

CLAUDE SIMON

LE TRAMWAY



LES ÉDITIONS DE MINUIT



L'ÉDITION ORIGINALE DE CET OUVRAGE A ÉTÉ TIRÉE À
QUATRE-VINGT-DIX-NEUF EXEMPLAIRES SUR VERGÉ
DES PAPETERIES DE VIZILLE, NUMÉROTÉS DE 1 À 99 PLUS
DIX EXEMPLAIRES HORS COMMERCE NUMÉROTÉS DE
H.-C. I À H.-C. X

à Réa, encore.

© 2001 by LES ÉDITIONS DE MINUIT
7, rue Bernard-Palissy, 75006 Paris

En application de la loi du 11 mars 1957, il est interdit de reproduire
intégralement ou partiellement le présent ouvrage sans autorisation de l'éditeur
ou du Centre français d'exploitation du droit de copie,
20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris

ISBN 2-7073-1732-2

« ... pour lui le sens d'un épisode ne se trouve pas à l'intérieur, comme d'une noix, mais à l'extérieur, et enveloppe le conte qui l'a suscité, comme une lumière suscite une vapeur... »

Joseph Conrad

« ... l'image étant le seul élément essentiel, la simplification qui consisterait à supprimer purement et simplement les personnages réels serait un perfectionnement décisif. »

Marcel Proust

Les graduations en bronze jaune et en relief dessinaient sur le cadran un arc de cercle vers lequel pointait un ergot solidaire de la manette que, pour démarrer ou prendre de la vitesse, le conducteur poussait à petits coups de sa paume ouverte, la ramenant à sa position initiale et coupant ainsi le courant lorsqu'on approchait d'un arrêt, s'affairant alors à tourner rapidement le volant de fonte situé sur la droite (semblable, en plus petit, à ces volants qui, dans les cuisines, autrefois, actionnaient la pompe du puits) et, dans un bruit de crémaillère, serrait les freins. La poignée de la manette ne conservait de son vernis initial qu'une légère trace brune, son bois depuis longtemps à nu, grisâtre, sinon même crasseux, et le conducteur se tenait debout

devant l'espèce de colonne à section ovale au haut de laquelle se trouvait ce sommaire tableau de bord.

Rester dans la cabine (par où il fallait d'ailleurs passer pour pénétrer dans le tramway) au lieu d'aller s'asseoir à l'intérieur sur les banquettes, semblait être une sorte de privilège non seulement pour mon esprit d'enfant mais aussi, à l'évidence, de ceux des deux ou trois voyageurs qui, méprisant de même les banquettes, s'y trouvaient régulièrement, non pas sans doute pénétrés comme moi de l'importance du lieu, mais, simplement, parce qu'il était permis d'y fumer, à l'exemple du conducteur apparemment taciturne – ou contraint au silence, comme en témoignait dans un franco-anglais approximatif l'inscription : « Défense de parler au wattman » qui faisait en quelque sorte de lui un personnage à la fois assez misérable, d'une caste inférieure, condamné à une muette solitude, en même temps que nimbé d'une aura de pouvoir, comme ces rois ou ces potentats de tragédies auxquels il était interdit par un sévère protocole (et parfois sous peine de mort) d'adresser directement la parole, statut (ou position – ou fonction) qu'il assumait avec gravité, l'œil toujours

fixé sur les rails qui venaient au-devant de lui, comme absorbé par le poids de sa responsabilité, se bornant aux arrêts, en attendant le coup de sonnette libérateur du receveur, de rallumer au moyen d'un briquet de fer le mégot collé à sa lèvre inférieure d'un bout du trajet à l'autre (ce qui, de la plage à la ville, demandait, arrêts compris, environ trois quarts d'heure), petit tube ventru, grisâtre, dont l'enveloppe de mince papier imbibée de salive et rendue transparente laissait entrevoir la couleur brune du tabac maladroitement enrobé, bosselé parfois, presque crevé, par quelque brin (une « bûche ») trop gros ou mal tassé.

Il me semblait voir cela, y être, me trouver parmi les deux ou trois privilégiés admis à se tenir debout dans l'étroit habitacle d'environ deux mètres sur deux pourvu qu'ils ne parlent ni ne gênent l'homme silencieux vêtu d'une chemise de flanelle grise au col sans cravate mais fermé, d'un complet fatigué, gris lui aussi, et dont le pantalon élimé tombait sur une paire d'espadrilles aux semelles de corde non pas exactement élimées mais comme moustachues, effilochées, sur lesquelles il se tenait, les pieds légèrement écartés, personnage quasi mythique à la cigarette éteinte,

à l'impassible visage, et dont les gestes – du moins à mes yeux d'enfant – semblaient avoir quelque chose d'à la fois rituel et sacré, qu'il poussât de ses petits coups de paume la manivelle des vitesses, se baissât pour actionner le volant du frein ou appuyer à coups pressés de son pied droit le champignon du timbre avertisseur lorsque le tramway s'engageait dans une courbe sans visibilité ou presque continuellement quand, une fois passé l'octroi, la motrice pénétrait dans la ville, descendait d'abord la longue pente qui menait au jardin public, longeait le mur de celui-ci, tournait sur la gauche à hauteur du monument aux morts et, suivant le boulevard du Président-Wilson, ralentissait peu à peu le long de l'Allée des Marronniers pour s'immobiliser en fin de course, presque au centre-ville, en face du cinéma à l'entrée protégée par une marquise de verre et aux aguichantes affiches qui, dans des couleurs violentes, proposaient aux éventuels spectateurs les gigantesques visages de femmes échevelées, aux têtes renversées et aux bouches ouvertes dans un cri d'épouvante ou l'appel d'un baiser.

Une quinzaine de kilomètres séparaient la plage de la ville à travers un paysage légèrement bosselé

aux pentes recouvertes de vignes, le trajet jalonné (sur la droite en venant de la mer) d'opulentes résidences dont les bâtiments datant du siècle précédent, espacés de deux ou trois kilomètres et plus ou moins cachés par les arbres de leurs parcs, offraient comme un inventaire de ce que la vanité de fortunes récemment acquises ou consolidées avait pu inspirer à leurs propriétaires ainsi qu'aux architectes qui se pliaient à leurs désirs (ou même les devançaient) à une époque où les ambitions d'une classe provinciale aisée et d'un niveau culturel moyen (s'inspirant parfois de décors médiévaux ou orientalistes d'opéras vus à Paris au cours de quelque voyage de noces) proposaient aux regards un éventail d'architectures (tours couronnées de gracieux balustres de terre cuite ou, au contraire, massives, carrées et vaguement sarrasines), d'un goût parfois discutable mais, dans l'ensemble, plaisantes, sans ostentation trop gênante (sauf l'une d'entre elles, plus récente), aux noms désuets (comme leurs meubles Louis-Philippe ou Napoléon III) et d'une naïve fraîcheur, tels « Miraflores » ou, simplement, « Les Aloès ».

Dans un sens comme dans l'autre (de la ville à la mer ou inversement) deux tramways partis cha-