

# Le rail comme train de vie

par Franck Michel



Le train change la vie, la supprime parfois. Le 11 mars 2004, à Madrid, le train renoue de manière sinistre avec la mort, le tout sur fond de conjoncture internationale morbide. Dans cet article, ne serait-ce que pour " changer d'air " sinon de vie, nous allons évoquer la vie du rail comme train de vie. Nous laisserons la mort, un peu du moins, sur le bas-côté... Autant de voyages en train que de tranches de vie. Le train, disait Victor Hugo, est une " bête véritable et prodigieuse ", projetant tout le long de son parcours " une fiente de charbons ardents et une urine d'eau bouillante ".

La révolution ferroviaire est en marche et, en 1830, trois ans après la première ligne ouverte en France, Saint-Etienne est relié à Lyon par voie de chemin de fer au son des lourdes locomotives à vapeur. Dès sa naissance au cœur du XIXe siècle, le chemin de fer est venu concurrencer la diligence, la voiture, puis ensuite l'automobile. Le rail fait rapidement de l'ombre à la route. La route de l'époque. Son succès annonce alors le déclin évident de la diligence et de la batellerie. Le rail prime sur les autres moyens de se déplacer sur la terre et sur l'eau. Le train est aussi à l'origine du développement touristique en Europe, avec ses itinéraires, ses hôtels et ses auberges, ses guides, ses recettes et ses soucis. Et si les routes sont de nos jours plus encombrées, plus embouteillées que jamais, et sont incontestablement le domaine privilégié des quatre roues motorisées, le train maintient tant bien que mal le cap : en 2003, à la veille des grands départs, la gare Montparnasse voit tout de même transiter plus de 300.000 voyageurs par jour. Le train est surtout considéré, à juste titre, comme un moyen de transport plus sûr. Effectivement, notamment sur le " Vieux continent " où le transport ferroviaire a vu le jour, le nombre de victimes sur rail reste bien en dessous des 40.000 tués officiellement recensés sur les routes européennes.

Paul Morand a recours à la métaphore de l'apiculture pour évoquer le train et ses usagers : " Dans ces ruches oblongues à ouverture étroite que sont les wagons, l'essaim des voyageurs entre et sort en bourdonnant. Il a suffi, comme le veulent les apiculteurs, de faire retentir l'airain autour de la ruche pour que les abeilles des gares viennent de tous les coins de la campagne se fixer dans ces retraites préparées par la SNCF, et en tapisser les alvéoles " (Morand, 1994 : 89). Nombreux sont les voyageurs qui ont entrepris un long périple en train car celui-ci fascine et possède sa propre magie du mouvement. Partir à l'aventure en chemin de fer est à la fois prestigieux et banal, tout dépend de la durée et de la destination choisies.

Des trains mythiques ont fait rêver tous les voyageurs : Transsibérien, Orient-Express, en Inde ou en Chine, en Ethiopie ou dans les Andes, au cœur des Alpes ou du Massif Central (Géo, 2003). Le mythe du chemin de fer,

sorte de Far West à soi, s'alimente également de la lecture des textes pionniers ou mythiques, comme l'évoque Jacques Meunier : " J'ai longtemps rêvé des trente-six ponts et des quatre-vingt-six tunnels du Chihuahua-Pacific Railway. Ce n'était pas seulement une lubie ferroviaire puisque s'y associaient d'anciennes lectures : Les Tarahumaras d'Antonin Artaud, Mexico insurgé de John Reed et les romans et nouvelles du fantomatique B. Traven, dont Le Trésor de la Sierra Madre " (Meunier, 1994 : 115). Il se trouve que j'ai également pris ce train assez fabuleux, en 1987, mais, il est vrai, sans avoir lu au préalable d'écrits à son sujet et sans avoir vérifié le nombre de ponts et de tunnels traversés en chemin. Ce train El Pacifico relie la ville de Chihuahua à la petite bourgade Los Mochis en bordure de l'Océan Pacifique, franchit la Sierra Madre et parcourt au total près d'un millier de kilomètres. Cette promenade ferroviaire aurait été absolument splendide si elle n'avait pas, quelques heures avant le départ, été partiellement gâchée par un Texan en vadrouille à Chihuahua qui avait malencontreusement croisé mon chemin dans un bar de la ville. Alors que j'apprenais la mort de plusieurs Mexicains clandestins asphyxiés dans un train transfrontalier, ce triste sire, mais banal et odieux personnage, expliqua avec son bon accent gringo ou yankee (c'est selon) que " les Latinos n'avaient qu'à payer leur billet comme tout le monde " . . . Pour éviter le grabuge, je sortis du bar en compagnie de quelques Mexicains à la recherche d'un lieu plus fréquentable. A cette époque aussi, j'ai pu constater - via la route - le dispositif répressif et matériel entre les deux frontières, notamment entre El Paso et Ciudad Juarez. Cette dernière ville, violente à l'excès où même " le diable a peur de vivre " selon l'expression du journaliste-romancier Patrick Bard, a connu depuis la fin des années 1990 une série d'assassinats de femmes sans précédent (entre 1994 et 2004, plus de 400 femmes, de modestes ouvrières pour la plupart, assassinées, et beaucoup d'autres disparues), une situation chaotique qui ajoute encore à la difficulté de vivre " humainement " sur cette frontière (Bard, 2002). Les murs et les barbelés, ici ou là, s'élèvent à plus de trois mètres de hauteur, n'empêchant pas d'y voir des Mexicains - surtout des jeunes - s'agripper derrière les grilles tels des fauves en cage. La logique de migration internationale du travail se distingue nettement de celle du nomadisme de loisir, réservée à une minorité privilégiée, surtout lorsque le travailleur clandestin côtoie le touriste en goguette avec son visa en bonne et due forme ! L'intense mobilité des biens et des marchandises entre les deux frontières ne peut minorer le fossé économique et social entre les deux rives, les deux mondes. Et ces sempiternels murs de la honte préservent un ordre libéral établi, autrement vacillant. Comme le constate également Laurent Favet, dans une étude sur les migrations entre le Mexique et les Etats-Unis, et à propos du renforcement de la frontière transnationale : " Jusqu'au milieu des années 1990, une paroi métallique de 3 à 4 mètres de haut séparait les deux pays dans le secteur Tijuana-San Diego. La loi étasunienne sur l'immigration de 1996 a prévu la construction d'une double paroi de piliers en acier et béton. L'espace entre les deux parois sera réservé à la circulation des véhicules de la patrouille migratoire " (Favet, 2003 : 65). De quoi inspirer aujourd'hui Ariel Sharon et ses sbires pour boucler les territoires palestiniens . . . Ce qui est ici vrai pour le pointage des routes l'est également pour les voies ferrées, il s'agit d'abord pour les diverses autorités de contrôler le passage des frontières. Mais, même une fois franchi le mur, l'El Dorado n'est pour le clandestin latino-américain que rarement au rendez-vous. Ainsi, chaque année, des dizaines de candidats à l'exil meurent déshydratés sur les routes poussiéreuses du désert de l'Arizona. Et, en juin 2000, un révérend de Tucson a créé l'association Humane Borders - " Frontières humaines " - pour venir en aide aux clandestins en installant des stations d'eau sur le parcours des fuyards : " la première citerne a été posée en mars 2001. Une vingtaine d'autres ont suivi, en Arizona mais aussi en Californie " (Télérama, 7 août 2002). Une goutte d'eau dans le désert de misère des émigrants, et la solution in fine ne sera pas humanitaire mais politique. Quand ? L'économie américaine a bien trop besoin de cette main d'œuvre bon marché pour voir aboutir une solution rapide dans ce sens . . .

L'histoire montre que voyager à bord d'un train n'a pas toujours été une partie de plaisir : les convois qui circulaient en plein cœur du XXe siècle, de Drancy à Auschwitz ou de Moscou à Vladivostok, transportaient tel du bétail en partance pour l'abattoir, des déportés Untermenschen et des déportés Refuzniks. Au bout du tunnel, la fin fut toujours proche, dans le camp de concentration nazi tout comme au Goulag soviétique. Des deux, on ne revenait que rarement. Le voyage en train est heureusement, pour ceux qui peuvent se le permettre, autre chose qu'un incessant harcèlement aux frontières ou aux gares, un périple contraint aboutissant à une confiscation de son identité. Le voyage en train est et reste en effet, pour une poignée de privilégiés à l'échelle de la démographie planétaire, un indéniable et formidable vecteur de découvertes. Voilà près d'un siècle, l'ouverture de la ligne entre Grenoble et la Côte d'Azur permettait de faire connaître, aux premiers touristes, les Alpes et la Provence. Le train s'avère pour beaucoup de voyageurs une découverte de l'autre dans un décor de l'ailleurs. Même pour les beatniks, volontairement fauchés, le train est un lieu d'évasion. Dans Le vagabond solitaire, recueil de morceaux choisis d'écrits sur la route, le train et l'errance, Jack Kerouac tente de marcher sur les pas d'un autre vagabond célèbre : Walt Whitman. L'attente du train est l'occasion de " reboire ", la désinvolture plus que l'impertinence de Kerouac et de son compagnon de route Deni apparaissant plus grande que grandiose : " Et Deni fait : 'Kerouac, ça veut dire que nous avons une heure à attendre, près des voies, dans le froid et le brouillard de la nuit, le prochain train pour L.A. - On a pas besoin de s'en faire, dis-je, nous avons de la bière, non ?' et Deni part à la pêche de son ouvre-boîtes " (Kerouac, 1969 : 35).

Philippe Mélul, grand connaisseur du rail puisque il doit l'essentiel de sa carrière à la SNCF, opte pour un tour du monde en train : 52.000 km et 1200 heures sur les rails. Comme le signale Mélul avec ses anecdotes, voyager en train c'est voyager au cœur des sociétés qu'on traverse, c'est voir des paysages et des personnes sans cesse renouvelés, c'est aussi le moment propice à toutes les jonctions - l'auteur a connu sa femme en Argentine au cours du périple - et le train est un voyage mouvementé qui rend possible bien des expériences, des découvertes, des passions (Mélul, 1999). Pour Philippe Mélul, et pour beaucoup d'autres, le train a changé la vie et ouvert l'esprit. N'est-ce pas ce qu'on attend d'abord d'un voyage, de tout déplacement vers l'ailleurs ? Le train est un mode de transport qui rend le voyage plus humain, et parfois la vie plus agréable : " J'ai senti pour la première fois toute la douceur de vivre, dans une cabine du Nord-Express, entre Wirballen et Pskow ", se souvient Valéry Larbaud, cité en ouverture d'un beau-livre entièrement consacré au " goût du voyage " et à l'histoire des trains (Caracalla, 2001 : 5). En 1983, Paul Theroux décide de partager la vie quotidienne des Britanniques en allant à leur rencontre grâce aux petits trains régionaux qui sillonnent la campagne. Ses observations privilégient avec bonheur la réalité à l'angélisme, et l'écrivain-voyageur s'avoue choqué par l'ennui rencontré dans les villes, la médiocrité ambiante, la résignation des habitants, et la montée de la pauvreté qui est le signe évident d'un déclin annoncé (Theroux, 2001) ! La lenteur du voyage en chemin de fer permet parfois de s'arrêter aux questions essentielles qui taraudent nos sociétés...



Les trains sont les halls de gare de l'aventure humaine, ils sont les ponts reliant des non-lieux, une voie de transit sur une voie ferrée. Le train est l'un des derniers lieux où la convivialité et l'intimité se nouent, se dénouent sur fond de passions, de l'amour et du voyage. De l'amour du voyage aussi. Le roman à succès d'Agatha Christie, *Le crime de l'Orient-Express*, porté à l'écran par Sydney Lumet (1974), montre que même parmi les classes les plus bourgeoises, l'aventure - ici un meurtre - est parfois au bout de la voie : une seule victime pour de nombreux protagonistes et une longue enquête ! C'est un peu l'inverse de ce qui se déroule dans les pays pauvres où les trains bondés - à l'intérieur, sur les côtés ou sur le toit - sont la norme, bien loin de toute norme de sécurité. En cas de souci, et d'aventure tragique en quelque sorte, les victimes sont rapidement nombreuses. Une fois encore, le tourisme manifeste sa distinction, avec depuis quelques années la remise en service du prestigieux appendice colonial et asiatique de l'Orient-Express : le train de luxe reliant Bangkok à Singapour, à petite vitesse mais à grand prix. Le train reste un mode de transport particulièrement propice à la rencontre. Pour tous, ou presque ! Les trains transportent des passagers de tous bords. Wagons populaires et cabines luxueuses n'ont pas que les tarifs qui les distinguent les uns des autres : c'est une histoire de classe où la lutte éponyme, aujourd'hui dépassée, paraît bien absente... Par exemple en Chine, où l'écrivain Gao Xingjian se souvient que " les trains qui parcourent ce pays sont bondés, de jour comme de nuit. Dans la moindre gare, on se presse pour monter, on se presse pour descendre. Les gens se hâtent, sans que l'on sache pourquoi. Je ne peux m'empêcher de transformer de Li Bai : 'Voyager est plus difficile que de monter aux cieux'. Seuls les étrangers munis de devises et les soi-disant dirigeants qui voyagent aux frais de l'Etat dans les wagons-couchettes de première classe peuvent goûter un peu au plaisir du voyage. Moi, je dois calculer combien de temps je vais pouvoir continuer ce périple avec le peu d'argent qui me reste " (Gao Xingjian, 2000 : 527-528). Désormais, les moyens justifient la classe...

Grâce aux " chemins de fer ", la géopolitique suscite également bien d'étranges vocations amicales. Je garde notamment en mémoire mon périple de Pékin à Moscou via l'un des transsibériens. Ayant acheté mon billet pour une bouchée de pain à Pékin dans une ambiance survoltée, je partageai ma couchette entre deux compartiments,

l'un rempli d'occupants russes et polonais, l'autre de voyageurs chinois. Je parvint encore à revoir à la baisse le tarif de mon ticket de transport en acceptant de prendre dans mes bagages quelques anoraks achetés par l'un de mes trafiquants-compagnons polonais de compartiment. Le tableau social du wagon était fidèle à l'image des nations en bout de course idéologique de leurs occupants : les Russes et Polonais avaient songé, avant le départ, à se fournir plusieurs caisses de vodka, les Chinois quant à eux n'avaient pas oublié l'alcool de riz. Autour de la boisson, la compétition entre les deux compartiments vira rapidement, l'ivresse aidant, à la rencontre entre deux cultures mais aussi entre deux mondes communistes en pleine déconfiture. Le tout sur fond de misère que seule la boisson peut à certains moments faire oublier. A peine arrivé en gare de Harbin, au nord de l'empire du Milieu, Gorbatchev annonça la mort dans l'âme la fin de l'Union soviétique et à mon arrivée à Moscou, le paysage d'ensemble était apocalyptique, le nouvel an approchait mais personne n'était certain de voir la nouvelle année arriver sous le nouveau joug eltsinien du capitalisme salvateur ! Mon réveillon, je l'ai passé quelque part en Pologne, dans le train, avant d'arriver à Berlin sous les pétards mouillés. Mais avant d'en arriver là, mon périple ferroviaire fut à la fois excitant et rude. Durant la semaine de trajet, au cœur de l'hiver russe et notamment en longeant le beau lac Baïkal sous la neige, la contrebande battait son plein - dans le train tout comme durant les arrêts aux gares - et surtout la nourriture était réduite au strict minimum, le personnel ayant tout vendu au marché noir avant de quitter le sol chinois. Au menu quotidien, soupe maigre avec beaucoup d'eau et croûtons de pain trempés dans la vodka. Gare au voyageur distrait qui avait oublié de faire quelques provisions avant de monter à bord, sept jours ne sont pas sept heures de trajet.

En Asie orientale ou en Amérique dite " latine ", j'ai emprunté quelques trains fabuleux qui ouvrent les sens en même temps que l'horizon : " Train de la Réunification ", voie politique autant qu'économique qui relie Hanoï à Saïgon en quelques trente heures de pur bonheur ; train considéré comme le plus haut du monde dans les Andes, en un périple qui traverse des paysages à couper le souffle ; trains indiens, pakistanais, thaïlandais, chinois ou javanais, fourmillant de monde et d'activité, qui ne peuvent que combler de bonheur le voyageur curieux, observateur et participant du monde qui l'entoure... La vie et la survie dans les trains confèrent parfois à de vrais marchés ambulants, aussi passionnants, pratiques que débordants de vie, un vrai bazar mobile. Un Railway Bazaar dont Paul Thérout (1987), l'écrivain par excellence de l'aventure ferroviaire, n'a cessé de prouver la richesse et la ferveur. Les trains sont d'abord des lieux de vie capables d'accueillir tous les trains de vie. Parfois, la réouverture des liaisons ferroviaires symbolise le réchauffement des relations diplomatiques, comme entre Inde et Pakistan en janvier 2004 : la ligne reliant Lahore (Pakistan) à Amritsar (Inde) est même surnommée " le train de l'amour " ! Si la paix est enfin sur les rails, tant mieux !

Toujours en Asie, l'apaisement des relations birmano-thaïlandaises a également pris la voie du rail : en 2003, le Premier ministre thaïlandais, Thaksin Shinawatra, a confié son souhait de reconstruire le " chemin de fer de la mort ", cette ligne immortalisée par le 7e art avec Le pont de la rivière Kwai (1957), et construite par les prisonniers de guerre britanniques détenus par les forces d'occupation japonaises pendant la Seconde Guerre mondiale. La guerre n'est plus militaire, elle est devenue économique : commerce et tourisme avant tout ! Soit, mais la paix relative peut aussi y gagner, même si cela ne mettra pas fin à la dictature birmane... Dans cette même région, partant en train de Lopburi en Thaïlande en direction du nord, Charles Nicholl évoque les classiques désagréments du voyage qui gâchent tant de séjours aux Occidentaux habitués à vivre douillettement. Surtout la chaleur moite, celle qu'on redoute ici et qu'on apprivoise là-bas : " Dès que le train s'immobilisa, on ressentit à nouveau la chaleur, mais c'était alors la douce chaleur enivrante du soir et non cette chaleur de plomb qui vous accable pendant la journée. C'est un moment que les Thaïlandais adorent, lorsque les lumières continuent de briller, qu'il fait assez frais pour se promener en flânant et que l'essentiel, c'est-à-dire le sanuk, la possibilité de se payer du bon temps, semble définitivement assuré " (Nicholl, 1992 : 14-15). C'est ainsi que l'on rencontre dans les trains bondés d'Asie des Occidentaux en train de geindre - sinon de se plaindre sans arrêt - à côté d'autochtones en train de vivre et de rire, bref de profiter de ces moments de bonheur qui font oublier le dur labeur quotidien. Deux mondes se rencontrent mais ne vivent pas la même histoire. La train-train des uns et des autres ne suit pas la même direction. Certains regrettent l'ancien temps. Un tantinet nostalgique, Pierre Sansot dénote l'évolution du rail : " Les TGV ne recrachent rien de leur substance : ce que fut une sorte d'engrais, de fumier ferroviaire. Leurs voyageurs se montrent indifférents aux abords de leurs trajets. De surcroît, ces trains par ailleurs agréables traversent une nature vierge, éternelle pucelle qui jamais ne connut les émois et les tressaillements et les hululements des anciens trains " (Sansot, 2000 : 85-86). La voie du TGV est l'autoroute du rail, et le succès de ce train de l'ère de la vitesse apparaît de nos jours incontestable : 200.000 " voyageurs " empruntent le TGV tous les jours ; et le 28 novembre 2003, le milliardième voyageur est monté anonymement à bord !



De l'auto au train et inversement. Le ferroutage, s'il ne s'impose pas dans notre culture avant tout automobile, peut prendre ailleurs de drôles d'apparences : en Bolivie, par exemple, par une sorte de mystérieux auto-stop payant à bord de voitures neuves disposées sur des wagons de frets... En 1988, je voyage ainsi entre Santa Cruz et Cochabamba, en voiture, certes, mais sur des rails. Des voitures japonaises flambant neuves - avec encore les housses de protection en plastique - accueillent des voyageurs plus ou moins clandestins et invisibles, même si l'organisation est rondement menée : cinq dollars US par personne pour le trajet reliant Santa Cruz à Cochabamba, le train de marchandises s'arrêtant environ 5 kilomètres avant la gare centrale du terminus afin que les passagers puissent s'envoler dans la nature. En train et en voiture, un voyage riche en émotions et en rencontres car les voitures (destinées à la vente) sont presque toutes occupées prématurément ! En France, le transport fer-route traîne lamentablement, en raison des lobbies routiers, puissants et intransigeants. C'est pourtant là - ironiquement peut-être - un exemple à suivre, ou tout au moins à méditer ! Métro et RER sont également des routes urbaines d'un genre particulier. Ils proposent une sorte de ballet d'explorations souterraines ou en surface à bord d'étranges trains roulants d'où rentrent et sortent en permanence une foule aussi composite que pressée. Ces transports en commun connaissent une affluence record tout en réduisant au strict minimum la communication humaine : trop de monde invite à se taire. Ces moyens de transports, plutôt que de communications, possèdent leurs rites et leurs rythmes, et l'humanité malgré tout ressurgit au détour d'une rame, comme l'ont fort bien raconté Marc Augé dans Un ethnologue dans le métro et François Maspero avec Les passagers du Roissy-Express. Un train peut non seulement en cacher un autre, mais il peut aussi être différent : prendre le métro parisien n'a rien à voir avec un train de campagne, et l'affluence de la ligne Porte de Clignancourt-Porte d'Orléans contraste avec la tranquillité du parcours vosgien reliant par exemple Munster à Breitenbach. D'ailleurs, les usagers diffèrent presque autant que les paysages traversés et, s'il arrive qu'un même usager fréquente un jour le métro à Paris et le lendemain le train des Vosges, la règle générale n'est pas tellement à la mixité des publics voyageurs.

Chacun voyage autour de chez lui un peu comme chacun resterait chez lui s'il le pouvait. Le train est un espace collectif où le respect de son voisin est un gage de bon voyage. Et les portables qui sonnent en permanence sont une atteinte au bien-être des voyageurs et des autres transportés, mais de nos jours l'individualisme-roi piétine du haut de son piédestal le sens - civique ou non - de la communauté de tous les voyageurs. Espace de tranquillité, lorsque cela s'avère possible, le séjour en train ou même en métro est un appel à la lecture. Souvent rapide dans le transport urbain - des quotidiens tels 20 mn ou Métro ont même été créés pour contenter un lectorat aussi pressé d'arriver que de s'informer -, cette lecture est plus apaisée dans les longs trajets en train. Certains, sans aucune gêne, se croient déjà au bureau et s'installent dans le train - notamment dans les TGV - pour travailler avec leurs portables (téléphone et ordinateur) en faisant comme s'ils étaient seuls au monde. A cet égoïsme de saison s'oppose le désir de rencontre chez d'autres qui préféreront discuter, s'amuser, flirter, etc. Vivre plutôt que travailler. Bref, appel à la lecture, au travail, à la rencontre, les transports en commun convoquent également le passé, avec un attrait particulier pour le calme et la lenteur. En fait l'inverse de ce que proposent tous les jours les progrès technologiques et la course de vitesse de la Machine contre l'Homme. Ce retour au passé, teinté de douce nostalgie, n'en est pas moins efficace et rentable. Comme le tramway par exemple qui, de Rio à Bombay, en passant par Prague, Lisbonne, Nantes ou Strasbourg, a permis de transporter des personnes tout en redonnant aux villes une atmosphère plus humaine. Métro, train, tram, les différences sont notables, mais le rail propose à la fois un confort et une sécurité aux voyageurs que le transport routier ne peut que lui envier. Hors périodes de grèves, la vie du rail semble plus sûre et plus vivante que celle de la route mais, individualisme oblige, l'auto répond davantage aux supposés besoins de notre société et aux désirs de ceux qui l'habitent et se déplacent dans ses paysages. Le malentendu paraît immuable. En changeant de voie on change de voyage, et le train est l'autre voie du voyage. De la voie ferrée à la vie du rail, l'arpenteur des chemins de fer s'impose nécessairement un train de vie pas comme les autres !

## Références bibliographiques

Bard P., *La Frontière*, Paris, Seuil, 2002.

Favet L., *Les territoires de la mobilité. Migration et communautés transnationales entre le Mexique et les Etats-Unis*, Paris, CNRS, 2003.

Gao Xingjian, *La montagne de l'âme*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, 2000 (1990).

*Géo*, " Trains : l'invitation aux voyages " (dossier), Paris, n°HS, automne 2003.

Kerouac J., *Le vagabond solitaire*, Paris, Gallimard, 1969 (1960).

Mélul P., *Le tour du monde en train*, Paris, Le Cherche Midi éditeur, 1999.

Meunier J., *Voyages sans alibi*, Paris, Flammarion, 1994.

Morand P., *Le voyage*, Monaco, Ed. du Rocher, 1994 (1927).

Nicholl C., *Zones frontières (Thaïlande et Birmanie)*, Paris, Payot, 1992 (1988).

Sansot P., *Chemin aux vents*, Paris, Payot, 2000.

Theéroux P., *Railway Bazaar*, Paris, Grasset, 1987.

Théroux P., *Voyage excentrique et ferroviaire autour du Royaume-Uni*, Paris, Grasset, 2001.

**Note** : Cet article reprend partiellement un extrait de mon ouvrage *Voyage au bout de la route* publié aux éditions de l'Aube en 2004.



