

# De la détresse des trains

---

JOËLLE KWASCHIN

Un petit matin frisquet, première gelée blanche, les poings bien serrés et glacés au fond des poches, sur le quai d'une de ces nombreuses ex-gares sacrifiées, dont certaines sont d'ailleurs à vendre, avec des jardinières d'impatiens ce sera charmant en été, le train arrive avec vingt minutes de retard, de quoi manquer la correspondance. Les voyageurs s'informent auprès de l'accompagnateur (ex-contrôleur), qui répond courtoisement que le gel a bloqué un passage à niveau. En dépit du plan hiver de la SNCB, qui prévoit des entretiens de matériel adaptés, déclenchés le 25 novembre, la mauvaise saison commence.

Départ d'une correspondance avec la paille de huit minutes de retard pour attendre l'arrivée d'un autre train; le personnel de bord suppose avec courtoisie et un brin de triomphe dans la voix d'avoir trouvé une aussi bonne formule que les « voyageurs

concernés apprécieront ce petit service » désamorçant l'éventuel énervement des autres qui, par anticipation, ne peuvent qu'être bien contents de songer que leur train en retard sera, lui aussi, attendu et puis, que représentent huit minutes dans une vie de navetteur contemporain?

À deux jours d'intervalle, le convoi reste bloqué quarante-cinq minutes entre deux gares bruxelloises. Courtois et pédagogique, un employé explique la nature du problème: un train est en détresse devant nous et puisqu'on vient de passer l'aiguillage, on ne peut qu'attendre que la voie se dégage. Le malheur des uns, n'est-ce pas, fait le lien social des autres; les voyageurs, résignés, bavardent, s'interrogent, ne pouvait-on pas arrêter le train à la gare précédente, de manière à laisser tout le monde descendre et prendre les transports en commun? C'est là que se trouve confirmé ce que l'on sait,

depuis toujours, la réalité est plus compliquée qu'on ne le pense et l'inattendu est maître sur le réseau. Bien sûr, si la direction avait su plus tôt qu'il y avait un train en détresse...

Quelques semaines auparavant, le même malheur était arrivé assez loin de la ville et, après avoir attendu assez longtemps, les voyageurs ont vu passer en courant la conductrice qui, après s'être rendue à l'autre bout du train, a entrepris de retourner sur ses rails pour ramener sa machine à la gare de départ et engager les voyageurs à emprunter un autre train, heureusement que ce n'est qu'un emprunt, que ferait-on de si fragiles petites choses ?

*Train en détresse*, le cœur ne peut que se serrer à la pensée du dénuement dans lequel doit se trouver la grosse bête, navire en perdition qui actionne désespérément son signal de détresse, sa corne de brume. Soudain, un souffle d'air marin entre dans le wagon fouetté par les embruns... Voilà que l'on rêve tout éveillé comme le suggérait Paul Hermant, qui pour écrire de si merveilleuses chroniques ne peut être qu'un navetteur régulier, « C'est un jour où il nous faudrait rêver debout. Nos lits se réservent la meilleure part de nous. C'est une erreur. Rêver debout est une façon de ne pas se laisser envahir par la peur. C'est un jour où nous serions tous les autres<sup>1</sup>. »

L'un de ces nombreux jours où les voyageurs s'entassent dans les couloirs et sur les plateformes en raison d'un train qui ne circule qu'avec trois voitures au lieu des six attendues, veuillez nous en excuser. On excuse donc et on se presse. « Je vous en prie, ne restez pas là, venez ici », suggère, avec la courtoisie inaltérable du personnel de la SNCB, l'accompagnatrice, ouvrant la porte de la plateforme technique, celle des colis,

dans un geste d'hôtesse accueillante. Las!, si les voyageurs apprécient l'humanité de la proposition, cela n'empêche pas certains de rouscailler, faisant un récapitulatif de toutes leurs mésaventures ferroviaires dans un lassant, mais acceptable inventaire. Mais, poursuit un individu remonté contre notre nationale société, en plus on n'a même pas de gouvernement. Et d'exposer dans un même souffle ce qu'il convient de faire pour résoudre les problèmes de train et de gouvernement.

En tout cas, les gestionnaires ne manquent pas d'idées et suggèrent, par voie d'affiche, de se faire informer des retards sur son téléphone portable, ce qui permettra de mettre à profit les huit minutes de délai pour aller boire un café. Quels râleurs, ces voyageurs, incapables d'apprécier que la SNCB leur ménage une pause café...

Mais on a beau être un voyageur docile, patient même, prévoyant — toujours un gros livre avec soi — il y a des jours où la coupe est pleine et déborde : on veut bien comprendre toutes les difficultés de la SNCB, compatir avec le personnel qui se fait agresser et se met en grève sans crier gare, tout, mais pas se trouver confronté à un poujadisme imbécile qu'un soir de fatigue où l'on baisse sa garde dans un wagon surpeuplé et bruyant, l'on n'est pas loin de faire sien. Voilà le vrai désagrément que les chemins de fer font courir aux navetteurs : leur faire rejoindre le café du Commerce plutôt que le grand large sans même l'excuse du verre de trop qui empâte l'élocution et simplifie le monde. ■

1 Paul Hermant, « Un jour à rêver debout », RTBF, 27 janvier 2011.