



Emmanuel Bove

BÉCON  
-LES-  
BRUYÈRES

1927

*édité par la  
bibliothèque numérique romande  
[ebooks-bnrr.com](http://ebooks-bnrr.com)*

---

## Table des matières

---

I .....	3
II .....	12
III .....	19
IV .....	27
V .....	34
VI .....	39
VII.....	48
Ce livre numérique.....	53

*À monsieur Eugène Coulon*

# I

Le billet de chemin de fer que l'on prend pour aller à Bécon-les-Bruyères est semblable à celui que l'on prend pour se rendre dans n'importe quelle ville. Il est de ce format adopté une fois pour toutes en France. Le retour est marqué de ce même « R » rouge que celui de Marseille. Les mêmes recommandations sont au verso. Il fait songer aux gouverneurs qui ont la puissance de donner à un papier la valeur qu'ils désirent, simplement en faisant imprimer un chiffre, et, par enchaînement, aux formalités administratives qui ne diffèrent pas quand il s'agit de percevoir un franc ou un million.

Il n'est que le ticket de papier ordinaire, d'un format inhabituel, que remet le contrôleur au voyageur sans billet après l'avoir validé d'une signature aussi inutile que celle d'un prospectus, qui paraisse assorti au voyage de Bécon-les-Bruyères.

De même qu'il n'existe plus de bons enfants rue des Bons-Enfants, ni de lilas à la Closerie, ni de calvaire place du Calvaire, de même il ne fleurit

plus de bruyères à Bécon-les-Bruyères. Ceux qui ne sont pas morts, des personnages officiels qui, en 1891, inaugurèrent la gare et des premiers joueurs de football dont les culottes courtes tombaient jusqu'aux genoux, se rappellent peut-être les terrains incultes où elles poussaient, les quelques cheminées d'usines perdues au milieu d'espaces libres, et les baraques de planches qui n'avaient pas encore les inclinaisons découvertes pendant la guerre. En retournant aujourd'hui en ces lieux, ils chercheraient vainement les drapeaux et les lampions, ou le vestiaire et les buts de leurs souvenirs. Bien qu'ils fussent alors adultes, les rues leur sembleraient plus petites. Bécon-les-Bruyères a grandi sans eux. La ville a eu du mal, comme le boute-en-train assagi, à se faire prendre au sérieux. Les témoins de son passé la gênent. Aussi les accueille-t-elle avec froideur, dans une gare semblable aux autres gares. Au hasard d'une promenade ils retrouveraient pourtant quelques bruyères, désormais aussi peu nombreuses pour donner un nom à une cité que le bouquet de lilas d'une étrangère à une closerie. Des maisons de quatre à huit étages recouvrent les champs où elles fleurirent. Comme construites sur des jardins, sur des emplacements historiques, sur des terrains qui,

au moment où l'on creusa les fondations, révélèrent des pièces de monnaie, des ossements et des statuettes, elles portent sur leur façade cette expression des hommes qui ont fait souffrir d'autres hommes et dont la situation repose sur le renoncement de leurs amis. Leur immobilité est plus grande. Les habitants aux fenêtres, la fumée s'échappant des cheminées, les rideaux volant au-dehors ne les animent point. Elles pèsent de tout leur poids sur les bruyères comme les monuments funéraires sur la chair sans défense des morts. Et si, pour une raison d'alignement, l'un de ces immeubles était démoli et que de nouvelles bruyères poussassent à cet endroit, il semblerait à l'étranger que ce fussent elles, et non celles qui ne sont plus, qui incitèrent les Béconnais, au temps où la poste et les papiers à en-tête n'existaient pas, à embellir leur village d'un nom de fleur, cela dans le seul but de plaire puisque l'autre Bécon de France est trop loin pour être confondu avec celui-ci. Il semblerait aussi à cet étranger que les bruyères naissent ici comme le houblon dans le Nord ou les oliviers sur les côtes de la Méditerranée, que c'est la densité du sol qui ait déterminé cette appellation et non, ce qui est plus aimable, le hasard d'une floraison.

\*  
\* \*

Bécon-les-Bruyères existe à peine. La gare qui porte pourtant son nom printanier prévient le voyageur, dès le quai, qu'en sortant à droite il se trouvera côté Asnières, à gauche côté Courbevoie. Il est donc nécessaire, avant de parler de cette ville, de tirer à soi tout ce qui lui appartient, ainsi que ces personnes qui rassemblent les objets qui leur appartiennent avant de les compter. L'enchevêtrement des communes de banlieue empêche d'avoir cette manie. Aucun accident de terrain, aucune de ces rivières qui suivent le bord des départements ne les sépare. Il y a tant de maisons que l'on pense être dans un vallon alors que l'on se trouve sur une colline. Des rues simplement plus droites et plus larges que les autres servent de frontières. On passe d'une commune à l'autre sans s'en rendre compte. On a déjà atteint Suresnes alors que l'on croyait se promener dans Bécon côté Courbevoie.

En écrivant, je ne peux m'empêcher de songer à ce village encore plus irréel que Bécon, dont le nom teinté de vulgarité est frère de celui-ci, à ce

village qui a été le sujet de tant de plaisanteries si peu drôles qu'il est un peu désagréable de le citer, à Fouilly-les-Oies. Pendant vingt ans, il n'est pas un des conscrits des cinq plus grandes villes de France qui n'ait prononcé ce nom. Ainsi que les mots rapportés de la guerre, il a été répété par les femmes et les parents. Mais il n'évoque déjà plus le fouillis et les oies d'un hameau perdu. Le même oubli est tombé sur lui, qui n'existe pas que sur Bécon. Car Bécon-les-Bruyères, comme Montélimar et Carpentras ont failli le faire, a connu la célébrité d'un mot d'esprit. Il fut un temps où les collégiens, les commis voyageurs, les gendarmes, les étrangers comparaient tous les villages incommodes et malpropres à Bécon. C'était le temps où les grandes personnes savaient, elles aussi, combien de millions d'habitants avaient les capitales et la Russie ; le temps paisible où les statistiques allaient en montant, où l'on s'intéressait à la façon dont chaque peuple exécutait ses condamnés à mort, où la géographie avait pris une importance telle que, dans les atlas, chaque pays avait une carte différente pour ses villes, pour ses cours d'eau, pour ses montagnes, pour ses produits, pour ses races, pour ses départements, où seul l'almanach suisse Pestalozzi citait avec exactitude la

progression des exportations, le chiffre de la population de son pays fier de l'altitude de ses montagnes et confiant à la pensée qu'elles seraient toujours les plus hautes d'Europe. Les enfants s'imaginaient qu'un jour les campagnes n'existeraient plus à cause de l'extension des villes. Le cent à l'heure, les usines modèles qui ne cessaient pas de travailler au moment où les excursionnistes les visitaient, les transatlantiques en miniature des agences maritimes, imités parfaitement mais dont les lits des cabines n'avaient point de draps, les premières poupées mécaniques dont les mêmes gestes, aux devantures des pharmacies, recommençaient si vite que l'on restait avec l'espoir d'une autre fin, les avions à élastique dont les roues ne servaient pas à l'atterrissage étaient dans les esprits. Il y avait même des comètes dans le ciel. Les derniers perfectionnements apportés aux télescopes étaient expliqués dans les magazines. La ligne la plus rapide du monde était Paris-Boulogne. Des revues scientifiques paraissaient tous les mois. Des aigles attaquaient les avions, des requins les scaphandriers. La maquette du tunnel sous la Manche était prête. C'était l'Angleterre qui s'opposait à la construction de celui-ci.



Bécon-les-Bruyères naquit alors. Il fallait à la possibilité proche du tour du monde en quatre-vingts jours, aux horizons larges, aux cités tentaculaires un contrepoids. On s'habitua à dire : « Il a beaucoup voyagé : il vient de Bécon-les-Bruyères. C'est un Parisien de Bécon-les-Bruyères. » Cela devenait une rengaine semblable à : « Et ta sœur ? » mais sans ces réponses toutes prêtes qui donnaient successivement le beau rôle à l'un et l'autre des interlocuteurs, car c'est à prononcer la dernière réplique que tendent de nombreuses gens.

\*

\* \*

Comme devant une personne dont on vous a dit qu'elle est drôle, et avec laquelle on demeure subitement seul à parler sérieusement après que l'ami qui vous l'a présentée est parti, on est saisi, en arrivant à Bécon-les-Bruyères, de ce sentiment qui veut que, du moment que les choses existent, elles cessent d'être amusantes.

Bécon-les-Bruyères tant de fois prononcé, tant de fois sujet de plaisanteries apparaît tout d'un coup aussi grave que Belfort. Les panneaux de la

gare, les bandes de papier collées sur les verres des lanternes, les enseignes des magasins, où figure le nom de la ville, ne provoquent aucun sourire. Les cheminots, les voyageurs et les ménagères ne les remarquent même pas. Ils ont oublié qu'ils habitent ce Bécon-les-Bruyères qui, avec les ans, a acquis l'état d'esprit du personnage porteur d'un nom ridicule et qui, toute sa vie, a entendu la même plaisanterie souvent poussée à une brutalité, au point que plusieurs fois il a songé à demander dans quel ministère il faut se rendre pour faire supprimer légalement une ou deux syllabes de son nom. Bécon-les-Bruyères cesse d'appartenir à l'imagination. On n'a plus la force d'entraîner dans le ridicule tous ces gens qui ont des soucis et des joies, toutes ces maisons dont les portes et les fenêtres s'ouvrent comme ailleurs, tous ces commerçants qui obéissent à la loi de l'offre et de la demande. On se sent devenir faible et petit, comme ces groupes d'amis qui, après s'être rendus dans un endroit pour en rire, ne risquent aucune des plaisanteries qu'ils avaient projetées et ne retrouvent leur esprit que le lendemain quand, de nouveau, ils se réunissent.

En s'éloignant de la gare, comme aucune enseigne, aucun signe ne rappelle l'endroit où l'on se

trouve, on marche en se répétant : « Je suis cependant à Bécon-les-Bruyères. » Tout est normal. Alors que l'on s'attendait à quelque chose, les immeubles ont des murs et des cheminées, les rues des trottoirs, les gens que l'on rencontre les mêmes vêtements que ceux de la ville que l'on quitte. Rien de différent ne retient l'attention.

Comme si l'on était arrivé par la route, il faudrait arrêter les passants qui portent un uniforme pour leur poser des questions, acheter des gâteaux secs pour lire sur le sac l'adresse de l'épicier. Il faudrait entrer dans les maisons et y lire, à tous les étages, les mêmes papiers, les mêmes factures pour se reconnaître.

## II

Les mœurs de Bécon-les-Bruyères sont plus douces que celles de Paris. Il eût été incompréhensible qu'aucun intermédiaire n'existât entre la complaisance des campagnes et la rudesse des villes. Ce n'est pas la politesse provinciale. Les Béconnais, avec un sens des nuances qui paraît inexplicable, ont tous sur les lèvres l'injure parisienne toute prête ainsi que la phrase aimable des campagnes. Ils ne se font pas rétribuer ces petits services qui sont si difficiles à estimer. Les fournisseurs livrent à l'heure promise. Comme les grands magasins, ils font faire à leur voiture lourdement chargée de longs détours pour déposer à votre porte un paquet. Quand vous demandez où se trouve une rue, on ne vous y accompagne pas mais on vous suit des yeux jusqu'au premier tournant ; quand vous demandez du feu, on ne vous donne point d'allumettes, mais on ne vous quitte que lorsque votre pipe est bien allumée.

La population de Bécon-les-Bruyères ne ressemble pas à celle d'une ville isolée. Elle n'a ni

préoccupations ni amour-propre locaux. Elle serait indifférente à la célébrité de l'un des siens, à moins qu'il ne fût le plus grand de tous. On a beau se promener dans tous les sens, on ne rencontre pas une statue. Il n'y a point de mairie, ni d'hôpital, ni de cimetière. Il semble que, comme dans une principauté, les habitants, chacun à leur tour, balaient les rues, assurent l'ordre et réparent les conduites d'eau. C'est durant toute l'année comme les jours de neige à la campagne, lorsque chacun dégage sa porte.

Pendant un mois, tous les dimanches, les boulangeries vendirent une quantité plus grande de flan. Ce fut le dessert favori des Béconnais jusqu'à ce que le cœur à la crème, puis les bananes vinrent le remplacer. On retrouve ainsi, à Bécon-les-Bruyères, avec quelques jours de retard, les manies passagères et secrètes des arrondissements de Paris que des statistiques, si on s'amusaient à les faire, révéleraient.

Il est en effet amusant de parler aux vendeurs et d'apprendre par exemple qu'au mois de mai ils ont vendu plus de paires de gants qu'au mois d'octobre de l'année précédente, d'apprendre encore que le quartier des Ternes a consommé dans la

première semaine de juillet plus de cerises que celui de l'École militaire.

\*

\* \*

À des époques mystérieuses qui ne semblent répondre à aucune fête connue, quelques forains viennent s'installer devant la gare qu'ils devinent être le centre de la ville. C'est toujours une chose qui étonne que l'étranger sache découvrir le centre d'une ville. On dirait d'une réussite trop rapide et insolente. Les loteries, en dressant du premier coup leur baraque à l'endroit le plus animé, cela sans avoir marqué le pas sur une place déserte ni s'être fourvoyées dans quelque faubourg, défient le petit commerçant et font naître, dans la brume de son esprit, cette constatation qu'il fait souvent que l'honnêteté ne sert de rien. Ce n'est que le provisoire de leur stationnement, apparaissant à l'observation de cette loi du commerce qui exige que deux boutiques semblables ne voisinent point, qui le reconforte.

À peine arrivés, les forains se ravitaillent dans les plus grands magasins, parlent, comme le voya-

geur, à la personne détestée de la ville, demandent si l'eau est potable et passent indifféremment dans tous les camps.

Les loteries sont côte à côte, entourées d'Arabes qui veulent gagner un kilo de sucre. On pense, en regardant les balançoires, à ce qui arriverait si l'une d'elles se décrochait. Devant la gare, deux manèges minuscules (poussés par leurs propriétaires, qui marchent sur le sol même de la place, à des endroits qui n'ont pas été faits à cette fin, une barre de cuivre par exemple, le flanc d'un cheval qu'aucun enfant n'a enfourché) exécutent à chaque voyage le même nombre de tours, si exactement que le cheval jaune s'arrête toujours en face de la rue Nationale, et cela au son d'un piano mécanique à musique perforée.

La T.C.R.P., à ces moments de l'année, est obligée de déplacer le terminus de cette ligne d'autobus Place Contrescarpe-Gare de Bécon dont l'établissement a été si long à cause des heures d'affluence difficiles à situer, ce qui se fait sans peine puisqu'il n'y a, à ce terminus, ni guérite ni employés, et qu'il suffit d'accrocher à un autre bec de gaz une petite enseigne en celluloïd.

Mais quand il arrive que les foires de Bécon-les-Bruyères coïncident avec celles du Trône ou de Neuilly, les mêmes baraques pourtant viennent s'installer sur la place de la Gare. Séparées de leurs sœurs des grandes fêtes, elles ont cet air des compétitions de second plan et des employés nommés directeurs pour les vacances. On devine que ce serait manquer de délicatesse que de parler des foires concurrentes à ces forains qui, avant de s'approcher de vous, disparaissent derrière la toile de fond de leur baraque. Ils ont des raisons si profondes de faire bande à part que l'on n'oserait pas plus leur poser de questions qu'à l'inconnu qui se promènerait deux heures dans la même rue. Ce sont peut-être les esprits indépendants qui n'aiment point la foule, ou bien les ambitieux qui préfèrent jouer un rôle ici que de passer inaperçus là.

\*

\* \*

Souvent des musiciens ambulants viennent de Paris. Ce ne sont pas toujours les mêmes. Pourtant, comme si dans un journal corporatif tel en-



droit était désigné comme favorable aux concerts en plein air, ils s'installent toujours sur la gauche de la place. Celui qui n'arrive qu'avec sa voix est joyeux. Porteurs de mandolines et d'accordéons, les autres, qui ne peuvent, au cas où des agents interviendraient, se mêler à la foule, parlent peu. À l'arrivée de chaque train ils recommencent le même refrain, cependant que les Béconnais, qui ont mille excuses pour arriver en retard, le reprennent en sourdine.

De nombreuses corporations venues de Paris visitent ainsi la banlieue. On s'imaginerait que ce dût être le contraire, à cause des souvenirs de vacances où les paysans portaient au bourg le beurre et les œufs. Les petites voitures de mercerie ou d'articles de Paris, les placiers, les garçons de café envahissent chaque matin ce Bécon-les-Bruyères qui, comme les villes sur les lignes maritimes, se plaint que le poisson mette si longtemps à lui parvenir.

Parfois, un taxi le traverse. Il fait songer à ceux que l'on a vus dans des cités plus lointaines et qui vous ont paru suspects. Comme ces derniers il transporte un voyageur étrange, assis sur le bord de la banquette, qui guette par les portières. Un

parent mort ; un rendez-vous d'affaires ; cinq minutes de retard faisant manquer un héritage ; un attentat projeté ; une fuite après un vol. On ne sait. Le chauffeur est excusé de ne pas connaître le chemin le plus court. Sans provisions, sans couvertures supplémentaires, pactisant avec son client qui l'invite à boire à tous les carrefours, il parcourt des rues inconnues, se dirige vers une autre ville, en n'osant se retourner trop souvent pour regarder son client.

### III

Il est des gens qui travaillent à Bécon-les-Bruyères et déjeunent à Paris. Tous ceux qui font le contraire songent à ces fameuses mutations de la guerre, à cet espoir irréalisable de changer sa situation avec celle d'un autre à qui elle conviendrait mieux, à la personne charitable qui vous sauverait si elle vous connaissait mais qui cesse d'exister dès qu'on lui parle, à tout ce qu'il y aurait de bonheur sans l'impossibilité de joindre ce qui devrait être joint. Ils songent aussi à la jeune femme qui aimerait un vieux monsieur, au vieux monsieur qui ne peut la rencontrer, aux entreprises où il manque justement un directeur, aux parties de cartes où il manque un joueur, aux villages qui leur plairaient, à l'homme qui serait leur ami.

La gare Saint-Lazare, que les Béconnais voient à un bout de la ligne, est trop lourde pour Bécon-les-Bruyères qu'ils placent à l'autre extrémité et paraît, à cause de cela, tirer cette localité à soi, si bien que d'aller à Paris semble toujours plus court que d'aller à Bécon.

Les voyageurs de banlieue connaissent la gare Saint-Lazare dans tous ses recoins. Ils connaissent le bureau des réclamations, celui où l'on délivre les cartes d'abonnement, les unes avec photo, les autres plus communes, avec de simples coupons. Les premières donnent droit à autant de voyages que l'on désire dans le trimestre, ce qui a fait naître chez leur propriétaire le goût des cartes. Une carte qui ouvre devant soi toutes les portes, c'est une joie de la posséder. On finit même par ne plus la montrer, par s'exercer à passer avec hauteur devant les employés, certain que l'on est d'avoir le dernier mot, par s'imaginer que l'on n'a pas de carte, que ce n'est que son attitude qui intimide les contrôleurs, par en désirer d'autres, une pour les théâtres ou, ce qui est plus facile, pour tous les cinémas d'un même consortium, une pour les autobus et, si c'était possible, pour les taxis, les bureaux de tabac, les restaurants.

En descendant du train électrique, sous le hall de la gare Saint-Lazare, les Béconnais se sentent encore chez eux. Les kiosques où l'on vend des jouets, des cigarettes, des articles de Paris, des oranges, des cerceaux qui prennent peu de place parce qu'on les accroche au-dehors, les fleuristes qui vendent leurs bouquets surtout à midi moins le

quart, avant que les invités à déjeuner prennent leur train, le buffet à deux issues, à la porte duquel la direction de la compagnie de l'Ouest-État n'a mis aucun employé, non par oubli, mais parce qu'elle aime à fermer les yeux, le repasseur à la minute dont les machines, comme celles des inventions nouvelles, sont visibles à travers des glaces, les portefaix dont quelques-uns sont fragiles, l'hôtel Terminus qui tourne le dos à la gare leur sont familiers. De retour chez eux, ils gardent de tout cela un certain goût. Une gare est plus proche du progrès que tout autre endroit. D'avoir assisté plusieurs fois aux embouteillages causés, place du Havre, par les manifestations communistes, d'être passé, les jours de grève, aux carrefours où se massaient les gardes républicains, d'avoir entendu crier le départ des trains par un haut-parleur, de vivre des journées dont les heures sont toutes de la même longueur fait naître, dans l'esprit des Béconnais, des ambitions. Ils ne veulent point de l'intimité de leur cité. Alors que les habitants de Commercy mangent tous des madeleines, ceux de Chamonix du miel, que les jeunes filles de Valenciennes sont vêtues de dentelles, que les Bordelais ne boivent que du vin de Bordeaux, les Béconnais, eux, ne se servent point du savon

Y... fabriqué dans leur ville. Seuls quelques vieillards, qui, lorsqu'ils vont à Paris, ne prennent que les trains vides de dix heures du matin, entretiennent des relations de petite ville. Le soir, ils jouent à la manille dans la brasserie de la rue Nationale sans se soucier des jeunes mariés qui, pour ne pas faire le café, sont descendus le boire après le dîner. Ils possèdent, sur les terrains qu'ils se refusent à vendre, de petites bicoques où ils rangent des outils et réparent leur mobilier. Ils sont à la fois retraités, ouvriers et paysans. Selon que les fleurs ou l'arbre fruitier de leur jardin poussent bien ou mal, ils savent si les récoltes de la France sont bonnes ou mauvaises.

\*

\* \*

Les horaires, avec leurs côtés Bécon-Saint-Lazare et Saint-Lazare-Bécon, sont collés sur les glaces de tous les magasins ou distribués comme prime, ainsi que des sachets parfumés. Dans la hâte de trouver son train, on ne sait jamais, avant quelques secondes de réflexion, s'il faut les lire au recto ou au verso. Ils sont si pleins d'heures qu'ils

semblent inexacts comme si, vers la fin de la journée, les trains ne marcheraient plus que mêlés les uns aux autres ainsi que les tramways après un encombrement. Ils rappellent pourtant, aux instants de bonne humeur, d'autres horaires semblables, ceux des funiculaires, ceux des bateaux sur les lacs, ceux de la même excursion qui a lieu plusieurs fois par jour.

Chaque Béconnais possède un de ces horaires peu digne d'être mêlé aux papiers d'identité, dont il connaît par cœur le premier et le dernier train. Celui-ci part de Saint-Lazare à minuit quarante pour permettre aux voyageurs qui aiment à s'attarder ou à se restaurer après le théâtre de rentrer chez eux, cela à cause d'une sollicitude officielle de quelque directeur marié que l'on imagine habitant la banlieue, rentrant tard lui aussi, et donnant l'ordre de reculer l'heure du dernier train.

Ce genre de sollicitude amène à parler de toutes ces décisions prises en vue d'améliorer le sort du public et fait songer à ces chefs de service, à ces conseillers municipaux, à ces préfets qui, par des mesures heureuses, ne perfectionnent qu'un point de la vie quotidienne. On sent alors le contraste qui existe entre les petites améliorations et tout ce

qu'il a fallu de démarches, de patience, de formalités pour les faire accepter. On sent que dans le public il se trouve justement des gens qui sont cause de ces retards. Serré dans le train électrique, on les cherche des yeux. Et parfois l'on devine, à un regard posé sur soi, que l'on est soupçonné d'être un de ceux-là. Qu'il faille ainsi surmonter tant de difficultés pour modifier un détail quelconque contribue à donner aux Béconnais une idée de la grandeur du monde qui les poursuit jusque dans leur demeure, les hante parfois la nuit et laisse sur leur visage une expression plus rêveuse que celle d'un Parisien.

Ils ont, comme les soldats, conscience du nombre. Ils sentent que c'est parce qu'il y a trop d'hommes sur la terre que tout est difficile à arranger. De côtoyer journellement plusieurs milliers de personnes leur donne une connaissance telle des difficultés que surmontent les pouvoirs publics pour organiser les choses les plus simples qu'ils leur sont plus indulgents. Ils comprennent, mieux que l'habitant des villes ou des campagnes, la tâche de ceux qui ne doivent adopter que des mesures qui plaisent à tous. Celles-ci sont multiples. Parfois les Béconnais, lorsqu'ils ont le temps, s'amuse à les énumérer. Les guichets des lignes



de banlieue ne ferment jamais, même aux heures creuses. Les trains sont affichés électriquement depuis un mois. Le signal de départ n'est donné que lorsque la grille d'accès au quai est tirée. Des cabines téléphoniques ont été aménagées à cinquante mètres les unes des autres. Des flèches indiquent les sorties, les entrées, les consignes, les salles d'attente. L'intérêt du public domine tout. C'est dans les gares que les journaux du soir arrivent d'abord. Les lignes d'autobus et de métro convergent vers elles. Une sorte de lien, aussi ténu que celui qui attache tous les possesseurs d'un billet d'une même tombola, unit les Béconnais lorsque, le soir, mêlés aux Versaillais et aux Courbevoisiens, ils attendent ensemble leur train à la gare Saint-Lazare. Du ciel, semble-t-il, les lampes à arc éclairent les voies. Malgré la fumée, les sifflements, le vacarme, une buée légère semblable à celle qui flotte en été, sur les fleuves, vole au fond de la gare. Avant que le train s'immobilise complètement, les voyageurs cherchent à deviner où s'arrêteront les portes. Ils sont seuls avec eux-mêmes, sauf ces quelques-uns qui prennent tout ce qui les entoure au sérieux et que la moindre anicroche trouble. Car il en est qui, de faire partie de cette foule pour laquelle tant de bienveillantes me-

sures sont prises, se sentent personnellement honorés, ainsi que ces soldats de la visite d'un général faite à leur régiment. Ils ont conscience que, de toutes parts, on s'efforce de leur faciliter la vie. Et quand ils quittent le secteur des protections officielles pour rentrer chez eux, seuls en face du peu qu'ils possèdent, ou pour se perdre dans les rues, ils se sentent un instant, au moment de la transition, désemparés.

## IV

Le Béconnais aime discrètement sa ville. Il en parle peu, ainsi que d'un fils bouffon un père sérieux. La tendresse qu'il porte à son pays, il la dissimule. La poésie que prête le temps aux choses près desquelles on a vécu et dont on ne saurait se libérer même si l'objet, des années plus tard, apparaît peu digne de soi, les souvenirs, de savoir comment était le terrain sur lequel une grande maison est bâtie, quel magasin précédait tel autre, ont fait naître dans le cœur des vieux Béconnais un amour qu'ils n'avouent pas, dont ils se défendent, mais qui perce aux jours des innovations et des décisions heureuses de la municipalité de Courbevoie.

La pluie qui tombe dans les rues grises, le bruit des trains et leur fumée (car il est encore des trains à vapeur, leur suppression n'étant envisagée que pour 1931, ce qui fait songer à toutes ces améliorations à venir que l'on attend sans y penser pour qu'elles arrivent plus vite), la boue légère qui re-

couvre les trottoirs, les rues désertes n'altèrent en rien leur amour.

Il est dans chaque ville un endroit qui, pour des raisons mystérieuses (ces mêmes raisons que le passant découvre lorsqu'il remarque, de temps en temps, qu'un café est désert alors que celui qui se trouve en face est plein, et auxquelles il pense parfois avec une telle intensité qu'il arrive plus vite chez lui), devient une sorte de promenade, le lieu de rendez-vous, cela simplement à cause de sa disposition au midi, de quelques terrasses de café, d'une maison dépassant l'alignement.

À Bécon-les-Bruyères, cet endroit, qui s'appelle le passage des Lions à Genève, le port à Marseille ou les quinze mètres du cours Saint-Louis, la place du Marché à Troyes, n'existe pas. Le voyageur habitué à le découvrir le jour même en toute ville, qui ne peut se plaire avant, qui habite justement l'hôtel le plus proche de lui, pourrait en désespoir de cause se rabattre sur le commencement de l'avenue Gallieni qui, donnant sur la place de la Gare égayée par deux cafés, est la voie la plus passante de la ville. Mais en quelque autre lieu que l'on se trouve, on est comme dans l'une de ces rues perdues où l'on cherche une adresse. Le jeune homme

taciturne qui a rêvé d'une route abritée pour se rendre à l'auberge ensoleillée d'un village ne trouverait à Bécon que poussière et boue. Les terrasses sont trop étroites pour que l'on s'y sente à l'abri. Les rues trop longues et désertes mènent vers d'autres rues aussi longues et aussi désertes, bordées de pavillons, de maisons en construction, de terrains à vendre. Quand une place enfin vous délivre de ces voies interminables et vous fait espérer un centre proche, elle est clôturée de murs et de palissades de chantiers. Aucune statue ne se dresse au milieu. Elle n'existe que parce qu'il faut ménager des espaces libres au cas où cette banlieue deviendrait aussi peuplée que Paris.

Puisqu'il faut des années pour s'habituer à des noms propres qui ne sont pas en même temps des noms familiers, il semble que ce soit dans une ville de rêve que l'on s'avance quand, pas consacrées par une longue présence dans les annuaires et les calepins, les rues s'appellent Madiraa, Ozin ou Dobelé. Pourtant il en est qui s'appellent Gallieni, Tintoret, de la Sablière, Édith Cavell. Celles-ci ont l'air d'appartenir à de grandes villes et l'on s'y sent moins perdu. Le règlement de la préfecture qui veut que les rues soient numérotées dans le sens du cours du fleuve est observé. Mais comme on ne

sait dans quel sens coule la Seine, c'est tout à coup au numéro 200 d'une avenue que l'on se trouve, alors qu'on pensait être à sa naissance.

\*

\* \*

La gare, au bout de laquelle il reste du terrain pour les agrandissements futurs ainsi que de l'étoffe ourlée au bas des robes des fillettes, est le centre de Bécon-les-Bruyères. Elle donne accès, par ses côtés Asnières et Courbevoie, à deux places désolées où voisinent toutes les boutiques de la ville et où, à six heures du soir, s'attendent les Béconnais venus par des trains différents.

Il est dans chaque ville une rue qui, bien qu'elle ne soit pas la plus importante et qu'elle ne mène nulle part, revient plus souvent sur toutes les lèvres. Elle s'appelle à Bécon : rue du Tintoret, sans que l'on puisse savoir pourquoi. Elle part justement de l'une de ces places, entre deux cafés semblables dont l'un est naturellement moins fréquenté que l'autre, et qui, les jours de fête nationale, sont réunis par-dessus la chaussée à l'aide de banderoles tricolores et de ces mêmes réclames

pour apéritifs interdites à Paris. Elle meurt cent mètres plus loin dans un dédale misérable et aéré. L'air est le seul luxe de cette banlieue. À mesure que l'on s'éloigne, les chambres meublées affichées dans les boulangeries demeurent toujours à trois minutes de la gare. Le jeune sportif qui veut avoir la distance dans le regard contemple chaque matin cette rue du Tintoret. Un garage y est installé, sans verrières parce qu'il occupe le rez-de-chaussée d'un immeuble. En face se trouve une agence de location en appartement, signalée par des pancartes mieux écrites que celles des boulangeries et par des photographies de villas, exposées dans une fenêtre ordinaire transformée en devanture.

Car il est des Parisiens qui viennent à Bécon-les-Bruyères avec l'espoir de trouver un appartement et qui, sans prendre garde aux papillons qui recouvrent les murs, parfois même les endroits où il est défendu d'afficher, se dirigent tout droit vers elle, prévenus par un panneau de publicité qu'ils ont aperçu du train s'ils étaient assis à la gauche de leur compartiment. Tous les inconvénients de la banlieue, ils les ont éliminés par des raisonnements. La brièveté du trajet les a mis de bonne humeur. « C'est une légende, les ennuis de la ban-

lieue. Après tout, l'air est meilleur ici qu'à Paris. Bécon est sur un plateau. On n'a mis que neuf minutes pour venir. » Ils entrent dans l'agence. On les prie de s'asseoir à côté du plan de Bécon-les-Bruyères qui n'existe pas imprimé et qu'un commis-architecte a tracé et peint, à côté d'une pile de cartes de visite commerciales qui n'ont jamais été séparées les unes des autres.

Quand on s'est entendus pour visiter un appartement, le propriétaire de l'agence remet sa clef à un commerçant voisin afin qu'il la donne à sa femme quand elle rentrera et conduit ses clients : « Bientôt, il ne passera plus de trains à vapeur, dit-il. La voie sera électrifiée. Nous sommes à neuf minutes de Saint-Lazare. C'est aussi pratique pour ceux qui travaillent dans le centre que les quartiers sud de Paris. On a tort de s'imaginer que la banlieue est mal desservie. Vous avez des trains toutes les trois minutes aux heures d'affluence. D'ailleurs Paris se déplace vers l'ouest. »

Il est à Bécon-les-Bruyères des terrains à vendre depuis sept francs le mètre. Sur certains d'entre eux, des maisons s'élèvent lentement. Quand elles sont terminées, des Béconnais mal logés regrettent de n'avoir pas retenu un appartement alors qu'il



était encore temps. Ils s'accusent d'imprévoyance. Ils en viennent à penser qu'il en sera toujours ainsi dans leur vie, qu'ils ne sauront jamais être heureux.

## V

Tous les trains de Versailles et des Vallées ne s'arrêtent pas à Bécon-les-Bruyères. Les voyageurs qu'ils transportent ont l'impression que les Béconnais arrivent en retard en les voyant sur les quais en train de lire leur journal. Ils éprouvent, à cette supposition, un sentiment de contentement. Ils sont si nombreux à le ressentir qu'il semble, une seconde, que c'est ce sentiment lui-même qui passe sur la voie.

Les Béconnais redoutent chaque jour la panne d'électricité. Elle joue un rôle important dans leur vie. Elle est continuellement suspendue au-dessus de leur tête. Fort heureusement, elle est aussi rare que la mort d'un camarade, mais aussi tragique.

C'est une supposition que font quotidiennement les habitants de Bécon, que celle d'une mort retardant le trafic. Ils se demandent chaque fois si, en ce cas, le service serait interrompu et combien de temps il faudrait pour qu'il reprît normalement. Comme le spectateur qui croit n'avoir point de chance dans la vie et qui pense que, justement

parce qu'il se rend au théâtre, la vedette sera malade, il est des Béconnais qui supposent que, du seul fait qu'ils prennent le train, il arrivera quelque chose.

La panne est leur épouvantail. Car ils vont tous au théâtre. Les préparatifs, les calculs, les repas pris avant la tombée de la nuit, tout cela fait surgir devant eux cette panne qui s'opposerait à leur plaisir avec la violence d'une catastrophe ou d'un deuil appris au moment de partir.

\*

\* \*

La gare de Bécon-les-Bruyères sans chef de gare, sans gare de marchandises, et les huit voies qui vont jusqu'à Paris séparent Asnières et Courbevoie comme un fleuve. Un tunnel fétide, au lieu de la passerelle désirée par tous les habitants, relie les deux communes. Il fait songer aux petites villes où il n'y a qu'un pont et où, pour approcher la jeune fille aperçue sur l'autre berge, il faut crier si votre voix est belle, lui faire signe de marcher comme vous dans la même direction jusqu'au moment où, à cause d'une maison trempant dans le fleuve ou

d'un bateau amarré qui dépasse trop le niveau de l'eau, on la perd de vue. On ralentit alors pour ne pas arriver le premier à l'espace libre, de peur que dans l'absence on ne pense qu'elle ait disparu. On se retrouve pourtant avec quelques mètres d'écart comme quand, avec un ami, on a parié qu'un chemin est plus court qu'un autre.

Bécon-les-Bruyères est donc partagé en deux, ainsi que ces coupes d'hommes sans organes mâles sur les planches d'anatomie et ces œufs de carton qu'il faut ouvrir pour savoir laquelle des deux moitiés est le couvercle. Cette séparation faite, il ne reste plus que d'un côté Asnières, de l'autre Courbevoie, si bien que les lettres adressées simplement à Bécon-les-Bruyères arrivent au hasard dans l'une des deux postes.

Comme quand on débouche sur une vaste place, on aperçoit en sortant de la gare de Bécon, par une porte qui, pour tant de voyageurs, s'ouvre et se ferme ainsi que celle d'un magasin, un ciel plus large où les avions et les oiseaux demeurent presque aussi longtemps qu'à la campagne et où ils deviennent si petits que l'on s'arrête pour ne pas les perdre de vue. Semblable au dôme d'une cou-

pole, lorsqu'on a monté l'escalier, ce ciel penche. Il penche vers Paris que l'on sent plus bas.

Il est des endroits autour des grandes villes où, lorsque l'on s'y promène, on ne peut s'empêcher de penser que si la révolution éclatait ils resteraient aussi paisibles. Ils sont si déserts et si lointains qu'une insurrection perdrait presque tous ses membres avant d'y arriver, à moins que le chef ne donnât des ordres précis et ne fixât, par exemple, le rassemblement de ses troupes en l'un de ces endroits. Et le Béconnais se rassure en pensant à tous les quartiers, à toutes les villes de banlieue qui existent, et finit par se convaincre que la probabilité d'une marche sur Bécon-les-Bruyères est plus petite que un dix millième. Il faudrait vraiment une grande malchance pour que justement l'émeute se dirigeât sur sa cité. C'est presque impossible. On le devine d'ailleurs aux rideaux légers des villas, aux étalages des magasins, à la grille fragile de la succursale du Crédit lyonnais, au visage serein de ces bijoutiers, les mêmes qui, dans les rues désertes, font que l'on se demande comment ils vivent.

Mais en supposant que la révolution éclatât dans le reste de la France et que Bécon-les-Bruyères fût isolé, il apparaîtrait tout de suite qu'une grande fra-

**ternité unirait tous les habitants, qu'ils formeraient aussitôt des ligues, des groupements de défense, qu'ils mettraient, jusqu'au retour des temps meilleurs, leurs biens en commun.**

## VI

Bécon-les-Bruyères n'a point d'environs. À l'endroit où ils devraient commencer, on se trouve dans une autre commune semblable à celle que l'on quitte et dont la rue principale, qu'empruntent ces tramways trop vieux pour Paris, conduit sur la place centrale d'une autre ville et s'arrête, faute de rails, devant une mairie que seuls un drapeau et des tableaux grillagés signalent à l'attention. C'est chaque fois un sujet d'étonnement que les édifices publics soient plus modestes que les maisons privées. Instinctivement, on désirerait que ce fût le contraire, que le plus beau château fût l'hôtel de ville.

Ces artères principales de banlieue, jalonnées de poteaux télégraphiques sur lesquels des afficheurs amateurs collent des annonces avec un timbre pour leur propre compte, des afficheurs professionnels des réclames jaunes pour achats de bijoux, semblent interminables quand on les suit à pied. Les maisons basses dont les habitants ont l'air de s'y être installés parce qu'elles étaient

abandonnées, les jardins dont les feuillages prennent la poussière comme des visières, les usines de deux cents ouvriers se succèdent sans égayer la route. Tout est clôturé, même les terrains les plus vagues. Comme dans les rues de Paris, aucune borne kilométrique ne permet de s'amuser à compter ses pas. De distance en distance, un réverbère dont le pied sert d'armoire aux cantonniers fait songer à l'allumeur qui ne peut en allumer qu'une douzaine, une boîte aux lettres à celles qui n'inspirent pas confiance et où l'on craint que les lettres ne demeurent une semaine avant de partir. Soudain, alors que l'on vient de parcourir deux ou trois kilomètres entre des murs couverts de tessons, pris dans le ciment comme des pierres dans la glace, entre des grilles au travers desquelles jamais personne n'a caressé une bête, apparaît une guérite toute neuve destinée à abriter les gens qui attendent un tramway. Un plan sous verre de la banlieue y est fixé à l'intérieur. Aucune arabesque modern style ne l'alourdit. Elle est droite, propre, pratique. Puis une ville inconnue surgit. Elle possède sa gare que les trains de Bécon-les-Bruyères ne traversent pas. Elle a d'autres magasins, un oculiste, un rétameur, une triperie. On devine brusquement qu'elle est mieux ravitaillée en fruits,



mais moins bien en légumes. Comme ces vendeurs qui sur les marchés tentent d'écouler un arrivage d'oranges ou de fleurs, les commerçants de ces villes de banlieue, qui, à cause du transport, se sont trop approvisionnés d'une denrée, la recommandent durant des jours.

\*

\* \*

La Seine est à six minutes de la gare de Bécon-les-Bruyères. Ses berges ont vieilli. Elles ont cinquante ans, elles qui n'eussent pas dû avoir plus d'âge que les campagnes. Elles sont du temps des guinguettes, des parties de canot et des fritures. Les chalets des sociétés d'aviron de la Basse-Seine ou d'Enghien bordent le fleuve à un endroit qui fut champêtre. Un pont métallique sur lequel passent tous les trains les couvre maintenant de son ombre froide. Leurs murs, faits d'un ciment dont la teinte imite celle des rochers et de troncs d'arbres qui ont encore leur écorce, gardent pourtant un air rustique. Le dimanche, quand les portes à deux battants sont ouvertes, on s'aperçoit que les fenêtres de ces chalets sont fausses, que le rez-de-chaussée

n'est qu'une vaste remise où sont suspendus par ordre de grandeur, les uns au-dessus des autres, les canots des adhérents. Puis ce sont plus loin des maisonnettes entourées de jardinets, à la grille desquelles le système de sonnette est si rudimentaire qu'il semble avoir été posé par des enfants. Des chambres meublées, avec facilité de faire la cuisine, sont à louer. C'est cette fois à quatre ou six minutes de la gare qu'elles se trouvent, mais cela à la condition de connaître ces chemins de traverse qui disparaissent un à un à chaque nouvelle construction, sans que les propriétaires doublent les horaires indiqués.

En longeant les bords de la Seine, l'attention se porte sur tout ce qu'elle charrie. À voir les corps des bêtes mortes échouées sur les berges rocailleuses, à côté de ces sacs mystérieux, soigneusement fermés, qui n'ont plus de teinte, qui contiennent on ne sait quoi, que personne n'ose ouvrir, même les agents cyclistes, une sorte de lumière éclaire la politique du chien crevé. Ce qui jusqu'alors n'avait semblé qu'une image prend tout à coup une signification profonde. Les chiens morts qui suivent le fil de l'eau existent vraiment, mais d'une autre manière que la foudre qui tombe sur un arbre.

À cause de la force d'attraction, des morceaux de bois, de l'écume, des parties d'objets que l'on ne reconstitue point, des boîtes de fer-blanc, au fond desquelles est resté un peu d'air, flottent autour des péniches amarrées. Sur l'autre rive, l'usine Hotchkiss éveille des souvenirs de mitrailleuses, et de cet après-guerre où les industriels, afin d'utiliser leur matériel, modifiaient si peu de chose à leurs fraiseuses et à leurs tours pour qu'ils fissent, au lieu d'obus et de canons, des automobiles et des machines agricoles. Plus loin, devant l'usine à gaz si haute qu'elle dissimule les gazomètres, qui mieux que les cheminées satisferaient le désir de connaître ce qui se fabrique là, des chalands sont immobiles au pied de sortes de toboggans d'où glisse ce même mâchefer que les soldats en occupation allaient chercher dans la banlieue de Mayence, pour faire une piste cendrée destinée aux championnats de corps d'armée. Plus loin encore, d'autres chalands chargés de ferraille attendent qu'on les décharge. Cela semble aussi incompréhensible qu'ils soient utilisés au transport de vieilles poutrelles, d'escaliers de fer tordu, de tôle ondulée, de chaudières rongées par la rouille que ces trains qui barrent parfois durant une heure les passages à niveau à celui du sable ou des pierres.

Dans l'enchevêtrement de cette ferraille, on reconnaît des wagons que l'on n'imaginait pas devoir être transportables, des châssis dont les trous réservés aux boulons sont vides, des signaux, des carcasses de baraque, des chevaux de frise, des fils télégraphiques liant tout cela, des machines agricoles qui furent neuves, huilées, livrées avec soin, dont les poignées furent enveloppées de papier, qui eurent une valeur sur les catalogues. Les formes multiples et compliquées de cette ferraille, le cercle des roues, les pas de vis, la ligne droite d'un levier n'ont pas plus de valeur que celle du minerai sortant de la terre. Toutes ces machines emmêlées les unes aux autres ne sont plus que du fer brut que l'on vend au kilo. Les gens qui en connaissent le prix doivent être étranges. Alors qu'aux jours de repos peu de chose rappelle aux fonctionnaires leur profession, eux ne peuvent sans doute pas se promener sans estimer les balustrades, les réverbères et les ponts de fer. Quand une statue de bronze ou le triton d'un bassin disparaît, c'est dans leur corporation que la police cherche le voleur. On se demande, devant ces tonnes de ferraille, comme devant la hotte d'un chiffonnier, ce que cela peut bien valoir. On passe par tous les prix ; on les compare à ceux des objets de première nécessi-

té ; on s'interroge pour savoir si cinq kilos de plomb valent une cravate. Il vous apparaît que c'est un monde mystérieux que celui où tombent toutes ces choses qui furent neuves, que l'on eût pu transporter dans son jardin, avec lesquelles votre maison eût pu être consolidée. Devant une de ces machines, comme devant la plus vieille automobile, on se demande maintenant si on l'achèterait pour deux francs. Et ceux qui ont songé parfois à la vente au kilo des métaux, de voir soudain tant de tonnes en face d'eux, sont pris d'un doute et se demandent si elles sont vendues ou bien si, au contraire, on a payé pour s'en débarrasser.

Dans une île, en face de l'usine à gaz, se trouve le cimetière aux chiens qui, avec la traversée de Paris à la nage et l'affluence des gares, sert à alimenter les journaux en été. La statue du saint-bernard qui sauva quarante et une personnes et fut tué par la quarante-deuxième se dresse à l'entrée. Elle contribue tout de suite à imprégner l'air de toutes les formes de la gratitude. Le sentiment qui fait répugner l'homme à de petits cercueils ne s'éveille pas ici. Les tombes sont petites, plus petites que celles des enfants que l'on met dans des cercueils trop grands pour eux. Il semble que ce

soit dans un cimetière d'amants que l'on s'avance. Les monuments, qu'ils soient fastueux ou modestes, et sur lesquels sont gravés des prénoms seulement, recouvrent tous des corps qui furent aimés. En lisant ces prénoms, on sent que l'on pénètre dans mille intimités. Les photographies émaillées, jaunies par les ans, accrochées aux stèles, car on peut planter des clous dans la pierre, représentent des chiens fidèles et font imaginer, par-delà le photographe, une jeune femme qui les menace du doigt pour qu'ils restent immobiles. Bobby, Daisy, vous dormez ici depuis 1905. Mais qu'est devenue votre maîtresse, et cette peau d'ours blanc, et cette table légère sur lesquelles on vous a photographiés ?

À la pointe du cimetière se trouve une plateforme de ciment armé où fut installée, pendant la guerre, une batterie contre les avions. Le ciment s'est cassé. Les tringles de fer ont été tordues pour dégager un sentier qui conduit au sommet d'un talus. À la fin de l'après-midi, on aperçoit de là, comme d'une colline, le soleil au bas du ciel, un peu au-dessus de la Seine. Sans le dernier pont, si petit qu'il n'a point d'arche, c'est dans l'eau même du fleuve qu'il se coucherait. Mais on est trop près

**de Paris. C'est tout de même encore derrière des pierres que le soleil disparaît.**

## VII

Bécon-les-Bruyères a ses distractions. Cette jeune fille qui, en juillet, vêtue comme à la mer d'un sweater et d'une jupe de flanelle blanche, porteuse d'un filet de balles de tennis, longe la voie de chemin de fer à l'endroit où, durant vingt mètres, les villas et les arbres font qu'il semble que l'on se trouve dans une ville d'eaux, est heureuse. Elle se rend aux tennis de Bécon. Une palissade surmontée d'un grillage que les balles font trembler, dont les planches, emboîtées comme les lames d'un parquet, formèrent avant le toit d'une baraque (puisqu'elles conservent encore les ouvertures par où passèrent les tuyaux des poêles), les dissimule.

Les habitants de Bécon-les-Bruyères aiment à se rendre le samedi ou le dimanche soir au cinéma. Le « Casino de Bécon », semblable à quelque garage de plâtre, est surmonté d'un fronton décoré de guirlandes au milieu desquelles l'année de la construction, 1913, est inscrite, comme si la direction, qui n'est d'ailleurs plus la même, tenait encore à rappeler l'année de sa première représentation. Elle a pris une importance subite pour le pro-



priétaire. Car les cinémas, comme les bohèmes qui en vieillissant s'attachent aux signes extérieurs d'une situation, veulent aujourd'hui faire aussi sérieux que les maisons de commerce.

Dans chaque ville il existe des gens étranges qui ne semblent habiter un lieu que provisoirement, qui viennent de pays inconnus, qui ont eu des aventures. Mais aucun d'entre eux ne réside à Bécon. L'homme mécontent d'y vivre, l'homme sur dix mille qui dans les villes est fou, qui prétend qu'un rayon de soleil, en traversant le méconium, se transformera en or, qui a un brevet pour quelque invention, qui est recherché par la police, qui sera riche du jour au lendemain, ne se rencontre pas. Il n'est point d'habitants mystérieux. Personne ne souffre. Il n'est point de jeunes femmes qui, abandonnées par un homme, sont sur le point de se lier avec un autre, ni d'adolescents amoureux d'une amie de leur mère, ni de directeurs ruinés par une passion, ni de maîtresse d'un ministre. Celui qui, à un moment de déchéance, échouerait à Bécon-les-Bruyères se sentirait tombé si bas qu'il en partirait aussitôt. Il ne pourrait même pas y vivre avec humilité. Il n'est point encore de savants incompris, de grands hommes méconnus, de condamnés graciés. Tout y est honnête

et égal. Tous vivent paisiblement. Les changements sont lents à se faire. C'est deux ans à l'avance qu'une famille se décide à quitter la ville, des époux à divorcer. Il n'y a de meurtres que dans les rues ou les cafés. Et les criminels ne sont jamais béconnais.

\*

\* \*

Quand le temps est brumeux, que les maisons, vides comme les casernes à l'heure de l'exercice, sont silencieuses, que les teintureries sont froides, perdues et éloignées du contact hebdomadaire de l'usine de dégraissage, que la bière des cafés est livrée, que les boutiquiers sont revenus des halles, une lourde tristesse pèse sur Bécon-les-Bruyères.

Dans le calme de la matinée, on n'imagine aucune femme encore couchée avec son amant, aucun collectionneur comptant ses timbres, aucune maîtresse de maison préparant une réception, aucune amoureuse faisant sa toilette, aucun pauvre recevant une lettre lui annonçant la fortune. Les moments heureux de la vie sont absents. Les enfants sont aux lycées d'Asnières ou de Paris. Per-

sonne n'attend depuis plusieurs jours un rendez-vous. Aucun soldat ne doit être libéré. Personne n'est nommé à un poste supérieur ni ne rêve d'un long voyage. C'est l'enlèvement. Derrière les murs gris des maisons, les appartements ne communiquent pas entre eux par des escaliers mystérieux. Le passant qui ailleurs est peut-être député, acteur ou banquier n'est ici que commerçant. Parfois, sur la voie, un civil qui n'est que contremaître commande à deux manœuvres et mesure lui-même. Il ne doit pas donner sa démission à la fin du mois. Il ne fait que vivre dans la crainte d'être renvoyé et d'être obligé de recommencer, comme ouvrier, dans une autre compagnie. Parfois, le fruitier ferme plus tôt son magasin. Il ne doit pas, comme ailleurs, passer sa soirée à s'amuser. Parfois encore la marchande de journaux de la gare lève plus tard que d'habitude le rideau de fer de sa boutique. Elle n'a pourtant pas, comme ailleurs, un amant nouveau qu'elle ne peut se résoudre à quitter.

\*

\* \*

Un jour peut-être, Bécon-les-Bruyères, qui comme une île ne peut grandir, comme une île dis-

paraîtra. La gare s'appellera Courbevoie-Asnières. Elle aura changé de nom aussi facilement que les avenues après les guerres ou que les secteurs téléphoniques. Il aura suffi de prévenir les habitants un an d'avance. Il ne s'en trouvera pas un pour protester. Longtemps après, de vieux Béconnais, comme ces paysans qui, en été, vous donnent l'ancienne heure, croiront encore habiter Bécon-les-Bruyères. Puis ils mourront. Il ne restera alors plus de traces d'une ville qui, de son vivant, ne figura même pas sur le plus gros des dictionnaires. Les anciens papiers à en-tête auront été épuisés. Les nouveaux porteront fièrement Courbevoie-Asnières. Bécon aura rejoint les bruyères déjà mortes.

Aussi, en m'éloignant aujourd'hui de Bécon-les-Bruyères pour toujours, ne puis-je m'empêcher de songer que c'est une ville aussi fragile qu'un être vivant que je quitte. Elle mourra peut-être dans quelques mois, un jour que je ne lirai pas le journal. Personne ne me l'annoncera. Et je croirai longtemps qu'elle vit encore, comme quand je pense à tous ceux que j'ai connus, jusqu'au jour où j'apprendrai qu'elle n'est plus depuis des années.

*Février 1927.*

# Ce livre numérique

a été édité par la  
*bibliothèque numérique romande*

<https://ebooks-bnr.com/>

en mars 2017.

## — Élaboration :

Ont participé à l'édition, aux corrections, aux conversions et à la publication de ce livre numérique : Sylvie, Anne C., Françoise.

## — Sources :

Ce livre numérique est réalisé principalement d'après : Emmanuel Bove (van Emmanuel Bobovnikov), *Bécon-les-Bruyères*, Paris, Émile-Paul, frères, 1927. D'autres éditions ont été consultées en vue de l'établissement du présent texte. La photo de première page, *Entrée nord de la Gare de Bécon-les-Bruyères*, a été prise par Liné1, le 05.06.2008 (Wikimédia, licence CC Attribution-Share Alike 3.0 Unported).

## — Dispositions :

Ce livre numérique – basé sur un texte libre de droit – est à votre disposition. Vous pouvez l'utiliser librement, sans le modifier, mais vous ne pouvez en utiliser la partie d'édition spécifique (notes de la BNR, présentation éditeur, photos et maquettes, etc.) à des fins commerciales et professionnelles sans l'autorisation des Bourlapapey. Merci d'en indiquer la source en cas de reproduction. Tout lien vers notre site est bienvenu...

## — Qualité :

Nous sommes des bénévoles, passionnés de littérature. Nous faisons de notre mieux mais cette édition peut toutefois être entachée d'erreurs et l'intégrité parfaite du texte par rapport à l'original n'est pas garantie. Nos moyens sont limités et **votre aide nous est indispensable ! Aidez-nous à réaliser ces livres et à les faire connaître...**

## — Autres sites de livres numériques :

Plusieurs sites partagent un catalogue commun qui répertorie un ensemble d'ebooks et en donne le lien d'accès. Vous pouvez consulter ce catalogue à l'adresse :

[www.noslivres.net](http://www.noslivres.net).