

PHILIPPE BASBAYON

PACIFIC BLUE



Philippe Basbayon

Pacific Blue

© Philippe Basbayon, 2024

ISBN numérique : 979-10-405-3967-4

Librinova”

www.librinova.com

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Le présent ouvrage est une fiction,
ayant recours à l'imagination de l'auteur, mais inspiré de faits réels.

En hommage aux roulants, exerçant un métier si difficile
et formidable à la fois.

Aux membres de l'association « Trains et traction ».

Au train des mouettes.

Prologue

La Micheline, munie de ses deux bras articulés latéraux, s'agitait furieusement, répandant autour d'elle une poussière aveuglante.

Le broyage intensif des caillasses, extraites d'un sol martelé par des tonnes de métal, entraînait parfois des fuites. Le fluide suintait alors des articulations de la bête.

Les deux orbites rondes, situées de part et d'autre de sa carcasse, émettaient deux faisceaux de lumière jaune. Ces deux rayons, mêlés aux étincelles s'échappant de ses entrailles, éloignaient les observateurs envahissants.

Sous le ventre de cette inquiétante bestiole, un translateur entraînait des masses de cailloux blancs et polis vers le silo final.

Soudain, un plastique noir enroulé sur une forme humaine s'invita à la danse macabre. Par une déchirure, il dévoilait une chevelure blonde, collée sur un crâne en partie défoncé.

La régaleuse n'appréciant pas cet intrus en son sein, elle stoppa brutalement ses élucubrations.

Émettant des souffles saccadés face à ce visage à la fois beau et meurtri, elle lâcha un dernier râle pour ponctuer ce travail bâclé.

Chapitre 1

18 juillet – 10 h 00

Pénétrant dossiers en main dans les bureaux d'une grande société, une secrétaire administrative posa sur un pupitre de dessinateur industriel un parapheur. Il était destiné à son patron, ingénieur en chef et directeur technique régional en charge de l'entretien des voies.

À l'intérieur, une lettre du collectif des « Usagers en colère des transports ferroviaires du Périgord » l'informait d'une plainte. Elle concernait un balancement anormal des rames du train sur un tronçon de la ligne Limoges – Périgueux.

À cause d'un prélassement plus long qu'initialement prévu de l'intéressé sur une plage des Seychelles, la réponse arriva après plusieurs semaines d'attente, un peu tardivement au goût de certains.

Ce retour écrit était très bref en argumentation, mais comportait tout de même un semblant de prise de conscience quant à cet urgent problème.

Se rendant sur place, un ingénieur du service en charge des infrastructures du réseau, avait remarqué avec inquiétude qu'effectivement un affaissement, certainement dû à un glissement de terrain, avait endommagé la courbe d'un rail.

Cette anomalie se situait entre les gares d'Agonac et de Château-l'Évêque, dans le Périgord vert.

Sécurité oblige, il était temps de procéder aux travaux.

18 août – 4 h 00

Dans la cabine de pilotage, le chef de chantier se tenait debout près du conducteur. Il surveillait avec attention les manœuvres et le bon fonctionnement des outils automatisés. Avec ses algorithmes performants, la machinerie était régulière, conçue pour des travaux minutieux et complexes. Elle nécessitait tout de même une surveillance constante.

Différents mécanismes dynamiques soulevaient la voie, retiraient le ballast usé en le tamisant, pour ne garder que la norme en vigueur, renflouaient avec un nouveau ballast, tassaient celui-ci, et enfin reposaient le rail sur les traverses. Le responsable de ces tâches, à l'aide d'un écran de contrôle et d'une caméra,

analysait le bon déroulement de la procédure.

Marchant devant la locomotive, au milieu des deux rails, un ouvrier équipé d'un talkie-walkie en relation avec le conducteur se chargeait de l'avertir sur les imperfections notoires qui pouvaient entraîner un déraillement imprévu. Comme à son habitude, et selon les critères inscrits sur le registre des tâches en cours, l'employé n'avait rien remarqué d'exceptionnel, à part un renflement du ballast entre deux traverses, au niveau de la balise fixée au sol – le PK 496, 424, mais rien de bien méchant, pensait le cheminot, puisque la machine se chargeait de tout remettre en ordre.

Le tracteur locomoteur de 400 chevaux roulait lentement sur la voie. Le travail de la machine de 19 mètres de long s'effectuait sans accroc particulier ; à bord, les deux conducteurs en profitaient pour bavarder d'histoires banales et de leur vie ouvrière.

Le bruit assourdissant des différents moteurs en action et la nuée de poussière permanente envahissaient tous les mécanismes, et même la cabine, si une fenêtre restait entrouverte par inadvertance. Sur la console de commandes, subitement, un voyant parmi tant d'autres clignota d'une lumière rouge. Un bruit de trompette l'accompagna ; il indiquait qu'un incident se produisait sur la chaîne de travail. Sans perdre un instant, pour ne pas abîmer tout le mécanisme, le conducteur stoppa le train de chantier en appuyant énergiquement sur le champignon d'arrêt d'urgence.

Le pilote et son adjoint descendirent de l'engin et rejoignirent leur collègue pour chercher le motif de l'incident.

S'agenouillant à même le ballast de la voie, le chef de chantier balaya la portion à l'origine de l'incident à l'aide du faisceau lumineux de sa lampe. Son regard acéré se figea, paralysé à la vue d'un globe oculaire grand ouvert, injecté de sang, qui le toisait.

Il recula dans un mouvement de frayeur, qui incita ses collègues à y regarder de plus près.

Après avoir sensiblement retrouvé leurs esprits, les trois hommes observèrent la chevelure blonde qui recouvrait un semblant de visage féminin, au sourire figé et grimaçant de douleur, qui les fixait et semblait leur demander de l'aide. Le corps enrubanné dans un film plastique étanche et noir s'était coincé dans la structure lors du travail des bras latéraux de la régaleuse.

La scène n'était pas belle à voir.

Chapitre 2

11 mai – 5 h 00

Brad entamait sa dernière semaine au dépôt de Paris-Montparnasse, avant sa nouvelle affectation à Limoges. Depuis dix ans, il exerçait son métier de conducteur de train à bord des esthétiques TGV Atlantique, sur la ligne Paris – Bordeaux.

Comme d’habitude, sa prise de service pour ce samedi était à cinq heures du matin, au dépôt de Châtillon – Montrouge, l’atelier d’entretien des trains à grande vitesse.

Il ne travaillait que par roulement ; la planification de toutes ses journées de labeur était programmée pour l’année en cours.

Ce jour-là, il devait prendre en charge une rame électrique de TGV inOui duplex, composée de quatre motrices indépendantes encadrant seize voitures articulées. Il la conduirait sur la voie 2, en gare de Paris-Montparnasse.

Le trajet ne prendrait qu’une vingtaine de minutes, Châtillon n’étant situé qu’à quelques kilomètres de la capitale.

Le métier qu’il avait choisi rimait avec les mots « solitude » et « rigueur », mais il n’en faisait pas cas ; il avait, depuis sa plus tendre enfance, désiré faire de cette passion son métier.

En conduisant la machine ultra perfectionnée, Brad se remémorait ses débuts dans la grande maison ferroviaire. Il avait été nommé élève-conducteur au dépôt de Trappes après dix-huit mois de formation en alternance, en tant qu’aide-conducteur.

Il avait réalisé son premier trajet avec un train de banlieue, à bord d’une Z 5300 composée de deux voitures, entre la gare de Paris-Montparnasse et la gare de Rambouillet. Il conduisait également des trains de manœuvre, des BB 63000 en mode diesel-électrique et des BB 61000 diésel. Ces trains ne dépassaient pas les 120 km/h.

Jeune élève- conducteur, il était commandé de-ci de-là dans le service de banlieue, avec ses vies désordonnées, ses trains de marchandises et ses gares de triage. Souvent, il assurait la réserve. Parfois, il remplaçait des titulaires en roulement, pendant leurs périodes de congés. Cela lui permettait d’avoir des horaires plus réguliers, et une meilleure organisation familiale. Mais malgré tout,

du début de sa carrière à ce jour, ses congés ne tombaient jamais pendant les vacances scolaires ou les fêtes.

Il se rappelait qu'un jour, son sous-chef de dépôt lui avait demandé d'assurer un train de marchandise, une BB 9432, en courant continu. Cette machine de 59 tonnes avait très mauvaise réputation. On la disait dangereuse à la conduite, à cause de sa puissance et de sa légèreté. Elle était munie de deux moteurs avec deux essieux de bogies, d'une cabine des plus bruyantes et mal isolée, et d'une ventilation très puissante. Elle était encore équipée du fameux robinet de frein datant de la dernière guerre. Brad sourit en pensant à cette pièce métallique, avec laquelle l'évacuation de l'air comprimé se faisait directement dans la cabine, dans un bruit infernal.

Mais c'était du passé. Désormais, Brad conduisait dans le silence ; la technique avait bien évolué.

Le programme de cette journée particulière se poursuivait par le passage au bureau des commandes, dans les infrastructures de Montparnasse récemment transformées, et où se trouvait la feuille pour les initiés. Il alla prendre connaissance des modifications éventuelles sur la ligne de son voyage, nota les travaux en cours, calcula les temps de retards provoqués sur son horaire initial d'arrivée, puis ajusta la vitesse du train pour le faire arriver à l'heure prévue. Enfin, tout en jetant un œil aux affiches syndicales et sociales, il s'adressa au chef de traction installé derrière un bat-flanc.

- Bonjour, numéro 8431, dit-il à son collègue.
- Salut, Brad ! Prêt pour ton dernier aller-retour sur cette ligne ?
- Oui ! J'espère que je n'aurai pas de mauvaise surprise.
- Il n'y a pas de raison, t'es un pro. On se voit à ton pot de départ ?
- Oui. À tout à l'heure !

Rangeant ses documents techniques dans le sac en cuir usé – il avait appartenu à son père – il se dirigea vers la locomotive de tête. Pendant qu'il remontait le long de la rame, avec sa lampe torche, il vérifia d'un regard l'ensemble mécanique du train. Mais le souterrain très sombre de la gare ne facilitait pas la vision nocturne, malgré les néons du quai. Arrivant au niveau de la porte de la motrice de tête il déverrouilla la serrure avec une clef triangulaire, poussa la porte, posa son lourd sac sur le sol, puis agrippa les rambardes latérales pour monter dans l'imposante machine. Il se retrouva alors dans la cabine de pilotage du TGV inOui.

Une fois sa veste sur le porte-manteau, il prit place sur l'unique fauteuil et s'empara du carnet d'entretien, pour consulter les annotations rédigées par les