

Amp

Mémoires de train

lititudes

#3

avril-sept. 2021

Amplitudes

Mémoires de train

Les Éditions Châtelet-Voltaire remercient la DRAC et la Région Grand Est de leur soutien à la publication de la revue AMPLITUDES.



PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

Comité de rédaction :

Marc ABÈLÈS, François BARRÉ, Marie-Hélène CAROFF, Maria Claudia GALERA, Jean-Michel GÉRIDAN, Monique JEUDY, Jean-Paul KAUFFMANN, François LARCELET, Jean LEBRUN, Samuel MOURIN, Pierre-Yves SOUCY, Karine STEBLER, Benoît VINCENT, Patrick WATIER.

DIRECTEUR DE LA REVUE : Henri-Pierre JEUDY

MISE EN PAGE : Gwénaél GRAINDORGE, Monique JEUDY

CONCEPTION GRAPHIQUE : ANGÉLIQUE DECOCK

Préambule

AMPLITUDES, une revue pour le Grand Est, propose d'aborder les questions complexes que soulèvent le déséquilibre entre territoires désertifiés et territoires peuplés, les tentatives de réalisation d'une égalité des territoires, les stratégies d'attractivité des lieux...

Comment se manifestent les modes de résistance au changement ou au déclin? Quel sens prennent les effets des contretemps? Si la souveraineté d'une nation semblait traditionnellement dépendre de ses frontières, appréhender aujourd'hui l'hétérogénéité des territoires, dans leur singularité propre, est un défi face à la revendication traditionnelle des identités locales. L'enjeu de la revue AMPLITUDES est de mettre en valeur ce que peut être une singularité territoriale, ce que peut être une souveraineté «née de l'épaisseur de l'histoire» dans un contexte où l'absence de frontières nous appelle à ne plus nous réfugier derrière des limites que définirait un «espace identitaire». Entre les parties peuplées de la Région du Grand Est et celles qui le sont moins, voire beaucoup moins, les perspectives d'avenir suivent des voies différentes. Les pays les plus désertifiés imposent-ils des interrogations existentielles nouvelles quant au devenir des modes de vie dans notre société?

AMPLITUDES propose d'aborder les questions complexes que soulèvent les alliances territoriales, les stratégies d'attractivité, les utopies artistiques et culturelles, mais aussi les effets du contretemps, de l'anachronisme, de la rémanence...

La composition de la revue se fera selon une conception anthropologique qui inclut autant l'expression littéraire que l'analyse socio-politique et économique.

Sommaire

Mémoires de train

ÉDITO	7
par Henri-Pierre Jeudy	
I.- CHACUN CHERCHE SON TRAIN	15
Le T.E.R.êve	16
André Morel	
Lumière d'hiver	22
Claude Harmelle	
Des trains comme les autres	30
Benoît Vincent	
Train des merveilles	36
Karine Stebler	
Reconfinement	43
Bernard Kalaora	
Un philosophe cheminot	48
Louis Gabriel Gauny	

Le Pony Express	54
André Machayekhi	
II.- UN TRAIN PEUT EN CACHER UN AUTRE	56
Correspondance	58
entre Jean-Paul Kauffmann & Henri-Pierre Jeudy	
Pèlerinage à Colombey	70
Marc Abélès	
Notules sur l'histoire des trains	74
Jean Lebrun et Henri-Pierre Jeudy	
L'invention du train	82
Patrick Baudry	
Les chemins de fer et la poésie de la modernité	88
Maria Claudia Galera	
Prendre le train	108
Philippe Herr	
Le 22h03 pour Albédaran	114
Alice Carabédian	

III.- CHRONIQUES DE LA RAMBLEUR	121
L'araignée David Béguinot	124
La 221 PLM Gérard Collin	128
À l'avis du rail Didier Albisser	135
Visions ferroviaires Joël Hauer	141
Notes oubliées dans le train Lionel, Brigitte, Anne-Marie, claire, Louisa, Éric	145
Poème Éric de Joinville	152
Portrait d'un cheminot en Haute-Marne Michel Müller	153
IV.- ADDENDUM	161
Contretemps et événements Pierre-Yves Soucy	162

Édito

par Henri-Pierre Jeudy

Le train est-il une machine à souvenirs et un lieu de rencontres inattendues? Au cinéma, comme dans la littérature, le train joue souvent le rôle de décor actif, il paraît même donner vie aux personnages en créant des ambiances. Les scènes qui s’y passent ressemblent à des compositions théâtrales improvisées. Et dans la vie quotidienne, l’usage de l’omnibus, bien qu’il soit rare pour certains, peut être le temps du train-train des pensées comme celui des perspectives futures. Il s’agit bien d’un temps de réflexion, d’un retour sur soi animé par une cohorte d’interrogations et parfois même d’obsessions. Il suffit d’une perturbation – et les imprévus deviennent innombrables – pour que les quelques voyageurs en rade se mettent à échanger bien des propos sur leur existence quotidienne autant que sur le dysfonctionnement de la société dans laquelle ils vivent. Ainsi renaît le lien social dont la disparition est tant déplorée.

La disparition progressive du service public que représente le chemin de fer sur le territoire français provoque une polémique qui a commencé dans les années 50 avec le choix des lignes à grande vitesse. C’est au nom de la défense et de la promotion du service public que le réseau ferré et ses usages ont été élaborés et mis en œuvre. Dans son livre, « L’Ère du rail », publié en 1954, Louis-Maurice Jouffroy défend une vision de la desserte des territoires par un maillage

serré contre les partisans des lignes à grande vitesse¹. Aujourd'hui, dans bien des régions de France reconnues comme désertifiées, la circulation des trains est réduite à une peau de chagrin, et l'absence même de clientèle vient confirmer à rebours que le choix de relier au plus vite les grandes villes du pays fut le bon choix. On peut toujours se dire que la désertification des territoires a été accompagnée, voire accélérée par la restructuration du réseau, et considérer que celle-ci n'en est pas la cause. Ce choix de la vitesse a toutes les raisons pour être légitimé, mais on ne peut oublier que la configuration actuelle des déplacements sur le territoire dépend de lui. Les « gilets jaunes », dans leur révolte, expriment bien comment se traduit l'inégalité des territoires et combien les liaisons entre les grandes cités ont fini par réduire à une certaine inexistence les petites villes et les bourgs. Faut-il penser alors que le maillage du territoire opéré initialement par la construction du chemin de fer fonctionne comme une métaphore d'origine de l'égalité perdue des territoires ? Un TER sans voyageur ou presque, qui s'arrête dans une bourgade abandonnée est-il seulement le symbole patrimonial des temps passés ?

En créant, dans les années 80, le concept de « *dromologie* », Paul Virilio, tel un urbaniste visionnaire, a mis en perspective la relation spéculaire entre la conquête de la vitesse et le développement des technologies. Les records de vitesse des différentes locomotives au cours du temps ont toujours représenté le triomphe de la technologie. À tel point que la vitesse de communication elle-même peut être prise pour la finalité globale de l'essor technologique...

1. Cf. article du journal *Le Monde* rédigé par sa fille, Letizia Jouffroy, le 6 février 2019.

Pourtant l'image du tortillard reste dans l'imaginaire collectif un archétype de la métaphore ferroviaire. Le train est-il alors une figure privilégiée de l'état nostalgique? Une machine à se souvenir qui se déclencherait au temps présent du voyage? Quand on entend aujourd'hui parler d'un possible rétablissement des trains de nuit, bien des gens, d'un certain âge, il est vrai, imaginent le retour d'une époque où le temps du voyage n'était pas nié au titre d'un impératif de la rapidité du déplacement dans l'espace. Même s'il n'a le plus souvent qu'une fonction utilitaire, le train demeure un mythe. Si quelqu'un travaille avec son ordinateur, par instants, son esprit s'échappe, il pense brusquement à autre chose, et cette rupture – qui, de fait, n'en est pas vraiment une – est provoquée par le rythme du train, le contexte scénographique que créent la présence des autres, le défilé des paysages, l'intrusion du contrôleur... C'est ce monde du train qui engendre une atmosphère singulière déjà anticipée dans l'imaginaire de chacun. Le mythe du train se présente pour ainsi dire comme déjà là à cause des innombrables images que nous avons du voyage, ou simplement du déplacement dans l'espace et le temps. En somme, le train a son archéologie vive de telle sorte que le train du passé ne meurt jamais. À vingt ans, amoureux, «j'entends encore siffler le train dans la nuit» alors que les machines à vapeur sont au musée.

Les paysages qui défilent depuis la fenêtre d'un train provoquent des associations d'images de la vie, et leurs effets de mémoire épousent le rythme du temps qui passe, de cet autre temps qui caractérise celui du rêve. Même si le train n'est qu'un moyen de déplacement, il persiste à induire la présence de l'ailleurs, en somme, le voyage dans le temps et l'espace d'une vie. Quand le train est utilisé pour aller au travail, la répétition du même trajet n'empêche en rien l'immersion dans l'ailleurs, le train de pensées dont parle J-B Pontalis, ne disparaît pas dans une gare. Bien des gens ont refait leur vie dans la répétition d'un trajet

qu'ils connaissent par cœur... «Non seulement le temps est réversible, le trajet à rebours remonte tout le cours de l'histoire individuelle, mais il autorise des haltes dans l'histoire collective et va même en deçà jusqu'à la préhistoire.»²

L'usage fréquent de la métaphore ferroviaire dans la vie quotidienne révèle combien le symbole du train reste à l'origine des représentations du mouvement des pensées et des souvenirs qui traversent notre esprit. Les changements technologiques, stimulés par la conquête d'une vitesse toujours supérieure, même s'ils modifient la figuration symbolique du train, ne la font jamais disparaître. Bon nombre d'expressions – comme celle «un train peut en cacher un autre» – continue d'être utilisées, bien que leur sens réel se réfère à une autre époque – comme celle «il est interdit de se pencher au-dehors». Si nous ne pouvons passer la tête dehors depuis que les vitres ne se baissent plus, nous persistons à regarder le dehors à travers le tableau que constitue l'encadrement de la fenêtre. Être assis dans un train, c'est se trouver dans une pause immobile entre le dedans et un dehors qui défile parfois à grande vitesse, parfois au ralenti. Le dedans, c'est le nôtre, c'est ce qui se passe dans notre tête en ce moment-là, ce à quoi nous pensons d'une manière impromptue. Avec le train à grande vitesse, le dehors serait-il implicitement nié? À travers le hublot du TGV, les images du dehors se fragmentent comme dans un kaléidoscope.

La position assise dans le train permet, elle, de rêvasser, ce qui maintient un lien permanent entre la mémoire et l'inconscient, entre l'irruption des traces mnésiques et la virulence des rejets de l'inconscient. Dans le rêve, le dehors ne revient qu'au moment du réveil, lorsque les yeux s'ouvrent

2. J.-B. Pontalis, *La force d'attraction*, p.23, Points Le Seuil, Paris 1999

sur l'extérieur, sur l'effet que produit la réalité visible ; au rythme de la rêvasserie ferroviaire, le dehors reste présent même s'il fait noir, le dehors garde une certaine amplitude même s'il n'a plus l'air d'être là.

La vision intégrale du dehors devient prégnante au cours d'un arrêt inopiné – cette immobilisation sur la voie incite tout bêtement à regarder ce qui se passe à l'extérieur –. L'arrêt sur image, comme au cinéma, prédispose à imaginer ce qu'on voit à partir de ce qu'on ne voit plus quand l'enchaînement des images est en suspens. C'est le signal du passage « dedans/dehors » et de sa réversibilité possible. Le rythme de la lecture d'un livre est semblable. Quand nous suspendons le mouvement de décryptage d'un texte, nos yeux se lèvent pour regarder ce qui est autour de nous et notre regard se porte éventuellement sur le dehors que nous sommes en train de percevoir. Les postures peuvent varier – être aux aguets, dormir, somnoler, vagabonder ailleurs... – elles expriment toujours ce que le train fait à notre corps, manifestant là une souveraineté discrète et curieuse sur le rythme de nos pensées.

Il n'est pas difficile de comprendre alors pourquoi la métaphore ferroviaire tient une place à part dans l'œuvre de Freud. La psychanalyse aurait-elle existé sans l'avènement du chemin de fer ? Jean-Jacques Barreau montre que la métaphore ferroviaire est requise par Freud pour mettre en œuvre les dispositifs analytiques. La cure analytique est comparée au voyage en train, le cabinet de l'analyse au compartiment, et la pratique de la libre association au paysage qui se déroule et se métamorphose derrière la fenêtre³. Dans la *technique psychanalytique*, S. Freud écrit : « Donc, dites tout ce qui vous passe par l'esprit. Comportez-vous à la manière d'un voyageur qui, assis près de

3. Jean-Jacques Barreau. *Freud et la métaphore ferroviaire*. Éditions In Press. Octobre 2007.

la fenêtre de son compartiment, décrirait le paysage qui se déroule à une personne placée derrière lui. Enfin, n'oubliez jamais votre promesse d'être tout à fait franc, n'omettez rien de ce qui, pour une raison quelconque, vous paraît désagréable à dire.»⁴ Dans quelle mesure le train ne serait-il pas un lieu privilégié de l'expression de l'inconscient du collectif ? Le théâtre de « tout ce qui se passe dans la tête des gens » ? Les récits innombrables des voyages en train, les films aussi, traduisent cette effervescence mystérieuse et collective comme si l'objet ferroviaire en mouvement devenait toujours une sorte de *lieu d'origine* « de ce qui est déjà arrivé dans la vie comme de ce qui pourrait arriver ». Le train sert de construction métaphorique originaire du récit énigmatique de la vie. Le train nous placerait collectivement, et isolément, dans les *parages de l'inconscient*. Le livre ouvert (et refermé) de l'inconscient.

J-B Pontalis écrit : « Selon la métaphore ferroviaire que j'affectionne, le récit du rêve serait ce que le voyageur raconte de son voyage une fois rentré chez lui (les rencontres, les paysages entrevus par la fenêtre). Le *Wunsch* serait ce qui l'a poussé, dans l'excitation, l'inquiétude et l'attente, à prendre le train. Mais cela, le voyageur, le narrateur et l'auditeur l'ignorent, comme si la gare de départ ne figurait pas sur l'indicateur des chemins de fer, mais seulement la gare d'arrivée (le récit) et les situations intermédiaires (les associations). Difficulté supplémentaire : 'le train de pensées' n'emprunte jamais la voie la plus directe, mais un trajet extrêmement compliqué, avec détours, voies latérales, aiguillages, retours en arrière. Il faut qu'il roule, voilà tout. Chaque rêveur invente son parcours qui n'est qu'à lui. Chacun organise son réseau. »⁵

4. Sigmund Freud. *La pratique psychanalytique*, p.95.

5. J.-B. Pontalis, *la force d'attraction*, p.17, Points Le Seuil, Paris 1999.

Dans un film «*Compartiment tueurs*» de Costa Gravas, sur le tableau noir d'une salle de commissariat de police sont tracées à la craie les six couchettes d'un compartiment de seconde classe. Celles-ci sont disposées comme des cercueils alignés les uns au-dessus des autres en perspective oblique avec les noms des victimes. Ce tableau noir réapparaît à plusieurs reprises, et chaque fois qu'un meurtre a été commis, le nom de la victime est effacé. Ce tableau noir a donc pour fonction de récapituler l'évolution de la situation jusqu'à la reconnaissance de l'assassin. Il joue le rôle de la *métaphore d'origine* en renvoyant à l'archétype du caveau comme figure d'un compartiment couchettes. Si le meurtre dans un train est une thématique fréquente au cinéma, est-ce pour la raison que le meurtrier se donne toutes les chances de rester inconnu? La division en compartiments des wagons qui se succèdent les uns aux autres rend-elle insaisissable le lieu d'origine du meurtre possible comme si chaque place d'un voyageur était virtuellement son cercueil ou celle de l'assassin? Dans un train-couche, il est presque impossible d'échapper en somnolant à l'irruption mentale d'une analogie avec la pause occupée dans un tombeau.

La singularité du monde des chemins de fer est de restituer au langage des mots et des images une prédisposition à *un perpétuel glissement métaphorique*. Au Musée Grévin, c'est dans un wagon en bois qu'on peut écouter, avec le bruit du train, des poèmes de Marcel Proust et de Guillaume Apollinaire... La puissance d'évocation de l'histoire du monde par les images du train outrepassa la force du décor qu'il impose à tout moment dans notre imagination, comme *la flèche jaune* de Viktor Pelvine, elle n'a ni origine ni fin, ni départ ni arrivée.



1- Chacun cherche son train

Le trajet du train, la ligne qu'il emprunte chaque jour retrace une configuration du territoire qui s'inscrit dans la mémoire d'un voyageur. Le quadrillage des régions opéré au milieu du XIX^e siècle par l'extension incroyable du réseau ferré semble être resté présent dans l'inconscient collectif. Du coup, la métaphore ferroviaire provoque une rencontre hasardeuse et poétique entre l'imagination et la mémoire avec tous les regards portés sur les paysages qui défilent derrière les vitres, et qui se métamorphosent au fil du temps. Le clin d'œil fait au « monde extérieur » est souvent, sur les lignes régionales, un signe de reconnaissance des lieux. Depuis que les fenêtres ne se baissent plus, la vieille « interdiction de se pencher au-dehors » a perdu son sens, mais ce que nous invite à faire le train, à l'insu même de notre conscience, est d'unir les pensées du dedans aux images du dehors.

Le T.E.R.êve

André Morel

Regardez cet anonyme pris dans la foule impatiente sur le bord du quai, ce voyageur sans histoire attendant son tour pour monter dans le wagon, cherchant une place sans précipitation et apparemment sans préférence.

Observez ses gestes faussement anodins. S'il baisse la tête, non pour éviter de trébucher sur un bagage ou heurter un pied dans l'allée, non par timidité, honte ou désir de masquer son visage, s'il avance les yeux rivés au sol pour ne voir ni le lieu ni l'atmosphère particulière de chaque rame, ni les passagers, surtout pas les passagers, s'il réduit son champ de vision à la stricte nécessité de la marche, c'est pour favoriser ses autres sens, catalyseurs de ses rêves chaque fois qu'il emprunte le TER.

Méthode rodée, méthode immuable pour un voyage imaginaire. Efficace martingale pour échapper à la pesanteur du réel, au déterminisme de l'horaire, pour entrer dans la parenthèse d'un autre espace-temps volé à la mécanique des jours.

Peu lui importe que le train parte ou non à l'heure, qu'il s'arrête sans raison expliquée en pleine campagne, qu'il ralentisse en ligne droite ou s'éternise dans une gare, voici longtemps qu'il a cessé de s'inquiéter, qu'il a changé peu à peu sa vision des choses. Il n'est plus

là uniquement pour accomplir le trajet fonctionnel d'un point à un autre, d'une ville à une autre, d'un but à l'autre, mais il profite de la lenteur pour voyager. À l'ancienne. Pour récupérer des minutes à vivre, pour un retour sur soi, pour se réapproprier la durée de penser, le charme de s'évader.

Il va s'abstraire. Se soustraire au monde. Dédoublé. Le corps relaxé, jambes à l'abandon, épaules relâchées, traits détendus et regard clos, mais l'esprit inconsciemment à l'affût, aux aguets du moindre son, du moindre parfum.

Il sait qu'il ne faut rien brusquer, demeurer disponible, qu'il doit se concentrer sur sa respiration, allonger inspirations et expirations pour détendre son corps, ralentir le rythme de son cœur comme opère un apnéiste ou un moine bouddhiste, être réceptif, entre semi-éveil et demi-sommeil, au moindre signe qui déclenche le processus rituel : le claquement de doigts qui avait enclenché une «chevauchée ferroviaire» au Far West, une odeur de café le transportant dans une malle-poste du 18^e siècle, cahoté entre Paris et la frontière suisse et une exclamation gutturale le propulsant sans transition dans une équipée tressautant à dos de dromadaire aux confins du Sud marocain.

Examinez la façon dont son dos se cale, s'incruste dans son siège, en toute quiétude et passez avec moi de l'autre côté de ses paupières pour assister à son spectacle intérieur, à la mise en route d'un autre monde, télescopage d'époques, mélange de la fiction et de l'Histoire que fait naître la moindre sensation.

Est-ce dû à ce rayon de soleil qui surchauffe la banquette, à cet effluve fugitif de mimosa, au froissement soyeux d'une étole? Aujourd'hui, il

s'installe au début du siècle dernier et se retrouve dans le luxe de l'Orient-Express en direction de Constantinople.

L'étole longue ou qu'il imagine telle le frôle dans le couloir feutré d'un wagon pullman bleu et or, délicate parure «clippée» sur la mince bretelle d'une robe fluide révélant le dos jusqu'à la cambrure des reins, une étole qui l'effleure à nouveau, croit-il, quand il traverse le restaurant «l'Oriental» dont les panneaux en laque de chine, tel un miroir de bronze, renvoient son image d'homme en habit et celle, curieusement immatérielle et charnelle, d'une Mata Hari ou d'une aventurière, fausse princesse des Balkans, cheveux courts, robe du soir et fume-cigarettes au bout des doigts fuselés de cuir blanc.



Approchez-vous de lui sans hâte et sans bruit pour examiner sa métamorphose, invisible pour les non-initiés, patente pour le curieux, scrutateur de l'infime. Traduisez au minuscule tressaillement de ses lèvres la succession de ses états d'être puis fermez les yeux, comme lui, et suivez sa pérégrination anachronique dans cette termitière du luxe cosmopolite.

L'épisode auquel il assiste, à la gauche du héros moustachu, et qui se traduit par l'amorce d'un rictus, il le connaît. Mais la situation lui semble incongrue, personne ne lui a jamais appris que c'est dans le wagon N° 2419 de ce train, symbole de l'insouciance et de l'argent insolent, que le Maréchal Foch a signé l'armistice à Rethondes le 11 novembre 1918. Instant solennel. Dans la gravité du silence.

Avez-vous franchi la frontière de son rêve? Alors, laissez-vous gagner par l'atmosphère du piano-bar où, dans sa mémoire en puzzle, le jazz a remplacé la goulante haut perchée de Mistinguett. On rythme, on scande, on jazzifie, on se regarde se regarder, miroir de miroir, se jauger, se juger, évaluer fortune ou revers prévisibles. Puis on s'applaudit, plus qu'on ne remercie les artistes, on applaudit à faire vibrer les marqueteries de bois rare, les luminaires et les boiseries d'acajou où s'enchâssent les panneaux de verre moulé.

Chacun son style. Du bout des gants pour Marlène Dietrich telle qu'en son mythe, sourire distant, bas résilles et chapeau claqué, à califourchon sur la chaise de l'Ange bleu. Pipe à la bouche pour Hercule Poirot espionnant Agatha Christie. À pleines mains de paysans pour les Magyars enrichis. Par pur réflexe pour les hommes d'affaires ou les agents doubles du KGB. En glougloutant pour les beautés à saisir avant que leur jeunesse ne s'offre à un autre. Sans lâcher son

carnet d'écrivain pour Joseph Kessel cherchant une lyrique inspiration. À peine rhabillés pour Cuculine et le prince de Vibescut échappant aux Mille verges de Guillaume Apollinaire.

Avez-vous vu comment, après cette dernière évocation provoquant chez lui un afflux de sang érectile, il s'est retourné au ralenti sur son siège, à la limite du réveil, puis s'est lové, dans la douceur des derniers rayons du soleil, comment un sens a chassé l'autre, comment, du désir tendu de la chair, il est passé sans rupture au plaisir amollissant de la table où le visage de ses commensaux ne lui rappelle rien. Ni la «garçonne» en robe sac et chapeau cloche qui a chipoté sur les deux potages, ni le diplomate qui a englouti les entrées, ni la douairière «embijoutée», reprenant du chevreuil comme elle a repris du lièvre, ni la jeune fille rieuse qui «se réserve pour les entremets». Seul point commun, ils ont goûté à tous les vins, sept ou huit grands crus avant de sabrer le champagne. Ils parlent de tout. Moitié sabir moitié anglais. Sans s'apercevoir de sa présence venue d'une autre dimension.

Ne soyez pas surpris. Si imperceptiblement il se recroqueville puis brusquement se met à grelotter, c'est qu'il a froid tandis qu'il rejoint sa cabine, vitres ouvertes sur un ciel glacial de 1929. Le train, en rase campagne, est immobilisé depuis quatre jours à 130 kilomètres d'Istanbul. On a d'abord fait contre les aléas de la fortune bon «chœur» de belle humeur. On a ri de l'étrangeté de la situation. L'Orient-Express, symbole de l'évolution du monde, du vrai, le leur, celui du progrès, de la technique émancipatrice, bloqué par la neige pis que charrettes de rustres dans leurs montagnes et par moins vingt-cinq degrés! À pouffer! À pimenter le souvenir. Alors, on a glougné pour fêter l'aventure. On a rêvé. On était explorateur perdu sur la banquise. On a raconté des histoires à s'en faire frissonner. On s'est

serré encore plus fort. À plusieurs au creux des draps. Et surtout on a bu, un jour, puis deux. Au troisième, on a compris que c'était grave. On était seul, chacun avec sa peur et chacun face à soi. Les réserves s'épuisèrent. Il a fallu se restreindre. Au quatrième matin, on a assisté à de grands conciliabules avant que les hommes du pays n'exhibent des fusils qu'on ne soupçonnait pas et sortent tuer les loups qu'on avait entendu hurler toutes les nuits, de plus en plus fort, de plus en plus près. On les a acclamés quand ils sont revenus, traînant leurs dépouilles. Et les cuisiniers ont rouvert les fourneaux. On s'est emmitouflé dans les fourrures et on a attendu tremblotant. Comme il tremblote sur son siège jusqu'à ouvrir les yeux et pousser un cri.

Imaginez sa stupeur : se réveiller d'un autre monde et découvrir des bonnets, des écharpes, des gants, des manteaux et des pulls, des blousons, des pelisses... et sous ces pelisses, ces blousons, ces pulls et ces manteaux, ces gants, ces écharpes, ces bonnets, des voyageurs transis qui éternuent et qui se mouchent, s'assoient, se lèvent, font les cent pas, battant des mains, frappant des pieds, furieux, abandonnés sans la moindre explication, d'arrêts en gares et de gare en départ. Vous auriez agi comme lui, moi comme vous. Vous vous seriez interrogé, en vain, jusqu'à ce qu'un ami de vos amis dont un ami est cheminot ne vous donne l'explication. Toute simple.

Chauffer les wagons était techniquement impossible, car, décision due à une pénurie de matériel ou à une mauvaise gestion du parc disponible, on avait utilisé une motrice pour le fret incompatible avec le système de la rame.

Ne restait qu'à parier sur la météo d'une fin d'hiver.

Pari perdu. Rêve sans suite.

Le numéro #4 de la revue Amplitudes aura pour titre :

Aux confins des vestiges

Pourquoi les « ruines les plus récentes » seraient-elles des signes de déclin d'un territoire ? Elles forgent plutôt le « miroir obscur » de ses anciennes richesses. L'admiration qu'on peut ressentir pour les ruines semble de manière bien conventionnelle réservée aux vestiges gallo-romains, aux abbayes abandonnées, à bien d'autres lieux considérés comme des sites patrimoniaux qui sont tantôt « maintenus en l'état », tantôt restaurés. Les ruines d'une forge, d'un moulin, d'un four ne sont-elles que les symboles d'une époque révolue, les traces d'un passé, destinées à être oubliées ? Partir des traces, des vestiges, et même des débris pour « lire un paysage » prédispose la mémoire et la perception à une véritable aventure. Au contraire, quand on regarde le donjon restauré d'un château féodal, dans un environnement dénudé pour garantir à l'œil sa visibilité, on est face à un véritable tableau reconstitué. Les « reliques des temps modernes » dont il faudra reconstituer le récit nous met d'abord en « état de perplexité ».

Ce qui advient dans un champ de vision est précédé par une cohorte de préjugés visuels, les lieux ont déjà des noms, les images sont déjà là... Ce qui est invisible est rendu visible par notre imagination : nous avons des mots pour désigner ce que nous ne voyons pas ou ce que nous croyons voir. Bien des effets de la vision, souvent assimilés à des illusions d'optique, viennent d'un « *phénomène de paréidolie* » qui nous incite à voir dans des formes naturelles, comme dans des nuages ou des concrétions rocheuses, des corps d'êtres humains ou d'animaux. C'est un tel *phénomène de paréidolie* qui donne à toute trace sur un territoire une fonction indicielle. Les « confins » annoncent

une limite et en même temps, ils représentent l'évanescence de cette limite. Comment se manifeste au regard la puissance énigmatique des traces qui forgent les liens d'un territoire ?

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

André Morel – Claude Harmelle – Benoît Vincent – Karine Stebler – Bernard Kalaora – Louis Gabriel Gauny – André Machayekhi – Jean-Paul Kauffmann – Henri-Pierre Jeudy – Marc Abélès – Jean Lebrun – Patrick Baudry – Maria Claudia Galera – Philippe Herr – Alice Carabédian – David Béguinot – Gérard Collin – Didier Alibisser – Joël Hauer – Michel Müller.

ISBN 979 1090 198 548

ISSN 2729-5915

LA REVUE Amplitudes

Revue semestrielle, fondée par les éditions Châtelet-Voltaire, publiée avec le soutien de la Direction des Affaires Culturelles du Grand Est et du Conseil régional du Grand Est.

Abonnement à la revue AMPLITUDES (2 numéros) : **38 euros** (frais de port inclus)
Abonnement de soutien : **50 euros**

Les articles publiés dans la revue AMPLITUDES n'engagent que leurs auteurs. Leur reproduction, même partielle, est soumise à l'autorisation de l'auteur et de la revue.

LES MANDARIENS
Éditions Châtelet-Voltaire
20 rue Adélaïde de Simiane
52110 Cirey-sur-Blaise

Formulaire d'abonnement :

Nom/prénom

Adresse

.....

Courriel

Prière de joindre votre chèque libellé à l'ordre suivant:

Les Mandariens – Éditions Châtelet-Voltaire à l'adresse indiquée ci-dessus.

Achévé d'imprimer
en mars 2021
sous les presses de la Société YENOOA
50 rue Gutenberg
13640 La Roque-d'Anthéron

#3 Mémoires de train

Le train est-il une « machine à souvenirs » et un « lieu de rencontres inattendues » ? Au cinéma, comme dans la littérature, le train joue souvent le rôle de décor actif, il paraît « donner vie » aux personnages en créant des ambiances. Quelles sont les images et les réflexions qui viennent à l'esprit des voyageurs pendant le temps du trajet ? Comment le territoire est-il appréhendé dans l'imaginaire collectif ? Chacun a « ses » histoires avec le train comme si le rythme ferroviaire des déplacements ou des voyages plus lointains forgeait des bribes de récit de la vie. Quant à la vision du train qui entre en gare, quant à la fumée que la machine à vapeur lançait vers le ciel, pareilles images ne quittent pas notre mémoire... Le train sera toujours un mythe.

Amplitudes propose une rencontre entre des points de vue personnels et des analyses d'experts autour de l'intensité des phénomènes qui se vivent sur les territoires dans la vie quotidienne.



Amplitudes

14 €



9 791090 198548