

**A Algodor, siroter son café et regarder  
passer les trains...**

Propos ex cathedra illustrés de quelques images  
s'inscrivant dans la thématique :  
« Faire un rêve »

Un rêve éveillé ? Oui, je vous en prie !  
Un rêve partagé ? Admettons !

*Le texte de ce monologue se décline en deux actes et treize scènes.*

*Les propos du narrateur sont illustrés par un power-point comprenant treize slides.*

## **A Algodor, siroter son café et regarder passer les trains...**

Acte premier :

Scène 1

Le salon du narrateur.

Sur une table : un beamer allumé, monté sur ses ergots, au fin bout de son cordon ombilical.

Sur l'écran, un premier slide : la photo de la gare d'Algodor (ligne Madrid-Atocha - Tolède), un monument pastichant le style mudéjar.

*Aussi loin que je m'en souviens, ai toujours été un ferrovipathe.*

*Un ferrovipathe ? Mais qu'est-ce c'est ?*

*Des pérégrinations en train de ma jeunesse, ai ramené une moisson de toponymes aux sonorités chatoyantes :*

*Algodor, Frutillar, Mamuntanas, Birbouregha, Norlandia, Santa Clara, Punta Arena, Vena-Fiorita, Cantoniera de Bara, Astorga, Campo de Oro, Castel Calatayud, Monastir, Arborea, Miranda, Zocodover, Vallermosa, Bariloche, Monte-Verità, Pedralunga... Et bien d'autres encore... Mais c'est à la sonorité et la magie évocatrice d'Algodor que va ma préférence.*

*Quelle délicieuse poésie ! Quels trésors toponymiques ! Le pouvoir que ces mots exercent en moi... me suis senti habité par eux. L'âge venant, passant aux choses sérieuses, les ai un peu oublié.*

*Suis de la « génération Maerklin ». Est-ce que cela vous dit quelque chose ?*

*Parvenu à l'âge mûr, du galetas, ai ressorti mes cartons, pourvoyeurs de rêve. Nostalgie... Rejouer au train ?*

*Le cœur battant, ai procédé à l'inventaire de mon matériel. Mettant à contribution mes modestes moyens, me suis ensuite empressé de le compléter peu à peu en me fournissant dans une boutique spécialisée en petits trains.*

*Ai procédé à quelques essais. Mes locomotives, en sommeil depuis si longtemps, avaient gardé leur jeunesse.*

*Bien décidé à redonner vie à mon antique passion, de la réactualiser dans un cadre élargi, me suis offert une table de roulement en panneau aggloméré : 3,5 m sur 2,5 m. Rien que ça ! Et c'était juste assez grand pour faire rouler mes trains et juste assez petit pour prendre place dans notre grenier.*

## Scène 2

Sur une table : le beamer allumé.

Sur l'écran : le schéma des voies

*Ai passé de nombreuses soirées, crayon en main, à établir mon concept, à dresser les plans d'une installation en mesure de répondre à l'irrépressible besoin de rêve technologique qui m'habitait. Un rude défi à relever !*

*Me suis mis à l'ouvrage, cela a duré des années. Ai goûté à l'ivresse de la création.*

*Me suis affranchi des contrariétés et pièges qui s'étaient mis en travers de mes élans créateurs. Ai, de mon plein gré, disposés montagnes et vallées. Ai décidé que tel segment de voie ferrée passerait par là. Ai confectionné tunnels et viaducs. Et surtout une gare, une gare frontière, une gare où les trains, obéissant à la raison d'Etat, sont obligés de s'arrêter. Ai prévu que ce train-ci aura sept wagons, ce train-là en aura trois.*

*Allais-je donner à mon réseau cette touche bucolique, très traditionnelle, conforme à l'allure de tant et tant de réseaux miniatures ? Non ! Tournant le dos au vert épinard des opulents paysages d'ici, ai opté pour des lointains et une certaine sobriété. Ai donc carrément teinté ma maquette en marron et terre de Sienna.*

*Très fier de ma prouesse technique et des décors de mon crû, me sentais enfin l'âme d'un modéliste ferroviaire accompli.*

*Mais pas question de voir tourner mes trains en rond. M'étais donc appliqué à mettre en scène ma gare frontière en la plaçant dans la logique de trois prosaïques boucles de retournement soustraites à la vue du spectateur. Inévitable tricherie ! Les coulisses de la scène permettaient de suggérer à mon hôte éventuel de lointaines courses vers de vraies destinations, bien au-delà de*

ma modeste surface de roulement. Avais même établi un horaire de circulation de mes nombreux convois qui ont fini par obéir à une petite diablerie d'intelligence artificielle logée au cœur d'une brique de couleur bleu-ciel à laquelle était branché un entrelacement bien ordonné de fils de toutes les couleurs courant discrètement sous la table. Avancées technologiques : au moment de passer du XX<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle, la régulation des mouvements pouvait échapper à mon contrôle.

Sans entrer dans les détails techniques, il y avait là tous les ingrédients générateurs d'une passionnante méditation technologique.

Étais roi en mon royaume. Soumettais à ma volonté les appareils de voies, les sémaphores et ces trains réduits à l'échelle 1 : 87<sup>e</sup> en appuyant sur les touches d'un clavier. Ou en laissant ce soin aux algorithmes emmagasinés.

Un aiguillage : appareil fascinant ! On actionne la commande à distance, les lames glissent d'un mouvement sec et se collent dans un claquement contre les rails. Joie de la mécanique précise et obéissante. Un Gulliver réglant la vie d'un environnement peuplé - peut-être - de Lilliputiens.

Cette gare frontière, point névralgique de mon univers, l'ai baptisée du nom d'Algodor, le nom prédestiné tiré de ma collection toponymique. Me voyais PDG ou pour le moins chef de gare.

### Scène 3

Sur une table : le beamer allumé.

Sur l'écran : un croquis géographique dont la gare d'Algodor occupe la position maîtresse.

Ma maquette s'est enrichie de quelques noms géographiques glanés jadis le long de mes grands chemins. Ils venaient de ressurgir dans ma mémoire. Baptême du terrain. Mais il fallait aussi mettre un peu de vie à cet Algodor, très technique, trop technique, situer ce bled dans un contexte géographique et même historique. Lui donner aussi ce goût rétro du début des années soixante et une tonalité disons... exotique. Je me cite :

« Algodor est une localité de 5'518 habitants, isolée, située à l'extrême Sud de la Norlandie, à 229 mètres sur mer. C'est une maigre bourgade aux rues établies en damier bordées de maisons aux teints pastels. Les conditions climatiques y sont carrément méridionales, très semblables en somme à celles de la république

voisine du Santa-Clara. La ligne de chemin de fer en double voie et une route interminable et cahoteuse relient Algodor au reste de l'Etat. Le nom même de cette cité modeste, silencieuse et intemporelle serait inconnu du citoyen moyen s'il n'était pas aussi celui de la gare internationale de la seule ligne reliant la Norlandie et le Santa-Clara.

Le nom d'Algodor retentit agréablement aux oreilles des voyageurs avides de soleil et de détente qui, chaque été, venant du septentrion européen, fuient, en essaims compacts, les brumes poisseuses de Norlandia pour aller goûter à deux ou trois semaines de vacances dans la Cordillère cantabrique, sur la Côte d'Emeraude ou aux Iles d'Or.

Les formalités douanières empreintes d'une incontestable lourdeur administrative s'éternisent parfois plus que de raison et créent ainsi quelques perturbations sur l'horaire.

Algodor vit isolément aux confins du Logodoro, morne plaine aride et inhospitalière. Sa gare, adossée au piémont de la chaîne cantabrique que l'axe ferroviaire traverse en voie unique, d'abord par le tunnel de Vallermosa long de 4'513 mètres, puis selon un tracé audacieux et tortueux où les viaducs succèdent aux tunnels et les tunnels aux viaducs. L'administration des chemins de fer du Santa-Clara dispose bien dans ses tiroirs d'un projet de doublement et de correction de la voie mais, jusqu'ici, les contraintes budgétaires n'ont permis aucune adaptation aux conditions modernes du trafic ferroviaire. Côté Norlandia, l'électrification de la voie n'a été réalisée que sur les 27 premiers kilomètres, soit jusqu'en banlieue de la capitale, la cité dortoir de Birbouregha. »

#### Scène 4

Sur une table : le beamer allumé.

Sur l'écran : la gare d'Algodor à l'échelle 1 : 87<sup>e</sup>

« Algodor n'est pas seulement une gare frontière au kilomètre 641 de la voie Norlandia - Punta Arena (les distances sont comptées à partir de Norlandia) mais aussi la tête de la ligne secondaire qui s'étire sur 49 kilomètres jusqu'à la pittoresque bourgade de Chilivani, chef-lieu de l'Altiplano, région à vocation pastorale limitée au Sud par les anticlinaux de la cordillère.

La gare internationale est reliée à la cité de Frutillar, lieu de villégiature effacé et somnolent, par une ligne de tramway électrique. Algodor est donc, quand même, un modeste nœud ferroviaire comprenant quatre voies. La voie 1 reçoit

conventionnellement les trains qui s'approchent de Norlandia, trains avec numéros impairs, tandis que la voie 2 reçoit ceux qui s'en éloignent et qui portent les numéros pairs. La voie 3 est réservée aux convois de la ligne de l'Altiplano. La voie 4, d'écartement métrique, est celle de la ligne de tramway ; elle est située en contrebas de la voie 1.

Algodor dispose aussi d'un dépôt de locomotives, de dimensions assez réduites, il est vrai. Il s'agit d'une annexe traction, dite de troisième classe, dont le rayon d'action demeure limité. Un nombre indéterminé de machines figure à ses effectifs. C'est seulement en période hivernale que l'équipement technique de ce dépôt est activé. En été, les locomotives à vapeur se réapprovisionnent en eau et charbon à Astorga et à Santa Clara (Plaza de Armas) de telle sorte que lors de leur passage à Algodor on les trouve bien alimentées et toute prêtes à poursuivre leur élan.

Si les express venant du Nord entrent en gare en tant que tels, ils deviennent quasiment des omnibus lorsqu'ils la quittent enfin. Les rampes de 25 à 28 ‰, les courbes et les contre-courbes de faible rayon de la voie unique qui cherche à se jouer des obstacles d'un relief chahuté ralentissent la vitesse et le flux des convois. D'ailleurs, la plupart des trains desservent les principales stations touristiques situées le long de ce profil sévère et très proches les unes des autres : Vallermosa, Pedralunga, Monte-Verità et Bariloche. Dès Santa-Clara (Plaza de Armas), plaque tournante de l'Europe méridionale, la ligne redevient à double voie et dessert la Côte d'Émeraude. Les trains s'arrêtent alors à Héliopolis, Baja de Alcudia, Port Bastiani et Punta Arena. »

### Scène 5

Sur une table : le beamer allumé.

Sur l'écran : croquis d'Algodor, dans le contexte européen

« Il faut bien réaliser, entre parenthèses, que Santa-Clara (Plaza de Armas) permet de bifurquer aussi bien vers Cerbère - Port Bou - Figueras - Gerona - Barcelone (Termino) que vers Menton - Vintimille - Savone - Gênes (Piazza Principe). Et que Norlandia est en lien avec les lignes Douvres - Londres - Edimbourg, Puttgarden - Trelleborg - Stockholm et Poznan - Varsovie. La ligne Norlandia - Santa-Clara étant de ce fait un réel trait d'union entre l'Europe septentrionale et l'Europe du Sud. »

*Lorsque tout fut bien rôdé et que le chant de toute cette poésie s'imposa, un sentiment de lassitude s'insinua.*

*Alors que l'intelligence artificielle en était venue à suppléer aux imperfections de la matière grise contenue dans ma boîte crânienne, ne souhaitais plus qu'une chose : devenir le simple spectateur de cet univers sorti de mon imagination et de mes mains de bricoleur-technicien soumis désormais, dans une trop large mesure, au bon vouloir de l'électronique.*

*La création échappait à la volonté de son créateur...*

*Envie bientôt de me mettre dans la peau de celui qui regarde passer les trains...*

*Le hasard m'a permis d'observer le passage de mes convois, le regard concentré sur le miroir d'un périscope d'architecte appliqué en bordure de voie. N'étais plus Gulliver mais soudain un Lilliputien lambda. Au 1 : 87<sup>e</sup>, ma stature de 1,72 m se réduisit soudain ; devenais un tout petit bonhomme, dressé sur ses pattes de derrière, un tout petit bonhomme d'un peu moins de deux centimètres.*

---

Acte second :Scène 1Le salon du narrateur.Sur une table : le beamer allumé.Sur l'écran : la gare d'Algodor telle que la voit notre Lilliputien de service

*L'air vibre au loin à n'en plus finir au-dessus des rails surchauffés ; tout est silencieux, l'astre diurne frappe brutalement. Parfois, le sifflet strident d'une locomotive manœuvrant déchire l'air.*

*Nous sommes en 1963, le samedi 6 juillet, à 8 h 59 ; comme déjà signalé, le soleil tape dur. Le trafic ferroviaire est intense sur cette ligne née d'une convention bipartite signée en 1871 et de travaux qui durèrent vingt ans. De nombreux trains spéciaux sont mis à disposition des vacanciers par la direction du Réseau national de Norlandie (abrégé RNN) qui, faisant flèches de tous bois, lance sur la voie du Midi un matériel fort disparate mais plein de charme. La Régie autonome des chemins de fer du Santa-Clara, dans la modeste mesure de ses moyens, y met aussi du sien.*

Scène 2Le salon du narrateur.Sur une table : le beamer allumé.Sur l'écran : schéma de la place de la gare d'Algodor.

*Vous êtes installé à l'ombre d'un micocoulier sur la terrasse de l'Hôtel de la Gare, dans un confortable fauteuil en osier (qui grince de contentement lorsqu'on y pose ses fesses) pour siroter un café, vous avez devant vous le bâtiment voyageurs de briques rouges. Sur votre gauche, c'est la caserne rébarbative aux murs lépreux et sales que la « Guardia fiscal » partage avec la police ferroviaire et le corps des carabinieri. Ce bâtiment vulgaire de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, mais combien officiel, masque le dépôt atelier du tramway Algodor - Frutillar et son faisceau de voies où stationnent les motrices rouges et blanches « Brill » à boggies.*

*Personne autour de vous, aucun client en cette heure matinale.*



*Vous apercevez la double voie en courbe ainsi que la voie simple de la ligne de l'Altiplano qui disparaît derrière un énorme mur de revêtement en maçonnerie muni d'arcades romanes. D'où vous vous trouvez, le pont métallique lancé sur le río Mapocho n'est pas visible mais sa présence vous sera confirmée chaque fois qu'un train le franchira dans un bref et sourd grondement. Le poste d'aiguillages (de type « Vignier » à dix-sept leviers) est installé dans un édifice carré, coiffé d'un toit à quatre pans. Au-delà des quais apparaissent les installations de l'annexe traction : le toboggan à charbon à deux trémies, le château d'eau à cuve métallique de 154 m<sup>3</sup> alimentant cinq grues hydrauliques et une remise à deux voies. Côté droit, vous voyez la ligne passer en tranchée sous le pont routier de l'axe menant au col de Miraflores (borne frontière 777) et accéder au portail Nord du tunnel de Vallermosa ; les ruines du Château Parès recolonisées par la végétation sont là-haut, elles attestent de l'irréremédiable vanité des entreprises humaines. A l'arrière-plan : l'ancienne tréfilerie « Heriberto Leigh Sarl » édifiée en 1894, avec ses deux imposantes cheminées, semble coincée entre les voies du dépôt et la côte boisée au sommet de laquelle vous devinez la silhouette de la redoute Dugommier, ouvrage fortifié rappelant une phase sombre de l'histoire. Sur la Place de la Gare, à droite, l'Hôtel Terminus est accolé au bâtiment des douaniers du Santa-Clara ; au centre de la place se dresse le monument grandiloquent dédié à l'ingénieur en génie ferroviaire Enrique Meiggs, infatigable réalisateur de la ligne. Un carabinier coiffé de la casquette plate réglementaire et un peu avachie, sanglé dans son uniforme strict à col dur, « Beretta » à la bretelle, échange quelques propos avec le guichetier de service.*

*La masse des chaudières noires des nombreuses locomotives qui dorment dans le dépôt paraît bien imposante. Le regard est attiré vers l'extrémité d'une voie de garage où, remisé un peu à l'écart, un énorme chasse-neige rotatif témoigne de l'importance qu'on accorde ici à la continuité du service en période hivernale. Devant le hangar est garé un train de secours avec grue de relevage de 36 tonnes, son wagon porte-flèche, deux wagons-ateliers et une petite voiture pour le personnel.*

### Scène 3

Le salon du narrateur.

Sur une table : le beamer allumé.

Sur l'écran : une photo de l'immense gare de Canfranc (appelée ici Vallermosa)

*Initialement, Algodor n'était pas censée devenir une gare internationale car les conventions bilatérales avaient stipulé que ce statut exclusif reviendrait à Vallermosa, un peu au-delà du portail Sud du tunnel du même nom. En fait,*

Vallermosa fonctionna comme gare internationale jusqu'en 1928. A la suite du profond désaccord qui s'installa entre les deux pays limitrophes, cette gare perdit sa vocation initiale. D'ailleurs, aujourd'hui encore, la petitesse des installations d'Algodor contraste avec les dimensions généreuses de la gare proprement monumentale de Vallermosa, désormais aux trois-quarts désaffectée. Le bâtiment, si grand dans son décor montagnard, semble aussi étrange qu'un paquebot qui se serait échoué en plein Sahara. D'ailleurs on ressent à Vallermosa l'atmosphère pétrifiée d'une petite cité qui a depuis longtemps accepté sa propre déchéance. Le statut de la gare d'Algodor est donc le fruit d'un provisoire qui dure depuis bien des années et auquel les deux administrations ferroviaires ont bien été obligées de s'accommoder. Il est du reste piquant de constater qu'à partir de cette époque troublée, le portail Nord du tunnel ainsi que la gare d'Algodor peuvent être maintenus, si nécessaire, sous le feu des pièces d'artillerie soviétiques installées sous casemate au col de Miraflores, à l'initiative de l'état-major du Santa-Clara.

#### Scène 4

Le salon du narrateur.

Sur une table : le beamer allumé.

Sur l'écran : de nouveau la gare d'Algodor telle que la voit notre Lilliputien de service

Le bâtiment-voyageurs d'Algodor, fait de briques apparentes, a ce quelque chose de gare jouet et exprime étonnamment une personnalité architecturale d'inspiration galloise. Erigé en haut d'un court escalier, l'édifice se pare d'une assez discrète solennité. L'équipement technique est réduit à l'essentiel, le plan des voies est modeste car très dépendant de l'espace géographique disponible. A la fois tête de ligne et gare d'escale et de correspondance, Algodor partage son activité entre un trafic à très longue distance et un trafic à très courte distance.

#### Scène 5

Le salon du narrateur.

Sur une table : le beamer allumé.

Sur l'écran : Algodor dans son contexte espace-temps.

Eh oui, tout est silencieux, comme déjà dit, l'astre diurne frappe brutalement, parfois, le sifflet strident d'une locomotive manœuvrant déchire l'air. Le paysage avoisinant est aride et caillouteux, il est parsemé de touffes épineuses.

Scène 6Le salon du narrateur.Sur une table : le beamer allumé.Sur l'écran : de nouveau (et pour un bon moment) la gare d'Algodor telle que la voit notre Lilliputien de service.

Voici qu'à 9 h 01 précise le haut-parleur annonce l'entrée en gare du « Métronor ». Il va être à l'heure. Vous l'entendez avant de le voir. C'est le pont métallique qui révèle son arrivée. Le convoi entre en gare, s'immobilise le long de la voie 2 dans un joyeux crissement d'essieux. Le grognement rageur du moteur diesel se calme, et devient un doux ronron. Cette composition accélérée de quatre éléments à la livrée rouge et crème assure, en période estivale, la liaison Norlandia - Algodor - Santa Clara - Punta Arena avec un bref arrêt à toutes les stations. Parti à minuit de Norlandia, il s'est successivement arrêté à Birbouregba, Vena Fiorita, Zocodover, Miranda, Arborea, Monastir, Castel Calatayud, Campo de Oro, Astorga et Cantoniera de Bara. Le voici arrivé à la gare frontière. Nasillard, le haut-parleur annonce :

- Algodor, Algodor, Algodor, gare internationale, quinze minutes d'arrêt, Mesdames et Messieurs les voyageurs sont invités à se soumettre aux formalités de la police des frontières.

La voix anonyme précise encore l'heure des correspondances pour Chilivani et Frutillar.

Ce n'est point le train préféré des vacanciers, son confort spartiate et sa vétusté rebutent les usagers. Néanmoins en ce temps des grands départs vers le sud, il ne convient pas de faire la fine bouche. Le train est bondé d'une humanité avide de vacances.

Et voici qu'à 9 h 16, les portières se ferment, le moteur rugit et vomit une fumée âcre. Et c'est le départ, tout s'est bien passé. Le convoi s'engouffre dans le tunnel débouchant sur la république voisine. En principe, le « Métronor » arrivera à 14 h 07 à Punta Arena (Gare maritime). Ce sera bien assez tôt pour embarquer à bord du ferry desservant les Iles d'Or.

Le train régional à destination de Chilivani, qui attend sur la voie 3, assure la correspondance. Quelques voyageurs descendus à quai avec leurs lourds bagages y prennent place. Un coup de sifflet retentit. Il est 9 h 22. Le mécanicien

*actionne une clochette située juste devant la cheminée. La mise en mouvement de la loco se signale par une puissante respiration. Soudain, c'est un déluge de feu et de vapeur. La « 030 » assurant la traction de ce convoi pittoresque a l'air d'une espèce de samovar monté sur roues, chaudière rapiécée, tuyaux qui fuient, valves dégoulinantes, bielles qui crachent des jets de vapeur sur les côtés. Un convoi bien pittoresque, pensez donc, emmené par une loco énervée.*

*Soudain - il est 9 h 31 - presque en douceur et sortant du tunnel, voici le train de luxe « Le Ruban bleu » (N° 548) qui vient occuper la voie 1. Essieux qui grincent, odeur d'huile chaude, de charbon, de fumée, claquement des portières. Loco monstrueuse qui vous jette de la suie à la gorge. Vous voyez cette machine - une « Mikado » - telle une bête véritable. Et comme dit le poète dont j'ai oublié le nom, vous l'imaginez « soufflant au repos ; se lamentant au départ, jappant en route, suant, tremblant, sifflant, hennissant, s'emportant ». Vous vous la figurez jetant dans le ciel, tout le long de sa route, un fleuve de charbons ardents, des panaches de vapeurs et une urine d'eau bouillante sur le ballast... Ce train, parti de Santa Clara, poursuivra tout à l'heure son long chemin vers le septentrion.*

*Peu de passagers à bord de ce train somptueux, il n'est pas encore temps de rentrer de vacances. D'ici trois semaines ce sera bien différent, les trains seront bondés dans les deux sens. L'allure soignée des voitures Pullman à livrée bleu-horizon rappelle les fastes du mythique « Orient Express » et laisse deviner un décor intérieur particulièrement raffiné.*

*A peine « le Ruban bleu » s'est-il mis en route et éclipsé de votre champ de vision, voici, glissant sur les rails et s'arrêtant en douceur sur la voie 1, le « Talgo ». Singulière image futuriste que ce « Talgo » de la RENFE ! Il est 10 h 03. Aucun matériel n'est plus apte que celui-ci à s'affranchir des difficultés de la section Algodor - Pedralunga. On en vient à se demander si ce « Talgo » n'a pas été créé pour se prêter à ce profil transcantabrique. Introduite, il y a juste un mois, la relation directe Barcelone - Norlandia a été possible grâce aux dispositions avant-gardistes prises par les ingénieurs espagnols prévoyant un dispositif de changement d'écartement en gare de Port-Bou et transformation de deux machines équipées de boggies d'écartement standard qui sont désormais stationnées à Port-Bou : la « T 2'001 Virgen del Rosario » et la « T 2'005 Virgen del Carmen », jolies machines au gabarit réduit, identique à celui des rames qu'elles sont chargées de tracter. Quatorze éléments tubulaires en alliage d'aluminium nervuré. Capacité : 201 places. La relation est trihebdomadaire dans chaque sens : lundi, mercredi, vendredi dans le sens Nord-Sud et mardi, jeudi, samedi dans le sens inverse. Elle ne fonctionne qu'en été.*

*Le temps ne s'est point arrêté à Algodor, il est 10 h 29. Voici déjà « La Tramontana », une tramontane qui souffle à contresens et qui surgit de son tunnel ! Peu de passagers : des gens qui se déplacent plutôt que des gens qui voyagent. C'est un train qui - dans les deux sens - relie quotidiennement les deux capitales : Norlandia et Santa Clara. Tracté par une antique « Mikado » du dépôt de Norlandia, ce train circule hiver comme été alors que la plupart des autres passant par Algodor sont des trains mis en service à la belle saison. A ses voitures spacieuses de 1<sup>ère</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, est accrochée, ce samedi, une voiture-lits azur et crème de la « CIWL » assurant une seule liaison hebdomadaire Varsovie - Santa Clara.*

*Et déjà, roulant du Nord au Sud, la très appréciée et traditionnelle « Flèche de Norlandie », attendue à 11 h 01 précises, se signale par un retard. C'est à 11 h 22 que vous la verrez enfin faire son apparition. Elle est tractée par une rutilante « 230 » du dépôt d'Astorga. On s'étonne de ses voitures marron en bois à plateformes encore affectées à un si long voyage. En queue du train, les samedis et mardis : une voiture métallique assurant la liaison directe Edimbourg - Gênes. Train bondé de voyageurs et de bagages. On semble s'accommoder de l'inconfort et chacun semble animé d'un puissant élan vers le Sud, d'un irréprouvable besoin de vacances. Des bouffées de bonheur illuminent les visages nombreux qui regardent par les fenêtres ouvertes. L'arrêt en gare durera un peu plus que les quinze minutes usuelles afin de permettre à un long convoi de marchandises de croiser à Algodor plutôt qu'à Vallermosa comme le stipule le règlement. Il est certain que le retard s'aggravera jusqu'à Punta Arena (Gare maritime), destination finale de ce train. Le paquebot en partance pour les Iles d'Or attendra-t-il l'arrivée de ce retardataire ?*

*Il est 11 h 35, vous voyez la scène s'animer avec le passage, dans le sens Sud - Nord, de ce convoi marchandises annoncé, avec ses inévitables voitures frigorifiques « STEF », tracté par une sénatoriale « Decapod », du dépôt de Bariloche, crachant feu et flamme. Les sémaphores de signalisation sont sur vert, le convoi ne s'arrête point et passe son chemin, lent et solennel. Il est vraiment l'exception qui confirme la règle. A Algodor, on est plus regardant sur les voyageurs que sur les marchandises transportées. Sans doute, pensez-vous, un convoi de produits frais des terres méridionales destinés aux affamés de la capitale qui n'ont point encore pris le chemin des vacances ou qui en seront privés.*

*L'« Oiseau de feu » aux lignes futuristes, composition automotrice diesel-électrique climatisée qui avale les 867 km séparant Norlandia et Punta Arena dans le temps record de 8 h 46 assure la correspondance maritime avec le*

*paquebot des Iles d'Or. Le voici qui arrive bien à l'heure. Il est 11 h 57, il repartira à 12 h 13 et, très curieusement, il passera devant la « Flèche de Norlandie » en gare de Santa Clara. C'est ainsi que le prévoient les tabelles de marche.*

*Il est 12 h 16, tracté par une rutilante « Pacific » du dépôt d'Astorga, voici, venant de Norlandia, le direct N° 513 « Roland furieux » avec ses voitures typiques en bois de teck riveté de cuivre et, accrochée en queue, une voiture à peine plus moderne assurant la liaison directe bihebdomadaire Stockholm - Punta Arena. Le convoi s'immobilise en majesté le long de la voie 2, dans un grincement d'essieux strident. Nasillard, le haut-parleur annonce, comme à chaque fois :*

*- Algodor, Algodor, Algodor, gare internationale, quinze minutes d'arrêt, Mesdames et Messieurs les voyageurs sont invités à se soumettre aux formalités de la police des frontières.*

*Vous vous donnerez la peine d'examiner la locomotive. C'est la « Krauss N° 18/408 » de 1927, une bien élégante coursière ; elle fait partie d'une série de quarante-deux machines mises en service de 1925 à 1932. Elle accuse 143 tonnes ; cette infatigable et fière locomotive du RNN au train de roulement couleur de brique, malgré son âge, a encore de beaux jours devant elle. Elle est le fleuron de la cavalerie vapeur roulant sur cette voie internationale.*

*Une fois disparue dans le tunnel de Vallermosa, vous serez saisi d'une sensation de vide et de silence. Le glacis des voies est soudain si dépouillé de tout véhicule. Mais non, c'est déjà - avec trois quart d'heure de retard sur l'horaire - le retour nonchalant du train régional de l'Altiplano. Et tant pis pour la correspondance avec le « Roland furieux » qui est déjà parti et roule allégrement vers la Grande Bleue, menant à bon port son incroyable cargaison de vacanciers.*

*Oh, il est passé midi. Le café que vous avez oublié de boire s'est refroidi. Tant pis ! Votre rêverie ferroviaire vous a entièrement accaparé.*

### Scène 7

Le salon du narrateur.

Sur une table : le beamer allumé.

Sur l'écran : le « Métronor » passant, pour de vrai, à l'Anse de Paulilles.

*Vous fermez les yeux et vous vous mettez à imaginer les paysages traversés par tous ces trains que vous, le voyageur immobile, a vu passer au cours de cette*

matinée. Le « Métronor » en ce moment peut-être, après un bref arrêt à Santa Clara (Plaza de Armas) est enfin arrivé sur le littoral méditerranéen. Vous l'imaginez filant d'Héliopolis à Punta Arena. Vous voici embusqué en amont de la voie ferrée, quelque part dans le vignoble banyulenc, entre les tunnels de Las Portas et du Père Carnère. Vous vous insèrerez confortablement au sein du généreux paysage de l'Anse de Paulilles et aurez l'œil fixé sur la voie en remblais et aussi, un peu plus loin, sur le petit viaduc ferroviaire en maçonnerie sous lequel passe la sinueuse route littorale. Ce train que vous guettez, lancé à toute allure, vous surprendra pour disparaître bien vite de votre regard. Brève jouissance d'un train évoluant dans un paysage taillé à sa mesure...

### Scène 8

Le salon du narrateur.

Sur une table : le beamer allumé.

Sur l'écran : un train marchandises en miniature dans un décor imitant l'Anse de Paulilles.

Un train marchandise suivra, d'une lenteur bien calculée, vous aurez tout loisir d'en apprécier la prestance.

Plusieurs heures ont passé, d'autres convois se sont arrêtés à Algodor. Le tramway de Frutillar que vous avez vu partir est déjà de retour. Une petite faim vous tenaille. Elle vous suggère d'appeler le garçon de café. Lilliputien vous êtes. Le garçon ne vient pas, il vous ignore. Vous vous en étonnez. Vous vous levez de votre siège. Un dé clic se fait en vous. Brutal réveil ! Vous revoici hissé tout là-haut dans la peau de Gulliver surplombant un réseau ferroviaire en miniature, tenant d'une main oublieuse le périscope miraculeux. Paysage dérisoire fait de rails, de montagnes en polystyrène et de maisonnettes en carton, d'arbres en mousse d'Islande... Et de braves petits trains tournant en rond au gré d'une soigneuse mais répétitive programmation... Et ces boucles de retournement dissimulées derrière la scène pour tricher avec le réel...

Le quotidien a repris possession de vous... Réveil brutal ! Il est temps de vous éloigner d'ici, de vous en retourner sous les projecteurs du monde réel, de reprendre le rôle prosaïque que le Grand Scénariste vous a réservé sur l'incommode plateau de la vie de tous les jours.



## Petit glossaire de termes ferroviaires :

230	Locomotive à vapeur dotée de deux essieux porteurs à l'avant et de 3 essieux moteur ; donc une 230 qu'on appelle aussi <i>Ten Wheel</i> .
Anse de Paulilles	Segment géographique fort pittoresque que la ligne Perpignan - Port Bou traverse, en une trop brève minute, entre Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer.
<i>Brill</i>	La <i>John George Brill Company</i> est une société fondée en 1868 à Philadelphie. Qui s'est vouée durant 90 années à la fabrication de tramways.
<i>CIWL</i>	<i>Compagnie internationale des wagons-lits</i> .
<i>Decapod</i>	Locomotive à vapeur dotée de 5 essieux moteur et d'un essieu porteur tout à l'avant. On dit aussi : une 150.
Enrique Meiggs	L'entrepreneur Enrique Meiggs (1811-1877) qui construisit quelques lignes ferroviaires au Chili et au Pérou au cours de la seconde moitié du XIX <sup>e</sup> siècle.
Ferrovipathe	Néologisme désignant une personne passionnée du monde ferroviaire.
<i>Génération Maerklin</i>	Une manière de désigner l'ensemble des garçons nés au cours des années 40 et 50. Ces derniers jouaient tous au train <i>Maerklin</i> durant les années 50 et 60.
<i>Krauss</i>	Célèbre firme munichoise qui, dès 1870, fabrique des locomotives à vapeur.
<i>Mikado</i>	Locomotive à vapeur dotée d'un essieu porteur à l'avant, de 4 essieux moteur et d'un essieu porteur à l'arrière. On dit aussi : une 141.
<i>Pacific</i>	Locomotive à vapeur dotée de deux essieux porteurs à l'avant, de trois essieux moteur et d'un essieu porteur à l'arrière. On dit aussi : une 231.
RENFE	Réseau ferroviaire espagnol ( <i>Red nacional de los ferrocarriles</i> ).
<i>Talgo</i>	<i>Tren Articulado Ligero Goicoechea y Oriol</i> , train léger articulé, de conception espagnole, mis en service au cours des années 50.
STEF	<i>Société internationale de transports et d'entrepôts frigorifiques</i> .
<i>Système Vignier</i>	Pierre-Auguste Vignier (1811-1891) : l'ingénieur qui a mis au point le système mécanique actionnant à distance les aiguillages et les signaux.