

Présentation générale

Nous sommes dans un pays pauvre et sans ressources, pillé, dévégétalisé, pollué et au territoire fragmenté mais industriel. Le lieu ? Peut-être à la frontière jordano-chilienne, en tout cas en plein Tiers Monde.

On s'y déplace grâce à un excellent réseau de voies ferrées, fierté du régime. Il est géré par une compagnie privée, nommée ReFeRe, réseaux ferrés réunis. Réunis sous la férule de son directeur Alain Fraval, ingénieur diplômé. Ce réseau court, en fait, sur différents îlots, petits et grands, situés à des distances variables l'un de l'autre.

Vous êtes devant l'*Oasis*, nom officiel et flatteur, connu des gens qui y travaillent comme *Alcatraz*... C'est un des grands îlots, peut-être le plus exotique. Là comme ailleurs, on voit beaucoup de voies, beaucoup de wagons, pourtant la ReFeRe transporte peu. Elle véhicule uniquement les gens et matériaux nécessaires à son propre fonctionnement car son activité. En effet, si tant est qu'elle s'active à quelque chose, c'est à construire, réparer, modifier ses installations et son matériel roulant et glissant. Elle invente des prototypes qui ne roulent pas et fait tourner en boucle des trains pour bien montrer qu'ils peuvent rouler.

Il n'y a ni route, ni canal, ni chemin muletier : la ReFeRe a partout le monopole des transports.

L'*Oasis* regroupe actuellement plusieurs sites originaux, uniques et spéciaux. *La Montagne* qui abrite *La Mine* ; la *Petite Chimie*, *La Collerie*, et *Le Havre des Glisseurs*. Ils sont desservis par une double voie en forme de huit (parcours infiniment plus intéressant que l'ovale traditionnel).

Écoutez les explications sur chaque site. Les secrets de fabrication de cette maquette, en deux mots, sont à lire sur le document à votre disposition. Pour tout connaître de A à Z, en plus du site Internet, procurez-vous le livre *ReFeRe* d'Alain Fraval dont un exemplaire est ici en démonstration.

La Montagne, La Mine

Le train s'est enfoncé dans la montagne. Il sonne creux ce relief. En effet, le train débouche rapidement dans une vaste gare souterraine appelée La Mine. Ce nom, en souvenir des durs travaux qui y ont été exécutés. Au fond, des installations troglodytes dont les façades surplombent le quai. Les trains s'arrêtent très volontiers à ce niveau. Il y fait frais, il y fait sombre et surtout il y a du ravitaillement à grappiller. Car le plus intéressant sous ces voûtes, ce sont les cuisines. On y produit la nourriture du personnel œuvrant sur l'Oasis. Des trains spéciaux distribuent les rations, à intervalles suffisants, sur les différents lieux de travail pour éviter toute perte de temps et de concentration. Le portique, au-dessus des voies, sert à remplir rapidement les citernes de soupe.

Sur des voies parallèles, stationnent des wagons peut-être en cours de chargement, peut-être en cours de déchargement, peut-être oubliés là ou cachés dans cet endroit retiré. Il s'y passe possiblement des choses louches, regardez bien !

La solidité de la voûte n'a jamais été mise en défaut, personne n'ose toutefois y toucher. C'est une construction artificielle, comme la montagne au-dessus. On croit savoir qu'elle est faite de matériaux divers accumulés, entre tas d'ordures et terril, le tout recouvert d'une fine couche de granulats jaunes.

On sort de la Mine par des tunnels où il est absolument interdit de dérailler.

La Petite Chimie

On dira peu de choses de ce site classé Seveso XIII car la façon dont les choses s'y passent, entre matières toxiques, explosives et corrosives, ne peut être divulguée sous peine de graves ennuis. Des wagons apportent des matières liquides malodorantes, gluantes, contaminantes, peut-être parfois, un peu radioactives, délétères... d'autres leurs succèdent qui emportent des produits puants, trouants, pétants, cuisants, ionisants, foudroyants, perçants... pour des usages que seuls les spécialistes croient connaître.

Ce lieu est situé un peu à l'écart, desservi par une voie en impasse (au bout de laquelle il est prévu depuis toujours, d'installer un heurtoir). Si jamais un chimiste malhabile ou distrait y déclenche une explosion, seule une partie de l'Oasis sombrera. En revanche, le personnel présent sera éradiqué. Curieusement, un quai très fréquenté est tout proche. Il est noir de monde. Les personnels de la ReFeRe qui se pressent là y ont été attirés par la promesse de l'attribution d'un bonus pour résultats exceptionnels. Ils attendent le train distributeur avec une patience également exceptionnelle. Remarquez qu'ils n'ont pas bougé depuis le début de l'expo !

La Collerie

Comme son nom l'indique, c'est une fabrique de colle. c'est un complexe industriel compliqué et ramifié, quasi monstrueux, avec un bâtiment administratif et technique, des réacteurs, des silos, des tuyaux dans tous les sens, des réservoirs, des passerelles, des quais, des recoins, des aires de stockage et, dominant le tout, une tour verte.

Pourquoi la production de colle est-elle vitale ?

Parce qu'elle est indispensable au bon fonctionnement de la ReFeRe. En effet, tout : wagons et bâtiments, ponts et chaussées, tout est construit en un matériau, analogue à notre fibrociment, donc bourré d'amiante, qui s'appelle le concrete[®]. Celui-ci se présente sous forme de plaques assemblées par collage. La synthèse de la colle passe par un ensemble d'étapes au travers desquelles la matière première (achetée sur le marché mondial), mélangée en des proportions idoines à des adjuvants et des réactifs adéquats (trouvés sur Internet), est transformée progressivement en un produit élaboré caractérisé par ses propriétés adhésives. Ce sont les wagons de la ReFeRe qui assurent l'approvisionnement en produits chimiques, qui livrent les bidons et emportent la colle conditionnée, ainsi qu'en fin de journée, les travailleurs fatigués et poisseux. Ces ouvriers spécialisés de la ReFeRe sont stigmatisés et raillés : on les appelle les *adhérants* (avec un a) !

En dessous des bâtiments, une courte voie, accessible uniquement par glisseur, sert à l'emport des déchets, fort gluants.

Un wagon banalisé (gris) vient s'y garer discrètement.

Au-dessus de tous les bâtiments, les dépassant d'une tête, la tour pentagonale verte abrite, tout en haut les locaux de commandement et de surveillance desservis par un ascenseur à accès codé.

Pourquoi cette vigilance ?

Un, pour repérer et réprimer les tire au flanc et Deux, pour détecter tout dysfonctionnement critique : si jamais ça explosait, tout l'Oasis, ses trains, ses bâtiments civils et ferroviaires, ses occupants et ses visiteurs, tout serait encollé, englué, empégué, scotché...

Le Havre des Glisseurs

Les glisseurs ? Pour aller d'un îlot à un autre, d'une partie du réseau à une autre, les convois de la ReFeRe empruntent des engins porteurs sur coussins d'air qui glissent sans sombrer. Sont présents un petit bleu à quatre turbines et un grand vert à six éléments capable d'emporter un train entier à deux wagons. Les autres, nul ne les a jamais vu, voguent.

Entre leurs missions, les glisseurs rejoignent leur havre et se reposent. Les moteurs sont coupés : appréciez le silence ! Dans leur cale, ils sont soutenus à niveau par un système électropneumatique ingénieux, entièrement caché. Autour d'eux, on travaille, on bricole ou on regarde travailler. Des caisses de wagons, posées là, ont été reconverties en ateliers. Il traîne des tas de trucs entre eux dont l'utilité n'est pas évidente mais crée une ambiance laborieuse, presque industrielle. Les ouvriers présents font tout pour qu'on les considère occupés à la maintenance des glisseurs. Vous devez y croire : la perruque n'est pas le style de la maison, encore moins les travaux au noir ! Ce nœud ferroviaire et naval, où se croisent sans se heurter en se passant les unes au-dessus des autres des voies sur trois niveaux et les routes quasi maritimes des glisseurs, est idéal pour une zone d'activités. Celle-ci est malheureusement encombrée par une friche industrielle témoin d'un passé récent où l'on produisait sans vergogne une énergie douteuse. En effet, la centrale désaffectée demeure. On n'y touche pas. Elle n'a pas été décontaminée, ni débarrassée des installations hors d'usage que l'on aperçoit au travers de la verrière. Pour l'heure, c'est un lieu mortel mais très bien protégé par un panneau « danger nucléaire » à une entrée. Quiconque y pénétrerait malgré tout et se sentirait malade serait rayé des cadres de la ReFeRe.

Le Dépôt

L'activité trépidante et créatrice de la ReFeRe engendre des rebuts, des déchets, des chutes, des ratés... Faut les mettre quelque part, non sans les avoir soumis au tri sélectif (c'est dans le dernier Grenelle).

On les met au Dépôt, installation originale sise sur un minuscule îlot à l'écart et qui fait inmanquablement *s'abarbourler* – ou *s'areuiller*¹. Explications.

Les éléments indésirables ailleurs sont apportés dans des wagons portés sur un glisseur qui s'amarre (et se cramponne) au quai *ad hoc*. Une grue verte aspirante hisse les éléments sur la plateforme où des ouvriers experts (ils sont présentement en séminaire de mise à niveau dans le wagon-atelier) les orientent. Les petits trucs vont dans les bacs, bennes et cuves (où ils sont répartis un peu selon la couleur) tandis que les gros machins ou les bidules informes sont chargés sur la navette. Au terme d'un parcours bref, celle-ci stoppe au pied de la 2^e grue verte ; son contenu est hissé et posé sur le tas.

Et après ?

Pour ce qui est du recyclage, on a le temps. Le concrete comme le plastoc sont immarcescibles. Ce qui est inutile aujourd'hui est une mine de ça-peut-servir et les générations futures sauront les valoriser, ne serait-ce que pour faire de l'art brut.

¹ Expressions nivernaises synonymes pour dire « écarquiller les yeux ».