

Sans doute ne saurai-je jamais le troisième nom venant après *Nogent-l'Artaud* sur les pancartes que la vitesse de la rame, dédaignant ces arrêts secondaires, ne laisse jamais le temps de déchiffrer en entier. Il serait facile, pourtant, de le retrouver sur une carte ou un plan du réseau ferré, mais l'agacement, très réel chaque fois que glisse dans l'encadrement de la fenêtre ce nom escamoté, est tout aussi prompt à s'évaporer une fois la gare dépassée. Jusqu'au prochain trajet. C'est encore la très lointaine banlieue, celle qui voudrait se donner des airs de campagne comme on se noue un fichu sur la tête pour jouer à la fermière, avec haies de thuyas, résidences secondaires déguisées en chaumières, façades chaulées, vérandas et chaises de jardin en terrasse. Région de châteaux d'eau et de sablières aux lacs turquoise, d'arbres au tronc gainé de lierre, de rares puits de pétrole au levier perpétuel, de silos à grain dressés comme de replètes cathédrales, d'écluses et de bras de rivières dormants, de tunnels et de ponts métalliques enjambant les voies, de pylônes aux bras atrophiés filant à l'oblique à travers champs. Peu après Meaux et son imposante raffinerie sucrière, aux hangars aussi effilés que des voilures d'aéronef, commence le chapelet des gares de moyenne puis de proche banlieue, des liserons sur les bas-côtés et des jardinets avec cabane et outils adossés, des terrains de football au gazon élimé devant les cages, des hypermarchés et entrepôts de meubles en gros, des maisons de pierre meulière avec auvent vitré, des cimetières qui ne sont plus de campagne et pas encore de la ville. Le rouge des toitures a foncé pour virer à un brun tabac, les intervalles de verdure se raccourcissent puis se raréfient, se défont en friches, un dernier tunnel et tout se précipite : c'est désormais la ville avec ses barres d'habitation qui gagnent en hauteur et en largeur à mesure qu'on s'en approche, ses bretelles d'autoroutes où luisent les éclats des pare-brise, ses courts de tennis coincés entre un circuit d'auto-école et un dépôt de matériel ferroviaire. Certains arbres deviennent taillés comme des caniches, les rails au sol se multiplient par deux, par six, par dix, le train qu'on croyait (et dans lequel on se croyait) seul au monde depuis quelques heures croise maintenant quantité de convois jumeaux fusant dans plusieurs directions et le regard, où qu'il se porte, ne rencontre plus que de l'habité. À la hauteur de Bondy, on sent bien que le train ralentit, les voisins de compartiment rangent leurs magazines, quelques vieilles dames s'inquiètent de savoir qui descendra leur valise, on aperçoit bientôt la tour, très ex-RDA, de Pantin. C'est le signe qui ne trompe pas, le reste ne sera plus qu'une crissante formalité : le « Centre de Tri Paquets », les lettres noires sur fond jaune de *Pouchard Tubes Pantin* bissées sur un mur, les entrepôts de la *Sernam* devant lesquels s'affaire une automotrice orpheline, le ruban sombre et lisse du canal

de l'Ourcq, les pâtés d'immeubles en quinconce, les entrepôts *Calberson* et *Me Donald* et, en contrebas, le premier arrêt d'autobus sur le premier vrai boulevard parisien, en même temps que s'intensifient les grincements et stridulations des essieux, boggies et mâchoires de freins, et que la voix attendue annonce enfin : « Mesdames et Messieurs, dans quelques instants nous arriverons à Paris-Est, terminus de ce train. Nous espérons que vous avez effectué un agréable voyage. Assurez-vous, avant de partir, que vous n'avez rien oublié dans les voitures... »

Extrait de « Trains », *La nuit de Moyeuve* de Gilles Ortlieb, collection Corps neuf, éditions Le temps qu'il fait, 2022.