

Andrzej Stasiuk

MON BOURRICOT

récit traduit du polonais
par Charles Zaremba

ACTES SUD

DU MÊME AUTEUR

PAR LE FLEUVE, Le Passeur, 2000.
DUKLA, Christian Bourgois, 2003.
CONTES DE GALICIE, Christian Bourgois, 2004.
MON EUROPE (avec Iouri Androukhovitch), Noir sur Blanc, 2004.
L'HIVER, Noir sur Blanc, 2006.
LE CORBEAU BLANC, Noir sur Blanc, 2007.
SUR LA ROUTE DE BABADAG, Christian Bourgois, 2007.
NEUF, Christian Bourgois, 2009.
FADO, Christian Bourgois, 2009.
MON ALLEMAGNE, Christian Bourgois, 2010.
TAKSIM, Actes Sud, 2011.
POURQUOI JE SUIS DEVENU ÉCRIVAIN, Actes Sud, 2013.
UN VAGUE SENTIMENT DE PERTE, Actes Sud, 2015.
L'EST, Actes Sud, 2017.

“Lettres polonaises”

Ouvrage conseillé par Margot Carlier

Titre original :

Osiolkiem

Éditeur original :

Wołowiec, Wydawnictwo Czarne, 2016

© Andrzej Stasiuk, 2016

Photographie de couverture : © Roman Manukyan, 2021

© ACTES SUD, 2021

pour la traduction française

ISBN 978-2-330-14938-3

ANDRZEJ STASIUK

Mon bourricot

récit de voyage traduit du polonais
par Charles Zaremba

ACTES SUD

On roulait, putain, putain, en bagnole.

SERGUEÏ CHNOUROV

Une neige mêlée de pluie vient du nord. Par moments, tout est blanc. Rentré hier soir de chez M. Mirek, je regarde instinctivement sous le châssis ce matin, et je vois qu'il y a une fuite. Le côté droit du différentiel est salopé, le demi-train est salopé, le cardan aussi. De l'huile a coulé. J'appelle M. Mirek, lui raconte ce qui se passe, et il me dit que l'ancien joint à lèvres avait l'air correct, alors il l'a laissé en place. Je lui demande si le demi-arbre ne s'est pas déboîté, parce qu'avec les nouveaux pneus, ressorts et amortisseurs, la suspension a subi d'importantes modifications. Il me dit que non, que ça ne devrait pas, mais sa voix assurée manque un peu d'assurance.

Parce qu'il y en a eu, des modifications. C'est désormais rigide, ça tient super dans les virages, bien que la caisse ait été surélevée de sept bons centimètres. Les amortisseurs sont jaunes et les ressorts, turquoise, dommage que les nouveaux pneus tout-terrain les cachent. En tout cas, tout ça prend les virages à merveille et adhère impec. Comment j'ai pu faire tous ces kilomètres avec les suspensions d'origine et y survivre – mystère. Douze ans et près de trois cent mille bornes. J'avais dépassé la

quarantaine quand je l'ai acheté. Maintenant, j'ai dépassé la cinquantaine, et il tient toujours. J'ai dû changer un ou deux trucs, un cardan, un croisillon, mais à part ça, je me suis contenté de faire la vidange, de changer les ampoules et les pneus. Trois cent mille. Le Monténégro, les Balkans, l'Albanie en hiver, l'Albanie en été. La Pologne, tous les jours que Dieu fait, parce que l'essence était relativement bon marché à l'époque. Plus tard, pour l'usage quotidien et les longs trajets, j'ai dû prendre un diesel plus rapide et à l'appétit mesuré. Mais j'ai gardé mon bourricot vert, car comment se débarrasser d'une brave bête mécanique qui ne vous a jamais déçu ? Impossible. Et donc il a pris quelques vacances, un peu travaillé au champ, transporté du bois : en repliant les sièges, on pouvait y mettre un quart de stère de hêtre. Il gravissait les pires escarpements, en première, avec le réducteur, et il grimpait les pentes les plus raides avec sa croupe bien chargée, mon petit tracteur vert. Et donc on sillonnait la commune, maximum le canton. L'économie tuera tout. Avec son V8, le ZiL-130 consommait au moins quarante litres aux cent. Au moins. Quelle fantaisie. Vous vous rappelez le grondement léonin de son moteur de six litres ? Mais en fin de compte, cette fantaisie a également tué le communisme. Au moins quarante litres, deux réservoirs de cent soixante-dix, en tout trois cent quarante. Avec ça, les joujoux de tôle fine d'aujourd'hui pourraient faire l'aller-retour à Gibraltar. Deux allers-retours à Istanbul. Mais n'est-ce pas une route qui ne mène nulle part ? Autrefois, j'avais un ARO roumain avec un moteur d'UAZ. Le roumain, c'était des pièges effroyables, un guet-apens, un massacre technologique, mais un moteur d'UAZ, c'était

un moteur d'UAZ. La pompe d'alimentation tombait en panne – élémentaire : trois vis, de treize, je crois, un tournevis, hop, hop, hop, et voilà la membrane, puis les soupapes, parfaitement visibles. Pareil pour le carburateur : un tournevis, puis on pose soigneusement toutes les merdouilles de cuivre sur une feuille de papier ou quelque chose pour ne pas les perdre, on souffle, on remonte le tout, et en route ! L'allumage, aussi : une vis, un peu vers l'avant ou vers l'arrière, on serre, et c'est bon. Ou bien on recommence jusqu'à ce que ça marche. C'est la liberté. On y arrive ou pas, mais c'est la liberté. Et aujourd'hui ? On soulève le capot, on regarde dessous avec des yeux de merlan frit, et on appelle un dépanneur. Ou même on l'appelle tout de suite, parce qu'il n'y a rien à voir. Juste un morceau de plastique, un couvercle portant le logo d'une multinationale.

Et en hiver, il servait de dépanneuse. Pour désembourber en cas de besoin. Durant toute sa vie, il n'y a eu que deux occasions où il n'a pas démarré – il faisait moins trente. Mais il avait suffi d'attendre que le soleil se lève et, à moins vingt-cinq, plus de problème. L'essence, c'est l'essence, y a pas à dire. Vailant comme un scooter des neiges, comme une luge à moteur. Avec des chaînes sur les roues arrière, il avançait comme un aéroglisseur. Quand son ventre raclait le sol, il fallait déblayer en dessous, reculer un peu, prendre de l'élan, faire vingt mètres, reprendre la pelle, recommencer, en une heure et demie, il franchissait un kilomètre de congères hautes d'un mètre. Mon bourricot.

Et donc après toutes ces années passées à sillonner la commune et le canton, je me suis dit : On va faire un tour. Voilà pourquoi M. Mirek a installé des amortisseurs jaunes et des ressorts turquoise. Il a changé la distribution, les filtres, les bougies, les rotules de direction et tout le tintouin. On a mis une nouvelle batterie, un peu plus grande. Et des pneus tout-terrain, bien sûr. Quatre centimètres plus hauts que les originaux. De bons crampons avec une bande roulante d'un centimètre d'épaisseur. Ça a donné du caractère à l'avant un peu poupin de ma bagnole. De l'agressivité, comme on dit maintenant. Il ne manquait que les tatouages. Mais ce cardan tout salopé d'huile... Le lendemain, je l'ai amené chez M. Mirek à la première heure. M. Mirek est correct, parce qu'il dit exactement ce qu'il fait. Il partage son savoir. C'est comme ceci, comme cela, et on va faire ceci, cela. Sans prendre la mine mystérieuse de certains chamanes des systèmes de graissage. Je n'y connais pas grand-chose aux voitures, surtout aux nouveaux moteurs où il est difficile de mettre la main sous le capot. Je n'en ai jamais bidouillé, soit parce qu'elles ne tombaient pas en panne, soit parce que j'en étais tout simplement incapable. Je suis de l'époque des UAZ et des Polski Fiat, de l'époque des quatre cylindres à carburateur et delco.

M. Mirek m'a dit que ceci, que cela, et de faire tel et tel truc. Je lui en étais reconnaissant, mais j'ai tout oublié aussitôt. Je me disais : Il ne va sûrement pas tomber en panne. Il faut y croire, sinon, je n'irai nulle part.

Je l'ai appelé le soir. C'était effectivement le joint. Rien du tout, quoi. Il aurait pu en mettre un nouveau, mais il était de la vieille école, il faisait à l'économie. C'est bon, ça ira, ça tiendra. L'école de l'époque des pénuries. Autrefois, on avait une Volga. Une vraie Volga GAZ-24 bordeaux. Le mastic tombait par plaques. Une connaissance nous l'avait fourguée. En échange d'une Fiat 126P de trois ans. J'étais un idiot, je n'y connaissais rien aux voitures. Elle avait au moins vingt ans. Cette personne est encore en vie et a toujours bonne conscience. Le mastic se détachait des garde-boue, des portières. Magnifique voiture. Souple comme un divan. Elle voguait. Jusqu'à ce que le moteur se mette à cliqueter comme le plus vieux des diesels. Je l'ai démontée avec des potes : le coussinet du premier maneton de vilebrequin s'était barré. On a traîné la Volga jusqu'au garage, un hangar glacé avec un sol en ciment. C'était début décembre. Le béton était jonché de vilebrequins, de pistons et de coussinets. Des dizaines, des centaines de pièces s'entassaient là. Rien que de la récup, de la casse soviéto-polonaise. Le mécanicien m'a demandé :

— C'est pour la revendre ou pour vous ? Parce que si c'est pour la revendre, on met du papier alu, ça tiendra deux semaines.

— Quel papier alu ?

— Du papier alu ordinaire, de chocolat. Vous le repliez plusieurs fois, vous l'enroulez sur le maneton, vous remettez le coussinet et ça roule deux semaines. Ou au moins une.

Je lui ai dit que c'était pour moi, il m'a regardé comme si j'étais idiot, puis il a poussé un soupir et s'est mis à fouiller dans son tas de coussinets. Il marmonnait :

— Ça, c'est du Żuk, ça, du Fiat, ça, j'en sais foutre rien, sûrement du tzigane, je veux dire Dacia, ah, ça y est. Mais il est schlass.

Il s'est remis à remuer sa ferraille en me lançant de temps en temps des regards par-dessus ses lunettes. À l'époque, plus personne ne roulait en Volga. Ça bouffait au moins quinze litres aux cent. Un jour, dans une station-service, ils nous avaient mis du gas-oil direct, parce que les gens qui avaient gardé ce genre de caisse y avaient monté des vieux moteurs diesel de Merco. Il a fallu tout purger. Finalement, il a trouvé une pièce "pas schlass" parmi mille autres, on l'a montée, on a remis le vilebrequin, le carter, on a mis l'huile et ça a démarré. Elle a encore roulé deux ans avant d'être remorquée jusqu'à Drohobytch, en Ukraine.

Et donc, c'était seulement le joint à lèvres. Comme je ne voulais pas énerver M. Mirek, je ne lui ai pas demandé s'il ne fallait pas remplacer également le gauche, du moment qu'il avait mis un neuf à droite. M. Mirek était un fils des temps de pénurie, comme moi. Une pièce coûte dans les quarante zlotys. J'étais content d'en avoir fini avec la mécanique. Il ne restait que la boîte de vitesses, parce que la cinquième sifflait comme un tramway qui freine.

Arrivé à la cinquantaine, j'avais décidé de prendre la route. Je n'avais aucune raison d'attendre plus longtemps. Je me disais que je risquerais d'en perdre l'envie. Mais à vrai dire, là non plus, ça ne me disait pas trop. Je n'aime pas partir en voyage. Tous ces préparatifs, cette agitation, ce sentiment d'avoir oublié quelque chose, remplir les demandes de visa,

faire des photos d'identité, se serrer dans des cases où il n'y a jamais assez de place. Le nom n'y entre pas, les adresses non plus, ça dépasse sur les côtés et on a l'impression d'être un délinquant. Un qui voudrait se faufiler, passer en douce, voler et rapporter quelque chose de ces pays où personne ne va jamais, sauf les chauffeurs routiers, les curés et quelques routards. Tu as l'impression qu'ils te font une faveur en te laissant entrer dans leurs déserts de buissons et de sable. Un visa double entrée pour la Russie, pareil pour le Kazakhstan. Des vouchers, des assurances, des bureaux de la planète Mars qui te facturent un bras des invitations bidon. Un jour, j'ai essayé de savoir au consulat de Russie comment on obtenait un visa. Ils ne comprenaient pas le polonais. Le russe non plus, d'ailleurs. Ils ont racroché.

Sous le porche, à l'arrière du consulat, il y avait un bureau d'accueil où trônait un gros type satisfait. Je lui ai demandé si on ne pouvait pas entrer tout simplement. Il m'a répondu d'un air dégoûté :

— Et nous alors, on ferait quoi ?

Je parie qu'ils avaient un passage secret dans le mur qui leur permettait de ne même pas sortir dans la rue. Mais la fille du guichet était jolie, délicate et aimable. Elle m'a dit de revenir la semaine suivante. Et effectivement, le visa était prêt. Je n'avais même pas dû passer de test de dépistage du sida. C'est obligatoire pour les visas multiples.

Donc, je n'aime pas ça, parce que j'ai l'impression que je n'aurai pas le temps. Que si je règle un truc, je manquerai de temps pour le reste. Autrefois, on pouvait demander un visa kazakh par la poste. On envoyait son passeport, un formulaire, une photo,

du fric et deux semaines plus tard, on recevait son passeport avec dedans un autocollant du meilleur effet. Mais c'est fini, tout ça. Maintenant, ils veulent te voir de leurs propres yeux. Alors j'y suis allé. À sept heures du matin, pour prendre place dans la queue. Il tombait des cordes. Je me suis abrité sous l'auvent. La rue était tranquille, avec villas et limousines. On voyait tout de suite que c'était un pays prospère. Parce que l'ambassade de Mongolie, par exemple, elle se trouve dans une tour de Mokotów, en banlieue. J'y suis allé un jour. Je prends l'ascenseur, je frappe, j'entends une serrure, une autre, une chaînette, finalement la porte s'ouvre, un Mongol pas très grand apparaît, je lui dis que je voudrais un visa, il me répond : "Y en a pas" et il referme la porte.

Devant l'ambassade kazakhe, je regardais tomber la pluie. Des chauffeurs routiers, des prêtres catholiques et deux routards faisaient pareil. Vers neuf heures, le corps diplomatique a commencé à se pointer dans des limousines à plaques bleues. Ils étaient tellement distingués ! La classe, quoi. Pas un seul pli sur les costards. Du noir et du blanc. Les chauffeurs trottaient à côté d'eux avec des parapluies, tandis qu'eux saluaient le peuple trempé d'un discret hochement de tête. Le portail se refermait aussitôt. J'ai toujours été frappé par l'amour que les peuples lointains portent aux tenues européennes. Ça sent le colonialisme. Comme s'ils n'avaient pas de fringues à eux, ou en avaient honte. Ils changent de vêtements quand ils sont chez nous ; mais nous, on ne le fait pas quand on va chez eux. À vrai dire, ils s'habillent aussi à notre manière dans leur pays, même s'il reste une certaine dissonance. Seul le baron Roman von

Ungern-Sternberg* se pavanait dans un manteau mongol jaune qui était néanmoins “sale et déchiré”.

Ils ont ouvert, faisant entrer les gens par trois. Un peu comme dans une cave. Je regardais nerveusement mes formulaires. Ils étaient à peine déchiffrables. Il y a longtemps que j’ai perdu la capacité d’écrire lisiblement, et quand je remplis un papier officiel, même à la maison, ça donne un électrocardiogramme. Je suis allé au guichet. Une jolie brunette a parcouru des yeux mes gribouillis, puis elle m’a regardé et m’a dit avec un léger accent :

— J’aime beaucoup vos livres. Mais veuillez encore préciser le trajet que vous comptez effectuer.

Donc, je n’aime pas ça. Que prendre, que laisser, qu’est-ce qui va foirer en route, qu’est-ce qui va tenir ? Prendre deux roues de secours, ou une seule suffira ? Combien de bidons ? En plastique ou en métal ? Et pour l’eau ? Des bonbonnes ? Des outres ? Emporter un cric hydraulique ou pas ? Ça pèse quand même dans les vingt kilos. Des câbles, des manilles, des mousquetons. Des mèches de vulcanisation. Un compresseur. J’ai acheté plein de vis,

* Roman Nicolaus von Ungern-Sternberg (Graz, en Autriche, 1886 – Novonikolaïevsk, aujourd’hui Novossibirsk, en Russie, 1921). Après une jeunesse passée en Lettonie et en Estonie, provinces russes à l’époque, il s’engage dans l’armée pendant la guerre de 1905 contre le Japon. Lors de la guerre civile russe, après la révolution d’octobre 1917, il combat avec acharnement les bolcheviques, avant d’être investi d’une fonction traditionnelle et guerrière en Mongolie, où il prend la tête d’une armée dans le but de fonder une “Grande Mongolie”. Sa cruauté sans bornes lui a valu le surnom de Baron sanglant. En 1921, fuyant une sédition dans son armée, il est arrêté par les bolcheviques et fusillé. (*Toutes les notes sont du traducteur.*)

de colliers. Des durites souples, du tuyau plastique rigide, des fois que le radiateur en aurait un qui pète. Je n'arrêtais pas de mettre les trucs dans la caisse, puis de les ressortir. De les remettre, de les reressortir. Après tout, mon bourricot n'était pas un Land Cruiser. J'ai fini par tout étaler sur le sol, j'ai fait un tri. J'ai fixé mon cercueil cabossé sur le toit de la voiture. Pour les sacs de couchage, les habits, les trucs légers. J'ai acheté une tente. Une espèce de poêle à frire qui se déplie toute seule pour qu'on n'ait pas à se fatiguer le soir, alors que la nuit tombe et qu'on ne voit plus rien après une journée de route. Et au final, il me manquait toujours quelque chose. Ou bien je me disais que je n'avais pas besoin de tout ce bordel. Et puis encore une casserole, une bouilloire, un réchaud, des cuillères seraient bien utiles, des tasses, et du tabasco, parce que je ne trouverais peut-être rien qui donne du goût. Et ainsi, je me retrouve avec une deuxième caisse. J'ai passé des semaines à acheter, ajouter, retirer. Des courroies, du produit de colmatage pour le radiateur, du liquide de direction assistée, un bidon d'huile moteur, des bougies... Parce que le désert est sans merci, il n'y a aucun secours à attendre.

La galère. Encore un truc, et un autre. Des médicaments contre la chiasse, le mal des montagnes, la douleur. Des cartes routières. Heureusement qu'il y a le Net, on trouve tout en quelques clics. Ces cartes, par exemple. Les meilleures, ce sont les allemandes, en plastique. Leur précision est variable, mais elles ne se déchirent pas et, quand il pleut, elles peuvent servir de pèlerine. Elles ont une odeur agréable, un peu douceâtre. Quand je serai tout à fait vieux, je

devrai m'en contenter. Je mettrai des lunettes de cinq dioptries, je prendrai une loupe, et en route. Par tous les pays que j'ai parcourus, détestés, mais qui me manquaient dès mon retour à la maison. Sur la table, sous la lampe. Quand je serai trop bigleux pour conduire. Trop faible. Le long de toutes ces routes enveloppées de sable, au milieu du néant. Le long de rivières à sec dont il ne restait que le nom au milieu de l'été. Je ne bougerai plus de ma chaise, je regarderai, essuyant de temps à autre mes cils de bouteille. Et je chercherai tous les endroits où je me suis arrêté pour passer la nuit. Et si je ne les trouve pas, j'espère que ma mémoire sera la dernière à me quitter et que je pourrai revenir à ces endroits à l'heure de ma mort, amen.

Parce que ça finira comme ça a commencé. Avec des cartes routières et des noms. Des espaces nommés par des gens. Mes premières leçons de géographie, ce devait être en CM2. Il y avait une carte murale d'un mètre cinquante sur un mètre cinquante, ou même plus grande. Collée sur un tissu gris. On la suspendait sur un support spécial. En bas, elle était jaune orangé, puis verte et bleue en haut. Les cours d'eau devaient être bleu marine. Les lacs, un ton plus sombres que la mer. La maîtresse parlait, mais ça ne m'intéressait pas du tout. Je ne l'entendais pas, absorbé que j'étais dans la contemplation de ce carré plat, de cette image de mon pays et du monde. Je rêvassais et j'imaginais. Quoi ? Probablement que je planais comme un esprit par-dessus les eaux et les terres. Que tout ça était à moi, que je pouvais le toucher, le regarder sans jamais m'en rassasier. La carte s'enroulait sur deux tringles de bois. Comme une torah. La maîtresse touchait

la surface avec une baguette et parlait. Elle parlait, parlait. Ça ne m'intéressait absolument pas. C'est toujours le cas. Ça ne m'intéresse pas de savoir où je vais. Tout ce qui m'intéresse, c'est ce que je vois. Rien de plus. La poussière, la lumière, les formes, l'ombre. Le jour qui baisse et s'éteint. Quand tout meurt et se transforme en noir, en néant. Le mieux, c'est sur l'écran de mon Olympus : l'image devient granuleuse, elle se pixélise, se fragmente, se morcelle et finit par disparaître. L'électronique n'est pas si bête. Et donc, ça a commencé et ça finira par la contemplation des cartes. Par cette tentative humaine de sauver le monde de l'érosion. Voilà.

La première fois que je suis monté en voiture, c'était une Warszawa M-20. Avec le toit arrondi. Le voisin en avait une. Il m'avait emmené faire un tour, un kilomètre ou deux. Ça peut paraître étrange, mais à l'époque, tout le monde n'avait pas de voiture. Ou plutôt, presque personne n'en avait. En 67 ou 68, disons. J'étais assis sur la banquette arrière. Je regardais le cadran rond du compteur. L'aiguille s'approchait de quatre-vingts. Après, je n'ai pas fermé l'œil de la nuit. Moteur deux litres, cinquante chevaux et au moins quatorze litres aux cent. Le moulin était une copie de la Dodge D5, mais avec quatre cylindres au lieu de six. Et Dieu sait quel temps pour atteindre les cent à l'heure. Mais je me sentais quand même comme sur un tapis volant. Et cette odeur : ce délicat parfum d'essence, de gaz d'échappement, de gomme et de plastique. Ça avait duré cinq bonnes minutes. Un clin d'œil. Une éternité. Je suis rentré à pied. Et après, je n'ai pas trouvé le sommeil. Pourquoi ? Parce

que le monde s'était ouvert et m'avait laissé entrer ? Parce que j'avais traversé l'espace ? Ou à cause du prodige d'une machine qui était comme vivante ? À cause du film qui passait sur le pare-brise ? Allez savoir... Et tout ça, grâce à une caisse arrondie de près d'une tonne et demie avec un véritable divan à l'arrière et un moteur à soupapes latérales de cinquante chevaux.

Je suis allé chez un type pour lui commander une galerie de toit en alu, afin d'y placer exactement trois bidons de vingt litres. J'avais même fait un dessin. Je lui ai donné la feuille. Pour un atelier de ferronnier-chaudronnier, c'était terriblement bien rangé. Tout était en ordre, rien ne traînait dans la cour, pas la moindre ferraille. Ça aurait dû me faire réfléchir, mais j'étais pressé et je me disais que j'avais la chance qu'il veuille le faire. Si bien que je me suis contenté de regarder cet ordre quasi germanique, me disant que les temps changeaient, que même les ferronniers rangeaient leurs tôles et leurs tiges par catégorie, passaient le balai partout et taillaient leurs haies de conifères de manière géométrique. Parce qu'autrefois, on entrait dans l'atelier comme dans une caverne, une grotte mystérieuse. Il faisait plutôt sombre, ça puait la soudure et il fallait regarder où on mettait les pieds pour ne pas se blesser. Une descente aux enfers, un peu dans l'antre du diable. Quand on y pense, Tubal-Caïn "qui travaillait avec le marteau et forgeait tous objets en cuivre et en fer" était un descendant de Caïn. J'aimais le rougeolement du métal chauffé dans la pénombre. J'aimais regarder travailler Kruk, le forgeron, à l'époque de la ferme collective. On avait alors un GAZ-69. Un

jour, j'avais chargé sur le plateau un bon stère de hêtre, plus ou moins une tonne. Un ressort arrière a lâché. L'attache s'était cassée. J'ai trouvé une lame un peu plus longue, je ne sais pas d'où elle venait, avec une attache non pas ronde, mais carrée. Je suis allé chez Kruk. Il regarde, plisse un œil et me dit : "Ça ira." Il suffisait de redresser le carré, de le raccourcir un peu, puis de l'arrondir pour l'ajuster à l'axe. Il a actionné son soufflet, ajouté du coke à la braise et ça a commencé : l'attache est devenue rouge, puis orangée et enfin dorée. Il l'a posée sur l'enclume et s'est mis à la battre, pas particulièrement fort, avec un marteau d'un kilo, peut-être plus petit. Devenu malléable, le métal se pliait, se redressait, comme si tous ces cristaux s'étaient effectivement changés en une subtile matière semi-liquide. Les étincelles volaient. Il avait les cheveux très bruns, le forgeron, une moustache grisonnante et un visage basané par le feu tellurique. Il était beau dans cette lueur rouge. Impassible, les jambes écartées, puissant. Seul son bras s'abattait en rythme, donnant au métal une nouvelle forme. L'enclume était posée sur un billot de chêne. Le sol de béton tremblait, comme sous l'effet de secousses souterraines.

Je suis retourné chez lui la semaine suivante. Au lieu d'une galerie, j'ai trouvé une boîte en tôle alu à damiers de deux millimètres. Ma feuille avait disparu. Pendant qu'on fixait la boîte sur le toit, le type me racontait des blagues gynécologiques. Je n'avais pas envie de parler. Je voulais repartir le plus vite possible. Mais mes trois bidons de plastique de vingt litres y entraient à plat pile poil. Il fallait seulement que je la tapisse de ruban adhésif