

Olivier Joseph

***Le Diable  
dans la chaudière***

SUIVI DE

QUAND BÉCASSINE PREND LE TRAIN



**Club Samizdat**



## Club Samizdat...

Hommage aux livres dissidents et clandestins de l'ex-URSS, cette collection propose souvent ses ouvrages en mode nomade, par une diffusion dans les boîtes à livres.

Le jeu est simple : vous prenez ce livre en indiquant *sur la fiche en fin d'ouvrage* la localisation de la boîte et, après lecture, vous le déposez dans une autre boîte, pour de futures lectrices et lecteurs.

Vous pouvez aussi faire part à l'éditeur de votre sentiment de lecture, par mail :

*edi.deleatur@gmail.com*

Bonne lecture !



**copyleft**

*Ce livre est en copyleft.  
L'auteur et l'éditeur autorisent  
sa diffusion libre et gratuite.*



### ***Licence Creative Commons***

*L'auteur restreint l'autorisation de commercialiser son œuvre – identifiée (BY) – à ceux qui en feront la demande auprès de lui (NC), à condition d'en respecter le mode de diffusion choisi (SA).*

Olivier Joseph

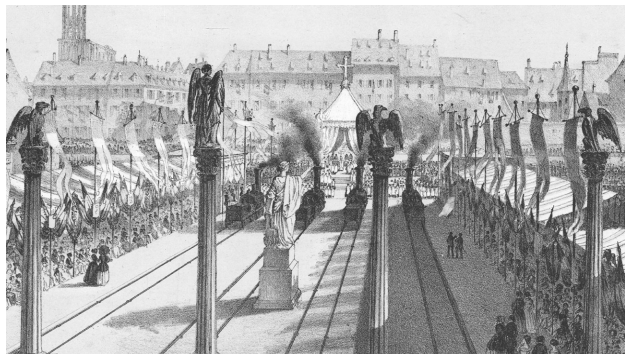
***Le Diable  
dans la chaudière***

*SUIVI DE*

QUAND BÉCASSINE

PREND LE TRAIN

**Club Samizdat**



*Inauguration de la gare de Strasbourg,  
en 1852.*

## LE DIABLE DANS LA CHAUDIÈRE

Huis clos du compartiment ou quais ouverts à tous les vents, mystère du fonctionnement d'une chaudière ou singularité de la société cheminote: les chemins de fer n'en finissent pas de fasciner, d'intriguer et d'irriguer l'imaginaire collectif ou individuel. Ainsi, le psychanalyste Jean-Baptiste Pontalis distingue-t-il dans le confinement des compartiments où se côtoient, pour un moment, des voyageurs se livrant facilement à l'exercice de la parole, une analogie avec ce qui se joue dans son cabinet.

Quant aux quais brumeux des gares que j'aime fréquenter les soirs de pluie, je suis toujours convaincu qu'ils sont le lieu de

toutes sortes de rencontres improbables : extraterrestres perdus cherchant en vain la correspondance pour Bételgeuse ou Cassiopée ; Grande Faucheuse déboussolée de n'avoir pas plus de déraillements mortels à se mettre sous la faux ; poltergeist de BB 67000 et de 231 P esquissant un pas de valse sur la plaque tournante...

Et je ne suis pas le seul. En témoignage ce courriel reçu d'un correspondant, une autorité incontestable de l'histoire ferroviaire :

*Tout le monde connaît l'anecdote, le jour de l'arrivée du train à Quiberon, du curé débarquant avec ses ouailles en pleine cérémonie républicaine d'inauguration et exorcisant à grands coups d'eau bénite la... locomotive 121 Forquenot considérée comme une créature du Malin ! Pour les conservateurs catholiques, le chemin de fer apporte les habitudes (et les vices) de la ville, amène des populations étrangères déchristianisées au pays et permet aussi l'exode rural.*

Tout le monde connaît ? Je n'en suis pas certain...

En revanche, « tout le monde connaît » les légendaires superstitions des paysans,

des paysannes et des recteurs bretons, leur indécrottable penchant à voir l'Ankou derrière le moindre poteau indicateur noyé dans la brume. Crédules, superstitieux, dévots, inféodés aux pires réactionnaires... L'affaire est entendue et l'épisode relaté par mon correspondant ne peut que nous conforter.

Intrigué, cependant, par ce court récit qui accumule les incohérences théologiques – un évêque n'exorcise pas un objet mais des personnes... – et les lieux communs historiques, muni, pour seul rituel d'exorcisme, des règles et des méthodes de la recherche historique, je me suis plongé dans les archives de cet événement : l'inauguration de la ligne stratégique d'Auray à Quiberon, le 23 juillet 1882.

Les archives font défaut pour relater cette inauguration. Mais les représentants de la presse bretonne ont bien fait les choses. Ce jour de fête, six journalistes étaient présents : ceux du *Morbihannais*, du *Courrier de Bretagne*, du *Phare de Bretagne*, de *L'Avenir du Morbihan*, du *Petit Breton* et de *La Semaine religieuse*.

Trouvons-nous dans leurs récits quelque trace du Malin ?

Apparemment pas. Mais il s'agit de Satan, alors méfions-nous de ses tours et détours. Pour dîner avec Lucifer nul besoin d'une longue cuillère, encore moins de crucifix et d'eau bénite : une paire de ciseaux, de la colle, des feutres de couleur suffisent. Et il faut y aller franchement, empoigner les articles suspects à pleines poignées, les charcuter, les disperser afin de recomposer la chronologie de l'événement. Le tout dessine un vaste tableau synoptique, qui occupe toute la surface de la table de la salle à manger, et d'où émerge, telle Belle-Île de la brume automnale, une histoire passionnante.

\*

Il pleut sur Quiberon au petit matin du 23 juillet 1882. Mais, à l'heure de l'inauguration, il fait grand soleil. Est-ce le diable qui bat sa femme et marie sa fille comme l'assure la sagesse populaire en pareille circonstance ? Assurément non, avance *Le Petit Breton* :

*Les jours où nous fêtons la République le temps vient toujours nous sourire.*

Point de Malin, mais une certitude : ce journal est républicain.

10 h 20 à Auray. Le train spécial s'apprête à partir pour le terminus de Quiberon.

*Grande fête dimanche, grande fête du travail, par conséquent n'en déplaie aux Jésuites, grande fête républicaine.*

On ne voit pas bien ce que viendraient faire les jésuites sur le quai de la gare d'Auray : les troupes du « Pape noir » entretiendraient-elles quelque rapport inavouable avec le Prince des Ténèbres ?

Restons plus prosaïques. La présence des jésuites sous la plume du journaliste – nul ne sait si des jésuites étaient présents ce jour... – indique le bord politique du journal qui publie cette phrase, le *Phare de Bretagne* : il est républicain lui aussi.

Dans les voitures de première classe prennent place le préfet, le sous-préfet, le procureur, les conseillers de préfecture, le maire de Vannes et ses adjoints, toutes les

notabilités que compte la région d'Auray. En chemin, sous les vivats des populations, on embarque les élus municipaux en gare de Roëmel et de Plouhamel. À Quiberon, enfin, c'est le maire, M. Allain, et son conseil municipal qui attendent l'arrivée du convoi. La République, par ses représentants et ses élus, est au complet.

Dans le train, cependant, on s'inquiète d'une absence. Tout le monde en parle, mais personne ne l'a vu, pas en gare de Vannes, pas plus en gare d'Auray.

Qui donc ?

« Un monsieur, qui n'est pas habillé comme tout le monde (sans doute pour ne pas se faire remarquer) », avance le *Phare de Bretagne*.

Ce qu'ignore le journaliste, c'est que « le monsieur en question » est arrivé la veille à Quiberon. Et qu'à l'heure où le chauffeur enfourne le charbon dans la fournaise du foyer de la 121 Forquenot, pour faire l'heure — qu'il ne fera pas malgré son train d'enfer... —, il est déjà à la gare d'Auray, accueilli « respectueusement » par le maire, puis installé

dans la salle d'attente. C'est qu'il y a, parfois, des questions de protocole qu'il ne faut pas négliger : ce « monsieur en question, disons-nous » ne saurait attendre le convoi des officiels sur le quai de la gare, comme un vulgaire paysan ou un marin-pêcheur breton. Et il attendra même « que le cortège officiel eût pris place sur l'estrade préparée pour les Autorités » pour faire son apparition.

Mais qui donc ?

Un monsieur dont la présence trouble lesdites autorités au point de les contraindre, à peine débarquées du train, à un étrange ballet, à une « fugue inattendue », à un repli stratégique vers la halle à marchandises où est dressé le banquet républicain. Mais qu'on se rassure, « cette disparition étrange » du cortège des représentants de la République n'entame en rien la patience de la foule massée au bord de l'estrade pavoisée de fanions tricolores.

*L'estrade était vide. Les musiciens eux-mêmes, de leur propre mouvement ou sur un ordre venu d'ailleurs, l'avaient abandonnée,*

constatent d'une même voix les rédacteurs du *Morbihannais* et de *La Semaine religieuse*. S'agit-il d'un complot contre l'inconnu qu'on cherche à éviter? Notre mystagogue sera *L'Avenir du Morbihan* :

*Enfin, un léger mouvement se produit dans la foule, une croix émerge au-dessus des têtes ainsi que l'extrémité d'une crosse et les deux cornes...*

Le diable donc! Avec ses deux cornes, ses sabots de bouc, sa queue fourchue, son odeur de soufre!

*... et les deux cornes d'une mitre. C'est Monseigneur qui s'avance.*

Point de diable mais un évêque, celui de Vannes.

C'est donc l'évêque que veut éviter le préfet. Évidemment, cela ferait mauvais genre de lui tourner le dos devant tout le monde. Alors le rédacteur en chef de *L'Avenir du Morbihan* met en scène la courageuse esquive du préfet et de sa suite :

*Tout le monde cherche l'évêque. Pas plus d'évêque que sur le plat de la main. Chacun admire la décoration de la gare, on plonge un*

*regard dans la salle du banquet où se pressent des rangées d'assiettes et de verres à côté de magnifiques homards dressés sur le milieu des tables. L'ornementation de la salle est faite de verdure et de drapeaux tricolores.*

On va voir les homards de plus près, hop! juste à temps pour éviter Monseigneur qui s'en vient en procession. Personne n'est dupe, et certainement pas les journalistes catholiques :

*Un gendarme fort embarrassé de sa mission vient faire connaître à Sa Grandeur que la cérémonie peut commencer immédiatement et que M. le Préfet n'y assistera pas.*

Pour certains la présence du prélat n'est pas heureuse : « Certaines notabilités de Quiberon avaient l'intention de se passer du concours de l'évêque. » Le saint homme, pourtant, est bien présent. Le journaliste de *L'Avenir du Morbihan* fournit l'explication :

*Plusieurs des notabilités de Quiberon avaient, paraît-il, l'intention de se passer du concours de l'évêque. Elles étaient persuadées que c'était chose*

*superflue de bénir une machine déjà baptisée plusieurs fois ainsi que des wagons-salons qui ne feraient jamais le service à Quiberon. Lesdites notabilités comptaient sans leurs épouses. Ces dernières ont déclaré que si Monseigneur ne venait pas, elles se mettraient toutes en grève, que le fort Penthivère n'était pas loin et qu'elles auraient soin de s'y barricader comme autrefois Lysistrata et ses compagnes dans l'acropole d'Athènes. Les maris ont été obligés de se rendre et voilà pourquoi l'évêque était invité. Si non e vero...*

Les femmes, bien sûr! Sottes, ingénues, rusées, perfides, superstitieuses, dévotes... Rousses pour certaines, diaboliques donc. Faudra-t-il ajouter, aux côtés de nos fanatiques bretons, de non moins fanatiques épouses. Quel sabbat! Et à l'heure précise de la bénédiction, «les femmes se pressent autour de l'évêque» qui officie «au milieu d'un auditoire féminin». Sommes-nous en train, par les cornes de Belzébuth, de surprendre un journaliste républicain en flagrant délit de misogynie, rôle traditionnellement dévolu à l'Église? Décidément,

en ce jour d'inauguration, le monde est à l'envers. Mais peut-être n'est-ce là qu'une pirouette du Malin pour éviter d'admettre autre chose, de plus gênant...

Dans *La Semaine religieuse*, l'évêque de Vannes en personne livre une tout autre version de sa présence :

*L'invitation que M. le Maire de Quiberon m'a fait l'honneur de m'adresser, au nom du Conseil Municipal comme au sien, m'imposait un devoir agréable à remplir.*

Accordons foi à un tel propos qui sent peut-être l'encens, mais certainement pas le soufre.

Hôte du prélat, le maire de Quiberon est maintenant le seul élu de la République sur le quai de la gare, comme un pauvre diable. Ses adjoints le trahissent : « Le diable de Conseil Municipal a disparu et ce n'est qu'à grand'peine que le maire peut le réunir », s'amuse *L'Avenir du Morbihan*.

Le maire aurait-il, tel un Faust breton, vendu son âme à Lucifer ? Peut-être est-il simplement soumis à la pression de

ses concitoyens: «Le premier magistrat de cette commune a parfaitement interprété les convictions, les sentiments et les désirs de ses concitoyens», écrit l'évêque quelques jours plus tard. M. Jean-Louis Allain, le maire, serait donc sous l'influence maléfique de ses électeurs, qui sont aussi les brebis de l'évêque? L'affaire devient diablement compliquée.

Assurément non, car, à peine terminée la cérémonie, aussitôt raccompagné le prélat, le maire de Quiberon s'engouffre dans le chaudron de la halle à marchandises et prononce un prêche d'une stricte orthodoxie républicaine:

*Merci à la République d'avoir songé à la vieille démocratie Quiberonnaise, par conséquent à Hoche, le pacificateur de la Vendée, le vainqueur de Quiberon; je dirais plus, son sauveur, celui dont la légende fait le charme de nos longues veillées d'hiver, celui enfin à qui nous devons d'aimer la République.*

*En vous saluant, Monsieur le Préfet, je salue la République, dont vous êtes ici le digne représentant.*

La vie d'un maire de Quiberon est un délicat exercice de schizophrénie: à sa

gauche la République, Hoche et Gambetta, à sa droite les chouans de 1795, les prêtres et les fidèles, l'évêque et Rome. Et s'il lui prenait l'imprudence de mélanger ses discours, il risquerait gros. Un peu comme un rappeur tentant de faire danser un taliban, ou un charismatique de faire prier un trotskiste à Sainte-Anne-d'Auray. Un élu diplomate donc, mais toujours pas de démon...

Retrouvons Sa Grandeur sur l'estrade. Elle y fait un discours «d'une voix forte et visiblement émue». Tenons-nous enfin le fameux exorcisme? «Il parle de la vapeur, de la science moderne, de Bacon, etc.» Mais encore? «De l'importance qu'une voie ferrée donnera bientôt à Quiberon.» Est-ce tout? «Il confesse que personne plus que lui n'admire ces merveilles enfantées chaque jour par la science, isthmes percés, tunnels creusés, etc.» Il prononce un discours «fort bien fait sur la science moderne».

Les journaux républicains apprécient le propos, et le *Courrier de Bretagne* reconnaît même à Monseigneur les qualités «d'un

érudit doublé d'un homme d'esprit». Mais, avec son confrère de *L'Avenir du Morbihan*, il ne laisse toutefois pas passer le cas de ce pauvre Galilée, qui aurait largement mérité pareil enthousiasme et la protection d'un tel évêque...

Mais plutôt que d'en rester aux ellipses de ses commentateurs républicains, reportons-nous au discours original de l'évêque :

*Les habitants de cette presqu'île renommée entreront dès demain en relations plus fréquentes et moins pénibles avec leurs voisins d'alentour [...] Les produits de la terre et de la mer, importés et transportés plus aisément, ajouteront au bien-être de la population [...] sillonnent les continents et les océans, rapprochent les peuples, diminuent les distances, portent la civilisation jusqu'aux plus lointains rivages. [...] Il sort de nos Écoles si vantées des élèves assez savants, j'aime à le reconnaître, pour transporter des montagnes, les percer ou les franchir, changer le cours des fleuves, emprisonner et appliquer la vapeur, dégager et diriger l'électricité, calculer le cours des astres.*

En matière d'obscurantisme on a fait mieux. Et ce long discours est fort loin de ressembler à un exorcisme.

Quid de l'eau bénite et de l'exorcisme?

*La machine est baptisée une fois de plus. La bénédiction de l'évêque lui fait sans doute peu de plaisir car elle se met à siffler, à siffler comme on ne siffle pas un évêque. Fi donc! Serait-elle, elle aussi, libre penseuse?*

s'amuse le facétieux journaliste de *L'Avenir du Morbihan*.

Le Malin serait-il vraiment présent dans la chaudière? Réagirait-il aux blessures de l'eau bénite dont vient de l'asperger le prélat? Par le bouc de Belphégor, gardons en tête nos principes d'historien agnostique: du concret, des archives certaines, des gestes précis et cohérents avec la technique de l'époque.

La conclusion est imparable: pour qu'une locomotive siffle, il faut que le mécanicien actionne le sifflet. Gageons que l'employé d'une compagnie de chemins de fer réputée favorable aux cléricaux, le *Paris-Orléans*, ne saurait manifester son désaccord avec un

évêque sans grave conséquence pour son emploi. Le mécanicien actionne donc le sifflet pour applaudir, à sa façon, au geste de bénédiction de l'ecclésiastique.

La bénédiction est terminée, l'évêque de Vannes va entonner le *Te Deum*...

*Lorsque la musique du Palais, qui semblait de faction à la porte de la grange où le couvert se trouvait mis, joua de nouveau la Marseillaise se désola Le Morbihannais. Décidément, et jusque dans les moindres détails, ces satanés républicains n'épargneront rien au saint homme!*

Dans la halle à marchandises, le préfet y va de son discours.

*Nous eussions préféré ne rien en dire, mais puisqu'il faut en parler, donnons conseil à M. l'Officier d'Académie d'écrire et de lire ses toasts... personne n'y perdra.*

Reconnaissons au journaliste républicain du *Courrier de Bretagne* le mérite de l'impartialité.

Le haut fonctionnaire remercie tout le monde, fait l'éloge du plan Freycinet qui a

permis la construction de la ligne d'Auray à Quiberon, puis il se lance dans une longue tirade :

*L'instruction prend de jour en jour des proportions considérables, grâce aux sacrifices que n'épargne pas le gouvernement et au bon sens des populations qui comprennent que c'est la seule façon de sortir d'un état de servitude intellectuelle et d'infériorité morale où trop de communes sont restées si longtemps. C'est par l'instruction que l'on apprend à devenir libre et à apprécier la liberté. C'est par elle que l'on devient réellement patriote et républicain.*

Propos auxquels les républicains présents applaudissent. Propos auxquels souscrit pleinement l'évêque, même si, dans son discours, il les a nuancés en s'inquiétant de la bonne moralité des élèves :

*Savent-ils apprécier les dons de Dieu ? Comme il leur serait plus facile de centupler leurs forces et de se faire les auxiliaires intelligents de la Providence ! Ah ! s'ils choisissaient pour devise ces deux mots [...] : Religion et Patrie !*

Car telles sont bien « les pointes » des deux discours, celui de l'évêque et celui du

préfet. Et c'est le journaliste républicain du *Courrier de Bretagne* qui emploie le mot « pointe » dans son article, tout comme il joue, avec un humour d'une adroite finesse, sur l'emploi du mot « laïque » qu'il place en trois endroits stratégiques de son récit de la bénédiction, dans sa phrase de conclusion notamment, éclairant « la fugue inattendue » du préfet qui « s'est contenté d'être plus laïque que civil ». L'enjeu de la laïcisation de l'École, seul, permet de renoncer à la civilité et de tourner le dos à l'évêque : c'est cela qu'il faut comprendre.

\*

Indignés ou enthousiasmés, roublards, facétieux, tendres, ironiques, les six Rouletabille présents ont rendu compte avec un luxe de détails de l'inauguration de la gare de Quiberon, le 23 juillet 1882. Républicains pour les uns, conservateurs catholiques pour les autres, ils sont tout sauf naïfs. Sous les phrases et les mots qui composent leurs récits, c'est toute la fièvre de l'époque qu'ils

mettent en scène, ne faisant en cela que traduire l'enjeu du pas de deux du préfet et de l'évêque.

Lance-t-on une pique aux jésuites? C'est aux décrets de mars 1880 qu'on fait référence. Signés par Jules Ferry ils organisent l'expulsion de la Compagnie de Jésus, « cette épée dont la poignée est à Rome et la pointe partout », puis celle des congrégations religieuses.

Décrit-on la menace de grève des épouses et leur présence autour de l'évêque? C'est à la loi de 1880 confiant l'enseignement des filles à l'école de la République qu'on pense et au discours de Jules Ferry sur l'égalité d'éducation :

*Ce problème de l'éducation de la femme se rattache au problème même de l'existence de la société actuelle.*

*Aujourd'hui, il y a une lutte sourde, mais persistante entre la société d'autrefois, l'ancien régime avec son édifice de regrets, de croyances et d'institutions qui n'acceptent pas la démocratie moderne, et la société qui procède de la Révolution française; il y a parmi nous un ancien régime*

toujours persistant, actif, et quand cette lutte, qui est le fond même de l'anarchie moderne, quand cette lutte intime sera finie, la lutte politique sera terminée du même coup. Or, dans ce combat, la femme ne peut pas être neutre; les optimistes, qui ne veulent pas voir le fond des choses, peuvent se figurer que le rôle de la femme est nul, qu'elle ne prend pas part à la bataille, mais ils ne s'aperçoivent pas du secret et persistant appui qu'elle apporte à cette société qui s'en va et que nous voulons chasser sans retour.

C'était bien là la pensée, à une époque récente, d'un ministre, dont je puis bien dire un peu de bien, maintenant qu'il est tombé, l'ayant beaucoup attaqué quand il était debout. Quand M. Duruy voulut fonder l'enseignement laïque des femmes, vous souvenez-vous de cette clameur d'évêques, de cette résistance qui le fit reculer et qui entrava son œuvre? Que cet exemple soit pour nous un enseignement; les évêques le savent bien: celui qui tient la femme, celui-là tient tout, d'abord parce qu'il tient l'enfant, ensuite parce qu'il tient le mari; non point peut-être le mari jeune, emporté par l'orage des passions, mais le mari fatigué ou déçu par la vie.

*C'est pour cela que l'Église veut retenir la femme, et c'est aussi pour cela qu'il faut que la démocratie la lui enlève; il faut que la démocratie choisisse, sous peine de mort; il faut choisir, Citoyens: il faut que la femme appartienne à la Science, ou qu'elle appartienne à l'Église.*

23 juillet 1882... Dans quelques semaines la loi instaurant l'école obligatoire, gratuite et laïque va entrer en vigueur. C'est un élément essentiel dans la consolidation de la République, qui passe, pour certains, par l'élimination de l'enseignement religieux, que Paul Bert, ministre de l'Instruction publique, compare au phylloxéra. Dans quelques mois, à Rome, la congrégation de l'Index va prendre part à la bataille en condamnant quatre manuels scolaires de morale civique. Ce geste donnera naissance à un affrontement sérieux entre républicains et conservateurs catholiques qui ne trouvera d'issue que dans un compromis entre Jules Ferry et Léon XIII, le pape qui a compris que christianisme et République ne sont pas antinomiques, et qui l'imposera aux catho-

liques français, en 1892, par son encyclique *Au milieu des sollicitudes*.

Pas de diable, pas plus d'exorciste ou de Bretons fanatiquement superstitieux et catholiques. Ni les uns ni les autres n'ont le monopole du progrès ou de son rejet : tous partagent également « l'universelle passion des chemins de fer ».

Et cette passion est proclamée par tous les évêques du XIX<sup>e</sup> siècle, à qui les compagnies de chemins de fer confient le soin de bénir les lignes qu'on inaugure sur l'ensemble du territoire français.

Les journaux catholiques du XIX<sup>e</sup> siècle ont gardé de nombreuses traces de cet enthousiasme clérical et épiscopal pour le chemin de fer.

Ainsi, M<sup>gr</sup> Giraud, à Lille, en 1846 :

*Toutes les grandes découvertes qui déplacent les bornes anciennes et changent les relations connues entre les hommes ont pour cause première l'action bienfaisante de la Providence... La Religion fille du Ciel, qu'a-t-elle à redouter des œuvres du Ciel?... Sans doute l'action de la*

vapeur, appliquée à nos chars et à nos navires, transportera et plus vite et plus loin le mal comme le bien, le mensonge comme la vérité... Elle élargira le champ de bataille où luttent éternellement le Rationalisme et la Foi; mais la victoire n'est pas douteuse, car Dieu même y a engagé sa parole et la vérité de Dieu demeure à jamais (Ps 1, 16, 2)... En accélérant la marche de ce qu'on appelle les idées nouvelles, on prête aussi des ailes à l'Évangile; la course de l'apôtre ne sera pas moins rapide que celle du libre-penseur.

Et il ajoute, dans une dernière envolée lyrique:

*Et maintenant partez, messagers agiles!  
Allez, sous la protection de Dieu et sous l'aile de sa Providence, transporter aux quatre vents du ciel les hommes, les marchandises, les idées. Faites refluer les trésors de la pensée et les richesses du sol des provinces à la capitale et de la capitale aux provinces.*

Ou encore M<sup>gr</sup> Gousset à Reims, en  
1854:

*Le christianisme n'est pas ennemi des inventions qui peuvent contribuer au bien-être des peuples, il encourage au contraire le progrès dans les sciences, dans les arts et dans les lettres; il le protège et le bénit.*

Lorsqu'est inaugurée la modeste ligne de chemin de fer entre Albi à Carmaux, en décembre 1857, ce n'est pas un évêque qui se déplace, mais le simple curé de la cité minière:

*Le chemin de fer d'Albi à Carmaux a été inauguré dimanche dernier, 6 décembre. Peu de personnes étrangères à la Compagnie avaient été invitées à cette cérémonie qui devait être une fête de famille plutôt qu'une de ces manifestations bruyantes qui appellent l'attention du public sur les entreprises d'une grande importance. Il était essentiel de prouver, d'un côté, que les travaux étaient bien exécutés, et d'un autre côté, que le parcours offrait une sécurité telle que les plus timides ne devaient pas hésiter désormais à préférer la voie ferrée à la détestable route qui conduit à Carmaux. Il fallait enfin appeler*

*les bénédictions du ciel, soit sur les locomotives auxquelles la vie des voyageurs va être confiée, soit sur l'exploitation des mines qui passe dans les mains d'une nouvelle société.*

*Le train d'honneur, parti à onze heures et demie du matin, se composait de M. le Préfet du département, de MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, de M. le Procureur général et de leurs familles. La compagnie y était représentée par l'un des directeurs, M. Eugène Mancel, par MM. le Marquis de Solages et de Naurois, membres du conseil d'administration, et par les agents attachés à la gare d'Albi.*

*La bénédiction des trois locomotives destinées au service de la voie a été donnée à la gare de Carmaux, élégamment décorée pour la circonstance, par M. le Curé de Carmaux, assisté des autres membres du clergé de cette ville. Divers discours ont été prononcés à cette occasion par M. le Curé, par M. le Marquis de Solages, représentant de l'ancienne Compagnie, et par M. Eugène Mancel, l'un des directeurs de la Compagnie nouvelle.*

Le récit que m'avait confié mon correspondant ne serait-il donc qu'une légende mettant en scène l'éternelle lutte de la Raison et de la croyance alliée à la superstition ?

Pas tout à fait.

Le 26 avril 1857, jour de l'inauguration de la ligne de Paris à Rennes, l'évêque de Rennes, M<sup>gr</sup> Brossais Saint-Marc, bénit la locomotive :

*Si ces machines de feu, rapides comme la foudre, ne devaient sillonner notre pays que pour y apporter une civilisation d'impiété et de corruption, qui voudrait nous enlever nos vieilles mœurs et nos antiques croyances, bien loin de les bénir au nom de la Sainte Église, je les maudirais plutôt; je leur dirais: Retirez-vous, machines infernales, Vade retro, gardez votre or et vos jouissances qui ne font pas le bonheur.*

« *Vade retro* » ! Tenons-nous notre exorcisme ? Avons-nous enfin la preuve qu'un prélat de l'Église catholique romaine s'est opposé aux chemins de fer, à ce progrès censé apporter dans les campagnes les vices de la ville ?

En avril 1857, les journalistes s'en donnèrent à cœur joie dans leurs articles, tel celui de *L'Illustration*, insistant sur cette Bretagne, « contrée classique de la superstition et de la sainte ignorance », à qui le chemin de fer allait apporter « les usages et les habitudes qui doivent faire bientôt rentrer la Bretagne dans le concert de notre civilisation ».

Hélas... point d'exorcisme sous la verrière de la gare de Rennes, car M<sup>gr</sup> Brossais Saint-Marc ajouta :

*Mais non, Messieurs, telle n'est pas l'intention des hommes éminents qui nous dotent aujourd'hui de la magnifique institution des voies ferrées.*

Pas le moindre exorcisme donc. Pas plus à Rennes qu'à Quiberon. Mais une certitude : par un surprenant détour, une phrase prononcée au conditionnel par l'évêque de Rennes, en 1857, sous l'Empire triomphant, s'est retrouvée transposée dans des faits et des gestes imaginaires de l'évêque de Vannes, à Quiberon, en 1882.

Mais, sur le quai de la gare de Quiberon, la situation n'avait rien à voir avec un exorcisme : un préfet et un évêque ont joué, dans

leur partie de cache-cache, l'avenir encore fragile de la République. Une République qui a besoin de citoyens instruits, comme elle a besoin d'un vaste réseau de chemins de fer dont la courte ligne d'Auray à Quiberon est une pièce.

En juillet 1882, la querelle autour de la laïcisation de l'École a joué sa petite musique dans la gare de Quiberon. Quelques mois plus tard, et pour une durée de dix ans, elle se fera entendre avec bien plus d'éclat dans le Tarn à propos des *voies ferrées d'intérêt local* établies par la loi de 1880.

Nous avons perdu le diable et son exorcisme. Mais nous avons gagné une histoire des chemins de fer totalement immergée dans les passions politiques et sociales de son époque. Dans la forge de notre atelier, nous avons renoncé à la légende dorée et à l'hagiographie pour mieux entrer dans l'Histoire.

*Ite missa est.*

## QUAND BÉCASSINE PREND LE TRAIN

« Méandres et abîme!... Abîme et catastrophe! » C'est la crise! C'est pourquoi, un soir d'automne 1919, Bécassine prend le train à la gare de Versailles-Chantiers. Seule une extrême urgence peut tirer notre héroïne de la bourgeoise quiétude de Versailles et du royal chuintement des fontaines du bassin de Neptune. Chez les gens de maison, le bolchévisme a fait une entrée fracassante: « Pas faire de ménage, pas faire de vaisselle, ni d'argenterie, ni rien de rien et toucher des 200 francs par mois, plus le vin! », harangent les cuisinières.

Une telle révolution justifie à l'évidence que Bécassine délaisse ses ambitions de femme

moderne, rêvant de métiers excentriques, et se porte au secours de la comtesse de Kercoz abandonnée par sa cuisinière.

En 1919, voyager de la gare de Versailles-Chantiers à Kercoz, «aux confins de l'Ille-et-Vilaine et des Côtes-du-Nord», c'est emprunter le réseau de la Compagnie de l'Ouest-État jusqu'à Dinard, puis une rame du tramway de Dinard à Saint-Briac.

Ce pourrait être, pour les jeunes lectrices de *La Semaine de Suzette*, une magnifique leçon d'histoire et de technologie ferroviaire, sur les rails d'un grand réseau puis d'une *voie ferrée d'intérêt local*. Mais il n'en sera rien car c'est la crise!

«Plus d'exactitude, plus d'horaires, plus rien! Nous sommes dans les méandres et nous courons à l'abîme.» Le sous-chef de gare est dans tous ses états: pour satisfaire sa curiosité mondaine, l'aiguilleur a abandonné son poste, laissant se produire un effroyable micmac ferroviaire. De Meudon à Viroflay, de Paris à Versailles, les trains sont bloqués parce que la discipline cheminote part à vau-l'eau. Et l'on ne pourra certainement rien y

changer car l'aiguilleur est secrétaire de son syndicat!

Les déboires ferroviaires de Bécassine ne font que commencer. Après avoir pu partir finalement de la gare des Chantiers, voici qu'une « locomotive trop faible », attelée au Mans, oblige à un arrêt intempestif. Démarches et trognes simiesques, le bolchevique et l'anarchiste qui conduisent le convoi ne veulent rien savoir et refusent de réparer le frein :

– *Mon syndicat m'a commandé de m'occuper de ma locomotive et de rien d'autre. Un homme conscient, syndiqué et libre obéit à son syndicat. S'pas Lenoir?*

– *J'comprends, Lerouge.*

Ni la panne de frein – réparé finalement par un « vieux petit monsieur », ingénieur à la retraite – ni l'horaire à rattraper, ni même la sainte colère de Bécassine n'auront raison des consignes syndicales appliquées à la lettre par les deux hommes libres. Il y a décidément quelque chose de pourri dans le royaume ferroviaire et les jeunes lectrices de

*La Semaine de Suzette* ne seront pas les dernières à le comprendre.

Rendue avec vingt-quatre heures de retard à Dinard, Bécassine a juste à traverser la place de la gare pour s'installer dans le tramway qui arrive « au tournant de la route, crachant, soufflant et geignant, sale à faire frémir ». Au milieu du petit peuple qui fréquente ce sympathique chemin de fer secondaire, la crise poursuit cependant notre héroïne : crise du beurre, crise des loyers, crise de l'argent, crise de foie et même crise des locomotives anémiques qui n'en peuvent plus et patinent dans la rampe de Saint-Lunaire. Rien ne va plus, pas même le tramway dont la ligne s'interrompt à Saint-Briac, et qui n'ira pas à Kercoz avant deux ans...

C'en est trop pour Bécassine, qui renonce à porter secours à la comtesse abandonnée par sa cuisinière. Elle lui fait part de son empêchement : « Vu que le tramway n'ira chez Mame la Comtesse que dans deux ans, je dois renoncer à me rendre chez Mame la Comtesse, dont je lui dis mes humbles excuses », et repart vers de nouvelles aven-



– *Mon syndicat m'a commandé de m'occuper de ma locomotive et de rien d'autre. Un homme conscient, syndiqué et libre obéit à son syndicat. S'pas Lenoir?*

– *J'comprends, Lerouge.*

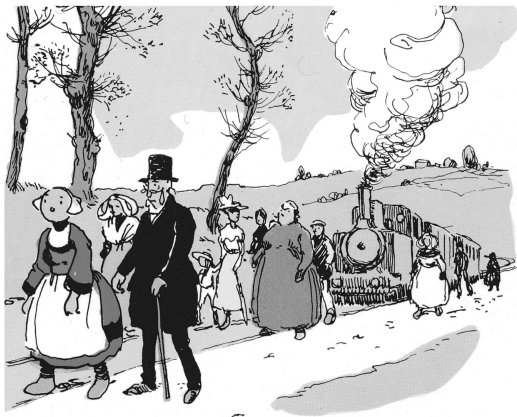
tures trépidentes, pour la plus grande joie de ses jeunes lectrices.

\*

S'il voulait édifier les jeunes filles de cet automne 1919 sur les risques de déliquescence sociale que font courir le bolchévisme et la libre-pensée, le voyage ferroviaire de Bécassine fait aujourd'hui sourire le lecteur avisé. Il aura reconnu, sous le trait grossier de l'auteur, les mille railleries injustement décochées à la Compagnie de l'Ouest-État et l'épouvantail du syndicalisme rouge à l'époque même où s'organise efficacement la revendication cheminote, lors notamment des grèves de 1910 et de 1920.

\*

Le lecteur averti aura encore souri à l'évocation de ce petit train qui *patine* dans une rampe, obligeant ses voyageurs à descendre afin que, allégé, il puisse poursuivre sa route. Car enfin, la locomotive 030T Weidknecht



*« Vu que le tramway n'ira chez Mame la Comtesse  
que dans deux ans, je dois renoncer à me rendre  
chez Mame la Comtesse,  
dont je lui dis mes humbles excuses. »*

et les deux voitures à essieux qui conduisent Bécassine vers Saint-Briac, ne pèsent pas plus de 30 tonnes. Rien d'anormal à cela : ce tortillard a été étudié et conçu pour que de tels convois franchissent les rampes les plus raides du parcours, qui sont ici à 45 ‰. Pourtant, la locomotive *s'essuie les pieds dans la rampe* qui succède à la station de Saint-Lunaire.

Nous sommes dans la fiction, certes... mais ce genre d'incident est présent dans de nombreux ouvrages sur les chemins de fer secondaires, réputés sérieux, jusque même dans une étude de cette ligne de Dinard à Saint-Briac qui reprend à son compte de tels incidents et les introduit par un émouvant : « La tradition veut... »

Plus au sud, à la sortie de Castres, dans la rampe de l'avenue d'Albi, la tradition veut aussi que des convois des Chemins de fer départementaux du Tarn, bien plus lourds, emmenés par de vaillantes 130T, aient patiné jusqu'à l'arrêt complet du train dans une rampe de 40 ‰ sur 123 mètres, les jours de marché :

Tout soufflant et crachant, [le train] débouchait sur les Lices et n'avait pas le temps de s'arrêter à l'Albinque qu'une horde bruyante montait à l'assaut des wagons. Les sept wagons que la machine de 22 tonnes pouvait tirer, ajoutés évidemment aux deux fourgons nécessaires, étaient en un clin d'œil bourrés au maximum. La machine enveloppée de vapeur semblait rassembler ses forces avant d'attaquer presque sans élan la côte de l'avenue d'Albi. Le chauffeur garnissait son foyer, le mécanicien, l'œil fixe, faisait monter la pression et ces deux hommes et leur engin vivant semblaient regarder la côte avec angoisse. À l'heure exacte le coup de sifflet du chef de train libérait la locomotive qu'un violent coup de reins faisait patiner jusqu'à ce qu'une giclée de sable lui permît d'accrocher les rails. Les trois quarts de l'avenue d'Albi étaient absorbés à bonne allure, mais la pente s'accroissant on sentait l'essoufflement de la machine et presque aussitôt son agonie. Le train s'arrêtait. Il n'était pas question, en pleine côte, d'essayer d'un nouveau démarrage. Il fallait reculer et aller chercher un meilleur élan beaucoup plus loin que la gare de l'Albinque.

Étrange similitude: à Castres comme à Saint-Briac, le tramway «souffle» et «crache» avant de perdre sa puissance de traction dans une rampe, un jour de marché. À Castres, nous ne sommes plus dans la fiction: c'est un fait qu'on raconte, qu'on colporte, qu'on écrit. Mais on ne trouve à ce propos ni témoins directs, ni rapports sourcilleux des Ponts & Chaussées. Les seuls témoins identifiés soulignent le caractère exceptionnel de ces incidents: soit les jours de gel, soit par manque de compétence de quelques mécaniciens. D'ailleurs, plus loin, dans les rampes longues de plusieurs kilomètres des monts de Lacaune, de 35 à 40 %, très rares sont les trains qui ont connu de tels incidents. Et lorsque cela arrivait, une locomotive de secours était demandée pour franchir l'obstacle. Jamais les voyageurs n'eurent à marcher aux côtés du convoi. La tradition est limitée à la rampe de la sortie de Castres contre toute cohérence technique.

Dans un forum de passionnés de chemins de fer secondaires, la tradition poursuit son chemin, à la vitesse des électrons et des fibres

optiques. Mais elle prend un visage surprenant : ici les voyageurs descendent du train et poussent le convoi en détresse ! Et ce ne sont pas les sages remarques des internautes qui interviennent sous les pseudonymes de *La Mouette* et de *Storm* qui font réfléchir les participants à ce qu'ils écrivent :

*[L'orthographe, les accords et la syntaxe des intervenants ont été respectés.]*

MARCEL. – *Il paraît que sur certaines rampes des CF Armorique, du côté du Roc'h Trevezel, l'on faisait parfois descendre les voyageurs pour pousser... De même sur les contreforts du Menez-Hom sur la ligne Châteaulin Crozon Camaret.*

BEYER-GARRAT. – *En arrivant à Saint Quay aussi, j'ai entendu cette histoire dans la famille plusieurs fois, en plein été avec l'afflux des vacanciers les passagers étaient obligés de descendre et de marcher à côté du train celui-ci s'essuyant les pieds dans la cote à pleine charge.*

LA MOUETTE. – *Je crois qu'on entend ça à propos de n'importe quel «tortillard» mais personnellement j'y crois pas un seul instant. J'ajoute que pour ce prix là je remets en cause la*

*parole de ma mère, de ma grand-père et de ma grand-tante mais ça ne m'arrête pas une seule seconde.*

232 U 1. – *Un ancien chef de gare de Prouvy m'a souvent raconté que les voyageurs poussaient le dernier train de la journée sur le Chemin de Fer du Cambrésis, ligne Denain Caudry.*

GWINRU. – *Quand j'étais gosse on prenait le « petit » train l'été, de Lorient à Paimpol, par Rosporden et Carhaix, en Réseau Breton donc. Je me souviens vaguement qu'on descendait du train en marche, pour alléger dans les côtes. C'était pas pour pousser mais pour se dégourdir les gambilles. Je ne crois pas que des voyageurs aient « poussé » mais descendu en marche... dame oui. Pousser un De Dion pourquoi pas... mais un train de voyageurs... c'est aut' chose*

LA MOUETTE. – *Je n'ose imaginer la quantité de documents qu'une administration aussi tatillonne que la notre, surtout en ce qui concerne les chemins de fer, aurait exigé et généré si ce problème avait été aussi général qu'on l'entend souvent [...] Ah oui au fait on faisait comment sur le RB avec les trains de marchandises? On faisait descendre les vaches et les ballots de paille? Ah*

*non sui-je bete cela n'arrivait que sur les trains de voyageurs. Humm comment vous dire?*

*130HSP. – Sur les TI (Tramways de l'Indre) dans la côte de l'avenue de Paris dans le sens Déols/Châteauroux, les jours de marché seulement, et de météo humide il arrivait que les voyageurs soient obligés de descendre presque toujours au même endroit devant le lycée Jean Giraudou ça y patinait fort, entre les feuilles morte de l'automne et le crotin de cheval. Les paniers de légumes, de volailles etc restaient dans la rame, tandis que les voyageurs marchaient et attendaient 300m plus loin que le « Tacot » se hisse en haut de la côte.*

*STORM. – Y'a tout de même une question qui reste sans réponse: Quid des trains de marchandises? Qui poussait là? Parce que bon, je veux bien croire que 3 bigoudènes charpentées avec leurs gamins parviennent, au prix d'un effort surhumain, à soulager suffisamment un train pour lui permettre de passer une rampe mais pour les marchandises.*

Dans un autre forum, on s'essaie à une mise en équation du problème du train en

détresse et des voyageurs qui poussent : entre frottements, déclivité, pesanteur et efforts de traction, les avis divergent et la résolution du problème reste inachevée, non sans qu'un intervenant astucieux pose enfin une question pertinente, à propos des convois de marchandises : « On fait pousser qui ? »

Cependant, avant d'être un problème de mécanique à démontrer, la descente des voyageurs sur le ballast pour soulager un train qui roule, ou la pousse du convoi en détresse, peuvent être décomposées en un ensemble de gestes ordinaires qui, pour la sécurité du chemin de fer et de ses voyageurs, ont été réglementés par la loi de 1845 sur la Police des Chemins de Fer et les ordonnances du 10 janvier et du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, l'usage et l'exploitation des chemins de fer. Depuis les premiers jours du chemin de fer, par la volonté du législateur, aucun geste, aussi anodin soit-il, ne doit échapper à la vigilance des agents des chemins de fer afin d'assurer la sécurité de tous à travers ces réglementations

tatillonnes ; et « l'inobservation constitue la compagnie en faute vis-à-vis de la victime ». Depuis 1845 et 1846, les voyageurs sont enfermés dans leurs compartiments et ne peuvent en descendre que dans une gare ou sur ordre du chef de train (article 63 de l'ordonnance de 1846). Un train à l'arrêt, accidenté ou en détresse, est impérativement couvert par le chef de train qui doit poser des pétards sur la voie, 500 mètres en arrière du convoi (article 32). Et chaque accident ou incident fait l'objet d'un rapport au préfet et aux ingénieurs des Ponts & Chaussées (article 59). Quant aux règlements des compagnies de chemins de fer, ils indiquent la marche à suivre lorsque le convoi s'essuie les pieds dans une rampe :

*Dans le cas où la vitesse d'un train se trouverait momentanément ralentie, au point de permettre à un homme marchant au pas de le suivre, les règlements recommandent au conducteur d'arrière de descendre et de mettre des pétards sur la voie, derrière le train, de distance en distance, et au moins de kilomètre en kilomètre, tant que la vitesse du train lui permettra de le faire.*

Mais rien ne saurait stopper une telle tradition. On la rencontre encore à propos des grands réseaux de chemins de fer. Une connaissance d'un jour, sitôt connue ma passion pour les chemins de fer, affirma sans hésitation :

*Tous les matins, le train de nuit Paris-Grenoble manquait de sable et patinait dans la longue rampe qui précède Rives. Chaque matin donc, le train stoppait à hauteur du menuisier de mon village; le mécanicien et le chauffeur allaient prendre de la sciure de bois avec une brouette et la répandaient sur les rails pour pouvoir retrouver l'adhérence de la locomotive, avant de terminer leur voyage vers Grenoble.*

Or tout est faux dans ce récit : un mécanicien et un chauffeur ont interdiction de quitter leur machine tombée en détresse; le chef de train doit absolument couvrir le convoi à l'aide de pétards; répandre de la sciure sur des rails ne procure aucune adhérence et... comble du comble... si chaque matin la locomotive manquait de sable pour assurer son adhérence, pourquoi personne n'avait mis en œuvre la solution simple qui

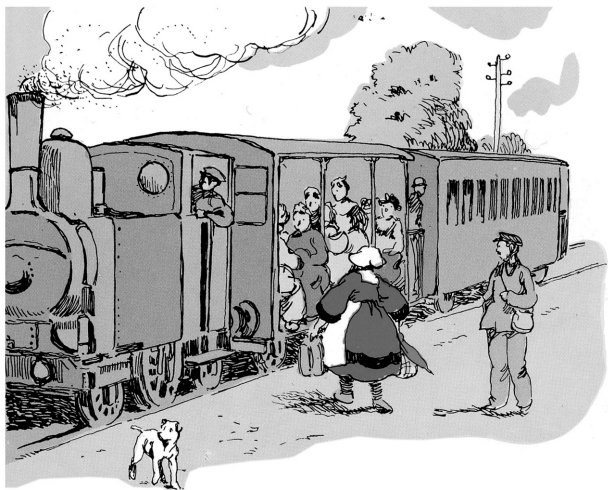
consistait à remplir les sablières en gare de Bourgoin-Jallieu ou de La Tour-du-Pin ?

Aucun rapport des Ponts & Chaussées... Aucune plainte des voyageurs obligés de quitter la quiétude de leurs voitures pour marcher aux côtés du train, dans le froid ou la nuit, alors même qu'ils ont laissé, dans les registres mis à leur disposition en gare, d'innombrables plaintes pour les plus petites peccadilles. Aucun article de journal local s'indignant que des voyageurs soient obligés de pousser un train, entreprise périlleuse et salissante. La tradition veut que... Mais les preuves manquent absolument !

Faut-il conclure que les petits trains ont secrété des récits de type légendaire, soit en reprenant le matériau déjà ancien des diligences poussées par leurs voyageurs ? soit en inventant leurs propres légendes ?

Lorsque, en cet automne 1919, elle prit le train à la gare de Versailles-Chantiers pour se porter au secours de la comtesse de Kercoz, c'est à une belle légende ferroviaire que Bécassine eut affaire.

Derrière ses airs de petit train « crachant, soufflant et geignant, sale à faire frémir », le tramway de Dinard et Bécassine auraient pu nous introduire à quelques sages réflexions sur cette belle légende ferroviaire. Mais comme il était hors de question de consacrer trop de pages à ces questions graves, les jeunes lectrices de *La Semaine de Suzette* n'en surent jamais rien...



*Illustrations extraites des Cent Métiers de Bécassine,  
par Jacqueline Rivière  
et Émile-Joseph-Porphyre Pinchon.  
Paru en 1919 dans La Semaine de Suzette  
et en album chez Hachette en 1920.*

# PARCOURS DU LIVRE VOYAGEUR

Olivier Joseph

*Le Diable dans la chaudière*

*Merci d'indiquer ici la boîte à livres*

*(commune, code postal...)*

*où vous avez emprunté cet ouvrage.*

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



## *Dans la même collection*

1. *Pedro Oro Enla Espalda, Argentine, novembre 2019*, 2020.
2. *Welcome Bienvenüe, Le Clou du spectacle, Rétrospective, Musée des Beaux-Arts de Lyon, été 2019*, 2020.
3. «*Fèque Niouws*», la collection complète, 2020.
4. *Le Poète, Poèmes nuls*, 2020.
5. *Le premier roman en Emojis*, 2020.
6. *À la Une!* (pastiche de premières pages ou couvertures de journaux et revues), 2021.
7. Collectif, *Chiennes de vies!* (biographies imaginaires), 2021.
8. Groupe alpin du Gros-Caillou, *Expédition au K2*, 2021.
9. Pierre Laurendeau, *Le cinéma n'est pas la vie*, 2021.
10. Collectif, *31 vues sur rue*, 2022.
11. Sâr Qizil Geri, *Les Dix Secrets sumériens*, 2022.
12. Pierre Laurendeau, *Qu'il est doux d'écrire une belle histoire d'amour quand la guerre est si proche*, 2022.
13. Collectif, *Yves Ledroit, alpiniste et poète*, 2022.
14. Ramón Alejandro, Armando López Salamó, *146 dessins érotiques (bilingue)*, 2022.
15. Moi, *Le Grand Livre de Moi*, 2022.
16. *Actes des Journées Oumonpo (Champcella)*, 2022.
17. *Jean-Jacques Gévaudan, peintre du désir en clair-obscur*, 2022.
18. Yak Rivaïs, *Con fetti*, 2022.
19. *48 dédicaces modèles*, 2022.
20. Pierre Laurendeau, *La Folie des bords de Loire*, 2022.
21. Collectif, *30 Nouvelles Vues sur rue*, 2022.
22. *L'Ami du Clergé* (extraits), 2023.
23. Yak Rivaïs, *Maraboudficelle*, 2023.
24. Pierre Laurendeau/Éloïse Paul, *La Frontière*, 2023.
25. Comtesse de Ségur, *Un bon petit diable (révisé)*, 2023.
26. Pierre Laurendeau, *L'horrible meurtre au petit noir*, 2023.
27. A. Doriac et G. Dujarric, *Discours modèles... (extraits)*, 2023.

28. Bingue Gépété et Pierre Laurendeau, *Parapluie, Machine à coudre et Table de dissection*, 2023.
29. Alfred Jarry, *Éléments de Pataphysique pour les néophytes*, 2023.
30. Pierre Laurendeau, *Le Passager clandestin, et autres histoires brèves*, 2023.
31. Pierre Laurendeau, *Le droit d'auteur est-il soluble dans la démocratie?* 2023.
32. Pierre Laurendeau, *Moche ou la Quête du Rabot*, 2023.
33. Pierre Charmoz, *La marmotte dans tous ses états*, 2023.
34. Collectif, *33 Nouvelles nouvelles vues sur rue*, 2024.
35. Paul Lafargue, *Le Droit à la paresse*, 2024.
36. Patrick Boutin, *Graines de Chouïa*, 2024.
37. Collectif culturel du Gros-Caillou, *Le Gros-Caillou dans tous ses états*, 2024.
38. Groupe alpin du Gros-Caillou, *Les sports de montagne aux Jeux olympiques*, 2024.
39. Pierre Charmoz, *Les Alpes pittoresques*, 2024.
40. Copilot, *Le Balai et l'Aspirateur (à la manière de Philippe Sollers)*, 2024.
41. Institut scientifique du Gros-Caillou, *La Science illustrée*, 2024.
42. Groupe alpin du Gros-Caillou, *Notes d'exploration dans les monts Znaya*, 2024.
43. P. Charmoz, Copilot, *Sous le ciel vaste et glacé*, 2024.
44. *La Sango de la Marmoto / Le Sang de la Marmotte* (traduit de l'espéranto par Sylvain Erdepoinzé), 2024.
45. Jacques Le Mineur, *Abrégé de désespéranto et autres textes*, 2024.
46. *Abolition de l'esclavage des nègres dans les colonies françaises* 2024.
47. Collectif, *Hommage à F'murrr*, 2024.
48. Waldo / Le Flâneur / Nathalie Ferrand-Stip, *Mosaïques en clin d'œil*, 2024.
49. Collectif, *29 (re)Vues sur Rue*, 2024.
50. Collectif, *Anthologie des boîtes à livres*, 2025.
51. Patrick Boutin, *Péli-Mêlo*, 2025.

52. Alain Zalmanski, *Dingbats – rébus typographiques*, 2025.
53. Sylvain R:é, *Ze Cure*, 2025.
54. *Purée, Banane et Kalachnikov*, 2025.
55. Pascal Proust, *Catalogue des modèles standards*, 2025.
56. Institut scientifique du Gros-Caillou, *La statistique, c'est élastique*, 2025.
57. Collectif, *Le Désir au féminin*, 2025.
58. Collectif, *Anthologie des boîtes à livres (volume 2)*, 2025.
59. Alain Zalmanski, *Récréations mathématiques*, 2025.
60. Jean-Paul Plantive, *Vers holorimes*, 2025.
61. BoB, *Prototypes voués aux échecs*, 2025.
62. Joël Henry, *Le Laphotex*, 2025.
63. Olivier Joseph, *Pasteur et les Alpes du Sud*, 2025.
64. *Le Carnet noir*, 2025.
65. Christophe Petchanatz, *Fragments de Journal*, 2026.
66. Patrick Boman, *Brève Histoire du Frederick et de son équipage*, 2026.
67. Pierre Laurendeau, *Les Aventuriers de Pi*, 2026.
68. Toustes et Ceux, *Petit traité de l'inclusivité-e*, 2026.
69. Sylvain R:é, *La Marmotte se rebiffe!*, 2026.
70. Olivier Joseph, *Le Diable dans la chaudière*, 2026.
71. Pierre Laurendeau, *Un refuge dans les hauteurs*, 2026.
72. Pierre Laurendeau, *Les Poinçons de John Baskerville*, 2026.

*Dans la même collection...*

Olivier Joseph

***Louis Pasteur  
et les Alpes du Sud***



**Club Samizdat**

Achévé d'imprimer  
en mars 2026  
pour le compte du Club Samizdat,  
hébergé par  
les Éditions Deleatur  
2603 route du Ponteil  
05310 Champcella  
ISBN 978 2 86807 394 5  
<https://deleatur.fr>

Dépôt légal : mars 2026

**Tirage : 100 exemplaires**

Impression UE.