**Je t’écris en route vers les Cévennes et le Gévaudan**

Je t’écris de la gare de Nozières

Cher Roland

Sais-tu que pendant longtemps j’ai eu un rêve un peu fou : prendre le Transcanadien et traverser ton pays d’est en ouest, de l’Atlantique au Pacifique, de Montréal à Vancouver. Mais le prix (des centaines de dollars) et la durée (une semaine), m’ont retenu tout en me ramenant à la réalité. Pourtant j’aime le chemin de fer. Je l’empruntais souvent pour me rendre à Mende. Pour cette raison, peut-être, que j’ai été si sensible, en son temps, à un tragique événement survenu entre Nîmes et Alès, à la gare de Brignon-Nozières exactement, en bordure de la nationale 106 : le déraillement du « Paris-Nîmes », le 7 septembre 1957, qui a fait 27 morts et plus de 130 blessés.

Je m’en souviens avec précision tant l’émotion qu’avait suscitée cette catastrophe ferroviaire dans toute la presse régionale et même nationale avait été grande, Pour une autre raison aussi : le témoignage d’un copain de classe, victime de cet accident bien que sorti indemne.

Dès l’édition du 8 septembre, les journaux locaux (ils étaient nombreux dans ces années-là, beaucoup plus qu’aujourd’hui : *Midi Libre*, bien sûr, *le Provençal*, *le Méridional*, *la Marseillaise* et même *Nîmes-soir*) faisaient leurs gros titres sur le déraillement, accompagnés de photos spectaculaires. A la radio, dans les conversations, il était partout et naturellement cela excitait notre curiosité. Si bien que le lendemain, accompagné d’un de mes copains du quartier que j’avais contaminé, nous enfourchâmes nos bicyclettes et nous voilà partis sur la route en direction d’Alès. Pas très sûrs à vrai dire de pouvoir atteindre notre but. Il se disait que l’accès à la gare et les abords de la voie étaient filtrés, qu’on empêchait les intrus et les badauds de s’approcher. Effectivement les accès étaient fermés mais, tu le sais, avec de l’imagination et un brin d’inconscience, le vélo passe presque partout. Non, nous n’avions pu aller jusqu’en bordure des rails, ni même franchir le périmètre protégé, mais nous avions vu la ronde des secours autour de la machine et des wagons encore couchés sur la voie. Comme de gigantesques bêtes, les quatre fers en l’air, agonisant, réduites à l’impuissance ; fenêtres crevées, éclatées, enfoncées, ferrailles déformées, compressées, tordues, qui avaient déchiqueté tant de chairs, percé tant de poitrines, fait couler tant de sang. Le spectacle était effrayant. J’imaginais les cris, la panique, l’angoisse et l’incompréhension des victimes. J’aurais pu me trouver là moi aussi, au milieu de ce malheur.

Comment cela était-il arrivé ? Les journaux avaient multiplié les explications.

En raison de travaux sur une des deux voies le train, qui sur ce tronçon roulait habituellement à 100 kms/heure, aurait dû à l’approche de la gare de Brignon-Nozières tomber sa vitesse à 30 kms/heure. En effet, les convois venant d’Alès étaient aiguillés sur la seule voie restante. Or, le « Paris-Nîmes » ce jour-là n’a pas ralenti et a donc abordé l’aiguillage à plus de 90 kms/heure. Le déraillement était inévitable.

Comme souvent dans ces cas-là, c’est la conjonction de plusieurs erreurs ou négligences qui a conduit à la catastrophe. Le mécanicien n’avait pas signé le registre d’avis de travaux avant de prendre son service et ignorait donc la présence d’un chantier sur la ligne. Il n’a semble-t-il pas vu le signal visuel implanté mille deux cents mètres avant l’aiguillage, comme il n’a probablement pas entendu (puisqu’il n’a pas réagi) le signal acoustique répété dans sa cabine. De surcroît ce matin-là le train était absolument bondé (le chiffre de 500 voyageurs a été annoncé dans la presse) : c’était le retour des vacances, la période aussi des vendanges et nombre de Lozériens descendaient dans le Midi pour ce travail saisonnier. Plus aucune place libre en dépit de deux voitures supplémentaires (qui alourdissaient encore le convoi) : couloirs bondés jusque dans les toilettes et les soufflets. Depuis le départ de Paris, le train avait pris du retard : dix-neuf minutes en gare d’Alès. Le mécanicien était-il préoccupé par ce retard à rattraper ?

Pour comble de malchance la locomotive en déraillant s’était couchée en travers des rails et s’était bloquée, si bien que les wagons de tête étaient venus s’écraser contre elle, pris en étau par ceux de l’arrière. De ceux-là ont été retirés la plupart des morts et des blessés graves. Les voitures de queue, elles, n’étaient pas sorties des rails et leurs occupants furent saufs.

Ce déraillement du 1115 Paris-Nîmes, mon cher Roland, figure parmi les plus graves que la SNCF ait connu et l’émotion qu’il suscita fut considérable. Les quotidiens nationaux et les hebdomadaires s’emparèrent de l’événement pendant plusieurs jours. Je me souviens en particulier des reportages de « Radar », un hebdomadaire à sensation, qui fit ses choux gras de la catastrophe et surtout qui, en publiant des photos en couleurs quand les journaux régionaux se contentaient du noir et blanc, auréolait cette tragédie d’une forme de gloire. Et stupide comme on peut l’être parfois à cet âge, je me souviens (mais puis-je l’avouer ?) d’avoir éprouvé, en dépit du malheur des victimes, une grande fierté chauvine à voir Nîmes et ma région portées sur la scène médiatique à l’égal des plus grands, un peu comme quand les exploits de Nîmes Olympique faisaient les gros titres.

Cela pourrait suffire à rendre inoubliable pareil événement, pourtant s’y ajoute un autre fait, de moindre envergure cependant.

Quelques jours après la rentrée des classes, un copain tint le haut du pavé dans la cour de récréation. Héros d’un jour il racontait à qui voulait l’entendre (et ils étaient nombreux ceux-là) son exploit. Il était dans le fameux train et il aurait pu mourir s’il n’avait eu le bon réflexe. Assurément il possédait l’art du conteur tant il était convaincant. Par chance, nous dit-il, il n’était pas dans les voitures de tête, mais au milieu du convoi, dans la voiture 5. En gare de Villefort il avait cédé sa place assise à une dame âgée et avait rejoint le couloir à proximité de la porte (ce qui, ajoutait-il, aller le sauver). Il regardait le paysage défiler quand soudain éclata un immense bruit suivi aussitôt d’un choc qui fit tanguer la voiture. « Le train déraille, je l’ai compris tout de suite » nous affirma-t-il. Pendant un très court moment qui lui sembla très long, le wagon avait oscillé, à gauche, à droite, de plus en plus incliné, jusqu’au moment où, sûr, il allait basculer. Etait-ce l’inclinaison ou le choc ? la porte s’était brusquement ouverte. Alors par un réflexe acquis avec la pratique, notre conteur avait sauté hors du train et atterri en « roulé-boulé », comme on lui avait appris chez les parachutistes, lors de sa préparation militaire. En parfait héros il s’était relevé absolument indemne.

Chacun de ses auditeurs, béat, s’imaginait avec effroi (moi le premier) dans cette même situation et mesurait alors l’écart qui séparait la piétaille de l’homme aguerri.

Plus tard je devais comprendre que notre beau parleur nous avait « roulé-boulé » dans la farine et que ses exploits devaient beaucoup à son art d’affabuler. Etions-nous si naïfs pour avaler de telles sornettes ? Ce serait oublier le contexte, mon cher Roland.

Nous sommes en 1957. La guerre d’Algérie, qu’on nomme alors pudiquement « les événements », absorbe régulièrement son contingent d’appelés, tu t’en souviens j’imagine. L’épée de Damoclès pèse sur nos têtes. Le service militaire va-t-il nous envoyer là-bas, au casse-pipe, de l’autre côté de la Méditerranée ? Il y a les pacifistes, les objecteurs de conscience, ceux qui refusent cet enrôlement, plus simplement et plus nombreux ceux qui se résignent, font le dos rond et espèrent éviter le pire, et de l’autre côté ceux qui veulent défendre la France puisque l’Algérie est française, ceux qui veulent affirmer leur force et leur courage, ceux qui veulent aussi casser du bougnoul, ceux qui voient dans cette épreuve l’occasion de se prouver qu’ils sont de vrais hommes. Alors la question en forme de pierre de touche qui revenait sans cesse était de savoir si l’on se porterait volontaire pour effectuer son service militaire dans le corps des parachutistes. Cap ou pas cap, dirait-on aujourd’hui.

Notre « héros », en insistant sur sa technique du « roulé-boulé », nous parlait en réalité, à demi-mot, des bérets verts et des bérets rouges, mythiques symboles des parachutistes ; il nous disait à quel clan, à quelle idéologie, à quelle violence il aspirait, C’est que la guerre d’Algérie était partout dans ces années-là.

Ma lettre s’arrêterait là, mon cher ami, si je n’étais tombé, il y a peu, sur un site consacré à ce terrible accident (1) et qui contenait de nombreux témoignages de victimes, de témoins et de parents. Quelle ne fut pas ma surprise en découvrant parmi ceux-ci un nom familier. La personne racontait qu’elle avait pris le train en gare de Langogne, accompagnée d’un jeune homme de vingt ans dont le nom m’était tout aussi familier ; ils descendaient dans le Midi pour les travaux saisonniers. Deux Panousiens, figure-toi mon cher Roland. Deux hommes de mon village lozérien d’adoption ! Deux hommes qui par la suite s’étaient installés l’un à Nîmes, l’autre à Lyon. Je les ai connus et ni par eux ni dans le village je n’avais entendu parler de cet événement. Vérification faite, personne aujourd’hui encore n’est au courant. Manifestement ils n’avaient jamais rien dit et tout le monde était dans l’ignorance. Y compris le neveu de l’un d’eux, et l’ami qui pendant des années hébergea le néo-lyonnais.

Certes, d’après le témoignage, tous les deux avaient eu la chance de sortir indemnes de la catastrophe (hormis une valise dégringolée sur le crâne du plus jeune), mais ils avaient vécu cette tragédie, en étaient partie prenante, avaient frôlé la mort, avaient été témoins d’images horribles, et ils n’en avaient jamais rien dit. Dans ce silence, dans ce mutisme, il me semble reconnaître, mon cher Roland, un trait profondément lozérien, un trait de caractère du monde paysan d’hier, quand le monde était dur et qu’on devait apprendre à faire face au malheur. Quand celui-ci vous atteignait, on faisait front en faisant silence, en opposant au malheur la dignité. C’est cela que j’entends aujourd’hui derrière ce laconisme.

Après cela je ne peux, mon cher ami, que faire silence à mon tour.

1. noziersbrignon1957.e-monsite.com