

Le barbu et le moteur 2

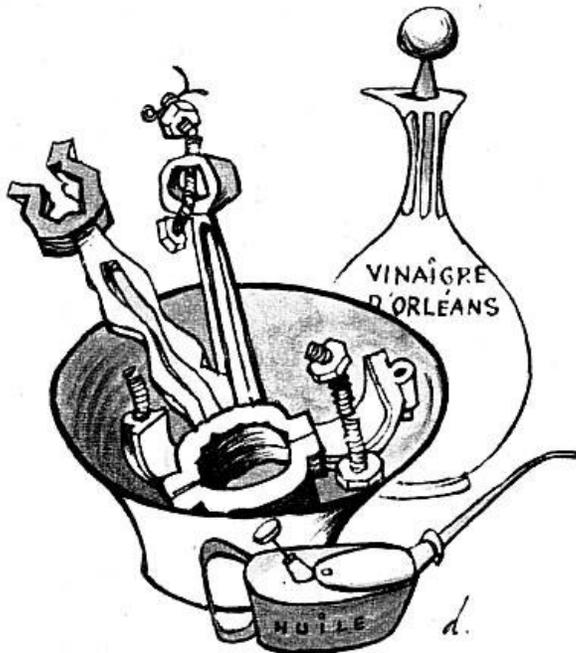
UNE NOUVELLE HUMORISTIQUE DE R. THÉAU
illustrée par Déchamps

L'ACCUEIL du barbu a tout de suite éveillé ma méfiance. Son regard torve suivi d'une grimace sarcastique — c'est ainsi qu'il essaie parfois de sourire — n'augurent rien de bon. Il est content : mauvais indice.

Un sous-chef de feuilles, ça ? Un gars digne de commander des mécaniciens de locomotives ? Capable, oui. S'il n'accorde jamais une faveur, jamais non plus il ne demande un service. Régulier, fortiche en un sens ; digne, non. Lorsqu'il refuse un congé, il ne prend pas l'air désolé, accablé, presque révolté que savent feindre ses collègues. Dédaignant toute explication, il tortille sa barbouze pour l'essorer de son venin et toise sa victime avec un mépris glacial. Les mauvaises paroles qui suivent l'emplissent d'une béatitude perverse. Si tu te fâches tout rouge, il est aux anges. Si tu veux discuter, tempêter, menacer, il devient grave, attentif, t'examine curieusement puis, sans un mot, majestueux comme César, t'indique du pouce retourné la porte du chef de dépôt et rabat son guichet comme une guillotine. L'audience est levée.

Derrière son vitrail, il ne risque pas grand-chose. Pourtant, une fois, Thibaud l'ancien a relevé brusquement le châssis, saisi à pleine main le bouc provocant et attiré la barbe avec la tête attenante jusque sur la tablette en zinc du guichet.





La salade de bielles... le salmigondis de ferrailles !

Cette rébellion n'est pas restée sans suite. Thibaud fait les bons trains, ceux qui rapportent des primes convenables et circulent de jour ; Thibaud a des repos confortables à des heures décentes ; Thibaud obtient ses congés sans se rouler aux pieds de la méchante.

Car ce barbu odieux, détestable sans être détesté, porte un nom de fraîche jouvencelle : Lamarise. Lamarise dont le bouc est sensible a toutefois fait poser un verrou derrière le châssis et éloigné quelque peu sa chaise.

Donc Lamarise me fixe, pèse, jauge, compare anxieusement la valeur professionnelle qu'il me prête et la difficulté de la mission dont, faute de mieux, il va m'honorer. C'est assurément un travail inhabituel. Enfin il daigne annoncer le programme des réjouissances selon sa manière toute personnelle :

— Train 13 en voiture les Aubrais. Si vous ne savez pas où c'est — il m'y a envoyé 10 000 fois — demandez au contrôleur pour éviter toute erreur. C'est la première après Cercottes. Au poste A vous tournez légèrement sur la gauche, franchissez le poste B et vous apercevez un grand bâtiment. C'est là. Si vous préférez compter les kilomètres il y en a 119 ; mais il faut savoir compter jusqu'à 119. En voiture, tenez-vous correctement et ne mettez pas vos pieds sur la banquette à moins qu'ils soient propres, ce qui m'étonnerait.

— Ils le sont suffisamment. Aux locomotives électriques nous différons totalement des anciens qui ont conservé les répugnantes habitudes de malpropreté du service vapeur. Nous nous lavons souvent les mains, presque chaque jour le visage, et le reste aux décadaires. Nous nous rasons assez fréquemment pour n'avoir pas des gueules de clochards, dont la puissante odeur de bouc risque d'incommoder les dames.

Il caresse en souriant rêveusement sa barbe discrètement parfumée.

— Vous essaieriez de ramener la 402 qui a chauffé quelque chose.

— Quelle chose ? Il y a — vous êtes excusable de l'ignorer — des masses de choses à bord d'une locomotive 2D2 à bielles. Il conviendrait de m'indiquer l'exacte nature de l'avarie pour me permettre de réunir l'outillage correspondant.

— Il n'y a pas de correspondance à assurer. Vous reviendrez machine seule. Outillage réglementaire : un marteau emmanché, un burin affûté et la boîte à pétards pour assurer la protection en cas de déraillement. D'après Cailleux — c'est son collègue des Aubrais — vous avez de bonnes chances de vous mettre en travers. Si t'empportes des œufs dans ton panier à vivres, fais-les durcir avant le retour, ça vaudra mieux. Salut. Pan !

Pan, c'est le guichet qui retombe. Derrière la vitre, Lamarise a pris la position du sous-chef officiant et décrypte avec recueillement les tables de la Loi alignées dans leurs cadres en zinc. Son menton repose dans la paume de sa dextre, ce qui assure l'assiette de sa pensée et déploie sa barbe assyrienne en un somptueux éventail horizontal et ondulé.

Il n'est pas méchant pour un sou Lamarise, et je suis convaincu que s'il m'arrivait quelque chose il mettrait sans barguigner ses quarante sous pour la collecte.

— Train 13 en voiture — ça me fait tout drôle. Je me laisse remorquer en simulant la quiétude d'un véritable voyageur, mais je n'éprouve pas une réelle confiance. Qui conduit ? Mieux vaut ne pas le savoir, mais c'est assurément un rude sabot... 40 secondes d'avance à Étréchy ! le ralentissement du kilomètre 68, pris 50 m trop tôt ! Et pourquoi a-t-il sifflé d'une façon particulière au sémaphore de Lartigue, qui est régi par une personne du sexe ? En parlerai-je à Paul ? La chose mérite réflexion.

Il arrive aux Aubrais beaucoup trop vite. On doit couper le courant à Arthenay, à 120 km/h, avec 2 mn 45 s d'avance. C'est un gars qui ignore tout de l'énergie cinétique et gaspille les kilowatts-heure. Un solognot de Vierzon, probablement.

— Buffet des Aubrais. — M. Charles le tenancier m'accueille cordialement et m'informe des événements : Swiecicki est passé au 51. La BB19 a demandé la réserve de Vierzon au 4023, on ne sait pas encore pourquoi. Beyrand est arrivé au 55 d'hier avec 3 mn d'avance. En trois minutes les poussettes font une jolie recette lorsque par 30° à l'ombre les voyageurs tirent une langue « comme ça ». Beyrand a eu droit à la double : une canette de bière et une limonade. Lorsqu'il fait chaud, il n'est plus question de kilowatts trop parcimonieusement rémunérés. M. Charles se penche confidentiellement : on dit que la 402 a essuyé un bon coup de soleil, un palier de moteur fracassé. Il faudrait désosser ce formidable embiellage et c'est un gros pépin pour le dépôt mal outillé pour la grande cuisine, alors ils vont risquer le coup de l'envoyer comme ça à Vitry. Ça pourrait attacher au fond et tourner au vinaigre. Culottés, ils sont, comme une demie de Bordeaux de 1904. Un induit comme une tonne de quatre muids ! Si le moteur se cale, si le maneton cède, toute la mécanique va se décortiquer... la salade de bielles, le salmigondis de ferrailles et la culbute probable dans le fossé. Son œil brille, M. Chaldes est féru de mécanique, grand amateur de courses automobiles et, comme tous les sédentaires, il aime le risque. Me voilà renseigné.

— Dépôt des Aubrais. — Le contremaître Rossignol, lorgnon en bataille et barbichette au vent, semble un peu gêné en m'expliquant qu'il y a un assez sérieux début de chauffage au palier gauche du moteur 2. Mais il a fait un « bon pansement » qui doit tenir un « petit moment ». Il n'a pas d'ordres à me donner, mais, lui, il ne dépasserait pas 20 km/h.

Cailleux, Dieu merci, est plus rassurant. Une histoire idiote — un mécanicien qui a pris peur. Autrefois son compte eût été bon et on l'eût débarqué du service express « aussi sec ». Maintenant, tout est permis. Il y a peut-être, mais rien n'est moins sûr, un insignifiant, un infime début de commencement de chauffage. Lui, il mettrait la machine sur le Sud-Express, mais les bureaucrates de l'arrondissement... oreillers, couvertures! C'est à cause d'eux, les culs-de-plomb, qu'on la renvoie haut-le-pied la 402 qui n'a rien du tout.

— A quelle vitesse, M. Cailleux, pourrai-je marcher ?

— Il n'est pas question de marcher, mais de courir. Elle est timbrée à 120, ça fait 100 km/h machine seule.

— P'tit papier, S.V.P., pour la vitesse...

— Le barbu de Paris connaît ses hommes. Il n'a pas désigné n'importe qui. Vous avez été choisi.

— Choisissez un p'tit papelard. Vitesse autorisée, date, signature. C'est tout. Je sais bien que le régulateur, craignant qu'une lente circulation de la 402 gêne le passage de ses trains, a prié Cailleux de me faire dégager la ligne au plus vite, que Cailleux a besoin du régu lorsqu'il ne peut fournir une machine — ce qui est rare — ou qu'il ne peut la sortir à l'heure — ce qui est fréquent — besoin pour camoufler le motif du retard. Cailleux fait la grimace.

— Ainsi donc vous renâchez devant les responsabilités afférentes à vos fonctions. Soit mon ami. Vous désirez une couverture ? Il y en a deux sur le lit de la chambre 9, où vous allez prendre votre repos. Sur le coup de 2 h du matin, il existe justement un intervalle permettant de vous éclairer à vitesse réduite. Il guette ma réaction. J'ai horreur de me lever une heure après minuit et j'aimerais rentrer à Paris dans la soirée. Il faut transiger. Je bourre ma pipe. Cailleux m'offre le feu. Symbole. J'abats mon jeu : c'est moche, hein ? Complètement rétamé, le palier du moteur 2. Il abat le sien : oui... un sale truc. Ça sera aussi moche à 2 h du matin, vous savez ! Puis vous serez emmanché dans les nuits et vous n'en sortirez plus de la décade.

— J'y ai pensé, aussi. Et je ne tiens pas à mettre douze heures pour rentrer.

— Essaie, mon vieux. On a bricolé ça comme on a pu. Tu verras ce que ça donne en route. C'est solide, je crois...

— J'essaierai avec optimisme si je pars tout de suite. C'est solide.

Cailleux s'empare de ses téléphones et arrange prestement l'affaire. Départ immédiat. La 402 sera demain matin aux ateliers de Vitry, et Cailleux ne sera pas réprimandé. Il est content. Merci ! vieux. Bonne chance !

Pendant un temps il me choisira des trains avantageux et circulant de jour. Les sous-chefs de dépôt, c'est comme les femmes. Aux uns il faut tirer le bouc, aux autres il faut faire risette. Le tout est de ne pas se tromper.

On se trompe souvent.

Je mets la 402 sous tension. En route. Au premier cran rien ne bouge. Au cran 2, la machine part après un drôle de petit craquement ; l'arbre d'induit qui se dessoude du coussinet. Ça ira. Ça ira mal. A chaque tour de roue, donc à chaque tour de moteur, un broutement fait vibrer toute la mécanique. Brou-ou... Brou-ou... L'aide conducteur m'interroge du regard mais je reste impassible.

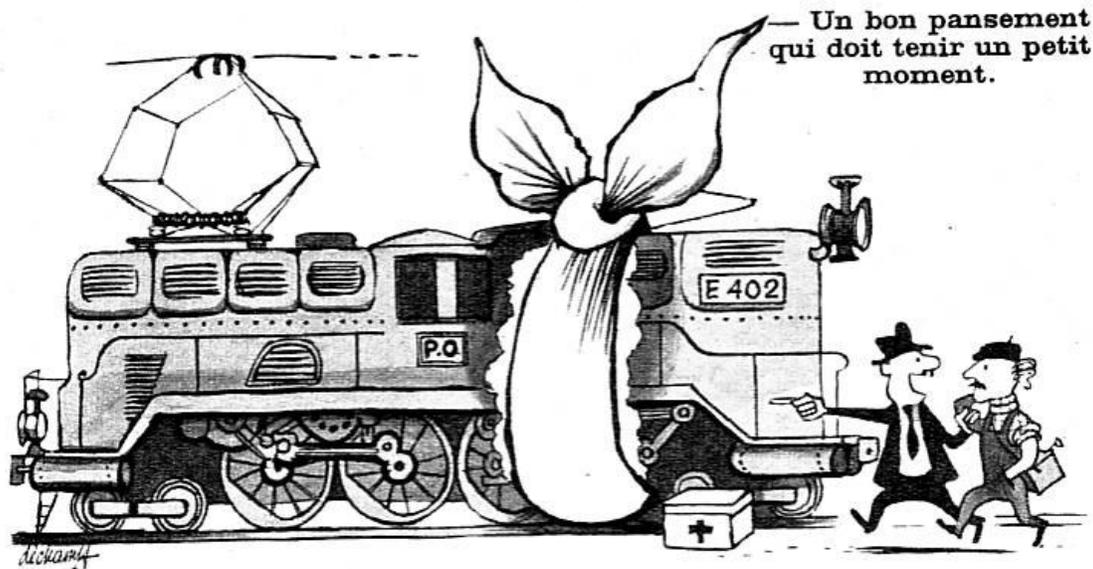
En gare, arrêt au carré fermé. M. Charges accourt : « Bon dieu ! que j'aimerais vous accompagner... j'emporterais un flacon de vulnéraire et le cric de ma voiture... » D'un coup d'œil il lui signale la présence de sa dame, et aussitôt il se calme. « Vous me raconterez ça, hein ! J'ai justement reçu mon barrico de Monbazillac qu'il faut expertiser... demain ? » Je hausse les épaules dubitativement. Le signal s'ouvre. — Départ.

Brou-ou... Brou-ou... L'aide conducteur méditatif semble vouloir se permettre d'attirer mon attention sur le bruit insolite. Je préviens son intervention : c'est rien, une broutille. Poste B 20 km/h. Brou-ou... Brou-ou... C'est énervant.

Au poste A, ça va déjà moins mal. Brou-Brou... Ça se rode, ça fait sa place, les portées s'adoucissent. 30 km/h. Ça va mieux. Br... Br... 40 km/h. Ça va de mieux en mieux. B... B... B... b... b... Plus rien. Le fâcheux symptôme a disparu. J'attends encore un peu plus, j'annonce doctoralement : voilà ! C'est gagné.

Nous circulons voie 2 bis. Après la sous-station de Saran, dans la déclivité, mon chemin de fer se met tout seul à 50 km/h. Je lui laisse la bride sur le cou... Ardeurs de convalescents... bon signe de guérison... 50, je veux bien. Mais pas plus. Nous sommes en rodage, que diable. Plus loin, on verra.

— Cercottes. Le chef de gare est sorti de sa



tanière pour nous regarder passer. Le régulateur a donné l'ordre de me surveiller, de s'assurer que je ne tombe pas en petits morceaux. Le régulateur a peur parce que Cailleux lui a communiqué sa peur ; tout le monde a peur d'une sale histoire, sauf moi. Tout va bien. Les sales histoires, c'est un peu ma spécialité, ces temps-ci, mais je sens que ma mauvaise passe se termine.

— Chevilly. Ça va toujours bien. Il y a toutefois une odeur suspecte qui doit provenir de cochonneries qu'on brûle dans les champs, quelque part. L'aide conducteur tousote pour me signaler discrètement la chose. Je lui lance sévèrement un regard offensé. Je tousse aussi à cause d'une légère fumée qui plane sous le plafond, épaissit, envahit la cabine. Nous ouvrons les deux baies latérales et le parfum des fenaisons beauceronnes nous rassure pleinement.

— Arthenay. Ça va moins bien. Il y a dans la cabine énormément de fumée. Elle sort par les deux glaces, mais il en arrive d'autre à mesure. La 402 laisse derrière elle un sillage bleuâtre comme une locomotive à vapeur. Je fais au chef de gare un signe rassurant, mais je le vois courir pour alerter le régulateur, l'affoler peut-être.

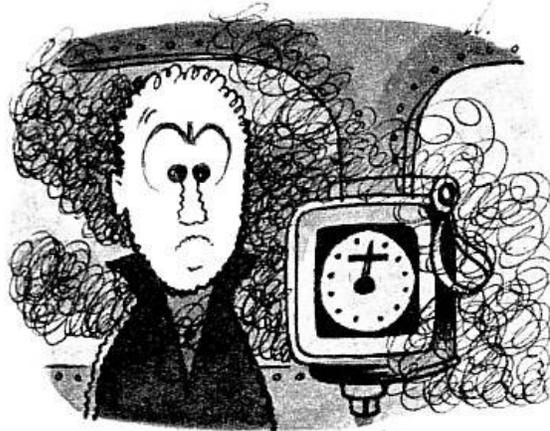
Je croise le train 15 remorqué par la 501. Papyrus, le conducteur, s'est mis à la portière et ricane en esquissant un geste bénisseur lourd d'amicale compassion. Dans la cabine, nous respirons lentement, posément, à travers nos mouchoirs qui filtrent les vapeurs nocives. Je crois me souvenir qu'il était recommandé aux soldats surpris par les gaz d'uriner préalablement sur leurs mouchoirs. Je n'ose pas.

L'aide conducteur sollicite joliment mais en nasillant l'explication du phénomène.

— C'est le pansement de Rossignol qui brûle. Tant que ça flambe il n'y a pas de danger (c'est une tradition que chacun admet sans discuter). Il est rassuré, mais il suffoque et larmoie. J'aurais dû penser à faire tourner la machine pour que le moteur 2 soit à l'arrière de la cabine centrale. J'autorise puis invite mon assistant à aller faire un tour sur la passerelle, où il pompe goulûment l'air vivifiant de la campagne. Commandant du bord je resterai à mon poste, quoi qu'il advienne. Toutefois, lorsque sur la voie 2 un express nous dépasse, j'ai dû rejoindre mon aide. Chaluteau qui conduit ce 1004 est surpris de nous voir flâner sur la coursière latérale avant-droite d'une 402 qui fume comme un train de marchandises et se promène en liberté. Liberté surveillée ; le charretier n'est pas loin et il a l'œil. Chaluteau a donné un coup de frein pour égaliser les vitesses et nous offre ses bons offices : une paire d'extincteurs. Besoin de rien ! Chaluteau. On prend un peu l'air, tu vois. Merci !

— Château-Gaillard. Ça ne va pas plus mal. Peut-être même y aurait-il un léger mieux. Nous sommes maintenant, le vent ayant tourné, sur la passerelle gauche. Le chef de gare tient son drapeau et semble envisager de nous arrêter. Nous le rassurons par notre attitude calme et désinvolte : « Ça va ! Tout va bien ! Nous continuons ! » Il hausse les épaules et peut-être me juge-t-il un peu optimiste. Il a tort, car la situation s'éclaircit à vue d'œil. Le pansement achève sa combustion et ne fume presque plus. Il ne fume plus. Avant Toury, nous reprenons place dans la cabine avec ordre et dignité. « Tant que ça flambait, marmotte mon aide, y avait pas de danger. Ça crame plus... alors ? » Je l'écrase d'un regard méprisant.

— Arrêt au carré de Toury fermé. Fin de la voie 2 bis. Des agents de la gare accourent avec des seaux d'eau.



Mon aide est pâlot, comme un gars qui a mangé un plat d'amanites phalloïdes.

Je souris avec condescendance. Inutile, messieurs. Plus exactement : trop tard. Informez le régulateur que nous avons maîtrisé l'incendie avec les moyens du bord. Quand partons-nous ?

Il faut prendre la voie 2, mais il y a cinq ou six trains à passer avant nous.

Avant nous ! Tu dis « Avant nous ? » J'ai bien compris.

Je vais téléphoner au régulateur. Tout va pour le mieux et nous sommes capables de marcher à 100 km/h — regard anxieux de mon aide que je dois rassurer d'un coup de coude. Si l'on nous garde plus de cinq minutes, je ne réponds plus de rien... le métal en fusion va se refroidir, figer comme un rôti de veau ; le palier du moteur 2 va se souder sur l'arbre du rotor et il faudra le train de secours et deux grues de 50 t pour nous dépanner. A lui de prendre ses responsabilités.

Il les prend. « J'arrête tout, tout ! vous circulez en priorité, mais à 100 km/h à cause des trois messageries qui suivent. Départ immédiat, 100 km/h, hein ! Pas de blague ! Dégagez la piste !

— Sauf imprévu, je lui réponds.

Je ne suis pas fier d'un succès acquis trop facilement. Ce régulateur est d'une naïveté désarmante et assurément tout neuf dans le métier. Demain, il sera convoqué par l'inspecteur chef du P. C., qui lui-même...

— Je prends un bon départ et file vers le Nord à vive allure. 50 km/h. Je ne veux pas casser une locomotive pour trois ou quatre trains de messageries, et si elle casse tout de même je tiens à ménager le personnel de conduite. Ça roule confortablement, agréablement. Le côté gauche de mon moteur 2 se prélassa moelleusement sur un coussin de régule fondu maintenu par deux cordons de bronze fondant.

— A Boisseaux tout fonctionne harmonieusement. Je me relaxe et me laisse bercer par le discret roulis. Il y a certes du côté gauche un très léger martèlement, mais c'est réellement insignifiant et il faut une oreille hautement cultivée, une oreille d'artiste pour déceler cette infime dissonance. Le chef de gare de Boisseaux regarde sa montre, brandit son étendard et le fait rapidement tourner au-dessus de sa tête pour nous inviter à activer notre marche. Minute ! papillon. Je suis sur la voie 2, je tiens le bon bout.

A propos de bout, le bout d'induit gauche du moteur 2 commence à cogner assez fortement dans ce qu'il lui reste de palier.

— A Angerville, ça inquiéterait un profane. A chaque tour, ça fait boum. Un assez gros boum, je dois l'avouer, et mon aide m'interroge du regard. Je le réconforte de cette moue blasée d'un vieux cap-hornier qui a franchi beaucoup d'écueils et sait où commence le danger véritable.

Les boums s'accroissent, mais je sais que toute la mécanique est largement dimensionnée et que ça ne peut absolument pas se déglinguer. C'est impensable, inimaginable même. Ça me fait doucement rigoler.

On peut rigoler et rester prudent. Comme il y a deux postes de conduite, je quitte sans hâte celui que j'occupais, le gauche, et prends le droit qui ne se trouve pas dans le plan des éclaboussures éventuelles.

A présent ça fait Ba-oum, ba-oum... et je reconnais objectivement une certaine tendance à l'aggravation. Ça cogne dur ; ça va tout casser. Je ne suis pas inquiet à proprement parler, mais j'ai mangé à midi quelque chose qui passe mal. Mon foie se congestionne. Merle ! mon frein est serré à 3 kg. Qu'est-ce que j'ai fait en changeant de place ? Je pige pas... je ne comprends plus... du sang-froid !

Je mets tous les robinets de frein au desserrage, j'appuie sur toutes les purges de cylindres à frein. Il n'en sort pas un brin d'air et pourtant le manomètre accuse 3 kg... non, 4... 6, maintenant.

Je réfléchis intensément en fermant les yeux à demi. Le moteur 2 fait Ba-doum... ba-doum... Ça me paraît plus sec que le Ba-oum précédent. De menus objets, des vis, des écrous, des lampes, des goupilles tombent du plafond ou d'ailleurs... ah ! un volant assez gros qui commandait je ne sais plus quoi me frôle l'oreille et roule sur le plancher trépidant. Ce volant est ma pomme de Newton. Je comprends tout. Les vibrations ont desserré les vis, libéré les cadrans des manomètres qui ont tourné, continué de virer, font le tour complet de leurs boîtiers circulaires et indiquent tout ce qu'on veut. Je n'ai plus de boussoles. Tant pis. Je naviguerai à l'estime et le chenal est balisé.

Si j'étais une petite nature, je m'inquiérais au sujet du moteur 2. Maintenant, il fait Ba-da-boum... Ba-da-boum. Moche. Mon aide est pâlot comme un gars qui a mangé un plat d'amanites phalloïdes. Il déraisonne... On est déraillé ? On roule sur les traverses ? Je réfute grossièrement cette hypothèse saugrenue, ce qui me soulage un peu et me permet d'examiner froidement la situation. Je m'isole mentalement, pèse les risques — ils sont grands — scrute les chances — elles sont minces. J'analyse scientifiquement les paramètres, y compris l'évolution de mes malaises digestifs. Finalement, comme un chef d'études, empli d'expérience, je joue la décision à pile ou face sur le pupitre. C'est pile : il faut arrêter le massacre. Je vais me garer à Monnerville.

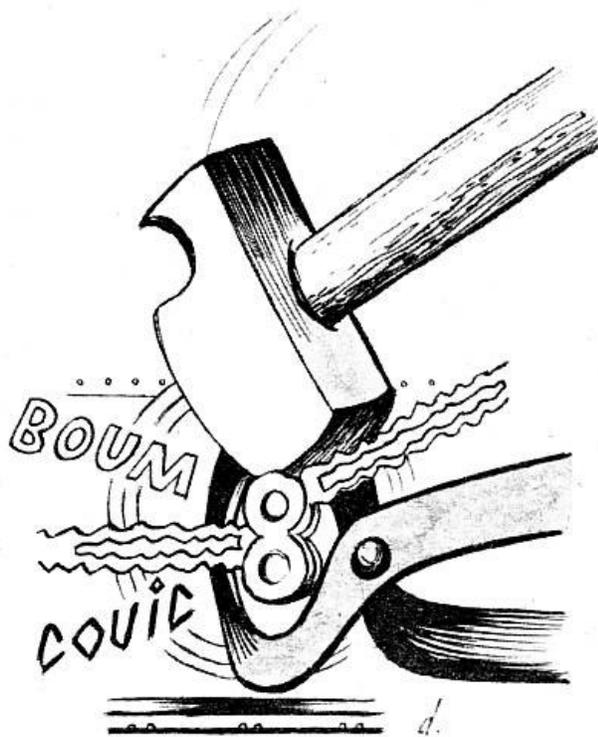
— Monnerville. Je passe. Poussons jusqu'à Guillerval ; nous y attendrons une machine de rampe pour descendre à Étampes, où le problème de notre rapatriement sera moins ardu. J'ai feinté le régulateur à Toury et il n'arrêterait pas un train pour nous ramener à Monnerville. Vers le carré de Guillerval, je ramène le contrôleur à zéro et réalise immédiatement l'inopportunité de cette manœuvre. Un énorme craquement secoue l'embellage, la machine se cabre, tout va s'effondrer. Les jeux du mécanisme brusquement rattrapés s'ajoutent, les bielles pilonnent les

tourillons, l'induit martèle sauvagement ses moignons de palier. Vite, j'ai remis le contrôleur au cran 5,5 ou 6,7 ou 8, je ne sais plus. Peur ? Non, mais il fait lourd et je transpire abondamment en contemplant un plafonnier oscillant, suspendu à ses deux fils.

— Tu vois, compagnon, on peut plus s'arrêter. Je hoche la tête avec compassion. Quel âge que t'avais, p'tit gars ?

Je suis acculé aux décisions héroïques. Puisqu'en coupant le courant des moteurs, ça va si mal, je remets sous tension le moteur 2 isolé au départ. Réussite imprévue. Ça ne fait plus Ba-da-doum : ça fait seulement Ba-oum. Je cherche cran par cran l'effort qui permettra un équilibre approximatif des phénomènes dynamiques perturbateurs. Au cran 6, ça n'irait, ma foi, pas trop mal. Boum... Boum... Compte tenu des circonstances, la chose est supportable en somme.

— Ces fêtes de Jeanne d'Arc, c'était réussi cette année ? Combien d'évêques sur le parvis ? Secoue-toi un peu... répond quelque chose !



Ça fait des « couics » qui se superposent aux « boums » !

Au-dessus d'Étampes règne un bel orage... ciel de poix déchiré d'éclairs. Il ne manquait plus qu'un orage. Mais peut-être l'éviterons-nous : il semble glisser à gauche, vers Auneau.

— Poste de Guillerval. — Ça va bientôt descendre de 8. Si je reste au cran 6, je vais taper le 120 et centrifuger des débris de bielles ; si je coupe, tout le mécanisme va s'écrouler. Donc, je reste au cran 6 et je serre le frein direct. Au cran 6 naturellement les résistances de démarrage non éliminées fument un peu ; les sabots de frein fument aussi un peu. Un peu, plus un peu, ça fait pas mal de fumée.

C'est une journée à fumée. Ma période de malchance va s'achever dans la fumée. Comme je

n'aime pas conduire à l'envers, je reprends le poste côté gauche. Tout va bien, en somme.

L'odeur de la peinture brûlée, tout le monde connaît ça. Eh bien, ça sent la peinture brûlée. Ils brûlent des cochonneries au terrain d'aviation.

— Bel-Air. Non, c'est chez moi. Sur la paroi verticale avant de la cabine, la peinture grise cloque et fricasse doucement. Oh! rien. Gros comme une pièce de 50 centimes, mais ça s'étend un peu... pièce de 1 F... de 2 F... thune... le centre rougit... soucoupe... le centre blanchit... ça grésille. Rien de bien méchant encore... mais...

Je me trouve confronté avec un des plus délicats problèmes qui se puissent poser à un conducteur électrique.

A cette auréole de peinture boursoufflée un débutant ignare et craintif attribuerait la signification d'une menace imprécise encore, mais imminente et redoutable. Un vieil agent que les déboires professionnels et de multiples sanctions imméritées ont rendu prudent — timoré parfois — établirait un diagnostic erroné et prendrait hâtivement des mesures inadéquates. Je ne suis pas de ceux qui s'alarment prématurément. Laissons friser le mérinos. Suivons méthodiquement le développement du phénomène thermique amorcé sous nos yeux vigilants, examinons et discutons les symptômes qui peuvent se préciser, identifions rationnellement la nature du mal, apprécions sa gravité et nous envisagerons ultérieurement le remède que nous estimerons adapté aux circonstances.

Un douloureux cas de conscience compliqué, il est vrai, le choix d'une décision. Une intervention prématurée limitant l'étendue des dégâts peut nous placer en position d'accusé. Le chef de dépôt instruisant l'affaire à tête reposée, aidé des conseils de ses experts, éclairé par son état-major de collaborateurs dévoués et avertis, analysant nos déclarations volontairement, mais peut-être maladroitement embrouillées, pourrait découvrir la faille du dispositif défensif, nous convaincre de mensonge, nous prouver qu'en déconnectant tel circuit, en isolant tel appareil, en shuntant tel petit machin nous pouvions aisément éviter une détresse si évidemment injustifiée que nous laisserons dans l'aventure trois douzièmes de notre prime de fin d'année.

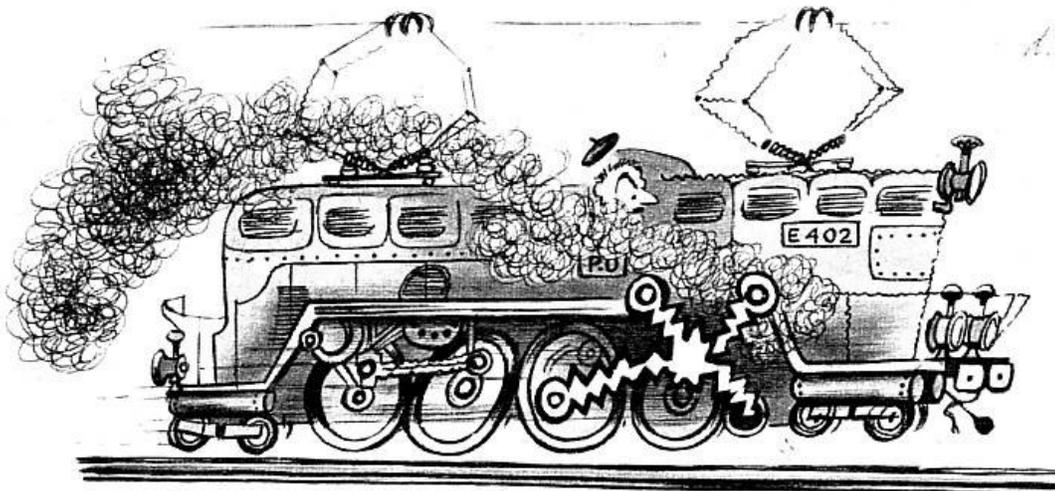
Par contre, si tout est calciné, nettoyé, lessivé, carbonisé, ratiboisé, il lui sera très malaisé de substituer notre responsabilité à celle de l'atelier,

dont la bonne marche détermine sa propre prime de gestion.

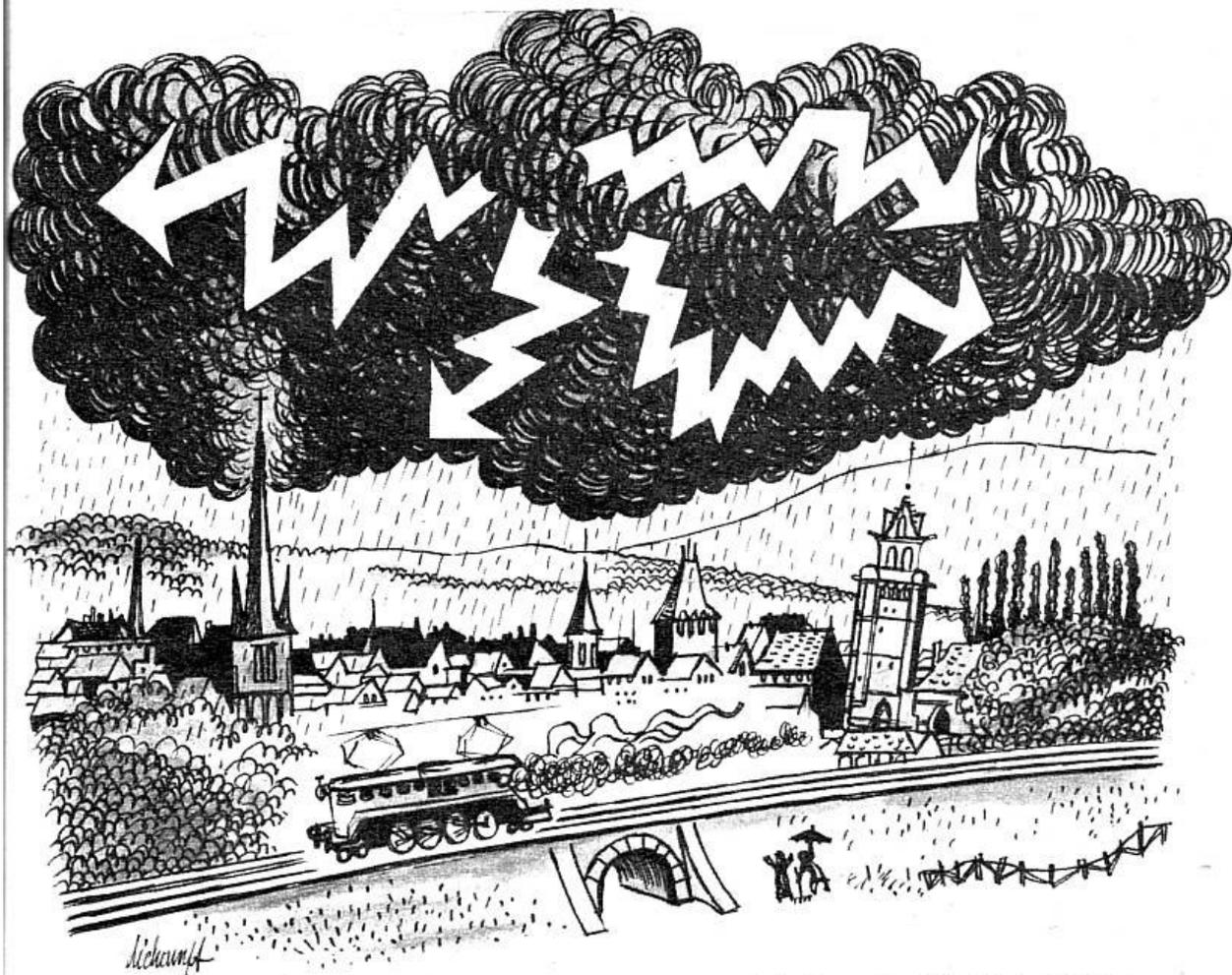
Au service des locomotives, comme au bal des pompiers, ce sont toujours les mêmes qui dansent. Nous n'arrêterons donc le processus d'échauffement constaté qu'au moment où nous estimerons réunies les conditions conciliant la sauvegarde du matériel, celle de nos personnes et celle de nos biens. Gardons la tête froide...

— Oôh!

Instantanément la cabine est une fournaise, un brasier. Jaillissement éblouissant de gerbes étincelantes, ruée de métal en fusion, fulgurations crépitantes qui nous cherchent, nous poursuivent haineusement. Pas d'affolement. Le processus s'est développé avec rapidité, soit. Un amorçage, c'est très impressionnant, mais pas tellement dangereux si l'on peut s'écarter de la trajectoire principale et s'il subsiste un peu d'air respirable à fleur du plancher. Je me suis mis immédiatement à plat ventre pour protéger mes bleus de travail, qui seraient constellés de petits trous. Ma lingère a ses heures de bonté, mais ne plaisante pas sur le chapitre des petits trous dans les vêtements. La sous-station ne déclenche pas naturellement, j'attends avec un calme stoïque. J'ai la tête froide, mais n'en pourrais dire autant de la région postérieure moyenne de ma personne, où je ressens des piqûres, des pointes de feu, des brûlures qui bientôt ne me permettent plus de tergiverser. Je rampe, me redresse un peu, juste ce qui est rigoureusement indispensable. Il ne faut pas se faire débarbouiller comme un enfant. Ma main tâtonnante trouve la poignée du frein et la pousse roidement au butoir pour stopper d'urgence, atteint la manette du contrôleur et l'amène sèchement au cran zéro. Le courant des moteurs est coupé. Ça continue à cramer tant que ça peut. Ça continue aussi à rouler : j'ai manœuvré le robinet à l'envers et les freins sont desserrés. Heureuse erreur ! Infaillibilité du réflexe professionnel qui a joué dans le bon sens ; ainsi nous éviterons l'arrêt, la protection à 1 000 m et la fusion de la caténaire. On verra que dans les circonstances critiques je ne cède pas à la panique et pèse les conséquences de mes interventions. Grâce à la déclivité, nous pourrons atteindre Étampes et éviter l'humiliante détresse en pleine voie ; il suffit pour cela de sauvegarder les roues de notre véhicule maintenant dépourvu de toute faculté automotrice. Donc jugulons le sinistre. Dans la



Un énorme craquement secoue l'embellage, la machine se cabre...



Au-dessus d'Étampes règne un bel orage... ciel de poix déchiré d'éclairs.

paroi de la cabine le cratère éruptif atteint la dimension d'une bassine à friture et vomit des fusées vertes, bleues, rouges parmi des flots de lourdes fumées noires. Par chance, du premier coup, j'atteins au plafond le levier commandant l'abaissement des pantographes. Trois interminables secondes et le guignol décolle de la ligne caténaire : le volcan s'éteint. Silence écrasant.

J'étoffe plusieurs foyers d'incendie sur mes vêtements. Surtout derrière.

— T'as eu peur ? p'tit gars. C'est rien, va.

Pas de réponse. La fumée se dissipe et je constate que je suis le seul survivant. Plus d'aide conducteur. Il n'a pas sauté en marche, puisque je ne découvre nul cadavre sur la voie parcourue et il devrait donc subsister quelques traces dans la cabine, une montre... un trousseau de clés... quelques ossements même. Un tour sur le balcon et je récupère avec soulagement mon jeune assistant réfugié sur la passerelle avant à l'étrave du torpilleur. Je le ramène par la main, le pose dans son coin. Une loque.

Nous dérivons doucement vers Étampes. Tout va bien.

Ça cogne dur du côté gauche, mais je ne m'en soucie plus du tout. Cogne, mignonne, amuse-toi, profite de ton reste. Je commence à préparer mentalement ma défense, à réunir les arguments de ma plaidoirie. Sans mentir absolument, on peut interpréter les faits, arranger les choses, solliciter un peu la vérité, mais pour le faire adroitement il faut savoir ce qui s'est passé. Dans mon cas, c'est lumineux. La foudre est tombée sur quelque pylone et il en est résulté un amorçage par surtension « d'origine atmosphérique ».

C'est un « cas fortuit » qui arrange tout le monde. Toutefois, certains ont abusé de cette explication trop facile et les ingénieurs de la traction ont tendance à la contester. Je dois m'attendre à la visite de Swiecicki pour complément d'enquête. Quand, pourquoi, comment avez-vous effectué telle manœuvre ? Que s'est-il produit lorsque...

A propos, lorsque j'ai coupé le courant des moteurs le feu d'artifice a persisté. Le coup de feu n'intéressait donc pas le circuit traction, qui peut rester bon. En dehors des moteurs de traction, il n'y avait en service que le groupe moteur-générateur alimentant les circuits de commande. Sur les 400, on a remplacé la batterie habituelle par un groupe si incertain qu'on en a mis deux. Il est probable que l'amorçage s'est produit sur le groupe qui tournait. Mais alors... il me reste le second. Hé ! hé ! ho ! ho ! Essayons toujours.

J'ouvre l'interrupteur du groupe présumé défectueux, ferme celui de l'autre. En me voyant relever le pantographe, mon aide a un soubresaut et se protège le visage, ce qui me fait sourire avec une discrétion polie. A la réflexion, j'imité son geste. L'audace n'est pas la témérité.

L'archet du pantographe touche la caténaire. Rien. Le deuxième groupe moteur-générateur ronronne paisiblement, le disjoncteur tient. Cran 1, prudent... ça va... Cran 2 rassuré, cran 3, décidé. Les moteurs de traction agissent. Crans 4, 5, 6. Victoire ! Nous nous propulsons par nos propres moyens. Nous gouvernons.

— Étampes. Arrêt au carré pour, évidemment, prendre la voie 2 bis, celle des omnibus, des patachons, des gêneurs. Je quête inconsciemment



**Instantanément, la cabine est une
fournaise, un brasier !**

le regard approbateur, admirateur peut-être, d'un connaisseur. Rien.

Départ sur la 2 bis. Les messageries qui faisaient queue derrière nous dépassent sur la voie 2 à vive allure. Certains mécaniciens se mettent à la portière et semblent nous invectiver. J'essaie de maintenir l'effort convenable empiriquement déterminé du côté de Monnerville, avant le cataclysme. Ça cognasse vigoureusement. Pour limiter la vitesse sans user des freins, j'essaie d'isoler un moteur de l'arrière. Sur les 2D2 400, on ne peut isoler qu'un moteur à la fois.

Ayant réduit la puissance motrice d'un quart, force m'est de constater que la vitesse s'accélère.

Certains prétendent qu'au couplage utilisé — série — la loi d'Ohm explique fort congruement la chose. Je ne conteste pas la loi d'Ohm.

Aux conférences d'instruction données mensuellement aux agents de conduite et où le chef mécanicien Lannou tolère la discussion, dans les parlotes de corps de garde où l'expression de la pensée est plus libre encore, la loi d'Ohm est communément admise. Certes, comme tous les dogmes, elle reçoit des interprétations variables souvent divergentes, parfois contradictoires. J'évite généralement de prendre position en ces exégèses trop subtiles, facilement passionnées, génératrices d'inimitiés durables.

Je ne conteste pas la loi d'Ohm, mais...

Parlons net. Sans m'abandonner totalement à l'hérésie, je professe que trois moteurs sont moins puissants que quatre et qu'avec un moteur isolé ma machine devrait courir moins vite. Il y a contradiction flagrante entre des lois mécaniques simples, empreintes de logique, confirmées par une longue expérience et des conventions abstraites imposées par des électriciens éminents qui toutefois n'ont jamais piloté les 2D2 400 du chemin de fer d'Orléans.

Dans le cas présent, il est vrai, les faits semblent justifier la théorie de M. Ohm. Mais il s'agit d'un cas particulier, spécial, celui de la circulation d'une machine isolée. Il serait imprudent, tendancieux même, de bâtir une loi sur un fait exceptionnel.

L'heure n'est pas aux joutes philosophiques. Remettons ce 4^e moteur en service et laissons mûrir le problème. Un autre sinon plus grave au moins plus immédiat requiert toute mon attention. J'appréhende l'accueil d'Odette.

Odette, c'est ma bergère ; celle qui n'aime pas les petits trous dans les vêtements. Certes, il ne s'agit pas de petits trous de cigarettes, ils sont même de larges dimensions ces trous et devraient l'attendrir en considération des dangers encourus. Sait-on jamais, avec les femmes ?

— Étréchy, Chamarande, Lardy. Nous grignotons bruyamment le parcours.

— Bouray, Marolles. J'ai repris tout mon sang-froid. Quoique je sois indemne, je me ferai faire un gros pansement sur la main par la téléphoniste du dépôt pour faciliter mon retour à la maison. Beaucoup d'acide picrique, je lui ferai verser dessus. Ça va bien à bord. Depuis la pluie de feu qui a failli nous anéantir, je suis devenu très tolérant au sujet des chocs qui perturbent violemment la machine bâbord avant. Ça ne fume pratiquement plus. Certes, les résistances de démarrage en circuit sont rouges, mais elles ne menacent pas de s'effondrer. Tout ce qui les environnait et pouvait brûler a brûlé. Il ne subsiste que des choses résolument incombustibles en mica, en amiante, en porcelaine. Finie la fumée.

— Brétigny. Il plane sur Brétigny une odeur indéfinissable... du bois... oui, c'est une odeur de bois. Elle me fait sourire bêtement, cette odeur sympathique. Ma machine n'est pas en bois, alors. Chez Clause, la récolte des graines d'élite est achevée et ils brûlent les plantes desséchées, les cochonneries où des insectes parasites pourraient subsister.

— Saint-Michel. C'est bien du bois qui brûle, mais ça vient de chez moi. A l'arsenal royal de Buda-Pest, M. de Kando nous a construit des locomotives en bois. Il est inconcevable que personne ne s'en soit aperçu. Pauvre France. Enfin, je n'ai plus que 26 km à faire.

— Perray-Vaucluse. Ça fume plus bleu, mais ça cogne plus mou.

— Épinay. Ça n'est pas une fumée épaisse, mais elle est hautement nocive avec des relents pharmaceutiques écœurants et très irritants.

— Savigny. Nous toussons et pleurnichons. Dans la Beauce, en pleine campagne, nous serions retournés sur les passerelles, mais les quais sont maintenant garnis de banlieusards qu'il importe de ne pas inquiéter par des attitudes inhabituelles pouvant prêter à critique.

— Juvisy. Je suis quand même allé respirer et j'ai fait le tour du capot avant sous le fallacieux prétexte de localiser l'avarie. Les gaz asphyxiants sont émis par le moteur 2. Je l'aurais parié. Plus que 19 km.

— Athis. Où et pourquoi ces diables Hongrois ont-ils fourré du bois dans leurs moteurs ? Une sourde inquiétude m'a saisi. Réagissons. On ne peut tout savoir.

— Ablon. Ça fume toujours bleu, ça cogne encore mou, mais ces chocs amortis engendrent des vibrations diffuses et surnoises. Ce n'est plus le coup de marteau franc sur l'enclume sonore et loyale. Un mécanicien ne manquerait pas d'en être rasséné ; un électricien doit en toutes circonstances rester circonspect.

— Villeneuve. Ma circonspection m'a évité une fâcheuse surprise. La brutale vérité m'est révélée par la naissance d'un important frottement dans le moteur 2. Le voile se déchire : les cales d'encoches maintenant les sections du bobî-

nage sont en bois et ce sont ces cales, imprégnées des cochonneries qu'on peut trouver dans un arsenal, qui frottent, chauffent et fument depuis Brétigny. Maintenant elles sont usées, et c'est l'induit même qui touche les masses polaires. Certes son débattement se trouve ainsi limité, mais d'autres inconvénients pourraient se manifester. Par contre, je connais maintenant la nature du danger et puis le dominer. Au moins moralement. Réduisons la vitesse à 20 km/h et isolons électriquement le moteur 2 gravement menacé.

— Choisy. Nous avons dépassé le stade du frottement, à présent ça raguenasse. C'est un terme technique caractérisant une friction aggravée de symptômes divers parmi lesquels je note des vibrations de fréquence agressive répercutées sous les plantes de nos pieds. Il en est qui supportent les chatouilles sous les pieds. Pas nous. Comme des flamants roses, nous nous tenons sur une seule patte : tantôt l'une, tantôt l'autre. Ce dandinement facilitant apparemment les fonctions cérébrales, j'apporte les ultimes retouches aux éléments de ma défense, j'élabore et m'imprègne de la vérité que je soutiendrai avec l'ardeur sincère indispensable pour convaincre les enquêteurs et bénéficier d'un non-lieu. Naturellement, je suis obligé de retarder l'apparition des signes annonciateurs d'un défretage et affirmerai hautement que, si l'odeur suspecte m'a alerté après Villeneuve, la certitude d'un frottement ne m'a été acquise qu'après Vitry, au-delà de la dernière aiguille permettant de me garer, de sorte que j'étais obligé de poursuivre ma tentative en direction de Paris.

— Vitry. Justement nous y passons à Vitry et cette coïncidence établit péremptoirement l'exactitude de ma thèse.

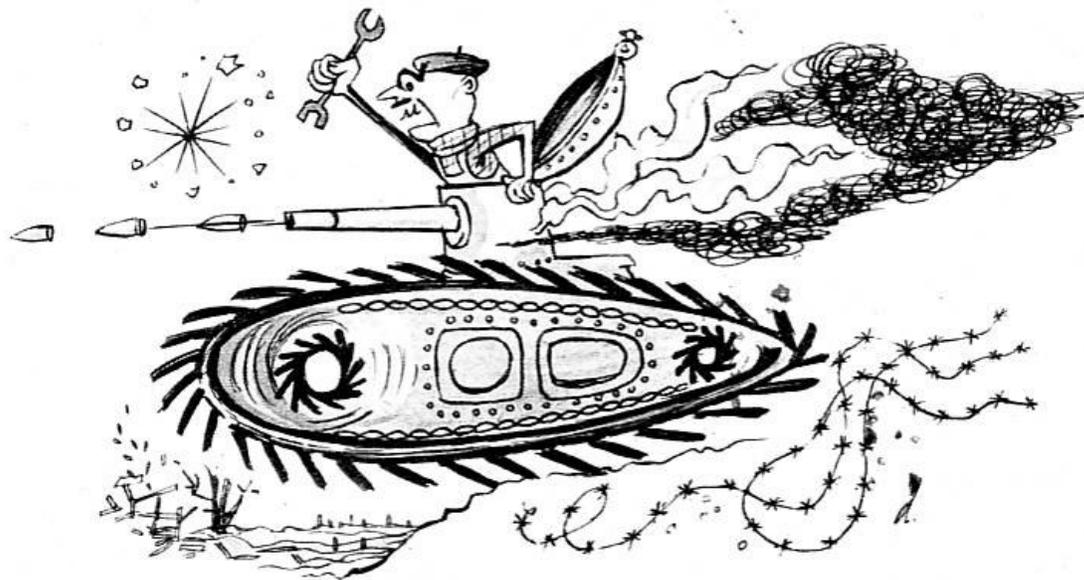
Ça ferraille dur dans le moteur 2. Ça fait des « couics » qui se superposent aux « boums ». « Couics » et « boums » sont heureusement en synchronisme, ce qui laisse une impression d'ordre plutôt réconfortante. Ça commence à sentir le caoutchouc. Les sections ont chaud aux... arrondis. Moi aussi.



Je ne conteste pas la loi d'Ohm, mais... parlons net.

— Ivry. J'ai réduit à 20 km/h. Les frettes vont se dessouder, se couper, les sections sortir des encoches, bourrer dans l'entrefer, caler mon moteur qui cassera les bielles dont les moignons béquillant sur les traverses me feront chavirer par tribord. Mon optimisme se dilue. Réagissons. Abandonnant cette hypothèse extrême, envisageons les seules probabilités d'ordre électrique. Je crains le déclenchement du disjoncteur. On n'est jamais sûr de pouvoir réenclencher un disjoncteur. Si vous connaissiez la quantité de relais, de contacts auxiliaires, d'interlocks, de petits machins minuscules et introuvables que certains techniciens, des Cossé, des Amet, des Meilhat, ont l'astuce d'imaginer pour empêcher un disjoncteur de se fermer, vous seriez effarés, écoeurés.

Caler le disjoncteur ? Le petit bout de bois en biseau dans la bobine de maintien ? On ne fait pas cela sur une 400 en marche. Gassot a essayé



Je conduis un char de combat en feu et me sens devenir un héros.

une fois au 67 — le Barcelone — du côté de Salbris. A 120, le vent a refermé la porte d'accès et André s'est trouvé enfermé dans le capot, encagé comme le cardinal La Ballu. S'il n'avait eu un aide plein d'initiative comme il en est beaucoup, sachant utiliser les verrouillages comme il y en a quelques-uns, un ambitieux désirant montrer son savoir, Dédé aurait cuit à l'étouffée. Heureusement, il avait un guépin.

— Orléans-Ceinture. J'ai réduit la vitesse à 5 km/h. Je conduis un tombereau, une faucheuse-lieuse, un char de combat en feu. Je serre les mâchoires et me sens devenir un héros... 16 avril 1917... les Schneider et les Saint-Chamond attaquent dans la plaine de Juvincourt... le cimetière des tanks. L'induit ramone sa carcasse — que ce nom va bien ! et crache de la fumée, du feu, des petits bouts de fil de fer et des choses brûlantes non identifiables à priori. 5 km/h, c'est beaucoup trop vite, mais je dois conserver une énergie cinétique suffisante pour obvier le calage menaçant.

— Poste F. Ça frotte de plus en plus. Ça freine ; ça ralentit. Un cran de plus.

— Pont de Tolbiac. Encore un cran pour monter la pente légère. Nous sommes asphyxiés mais la victoire est en vue.

— Pont de la Gare. La victoire est à portée de main.

— Austerlitz. C'aurait pu être Waterloo.

La casquette blanche accourt et nous fait refouler d'urgence en dehors de la marquise. Effectivement, nous fumons énormément ; on ne voit plus l'entrée du « trou » — le tunnel d'Orsay — et le viaduc du métro n'est discernable que par intermittences. Stoïquement, j'arrose le moteur 2 et vide tous mes extincteurs et ceux que l'on m'apporte. L'odeur devient insupportable. Je pompe encore un moment et dois me résoudre à m'éloigner.

— Pompier ? crie le sous-chef de loin.

— Non, seaux d'eau. Et 2 machines pour nous rentrer au dépôt. Laissez, je vais téléphoner moi-même au dépôt.

L'heure de la vengeance a sonné. Je veux affoler Lamarise, le barbu. Il faut mentir un peu, bien sûr. Mais au téléphone... verba volant. Et il est beau joueur, Lamarise.

— Sous-chef de dépôt ? Ici le conducteur de la 402. Ma voix grave dissimule mal une pointe angoissée. Je suis sous le pont de la Gare avec le moteur 2 défretté. Tout est calé. Je suis mort. Je peux plus bouger, ni vers l'avant, ni vers l'arrière. J'obstrue la voie 2 bis. J'arrête la banlieue. Je bouche la gare d'Austerlitz. Toutes les huiles de l'Exploitation sont en train de radiner.

— Vous demandez le secours ?

Sa voix tremblait ; il était nerveux, inquiet. Tout allait bien. Pourquoi ai-je commis cette énorme erreur, sous-estimé si grossièrement mon adversaire ?

— Je demande seulement un conseil, ai-je dit bêtement. — Un conducteur électricien du service express, demander conseil à un ancien de la vapeur ! Vous vous rendez compte. Il a senti le vent aussitôt, le barbu.

— Hum ! il a fait le barbu... Ni en avant, ni en arrière ? Eh bien, je vous conseille d'essayer transversalement, sur le côté quoi, comme les crabes. C'est un truc d'ancien qui ne loupe jamais. Tac.

Tac, c'est le téléphone qu'il raccroche.

C'est un marle, le barbu.

Et quand je vais me présenter tout à l'heure au guichet, dites-moi un peu, brièvement, de quoi j'aurai l'air, moi.

René THÉAU



Austerlitz ! C'aurait pu être Waterloo.