

Des Rails

La revue de l'imaginaire ferroviaire

Pluie,
vapeur
et vitesse

Sommaire

Introduction	page 2
Aimée Dandois-Paradis – <i>Les Trains</i>	page 3
France Boucher – <i>Gestes inachevés</i>	page 4
Mervyn – <i>Corrida ferroviaire</i>	page 6
Nicole Barrière – <i>Voyage sans retour</i>	page 9
Mireille Jacquet – <i>Souvenirs de fumée</i>	page 10
Coralie Berhault – <i>Rain Away</i>	page 12
Viviane Ciampi – <i>Trains d'ici</i>	page 13
Thanh-Vân Ton-That - <i>Deux ombres...</i>	page 14
Lucien Francoeur - <i>Gare à soi...</i>	page 15
Timothée Rey – <i>Araignées scintillantes au-delà des gouffres</i>	page 16
<i>Les auteurs</i>	page 24
<i>À suivre...</i>	page 26

Des Rails, la revue de l'imaginaire ferroviaire

ISSN : 1776-0801

Numéro #2 : « Pluie, Vapeur et Vitesse »

10 avril 2007

<http://desrails.free.fr>

Fondatrice : Suzanne Vanweddingen (svanweddingen@gmail.com)

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

Couverture : J. M. W. Turner - *Rain, Steam and Speed - The Great Western Railway* (1844),
huile sur toile, National Gallery, London

Contributeurs ; Nicole Barrière, Coralie Berhault, France Boucher, Viviane Ciampi, Aimée Dandois-Paradis, Lucien Francoeur, Mireille Jacquet, Mervyn, Timothée Rey, Thanh-Vân Ton-That.

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.

Introduction

3 avril 2007

Soit exactement une semaine avant la parution de ce numéro, le record du monde de vitesse sur rail est battu. 574,8 km/h c'est, comme le signalait un journaliste, « plus rapide qu'un avion au décollage ». Intéressante comparaison qui place sur un pied d'égalité un train, objet terrestre, et un avion, objet aérien. Mais à y regarder de plus près, n'est-ce pas la preuve que le train reste encore et toujours ce symbole du progrès et que malgré toutes les inventions dans le domaine du transport, il n'a pas été détrôné ? Comparé tantôt à un avion, tantôt à une fusée, on l'a compris, le train s'accroche non seulement sur ses rails, mais aussi dans un coin de notre esprit.

« Pluie, vapeur et vitesse » n'est peut-être plus seulement le titre d'un célèbre tableau de Turner, mais aussi ce que nous inspire le train, l'image qui résonne en nous. Turner annonce t-il dans son tableau cette course à la vitesse qui nous plongera, près de 160 ans plus tard, non pas dans la contemplation de son œuvre, mais dans celle, télévisée, d'un TGV passant sous un pont ? Il aura immortalisé la vision d'un train que l'on retrouve encore et toujours, parfois même sous la plume d'auteurs ou de poètes qui se font l'écho de la pensée de chacun.

Et plutôt que de rester extérieur à ce tableau, à cette image, à cette inspiration, pourquoi ne pas y entrer, et ainsi obéir à l'injonction du chef de train, qui sait certainement de quoi il parle lorsqu'il s'écrie :

« En voiture, messieurs 'dames ! »

S. V.W.

Les Trains

Aimée Dandois-Paradis

Le ronron du train
m'enveloppe
me colporte
des accents
aux saveurs
d'ailleurs possibles

De paysages
en paysages intérieurs
qui s'étirent
de gares en gares
au fil des rails
mon oeil persiste
à découdre ces métissés

Tandis que dans la langueur du jour
en chattes indociles
les foules bigarrées
s'échouent sur les quais

Le temps suspendu
dans la nuit de cristal
où cingle la pluie
un TGV toise
un irréel tortillard
piaffant dans le blizzard
aux embruns de charbon

Alors que nos corps s'abîment
de désirs en désirs
aux ports sans escales
le rêve subsiste
et se défile le rail

Gestes Inachevés

France Boucher

Dans la nuit, ce n'était autour d'elle
que poussière de charbon, chevauchée
de roues, galop effréné de la vapeur...

Gabrielle Roy, *Bonheur d'occasion*

Bras parallèles
la nuit
une voie ferrée siffle
et brûle
tout près des neurones

Nous devenons locomotive
dénudons les promesses
l'écorce fixe le temps
les aimants s'emballent-ils
on annule artifices et billets
virevolte la forêt de bagages
le front mime les émois

À fleur d'esprit
le lendemain
l'aurore nous regarde dans les yeux
fière et franche la rosée
laisse des gouttelettes
derrière nos songes

Les napperons dentelés
allongent les répliques
mais déjà la conscience
répond à l'appel du visible
filons vers la gare
suivons les couronnes de fumée



L'instant s'amplifie
continue de vibrer
tiendrons le rythme soutenu
des rails et de la fiction

L'ego dépasse l'orchestre
défie trappes et failles
à toute vapeur
des voix cherchent
en elles
s'aventurent jusqu'aux racines
touchent mémoire et abandon

Le soir lance des javelots
en plein ciel
panache résolu
un narval traverse la tempête

L'enfant sommeille
dans son landau
clochettes de pluie
fleurissent aux fenêtres
manèges et ballerines
à ses côtés
plus loin
la brume semble de lait

À travers ces vapeurs
cheminées et turbines meuglent
tirent courent avancent
et recréent le chaos
puis soudain l'absolu

Porté par la vie
ses quêtes ses désirs
vent sauvage
le corps découvre la mouvance
épouse en gestes inachevés
sa peau éphémère

Corrida Ferroviaire

Mervyn

« Qu'as-tu, Anna, lui demanda-t-il, lorsqu'ils se furent éloignés.
– C'est un mauvais présage, dit-elle. »

Tolstoï, *Anna Karénine*

Vitesse
Vitesse de vivre et de mourir
Palabres sans fin dans les arbres immobiles
Et l'espace s'anime de la vitesse gracile.
Distingués ça et là les éclairs insouciant
Font de la lumière crue un étau corrosif
La vitesse entremêle les éclats de ma vie épars.
Et au rythme incessant des carreaux traversés
Je déchire à l'infini les plaintes qui me restent
J'écoute avec désir les échos qui défilent sans arrêt
Et les fils du silence pendent avec intérêt
Jusqu'à ce que tout s'échappe
Se dissolve et se brise
Aux derniers instants muets
D'un incroyable firmament.

Quel sarcasme que le train
Un délire confondu
Avec un désir qui ne s'y soumet pas
La violence de la Lison
Meurtrière cachée
Dissimulée au grand jour
Derrière ses barreaux de vapeur et de feu
Me décime et me tue
Sans qu'on y trouve grand chose à redire
Ou à reprendre
S'il y a moquerie elle est indéniablement émise par le train
Et la valise de Ponge n'est plus au voyageur honnête
Ce que le train aurait pu apporter au cheval
Le train dévoile avec ardeur ce que l'on tentait de cacher au monde.



J'ai peur soudain que mon poème n'attire la pluie des incendiaires
Celle qui annihile les espoirs de papier
Et j'ai beau désespérer des amènes philosophies
Je confie encore mes âges aux trains d'escarpolette.
« Pour la fin de l'année on vous offrira un train »
dit une élève loin de se douter
qu'une remarque dédaigneuse peut devenir un vers
et qu'à trop considérer la vie on finit par la traverser.
J'ai besoin de découvrir, j'ai besoin de converser
Le train est une machine à convertir,
L'espace en temps, l'espoir en lumière,
Et la divinité en bohème abasourdie.
Rêveur mais sans attache, le train entre en brouillard
Comme un ogre blessé par l'infamie du givre
Et se repaît en son antre
De la brume égarée qui rôde en son bassin.

Violation illégitime des espérances trompées
J'ai souffert par trois fois les esquisses du lendemain
J'ai découvert plus vite que ne l'eût dû ma chair
les artistes factices des voix médiévales.
Déraillement sans fin des crissements légendaires
qui se répètent inlassables et fluets
sans égard pour le voyageur qui recherche la satiété
sans honte pour le trouble qu'ils ont pu causer.

J'ai les yeux aveuglés par les vapeurs muettes
Des miroirs de brouillard que reflète la réalité
Et enfermés dans le compartiment brut
J'abandonne aux destins les hasards du chemin
Stupides et aphones les chaleurs passées
Dévoilent trop tôt leur timides jours blessés
Et le rythme des espoirs
Qui s'entremêle et s'entretue
Et me rappelle en tyrsa l'avancée du chemin
En un voyage étrange se perpétue
Sans arrêt de demain où j'ai perdu ma peine.

Et je m'évertue
En silence
A pousser
Mes cris de verre et d'améthyste.

Sans que la neige autour
Le givre aux alentours
La glace et les flocons
La pluie et le vent d'Ouest
N'arrivent au trépas
Des jours de ciel qui les ont engendrés.

Monstre divin où seuls les géniteurs ont part à la faute originelle
Tu avanças sans le savoir dans les pluies diluviennes
Sans qu'aucun de tes ennemis ne daignât t'apparaître.
Et tu rentres, éternellement, en des vapeurs de gel
Qui font désespérer les plus rageurs de tes zélotes romanesques.
Quelle histoire et quel avenir pour une telle entité que la tienne ?
Es-tu difforme ou suranné, précurseur ou détestable ?
Tu es le titre de ma vie, et la gloire de mes soupirs,
Et j'ai créé en toi ce que j'aurais voulu voir sous tes mains
D'acier, qui plongent sans relâche dans la terre humide ou sèche
Dans les jours las ou radieux,
Dans les ciels de méandres.

Paysage, présage ou pré-texte,
La corrida sans fin se joue contre nous
Et Karénine perd, encore une fois,
Qui connaît son histoire sait qu'elle regarde l'horizon,
Lorsque la mort glacée lui prend passions et drames.
Compréhensible tu ne l'es qu'au prix des efforts de ceux
Qui interprètent ton passage d'âme trop légère
Et si nous sommes passagers dans les ondes du Midi,
C'est que l'arrêt désirable et trompeur
N'en a que trop déçu de passants voyageurs.

Et j'entends ta voix qui ne cesse pas
Tes pas qui ne cessent plus
Ton rythme effréné qui repart soudain et sans attache
Dans la tempête sourde qui s'abat sur mon cœur
Et je repense à Anna, aux désirs infinis qui firent naître le jour
En son cœur et en ses mains, blanches et sensibles.
Dans l'orage noir des jours de ta mélancolie,
Tu ne te demandes plus qui tu es, où tu penses apparaître,
Et j'entends sans arrêt ta voix de pluie
Qui ne cessera jamais.

Voyage sans retour

Nicole Barrière

C'est à la tombée de la pluie, à l'aube
que la voie se confond à la brume
rail gercé de givre
la loco vire au rude
les voyageurs condensés aux vitres des wagons.

Au creux du temps, les minutes contaminent l'éclair
on sait que l'on s'éloigne, vite, au plus vite
un sans retour de l'existence et de l'âge
un tableau de bord insensé

quel matin marcheur résiste à ce passage
la vitesse du son traverse les sentiers de garrigues
les orges déployés à vif
au fond des champs, la terre n'a pas dit mot
des terriers noirs, compartiments d'angoisse
des ramures pourpres, wagons-lits des passions
l'air ratisse le vent du rapide
l'éclair d'acier dans la clarté moite, miroite de couleurs drues
alarme de ballast
alarme vive à cette heure du vent cru d'ouest
l'eau verte court sur la caillasse
vers un peuple d'oiseaux sans liberté

saison frileuse du partir
de vieil hiver en sa destination inconnue:
la pluie bat sous le galop des nuages
comme le cheval blanc égaré du futur.

Souvenirs de fumée

Mireille Jacquet

Ses rêves étaient encore empreints du crépitement des flammes et de l'odeur du charbon. Même des dizaines d'années après ! Aujourd'hui, il avait une voiture à vitesse contrôlée et itinéraire règlementé, roulant au biocarburant. Compte tenu de la distance domicile/travail, il avait le droit de faire un certain nombre de kilomètres dans l'année. Sinon il devait prendre le train.

Pour les petits trajets, il prenait le TATC : tram automatisé trajets courts ; sinon il prenait le TLD : train longues distances, hyper rapide, aseptisé, mais gardant toujours une présence humaine au poste de pilotage. Les gens ne faisaient plus attention au paysage, pas plus à leurs voisins. Et André n'osait pas dire qu'il se souvenait avec mélancolie des trains d'autrefois. Il serait passé pour un rêveur. Il pouvait s'extasier sur le progrès technique réalisé ces vingt dernières années en se promenant dans les musées, mais plus de nostalgie aurait provoqué des quolibets de tout son entourage. Même le TGV lui semblait aujourd'hui convivial, parce qu'on essayait de le personnaliser, parce qu'on y gardait des espaces de rencontre et que l'on voyageait encore à plusieurs.

André n'avait qu'une issue de secours : les souvenirs cachés dans ses rêves, et une petite boîte en bois. Son père avait été le « mécano » de la 230 G, la dernière locomotive à vapeur d'origine encore en fonctionnement. André avait eu le privilège rare de l'accompagner sur un trajet entre la gare de Noisy-le-sec et la gare de l'Est.

Le petit garçon avait vu son père envoyer des pelletées de charbon dans le foyer de la loco. Il comprenait les callosités des mains paternelles. C'était une vie rude, même si la 230 G ne sortait plus que pour l'apparat. Mais quelle fierté et quel bonheur dans les yeux du chauffeur et du mécanicien ! Quelle complicité entre ces deux hommes !



Après avoir fait hurler le sifflet, chant assourdissant de la machine, il avait eu le droit de s'approcher du bord, bien tenu par son père. En voyant défilé le paysage citadin, il avait ressenti une grande paix intérieure. Malgré le bruit, malgré les trépidations, malgré l'odeur et la fumée !

Quelquefois, dans ses rêves il se mettait à pleuvoir. Pourtant, il faisait très beau lorsqu'il avait accompagné son père. En ouvrant les yeux, il s'apercevait que ce n'était pas la pluie, mais ses larmes...

Alors il se levait furtivement. Il se dirigeait vers sa commode, celle à laquelle nul n'avait le droit de toucher. Il y prenait une petite boîte en bois. Parfois, son petit-fils venait le retrouver, pour découvrir le trésor de l'aïeul : une paire de lunettes. Les lunettes de cheminot du père d'André ! L'un et l'autre souriaient. En regardant le garçonnet, André retrouvait le regard de son père, et il était heureux. Il existait encore des enfants qui se mettraient à courir s'ils entendaient un sifflet d'autrefois, pour voir passer un mastodonte d'acier, porteur de rêves...

Rain Away

Coralie Berhault

Vers l'horizon funèbre
Le train roule à grands cris
Et battu par la pluie
Traversant les ténèbres

Le petit train des hommes
Tout perlé de sueur
Blottit dans ses vapeurs
Se cache des fantômes...

Dans ses wagons dorés
Bercés par le voyage
Et les vents de l'orage
Dorment les passagers

Ils ignorent la pluie
Qui frappe à leur fenêtre
Comme le font les spectres
Qui s'éveillent la nuit

Ils ne voient pas les gouffres
Les abîmes sans fond
Peuplés de noirs démons
Qui gisent dans le soufre

Et seul face à la lune
Le petit train des hommes
Traverse les royaumes
De l'enfer nocturne

Quand soudain son regard
Lointain et fatigué
Surplombant la vallée
Se pose sur une gare...

Trains d'ici

Viviane Ciampi

Sûr que d'ici le présent accélère de la vitre tu ne vois que ses jambes les prés ondulent bourrelets de beauté où tout s'équilibre pousse le cri de la nature que la vapeur étouffe l'escargot des wagons glisse le long du rail embrasse le néant pluie sur les ailes d'une mouche pluie sur les mots qui voyagent pluie sur les cendres et leur mémoire les talus défilent le gris à l'air gris la bouche d'un voyageur inconnu a l'air de trembler elle tremble en effet tu voudrais poser tes lèvres sur les siennes ainsi le jour cesserait de remuer dans l'inutile la vitesse épouserait la lenteur toucherait la structure du rêve on partirait de ce point de ce lieu mouvant alors tu dessines du doigt un apôtre sur la buée de la vitre dieu sans billet s'engouffre irrite sa fièvre ausculte les signes l'air d'un contrôleur le masque de l'austérité sur son visage tu l'aperçois dans la pluie qui descend goutte à goutte il gratte les mélanomes du monde en fureur exaspère

un
mince
bout
d'univers
taillé
à
la
mesure

des poteaux électriques les trains à vapeur dans leur rauque murmure roulent vite trop vite ils s'enfuient toi dedans comme une vie qui s'exhale ainsi dans l'air l'or du temps s'écoule vient la saison des tunnels immenses et toujours sur eux des larmes très froides.

Deux ombres...

Thanh-Vân Ton-That

Deux ombres qui s'étreignent
Au bout du quai de brouillard
Les lumières frissonnent

La lune se repeigne
Avec l'air un peu hagard
D'un très vieux téléphone

Les rails qui se dérouillent
Feron des nœuds de ferraille
Pour attacher nos mains

Mon cœur part en citrouille
Les nuits couleur de muraille
Quand j'ai raté mon train

Gare à soi

Lucien Francoeur

souvenirs rapides
Via Rail Montréal-Vancouver
en train de lire Cendrars
ses voyages au bout du monde
& j'entends deux troubadours
jouer le P'tit train du Nord
et ainsi déraille le réel absolu
en une extase mouvance de rails
bienvenue à bord de l'Occident Express
partir pour la gloire vive toute d'ivresse
et d'amour libre en flower power
Transe-Love Railway d'éternité
à jamais retrouvée
et je me remémore le Bison Ravi
qui dans ses textes de vitesse
révèlent son désir de train de vie
ceux de jour comme ceux de nuit
ceux de nulle part comme ceux d'ailleurs
plus tard je lirai Dharma Bum de Kerouac
qui dans ses premières lignes
nous entraîne à bord
d'un train illégal sous la pluie
vertige de frayeur magistrale
et enfin je me demande bien
où vont les âmes d'acier
de ces trains oubliés
immémoriaux et légendaires
trains d'enfer et trains d'enfance
trains de bruine et de brumes
et que deviennent les âmes
de ces passagers de fortuité
puis me perds dans les réminiscences
destination Coltrane en jazz-amour suprême
dernier train pour le paradis tous a bord
avant que votre ticket ne soit révolu !

Araignées scintillantes au-delà des gouffres

Timothée Rey

Manuel, rappelant bizarrement l'Ermite du Tarot de Marseille à cause de la lanterne haut levée dans sa main gauche, cogne d'une mailloche méticuleuse les roues de la Symphonie 111-35, écoute le son que rend le métal encore froid, contourne l'avant de la monstrueuse locomotive, effectue la vérification symétrique sur l'autre flanc. Pas de problème. Puis il fait un second tour, cette fois pour remplir les boîtes à graisse de l'embellage, de la coulisse et des roues à l'aide d'une burette à long col.

On lui tape sur l'épaule. Manuel se tourne à demi. Francis le Louf, son poteau et collègue chauffeur de route, est revenu du Bureau de la Feuille, il lui tend une tasse de café bouillant. Manuel accepte en remerciant d'un hochement de tête, avale le breuvage à petites lampées circonspectes avant de rendre la tasse au chauffeur, qui s'enquiert, la voix comme toujours un peu étouffée dans sa barbe en nuage :

« Ça y est ? »

— Presque. Du nouveau ? »

D'un coup de menton – un menton également velu, moins toutefois que celui de son coéquipier –, Manuel désigne la feuille de route que Francis tient pliée dans sa main aux pores incrustés de charbon.

« Ouais. Au kilomètre 347, sur Ferréoune, juste avant le pont de Porphyre, une nuée d'araignées-diamants signalée par Charlot et Petit-Louis, qui revenaient d'Amubal. Heureusement, z'étaient sur la vieille *Euryale*. La machine a réagi fissa, ils les ont distancées en un rien de temps.

— Épais, le nuage ?

— Je veux, mon neveu.

— Bon. On fera gaffe.

— Sûr, qu'on fera gaffe ! Je lance le feu ?

— Vas-y. Il me reste juste à graisser la tête de bielle, là, et on pourra aller remplir. »

Le chauffeur saute sur le marchepied pour gagner la cabine familière ; il prélève trois brassées de petit bois dans un placard sur le côté du tender, actionne du pied l'ouverture de la porte du foyer, elle bâille, il dispose ses brindilles, jette une pelletée de charbon, balade une allumette – embrasement subit –, ajoute du charbon, et encore, largement. Le feu pousse un feulement grave, qui monte crescendo. Les gaz de combustion se ruent dans la chaudière tubulaire, l'eau se transforme en vapeur, aussitôt stockée dans sa chambre blindée. Un œil sur le manomètre. La pression grimpe rapidement, 8... 14... 19... 22 atmosphères.

Manuel, le mécanicien, après avoir allumé la grosse lanterne à acétylène, œil bleuâtre et globuleux serti au milieu du carénage avant, saute à son tour dans la cabine. Sans même échanger un regard avec lui (à quoi bon ? ils se con-

naissent trop bien pour cela), Francis tourne le volant du régulateur. La vapeur s'engouffre dans les surchauffeurs et, atteignant les 320 degrés, parvient dans les tiroirs latéraux, où attendent les pistons. Qui s'éveillent.

Une toux presque animale se prolonge en une vaste expiration. Les bielles, dans un grincement, entament leur va-et-vient. D'autres ahanements se succèdent, matérialisés en bouffées de fumée à l'odeur acre, épaisse. La puissante *Danaé* s'ébroue, hésite, se met en mouvement, quitte lourdement son hangar, dont deux employés ont fait coulisser la porte.

Dehors, dans la nuit brouillonne, il s'est remis à pleuvoir, hachures obliques révélées par le faisceau de la lanterne. Le jour ne tardera pas à se lever ; malgré leur pelisse et leur bonnet de laine doublé de cuir, les coéquipiers le sentent à ce froid collant qui souvent précède l'aube. Francis guide le monstre jusqu'au dépôt de charbon – où le tender est empli à ras de minerai poudreux –, le positionne ensuite sous l'immense cylindre du château d'eau ; le mécanicien manœuvre la trompe de tôle coudée qui distribue l'eau, cinq mille litres s'abîment, rugissants, dans les flancs du tender. La *Danaé* prend place sur la plaque tournante, la plateforme circulaire pivote afin de les faire accéder à la bonne voie, puis, après renversement de la vapeur, la locomotive effectue un bref parcours en marche arrière, pour rejoindre le train de wagons à bord desquels montent déjà les voyageurs, des Errantes et des Errants emmitoufflés dans leur houppelande, sous la haute verrière obscure qui domine la halle de la station de Saint-Blaise-Près-les-Gouffres.

Francis a freiné en douceur. La locomotive s'immobilise, quasi au centimètre près, là où il le désirait. Manuel saute sur la voie, assujettit avec soin les crochets d'attelage de la *Symphonic* au wagon de tête, sans oublier de raccorder le conduit pour le frein Westinghouse et celui qui permet le chauffage de l'ensemble des wagons. Le mécanicien va ensuite échanger quelques blagues avec César, le contrôleur – qui arpente le quai en tirant des ronds de fumée de sa bouffarde en faïence, comme une réplique miniature et bipède de la locomotive –, et regagne bientôt la cabine. Les lampistes quittent les wagons où ils ont allumé les lanternes. César, perché sur le marchepied, donne le signal du départ, deux coups de sifflet à roulette.

En réponse, Manuel ouvre une soupape et la vapeur chante, suraiguë. Puis il actionne le volant du régulateur. Les deux hommes chaussent leurs lunettes de route tandis que la *Danaé* s'ébranle pesamment, quitte le couvert de la gare, gagne petit à petit de la vitesse entre les façades des hautes demeures de schiste sculpté et de bois noir. Les signaux automatiques pivotent en claquant : la voie est libre.

Le convoi gagne de la vitesse. Francis nourrit le foyer d'une pelle régulière tandis que la locomotive file désormais un bon soixante kilomètres-heure, et accélère toujours. Ils quittent déjà la ville, traversant la lande moussue qui la sépare du premier gouffre. Les choses sérieuses vont commencer.

L'un à gauche, l'autre à droite, les deux hommes penchent fréquemment épaule et tête vers l'extérieur, histoire de scruter la portion de voie devant eux, par-delà le flanc massif de la locomotive. À chaque fois, la pluie qui semble désormais tomber presque à horizontale les soufflette avec une violence ahurissante, de brusques rafales de vent rabattent sporadiquement le panache de fumée et de vapeur mêlées, semé d'escarbilles qui parfois s'en viennent grésiller dans leur barbe. Ils guettent le signal du premier gouffre.

Là ! Un instant, le panneau réfléchissant a brillé. Manuel l'a vu le premier, il prévient son coéquipier, hurlant pour couvrir le vacarme, trépidation des biel-

les, rugissement du foyer, halètement colossal de la vapeur. Francis force le rythme de chargement du charbon, il leur faut impérativement atteindre au moins les cent six kilomètres-heure au moment de la *transition*. Il a l'impression de devenir une mécanique, ses bras se meuvent comme des pistons bien graissés, plonger la pelle dans le minerai, pivoter, nourrir la bête, plonger la pelle... Obéissant à son pied qui actionne le déverrouillage, la porte du foyer bée en mesure, la gueule d'un colosse aux dents de flammes. Il n'a plus froid, Francis le Louf, les pans de sa pelisse désormais grand ouverts. Le mécanicien de son côté consulte assidûment le tachymètre. La Symphonic tracte sans effort sa trentaine de wagons à l'allure de cent-neuf, non, cent-dix kilomètres-heure. C'est bon, ils passeront sans problème.

Un ample virage sur la gauche, une ligne droite, et voilà le poste de veille. Ils ne voient de l'homme devant la guérite que sa lanterne blanche, agitée horizontalement. Un coup de sifflet pour prévenir le gardien sitôt aperçu et déjà dépassé que, de leur côté aussi, tout va bien. Encore un tronçon droit (destiné au freinage en cas d'urgence), puis le train s'engage, assourdissant fracas de ferraille, sur le pont suspendu qui enjambe le gouffre sans fond. Vers le milieu de l'ouvrage d'art, les deux coéquipiers, tout comme chacun des passagers dans les wagons derrière eux, ont l'impression fugace de traverser en la déchirant une membrane ouatée.

Subitement, c'est le jour, un gros soleil jaune orangé plane au-dessus de l'ouest, infiltrant ses rayons biaux sous la couverture de nuages. Il pleut également dans ce monde-ci, mais c'est une bruine beaucoup plus fine que tantôt, presque une brume, dorée par le soleil. Des pélofes, oiseaux blancs sans plumes et au bec en pince à sucre, s'égaillent, effrayés par le tumulte du passage de la Danaé et de son convoi.

Ils sont passés. C'est toujours un soulagement, même après des milliers de *transitions*. Francis ralentit l'alimentation du foyer, ils peuvent perdre un peu de vitesse dorénavant. Ils laissent le pont derrière eux, s'engagent dans un défilé creusé entre deux parois de roche auxquelles la lumière de fin d'après-midi confère une chaude teinte abricot. Des végétaux translucides pareils à des amoncellements de disques d'un vert soutenu défilent, leurs contours brouillés par la vitesse. Bientôt, les parois s'écartent, le train quitte la clue tandis que la voie s'élançe au travers d'une plaine vallonnée, un patchwork de champs ocre jaune, pervenche ou olive, moucheté de petits bois aux longs arbres plumeux. Ce paysage, dont les couleurs sont comme vernissées par la pluie et le soleil descendant au ponant, appartient au Cariatoul, le continent sud d'un monde que ses ha-bitants nomment l'Ormen. Le convoi traverse parfois des hameaux de maisons basses aux toits de lauzes, disposées en cercle autour du beffroi conique du Chanteur des Eaux ; de loin en loin, dans les prés, de gros batraciens anxieux beuglent, cou tendu, au passage du train.

Sur ce panneau, trois rectangles se chevauchent. Le signal annonçant une ville. Déjà Scaravèse. Ils ont bien roulé. Les rangées de logements collectifs des faubourgs défilent de part et d'autre du train, la voie croise des routes où patientent, derrière les barrières des passages à niveaux, paysans à pied, camions-bicyclettes et véhicules attelés de batraciens de trait. Des ouvriers en vareuse rouille, heureux d'avoir fini leur journée de travail, saluent le convoi de la main.

Francis cesse de nourrir les flammes, Manuel pèse sur le levier de frein, grincements, étincelles sur la voie. Un aiguillage fait tressauter locomotive et wagons, ils entrent à petite allure dans la halle de la gare de Scaravèse, où de

massifs piliers en bois d'aléapigre portent haut un toit de bardeaux plats. La *Danaé* est décrochée pour se refaire en charbon et en eau ; lorsque, ensuite, elle va pour regagner la halle et ses embarcadères, Manuel remarque un tableau si frappant qu'il immobilise la machine. Francis se tourne vers lui :

« Ben alors, Manu ? »

— Regarde sur la voie de gauche. »

Le chauffeur s'exécute et pousse un sifflement, tandis que le mécanicien serre le frein ; tous deux sautent à terre. Autour d'un wagon immobilisé sur une voie de garage s'activent six ou sept agents de maintenance. Ils font sauter, à patients coups de burin, l'étrincelant cocon qui enveloppe – ou plutôt, qui ligote des boggies au toit –, tout l'arrière du véhicule. Ce sont des filaments épais, enchevêtrés les uns aux autres, on dirait une pelote de cordes en givre.

En langue-du-rail, Francis hèle un des types :

« C'est le dernier wagon de l'*Euryale*, pas vrai ? »

L'employé, mégot au coin des lèvres, répond sans cesser de manier ses outils.

« Ouais. Z'ont eu chaud. Mais y a pas eu de victimes... En fait, l'*Euryale* s'est pris une fin de nuée. Vous allez vers Porphyre ? »

— C'est ça. On nous a déjà prévenus, à Saint-Blaise. Le chef de gare a envoyé les bouteurs ?

— Y a bien deux heures qu'ils sont partis. Doivent revenir de Ferréoune, maintenant. »

Portant deux doigts à leur bonnet de cuir, les coéquipiers se détournent, regagnent la *Danaé*. Francis se mâchonne les lèvres.

« T'en penses quoi ? »

— Le chef de gare a fait ce qu'il fallait. On peut poursuivre, non ? »

Néanmoins, lorsqu'ils rejoignent la halle, ils se font confirmer par le Bureau de la Feuille local que les artificiers, les bouteurs comme on dit chez ceux qui font la route, sont en effet allés disperser à l'explosif la nuée d'araignées-diamants. Ils pourraient attendre leur retour pour en avoir la certitude définitive, mais ils ont un horaire à respecter du mieux qu'ils le peuvent, et ont au demeurant pleine confiance dans la capacité des gars à dégager le passage.

Le train quitte la halle. Avant peu, les faubourgs de Scaravèse disparaissent vers l'arrière, dans la pluie qui connaît un regain de force. Un incendie humide semble désormais embraser la campagne, un éblouissement cuivré sature les nuages en lambeaux, les collines, les vallons, les bois et les villages qu'ils traversent. Même le panache de fumée et de vapeur rejeté par la cheminée a pris une teinte rougeâtre. Le gros soleil à son déclin apparaît par instants dans un nid de buées.

Deux stations plus loin – Fipiun-le-Bas d'abord, puis Gorjiver, où ils ont croisé la machine des bouteurs, lesquels leur ont assuré avoir réussi à disperser les araignées –, et alors que le crépuscule se fond peu à peu en une pénombre terne, ils aperçoivent le signal de transition. La *Danaé* met les bouchées doubles comme Francis charge du charbon à une cadence folle ; le tachymètre indique de nouveau près de cent-dix kilomètres-heure. Manuel entrevoit une femme balancer sa lanterne blanche, raide devant sa guitoune. Ils parviennent au pont, un viaduc de pierre et de brique cette fois. L'impalpable sensation de franchissement d'une membrane. Et c'est le matin, sous un ciel bleu violet complètement dégagé. Le soleil, plus petit et plus pâle que celui de l'Ormen, semble avoir fait un saut gigantesque, regagnant l'est en un instant.

Le convoi s'engage dans une vallée qui, entre deux escarpements abrupts,

creuse le plateau des Alétides – ils sont désormais sur ce monde nommé Ferréoune, au cœur du montagneux continent de l'Ézadrée. Francis cesse d'alimenter le foyer, Manuel freine progressivement : ils viennent de voir le signal, un escalier stylisé, notifiant la proximité de la Grande Écluse. Ils font halte à la station d'entrée, bâtiment de pierre bleue adossé à la vertigineuse muraille du barrage. Les Errants qui voyagent à bord des wagons en profitent pour aller se rafraîchir ou boire une bière-de-baies à la Buvette de l'Écluse ; désarrimée, la *Danaé* va se réapprovisionner en eau et en charbon.

Devant eux, sur la voie, en attente d'être prise en charge par l'ascenseur, stationne une petite loco-mille-pattes – ce curieux mode de propulsion est parfois encore utilisé dans les régions reculées de Ferréoune, même depuis que les lignes intermondes ont favorisé la diffusion en Ézadrée de la roue motrice. De courtes béquilles articulées en acier, nombreuses, actionnées par autant de bielles, poussent à tour de rôle sur un bas-côté spécialement aménagé. Le rendement en est faible, mais la tradition garde un poids certain chez les Ézadréens.

Manuel, mailloche en main, inspecte derechef les roues ; il remplit les boîtes à graisse. Ensuite, son collègue et lui vont avaler une omelette et une part de tarte aux pigeolies dans la salle de repos des Roulants. Pendant ce temps, les trente wagons que convoyait jusqu'alors la *Danaé* sont attelés à une robuste mais lente locomotive à crémaillère, qui les hisse jusqu'au plateau, huit cents mètres plus haut.

Quand les coéquipiers reviennent à leur machine, la loco-mille-pattes a été élevée jusqu'au sommet de la première tour. Au signal, tous deux font avancer la Symphonic jusqu'à la plateforme mobile, sur laquelle ils descendent pour enclencher le système d'arrimage des roues. Un coup de sifflet long, un court, un long. Le piston colossal, actionné par l'énergie hydraulique du barrage, se met à pousser. L'ascenseur monte en silence à l'intérieur de sa tour de pierre. Cent mètres plus haut, la *Danaé*, Manuel et Francis débouchent sur le premier des huit paliers. Les deux hommes libèrent les roues et font prudemment avancer l'engin sur le bref tronçon de voie qui, longeant le vide, mène à la tour suivante.

Ils mettent longtemps à parvenir au huitième palier. C'est du moins l'impression qu'ils ont, eux qui ne vivent que pour l'ivresse de la vitesse et le souffle de la vapeur, offrant leur visage au vent de la course et à la violence des éléments, pluie, neige, brouillard givrant... C'est en tout cas une délivrance pour eux que de débloquer une dernière fois les roues de la *Danaé*, avant de gagner la station de sortie.

Manuel raccroche la Symphonic à ses wagons qui attendaient le long d'un quai, le contrôleur siffle le démarrage, et les voilà promptement repartis, accélérant sur le vaste plateau des Alétides. Le soleil gagne petit à petit son zénith, cependant qu'ils roulent bon train entre les crêtes, les pics, les dents comme suspendues dans la lumière précise, au-dessus du plateau. La voie dessine des courbes très ouvertes, afin d'éviter la langue crevassée d'un glacier ou la noueuse épaupe d'un contrefort. Des viaducs de pierre enjambent cent torrents et cascades. Le convoi côtoie des précipices ouvrant sur des précipices, traverse des forêts de conifères nains. Au détour d'un bosquet, un ascupreil, gros mammifère qui évoque l'assemblage d'une chèvre et d'un rhinocéros, les regarde passer, figé par la surprise. Des piaoulons vibrants, oiseaux coureurs à la tête rejetée en arrière, accompagnent un moment le train à la faveur d'une ligne droite. Comme d'habitude, des voyageurs leur lancent des quignons de pain par les fenêtres.

La station suivante s'appelle Farlagomch, un village de montagnes constitué de centaines de bories de gneiss bleu plus ou moins hauts et larges, éparpillés au milieu d'une prairie en pente. Manuel procède au rituel de la recharge en eau. Pour le charbon, en revanche, il faudra attendre le monde suivant ; ce n'est pas un problème, ils en ont suffisamment stocké lors de l'arrêt à la Grande Écluse. Tous deux connaissent par cœur la voie et ses contraintes.

Durant la courte halte, un groupe de grands et maigres Errants est descendu, accueillis par des villageois de même taille et corpulence, tous vêtus d'un goncha bistre serré par une ceinture rouge ; personne n'est monté. Le train se remet en route, sa cheminée lâchant un panache plus dense que jamais dans l'air froid des altitudes.

Comme ils s'approchent du pont vers Porphyre, Manuel et Francis scrutent de plus en plus souvent les hauteurs, en avant du train. Ils ont beau avoir reçu l'assurance que tout allait bien lors de leur rencontre avec les boteurs, en gare de Gorjiver, ils savent qu'on n'est jamais assez prudent, et que la vigilance est la qualité première des Roulants. Et ils ont bien raison.

C'est Manuel qui les repère d'abord. À force de fouiller des yeux les profondeurs violettes du ciel, il croit entrevoir une étincelle, au-dessus de cette mince crête étirée, sur la gauche de la voie. Il n'est sûr de rien, d'abord. Jusqu'à ce qu'il en aperçoive d'autres, pareilles à des clignements d'étoiles en plein jour. En quelques instants, elles sont des milliers à brasiller, comme si des vaguelettes, là-haut, s'étaient mises à refléter la lumière du soleil. Une nuée, qui paraît bel et bien se décaler du côté du nord-ouest... dans la direction même vers laquelle fonce le convoi.

« Le Louf ! Des araignées !

— Nom de Dieu ! Où ?

— À gauche. Loin au-dessus, pour l'instant. Mais j'ai l'impression qu'elles descendent. On va croiser leur route si elles continuent dans la même direction. (Manuel réfléchit, le temps que Francis vienne jeter un coup d'œil sur la nuée d'araignées). On est à combien du pont ?

— Plus très loin. Je viens de voir le panneau : kilomètre 328. Et le pont est au 351.

— Hmm... 23 kilomètres. C'est jouable ?

— Y a pas des masses de courbes avant le pont. Si on pousse la mignonne à 120, on doit pouvoir y arriver. Ça nous laisse dans les onze ou douze minutes.

— Point de vue charbon ?

— On est large.

— Ce qui m'inquiète plus, c'est les Errants, là-dérrière. Vaudrait mieux qu'on soit sûr de notre coup. Parce que sinon, on peut encore rebrousser chemin.

— Et se fader l'Écluse un deuxième coup, tout ça pour rien ? Non, non, on y va !

— C'est pas pour rien qu'on t'appelle le Louf, toi. Bon... Remarque, moi non plus, j'ai pas trop envie de renverser la vapeur. Allez, maestro, chauffe-nous la belle ! Et croisons les doigts. »

Par pelletées fiévreuses, Francis gorge le foyer de minerai, en même temps que Manuel fait pivoter à la limite de la prudence le volant du régulateur, sans quasiment quitter le manomètre et sa zone rouge du regard, accordant à peine un coup d'œil au ciel, de temps à autre, pour estimer la progression de la nuée d'araignées au-dessus d'eux.

La *Danaé* gagne de la vitesse dans un tohu-bohu abrutissant. Le mugissement forcené de la vapeur, les coups de boutoir des bielles, la vibration démente de la cabine, tout semble s'accroître de seconde en seconde, grim pant vers un paroxysme proprement volcanique. Les coéquipiers titubent, comme s'ils se trouvaient sur la dunette d'un vaisseau affrontant une tempête. Les passagers doivent eux aussi être rudoyés, dans les wagons, mais si pour l'heure ils maudissent chauffeur et mécanicien, sans doute n'y trouveront-ils guère à redire quand ils sauront à quel danger ils ont échappé...

S'ils en réchappent. Les chatolements et papillotements, sur le lapis intense, violacé, se sont singulièrement rapprochés. Malgré la vitesse folle à laquelle se rue la *Symphonic*, le mécanicien a entrevu des filaments accrochés à des pans de roc, le long de la voie. Puis, venant à leur rencontre à la vitesse de l'éclair, un panneau. Kilomètre 342. Manuel annonce :

« Plus que neuf kilomètres. On approche du signal. »

Le Louf bourre avec frénésie le foyer de combustible. Il règne une chaleur infernale dans l'habitacle. Manuel sent l'ivresse le gagner, une excitation fébrile qui le grise et l'abasourdit. L'aiguille du manomètre, secouée de saccades, flirte de plus en plus avec la zone « danger ». La *Danaé* donne l'impression bondir au-dessus des rails, elle va décoller, prendre son essor, laissant le plateau loin en contrebas et, tractant toujours sa théorie de wagons, franchir avec la grâce sinueuse d'un dragon le prochain gouffre, par la seule vertu de son élan démesuré !

Subitement, par-dessus le vacarme, un *clong* ! fait résonner la locomotive comme une cloche, elle a un soubresaut de cheval rétif. Un coup d'œil vers l'avant suffit à Manuel. Un filament miroitant s'est collé le long de la machine à vapeur. *Clong* ! *Clong* ! D'autres encore ! Le convoi se trouve juste à l'aplomb du nuage. Au-dessus des coéquipiers, de part et d'autre du panache que crache la *Danaé*, le ciel fourmille d'éclats éblouissant, des feux évoquant un stupéfiant et terrible joyau d'air et de lumière. La peur gagne d'un coup Manuel, sans prévenir, une marée. On aurait dû faire demi-tour. On ne passera pas.

Alors il voit. Le signal de transition. Qui a déjà filé vers l'arrière. Et semble-t-il immédiatement après, la guérite. Pas de veilleur. Sans doute est-il resté à l'abri, attendant que le danger soit passé. Pas le temps de vérifier. La ligne droite. *Clong* ! *Clong* ! *Clong* ! Les heurts se succèdent, ébranlent la machine.

Ils s'engagent sur le pont. Un splendide ouvrage tout en poutrelles d'acier, qui se met à vibrer et à ferrailer au passage du convoi. Cette impression familière qu'ils déchirent une peau, puis une douche cinglante s'abat sur eux, alors même que la lumière s'assombrit brutalement. Les voilà sur Porphyre, dans la plaine humide d'Ongraün-Chail. Ils ont réussi.

Manuel tourne aussitôt le régulateur en sens inverse. Francis se redresse, prenant appui sur le manche de sa pelle ; des rigoles de sueur et de pluie dessinent un masque étrange sur son visage noir de charbon. De concert, pendant que le train ralentit sensiblement, ils relèvent leurs lunettes.

« C'était juste, le Louf.

— Juste, mais faisable.

— Pffou ! En tout cas, ça m'a épuisé, c't'affaire...

— Et moi donc ! »

Affrontant les bourrasques glacées de l'averse, Manuel se penche au-dehors pour tenter d'évaluer l'état de la *Symphonic*. La cheminée arbore dorénavant un étendard figé, des filaments qui luisent sourdement dans la clarté un peu verte des nuages bas. Des amas fibreux se sont collés çà et là, sur les



soupapes et les irrégularités du corps de la machine à vapeur. Par chance, il semble bien que ni les bielles, ni aucun mécanisme latéral n'aient été touchés. Le mécanicien lance la main, attrape par une patte le cadavre racorni d'une araignée-diamant, qu'il propose avec un sourire biais à son collègue :

« Un petit souvenir ?

— Berk ! Jette-moi ça, Ducon ! Quand je pense qu'elles avaient soi-disant été dispersées.

— Peut-être une autre nuée ?

— Va savoir. »

Le convoi roule à présent sur un trestle-bridge très bas, un assemblage de poutres à peine dégrossies, d'apparence précaire – mais ils le savent, d'expérience, d'une solidité à toute épreuve –, qui serpente au-dessus d'un vaste marécage piqué de roseaux-tigres et d'asphuroménées. Un essaim d'ilobises, ces fleurs à parachute, tournoie follement au ras des eaux. De loin en loin se dresse un bosquet d'éoliennes, signalant un village qu'ils ne distinguent pas, à cause des rideaux de pluie et de l'éclairage crépusculaire – alors qu'on doit être, d'après le tableau de conversion, aux alentours de quinze heures. Des éoliennes et des moulins, on en rencontre beaucoup dans les parages, Porphyre est un monde de vent et d'averses, avec peu d'étendues marines, et presque aucune montagne.

Au moment où ils entrent à petite vitesse dans la gare de Chalume, une agglomération de moyenne importance, ils entrevoient un tsalab porphyréen, un de ces altiers trains à voiles, tiré par sa locomotives majoritairement en bois, qui porte quatre mâts inclinés de chaque côté, la toile claquant au rythme des bourrasques. Chaque wagon a ses propres grément et voiles en forme de rectangle. Le train s'éloigne sur une voie perpendiculaire, acquérant très vite une allure soutenue. Comme il disparaît dans les lointains pluvieux, Manuel se dit qu'une fois dans sa vie, il aimerait bien essayer. Ce doit être plutôt sportif à conduire comme engin.

Quoique du sport, il en ait eu sa part, aujourd'hui. Après avoir décroché la *Danaé* puis l'avoir fait avancer sous l'abri d'un hangar de maintenance, il l'examine anxieusement sous toutes les coutures, à la lueur de sa lanterne, la palpant, jouant de la mailloche afin de déceler d'éventuelles failles dans le métal. Il procède à un graissage scrupuleux, pour la confier ensuite, non sans leur délivrer vingt conseils inutiles, aux gars de l'équipe d'entretien, qui la libéreront des filaments récoltés tantôt. Quant à lui, après un passage au Bureau de la Feuille – où il pique une belle colère devant la réticence du sous-chef de gare à envoyer des bouteurs au-delà du pont, afin de régler une bonne fois cette histoire d'araignées-diamants –, il se dirige vers les douches. C'est la Coupure. Son collègue et lui ont droit à six heures de repos avant la reprise.

Une assiette de soupe où trempent de gros icebergs de pain mou, un verre de vin noir des Avoluyres, la rédaction du rapport de route, puis, refusant la partie de cartes qu'engagent ses collègues Roulants, il va se pieuter.

Pourtant, malgré sa fatigue, Manuel mettra un long moment à trouver le sommeil. Le mécanicien sait que, lorsque dans un moment Francis viendra se coucher dans la spartiate chambre mitoyenne, son pote chauffeur connaîtra le même problème. Ce qui leur manque, quand ils descendent et regagnent le monde des hommes, c'est le roulis régulier, vigoureux et enthousiaste, le swing irrésistible de leur *Danaé*. Le souffle, la chaleur, la musique de leur machine. De leur amour. De leur vie.

Les auteurs

Éléments bio-bibliographiques

Nicole Barrière

Poète et sociologue, elle a publié de nombreux recueils de poésie (*Longue vie à toi, marcheuse de l'impossible* ; *Les ombres de Kaboul* ; *Les ombres et le feu* ; *Trapèze sur le sable*). En s'engageant pour les femmes et la paix, elle a lancé en 2001 un appel aux poètes du monde entier : « 1001 poèmes pour la paix et la démocratie en Afghanistan » qui s'est concrétisé par la publication de trois anthologies en français et en persan. Elle défend la francophonie, les langues et les cultures menacées en participant activement à la Nouvelle Pléiade. Elle travaille avec des vidéastes et des plasticiens, collabore à des revues de poésie et organise de multiples lectures dans les associations qu'elle dirige (du côté du pont Mirabeau...).

Coralie Berhault

Étudiante en Lettres modernes à Clermont-Ferrand, elle a publié trois recueils de poésie : *Le Chant de l'Ange Déçu (ou le Sang de l'Ange déchu)* aux éditions SDE en 2004, *Crépuscules de l'Âme* en 2005, et *Les Soupîrs d'Athamor* en 2006.

France Boucher

Elle vit à Montréal, au Québec. Depuis 1989, elle fait paraître des chroniques littéraires et des poèmes dans diverses revues et anthologies. Elle publie aux Écrits des Forges *Le temps au passage* en 1998, *L'espoir autour du cou* en 2000 et *Sur l'échiquier en émoi* en 2003, coédité par Le Temps des Cerises. Elle codirige le numéro de la revue *Arcade* sur « Le sacré » en 2004 et fait partie du comité de rédaction de la revue *mouvances.ca*, depuis 2006.

Viviane Ciampi

Cette franco-italienne née à Lyon mais qui vit en Italie où elle écrit (poésie, théâtre, essais, articles), traduit et se traduit dans les deux langues. Elle participe depuis 1988 au Festival International de Poésie à Gênes comme traductrice et interprète et collabore avec l'Alliance Française de la même ville. Elle est rédactrice dans la revue d'Art et Culture « Icaro » et collabore au site *filidaquilone.it*.

Aimée Dandois-Paradis

A été journaliste, animatrice à la télévision communautaire, enseignante. Elle a été la présidente de la société des écrivains canadiens (maintenant la société des écrivains francophones d'Amérique). Elle est vice-présidente de la SLL et secrétaire trésorière à la Fondation lavalloise des lettres. Membre de jurys littéraires (Brèves, Écrivains francophones d'Amérique) elle a fondé Les Éditions lavalloises en 1986. Elle a conçu et réalisé *La première nuit de poésie*, à Laval, en 1986. Elle a publié chez CIDIHCA deux recueils de poésies : *À corps et à cris* en 1998 et *Sang des mots* en 2004.

Lucien Francoeur

Né à Montréal en 1948, Lucien FRANCOEUR est reconnu pour ses disques de rock en solo ou avec le groupe Aut'Chose, de même que pour son travail d'animateur radiophonique. Ses chansons ont paru sous le titre Rock-désir. Il a publié plusieurs livres de poésie, dont *Snack-bar*, *Drive-in*, *Les Néons las*, *À propos de l'été du serpent*, *Les Rockeurs sanctifiés* (prix Émile-Nelligan), *Perfecto Nuit*, *Une prière rock*, *Ne cherche rien/Ailleurs qu'ici*, *Express pour L'Éden* et *Exit pour nomades*, qui a prêté son titre au film de Pierre Bastien sur l'errance de Francoeur.

Mervyn

Titulaire d'une double maîtrise en Lettres Modernes et en Études Germaniques, il enseigne le français dans un lycée de Picardie.

Timothée Rey

Né en 1967, il enseigne les lettres-histoire dans un lycée hôtelier de la région niçoise. Fervent usager des transports en commun (dont le train, bien entendu), il a toujours refusé de passer le permis de conduire ! Il a publié quelques nouvelles et poèmes dans des revues, fan- ou webzines tels que : *Les Citadelles*, *Coup de soleil*, *Coprophanaeus*, *L'Ours Polar*, *A&A*, *Géante Rouge*, *Marmites & Micro-Ondes*, *Phénix-Mag*, *AOC*, *Notes de Merveilles*, *Éclats de Rêves*.

Thanh-Vân Ton-That

Maître de conférences à l'université d'Orléans (littérature française des XIX^e et XX^e siècles), ses recherches portent sur Proust et sur les représentations littéraires de la Commune de Paris. Principales publications : *Légende « Nuages et vent d'automne »*, *Histoires d'amour et de chevaux*, Monaco, Éditions du Rocher, 2005 ; *Le Ravissement de Lol V. Stein de Marguerite Duras : un roman de la folie amoureuse*, Nantes, Éditions du Temps, 2005 ; *Proust ou l'écriture prisonnière*, Paris, Éditions du Temps, 2000 ; *Biographie sur Flaubert, L'ermite voyageur*, Rome, Portaparole, en français et traduite en italien, 2006, récompensée par le prix de la traduction « Planeta Donna 2006, Palazzo Barberini, Roma ».

À suivre...

Des Rails #3

Le prochain numéro de la revue ne verra le jour que fin septembre, voire début octobre. Ce numéro rendra hommage à un photographe contaminé par le virus ferroviaire, et qui fêtera cette année ses trente ans de carrière : Serge Martin.

Fin septembre, il expose et s'expose à Yutz (57), entraînant dans cette aventure Suzanne Vanweddigen qui lui prête sa plume pour accompagner ses clichés. Pour l'occasion, *Des Rails* se transforme en catalogue d'exposition, offrant ainsi un aperçu des liens privilégiés qui peuvent se tisser entre l'image et le texte.

Toutes les informations concernant cette exposition seront disponibles en temps utile sur le site de la revue : <http://desrails.free.fr>

Des Rails #4, numéro de Noël 2007

[AT clôture 30/10/2007]

L'appel à textes pour le numéro de Noël à paraître le 10 décembre 2007 est en cours et sera clos le 30 octobre 2007.

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 fichiers sont à envoyer en .doc ou .rtf à Suzanne Vanweddigen (svanweddigen@gmail.com) ou Claudine Bertrand (claudine5000@hotmail.com).

Le guide de soumission des textes est disponible sur le site web de la revue.