

Ce livre est composé avec le caractère typographique **Luciole** conçu spécifiquement pour les personnes malvoyantes par le Centre Technique Régional pour la Déficiência visuelle et le studio [typographies.fr](http://typographies.fr)

# PARIS- BRIANÇON

Du même auteur chez Voir de Près,  
éditions en grands caractères :

*Arrête avec tes mensonges*  
*Un certain Paul Darrigrand*  
*Dîner à Montréal*  
*Le Dernier Enfant*

PHILIPPE BESSON

PARIS-  
BRIANÇON

*Roman*



**VOIR DE PRÈS**

© Éditions Julliard, Paris, 2022.

© 2022, Voir de Près pour la  
présente édition.

ISBN 978-2-37828-435-0

**VOIR DE PRÈS**

6, avenue Eiffel

78424 Carrières-sur-Seine cedex

[www.voir-de-pres.fr](http://www.voir-de-pres.fr)

« La nuit je mens  
Je prends des trains à travers  
la plaine »

Alain Bashung,  
« La nuit je mens »

## *Prologue*

C'est un vendredi soir, au début du mois d'avril, quand les jours rallongent et que la douceur paraît devoir enfin s'imposer. Le long du boulevard, aux abords de la Seine, les arbres ont refleurì et les promeneurs sont revenus. Autour d'eux, des flocons virevoltent, tombés des peupliers ; on dirait de la neige au printemps.

C'est une gare, coincée entre un métro aérien et des immeubles futuristes, à la façade imposante, venue des siècles, encadrée de statues, où les vitres monumentales l'emportent sur la pierre et

reflètent le bleu pâissant du ciel. Des fumeurs et des vendeurs à la sauvette s'abritent sous une marquise à la peinture écaillée.

C'est la salle des pas perdus, où des inconnus se croisent, où une Croissanterie propose des sandwiches et des boissons à emporter, ne manquez pas la formule à 8 euros 90, tandis qu'un clochard file un coup de pied dans un distributeur de sodas et de friandises.

C'est un quai, noirci par la pollution et les années, où un échafaudage a été installé parce qu'il faut bien sauver ce qui peut l'être, et où des voyageurs pressent le pas, sans prêter attention à la verrière métal-



lique qui filtre les derniers rayons du soleil.

C'est un jour de départ en vacances, les enfants sont libérés de l'école pour deux semaines, ils s'en vont rejoindre des grands-parents, loin, une jeune femme est encombrée par un sac trop lourd qu'elle a accroché à la saignée du coude, un homme traîne une valise récalcitrante, un autre scrute fébrilement le numéro des voitures, un autre encore fume une dernière cigarette avec une sorte de lassitude, ou de tristesse, allez savoir, un couple de personnes âgées avance lentement, des contrôleurs discutent entre eux, indifférents à l'agitation.

Bientôt, le train s'élançera, pour

un voyage de plus de onze heures.  
Il va traverser la nuit française.

Pour le moment, les passagers montent à bord, joyeux, épuisés, préoccupés ou rien de tout cela. Parmi eux, certains seront morts au lever du jour.

# 1.

Le départ de l'Intercités de nuit n° 5789 est prévu à 20 h 52. Il dessert les gares de Valence, Crest, Die, Luc-en-Diois, Veynes, Gap, Chorges, Embrun, Mont-Dauphin-Guillestre, L'Argentière-les-Écrins et Briançon, son terminus, qu'il atteindra à 8 h 18.

En période normale, il compte cinq voitures mais leur nombre monte à dix pendant les vacances d'hiver, lorsque les familles et les jeunes gens rejoignent les stations de ski.

Les voitures-couchettes comportent chacune dix compartiments de six couchettes, en deuxième classe, soit soixante places en tout,

soixante lits étroits où s'étendre, où chercher le sommeil, où le trouver parfois. Elles sont décorées dans des tons bleus mais les déplacements brusques et incessants des bagages ont zébré le revêtement de traces noires et d'éraflures. Il existe des compartiments pour « dames seules » ; terminologie qu'on croirait empruntée à un autre siècle. Cela étant, cet espace dédié aux femmes évite la déconvenue de devoir se retrouver en tête à tête avec un inconnu mal intentionné. Sur chaque couchette, avant que l'accès aux trains ne soit autorisé, un agent de nettoyage a disposé une couette, un oreiller et une petite bouteille d'eau, ainsi qu'une boîte de

confort, sous cellophane, contenant une lingette, des bouchons d'oreille et des mouchoirs. Deux systèmes de fermeture des portes assurent la tranquillité des usagers : un verrou et un mécanisme d'entrebâillement.

Dans les voitures-services, trois compartiments ont été remplacés par un garage à vélos – signe que l'époque a changé –, un espace réservé au personnel de bord et un coin détente, où des conversations se tiennent jusqu'à pas d'heure, entre insomniaques, sur tout et n'importe quoi, l'essentiel étant de passer le temps.

Enfin, les voitures-sièges proposent des fauteuils inclinables à quarante-cinq degrés afin de faci-

liter le repos des voyageurs. Pour des raisons de sécurité, de faibles veilleuses restent allumées en permanence. Quand la nuit est noire, on jurerait des balises.

L'Intercités peut accueillir jusqu'à deux cent soixante-quinze passagers mais ce soir, ils sont à peine la moitié à avoir acheté un billet. Le train de nuit ne séduit plus guère.

Pourtant, il a connu son heure de gloire. Qui ne se souvient de l'Orient-Express, du Train Bleu, de la Flèche d'or ? Rien que les noms nous transportaient. Même sans les avoir jamais empruntées, on imaginait sans peine des berlines profilées trouant l'obscurité, traversant la vieille Europe, et on avait vu dans

les magazines les photos des cabines en bois d'acajou, des banquettes rouge bordel, des serveurs en habit, on pouvait rêver de se réveiller sur la Riviera ou à Venise.

La réalité était plus prosaïque ; comme souvent. À côté de ces vaisseaux de luxe, les convois modestes, les omnibus, les tortillards étaient la règle mais qu'importe, on pouvait aussi trouver du plaisir à tanguer sur des rails au beau milieu de la nuit comme on flotte sur une mer sombre, à passer d'un wagon à l'autre en ouvrant des soufflets pour enjamber un attelage mouvant, à slalomer entre des garçons jouant aux cartes assis par terre et des militaires rentrant de gar-