LE TEMPS S'EGARE (*)

Cnossos en juillet, Beaubourg toute l'année, on finit par perdre le fil ... de quel amour blessé ...

Là-bas, la voie royale mène droit à ce qu'on appelle le théâtre ; ici, en manière de propylée, l'agrandissement géant d'une image d'Epinal : la gare grand théâtre nouveau - c'était un décor pour enfants. Passons. On tourna à droite et c'est aussitôt le corridor des processions. Les fresques ont été sucrées, les murs figurés par les grilles d'un train de chariots de quai, mais à l'intérieur, comme des poissons dans l'eau, trois convois miniatures passent et repassent d'un modèle réduit de gare à l'autre au milieu d'un paysage de sucre orangé, mauve, violet, vert chou, les couleurs généralement adoptées pour la reconstitution des dites fresques dans les musées. Les enfants, bien sûr, et je avec, s'obstinent à contempler la procession programmée, ritualisée, des trains. Puis je me décide. Virage à gauche cette fois, pour tomber sur un puits de lumière (projetée) et de bruits (enregistrés). Sur la margelle du quai, des momies hyperréalistes observent de haut le visiteur qui se trouve sur la voie. La bonne sans aucun doute : des hauts-parleurs annoncent un train. C'est alors qu'on pénètre miraculeusement dans le non-vif (le mort par bien des aspects) de l'exposition.

Piano mobile, étage noble (premier thème) : décor et décorum. Les azulejos des petites gares portugaises exceptés, ni la légèreté, celle de l'insouciance, ni la prétendue naïveté populaire, ne sont de mise dans les gares. Les petits délires du néo-gothique ou le baroque de l'Art Nouveau enfreignent rarement la règle. Dans les villes françaises, allemandes ou anglaises (sauf à Limoges peut-être), la gare n'a pas un profil élancé ; elle se répand, avant tout bien assise, fermement implantée sur son sol ; quand elle ne constitue pas un obstacle, un mur aveuglant comme à Montparnasse aujourd'hui. Paradoxalement, elle semble traduire la volonté bien arrêtée de la bourgeoisie de s'installer, d'arriver comme on dit, en aucun cas de partir ... à l'aventure. Les statues ornant les façades sont d'ailleurs d'un hiératisme massif, bien au pied plutôt que bien en chair. Ca ne promet aucune jouissance. On sera puritain, patrimoine oblige.

(*)LE TEMPS DES GARES, au 5ème étage du Centre Pompidou jusqu'au 9 Avril. Signalons qu'on lira avec autant de plaisir que d'intérêt le N° 13 de TRAVERSES, revue éditée par le Centre de Création Industrielle (organisateur de l'Exposition) dont le titre récupère à cette occasion sa signification banale aux yeux des cheminots. Consacré en effet au monde ferroviaire, ce numéro de TRAVERSES rassemble avec bonheur des analyses et des points de vue très divers quant au sens et à l'impact de ce modèle de réseau. Ainsi ce dernier pourra-t-il être présenté comme la métaphore active, la condensation finale de toute une stratégie militaire-étatique de dispersion-reconcentration, avant de l'être comme un des modes d'élaboration, voire de libération, d'un certain imaginaire social. Mais la revue contient aussi toute une série d'études plus documentaires, portant notamment sur les trains de plaisir de 1936, le train "préparé" de John Cage à Bologne l'an passé, les petits trains locaux construits par un ingénieur non-technocrate dans les Côtes-du-Nord, ou l'histoire de la Petite Ceinture, pour se terminer en apothéose sur l'extraordinaire projet de Planétran qui permettrait de relier New-York à Los Angelès au moins d'une heure ... si les compagnies aériennes n'y voyaient un concurrent imbattable. Un numéro, en somme, où même les moins passionnés par la question ferroviaire peuvent trouver une matière qui rejoint leurs éventuelles préoccupations. Parallèlement, la VIE DU RAIL a publié, dans ses numéros 1672 à 1676 de Décembre et Janvier, un dossier abondamment illustré retraçant la vie et la technologie d'UN SIECLE ET DEMI DE GARES FRANCAISES.

Demi-tour, quelques pas, on accède en suivant les flèches à la deuxième section : la gare, temple de la technologie. Charpentes métalliques des grandes halles, au tissu serré de poutrelles bien visibles, là encore le ciel ne risque pas de vous tomber sur la tête : temple dénué de sacré, trop solidement habillé. Je continue.

On parvient - s'agit-il du quartier des potiers ? - à des maquettes de jarres, non, gares, excusez, ce n'est pas du tout la même chose. En Crête, on peut raconter que Glaucos, jeune fils de Minos, serait tombé un jour dans une grande amphore remplie de miel et s'y serait étouffé. Mais ici, protégées par un plexi, les maquettes ne vous mangeront pas. Même s'il y en a pour tous les goût, aucun danger d'être aspiré, on n'y perd pas d'enfants. Jean Paul II a dû veiller à ce que les reproductions soient fidèles. Les familles s'extasient avec minutie ; elles font la ronde autour - pas la bâtarde. Je prends la tangente.

A tâtons, je me dirige vers les alcôves, cases mates de la section, halte ! la gare : espace stratégique. Efforts de guerre priant les voyageurs de céder la place aux bientôt cadavres, pleurs, séparations déchirantes, le réseau mis en charpie par les bombardements, et pour clore en horreur le tout, Laval paradant sur les quais de Compiègne. Je passe rapidement devant la gare enjeu politique : continuation de la guerre sous d'autres formes, ça me paraît franchement mortel.

Encore une ou deux hésitations, je cherche et puis, suivez-moi bien, ça ressemble aux cars débarquant des bordées de touristes ; on appelle ça le brassage des classes, la gare microcosme de la société industrielle. Images des inaugurations en grande pompe, smokings et souliers vernis. Case suivante, les tatanes des émigrants. Case suivante, les orteils talonnés des heures de pointe. Première classe, fourgon et deuxième classe. N'empêche que la foule vous ragaillardit ; on retrouve sa gare à soi. Je me laisse porter vers le premier programme vidéo.

Dans un coin à l'ombre, deux dames en vapeur agitent leur écran. Fait chaud, soit, soufflons un peu. Mais je serais plus attiré, quant à moi, par leurs filles électriques. Vous voyez ce que je veux dire : le genre rapide qui ne vous fait pas languir avec des "tout doux, attendez que je tousse", quand les pantographes sont dressés. A Cnossos, elles allaient en jupes courtes, le ventre à hauteur de zoom, admettons. Mais je me souviens encore de Léonard, cinq ans cinq mois, très inquiet, oui oui ! inquiet, dans son désir angoissé, de ne pas rencontrer le taureau qui dévore les enfants. Eh bien, c'est la même question que je me pose ici : dans le dédale de cette exposition, ce que je cherche vainement depuis une heure, c'est le Minotaure, la douceur sans merci de l'électrique machine qui, ne deviant pas d'un pouce devant vous, continuant à glisser sur ses rails, vous procure des émotions à la Pasiphaè. Ce labyrinthe, comme son modèle inconscient, ne sert finalement qu'à dissimuler le monstre. Il n'invite qu'à réfléchir, trouver une issue, murmurant presque sans arrêt "Thésée-vous". Car malgré l'heureuse pluralité des points de vue proposés, on ne sort guère des terrains connus, de ce champ borné du savoir et de l'instruction.

Je ne ferai donc que citer au passage les sections consacrées à la gare comme pivot de la ville, lieu public à ré-investir, ou incitation à l'imaginaire (cette dernière se contentant de quelques jeux, jouets et autres naïvetés), avant de m'attarder un dernier instant devant la gare : espèce en danger. Je ne goûte aux fonds ces architectures que lorsqu'elles se trouvent en très mauvaise position, devenues enfin vivantes de s'effondrer, en proie aux infiltrations et aux herbes folles. Le temps alors y devient

sensible, égarant. Ce qui me permet de retrouver avec plaisir la gare de Pierrefonds, mais aussi celle que Stephenson avait construite à Liverpool dès 1830 : aujourd'hui complètement ruinée, il y plane comme une odeur d'abattoir humain, style Fort de Vincennes. C'est là aussi que je m'aperçois d'une chose : démonter quelque peu Beaubourg à Cnossos vaut bien, quoique à contrario, la reconstruction des Thermes de Caracalla à New-York. Chose faite en 1906, avec la gare de Pennsylvania, et rasée en 1966 - la copie a battu son modèle à la course.

Mais le temps presse, l'express, la gare du Nord. Changement à République et j'y suis. Cohue et à dia. Exit moi. Le réel des gares est trop un labyrinthe de forces, trop un accélérateur de particules de désir, pour ne pas s'y perdre, blessé, fissuré. Ca arrive et ça part dans toutes les directions. Hommes, machines, et le clochard qui n'attend rien, dans la même marmite. J'avance sur le quai. La rame pénètre au même instant. Comme à chaque fois, je dois me raisonner pour ne pas descendre entre les rails. Ce coup-ci, elle va trop lentement.

J'ai beaucoup exagéré, évidemment, les possibles impressions laissées par cette exposition d'un intérêt finalement très moyen - comme la plupart de celles présentées au même étage. D'un esprit à la fois grand public et exhaustif (si bien qu'on se retrouve devant un vaste panorama dans lequel il est impossible de distinguer intimement quoi que ce soit), tous ces Paris-New-York, Paris-Berlin, sont aussi fonctionnels que glacés. Et la cohue, les suées même, n'arrangent rien. C'est au lit, le soir, que j'ai délibérément réchauffé mes souvenirs, jouant ma mémoire, égarant le temps, comme lorsqu'on réchauffe une liaison, le membre engourdi d'un amour blessé.

Jacques DEMARCQ

(22-23 Janvier 79, provisoire fragment d'un probable roman.)