

Kilowatts... ZERO

UN CONTE D'EDGAR PIROT

ILLUSTRÉ PAR MICHEL LAMARCHE



DUBREUIL était pour le Progrès. Chaque jour, le glissement sur la peau et le ronronnement de son rasoir lui procuraient la même satisfaction; autrefois il se balafrait continuellement le visage par un de ces gestes involontairement brutaux qu'il ne pouvait éviter.

Mais le visage disparut soudainement de la glace et le ronronnement cessa. Dubreuil réprima un juron puis songea : « Je dois avoir une sacrée bobine avec la joue droite bien rasée et pas la gauche; les copains vont rigoler ».

L'aube dispensait par la fenêtre de la cuisine une lumière encore lugubre. En soupirant Dubreuil fit glisser dans un coin du panier son rasoir momentanément inutile. Avant d'aller décrocher sa veste de cuir, il s'approcha de la fenêtre pour regarder l'heure à son chrono: 4 h 50. Près d'une heure encore avant la prise de service.

Il alla dans sa chambre. Sa femme ne dormait plus. Elle avait perçu inconsciemment les changements survenus dans le rituel des départs matinaux de Dubreuil. « Panne de courant », chuchota ce dernier en se penchant pour l'embrasser.

Il sortit. La fraîcheur de ce petit matin d'avril lui parut particulièrement délicieuse. Ce n'était pas encore le jour, les étoiles apparaissaient faiblement. « Fera beau », marmonna Dubreuil pour lui-même en poussant la grille, son vélo à la main.

Sur le trottoir, Dubreuil hésita à brancher la dynamo; la vue d'un cycliste passant sans lumière emporta la décision, d'autant que Dubreuil détestait la plainte modulée de l'appareil.

Il se mit à pédaler sans hâte jouissant de la légèreté de l'air, des images imprécises de l'aube blafarde et d'un silence absolu qui finit même par lui paraître inhabituel.

En passant devant « l'ami des cheminots », Dubreuil entrevit un lumignon posé sur le comptoir et quelques silhouettes indistinctes. Le juke-box était muet. L'homme continua à pédaler, il se sentait parfaitement heureux. Un peu plus loin, il dépassa un jeune gars qui, sur le trottoir, tripotait un moteur de mobylette. C'était un cheminot du triage que Du-

breuil reconnut. « Il n'a qu'à faire comme moi — pensa-t-il — rien ne vaut un bon vélo ». Puis ce fut une automobile sous le capot de laquelle le propriétaire disparaissait à demi. « Plus d'essence », cria le cycliste goguenard.

En tournant dans l'allée du dépôt, Dubreuil réalisa subitement que les projecteurs du triage qu'il aurait dû voir depuis longtemps étaient éteints. En même temps, sur la voie 2, il aperçut un train de marchandises arrêté au delà du panneau du kilomètre 14,770. La loco avait son pantographe baissé. Diable! Cette panne de courant, ce devait être quelque chose de grave pour que les trains, eux aussi...

— Salut!

— Salut!

Le mécanicien Dubreuil venait de dépasser la logette du gardien. Il longea le parc à combustible, bien étriqué depuis que les suceuses de kilowatts occupaient en force le dépôt. A la feuille, il n'y avait personne. La lueur d'une lampe à pétrole dansait sur le bureau du chef. Le mécano chercha son bulletin de traction sur l'angle de la table parmi ceux préparés pour la matinée: train 4375 mécanicien Dubreuil, chauffeur Fagon. Pas de surprise, c'était le roulement.

Dubreuil se mit à la recherche de la R 802. Malgré ses vastes vitrages, avec l'encrassement, la rotonde conservait plus longtemps qu'ailleurs l'ombre de la nuit passée. Le centre, découvert, apparaissait à présent comme un puits de lumière. Quelques hommes, appuyant sur les barres de secours, orientaient la plaque vers la voie de rentrée et, parmi eux, était le sous-chef de feuille.

La manœuvre était terminée. Dubreuil s'approcha :

Plus d'essence ?





Je te promets de te faire nommer chef-mécanicien.

— Bonjour chef ; j'ai trouvé le bulletin dans votre bureau.

— C'est bien ; mais ça ne servira pas à grand chose, tu ne pourras pas sortir ! Le mécanicien ouvrit des yeux ronds.

— Pourquoi ? A cause de la panne de courant. Avec nos chaudrons ça ne nous gêne guère.

— Ce n'est pas une panne.

— Pas une panne ?

— Ecoute bien, Dubreuil. As-tu vu des automobiles ce matin ?

— C'est-à-dire que j'en ai vu une, arrêtée ; le conducteur avait des ennuis mais vous savez, chef, à cette heure il n'y en a jamais des tas.

— Oui, mais la seule que tu as vue était quand même en panne. Une auto, il lui faut de l'essence, mais aussi de l'électricité.

— Qu'elle fabrique !

— D'accord, mais suis-moi bien. Le téléphone, qui fonctionne sur accus ne marche plus. Tous les signaux du triage et des voies principales qui sont sur piles : éteints. Nos portatives Wonder : toutes hors d'usage. Tiens ! puisque tu es autorisé « Diesel » je te promets de te faire nommer chef-mécanicien si tu peux lancer le moteur de celle qui est là-bas.

Les autres s'étaient rapprochés, ils écoutaient gravement ; eux n'étaient pas étonnés, ils se savaient déjà victimes d'un maléfice qu'ils ne s'expliquaient pas.

— Mais alors, fit Dubreuil, la bouche sèche, qu'est-ce qui se passe ?

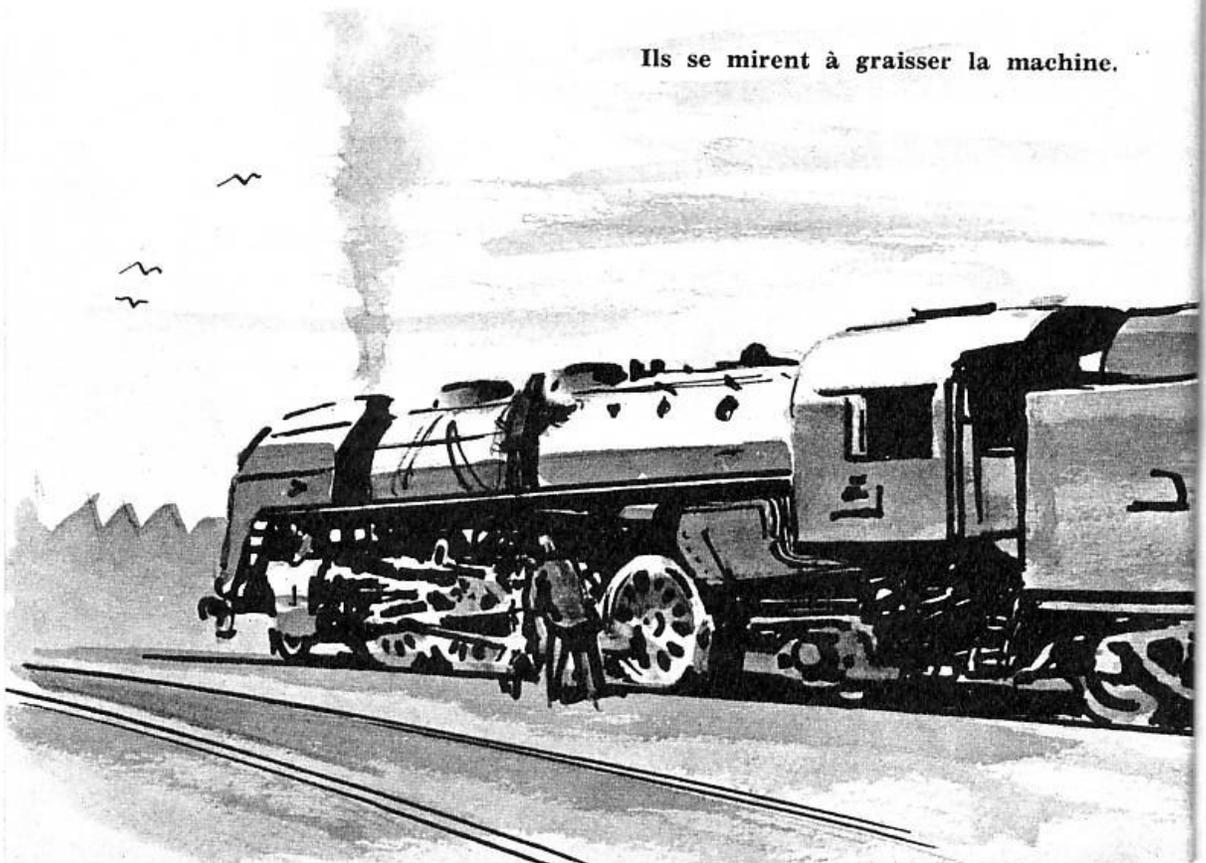
— Comment veux-tu que je le sache ? conclut le sous-chef.

Dubreuil se dirigea vers la R 802. L'intérieur de l'abri était sombre. Bien qu'il sût que ce serait en vain, Dubreuil tourna la vanne du turbo. La vapeur fusa, le générateur se mit à tourner avec un sifflement habituel mais la lampe de l'abri ne s'éclaira pas. Le mécanicien s'assit pour réfléchir et, pendant ce temps Fagon arriva ; il savait déjà et cet événement insolite l'avait excité : « Ah ben ! Tu parles d'un truc ! Quand c'est arrivé je descendais l'escalier, j'ai failli faire un de ces vols planés. Mais quelle histoire ! Et la bourgeoise qui a reçu hier sa machine à laver, elle devait l'essayer ce matin ; elle va en faire une tête. Moi j'étais plutôt contre ; je lui avais dit : tu ferais mieux de prendre quelqu'un pour t'aider... Mais qu'est-ce que t'as ? T'es pas drôle ce matin. »

— Je me demande ce que cela signifie, s'agit peut-être d'une arme secrète. Si c'est la guerre, nous sommes faits comme des rats.

Fagon en eut le souffle coupé. « Ben alors... ben ça... tu crois vraiment ? Mais tout de même, ça se saurait ! »

Ils se mirent à graisser la machine.



— Par la radio sans doute, ironisa Dubreuil.

Ils se mirent à graisser la machine ; ils avaient terminé quand le patron arriva : « Vous ne sortirez pas : signaux éteints, aiguilles bloquées, mise en tête impossible.

— Qu'est-ce qu'on va faire alors, monsieur Mansart ?

— Attendre ! Je pense qu'il serait bon d'envoyer des machines pousser sur Paris les rapides en panne sous les ficelles, mais si on vous fait sortir, on risque de tout embouteiller. Alors, rien sans ordres de Paris, à supposer qu'ils puissent nous en faire parvenir.

Dubreuil et Fagon se dirigèrent vers le foyer.

En chemin, les deux compagnons poussèrent la porte de l'atelier. Tout y était silencieux. Près du tour à roues immobile s'était formé un petit groupe d'ouvriers ; d'autres étaient assis, inactifs devant une fraiseuse. Seul un vieil ajusteur limait calmement une pièce sur un établi.

Au foyer, il y avait déjà d'autres équipes. Des paniers étaient entamés. On mangeait et on ne discutait guère. L'in vraisemblable événement qui les condamnait à l'oisiveté provoquait à présent chez tous une certaine angoisse que chacun essayait de dissimuler tout en s'efforçant de réfléchir au problème.

■

Un peu avant 11 heures, un cycliste essouffé arriva au dépôt ; il apportait les ordres de la direction.

Quelques minutes plus tard, Mansart se rendit au foyer.

Voici les ordres en ce qui nous concerne, commença-t-il :

1) Faire rallumer toutes les machines garées en état.

2) Faire sortir dix 141 R avec trois hommes à bord. Marche à vue très prudente sans arrêt aux signaux éteints. Arrêt à toutes les jonctions où se trouveront des gradés de l'exploitation pour donner des instructions. Mission : dégager les voies principales de Montereau à Paris en tirant ou poussant les trains à l'initiative de chacun.

3) Envoyer une machine immédiatement à Lyon.

Munir le mécanicien des instructions, ainsi que du sauf-conduit ci-joints. Priorité absolue de circulation. Toute initiative est laissée au mécanicien. Les agents des gares de tout grade devront se mettre à sa disposition. Toutes manœuvres utiles, en particulier pousser et circulation à contrevoie, autorisées sans formalités.

Figés, les roulants écoutaient ces instructions inhabituelles qui voulaient parler au plus pressé mais qui rendaient évidente l'amplitude de la catastrophe. Le désarroi était le même à Paris qu'ici.

Mansart ajoutait maintenant ses propres directives :

— Vous allez vous rendre à la feuille pour l'attribution des machines puis vous sortirez tous ensemble les uns sur Moret et Melun, les autres sur Paris. La sécurité repose, non plus sur les signaux,



L'in vraisemblable événement provoquait à présent chez tous une certaine angoisse.

mais sur votre comportement, comme aux premiers temps du chemin de fer. Quant à vous Dubreuil, puisque vous êtes ici le plus ancien et le plus expérimenté je pensais vous envoyer à Lyon mais je vous préviens que j'ignore quand et comment vous pourrez rentrer. Acceptez-vous ?

Dubreuil consulta Fagon du regard ; l'aventure semblait plaire au compagnon.

— D'accord M. Mansart, mais faudrait prévenir les femmes.

— Je m'en charge personnellement — reprit le patron.

— Voici les plis pour Lyon et le sauf-conduit. Merci et bonne chance.

■

La R 802 sortit la première à 11 h 37. L'orientation de la plaque, à bras d'hommes, n'était pas une petite affaire.

Assez facilement, Dubreuil atteignit les voies principales ; dans la zone du triage et de la gare où sa mission était connue, on lui avait facilité le passage. Les coffres des moteurs d'aiguille étaient ouverts et les jonctions avaient été manœuvrées à la main.

Haut-le-pied, la machine était aussi facile à mener qu'une petite 4-chevaux. A 30 à l'heure, elle traversa la gare de Villeneuve déserte, empruntant la voie 1 rapide.

— Nous voilà sortis du terrier, remarqua le chauffeur, à présent, ça va gazer.

— Pas sûr, fit Dubreuil brièvement.

Il ne se trompait pas. A Montgeron, il dut s'arrêter contre les tampons d'une

rame de banlieue. Tous les occupants du train étaient partis sauf le conducteur. Dubreuil hésita. Tirer en revenant à Villeneuve ou pousser jusqu'à Brunoy ? Au delà la voie paraissait libre et d'accord avec le conducteur, il opta pour cette dernière solution.

Ils dépassèrent un patachon immobilisé sur la voie lente et, à Brunoy, il fallut passer la rame sur cette même voie ce qui, malgré l'aide des gens de la gare, demanda du temps.

— C'est marronnant, bougonna Dubreuil. A contre-voie il n'y avait personne ; maintenant je me renseignerai.

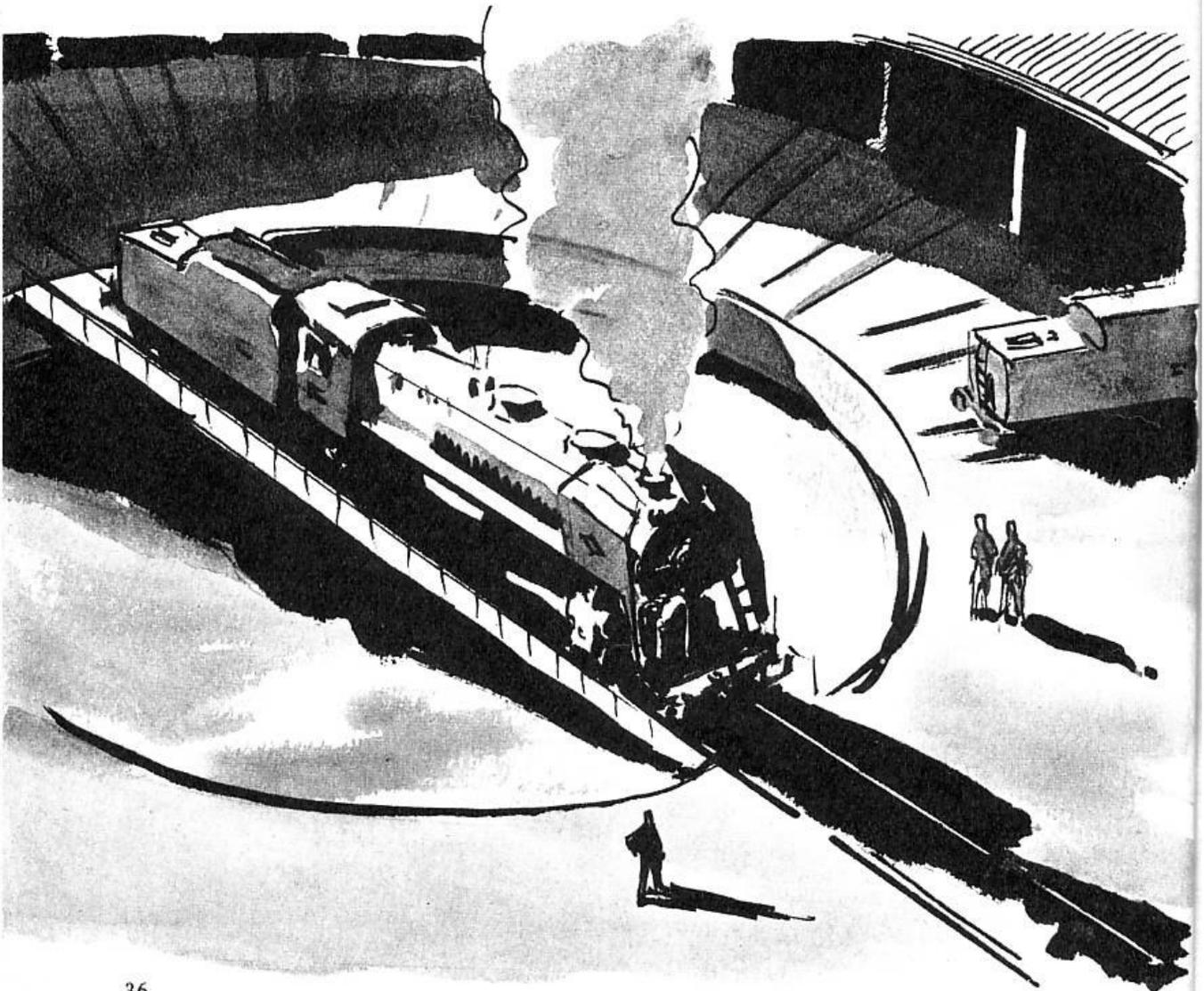
Toutefois le chef de sécurité lui fit observer, qu'à son avis, jusqu'à Melun, les voies paires étaient occupées par plusieurs trains destinés à Villeneuve qui, ayant du retard, n'étaient pas passés avant la panne. Ils continuèrent donc par la voie 1 R. Tout alla bien jusqu'à Cesson. Là ils furent arrêtés par un train de matériel vide. L'une des voies paires était également bouchée, comme prévu, par un messageries stationné presque au même niveau. Plutôt que de pousser, le

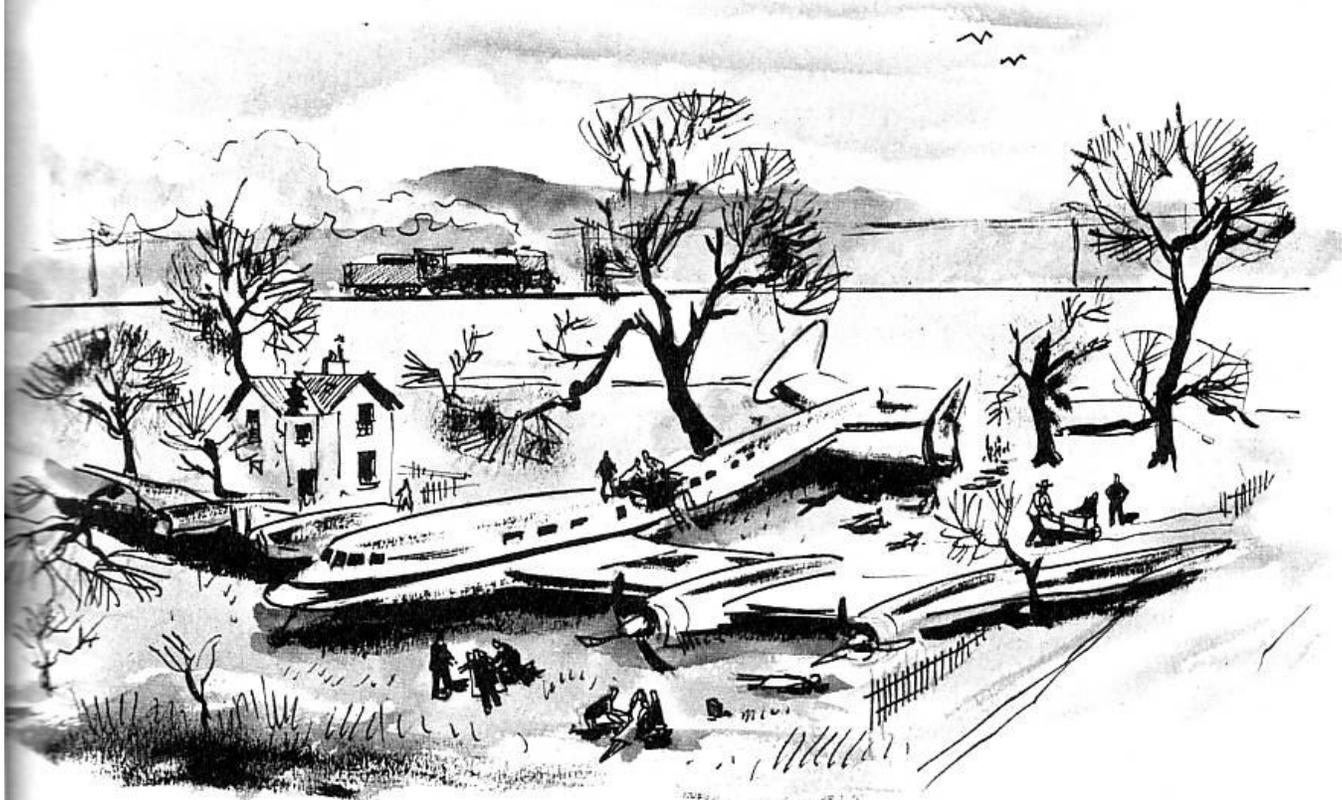
mécanicien décida de revenir jusqu'à Lieusaint où il prit la voie lente, ce qui lui permit, sans autres difficultés, d'atteindre Melun.

Il était 14 h 22. Somme toute, jusqu'à présent, ça n'avait pas mal marché mais, à Melun, il fallut choisir entre l'itinéraire par Moret et celui par Héricy. Les chemins qui avaient observé le passage des trains avant la panne avaient terminé leur service. Perplexe Dubreuil disséqua le tableau des passages et se décida pour la voie 2 d'Héricy. Normalement il ne devait rien rencontrer avant Montereau.

Ils traversèrent la Seine et longèrent la rive droite. Dubreuil qui n'avait plus jamais fait la ligne depuis que l'électrification l'avait relégué sur le Bourbonnais et la Grande Ceinture, prenait plaisir à retrouver les paysages connus. Fagon l'appela soudain. Un grand quadrimoteur s'était abattu en contrebas. L'appareil devait s'être posé sans trop de casse dans un champ labouré au moment de la panne. On apercevait des blessés — des morts peut-être — allongés dans l'herbe, qu'il ne devait pas être possible d'évacuer.

La R 802 sortit la première.





Un grand quadrimoteur s'était abattu en contrebas.

Quelques personnes s'affairaient autour des victimes et un paysan en emmenait une dans une brouette vers la sortie du champ.

Plus loin, au bord du fleuve, les cheminées de la centrale de Champagne fumaient légèrement; sans doute, tandis que les turbines continuaient à tourner, techniciens et ingénieurs, penchés sur les cadrans, cherchaient en vain à comprendre.

La R 802 dépassa successivement 3 trains arrêtés sur la voie 2 (« du travail pour les copains », fit remarquer le chauffeur); elle approchait de Montereau quand retentirent des détonations et Dubreuil freina brutalement. Un énorme quinze tonnes était immobilisé en travers des deux voies.

— On rentre dedans? demanda Fagon.

— Dangereux, répondit son équipier, puis quand même, c'est pas à nous c'machin-là.

Dubreuil enleva sa casquette pour se gratter l'occiput, la remit puis se mit à la recherche du conducteur dont on ne trouvait nulle trace.

La garde-barrière l'appela: « Qu'est-ce qui se passe? Plus un train depuis ce matin, pas de téléphone et celui-là planté là en plein travers! J'ai mis les pétards mais je ne peux quand même pas rester des heures sur la voie avec torches et drapeau. Et puis le conducteur est parti depuis longtemps chercher de l'aide... »

La femme récriminait, demandait des explications.

Dubreuil cherchait une solution. Finalement, il entra dans la cabine du poids

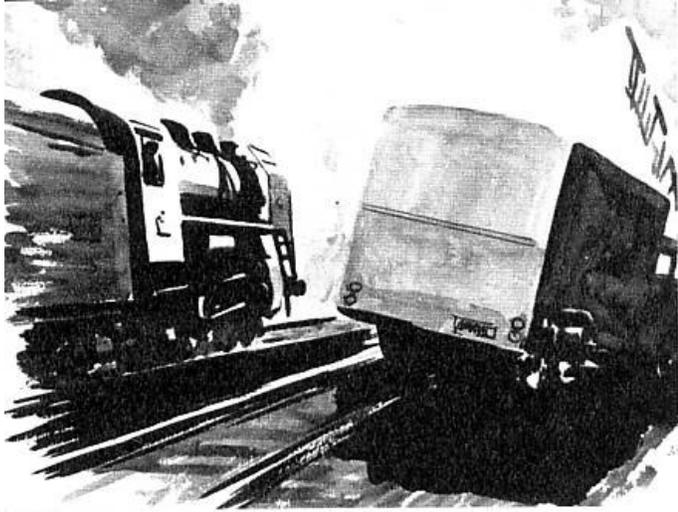
lourd, fourragea sous la banquette et en sortit avec le câble de remorquage.

Quelques minutes plus tard le câble était tendu entre le crochet-arrière du camion et le tendeur d'attelage de la machine. Dubreuil tira doucement et les essieux jumelés commencèrent à riper par saccades sur le passage; du côté droit les roues arrière descendirent brutalement sur le ballast entre les 2 rails de la voie paire. Déséquilibré, le châssis s'inclina, la caisse du véhicule vint heurter l'une des barrières levées qui fut tordue sous le choc et le camion bascula à moitié. L'arrière dégageait suffisamment la voie 1 pour que la locomotive puisse passer.

A 16 h 39, leur arrivée en gare de Montereau surprit les cheminots désœuvrés. Sans perdre de temps, Dubreuil s'enquit des obstacles possibles. Il devait inévitablement rencontrer plusieurs convois mais, disposant à nouveau de quatre voies, il estimait pouvoir atteindre Laroche avant la nuit.

Ils eurent de la chance. Il leur fallut revenir en arrière à plusieurs reprises, mais sur de courtes distances. En louvoyant ainsi, d'une voie à l'autre, ils purent arriver à Laroche quelques minutes avant 20 heures. Le temps était clair et Dubreuil décida de pousser jusqu'à St-Florentin. Peu avant d'y parvenir, ils eurent à pousser un train totalement abandonné sur la voie 1 bis, ce qui les retarda.

La nuit était tombée. Fagon insista pour continuer, mais Dubreuil objecta qu'ils n'avaient plus que deux voies,



L'arrière dégageait suffisamment la voie 1.

qu'ils allaient se heurter à la batterie des rapides immobilisés depuis le petit matin et qu'avec un mauvais fanal à pétrole, le risque était trop grand. Les hôtels de St-Florentin étaient envahis par des voyageurs qui, las d'attendre dans les rapides, étaient venus à pied le long des voies. Le chef de gare fit souper Dubreuil et Fagon et leur proposa une chambre.

La deuxième aurore sans kilowatts vit le mécanicien et son compagnon occupés à soigner la machine. Ils firent de l'eau et partirent sans tarder. Dubreuil redoutait une journée plus dure que la veille et il fut rapidement confirmé dans cette idée.

Ils croisèrent le Direct-Orient, puis le rapide 530, et leur passage ne resta pas inaperçu. Quelques voyageurs réveillés leur firent en vain des signes d'arrêt en poussant des cris. Au kilomètre 186, un train de marchandises les contraignit à stopper. Le train était long et certainement d'un tonnage élevé. Fagon, parti en reconnaissance, trouva la 2D2 abandonnée, roues calées. Dubreuil commença à appuyer en queue du train mais le convoi trop lourd ne bougea pas. Pendant une demi-heure, le mécanicien et son compagnon, l'un manipulant son volant d'admission, l'autre sablant au sol, s'efforcèrent de décoller le convoi. Ils y renoncèrent et revinrent à St-Florentin, Dubreuil préférant tirer les rapides, plus légers.

Ils avancèrent sur la voie paire, sifflant fréquemment à cause de voyageurs qui progressaient le long des pistes avec leurs valises. Ceux-ci, croyant à un dépannage imminent, faisaient hâtivement demi-tour. Devant le Direct-Orient, les voyageurs attroupés hurlaient leur enthousiasme.

Dubreuil et Fagon étaient accueillis en sauveurs. Descendus de la machine ils furent pressés par une cohue glapissante. « Quand partirons-nous ? A quelle heure serons-nous à Paris ? Pourquoi n'y a-t-il plus d'électricité ? » Autant de questions qui fusaient constamment. Les deux hommes eurent la sagesse de répondre qu'ils ne savaient rien.

Le Direct-Orient fut poussé jusqu'au rapide suivant et la R 802 tira les deux

trains jusqu'à St-Florentin. A la gare, Fagon entreprit de déteiler, mais un groupe de voyageurs, rapidement menaçant, se forma sur le quai.

Dubreuil tira rapidement sur le régulateur, tandis que Fagon remontait mais, repartant à contre-voie, ils virent quelques dizaines de personnes massées entre les rails et qui ne bougèrent pas malgré les coups de sifflet répétés. Il fallut stopper, palabrer de longues minutes, mais sans résultat.

— Bon, fit Dubreuil résigné, on va tirer jusqu'à Laroche; il y a une autre machine là-bas qui prendra le relais.

Il remonta sur la 802 avec Fagon et le chef de sécurité et, pendant la manœuvre, décidés à ruser, ils mirent au point leur plan. De loin les voyageurs purent voir la 141 R s'arrêter à plusieurs reprises et un de ses occupants descendre puis remonter. Enfin elle accosta le train. Fagon refit l'attelage mais il eut soin, tournant le dos aux curieux, de desserrer largement le tendeur.

— Prêts ! lança le mécanicien au groupe sur le quai.

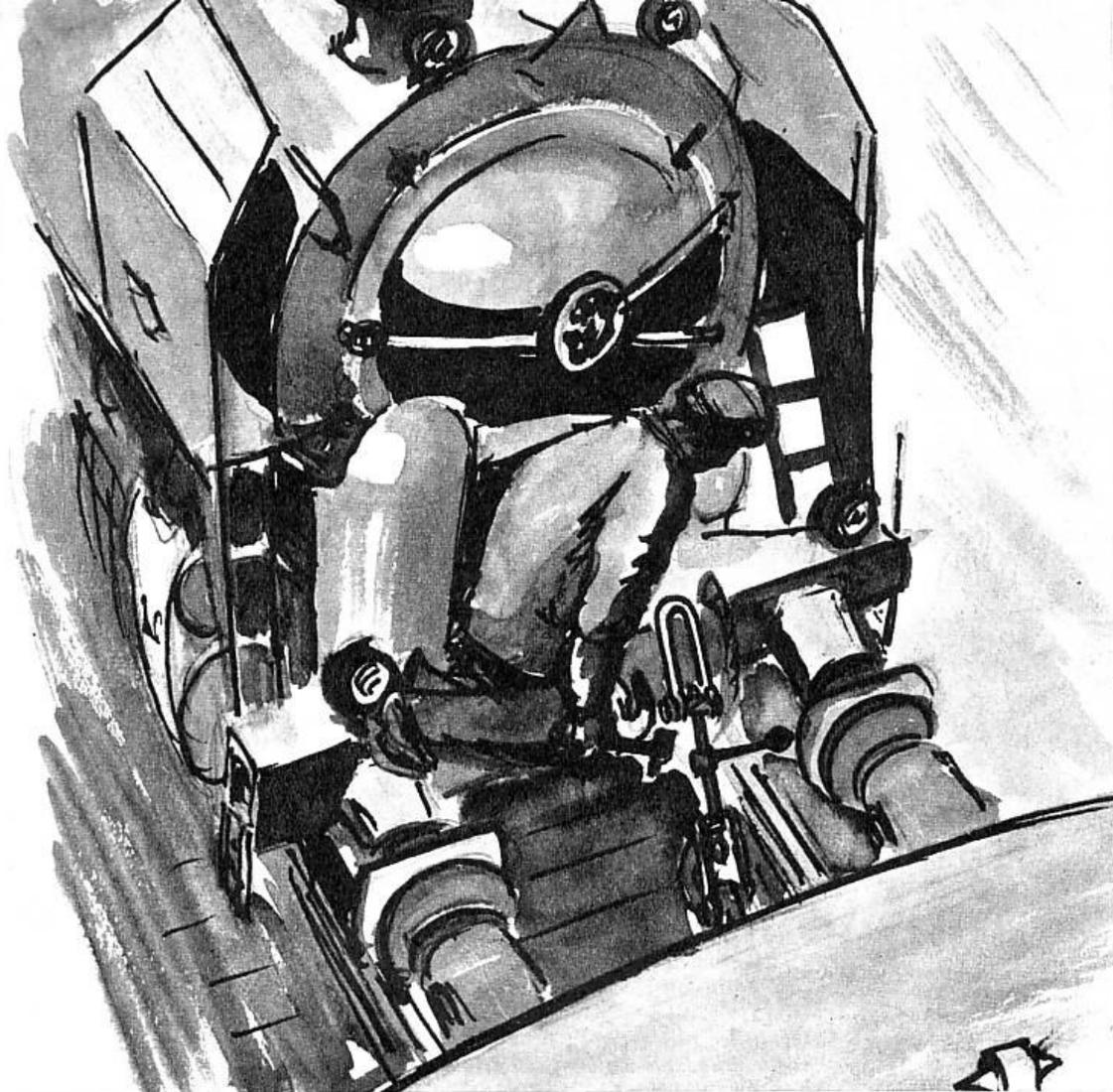
Tous se dirigèrent vers les voitures. Les deux cheminots restèrent seuls.

— A nous de jouer maintenant, annonça Dubreuil.

Son compagnon descendit avec un marteau, escalada le tablier et prit place sur la traverse avant cependant que le convoi s'éloignait doucement du quai. A moins de 100 mètres de la jonction, le mécanicien ferma le régulateur. Poussés par les 1800 tonnes du convoi, les tam-

Dubreuil et Fagon étaient accueillis en sauveurs.





Fagon d'un magistral coup de marteau fit habilement sauter le crochet.

pons du fourgon écrasèrent ceux de la locomotive, l'attelage s'incurva. Alors Fagon, cramponné d'une main à la pompe, ferma le robinet de la conduite d'air et d'un magistral coup de marteau fit habilement sauter le crochet.

Libérée, la machine talonna la jonction ; les freins crissèrent. Fagon sauta sur le ballast, attrapa au vol le marchepied. Dubreuil déjà avait inversé l'admission. La 802 repartit en sens inverse, obliqua brusquement sur la traversée, rattrapa la voie 1. Quelques hommes, jaillis du convoi stoppé, couraient obliquement dans leur direction à travers les voies.

Dubreuil força encore la vitesse.

— Ils arriveront trop tard, fit remarquer Fagon.

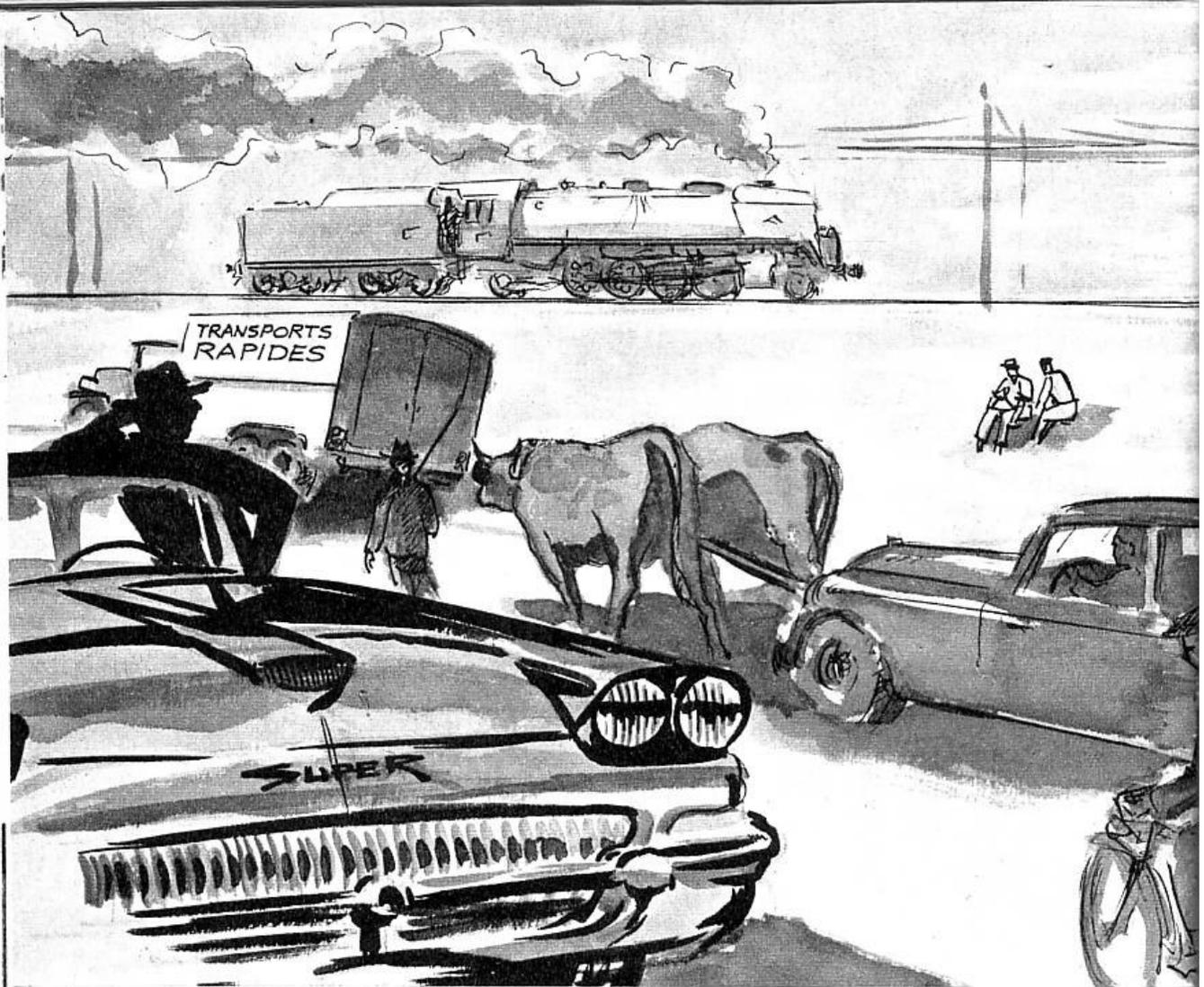
Cependant les hommes se rapprochaient. A une cinquantaine de mètres en avant, l'un d'entre eux descendit du quai intermédiaire, il lui restait une voie à traverser. Dubreuil, la main droite sur le frein, fit siffler la machine. L'homme se retourna, hésita, puis recula. Les autres voyageurs avaient déjà cessé la poursuite. Leurs clameurs inutiles ne parvinrent pas même jusqu'à la machine.

A la sortie de St-Florentin, le chef de sécurité avait déjà manœuvré les manivelles de la jonction sud pour les ren-

voyer sur voie 2. Il fit un geste d'adieu à l'équipe.

La 802 dépassa à contre-voie le train de marchandises auquel elle s'était vainement attachée au début de la matinée et, à la première possibilité, Dubreuil la fit repasser sur voie 1. A nouveau, ils entrevirent, le long des pistes, de longues théories de voyageurs et, entre Tonnerre et Montbard, dépassèrent sans histoires le 100, le 60, le 1802, le 614 et le 702 ; les rapides paraissaient abandonnés par une bonne partie de leurs occupants. Certains étaient sans doute partis définitivement ; d'autres ne devaient s'être éloignés que pour tenter de se ravitailler dans les villages voisins.

A Montbard, Dubreuil s'arrêta pour se renseigner. La voie 1 semblait toujours la plus favorable, au moins jusqu'aux Laumes. Il était 11 h 20. On pouvait avoir l'espoir d'atteindre Dijon vers le milieu de l'après-midi. Sans cesser d'observer la voie, les deux tractionnaires contemplaient la nationale 5 toute proche. Poids lourds et véhicules abandonnés l'encombraient. On y remarquait cependant des cyclistes en nombre inaccoutumé, ainsi que des charrettes. Dubreuil désigna à son compagnon une automobile lentement remorquée par une paire de bœufs.



Sacré débrouillard celui-là.

— Sacré débrouillard celui-là, commenta le chauffeur.

Ils approchaient des Laumes. Dans l'alignement, les signaux, noires silhouettes inutiles, étaient dépassés l'un après l'autre : Dubreuil avait pris depuis longtemps le parti de ne plus les observer. C'était facile après tout d'oublier très vite les habitudes de 30 ans de conduite. Ils allaient passer sous la potence du kilomètre 254.

— Nom de nom, hurla Dubreuil.

Il releva ses lunettes, passa une main devant ses yeux.

— Pas possible ! C'est une halluci...

Le mot se perdit, couvert par un sifflement strident. Le klaxon s'était déchainé.

La 802 écrasa deux pétards.

Dubreuil freina à fond. Suivi de Fagon, il sauta, plutôt qu'il ne descendit, en bas de sa machine, courut vers l'arrière jusqu'à la potence. Les deux feux rouges du carré étaient allumés, incontestablement.

Sur la machine le klaxon hurlait toujours. Ils firent une autre découverte : à l'arrière du tendeur brillaient les phares.

— Mais on peut téléphoner alors ! réussit à articuler Fagon.

Dubreuil atteignit le téléphone de voie.

Il sut tout de suite, à l'abondante friture, que ça allait marcher. Au bout d'un long moment une voix mal assurée annonça :

— Régulateur.

— Ici le kilomètre 254.

— Quoi, vous ne téléphonez pas réellement de là-bas — la voix au bout du fil était incrédule — qui êtes-vous ?

— Dubreuil.

— Comprends pas ! Quel train ? Mais alors, si vous téléphonez... Il y eut un remue-ménage à l'autre bout du fil. Une voix plus impérieuse reprit :

— Je suis le chef du PC. Comment se fait-il que vous puissiez nous téléphoner ?

— Je ne sais pas, monsieur, mais il me semble que l'électricité est revenue.

— Pour l'instant, je n'ai rien, hormis ce téléphone. Quelles sont vos preuves ?

— J'ai passé un carré, monsieur, il s'est allumé quelques mètres avant notre passage et les phares de ma machine sont éclairés.

— Attendez...

La voix reprit :

— ... Je viens de faire fonctionner un boîtier sur piles, ça marche. Bon sang ! Ça appelle de partout à présent. Raccrochez, Dubreuil.

— Mais dois-je continuer vers Lyon ?

— Attendez, rappelez dans dix minutes, on verra.

Ils retournèrent à la machine. Le turbo ronronnait et le filament de l'ampoule de l'abri brillait à travers la crasse du verre.

Une automobile passa en vitesse sur la route.

— Tu y comprends quelque chose, demanda le chauffeur à Dubreuil.

— Non, c'est invraisemblable!

— Au moins trouvera-t-on une explication?

— Qui sait?

— Ça peut recommencer...

Cela les dépassait réellement mais ils ignoraient encore qu'aucun savant, aucune personne au monde n'allait être capable d'expliquer cet extraordinaire événement.

Ils avaient échappé au chaos, cela suffisait.

— On aurait bien fini par s'organiser quand même..., continuait le chauffeur.

Il était temps de retourner au téléphone. La réponse se fit attendre encore très, très longtemps.

— C'est encore vous Dubreuil! fit à l'autre bout la voix du chef du PC, que voulez-vous?

— Que faut-il faire, monsieur?

— Nous venons d'être avisés que les sous-stations sont alimentées, dans ces

conditions, je ne vois plus l'utilité de votre mission à Lyon. Allez vous garer aux Laumes.

— Et le carré que j'ai franchi, demanda le mécanicien, qu'est-ce que cela va faire?

— Ne vous en occupez plus mon vieux, vous n'y êtes pour rien.

— Encore une question, monsieur, quand pourra-t-on nous faire rentrer?

— Pas question pour le moment! Vous vous rendez compte que vous êtes limité à 100. Ce n'est pas le moment de gêner les rapides autorisés à 140.

— Ils ne roulaient pas si vite tout à l'heure, osa faire observer Dubreuil.

— Oui, reprit pensivement le chef du PC. Ecoutez mon vieux, allez aux Laumes comme je vous l'ai dit et restez sur votre machine, je ferai le maximum pour que vous puissiez passer dans la journée. On vous doit quand même bien cela.

A 14 h 13, la 802 fut garée sur une voie des Laumes. Assis sur le talus, au chaud soleil d'avril, ils terminèrent les restes de leurs paniers.

Un rapide passa en trombe, faisant vibrer le talus. Le pantographe chuintait sous la caténaire. L'envie prit à Fagon de crier « cochon » à l'adresse du conducteur qui paraissait les narguer, mais il se contenta de hausser les épaules et interrogea Dubreuil:

— Tu crois qu'on aura quand même une citation?

Un rapide passa en trombe.

