

À travers les trains, et l'Occitanie



Vue sur le viaduc de la Colagne depuis la voie ferrée à Le Monastier

[Lien vers la vidéo p.14 - 4'58](#)

**Sauf indiqué, toutes les photographies numériques et argentiques et tous les documents visuels sont de l'auteur.*

Voyager sur toutes les lignes de train d'Occitanie

D'une porte à l'autre de la rame, je traverse le train, et celui-ci de gare en gare traverse les villes, les champs, les paysages.

Depuis deux ans, tous les jours de la semaine, et même parfois le week-end, je prends le train de Lunel à Nîmes, de mon domicile à mon école. Opération banale que réalisent des milliers de gens chaque jour, mais en tant que passager régulier, je suis fasciné par le train. Je me suis toujours attardé sur ce qui entoure cette toile de transport que sont les voies, les gares, les rames. Je vois le paysage défiler, immobile sur mon siège, en écoutant de la musique ou bien en observant les gens avec curiosité. Je traverse les champs, les forêts, les étangs, les villes, mais je ne bouge pas. Et puis je songe aux contrôleurs, aux conducteurs, eux qui sont toute la journée sur les lignes. En tant que passagers, il est certain que nous ne traversons et n'observons pas ces espaces de la même manière, nous ne sommes pas dans la même dynamique.

Le train crée une sorte de bulle; dans cet espace, le temps se découpe et se dilate. Il dévoile en quelques minutes, ou en quelques heures, des paysages et des mentalités qui diffèrent, il les relie et les entremêle. Entre classes sociales, âges et genres, et entre ruralité, ville et montagne, le train est un voyageur qui rassemble autant qu'il sépare.

Pour moi, le train fut souvent un moyen de m'échapper, et je me souviens de ce jour où j'étais arrivé à la gare de Nîmes une après-midi d'été vers 16h, il faisait atrocement chaud, la ville et les études m'étouffaient. Alors je pris un train au hasard, ou presque, celui qui m'amènerait le plus loin possible. Direction Cerbère, à la frontière espagnole, j'écrivis ceci mot pour mot : "N'est-ce pas fabuleux ? Voyager d'un coup, percevoir la lumière sur les visages et sur les revêtements des maisons qui défilent, et partir loin, sans vraiment être sûr de revenir. [...] Dans le train, et sur la route, il n'y a point de mensonge." (19/06/2025)

Il y a un an de cela, j'ai lu le roman de Géraldine Dunbar, *Seule sur le trassibérien*, il m'a profondément marqué, tout comme *Sur la route* de Jack Kerouac deux ans auparavant. L'autrice s'est mise en difficulté pour explorer un pays à travers le train russe, et au fur et à mesure de ses rencontres et péripéties, son amour pour le train a révélé la poésie de traverser le monde sur des rails. Elle dit elle-même : "Peut-être ai-je développé une dépendance excessive envers le train, devenu aussi vital, aussi cher que son jouet favori pour un enfant. J'y trouve chaleur, protection, réconfort. Peut-être le train nous aide-t-il à affronter la vie."

Je songe qu'à la période de Noël, ma mère m'attend toujours pour construire les rails du petit train électrique sous le sapin, ou bien pour regarder *Le Pôle express*. Pourtant, je n'ai pris le train pour la première fois qu'à 17 ans, lorsque j'allais rejoindre ma petite amie de l'époque à Castres dans le Tarn. Je découvrais alors le train, et depuis je ne m'en suis plus détaché. Cette attachement, je cherche maintenant à le mettre à l'épreuve pour saisir ce qu'est réellement traverser en train.

Protocole de voyage

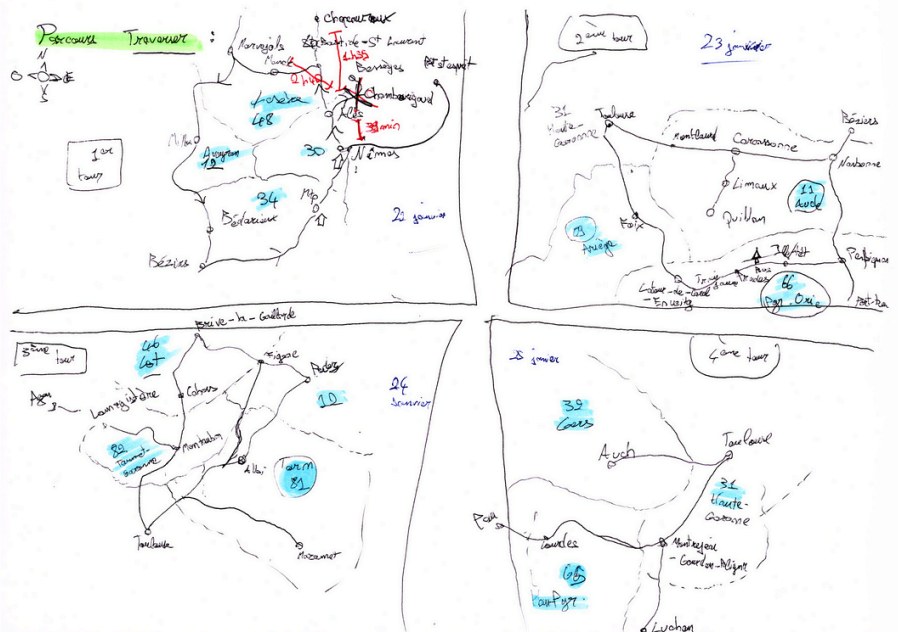
Mon intention est de m'immerger dans le train bien plus que j'ai l'habitude de le faire, en parcourant pendant plusieurs jours toute la région Occitanie en TER, en LIO Train, dont un abonnement mensuel me permet de n'avoir aucun frais. J'irai à la rencontre des contrôleurs, des passagers et des territoires que je traverserai pour essayer de comprendre la façon dont ils vivent le train. Je cherche aussi, à travers mon voyage, à rendre compte de la diversité des individus et des territoires que le train relie, tous variés et significatifs d'une histoire.

Pour cela, je m'assoierai au maximum sur des places à quatre et je n'écouterai pas de musique, je serai simplement là, dans le train, pendant des heures et des heures.

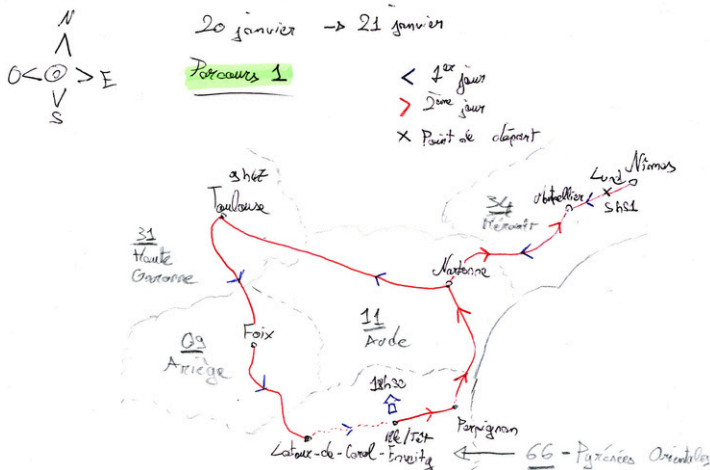
J'ai découpé ce voyage en plusieurs parcours que je réaliserai au mieux à la suite.

Je partirai avec mon matériel de photographie, de quoi manger, boire et me changer selon les parcours, et enfin, avec mon carnet dans lequel j'écrirai une majorité de ce dossier d'enquête.

J'ai prévu de dormir à Rodès chez mon grand-oncle, près de Ille-sur-Têt, et à Cahors, chez un ami. Ces lieux seront des étapes et sont nécessaires pour l'immersion que je m'impose.



Jour 1 - 20 Janvier



5h51. Premier jour de train, je pars de Lunel. Mon trajet est simple : j'arrive à Toulouse, puis je change de train en direction de Latour-de-Carol, passant par Foix. Je prends le train jaune à 15h, direction Villefranche-de-Conflent, et je rejoins Françoise et Christian, mon grand-oncle.

6h. Il fait nuit, je sens mon corps engourdi et fatigué, l'intérieur du train devient une boîte à lumière qui défile à travers le paysage, je m'imagine au loin le voir traverser la nuit noire à toute vitesse. Mais petit à petit, l'extérieur prendra son aise lorsque le soleil se lèvera. Les premiers travailleurs se déplacent maintenant à côté de moi, il est passé 6h, les portes s'ouvrent et se referment. Vont-ils choisir à droite ou à gauche ? Premier dilemme du train. Mes sens sont déployés, je me prive aujourd'hui et demain de musique pour laisser mes sens à l'affus, pour n'être nul part d'autre que dans le train.



10h31. En direction de Latour-de-Carol, mon trajet est silencieux. Le train n'est maintenant plus qu'une seule rame. J'ai l'impression d'être dans une aphasie totale, je n'ai encore parlé à personne, j'écoute, j'observe et je ne peux faire que ça. Il fait gris. J'ai pris quelques photos mais je n'arrive pas à franchir le pas d'aller parler aux passagers et aux contrôleurs. Reste la fatigue, j'ai dormi une bonne heure ce matin, laissant le paysage sombre passer encore et encore.

Frustration de l'inaction. Il ne suffit que d'une parole, que d'un mouvement. L'homme est assis là, légèrement derrière moi, il m'a de suite semblé sympathique lorsque je suis monté, je sentais qu'il était d'ici, que ce trajet faisait partie de son quotidien. Il n'est pas vraiment occupé, il regarde parfois le paysage montagneux à travers la vitre. Il a du liquide, pas de carte bancaire, et n'est accompagné que de son sac et de sa capuche. Un homme près de nous devait payer son billet, mais il n'avait pas assez. Les contrôleurs étaient embêtés de devoir appeler la sureté ferroviaire, alors l'homme à la capuche a donné 2€. Je me dis qu'au prochain arrêt, j'y vais, je vais lui parler. Il s'est éloigné à ce même arrêt. Je suis seul dans cet espace maintenant, le train se vide peu à peu. Que m'aurait-il raconté ? Je ne le saurai jamais. Lui qui semble prendre tous les jours cette ligne pour son travail - probablement un travail ouvrier - a considéré un autre homme moins aisé.



Environ **11h30.** Me voilà maintenant dans l'Ariège, bientôt au bord sud des Pyrénées-Orientales, à la frontière espagnole. Les montagnes apparaissent et deviennent de plus en plus hautes autour de moi. Elles se bordent de neige, la beauté du paysage qui se déroule sous mes yeux me happe. Les wagons du train émettent un bruit régulier typique des vieux trains : "tac-tac, tac-tac" à chaque joint de rail. Je passe Porte Puymorens et Ax-les-Thermes.





12h30. J'arrive à Latour-de-Carol. Il neige, tout est blanc. Changement de programme, je découvre que mon train, le fameux train jaune, est complètement supprimé, je suis contraint de prendre le bus. Triste surprise. J'attends longuement dans la gare silencieuse avec une femme assez âgée. Elle lit, tantôt assise, tantôt debout, qu'attend-elle ? Je sors prendre quelques photos, je traverse les rails qui me semblent abandonnés sous la neige, des flocons tombent avec douceur sur ma tête et mon appareil. Il n'y a pas de vent.

Au bout d'un certain temps, un agent de gare m'interpelle : son devoir est d'indiquer l'interdiction de traverser les rails, mais il retourne vite dans le grand habitacle de cette vieille et imposante gare, celle-ci est en service depuis le début du siècle dernier. Elle est le point de départ et d'arrivée du train jaune, et elle relie maintenant la France et l'Espagne à travers les Pyrénées Orientales. Au loin, j'aperçois justement un train espagnol de la *Renfe* (société de train historique en Espagne) entièrement tagué, il attend son départ pour rejoindre Barcelone. Je l'observe, je suis triste de ne plus pouvoir prendre de train aujourd'hui, déjà. Le train jaune restera une ligne que je n'aurai pas faite. Pourtant celle-ci est une des plus belles de France et contient 650 ouvrages d'art.



14h42. Je pars vers le bus, amorphe. Quelques péripéties de bus me font rire, celui-ci glisse sur le verglas. Je vois tant de belles collines et montagnes enneigées, mais la fatigue me gagne. Nous longeons la voie du train jaune, un renard court dans l'étendue blanche. J'aperçois un grand viaduc sur lequel passe habituellement le train jaune, mais bientôt, la neige ne tombe plus, la montagne s'éloigne, laissant place à la pluie. À 18h, nous passons Villefranche-de-Conflent, puis Prades. À 18h30 environ, j'arrive à Rodès. Le trajet jusqu'ici fut court, ou bien long peut-être, je ne sais plus, j'ai dormi beaucoup.

Le soir, je retrouve Françoise et Christian, puis le cinéma le Lido à Prades que j'affectionne tant, j'y retrouve des connaissances des *Ciné-rencontres*, je me dis que c'est un peu chez moi ici aussi. En entrant dans le cinéma, je suis surpris de voir un vieil homme distribuer des tracts : "La ligne entre Ille-sur-Têt et Villefranche-de-Conflent va réouvrir ce samedi après un an et demi de fermeture" dit-il. Incroyable, je venais justement de prendre le bus entre ces deux villes, à quelques jours près, j'aurais pu prendre le train. Christian me raconte alors l'histoire de cette ligne dont j'avais vaguement entendu parlé l'été précédent. Le train avait déraillé suite à un éboulement sur la voie, aucun mort, ni blessé, mais les travaux de réhabilitation de la ligne ne se faisait pas à cause d'un débat infini sur la responsabilité de la SNCF ou bien celle de la mairie. Il m'explique que cette voie avait déjà été sujette à un drame national à Millas : un bus scolaire percuté par le train au passage à niveau. Autant dire que la réouverture était inespérée pour les habitants du territoire, et pourtant ils se sont battus et l'ont obtenue. La SNCF délaisse plus facilement les petites lignes régionales, surtout lorsqu'elles ne sont pas rentables. Christian me dit que c'était le cas pour le train jaune, ils ont voulu tant de fois fermer la ligne et l'abandonner à cause du coût de l'entretien, mais les cheminots et habitants se sont battus et ont réussi à garder ce symbole des Pyrénées Orientales qui est en activité depuis près d'un siècle.

Nous rentrons du cinéma. Cette première journée de parcours en train fut silencieuse, trop. Demain, j'essaierai de faire ce que m'a proposé mon grand-oncle : m'asseoir devant des gens différents chaque fois, et simplement parler. Il me semble qu'il me reste tout à découvrir, et j'ai hâte de reprendre le train.

Jour 2 - 21 Janvier



10h30. Gare de Ille-sur-Têt, première rencontre avec un aiguilleur, nous parlons rapidement de la réouverture de la ligne vers Villefranche-de-Conflent. Tout le monde s'active deux jours avant. Je lui demande ce qu'il fait dans son métier au quotidien. Il me dit « je roule sur plusieurs gares entre Villefranche et ici », simplement ça. C'est évident pour lui, habituel, il fume sa cigarette comme un mercredi matin. Les gares sont un peu délaissées ici, et il me propose de prendre un bus qui rejoint plus vite Perpignan, mais le train est plus attrayant. Je suis seul dans mon wagon, et les premiers rayons de soleil traversent les vitres.

11h12. De Perpignan, je prends le train direction Nîmes. J'observe maintenant le train comme mécanisme de téléportation. Assis sur le sommet droit d'un trapèze que nous formons à quatre passagers, chacun est absorbé dans son occupation. Téléphone, cliquetis de clavier d'ordinateur, et une jeune fille plongée dans *Pirates des Caraïbes* derrière nous. Parfois, l'homme qui travaille devant moi jette des regards face au paysage mouvant, puis se replonge rapidement dans son travail. Comment aura-t-il vécu son trajet, et qu'aura-t-il vu en arrivant ? J'ai l'impression qu'il est là sans y être, peut-être que c'est ce qui caractérise le train : l'espace s'efface et devient subordonné au temps passé. Ce n'est plus la vue des territoires traversés qui nous indique quand nous arriverons, mais bien le temps mesuré entre deux destinations qui nous le signifie. Contrairement à la voiture, à travers le train nous voyons les endroits sans les sentir, car notre traversée est déjà tracée : ce sont les rails.

Je rencontre ensuite le couple de personnes âgées positionné sur les sièges en parallèle du mien. Ils s'arrêtent à Montpellier. Contact simple, bref, je ne réussis pas à établir un vrai lien de discussion plus intéressant que de simples civilités, nous parlons de savoir si notre train va bien jusqu'à notre destination, point commun que nous permet le train...



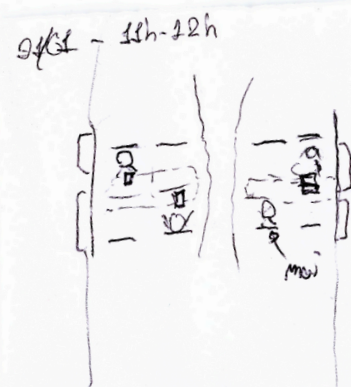
Le long de la Méditerranée, des étangs bordés de flamants roses, je reste prostré sur mon siège, laissant les gens aller et venir, puis repartir autour de moi. Quelques regards perdus, téléphone, discussions banales, tensions entre les voyageurs qui s'agglutinent. La fatigue vient me perturber. J'ai l'impression que plus il y a du monde, plus il m'est difficile d'observer. Plus il y a du monde, et moins il y a de gens.

Téléphone, paysages, téléphone : voici le mouvement des têtes autour de moi. Silence. Difficile de briser leur transit - ce serait comme casser quelque chose, ce serait faire éclater la bulle de chacun dans la bulle qu'est le train. Les personnes sont assises sur leur siège direction leur lieu de vie ou de travail. Je songe que pour eux, probablement, le train a peu d'importance, il est là comme moyen uniquement.

Arrivée à 12h45 à Montpellier, la femme du couple me souhaite bon voyage. Le temps est passé vite, c'est la fin de ce premier parcours.

Cette matinée fut moins silencieuse que la veille, mais toujours loin de mes espérances. Arriverais-je vraiment à rencontrer ? Il ne faut pas que je m'inquiète, j'ai encore du temps, des idées et des voies à parcourir.

Ces deux premiers jours m'ont permis de traverser une grande partie du sud de la région, même si je la connaissais déjà en partie, être sans cesse en mouvement dans ce silence monotone a été éprouvant, et pourtant, j'ai hâte d'y retourner, comme pour rechercher paradoxalement une certaine liberté.



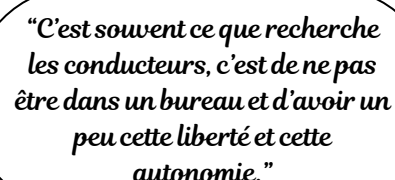
Discussion avec Kader

Vers 18h, je vais voir Kader, employé à la SNCF. Il habite dans mon village, et je l'ai rencontré grâce à un ami qui m'a emmené le voir vendredi soir dernier chez lui. Il avait accepté de me consacrer une petite heure pour discuter de son métier.

Père de famille et ingénieur, il est à la SNCF depuis ses 26 ans. Actuellement responsable du contrat de rénovation des trains LIO Occitanie - ceux-là précisément que j'emprunte - il m'a répété plusieurs fois ces deux mots : "sécurité" et "responsabilité". Celles-ci sont énormes à la SNCF, et ça paraît évident. Lui a été à une époque conducteur, chef d'équipe de conducteurs, puis responsable des planifications et garant de la sécurité.

Il me parle du métier de conducteur comme un travail difficile, avec beaucoup de responsabilité. Le conducteur a derrière lui 700 à 800 voyageurs, il doit avoir une concentration optimale. Et Kader était inspecteur de ce bon comportement.

Mais la contrainte majeure des conducteurs de trains, c'est que les horaires sont complexes. "Que des horaires décalées et jamais les mêmes". Cela va de soi, ils bougent de ville en ville, le temps est vécu différemment, pendant que le travailleur quotidien, ou l'étudiant, fait 8h - 18h, le conducteur, lui, réalise le trajet d'un sillon entier (du départ au terminus d'une voie). Il est celui qui n'a pas de but figé, il ne fait que parcourir, dans une sorte de boucle de voyages incessante. Et sur la majorité du temps, il est seul.



"C'est souvent ce que recherche les conducteurs, c'est de ne pas être dans un bureau et d'avoir un peu cette liberté et cette autonomie."

Kader déclare que "c'est souvent ce que recherche les conducteurs, c'est de ne pas être dans un bureau et d'avoir un peu cette liberté et cette autonomie." Traverser les territoires dans le train a aussi la particularité de la solitude. Enfermé dans la cabine, le conducteur est seul, à l'opposé de l'avion où il y a un copilote. "Dans ta journée tu parles à personne." me dit Kader en pointant les conducteurs de FRET (trains de marchandises). Comme si être enfermé dans un train en mouvement, et nous immobile, nous procurait cette liberté, cette puissance sur le monde qui nous fait voir le paysage sans vraiment le sentir. Ce petit pas de recul poétique unique au train.

"Un train qui est en sécurité c'est un train à l'arrêt." Chaque action d'un conducteur, ou d'un contrôleur, est une procédure, toujours dans l'objectif de maintenir une sécurité parfaite. "Il faut penser que ce sont des hommes derrière tout ce fonctionnement" rappelle-t-il en évoquant les plaintes des voyageurs vis-à-vis des retards.

"On est vraiment régi par la sécurité". Pourtant les actualités - je pense notamment aux terribles accidents qui ont eu lieu en Espagne - mènent à penser que ce n'est pas ce que prônent les politiques actuelles.

Aujourd'hui, Kader gère un contrat qui fait travailler deux grosses usines qui s'occupent de la rénovation des rames Lio. Ils les remodernisent. Il y a encore des couturiers à la SNCF, qui font le design des sièges. Bien sûr, il y a des métiers qui ont disparu, et d'autres qui évoluent, mais une majorité des métiers ne pourront pas disparaître d'après lui, même avec les avancées techniques et technologiques. Lui s'est éloigné des rails, il reste dans des bureaux ou en déplacement dans les usines. Il aime la SNCF. Pour lui, il y a toujours quelque chose de différent à faire. "J'ai changé de métier presque tous les trois ans". Dans la SNCF, il y a plusieurs entreprises, cela pique ma curiosité, bien que j'ai déjà pu l'observer au quotidien. N'était-ce pas un service public ? Parler d'entreprise me semble surprenant.

Je le questionne enfin sur son usage personnel du train. Il le prend tout le temps. "Je m'arrête boire un café à Toulouse, je m'arrête déjeuner le midi à Bordeaux, le soir je dîne à Périgueux." Le train lui fait traverser des territoires immenses pendant des heures, mais il n'en relève que les points d'arrêts, comme si les endroits découpés par les rails ne le marquaient pas.

"Tu rencontres toujours quelqu'un, tu discutes toujours avec quelqu'un. [...] Il y a beaucoup de gens heureux dans les trains. [...] Mais dis bonjour dans un TER le matin, personne te répond."

Cela me rassure par rapport à mon premier parcours, le mécanisme répété des travailleurs et voyageurs quotidiens les conditionnent dans une sorte de traversée mécanique et insignifiante. Lorsque je cours prendre mon train chaque matin, l'heure est disséquée en secondes, du point de départ à celui d'arrivée, et je découvre toujours de nouveaux paysages comme si je n'avais pris cette ligne que quelques fois. Je songe à ma découverte de la *dromologie*, concept créé par Paul Virilio, urbaniste et philosophe français, qui concerne l'étude de la vitesse dans les sociétés modernes.

*« La vitesse détache l'homme du monde réel, efface les distances, et transforme l'espace en simple milieu de passage. »
(Vitesse et politique : essai de dromologie - 1977)*

La route est déjà tracée, alors nous la traversons passivement, à toute vitesse. L'espace est compressé, et nous voyageons dans une sorte 'd'instantanéité spatiale', de téléportation.

Jour 3 - 22 Janvier

J'ai rendez-vous avec Marc à Montpellier. Je ne sais rien de lui, simplement qu'il travaille à la SNCF et qu'il est certainement syndiqué à la CGT. Je m'y rends en total inconnu.

Contrôleur de TGV de 40 ans, il porte le maillot jaune de l'OM et un dévouement pour l'engagement citoyen qu'il applique au sein de la CGT des cheminots en tant que responsable au pôle de Montpellier. Mathieu, derrière lui, est aussi adjoint responsable CGT à Montpellier. Ils sont tous les deux des ASCT comme ils le précisent - des agents du service commercial des trains.

“Dans les années 80, on applaudissait quand le TGV arrivait. Aujourd'hui, on râle quand celui-ci met 3h45 au lieu de 3h15 pour faire Paris-Marseille”.

Contrairement à Kader, aujourd'hui, travailler à la SNCF lui plaît de moins en moins. Entre 2008 - lorsqu'il a commencé - et maintenant, les réseaux se sont désolidarisés, les compétences du métier se délient - la réduction des tâches du métier le déresponsabilise - le respect pour leur travail se fait moindre par l'employeur qui “utilise plus la technique du bâton que celle de la carotte”. Tout est prétexte au licenciement, et ils me disent qu'il me sera difficile de les prendre en portrait avec leur tenue, ils préfèrent éviter. En effet, Marc précise que depuis la fin des années 2010, la SNCF s'est privatisée, la loi européenne de 1991 qui vise à la libéralisation du domaine ferroviaire influe aujourd'hui sur le réseau français ouvert à la concurrence. Dorénavant, l'objectif est que le train fasse des bénéfices, supprimer des postes est une possibilité.



Stickers réalisés par Mathieu

“Il y a toujours quelque chose à faire, et le manque d'agents parfois nous oblige à ne plus répondre aux passagers.” dit Marc. Et ils leur disent de faire ça, de privilégier le contrôle. Qui se cache derrière tous ces 'ils' ? Probablement des employés comme Kader a pu l'être au cours de sa carrière, tous acteurs d'un système hiérarchique anxigène.

Les conditions de son métier, il les supporte moins aujourd'hui, depuis la réforme des retraites ils ont perdu presque 10 ans, leur salaire est terriblement bas lorsqu'ils doivent prendre des arrêts maladie ou congés. Sans les indemnités qu'ils touchent dues à leurs horaires marginaux, ils seraient presque au smic.

Marc me dit aussi qu'aujourd'hui, avec les portables et les écouteurs, fatalement, ce sont surtout avec les personnes âgées qu'il peut avoir un contact privilégié. “Pour faire ce métier, il ne faut pas être trop irritable”, les voyageurs les voient parfois comme les représentants de la “SNCF” avec leur badge, alors qu'il sont bien souvent dans le même bateau, particulièrement lors des retards.

Je peux ensuite assister à la petite réunion des syndiqués CGT en amont de l'assemblée générale qui réunit tous les grévistes. Une atmosphère d'indignation, de sérieux et d'optimisme règne.

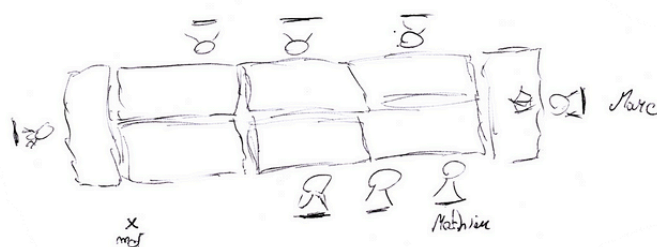
La grève n'est pas là pour rien. Un des syndiqués à ma gauche dit : “J'ai demandé une semaine à l'Ascension, ils me l'ont refusée. J'ai demandé à Noël, ils me l'ont refusée, alors que c'était censé être bon. Et j'ai demandé pour février, ils me l'ont encore refusée.” Les agents n'en peuvent plus, aussi bien physiquement que mentalement.

Depuis la réforme de 2007, la grève doit être organisée et annoncée à l'employeur 48h avant, laissant un impact moins conséquent aujourd'hui.

Un des hommes en face de moi déclare soudainement : “C'est une grosse victoire qui s'annonce !” comme pour motiver les troupes.

Au bout de la table, Marc reste silencieux

20/01 - 11h



Autour de ces longues tables, il n'y a aucune femme.



Vers 11h, je sors, il m'est malheureusement impossible d'assister à l'AG.

J'aperçois à l'entrée du bâtiment une poubelle taguée SNCF, symbole de propriété. Je me rends compte maintenant, contrairement à ce que j'avais toujours pensé, qu'elle n'est plus un service public.

Tout en me dirigeant vers la gare de Montpellier-Saint-Roch, je sens qu'il me reste beaucoup de gens à rencontrer, rien que dans la gare, les agents de gare, de propreté et de sécurité, eux qui restent sur place là où tout le monde est en mouvement. Je vois bien que je ne pourrai pas tout faire.

Je me contente de me balader dans ce hall que je connais comme chez moi ; Nîmes, Lunel, Montpellier, ces gares que je côtoie depuis des années.

Je me promène donc jusqu'à rencontrer Joseph, près du Relay, SDF bavard, muni d'une large et grande barbe, de sa petite valise et de quelques affaires. Je voyais bien qu'on aurait pu discuter longtemps, les gens devaient bien souvent le rembarquer. Je lui pose des questions sur sa vie, puis lui la mienne, on échange nos prénoms. Bruit de perceuse près de nous, un jeune homme passe et jette la fin de son sandwich. Je ne le vois pas, mais Joseph, lui, si, et il déplore cette action. Je pense à toutes ces fois où j'avais dû faire sensiblement de même. Il me raconte tant de choses que je ne peux tout noter.

Ses amours, son amie malade, cette jeune fille qui lui avait donné un billet de 10 euros une fois, alors qu'il n'avait rien demandé. Il en avait pleuré. Je lui donne quelques pièces de monnaie et il me demande si j'ai des petites pièces jaunes, pour l'association des enfants malades dit-il. C'est absurde, absurde oui ! Lui qui a besoin, il donne. Combien sommes-nous à ne pas donner sans vraiment avoir besoin ? Il rayonne d'un optimisme magnifique. Et l'écart se creuse là où beaucoup traversent la gare en évitant de le regarder, dans une acerbe habitude et monotonie.

Je lui propose ensuite de le prendre en photo, et lui promets de revenir le voir pour lui donner les quelques photos tirées.

Il me dit qu'il est là toute la journée, avec son ami Paul à qui appartient le grand diable derrière lui.

En effet, je le recroiserai une semaine plus tard pour lui remettre ses portraits, et essayer d'apporter un peu d'humanité dans ce hall froid.

Je repense maintenant à ce que Marc me disait ce matin : "ce n'est pas normal qu'il y ait des gens à la rue. Nos impôts devraient aussi aider les plus démunis."

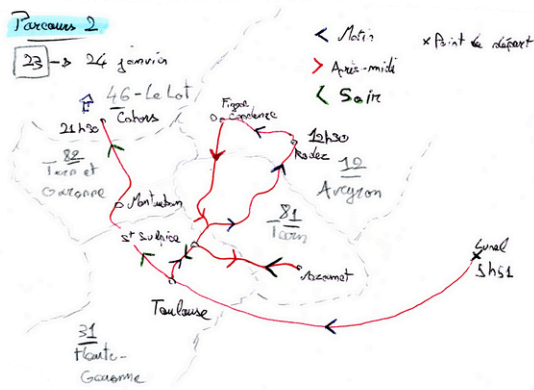
Joseph, comme tant d'autres, reste là toute la journée dans le hall de gare, il n'a pas pris le train depuis longtemps, et pourtant, il en voit des trains et des voyageurs passer.



Le train et la gare ont ce pouvoir de réunir les extrêmes. Entre le SDF, la mère et ses enfants et le cadre pressé, les classes sociales s'entrechoquent autour, et dans le train.

Aujourd'hui fut une journée off dans mon périple, mais je sors motivé et plus confiant pour reprendre la route, les chemins, les rails, à la rencontre de nouveaux paysages et de nouvelles personnes. Je crois que je commence à réapprendre ce que j'avais oublié à cause de mon rythme effréné : s'ouvrir aux autres dans les gares et dans le train.

Jour 4 - 23 Janvier



6h29. Départ à Lunel, je repars en direction de Toulouse, une fois de plus. Je partirai ensuite au nord, cette fois-ci, rejoindre Rodez.

Il pleuvait chez moi, le ciel redevient peu à peu bleu, on peut dire que je traverse la météo, en passant mon temps dans les trains en mouvement. Champs cultivés, vieilles voies ferrées, arbres dénudés d'hiver, mes yeux les voient comme des images subliminales. Elles sont là, puis perdues l'instant d'après. Qu'ai-je réellement traversé ? Comme au cinéma, je ne vois qu'à travers un écran, qu'à travers une vitre.

9h50. Arrivée à Toulouse.

Je me suis résolu ce matin à parler au contrôleur de mon train pour Rodez. La première interaction que j'ai avec Matiu est un pneu de camion posé entre deux portes du train, situation saugrenue. Il est 10h15 et le train part direction le nord de la région. Matiu passe pour contrôler, il interpelle le jeune homme derrière moi. Il lui parle de *Fairtiq* et j'écoute alors en souriant, car j'utilise cette application. Je me détermine enfin à lui parler, et il accepte de me donner un peu de son temps.

Ça fait plus de 19 ans que Matiu fait ce métier, contrôleur dans les TER en Occitanie, tournant entre Toulouse, Rodez et Brive-la-Gaillarde. Il parle de l'évolution de son métier, de l'aspect commercial et relationnel qui lui plaît dorénavant. Avant, ils annonçaient les départs, et c'était eux qui s'occupaient de fermer les portes, "là le train il peut rouler sans moi" déclare-t-il. Mais pour lui ce n'est pas grave, il me donne en exemple son contact avec le jeune homme de tout à l'heure. Il me dit même qu'il est le plus grand prospecteur de l'application *Fairtiq*, incroyable ! Je voyage grâce à elle, sans contraintes, car le principe est simple : plus on voyage, moins on paie.

Pour Matiu, voir les paysages à travers la fenêtre, c'est un truc en plus. Mais il aime sa région, là où il vit, là où il travaille, et tous les territoires qu'il parcourt chaque jour. Il me parle des conditions et horaires de son travail : ils en ont sans cesse des différents. Ils fonctionnent en roulement et naviguent de train en train entre les trois grandes villes de leur zone, où ils restent dormir, dans des hôtels ou des foyers. Mais il me parle de son jeune collègue qui, lui, ne supporte pas ce rythme varié, il ne dort plus la nuit et va changer de métier. Matiu me dit que ça lui convient, il peut être autonome. "J'ai personne sur le dos, et je communique avec les gens". C'est ce que me disait Kader, le train les coupe d'une hiérarchie de travail stéréotypée, enfermés ici, ils sont plus libres.

Dans cette partie de la région, les gens sont calmes, dit-il. Il n'y a pas souvent de vagues. Bien sûr, les voyageurs n'ont pas les mêmes occupations depuis 19 ans, "les téléphones n'étaient pas sacralisés comme ça."



J'accompagne Matiu sur le quai du prochain arrêt, rapide coup d'oeil à droite, puis à gauche, et les portes se referment. Après quelques hésitations, je lui propose de le prendre en photo dans le train et il accepte tout en étant quelque peu préoccupé. Et le temps que je change d'objectif, il s'est mis en scène lui-même, en demandant au passager de sortir son billet.

Matiu me semblait à la fois chez lui et timide avec son léger accent Toulousain, mais une fois devant l'objectif, son affection pour ce qu'il fait chaque jour transparait.

Il pointe du doigt la privatisation et l'ouverture à la concurrence dont Marc me parlait hier avec précision. Si un opérateur privé rachète à la région, ils peuvent supprimer des lignes car ce n'est pas rentable, car il n'y a pas assez de gens. Comme la petite ligne que je prendrai juste après, entre Figeac et Rodez me dit-il. Ce n'est plus un service public. Je me dis maintenant que toutes ces petites fins de voies, ces petites gares, ces petits trains ne tiennent à rien. D'ici 2032, nous sommes tranquilles en Occitanie grâce à la politique socialiste que mène Carole Delga, présidente de la région, mais je me demande jusqu'où nous mènera la politique capitaliste qui agrmente la concurrence et la désertification des territoires ruraux. Jusqu'où nous mènera le 'toujours plus vite' ? Nous ne pourrions peut-être plus voir le paysage qu'en lignes floues horizontales. Des métros ruraux à grande vitesse découpant la faune et la flore, et n'ayant même plus l'amabilité de s'y arrêter.



Ma rencontre avec Matiu m'a débloqué de mon appréhension envers les roulants dans les trains, mais pas de même avec les passagers. Ceux-ci sont concentrés sur leurs tâches - même ne rien faire - avec attention. Alors je me contente de les observer. Observer, je n'ai en somme presque que ça à faire. Tout est silencieux. Le son continu du train me berce. Personne ne parle, chacun a tout un monde à lui, entre ses mains, à travers ses yeux ou dans ses écouteurs. Les discussions et les contacts sont plus rares que les silences. L'espace social qu'est le train a dû bien changer depuis son tout premier commencement il y a deux siècles en France, en 1837. Mais il n'en est aujourd'hui pas moins bien, je pense. Il est juste différent, et il varie inévitablement selon les endroits. Je commence déjà à l'observer à l'échelle de l'Occitanie.

12h30. J'arrive à Rodez et dis au revoir à Matiu. Je repars très vite dans un plus petit train autonome, mon trajet sera le suivant : m'arrêter à Capdenac et revenir vers Toulouse en faisant l'aller-retour à Mazamet. Un trajet bien étrange, autant qu'absurde, mais il me faut parcourir toutes les voies. Le paysage évolue encore et les voyageurs se diversifient. Une femme dit au revoir probablement à sa sœur et à ses enfants.



Puis nous partons. Nous traversons des ponts, en dessous, puis au-dessus. Au loin, des petits villages, des petites gares, puis des infrastructures abandonnées, en déliquescence, causes de la désindustrialisation.

13h50. À Capdenac, tout le monde descend pour que le train fasse le plein. Face à la gare, s'étendent presque une dizaine de rails rouillés, abandonnés. Ils sont le marqueur du temps qui passe et des endroits qui ne sont plus traversés. La carte des réseaux ferrés s'est réduite et centralisée peu à peu dans la deuxième moitié du XXème siècle, privilégiant les villes, et délaissant les petits villages.

Aujourd'hui, si toutes ces lignes restantes que j'ai pu prendre venaient à être abandonnées, il ne resterait probablement plus qu'aux plus aisés des modestes de partir en voyage, et aux moins aisés des modestes d'être complètement coupés des autres territoires, comme une régression dans l'histoire. Comment cette vieille femme en face de moi, les mains tremblantes, aurait-elle pu venir voir son fils à 14h42 à la gare de Najac sans le train ? Et cet homme, probablement atteint du syndrome de Gilles de la Tourette, comment aurait-il voyagé seul si ce n'est dans le train ? Le train est magnifique, autant de l'extérieur que de l'intérieur, et à l'instar des luttes pour le train jaune, c'est la négligence de son importance sociale pour des profits qui m'inquiète. C'est déjà ce qu'il se passe dans certaines régions de France, comme à Limoges où des militants se mobilisent. La 'colère des sans trains' se nomment-ils, "Nous ne sommes pas de petits Gaulois au fin fond de la région" déclare la présidente du collectif. (source : franceinfo)

Vers **15h.** Une femme monte dans le train avec sa fille. Elle s'adresse au contrôleur pour demander des places PMR, sa fille angoisse d'être à côté d'autres passagers. Mais le petit train autonome dans lequel nous sommes ne possède qu'à peine 80 places, le contrôleur s'excuse : "Je n'ai pas avec ce matériel là". Elles réussissent malgré tout à trouver deux places côte à côte. Anecdote symbolique qui révèle le délaissement de la ruralité. Entre les voyageurs de différents territoires se créent des inégalités.



15h30 environ. J'observe le paysage coloré changer peu à peu et s'aplanir.

16h. Je change de train à Saint-Sulpice, gare de passage et de jonction. J'y vois encore des rails qui s'étendent et se dupliquent en parallèle jusqu'à rejoindre un vieux bâtiment tagué.





16h11. Le train démarre, direction Mazamet où je ferai l'aller-retour pour revenir vers Toulouse. Je commence à m'installer, comme à mon habitude sur une place à quatre, lorsque l'homme en face de moi s'exclame et me demande de changer de place. Il préfère être dans le sens du train. Faut-il voyager en regardant le paysage partir au loin ou bien venir vers nous ? Telle est la question. Et par habitude, je ne me la pose plus. Je crois que je m'assoie plus souvent dans le sens contraire pour observer ce que je quitte, mais je ne suis pas sûr. Peut-être est-ce un aspect révélateur de notre mentalité, regarder le passé ou bien aller de l'avant ? C'est probablement plus une question physique dans le cas de cet homme.

Les paysages et les horizons, tout comme la ville de Castres, je les reconnais, mais de loin seulement, pas précisément, entre plaines et montagnes, comme si la Terre ne savait pas choisir. Il y a plus de deux ans que je n'avais pas emprunté ces voies. Je les prenais régulièrement, j'aimais vraiment le train. Plus comme maintenant, je l'aimais comme les premières fois. Aujourd'hui, je cherche. Je sens mon esprit libéré, paradoxalement, enfermé dans ces wagons.

17h21. Impossible de profiter de la dernière gare à Mazamet, les trains bouchent la vue. Cette fin de voie rejoignait autrefois Bédarieux.

À travers la fenêtre, juste avant que le train parte, je regarde un couple, ou bien deux frères et sœurs, qui se disent au revoir à la porte du train. C'est drôle, la porte est maintenant fermée et l'homme fait des mimas. Il a une barbe et des cheveux d'un noir profond, vêtu en tenue d'ouvrier, et elle est blonde et fine, les yeux creusés. J'en ai vu tant des situations comme celle-ci, je ne suis pas triste, ce sont de joyeux au revoir, mais il me font sans cesse penser que je ne viens de nul part et que je ne vais nul part, les gares sont mes seules attaches, rien ni personne ne m'attend au bout. Je ne fais que passer.

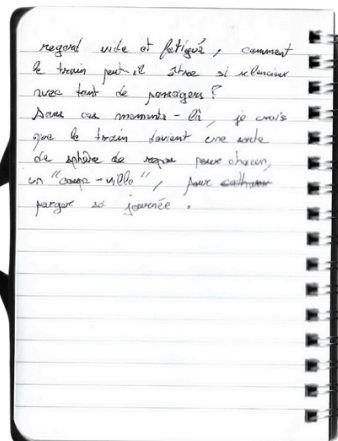
17h40. Le train vrombit, et la femme blonde que j'observais rejoint sa place avec une peluche licorne entre ses mains, elle bouge sa tête et ses lèvres au rythme de la musique dans ses oreillettes. La nuit est tombée.



19h12. À une minute près, je loupe mon train. Celui de Toulouse, il est parti devant moi. Frustration. Mais cela me permet de faire une rencontre fortuite autour du piano de la gare que j'aime passionnément. Arthur, jeune étudiant en Staps à Toulouse et pianiste autodidacte, vient lui aussi de louper son train, pour Gaillac, petit village où il habite chez ses parents. J'y suis passé aujourd'hui même ! Nous jouons à deux mains, puis il se met à lancer un petit blues. Je suis remis sur pied instantanément, mon corps tout en mouvement se met à danser pour faire rire les enfants qui, sur le banc d'à côté, nous regarde attentivement. La musique m'a tellement manqué.

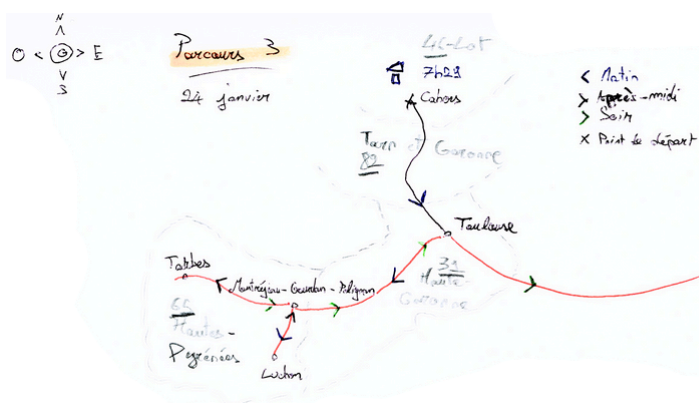
Arthur me dit qu'il a appris le piano seul chez lui, et qu'aujourd'hui, il s'était lancé comme défi de parler à un inconnu, c'était fait. Le voyage en train, c'est aussi s'octroyer ces petits moments suspendus, bien que je reste en gare. Le piano fait de même lui aussi, et voit chaque jour tant de gens passer.

Une heure après, vers 20h. Encore dans le train, je traverse les wagons entre les repas McDo étalés sur les petites tables. C'est vendredi soir, certains travaillent, mais la plupart sont probablement exténués de leur semaine. La femme en face de moi a le regard vide et fatigué. Comment le train peut-il être si silencieux avec tant de passagers ?



J'arrive à Cahors à 21h15, voici la fin de mon deuxième parcours. Tout s'éclaircit de plus en plus, cette journée fut autant pluvieuse que belle, mes rencontres m'ont libéré du silence. Dans le train, tout un monde se meut et se découvre, autant dans les rames qu'à l'extérieur. Et y passant toute la journée, de l'aube jusqu'à la tombée de la nuit, je ne m'ennuie pas.

Jour 5 - 24 Janvier



7h29. Je pars de Cahors. Je n'aurais vu la ville que sous la toile noire de la nuit étoilée. J'y ai passé 10 heures, pas plus. Mais cette petite pause fut heureuse, bien que j'avais hâte de retrouver le train le lendemain. Rendez-vous quotidien. Mais, pas comme tous les matins, je n'ai pas vraiment de destination et un retard dû au passage à niveau me fait complètement changer de direction. J'écoute l'active conversation des contrôleurs devant moi, discussion banale de boulot. Je découvre ce qu'est le PK (point kilométrique) comme le conducteur sort du train pour aller le repérer - pour son simple plaisir si j'en crois la discussion des deux contrôleurs. Le PK est un point de repère créé en rapport à un point d'origine, matérialisé le long des voies ferrées.

Le soleil commence à se lever. Des gens rejoignent le train et deux enfants s'assoient devant moi, pendant qu'un jeune homme rejoint une amie en parallèle. Je m'endors petit à petit, par phase.

10h environ. Arrivée à Toulouse, j'erre dans la gare, hagard, dans le coaltar. Je décide, après un aller-retour et des hésitations dans le hall, de m'acheter un chocolat chaud. Je m'installe au piano comme la veille, et alterne entre morceaux et impros, ma boisson chaude posée délicatement sur le côté droit de la planche du piano. Leonardi vient me voir, SDF de Toulouse, en quête d'argent pour manger. Je lui donne les quelques pièces qu'il me restait. On discute un peu, mais il insiste pour avoir plus. Je lui propose qu'avec ce que je lui ai donné et la récolte de la bonté d'une ou deux personnes de plus il pourra s'acheter à manger pour la journée, mais il me dit que "personne donne". Demander encore et encore, voilà probablement sa routine. Mais je ne sais rien de lui. Que devais-je faire ? Que me resterait-il si je donnais beaucoup à chaque fois ? Leonardi repart finalement. Suis-je un peu trop individualiste ? Nous sommes tant ici, dans la gare, mais ce n'est qu'un lieu de passage, on s'y rencontre de moins en moins j'ai l'impression. Et je n'aurais sûrement pas parlé à Leonardi si j'avais été dans mon habituelle routine...

Absorbé par le piano, je ne vois pas l'heure passer, il est 10h28 et mon train part à 10h31. Me voilà à courir une fois de plus sur le quai.

Je suis accueilli par deux contrôleurs bien sympathiques. Un homme d'une quarantaine d'années, portant une longue barbe noire le long de son menton, et un vieil homme dans la force de l'âge assez enveloppé, il révèle une chaleur particulière de sa barbe blanche. Ce dernier, je le rencontrerai un peu plus tard à Luchon. Pour l'instant, je vais direction Tarbes dans l'optique de changer à Montréjeau. Le voyage est mi-silencieux, mi-animé par les troubles trains qui font venir la squad de la sûreté ferroviaire.



Il est déjà 11h. Une jeune fille monte dans le train et s'arrête près de mon voisin d'en face qu'elle semble connaître. Lui est sous sa capuche et ses écouteurs, somnolant et rigolant à moitié devant son téléphone. Il lui fait signe de venir s'asseoir à côté de lui, en face de moi. Après un petit temps, elle sort un gros livre, ils ne se parlent plus. Nos regards se croisent plusieurs fois. Cette proximité de la considération de l'autre est tout autant troublante que belle. J'observe les contrôleurs passer. J'hésite à aller leur parler mais ils sont trop occupés. Quelques regards encore avec la jeune fille, puis elle se replonge dans sa lecture. Ses réactions emphatiques face à ces pages inertes me font rire intérieurement. J'aimerais lui parler, mais trop tard, elle prépare ses affaires pour descendre à Saint-Gaudens. En partant elle décroche au téléphone, son appel révèle qu'elle s'appelle Oranne et qu'elle est pianiste. Je le savais ! J'aurais dû lui parler. Les portes du train crient, puis le train repart toute voile dehors vers Montréjeau.

Le train est donc aussi cette sorte de passage où l'activité des passagers continue seul, mais à plusieurs. On se rencontre, on se connaît, mais on évite de se parler, comme pour ne pas déranger, car c'est un moment qui a une fonction : amener d'un point A à un point B.

11h41. Changement à Montréjeau. À peine suis-je assis dans le train que j'entends soudainement derrière moi le jeune homme en sweat rose, qui venait de passer, demander au contrôleur - celui à la barbe blanche - la possibilité de réaliser une enquête auprès des voyageurs. Sans même réfléchir, cette fois-ci, je viens de suite vers eux - car ils étaient trois jeunes étudiants - pour les questionner. Moi-même étudiant réalisant une enquête, je trouve cette coïncidence absolument géniale ! Ils m'expliquent alors qu'ils sont tous les trois missionnés par la région pour enquêter spécialement auprès des voyageurs de cette ligne Montréjeau-Luchon, et qu'ils étudient à Toulouse en master urbanisme et renouvellement, je leur fais part à mon tour de mon projet de faire toutes les lignes d'Occitanie. Il est midi déjà, et nous allons passer deux heures ensemble pour l'aller-retour dans ce train. Mais en attendant, ils doivent faire leur enquête, on remet notre discussion à plus tard.

À travers la vitre, le paysage commence à se refroidir. Il neige, j'aperçois un cerf au loin, et nous arrivons à Luchon après trois rapides arrêts.

Un quart d'heure. C'est le temps tout pile que j'ai pour prendre mon habituelle photo à Luchon. Antoine, un des trois étudiants, celui au sweat rose, se prépare à courir chercher à manger dans ce court temps imparti.



S'il loupe le train, ce n'est pas si grave. Tout comme ses deux amis Mathis et Mériadec, il passe toute la journée sur cette ligne depuis le dimanche d'avant.

12h27. Je sors du train et manque de tomber en arrière. Il neige et le sol est recouvert d'un blanc frais et neuf. J'explore les alentours. Le paysage et les montagnes sont obstrués par la brume. J'observe en face de moi, et juste derrière le train, l'enseigne Lidl, dénaturant ce blanc pur et magnifique. Je me dirige ensuite vers ce qui me questionne et m'interpelle le plus : la fin de la voie et des rails. Celle-ci laisse place au vide et aux Hautes-Pyrénées. Comme lorsque j'avais été à Bedous dans les Pyrénées-Atlantique en 2024, je suis ému face à la fin. Ça y est, le train s'arrête me dis-je. Lui aussi est bloqué. Il ne peut que faire demi-tour.

Nicolas, le contrôleur à la barbe blanche que j'avais suivi depuis Toulouse, est alors tout près de moi devant les portes. Je me décide à aller lui parler et lui demande si c'est bel et bien la fin de la voie. À partir de là, la discussion s'ensuit. Nicolas a changé de métier il y a deux ans, depuis il est contrôleur dans les TER d'Occitanie. Je lui demande : "Et vous aimez ça ? Vous ne regrettez pas ?" Sans même hésiter, il me répond que non, que c'est génial avec un enjouement enfantin. Il regarde la neige autour de lui. On lui a compté la beauté de cet endroit dans lequel il vient d'arriver peut-être pour la première fois. Ce n'est pas sa ligne habituelle, il me dit que c'est dommage qu'avec la brume, on ne voit pas les montagnes. Autour de moi, je me mets à les imaginer. Puis je lui propose de le prendre en portrait.

Séance photo créative : il faut choisir le fond, et puis la posture, mais rapidement, on se met d'accord. Et dans sa tenue rouge et bleue foncée, il s'agit d'assurer la sécurité et d'être le gardien légitime de ce long train qui pointe la frontière espagnole.

Je lui explique ensuite mon projet, et avec enthousiasme, il sort son portable pour me montrer les photos qu'il fait depuis le train. Il me semble heureux de me montrer toutes ses images. Des couchers de soleil, la neige qui tombe sur les rails, mais il faut que je rejoigne ma rame dans laquelle j'ai laissé mon sac avant le départ imminent du train. J'aurais aimé savoir pourquoi il avait changé de métier, mais c'est trop tard...



12h42. Le train repart dans le sens inverse. À quatre, nous sommes seuls au devant du train. Les quelques personnes étant montées sont dans la voiture arrière.

Discussions passionnées de train, surtout avec Antoine, il pourrait dire que les transports c'est sa passion. Il me parle de la magnifique gare de Canfranc, en Espagne, qu'il faudrait que j'aie visiter. Nous parlons de l'ouverture à la concurrence qui prend de plus en plus de place en France. Et d'après eux, cette ligne qui relie Montréjeau et Luchon est la propriété de l'Occitanie. C'est une première en France.

Plus tard, quelques recherches m'indiquent que c'est toujours la propriété de l'État, mais qu'importe. Ce qui est certain, c'est que c'est bien la région qui a permis la réouverture de cette ligne en déboursant 67 millions d'euros et en s'appropriant la gestion de celle-ci. Elle a réouvert en juin 2025 après plus de 10 ans de fermeture. Peut-être donnera-t-elle l'opportunité à certains d'aller voir un petit bout des Pyrénées avec peu de moyens.

13h17. Retour à Montréjeau. Nicolas s'en va. Je lui propose de me donner son contact pour que je lui envoie les photos que j'ai faites de lui. Dernier au revoir. Encore quelqu'un que je ne reverrai probablement jamais. Nous continuons ensuite de discuter avec Antoine, Mathis et Mériadec, jusqu'à la dernière minute.

Quelle coïncidence tout de même de les rencontrer eux ! Mais il me tarde d'aller à Tarbes, à l'extrême ouest de l'Occitanie et des Hautes-Pyrénées.

13h41. Je monte dans le train. Je les quitte après avoir pris leur contact. Je sais que mon voyage touche à sa fin, j'en suis triste. Triste de laisser ces personnes et ces lieux derrière moi, tous ces paysages.

Environ **14h30**. J'arrive à Tarbes. Je descends tout en sachant que, quinze minutes après, je remonterai dans le même train pour refaire exactement la même ligne en sens inverse. Je marche pour explorer le quai en long, en large, encore une fois. Tout comme hier, des rails s'étendent en parallèle de ceux en activité. Au loin, j'aperçois un vieux wagon jaunâtre. Ces gares sont les vestiges de l'industrialisation croissante du 20e siècle, tout comme les marques de la désindustrialisation actuelle. Et pourtant ces vieilles infrastructures traversent le temps.

14h46. Le train repart. Il n'y a presque personne. Les trains d'après-midi sont les plus calmes. J'observe les montagnes des Pyrénées qui défilent toute blanche à travers les vitres.

Une jeune fille en face de moi semble écouter de la musique classique dans ses écouteurs. Elle balance sa main en pulsation comme une cheffe d'orchestre. Puis, elle sort son téléphone face au paysage qui s'impose. Seul le ronronnement du train vient nous bercer, oui, tout est silencieux. À ma fenêtre, des collines vertes, un viaduc, des vaches se substituent et s'alternent.



Aujourd'hui, j'ai parcouru tant de couleurs, de textures et de kilomètres que je songe à ce titre du poème qu'avait écrit Matis, un ami, lorsque nous étions partis voyager en train : "Le train est un bon poète".

Je n'ai rien ni personne en tête. Je reste immobile dans ce tube qui traversent les endroits, et mes yeux sont entièrement captivés. J'ai cassé le rythme. Moi qui chaque jour utilise ce lieu comme rentabilité et gain de temps pour des choses à faire, je suis maintenant libre de tout espace et de toute chose. Paul Virilio a écrit que « lorsque la vitesse s'accroît, la liberté décroît », pourtant je ressens l'inverse, plus mon corps est privé de sa liberté physique par la vitesse du train, plus mon esprit se libère. Je suis sur ce siège pour y être, et je vais certes quelque part tout en venant d'un point de départ, mais tout cela n'a aucune importance maintenant. J'écoute, je regarde, je sens, je suis entièrement là.

Un peu plus tard, deux contrôleurs passent. Il doit être 15h ou 15h30. Comme mon application avait buggé et ne générant pas de tickets, j'en informe l'un des deux. Un homme pas très grand, plutôt mince, des lunettes sur son bout du nez et sa casquette bien ancrée sur sa tête, se penche alors vers moi. Il dit avec satisfaction tout en redressant les épaules : "Je vous offrirai le billet jusque là." Il jouait avec perfection son rôle de contrôleur sérieux mais compréhensif. Un peu plus tard une autre contrôlease le rejoint, la cinquantaine et la voix sympathique. Ils s'installent tous deux dans le sas derrière moi. Je les écoute discuter comme je l'avais déjà fait le matin même avec d'autres contrôleurs. Lui explique qu'il précise bien dans ses annonces que les billets *Intercités* ne fonctionnent pas. Alors, face à ceux qui se sont trompés, volontairement ou non, il leur dit : "Désolé, il va falloir payer." Cela me fait penser à la seule fois où je me suis pris une indemnisation forfaitaire de 90 € dans un train *Intercités*. J'avais un billet TER pour Marseille. J'avais joué, j'avais perdu. Pourtant, le trajet et le prix étaient précisément les mêmes. Tout cela dû à la privatisation et à l'ouverture à la concurrence.

16h30. Arrivée à Toulouse, point majeur du réseau en Occitanie. Je suis seul sur le quai en train de prendre des photos jusqu'à ce que la contrôlease qui était dans mon train se dirige vers moi et me fait signe : "Vous êtes passionné de train, alors ?" Je lui explique mon projet et nous discutons quelques minutes. Elle a changé de travail il y a à peine un an, elle était pharmacienne avant. Contrôlease lui plaît maintenant, elle se sent plus libre, et elle adore voyager en train, cela lui change d'une routine 8h-18h. Je lui dis à un moment que je n'ai pas pris le train avant mes 17 ans, et j'ajoute que beaucoup prennent le train depuis petit. Elle me réplique sans hésiter : "Il y en a qui ne le prennent jamais." Cette phrase m'a marqué et j'y repense encore. Oui, quelle injustice, quelle beauté ratée ! Certains ne prennent jamais le train. Peut-être par manque de moyen, ou par rejet.

Nous discutons encore quelques instants, mais elle doit me laisser et partir vers d'autres trains. Elle s'appelle Delphine.

16h40. C'est à mon tour de remballer mes affaires et d'attraper mon train lorsque j'entends derrière moi, trois quais plus loin, un TER qui entre en gare. Muni de sa parure rouge et de ses portes jaunes, il s'arrête, et les voyageurs commencent à sortir. Dans cette vidéo, j'invite à nous attarder sur chaque individu qui constitue ce flux.

[Lien vers la vidéo - Voyageurs sortant du train en gare de Toulouse-Matabiau - 4'58](#)

16h43. Les passagers arrivent tous en gare de Toulouse-Matabiau. D'où viennent-ils ? Je ne sais pas. Où vont-ils ? On ne sait pas, mais ils sont là, et ils ont tous ensemble traversé les mêmes territoires et le même quai tout en vivant des voyages complètement différents - la gare sépare puis rassemble, ou inversement. Ils racontent chacun une histoire qui divergent ; leur façon de marcher, leurs vêtements, leur âge, leur couleur de peau.

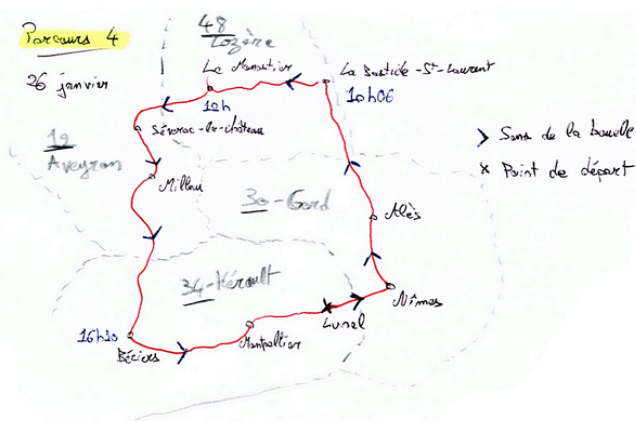
Chaque individu est emprunt de territoires différents, et le train les réunit tous.

16h48. Je monte dans le dernier train direction Nîmes, *in extremis*. Je retrouve ces sièges et ces wagons dont j'ai tant l'habitude. La fatigue me tiraille. J'observe la lumière qui se ternit et l'horizon devient rose, avant de s'effacer peu à peu. Ça y est, ces deux jours se terminent, bien moins silencieux que les deux premiers. En si peu de temps, j'ai l'impression d'avoir vécu peut-être plusieurs semaines, d'avoir parcouru tout un pays et d'avoir rencontré mille personnes, sans avoir systématiquement échangé avec eux.

Vers 20h, une fois dans ma voiture, le silence assourdissant règne, je démarre et fais vrombir la musique dans l'habitacle. Je roule encore.



Jour 6 - 26 Janvier



7h49. À Lunel, direction Nîmes, comme chaque jour de ma routine, mais cette fois-ci, je ne retrouve pas encore mon quotidien des études, je n'ai pas encore terminé mes parcours et fait toutes les lignes d'Occitanie.

Environ **8h10**. J'arrive à Nîmes, mais je ne descends pas dans le hall, je vais à l'encontre de mon corps qui guide mes répétitions matinales. Je dois changer pour Clermont-Ferrand, le train d'en face. Un peu plus tard, premier contact avec l'homme assis à côté de moi, je lui demande s'il peut garder mes affaires pendant que je vais visiter le train. Après quelques temps, je me rends compte qu'il sera trop difficile d'engager une discussion avec lui, il fixe son regard sur son petit écran qu'il touche de son index pour passer les pages sans but ni raison. Un contrôleur passe, je lis James sur le petit badge collé sur son buste.

8h50. Nous arrivons à Alès. Une situation cocasse me marque, la jeune fille à côté de moi - sur la rangée parallèle - dort avec un masque sur les yeux. L'homme près de la fenêtre à côté d'elle se lève pour sortir, prend son sac, mais se retrouve bloqué par la jeune fille qui possède en plus, à ses pieds, une grosse valise. D'un coup, L'homme semble désemparé, son regard cherche du soutien auprès de moi qui suis tout près. La jeune fille finit par se réveiller et tout reprend son cours. Une situation en somme bien banale, mais qui me révèle une chose : le train est un espace social contraignant et nous rend toutes et tous témoins. "Nous sommes dans le même train" me dis-je. Je me souviens de ce dernier jour de vacances où nous rentrions chez nous avec deux amis, en 2024. Nous faisons Bayonne-Bordeaux lorsque le train s'arrête et prit les voyageurs d'un autre train en parallèle qui était en panne. Nous devons tous nous serrer. Ceux qui arrivait de l'autre train étaient restés bloqués 3 heures sous la pleine chaleur d'été. Nous avons discuté et même chanté avec ceux qui étaient près de nous. La situation nous avait lié, nous étions tous dans le même bateau ! J'avais écrit : "Ces heures sont passées vite, pourtant accompagnées de la chaleur des gens que l'on rencontre spontanément et dont leur visage dans nos esprits sont si éphémères. L'art et la musique réunissent et nous voilà à trois à animer le train de chansons et de rigolade." (28/07/2024)

Passé Alès, les petites gares de la Lozère et des Cévennes commencent. Le soleil irise la verdure vallonnée, les collines deviennent des montagnes - cette ligne de train est magnifique ! La rupture avec la ville est immédiate, cette voie était autrefois la possibilité d'apporter le charbon jusqu'à Alès, ville au passé industriel qui entre en contraste avec les paysages des Cévennes.

Je commence à faire des allers-retours dans la rame, cherchant à attirer l'attention de James. Je valse au rythme du train qui se meut, j'anticipe les bosses, les virements à droite, à gauche, et en passant j'observe les gens, la diversité des visages, des vêtements et des histoires qu'elle racontent. Un homme portant une barbe blonde, un chapeau militaire et un maillot de foot me surprend. Quel excentrique mélange ! Le train est un peu chez moi maintenant, je commence à en saisir les rouages.

Arrêt à Sainte-Cécile-d'Andorge, puis à Chamborigaud, petites gares typiques des Cévennes. Je sors prendre l'air aux arrêts, espérant parler avec James et profiter de la fraîcheur et de la beauté cévenole. Le soleil traverse les collines et vient se poser doucement et progressivement sur les montagnes qui sont maintenant bordées de neige. Je danse dans le train, le traverse et m'installe à l'arrière, aux dernières portes, près de la cabine.



James m'interpelle sur mes photos, il est fier de me montrer celle qu'il vient de faire à l'instant, du haut de sa cabine. Il me dit : "Ah, mais vous n'avez pas accès à la cabine, c'est pour ça." après lui avoir dit que je n'avais absolument pas vu que nous passions sur ce magnifique viaduc, celui du Luech (ou de Chamborigaud). Aujourd'hui monument historique long de 41 arches. James me semble émerveillé par cette voie et le soleil qui l'embellit, ce n'est pourtant pas la première fois qu'il la parcourt.

Sur le trajet, j'aperçois une sculpture cheminote où il est inscrit Paulin Talabot. Je fais quelques recherches et je trouve qu'il est ingénieur et que c'est lui qui a dirigé la construction de cette ligne, une des premières en France, Celle-ci reliait Beaucaire à La Grand-Combe pour le transport de charbon.



10h. Arrivée à La Bastide-Saint-Laurent. Tout est enneigé autour de moi. Je salue James et il me souhaite bon courage pour la suite de mon parcours. Le train repart sans moi vers Clermont-Ferrand, au nord. La neige borde les rails. Il y a tout de même une agente dans cette petite gare. Derrière se cache le bus que je dois prendre pour Le Monastier, en passant par Mende et Chanac. Le bus longe presque les rails du train que j'aurais dû prendre si la ligne était plus desservie. La route et la voie unique se croisent sans cesse, formant des huit, et nous alternons les passages à niveau. À travers la vitre du véhicule, j'imagine le train sillonner dans les montagnes, doucement mais sûrement, dominant la neige et se faufilant entre les arbres.



On l'appelle le Translozérien ici. Je le vois traverser avec fierté les grands viaducs que nous, en car, ne faisons qu'observer de loin, ces ponts chef-d'œuvres de l'art ferroviaire. Des aigles nous survolent, ils planent et maîtrisent le ciel, comme s'ils nous surveillaient, nous qui ne faisons que traverser. Un peu plus loin, mes yeux restent fixés sur les rangées de sapins enneigés qui s'étendent à perte de vue. Tout est calme, tout est beau et devient un monochrome noir et blanc. La mélancolie m'attrape alors, dire qu'il y a à peine quelques heures, j'étais encore sous le flux quotidien de la ville, oppressé par le temps et les murs de béton.

12h et quelques. Je descends à Le Monastier, un homme seul portant un bonnet fait de même. Nous nous retrouvons à deux devant une gare fermée et insalubre. Nous attendons le train face à de vieux rails. Deux jeunes gens nous rejoignent, puis un autre, et le train n'arrive pas. Je parcours alors les quatre coins de la gare. Une porte ouverte laisse entrevoir un vieux chauffage et des murs poussiéreux. Ici, il n'y a aucun panneau électrifié, le retard n'est pas indiqué sur l'application. Le père d'un jeune homme pas très loin de moi s'avance vers lui, il était resté dans sa voiture sur le parking. Il lui montre quelque chose sur son téléphone, ils ont l'air préoccupés et levant la tête vers nous, je m'avance et leur demande s'ils ont des informations sur le possible retard.



Verdict : le train a plus d'une heure de retard. Étonnamment, je suis content. Un retard est toujours prétexte à ce que les inconnus deviennent connus. 60 minutes devant moi. Tout est calme. J'explore et traverse les voies.

Pendant ce temps, j'apprends qu'au début du 20e, une autre ligne avait été construite sans jamais avoir été mise en service, un peu plus au nord-est. Elle rejoignait Puy-en-Velay en Haute-Loire. C'était le Transcévenole dont les travaux du viaduc de La Racoumène ont été menés par l'ingénieur Paul Séjourné, "L'Eiffel des ponts de pierre", également celui qui a construit un grand viaduc sur la ligne du train jaune.

Certains vestiges ferroviaires restent, et aujourd'hui cette voie est devenue un chemin de randonnée.

13h15. Le train finit par arriver en gare. Un contrôleur chauve et sérieux nous accueille. Je monte devant cette fois-ci, dans la partie légèrement surélevée. J'ai longtemps observé, dans mon quotidien, qu'il y avait des profils précis dans cette partie du train : bourgeois, cadres, travailleurs lobotomisés. J'avais toujours l'impression, les premières fois que j'y pénétrais, que j'étais légèrement étranger dans cette partie du train et je me demandais justement si ce n'était pas une première classe. Le train comme illustration de la hiérarchie des classes sociales, signifiante entre les lignes, entre les sièges et entre les wagons. Ce n'est qu'un ressenti ceci dit, et ici aujourd'hui, cela n'a pas lieu d'être tant nous sommes peu dans ce train de début et de pleine après-midi. Pour s'asseoir, on a l'embarras du choix, mais je ne perds pas mon objectif : me mettre à une place à quatre pour respirer, pour découvrir, pour rencontrer.

Un vieil homme sur le siège en parallèle du mien regarde le paysage défiler. Il porte un béret et une chemise à carreaux rouges sous son blouson sans manches, il n'a qu'un petit sac à dos posé sur la table devant lui. Je le regarde, lui en premier plan et le paysage à toute vitesse en second. J'aimerais lui parler, lui demander d'où il vient et ce qu'il fait, mais le silence me gagne, je l'observe du coin de l'œil et il dit bien assez de ce qu'il dégage comme ça, sans parler. Une aussi longue vie ne se résume pas en une seule discussion, mais ici dans le train, j'avais l'impression de le connaître. Il se retourne chaque fois que la porte des toilettes se referme et s'ouvre derrière nous, à cause des mouvements du train qui sillonne les collines ensoleillées.



Nous arrivons à Sévérac-le-Château. Le vieux monsieur se lève, trop tard pour lui adresser la parole. Je le vois entrer dans la gare, puis il disparaît. Un peu de nostalgie me guette, j'ai l'impression de l'avoir longtemps connu, mais tout est éphémère et il est vite remplacé par un autre homme plus jeune, joyeux et élané, qui quitte son ami sur le quai. Et comme le train ne part pas, je sors prendre l'air et rigole avec l'homme qui me fait croire que le train va avoir trois heures de retard, au fond, j'aurais bien aimé. Les imprévus sont toujours magnifiques et parsemés de rencontres.



14h15 environ. Nous voilà repartis direction Millau, et au fait, nous sommes entrés dans l'Aveyron ! Les gorges du Tarn apparaissent sous mes yeux, magnifiques, rocailleuses et peintes par la lumière de l'après-midi. Je voyage dans le train presque vide et sors aux arrêts comme les contrôleurs. Je ne me suis jamais senti autant chez moi dans le train en mouvement. J'observe les gens qui partent et ceux qui entrent le long des rames. Passé Millau, impossible de ne pas me laisser avoir par la fatigue et le sommeil qui sous le soleil de janvier, au chaud sur mon siège, m'emmène jusqu'à Bédarieux. Par phases, mes yeux s'ouvrent quelques fois pour capturer la splendeur de la diversité des couleurs.



Environ **15h45**, je me réveille peu à peu. Je somnole, amorphe. Le paysage s'est aplati, les montagnes s'effacent puis les collines. Je suis de nouveau chez moi dans l'Hérault. Nous passons devant une ancienne gare transformée en habitation. Il y a un toboggan dans le jardin. Je commence à avoir mal à la tête, probablement le trajet et le léger changement d'altitude et d'atmosphère. À côté de moi, à la place du vieil homme de tout à l'heure, est apparu un jeune homme aux yeux très bleus, il porte un blouson noir rembourré et teinté de traces de terre par-dessus son sweat à capuche noir. Des piercings ornent ses lèvres inférieures et ses arcades; la capuche sur la tête, les mains dans les poches et les jambes étalées, il regarde dans le vide, ou bien le paysage qui défile. Il n'a aucun bagage. C'est étrange. Ma réflexion se porte innocemment sur le fait que moi, je me trimballe toujours avec quelque chose. Mais je suis toujours somnolent, je ne me pose pas plus de questions. Je me rappelle soudainement, en pensant aux bagages, que j'ai dans mon sac deux pains au lait qu'il me restait de la veille. Je sors alors le paquet et commence à manger le premier lorsque le jeune homme me dit : "Excuse-moi, t'aurais pas un truc à manger steuplait ?" Sans réfléchir, je lui tends le sachet avec le dernier pain au lait et je lui dis simplement : "Tiens, il ne me reste que ça." C'est tout. Nous mangeons notre pain au lait tous les deux de notre côté et on ne se parlera plus.

Un seul geste m'a sorti de mon aphasie. Je songe maintenant au peu de pertinence de ma réflexion de tout à l'heure : c'était évident, il n'est pas là pour son plaisir. Je n'ai pas osé lui demander ce qu'il faisait ni d'où il venait, et pourquoi il était démuné de tout. Vivait-il dans les rues ? Quelles rues ? Ou bien dans les trains ? Voilà pourquoi il s'était mis près de moi alors qu'il y avait tant de place autour - il n'y avait presque plus personne. J'ai soudainement honte d'avoir un chez moi où rentrer et d'avoir ce confort. J'aurais pu avoir bien plus qu'un simple pain au lait - lui, non. Après avoir fini, il range le plastique dans sa poche et reste là sur son siège, silencieux, parfois il fait des allers-retours dans le train, mais il revient toujours à sa place. Peut-être pour trouver d'autres personnes.

Environ **16h20**. Nous arrivons à Béziers. Le soleil commence à tomber. Je recroise le jeune homme aux yeux bleus vifs sur le pont qui mène à la gare, toujours les mains dans ses poches et la capuche sur sa tête, que cherche-t-il ? Juste un peu de confort certainement. Il disparaît, je ne le reverrai jamais. Ou peut-être que si, dans les trains, car ceux-ci sont aussi le lieu de vie de certains et une possibilité de se déplacer sans moyen. Pour eux, voyager sans ticket n'est pas un choix.

Il y a un an, un soir habituel, je me rappelle avoir parlé pendant tout un trajet avec un sans abri à côté duquel je m'étais assis, il m'avait dit que c'était rare les gens qui s'asseyaient à côté de lui, et que les contrôles, c'était embêtant... L'espace social du train fait se rencontrer ceux qui ne se côtoient pas dans les rues.

Sur le quai, direction Marseille-Saint-Charles, une femme brune tirant une grosse valise m'interpelle et me demande si le train va bien à Montpellier. Je lui réponds que oui avec l'assurance d'un employé de la SNCF; bien que je n'ai pas eu accès à la cabine, je suis maintenant dans la confiance du métier, je connais les horaires par cœur tout en laissant le temps filer.

Une fois dans le train, assis de sorte à voir le paysage s'en aller, je suis triste et fatigué. J'ai vécu bien plus qu'un jour en une journée et cela en restant cloîtré dans le train, seul, et pourtant autant accompagné. Cela me fait réfléchir aux idées de Bergson sur la durée. Dans son ouvrage *La Pensée et le Mouvant* (1934) celui-ci appuie à plusieurs reprises le temps perçu comme indivisible et le durée vécue comme intérieure et subjective. Parfois, j'ai la sensation que les chiffres passent plus lentement sur les horloges de la SNCF ; et fixé sur mon téléphone, le voyage ne dure que quelques instants.

16h43. Le train démarre, je rentre chez moi. J'ai maintenant emprunté plus des trois quarts des voies d'Occitanie.

Peyssies 4 - 26 janvier



Jour 7 - 28 Janvier

Rencontre avec Franck et Franck

Environ 18h. J'arrive au bar à la rencontre de Franck, conducteur de TGV, je ne l'ai jamais vu, mais il avait accepté que l'on se voit en dehors de son travail. J'entre, je cherche un peu partout, puis l'homme que j'avais croisé en entrant vient vers moi et m'interpelle. Voici donc Franck, la cinquantaine, portant sur son menton une barbichette rasée en vertical, et munis de son accent Nimois. Il me fait rencontrer son collègue Franck, contrôleur dans les TER Occitanie. Me voilà donc face à deux Franck sympathiques, et nous discutons durant deux heures passionnantes.

Les deux sont employés à la SNCF depuis plus de 25 ans maintenant, et ont alterné entre TER et TGV. Pour Franck, le conducteur, tous les choix de l'entreprise sont politiques, et le dénigrement de leur métier les pèse de plus en plus, ils me disent tous deux que si c'était à refaire, ils ne le feraient pas. Eux qui ont longtemps été syndiqués, n'ont plus aujourd'hui l'énergie de se battre. Tout est au profit de l'entreprise, et "les contrôleurs sont contrôlés", ils peuvent reprocher à Franck de mettre moins de PVs que ses collègues. Depuis 2020, certains n'ont même plus le statut de cheminot, "la famille SNCF" s'est déssoudée. Franck parle d'une "nouvelle génération" de contrôleurs dont le seul objectif est le pourcentage qu'ils touchent lorsqu'ils mettent des PVs - pourcentage qui est d'ailleurs plus élevé lorsque le voyageur paie directement. Cela crée une distance entre passagers et agents. Pourtant, il me dit que lorsqu'on leur montre, lors des retards par exemple, que "nous aussi on n'en sait pas plus", alors les passagers ne voient pas que le badge de la SNCF, mais aussi un homme ou une femme derrière qui fait son travail.

L'écart se crée aussi avec les téléphones, il me raconte la fois où, lors d'une opération de contrôle, un jeune voyageur lui avait dit : "Attendez je finis ma partie". Leur métier devient de moins en moins gratifiant, à la fois par les droits qu'ils perdent (la retraite notamment), mais aussi par le rapport voyageur - contrôleur qui se raréfie. Beaucoup de région ne prennent même plus la peine de positionner des contrôleurs dans les TER - ce qui n'est pas le cas de l'Occitanie - et cela entraîne de gros problèmes de sécurité, et même, tout simplement, de service pour les personnes moins habituées, ou celles en difficulté. Et cela est principalement régi par le capital économique et la rentabilité. Les rails sont devenus la possibilité de réduire l'espace encore et encore en le découpant, et en réduisant le temps que l'on met à le traverser, dans le but de produire plus. Franck, le conducteur, appuie cet aspect politique de la privatisation et de l'ouverture à la concurrence qui s'est établie peu à peu en Europe et en France.

Étant conducteur, Franck aime son métier "pour le voyage, les paysages, les rencontres." Comme Kader, le train devient une sorte de machine à téléportation : en TGV il va si vite, et pourtant il voit tant de couleurs et de personnes différentes dans des lieux bien souvent très éloignés. Bien sûr, la sécurité est primordiale, et chaque kilomètre est compté ; on le surveille, et on lui demande des explications sur ses éventuels dépassements de temps et de vitesse.

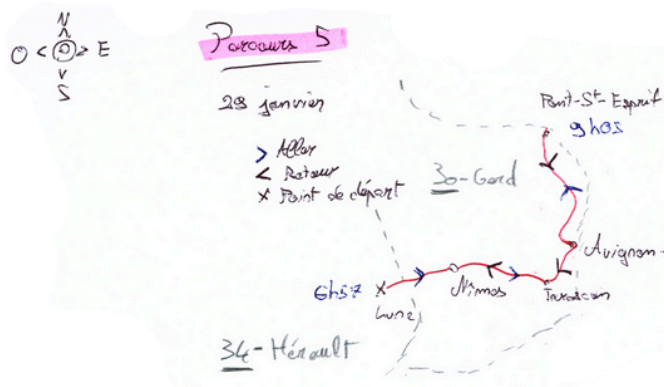
Mais Franck semble serein, confiant d'avoir derrière lui autant de passagers. Les conditions de ce métier, malgré l'affection qu'a Franck pour celui-ci, ne sont pas simples. "Heureusement que ma femme était institutrice. J'étais moins présent pour l'éducation des enfants." Les horaires sont souvent incompatibles avec une vie de famille. Cela pique ma curiosité sur la maigre présence de femmes à la SNCF, et Franck, le contrôleur, me répond sans hésiter : "Il y a à peine 20 ans, la SNCF était encore très misogyne." Seulement 5% des employés étaient des femmes. Aujourd'hui les choses évoluent, mais l'héritage patriarcal et masculin restent encore ancré dans le comportement de beaucoup de cheminots.

Franck, le conducteur, hésite quelques instants à me raconter ses anecdotes d'accidents, à la fois surprenantes et terribles. Lorsqu'un TER percute quelque chose, le conducteur doit s'arrêter et sortir - bien souvent dans la nuit - et constater 900 mètres plus loin ce qu'il a percuté. "J'avançais à petit pas, avec ma petite lampe torche" dit-il. C'était un sanglier cette fois-ci; paradoxalement, il était rassuré d'avoir tué un animal, mais cela est évident. Un accident de personne en présence d'un conducteur stagiaire lui avait fait perdre le sommeil durant trois semaines. D'autres de ses collègues ont arrêtés de travailler après ces traumatismes.

Les rails sont aussi ces éléments fixes, dont un kilomètre est posé en une nuit, et dont les traverses recèlent les marques de ceux qui ont été et ne sont plus. Le train n'évite pas, il est une frontière mouvante.

"Il y a à peine 20 ans, la SNCF était encore très misogyne."

Jour 8 - Dernier jour - 29 Janvier



6h57. Toujours à Lunel, et pour la dernière fois je pars pour le voyage et non pour l'arrivée.

Je vais faire un aller-retour à Pont-St-Esprit, extrême Est de la région Occitanie, pour terminer mes parcours. Je n'aurai pas fait toutes les voies, certaines restent fermées ou abandonnées à cause d'un manque de voyageurs qui les empruntaient (entre Bessèges et Alès, et entre Millau et Rodez), mais j'aurai parcouru ma région du Sud au nord, et d'Est en Ouest sur au moins 90% des lignes. Mon périple touche à sa fin.

Sur le trajet, tout est calme, je vis mes derniers moments de train comme ceux-là, l'aube se lève peu à peu. Certains dorment jusqu'à Avignon, par son ronronnement constant, le train est un bon somnifère.

8h et quelques. Changement à Avignon, la lumière du matin commence à se déposer sur l'arche de la gare. Dans le train, un morceau de ferraille pend à mes pieds, rien de plus.

8h21. Direction Pont-St-Esprit. Le soleil vient découper l'ouverture des portes et laisser apparaître le paysage verdoyant. Je suis presque seul.

8h55. Arrivée à Pont-St-Esprit. Je suis seul, le train continue tout droit pour aller faire demi-tour plus loin, au garage, comme me l'avait expliqué Franck hier. Qui sont les voyageurs qui empruntent encore cette voie ?



10h05. Après plus d'une heure d'attente, je reprends le train dans le sens inverse, le même qui est revenu. Des cyclistes montent, ce sont presque les seuls avec moi.

Prendre ce type de train vide est apaisant, aucun autre moyen de transport nous fait ressentir le passage des territoires vallonnés avec autant de confort. Nous pouvons bouger dans le train, courir, sauter, il avance sans nous faire tomber, ou presque.

Quelques minutes plus tard, une contrôleuse passe. Angèle, la quarantaine, elle porte autour du cou l'écharpe noire et rouge de la SNCF. Elle accepte de m'accorder quelques minutes de son temps avant d'arriver à Avignon.

Elle a commencé ce métier depuis bien longtemps, comme Franck, mais c'est de son père qu'elle en tient l'héritage. Aujourd'hui, ça ne lui plaît pas plus que ça, mais "c'est comme ça" dit-elle, il faut bien gagner sa vie, et à l'époque, elle n'avait pas vraiment le choix.

Même s'il est de plus en plus difficile et rare, le contact avec les voyageurs lui plaît, c'est aujourd'hui la seule chose qui est gratifiante dans leur métier tant l'employeur vise à le délaissé et à le transformer.

Mais Angèle évoque surtout les lignes qu'elle parcourt, la beauté de celle qui relie Nîmes à Clermont-Ferrand, les montagnes, la neige, tous ces espaces traversés lui semblent comme des "petits voyages".

Les horaires aléatoires, elle s'y est habituée et ça ne la gêne pas plus que ça. Au fond, elle me dit que c'est un métier comme un autre.

Le train arrive rapidement à Avignon, trop rapidement, et je lui demande tout de même si au sein de la SNCF elle a ressenti l'oppression patriarcale et la misogynie. "Oui beaucoup, c'est presque une évidence." Mais aujourd'hui ça tend à changer dit-elle, la parité homme-femme est obligatoire pour les chef(fe)s de bords dans l'entreprise. Pour les conducteurs-ices, c'est moins le cas, il est plus difficile de trouver des conductrices.



10h44. Retour à Avignon-Centre. Je regarde la ville de loin et les remparts qui la bordent. La gare a été refaite il y a à peine deux ans.

J'aperçois le piano, il n'y a pas de siège, tant pis je joue debout les dernières notes de mon voyages.

Retour à Nîmes un peu plus tard, j'aperçois Angèle qui repart dans un train. Je le laisse ici moi, le train.

Ça y est, c'est la fin de mes parcours. Qu'ai-je trouvé ? Je ne suis plus vraiment certain d'avoir rencontré autant de paysages, de personnes, et d'avoir vécu autant d'émotions différentes, comme si, paradoxalement, sortir du train me renfermait.

À travers ces cinq parcours en train, et toutes ces rencontres, il m'est apparu qu'un seul trajet racontait des milliers d'histoires, peuplé de furtifs regards et d'espoirs; le train est une parenthèse éphémère qui donne à tous la liberté de s'évader.

Parcours 5 - 23 finisse



Je me suis poussé à l'inconfort de la rencontre et du mouvement incessant sur les rails, et la liberté que je m'étais retirée m'a été rendue peu à peu au cours de mes trajets. Dans le train, l'espace que l'on traverse se substitue au temps qui passe. Je vivais ici et maintenant, et c'est chaque fois en sortant des wagons que je m'en rendais compte.

Mes rencontres m'ont rendu plus libre et plus sociable, car je faisais partie d'un tout épars et dissociable. Et toutes ces plaines, ces montagnes, ces étangs et ces gares, je n'ai pas vraiment le sentiment de les avoir traversés, je les ai simplement observés de loin, mais tout en entier. Paul Virilio parlait de la vitesse comme d'une nouvelle appréciation du temps dans nos sociétés. Dans le train élané à toute allure, j'ai ressenti le silence et la difficulté de rentrer en contact avec les passagers; les contrôleurs en ont également témoigné. Tout le monde va vite, tout comme les pages qui passent à toute vitesse sur les smartphones, fléau de notre époque. Et cette vitesse se répercute aussi sur les conditions des métiers de la SNCF, les travailleurs, tout comme les passagers, sont victimes de l'ouverture à la concurrence. Produire plus, et traverser toujours plus vite.

Mon voyage m'a permis de vivre le train autrement, plus lentement, pour en révéler les territoires liés, les individus mélangés, et les contrastes qui en résultent, tout cela en restant simplement dans les TER d'Occitanie.



Au final, peut-être que toute cette enquête m'a permis avant tout de me rapprocher du train, de le chérir et de connaître un peu plus ceux qui l'entourent.

Il est devenu, pour moi, un lieu empli de beauté, de vérité et de réconfort qui ne mourra jamais.

Alors ce matin, dans mon TER matinal et habituel, j'ai dit bonjour.

Le train est un bon poète, il en observe du monde, à toute vitesse dans un précipité de paysages.

Tout à distance, tout loin et puis tout proche; des frappes lunatiques, sous la solaire, qu'il fuit ou perdure. Il fait exister l'inconnu, sacré dans les visages et immortel dans les couleurs, que la mémoire fabrique en chimiques pigments terreux. Mêlés de plages et de campagnes.

Il ne fait mourir personne, sur ses ruelles ferrées, comme les jeunes défoncés : confesseurs des reverbères, alors qu'il debrousaille sa nuit.

Le teint légèrement éclaté dans les yeux, avec une toile de rayon magnifique. Il avance fièrement, ayant survécu aux supplications, aux cris stridents d'un arrêt forcé, pour accueillir encore.

Matis Ruffino - 2024