les rudoyer, encore moins de leur donner le moindre coup de masse. Ces colosses de deux-cents kilos avaient des pieds d'argile : le moindre choc risquait de faire éclater leur béton. Quant aux nouveaux rails, ceux-ci étaient flambant neufs et, autre surprise, on les souda tous bout à bout, si bien que lorsque le premier convoi circula, on l'entendit à peine venir : l'inoubliable « toum, tou-toum » avait disparu ! C'était une voie moderne du vingt-et-unième siècle sur laquelle les trains donnaient l'impression de voler...

Quand défile ainsi le film de ma vie au service du rail, je réalise que j'ai participé — bien modestement, souligneront les grincheux — à une formidable aventure qui a abouti à une incroyable prouesse technique. Et quant à dire que mon chemin était *de traverses* plutôt que *de fer*, finalement, ce n'est là qu'un point de détail.

Cependant, l'âge avançant, deux questions commencent à me tarauder. D'abord, en 2054, quand j'aurai cent ans, existera-t-il encore de braves paysans pour préserver la dignité d'une vieille et respectable allumette réformée ? Et puis, une autre question plus métaphysique : les traverses en béton, au cœur de fer et de pierre, ont-elles une âme, elles aussi ? Personnellement, j'en doute.

Y'a plus de train

André Bonniseau, 2e prix

Publié dans *Le dévorant* n°296

Printemps 2018. Au guichet de la gare vide et silencieuse de Surtou-Vazipat, le vendeur SNCF Régis Lesse-Palas et le client Philippe Liévacheux. Toute ressemblance avec des humoristes connus serait probablement préméditée.

« Bonjour, monsieur Philippe, content de vous revoir.

– Bonjour, monsieur Régis, je n'en dirai pas autant.

– Pas de monsieur, malheureux, maintenant on dit "Bonjour camarade Régis". J'veux pas d'ennuis avec les collègues cheminots. Ils rigolent pas les collègues cheminots en ce moment. Ils sont nerveux. Fiévreux. Tout rouge. Même les jaunes d'avant.

– Ils ont quoi ?

– Ils font de la *décrétalgie* aigüe. Et un peu de *macronite* allergique. En plus de *l'enmarchine* chronique qu'ils traînent depuis un an...

– Et ça se manifeste comment vos maladies bizarres ?

– Des trains, y'en a plus... Les cheminots, ils l'ont dit : plus de statut, plus de trains. Du coup, des trains y'en a plus, y'en aura plus...

– Alors que fait le camarade Régis derrière son hygiaphone, d'un calme olympien, stoïque comme si de rien n'était ?

– Calme olympien... stoïque comme si de rien n'était, monsieur a des lettres je vois... monsieur fait dans la langue châtiée... monsieur veut humilier le petit guichetier... Attention ! At... ten... tion...

– Mais pas du tout, camarade, je vous demande simplement quelle est votre activité vu qu'il n'y a pas de trains, et que, me dites-vous, il n'y en aura plus jamais.

– Y'a pas de trains, mais y'a quand même des billets ; c'est pas la même chose, faut pas confondre. Le billet, c'est le billet, et le train c'est...

– ... le train, oui, j'imagine... Et vous en vendez beaucoup de ces billets pour nulle part ?

– Pour nulle part ? Pour *nulle part* ! Comme vous y allez ! Ils ne vont pas nulle part : ils ne partent pas ! C'est pas pareil ! Ils ne vont ni nulle part ni ailleurs : ils ne partent pas. Les rames restent à quai. À quai, vous dis-je ! Mais les clients sont habitués : déjà avant, on vendait des billets pour des trains qui ne partaient pas toujours. Annulés au dernier moment. C'est donc un progrès, en y réfléchissant bien : vous savez d'avance, et à coup sûr que votre train n'existera pas. On prévient. Personne ne pourra plus jamais dire que des voyageurs sont pris en otages. Personne ! Jamais !

– Mais c'est du vol !

– Pas du tout, monsieur, ce serait du vol si c'était un billet d'avion, mais là, c'est un billet de train que je vous vends. Enfin, si vous l'achetez. Faudrait vous décider !

– Mais vous me répétez comme un perroquet "Y'a pas de train, y'a pas de train, y'a pas de train... ", vous vendez des billets de pas-de-train en somme.

– Holà, monsieur, pas d'insultes ! Pas de noms d'oiseaux ! Sinon, attention aux coups !

– Aux coups, quels coups ?

– Ho là là, y'a le choix : le bâton de Berger, le marteau du Mailly et, le pire, les coups de Martinez, c'est pas un rigolo celui-là, il a l'art de la lanière.

– Ah oui, je l'ai vu l'autre jour à la télé, il n'a pas l'air commode, avec sa grosse moustache. Mais revenons à nos moutons, ou plutôt à nos wagons si je puis oser la rime...

– Voitures, s'il vous plait !

– Quoi voitures ?

– Pour les voyageurs, on dit voitures. Les wagons transportent les marchandises. Alors, vous en voulez oui ou non d'une place dans une voiture ?

– Dans la voiture d'un train qui ne roulera pas ! Il faudrait être fou. Mais ça y est, j'y suis : vous me charriez, vous faites dans le canular, le boutentrain. J'ai failli marcher. Mais on ne me le fait pas à moi, le coup de la caméra invisible. Allez, avouez, vos ventes de billets c'est une farce. Une blague. Une plaisanterie.

– J'ai l'air de plaisanter ? Pas du tout, monsieur, pas du tout ! On en vend plus que vous ne le pensez, que des retours-allers.

– Des allers-retours, vouliez-vous dire ?

- Non, non. J'ai bien dit des retours-allers. C'est logique : si vous faites le retour avant l'aller, autant dire que vous n'avez plus besoin de partir, puisque vous êtes déjà revenu. Comme il n'y a pas de trains, ça tombe bien. Et de plus, ce sont des billets pour un non-départ dans trois mois.
- Dans trois mois, pourquoi pas ? Au point où nous en sommes... Et ils servent à quoi ces billets, *in fine* ?
- *In fine* ?
- *In fine*, finalement, quoi. C'est une locution latine.
- Ah je vois : *in fine*, monsieur latinise pour me tester. *In fine* je pourrais me fâcher. Eh bien moi, *in fine*, monsieur, je fais rêver : pendant presque cent jours le client imagine son voyage, se documente sur sa destination, repère ses étapes, organise son hébergement... Trois mois de bonheur, d'espérance, de fantasme, d'illusion. Le tout pour un prix très correct si on compare aux séances de psy. Sans compter les réductions antérieures qui sont maintenues : séniors, jeunes, familles nombreuses, etc. Il ne faut surtout pas perturber le voyageur. On a des consignes.
- Mais alors, les gares, les trains, les rails, vous allez en faire quoi s'il n'y a plus d'activité ferroviaire ?
- Tout est prévu. Les trains, on les met sur la route.
- Sur la route, mais vous êtes fous !
- Attention à vos paroles, monsieur, sinon flicflac pan-pan. Les coups...
- Bon, passons. Sur la route suggérez-vous... pourquoi pas en l'air tant que vous y êtes ?
- On y a pensé, monsieur, on y a pensé en haut lieu, en très haut lieu ; il y a là-haut des grosses têtes qui ont étudié longuement la question : on ne peut pas... les trains n'ont pas d'ailes !
- Et il faut des ingénieurs pour trouver ça ? Bravo la SNCF ; maintenant c'est SNCF comme Société nouvelle des chercheurs farfelus ! Ils sont bien payés j'espère pour découvrir que les trains sont génétiquement dépourvus du moindre embryon de voilure.
- "Génétiquement... dépourvus... du... moindre... embryon... de voilure...", ho... vous en avez encore d'autres comme ça ? Vous voulez m'égarer, me faire perdre mes moyens ? Attention au Berger, au Mailly, au Mart...
- Pas du tout, pas du tout, loin de moi cette intention... J'ai simplement opiné au fait qu'il y ait peu de chance que des ailes poussent un jour aux locomotives. Donc, si j'ai bien compris, on va bientôt croiser vos trains sur nos routes...
- Tout à fait. On changera les roues et on en fera des camions ; ça aura de la gueule, des rames de cinq-cents mètres sur une départementale de Lozère. Les vaches vont se régaler. Car ces rames routières iront partout, la France sera enfin irriguée par le train jusqu'au fond de ses campagnes. Plus de concurrence railroute, finie la guéguerre. En plus, on va les repeindre. En vert. Pour faire écolo. Vous voyez, on a pensé à tout là-haut. Ah, ils sont forts là-haut !
- Je vois, je vois... Mais admettez, camarade, que l'on puisse, en parfaite objectivité, s'avérer un tantinet dubitatif sur la faisabilité de votre ambitieux dessein qui, pour peu qu'on en creuse les fondamentaux, ne peut manquer de susciter de légitimes interrog...
- Stop ! Dernier avertissement monsieur ! Sinon je décroch...
- Votre martinet ? Votre bâton ? Votre maill...
- Non, mon téléphone, pour informer mes supérieurs du harcèlement dont je suis victime. Et eux, ils appelleront qui vous savez. Alors schlack sur les fesses. Boum sur le crane. Ouille les tibias. Et veuillez abréger, je vous prie, je ferme dans cinq minutes. Que vouliez-vous savoir de plus avant d'acheter votre titre de transport ?
- Mon titre d'immobilité devriez-vous dire...

– Ne chipotons pas sur les détails. Je répète : que puis-je ajouter pour satisfaire votre curiosité d'information sur les progrès en cours dans notre belle entreprise ?

– Eh bien par exemple ce que vous allez faire des rails et des gares.

– Pour les rails, les gens d'en haut ont eu une idée géniale, ah ! ils sont très forts là-haut, il fallait y penser : on va les débiter en tranches de un centimètre, les numéroter, y graver le point kilométrique d'origine et les vendre comme souvenirs. Ils ont aussi trouvé un slogan national qui en jette « Pièce unique pour nostalgique ». Mais il y aura des déclinaisons régionales : "Le Vignole du vignoble", "Le double champignon de Paris". Et des adresses aux publics spécifiques comme "Faites-vous un rail sans dépendance" ou "Retrouvez la ligne de votre jeunesse".

– Vos grosses têtes, là-haut, ils ont calculé combien de "souvenirs" il y aurait sur le marché? Parce que dans un kilomètre, il y a mille mètres et dans un mètre cent centimètres, ce qui fait cent-mille pièces au kilomètre... si on multiplie par trente-mille kilomètres, on arrive à...

–... Ho, ho, monsieur, après la littérature et le latin, vous m'agressez sur le calcul. Attention, je vais finir par appeler... Sûr que ça va faire beaucoup de bouts de rail, mais en haut, ils ont pensé à tout : on donnera une tranche-souvenir pour chaque billet acheté. Et tous les dix achats, on donnera en prime une rondelle d'aiguillage : le "Coup de cœur de voie", on appelle ça. Tout, je vous dis, ils ont tout organisé.

– En résumé vos clients achètent des bouts de rail sans valeur et on leur donne un billet sans voyage.

– Non, mais il comprend rien celui-là. Il est bouché. C'est tout le contraire : ils achètent le billet, on leur offre un cadeau exceptionnel. Mais le rêve, il est dans le billet : pensez donc, hier j'ai vendu deux Marseille-Athènes via Biarritz, Le Mont-Saint-Michel, Bruxelles, Maubeuge et Issoire. Ça fait rêver, non ?

– Pas trop... enfin, surtout Maubeuge et Issoire.

– Et le clair de lune, vous en faites quoi du clair de lune à Maubeuge ? Quant à Issoire ils y ont une vieille tante à l'hospice. De toute façon ils n'iront pas. Y'a plus de trains. Jamais. Fini les trains...

– Donc, plus de trains, plus de rails... et plus de gares.

– Ah non ! les gares on les garde. Ça fait partie du plan : ils sont balèzes là-haut, ils ont tout planifié. Tout !

– Et pourquoi garderiez-vous des bâtiments devenus inutiles ?

– Inutiles ? Mais pas du tout : si on s'en sépare, où voulez-vous que nous vendions des billets et entreposions nos milliards de bouts de rail ?