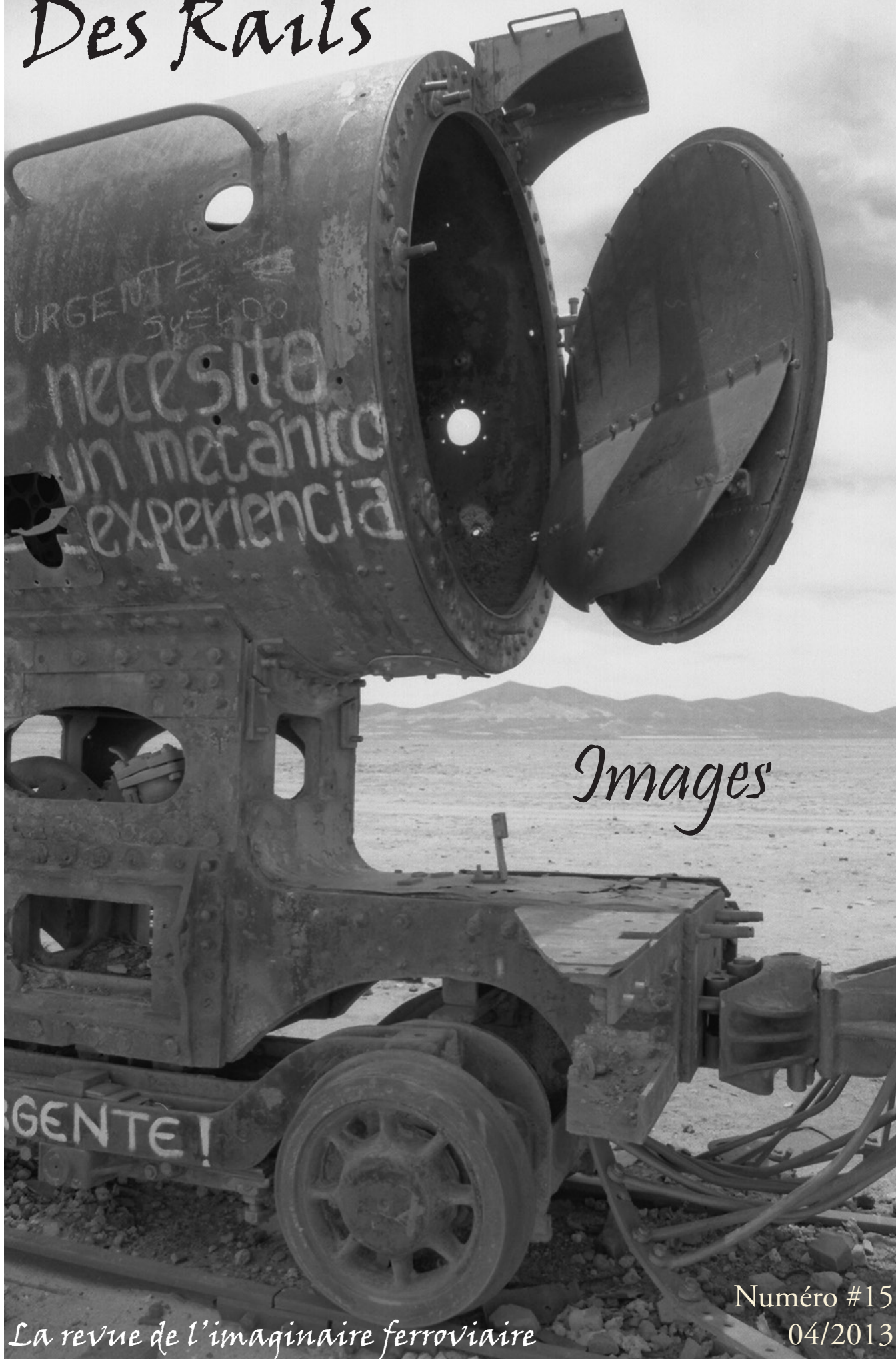


*Des Rails*



*Images*

# Sommaire

Laurent Quessette – <i>Fluxus</i>	page 2
<i>Portfolio</i> : Christophe Bozzi	page 9
France Boucher – <i>Les Rails à nouveau</i>	page 15
Claudine Bertrand – <i>Le Train entre en gare</i>	page 17
Appel à contributions	page 19

*Des Rails*, la revue de l'imaginaire ferroviaire

ISSN : 1776-0801

Numéro #15 : *Images*

10 avril 2013

<http://desrails.free.fr>

Fondatrice : Suzanne Vanweddigen ([suzanne.vanweddigen@gmail.com](mailto:suzanne.vanweddigen@gmail.com))

Coordinatrice poésie : Claudine Bertrand ([claudine5000@hotmail.com](mailto:claudine5000@hotmail.com))

Couverture : Christophe Bozzi

Contributeurs : Claudine Bertrand, France Boucher, Christophe Bozzi, Laurent Quessette.

Merci à Laurent Quessette de son aide précieuse pour la conception de ce numéro...

*Dans le respect des droits de la propriété intellectuelle, la reproduction totale ou partielle est interdite sans le consentement des auteurs et éditeurs de la revue.*

# Fluxus

Laurent Quessette

à la patience des usagers du RER A

## ZEUS 69

La reprise. Chaque lundi, il réussit à ouvrir son agenda et à préparer son planning au sein du compartiment : son format est compatible avec l'agglutinement de ce début de semaine. Calé entre deux usagers, point n'est besoin de s'agripper ; parfois les cahots du rail deviennent même propices à d'heureux rapprochements que les lois sociales ne permettraient pas dans d'autres conditions. Il ne serait pas exact de dire que, pour notre protagoniste, chaque jour qui va suivre va se ressembler. Les réunions de la *Maison* présentent l'avantage certain que leur degré d'inutilité plus ou moins marqué permet à celles et ceux qui les subissent d'arriver finalement à distinguer les jours de la semaine. Le lundi, la réunion de service reste mémorable par les viennoiseries apportées par le Responsable. La réunion du mardi reste en revanche à fuir, les péroraisons du Sous-directeur croyant avoir inventé de nouveaux concepts les transportent des frontières du ridicule aux rives de l'insupportable. Le mercredi, ah ! le mercredi, le temps partiel pour s'occuper des enfants ne concernant pas encore la gent masculine, la réunion de ce jour-là est particulière, plus virile, émaillée de traits d'esprit dont leurs auteurs redoutent leur enregistrement qui pourrait nourrir une saisine pour discrimination du Défenseur des droits. Le jeudi, un Comité de pilotage déterminant les axes stratégiques réunit la Grande Patronne et un parterre de têtes plus ou moins baissées. Arrive enfin « Saint vendredi » et sa simple *réu* d'agenda à laquelle il convient d'assister en portant un jean. Notre héros, parvenu aux heures de pointe dans l'escalator qui l'emmène vers son train à destination de la capitale, n'entend pas le message diffusé sur le quai : son casque de musique l'isole du brouhaha, couvrant par ses décibels d'autres bruits jugés moins harmonieux. Aux heures de pointe, convient-il de préciser pour les lecteurs qui ne pratiquent pas le *commutage* — à savoir cette antithèse du voyage consistant en des trajets contraints, répétitifs et éprouvants entre le domicile et le travail —, deux types de message sont diffusés. Le premier invite inlassablement les usagers à la vigilance. On ne souhaite que rentrer chez soi et il nous est demandé de participer à une opération de police généralisée, devant surveiller les

bagages des uns, dénoncer les comportements suspects des autres. Le second est plus inhabituel et les premiers mots prononcés par la voix préenregistrée suscitent en général des murmures sur le quai : la Compagnie de transport annonce une perturbation. Pour les agents affectés à la régulation du trafic, une perturbation équivaut simplement à une nouvelle irrégularité dans le fonctionnement de ce système complexe que représente le transport par rail : une diode qui clignote sur l'immense tableau électronique des segments de lignes du réseau du Poste de contrôle. Pour les usagers, la perturbation renvoie à la météorologie, à un changement brutal de leurs conditions de transport. Changement de latitude pour les usagers pouvant se rabattre sur une ligne de métro de substitution. Changement d'attitude pour les autres prisonniers du Réseau Express Régional : les téléphones portables sont dégainés instantanément ; les romans de *Pierre Muzot* ou de *Marc Lavie* ouverts précipitamment. Précisons ici que la prolifération de ces romans dans les compartiments et sur les quais pourrait donner à penser aux touristes de passage qu'ils sont distribués pour toute souscription d'abonnement par la Compagnie de transport. Mais revenons à notre perturbation qui, un lundi de surcroît, annonce une catastrophe en série pour la ponctualité salariale : un « accident grave de voyageur » vient en effet d'être annoncé. Un « accident grave de voyageur » est une expression souvent utilisée dans le lexique de la Compagnie. Un chargé de mission, diplômé d'une école de communication, a certainement dû répondre à un cahier des charges, soumettant à la Compagnie des éléments de langage informatifs tout en atténuant la réalité exacte du phénomène. La neutralité du signifiant laisse toutefois place à un signifié effroyable : on ne peut en effet s'empêcher d'imaginer la violence du choc et la meurtrissure irréparable du métal lancé à vive allure sur le corps de la victime. Impassible, notre héros continue d'écouter sa musique, songeant au goût de la dernière viennoiserie qui l'attend. Il ne manque rien de la réunion de ce lundi. Dans pratiquement trois ans, un nouvel organigramme du service sera de nouveau proposé, sans que l'on sache d'ici là, le contenu précis des missions de l'ensemble des collaborateurs. Le cabinet de consultants — ces experts qui ont eu le courage de quitter leur bureau pour encourager les autres salariés à y rester — est donc assuré d'un futur contrat au sein de la *Maison*. Sur le quai, au milieu de la foule qui grossit, il choisit finalement de regarder un film sur son Smartphone, l'ambiance procurée par son casque le sécurise et l'isole des autres.

## NELY 92

Il regarda avec méfiance la poudre blanche répandue sur le quai. La foule déjà compacte l'empêchait de s'en écarter. Le cuir de ses souliers italiens, magnifiques — dont on peut se douter qu'ils ont été achetés en solde étant donné la station de départ de ce récit —, allait-il être corrompu par cette mystérieuse « craie » ? Le RER salvateur n'allait toutefois pas tarder à traîner ses compartiments et à le tirer de cette situation. Le RER, pour les lecteurs qui ne connaissent pas cet acronyme, est le Réseau Express Régional. Il convient d'évoquer un « Réseau » en dépit du fait que les horaires soient frappés d'irrégularité chronique et que de vastes quartiers ne soient pas desservis. « Express » ? Le seul mouvement rapide assuré par la Compagnie ne se produisait pas sur les rails, mais plutôt sur les quais avec le percolateur du café... Il n'était pas sûr (et ceci constitue une digression dans notre récit) que le jeu de mots avec « expresso » puisse remporter le concours de publicité lancée par la Compagnie à destination des usagers. La consigne était simple : il fallait deviner une « suite *sexy* et *punchy* », pour reprendre les termes du règlement de la consultation, à ce qui allait devenir plus qu'un slogan, une « *philosophie* » pour l'entreprise à l'égard de ses « clients » (nous reprenons toujours les termes du règlement de la consultation). Ainsi, pour marquer les débuts d'une nouvelle ère ferroviaire, l'usager était invité à trouver une suite au slogan suivant : « Avec le RER, c'est... ! ». Il avait donc pensé à « expresso » ou encore « péri-féérique », mais sans grande conviction. Pour terminer notre explication terminologique, il reste à préciser le mot « Régional ». Une région peut traditionnellement se définir par une aire géographique aménagée et dotée de certaines spécificités qui les différencient d'autres espaces de dimensions semblables. Ici, la diversité est présente mais se limite à l'alternance de barres d'immeubles et de pavillons. Certes, l'aire est aménagée. Il y a une centaine d'années, les urbanistes de l'État avaient d'ailleurs imposé la concentration des sites industriels les plus polluants à l'Est. Le vent soufflant d'Ouest en Est préserverait ainsi la santé des glorieux habitants de la capitale, autrefois dénommée avec componction le Centre du Monde par ces derniers. Mais les jours sans vent, on ressentait dans la partie Est de la Région, un air poisseux qui maculait de fines particules noires les poumons et les choses. Finalement, la désindustrialisation avait du bon : une pollution moindre et la possibilité d'acheter des objets toujours aussi inutiles mais moins chers. C'est fort de ses réflexions sur l'état de notre monde que notre chargé d'affaires d'une société de services allait rejoindre ses congénères dans ce ballet quotidien et incessant du transport public parisien. La grande commutation ! Il se sentait cependant différent de ses compagnons de voyage. Il avait un but : refusant la ségrégation



sociale et spatiale, s'érigeant contre le phénomène de déclassement pointé par d'éminents sociologues lors des dernières élections nationales, il entretenait l'espoir de pouvoir prochainement habiter dans les beaux quartiers de la grande Ville. Célibataire, il lui était toutefois difficile de tromper la vigilance des agences immobilières qui imposaient, en toute illégalité, de gagner plusieurs fois le montant d'un loyer astronomique. Les règles de promotion interne à sa société lui imposaient donc encore de longues années de convoyage au milieu d'une foule cosmopolite et populaire. À force de trajets harassants et répétitifs, il ne voulait plus voir la force et le courage de ces passagers qui luttent au quotidien pour concilier vie familiale et carrière professionnelle en dépit de temps de parcours démesurés pour rejoindre leurs banlieues. Il reprenait d'ailleurs à son compte ce terme générique qui galvaudait la diversité de ces villes à part entière, dépréciant ainsi ce qui est hors du Centre. Il fantasmait de mimer la froideur toute haussmannienne de certains habitués du métro, voire de ces dandys inconditionnels du déplacement en bus. Il rêvait même de se rendre à son travail en enfourchant un de ses vélos municipaux en libre-service, qui, tels les chemins de fer électoraux de jadis, souhaitaient convertir les habitants du centre-ville au transport durable. Il s'imaginait lui aussi pédaler téléphone à l'oreille et sac griffé en bandoulière. Bref, une vie urbaine et dynamique à laquelle il avait droit. Pour l'heure, il s'inquiétait de la propreté de ses mocassins : son cousin ne lui avait-il pas appris que, chez les commerciaux, l'éclat des chaussures annonce le sérieux de l'homme et la solidité de son affaire ? Mais quel inconscient avait bien pu saupoudrer d'épaisse farine les quais et le ballast ? Il sourit voyant son train qui approchait et songeant à l'expression « se faire un rail », qu'il ne proposerait pas au concours organisé par la Compagnie.

## QIKY 22

Madame le Professeur empruntait le Réseau Express Régional pour se rendre à l'Université. Pour arriver à l'heure à son cours, elle n'hésitait pas à partir bien en avance. Sa ponctualité était légendaire parmi ses collègues et correspondait à sa conception de l'enseignement de la philosophie morale et politique. Loin de se contenter de manier de grandes idées et de briller en citant des penseurs oubliés, elle estimait que cette noble matière se devait d'emporter des conséquences concrètes pour de jeunes adultes en apprentissage. Elle croyait encore, au milieu de collègues désabusés par le niveau de leurs

étudiants et de leur unique volonté de valider une équivalence de licence de lettres en diplôme d'école de commerce, que la formation de l'honnête homme et de la citoyenne éclairée devait se nourrir de lectures d'œuvres méconnues, de maximes politiques d'un autre temps, de préceptes à l'égard de puissants oubliés. Elle inculquait la recherche du bien public dans un amphithéâtre de plus en plus clairsemé et estimait que sa mission était remplie lorsque les impétrants ne confondaient plus le grand penseur contemporain du pouvoir avec son vulgaire homonyme télévisuel.

L'enseignement de ce matin portait sur un auteur foisonnant. Sa pensée concernait les flux, la circulation généralisée qui caractérise toute société, le rôle de l'État qui s'échine à vouloir les canaliser, les recenser, tandis que les individus fuient sans cesse. Elle souhaitait démontrer à son auditoire les illustrations concrètes de ses théories, notamment en leur faisant partager son ressenti du voyage en train, de la connexion entre la motrice et le flux électrique qui circule sur les caténaires des transports par voie ferrée, des flux canalisés dans les couloirs : on croit se déplacer librement alors que nos cheminements sont orientés et que des caméras vous surveillent. Elle se préparait aux immanquables regards goguenards et autres questions saugrenues qui ne manqueraient pas de tourner en dérision une improbable paranoïa post-soixante-huitarde à l'égard de l'État. Elle songeait également à leur évoquer ces coupures de flux, lorsqu'une personne coupe le flux du convoi et s'interpose à la machine en se jetant sur les voies. « Je vous parle d'un temps que les moins de 20 ans ne peuvent pas connaître... » la voix, légèrement hésitante, la fit sursauter « Montmartre en ce temps-là... » elle se retourna et aperçut un homme de petite taille et à l'allure propre « ... et l'humble garni qui nous servait de lit... » les autres voyageurs continuaient de lire ou d'écouter de la musique à travers leurs casques multicolores « la bohème, la bohème, ça voulait dire... » la plupart du temps, surtout quand des musiciens jouaient avec un amplificateur assourdissant « tu es jolie... » elle était soulagée de la proximité des stations pour descendre ou même changer de rame « et nous avons tous du génie... » mais en ce moment il y avait quelque chose dans la voix qui la déroutait, non une virtuosité, mais une dignité « la bohème, la bohème... » un sentiment de honte effaça son incapacité à analyser ce qu'elle ressentait précisément lorsqu'elle se rappela qu'elle n'avait jamais de pièces sur elle. Une certaine décence lui interdisait de penser que les personnes se livrant à la charité devraient être équipées de terminaux bancaires.

## XUT 1

La Cellule de crise de la Compagnie avait emprunté le réseau de transport en commun pour se rendre compte in situ de ce phénomène. Les responsables de la Compagnie de transport s'inquiétaient : plus d'un suicide par jour se produisait sur ses propres lignes. Ils avaient donc réuni au grand complet les membres de la Cellule chargée de proposer des solutions. Tout d'abord, le responsable du syndicat évoqua, sans note et se remémorant les formations assurées par le Parti pour les cadres, le sacrifice de « l'armée industrielle de réserve », de ces chômeurs hantant les quais, qui succombaient de ne pouvoir se laisser prendre par le cycle du métro et du boulot. Il affirmait, au grand étonnement des autres membres du groupe de réflexion, que se jeter sur les voies était un acte courageux du refus de l'exclusion. Il raviva, non sans émotion, le souvenir de ses camarades se jetant sur les voies ferrées pour que les cargaisons militaires ne puissent abreuver le sang des guerres coloniales. Puis, un apprenti sociologue, dont la thèse sur les risques de déviance des usagers des transports en commun était financée par la Compagnie, disserta longuement sur les actions préventives déjà mises en place avec les agents des quais, facilement identifiables par la couleur jaune de leurs gilets. Pour sa part, le lauréat du dernier Concours de poésie organisé par la Compagnie au Printemps, ne proposa rien de moins que la longueur des trains soit telle que les usagers ne risquent pas de chuter tout le long du parcours... Le Directeur du service financier de la Compagnie, rompant le moment de perplexité de l'assistance, estima que dans cette hypothèse, le train ne pourrait circuler et que les passagers seraient alors contraints de marcher dans l'infinité des compartiments à l'arrêt pour rejoindre leur destination. Il écarta de même toute idée d'installation de portiques de sécurité en raison de la contrainte budgétaire imposée par l'autorité de tutelle. Puis, le représentant de l'Union des associations familiales de la capitale soumit l'idée de disposer des photos des malheureuses victimes le long des quais pour donner un visage à ces annonces désincarnées « d'accidents de voyageurs ». Le responsable de la Compagnie s'alarma des gênes qui ne manqueraient pas d'être occasionnées par les dépôts intempestifs de fleurs pour les allers et venues des passagers, nonobstant l'effet d'aubaine pour les fleuristes souterrains. À son tour, un médecin, habitué des plateaux de télévision et peaufinant une intervention future, déclara qu'il y avait une véritable épidémie de suicides qu'il fallait circonscrire. Le remède proposé ne pouvait se contenter de cacher le sang écoulé avec de la poudre blanche répandue sur les quais et le ballast. Il en appelait à un plan d'envergure, sans préciser d'ailleurs son contenu, et à propos duquel la Compagnie se devait de communiquer. La communication justement ! La



communicante de ce Comité de sages du rail se réjouissait. Elle estima que la seule solution ne pouvait consister qu'en la pose d'écrans vidéo sur les quais ! Publicitaire émérite, l'ancienne gauchiste avait assimilé les théories de la société du spectacle et savait que l'image avait le pouvoir de détruire l'imagination : sans imagination, plus de désespérés se jetant sur les voies, mais des regards détournés et captivés par des affiches animées vantant des films à gros budget ou des voyages exotiques. Elle ajouta en guise de justification que, globalement, la société se tenait tranquille depuis l'invention de la télévision et que la diffusion d'images sur les quais participerait à anesthésier les passagers, les dissuadant d'actes de folie. Enfin, un historien du chemin de fer appuya ces propos, rappelant que les premières images filmées représentaient justement l'arrivée d'un train en gare et que la cinématique était liée à la mécanique ferroviaire. Installer des écrans sur les embarcades ne pourrait en somme que faire retrouver aux voyageurs l'engouement paisible des premiers voyages en train. « Métro, boulot, vidéo » grommela le responsable syndical. C'est ainsi que le procès-verbal de la Cellule de crise mentionna que le meilleur remède au suicide sur les voies serait l'image.

### **ZEBU 73**

Tôt le matin, des employés de la Compagnie fixaient d'impressionnants écrans sur les quais, sous le regard amusé de sans-abri, habitués de la chaleur souterraine. Aujourd'hui, les voyageurs ne dansaient pas le ballet mécanisé de leur existence. Le dimanche, il n'y avait pas les accompagnateurs de quais en gilet jaune pour rythmer au son du micro les montées et descentes des compartiments. Le dimanche, le train se déplaçait pour nous accompagner au parc ou nous conduire au musée. Le dimanche, le RER avait du bon. Il restait encore de la poudre blanche sur le quai.

# *Portfolio :* *Christophe Bozzi*

## **Des monstres d'acier engloutis par le sel, sous un soleil de plomb**

À la croisée des chemins de fer reliant La Paz et Potosí (Bolivie), Antofagasta (Chili) et Villazón (ville frontière avec l'Argentine) se situe un cimetière hors du commun constitué d'anciennes locomotives à vapeur.

À la manière des éléphants, ces véhicules à moteur se rejoignent dans un sanctuaire à ciel ouvert pour y cracher un dernier souffle et succomber.

J'ai approché ces anciennes machines à vapeur à 3600 mètres d'altitude en Bolivie dans le plus grand désert salé du monde, le salar d'Uyuni.

Sous un soleil accablant, ces motrices à moitié désossées, nous plongent dans un espace surréaliste, comme au milieu d'une gare fantôme, où les derniers passagers se transforment en grains de sel poussés par le vent.

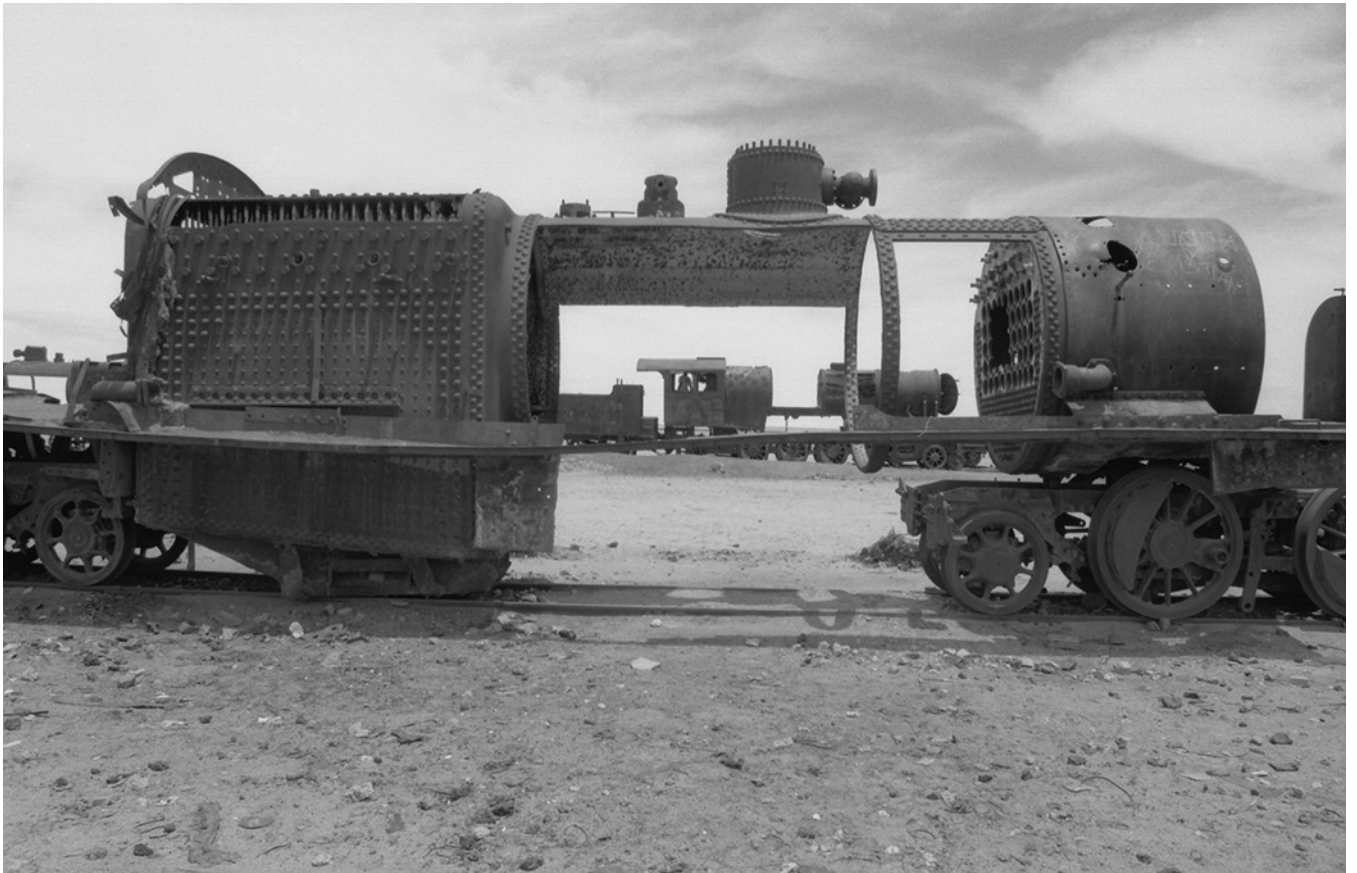
Des messages peints sur les structures métalliques, parfois non sans humour, participent au burlesque de la scène, en nous interrogeant sur la notion du temps qui passe.

Intimiste et magistral, silencieux et infernal, cet espace nous renvoie à une époque où les déplacements étaient rythmés par des développements technologiques à taille humaine, une allure imposant au voyageur le détail des paysages, une approche physique du monde favorisant la prise de conscience que la vie ne dure qu'un instant, le temps d'un voyage.

*Christophe Bozzi*













# Les Rails à nouveau

France Boucher

jeu d'ombres et de lumières  
la salle d'attente  
aujourd'hui  
se fait partition  
longuement le silence  
colore souffle et harmonie  
je lève les yeux  
tel un chat rêveur  
une enfant semble hypnotisée  
son visage suit fourmillement  
reliefs particuliers  
avant l'apparition d'un train  
son regard et ses gestes  
ensorcellent  
ils reflètent la beauté  
de l'instant  
voyelle accentuée  
entre les accolades

chorégraphie d'accueil  
et d'au revoir  
la salle d'attente  
parfois  
ose-t-elle s'évader  
nos vies de miniatures \*  
s'écoulent  
alors qu'un immense courant

de pub et de clip  
faisant fi des confidences  
-rite voyageur depuis des siècles  
brouille les atomes  
présence inopinée  
la ferveur de La Callas  
en un clin d'oeil  
les épaules se redressent  
concentrés fidèles à leurs voies  
les rails à nouveau s'embrasent

# *Le Train entre en gare*

Claudine Bertrand

Le matin disparaît  
tu interrogues la nuit

L'ombre derrière la vallée  
te fait signe tu hésites

Je te demande  
où est le train

Il n'a pas bougé  
dis-tu d'un ton suspect

Toutes les rues sont crevassées  
tu ne sembles pas étonné

J'entends le train siffler  
je ne le vois pas  
silence alarmant

Tu entres par les côtés du silence  
l'air consent à être dans le chaos

Tremblant tu cries  
aux passagers  
le train entre en gare (bis)



Vous avez tout perdu tout tout  
tu fuies la gare « du bout du monde »  
tombent du toit les tuiles une à une

Les premiers jours du printemps  
craignent les verts tendres

# Numéro de Noël 2013

[prochain AT/AI]

*Des Rails* #16, numéro de Noël 2013

[AT clôture 15/11/2013]

L'appel à textes pour le numéro de Noël à paraître le 10 décembre 2013 est en cours et sera clos le 15 novembre 2013.

Pour rappel, sachez que ce numéro est libre, il n'y a aucune contrainte de thème, seule la longueur des textes/poèmes est à respecter : 30 000 signes maximum.

***Les propositions doivent, bien évidemment, être en relation avec le chemin de fer.***

Les nouvelles/poèmes/illustrations/photographies sont à envoyer à :

Suzanne Vanweddigen : [suzanne.vanweddigen@gmail.com](mailto:suzanne.vanweddigen@gmail.com)

**ou à :**

Claudine Bertrand (*coordinatrice poésie*) : [claudine5000@hotmail.com](mailto:claudine5000@hotmail.com)

pour le **15 novembre 2013**, date de clôture de l'AT et l'AI.