

## Le train de Noël

Nous étions allés faire un tour au *Village des marques*. Je flânais dans la rue principale tandis que mon épouse était partie à la chasse aux bonnes affaires. Et j'étais tombé en arrêt devant la vitrine d'une boutique qui avait exposé, pour Noël, un petit train électrique ancien, qui inlassablement, tournait et tournait sur un cercle aussi parfait que monotone. Il y avait une voûte de métal sous laquelle passait le train, et qui, décorée d'herbages alpins avec des vaches, était censée représenter un tunnel. Il y avait aussi le poste d'aiguillage, avec des briques soigneusement dessinées, qui sonnait au passage du train. Ces accessoires, loin du réalisme, faisaient appel à l'imagination à la façon des décors de théâtre. Je pensais à mon enfance, une enfance un peu solitaire, mais choyée, au magasin de jouets devant lequel je passait presque tous les jours. Je revoyais mon premier train électrique, et mon père qui, lorsque l'installation était devenue plus complexe, m'avait construit un pupitre à partir duquel on commandait la marche des trains, mais aussi l'éclairage de la gare, et les aiguillages.

C'était le temps où le train faisait rêver les petits garçons, qui se voyaient plus chauffeurs de locomotive que passagers de la voiture Pullman. C'était le temps où l'on prenait le train pour aller passer quelque temps à Deauville, sur la Côte d'Azur, ou dans les Pyrénées, comme y incitaient les affiches colorées de la SNCF. Puis, au milieu des années 60, les trains électriques ont cessé d'être des jouets pour les enfants. Copies parfaites à l'échelle de matériels ferroviaires existants ou ayant existé, beaucoup plus fragiles et coûteux, ils sont réservés aux adultes, et l'on ne parle plus que de modélisme ferroviaire. Fini le temps des locomotives et des wagons en métal naïvement décoré. Le plus amusant, c'était les voitures de voyageurs, avec les vitres imprimées sur le métal, et parfois le dessin de voyageurs qui pointaient le bout de leur nez... Rien n'était à une échelle bien précise, mais l'écartement des voies, de 32 mm, correspondait à une échelle de 1/48<sup>e</sup>. Dans ces conditions, il fallait faire des circuits avec des courbes de très faible rayon, pour ne pas prendre trop de place. En conséquence de quoi, le matériel roulant était courtaud, tout comme les locomotives, qui n'avaient souvent que deux essieux. Inutile de dire que l'embellage des locomotives à vapeur était très simplifié. Les locomotives disposaient d'un moteur électrique alimenté par un troisième rail, ou parfois, c'était un mouvement à ressort que l'on remontait à la clé.

Parmi mes souvenirs heureux, il y avait aussi ceux du train qui conduisait à Paris, tiré par une puissante locomotive tender à vapeur, parce que la ligne avait été électrifiée assez tardivement. Les voitures de seconde classe avaient des banquettes en bois verni de bonne facture plus confortables qu'on aurait pu l'imaginer, alors que les sièges de première classe avec leurs ressorts avachis, laissaient à désirer. Mon premier voyage sur cette ligne, c'était avec mon père qui devait aller à Paris pour s'acheter un chapeau : en ville, tout homme respectable portait un chapeau, et c'est à Paris que l'on trouvait les plus beaux chapeaux au meilleur prix. Un autre souvenir : je prends le train avec mes grand-parents. Mon grand-

père va serrer la main du mécanicien. En ce temps là, ceux qui maîtrisent ces énormes machines de plus de cent tonnes ne s'appellent pas agents de conduite, ce sont les Seigneurs du rail. Je n'étais pas peu fier d'être le petit-fils de l'homme qui tutoyait les Seigneurs. Ce que j'ignorais, c'est que mon grand-père avec conservé, longtemps après son départ à la retraite, une certaine notoriété dans le milieu cheminot, non pas qu'il eût occupé un grade élevé, mais parce qu'il s'était très longtemps investi dans les œuvres sociales.

J'étais tout à ma rêverie quand un Père Noël m'interpelle. C'était manifestement un de ces intérimaires recrutés par les centres commerciaux que l'on affuble d'une perruque, d'une fausse barbe et d'un costume rouge de mauvaise facture pour distribuer des prospectus. Et comme c'était un grand escogriffe, le manteau était trop court et laissait voir le bas d'un jean.

« Bonjour, je ne suis pas, comme vous pourriez le penser, un employé déguisé en Père Noël. Je suis le vrai Père Noël, déguisé en employé de commerce costumé en Père Noël, ceci pour conserver l'anonymat. »

L'approche m'avait plu. Un garçon qui avait de la fantaisie. Je pris le parti de jouer le jeu :

« Ah, c'est amusant, c'est très bien trouvé, jeune homme, je n'y aurais pas pensé. Mais voyez-vous, je connais le vrai Père Noël. Je l'ai rencontré il y a très longtemps à Paris, en 1955 je crois, à la Samaritaine.

- Et qui vous a dit que c'était le vrai Père Noël ?

- D'abord, mes parents m'avaient dit que le vrai Père Noël ne venait qu'à la Samaritaine, et je ne mettrai pas leur parole en doute. Ensuite, je l'ai vu comme je vous vois. Il avait dans les soixante-dix ans, ventru, les cheveux et la barbe plutôt jaunes, une vraie barbe, pas un postiche comme la vôtre, et il avait le nez rouge.

- Vous avez des preuves ?

- Si j'ai des preuves ? J'ai la photo !

- Hé bien moi, j'ai encore une meilleure preuve. Permettez-moi de vous offrir cette enveloppe, c'est votre cadeau de Noël. Et il me regarda de façon insistante – crois-moi, Philippe, c'est un très beau cadeau que tu n'oublieras pas. »

Il m'avait tutoyé, mais cela fait partie du rôle, le Père Noël tutoie les petits enfants, même s'ils ont passé cinquante ans. Cependant, j'avais trouvé étrange qu'il connaisse mon prénom. Dans l'enveloppe, il y avait une invitation gratuite pour le train de Noël, une excursion traditionnelle du Vapeur Club « sur du matériel d'époque », avec une mention spéciale VIP : j'aurais le droit de monter dans l'abri, avec le mécanicien et le chauffeur. La carte précisait : « Nous vous recommandons d'adopter une tenue appropriée, la machine étant chauffée au charbon ». Quant au matériel, il était garanti d'époque, mais on ne disait pas laquelle. J'avais souvent pensé faire un tour avec le Vapeur Club mais je ne m'étais jamais décidé. Cette fois, j'en avais l'opportunité, et qui plus est avec un traitement de faveur, c'était une occasion à ne pas manquer. Ma femme m'avait du reste encouragé : « Profite de faire l'enfant pendant qu'il en est encore temps. Dans quelques années, tu ne

pourras peut-être plus grimper dans la locomotive . Elle n'avait pas tort, c'est vrai que ce n'est pas très commode d'accéder à la plate-forme surtout lorsque l'on n'en a pas l'habitude. Pour l'occasion, elle avait passé à la machine à laver la combinaison que je mets pour faire des travaux salissants, et c'est donc en vraie tenue de chauffeur/mécanicien que je me présentai au Vapeur-Club.

Le train était là, attendant ses voyageurs. Deux voitures de voyageurs à trois essieux, comme on en voyait beaucoup au début du XX<sup>e</sup> siècle, une loco tender à deux essieux moteurs. Le mécanicien était un homme que j'aurais dit non pas très âgé, mais hors d'âge. On voyait qu'il était vieux, mais on ne pouvait pas dire à quel point. Il était tout en haut, sur sa loco qui était sous pression. L'un des responsables du club m'avait prévenu : la vapeur, ce n'est pas une énergie comme une autre. La conduite exige du doigté, de la finesse, il faut comprendre les besoins de la machine. Et en même temps, la vapeur est une énergie douce, sans à-coups, respectueuse de la mécanique. Le mécanicien est un ancien, qui ne vient qu'une fois par an, à Noël, et que nous ne revoyons plus de l'année, on ne sait pas trop d'où il vient. Quant au chauffeur, c'est un des piliers du Vapeur Club. Pas bavard, mais compétent. Il y avait cette odeur si caractéristique de la traction vapeur : l'acidité qui se dégage de la combustion du charbon, les relents de l'huile chaude, et celle que dégagent les garnitures de freins. Quand j'étais enfant, je disais « ça sent le train ».

« Allez, saute, gamin ! »

J'avais trouvé un peu cavalier, voire étrange, de me faire traiter de gamin par un homme qui ne devait pas être beaucoup plus vieux que moi.

Il ouvrit le régulateur, et très lentement, la machine s'ébranla, sans brusquerie, mais on sentait toute la puissance. Rapidement, nous avons atteint notre vitesse de croisière. Il ne s'agissait pas de battre des records, mais de progresser à bonne allure.

« Ça te plaît, gamin ? ». Si ça me plaisait ! Et je ne dis pas lorsqu'il me permit de toucher au régulateur, pour accélérer encore un peu. Nous étions à 80 Km/h. Avec le vent, le bruit du roulement, il fallait hurler pour s'entendre.

« Vous êtes de la région, Monsieur ?

- D'abord, tu m'appelles Roland, pas Monsieur.

- Bien, M'sieur, heu...Roland.

- Non, je ne suis pas d'ici, enfin je ne suis plus d'ici. Mais dis-moi, ta grand-mère s'appelait bien Catherine ?

- Oui.

- Et ton grand-père, c'était Jean ?

- Oui, mais comment le savez-vous ?

- Jean était cheminot. Et ta mère, lorsqu'elle était petite, voulait être maîtresse d'école.

- Elle l'a été, et j'ai le souvenir d'une institutrice passionnée par son métier, qui n'aurait voulu en changer pour rien au monde.

- C'est bien. Tu avais aussi une grand-tante, la sœur de Catherine. Elle s'était fiancée avec un garçon qui est parti à la guerre. Il en est revenu décoré et mutilé. Il était bien amoché,

mais à cette époque, la promesse faite à un mutilé, c'était sacré, elle l'a épousé à l'Armistice, en 18.

- Alors Roland, vous avez connu ma famille ?

- On peut le dire. Tiens, regarde comment travaille le chauffeur. Il ne suffit pas de pelleter, il faut savoir mettre ce qu'il faut, juste ce qu'il faut, et tous les charbons ne brûlent pas de la même façon. Et puis surveiller le niveau de l'eau et en envoyer si nécessaire . C'est l'expérience qui te l'apprend. Pour bien marcher, on doit s'entendre tous les deux, se comprendre sans même avoir à se parler. Et as-tu connu ton arrière-grand père ?

- Non, Roland, il est mort bien avant ma naissance, il s'appelait Roland, comme vous. Je sais que son propre père, qui était né vers 1830 avait été l'un des premiers mécaniciens de la compagnie, à sa fondation en 1853. Mais j'ai un vague souvenir de mon arrière grand-mère.

- C'est bien cela, Georgette, une petite couturière qui avait de l'ambition. Gentille, mais de la poigne, c'était elle qui menait la barque. Elle aurait voulu ouvrir son propre atelier.

- Mais toi, tu es allé aux études, comme on disait autrefois ?

- Oui, je suis allé à l'université, j'ai fait du droit, j'ai passé un concours, je suis devenu fonctionnaire.

- De mon temps, on entraît à la Compagnie à 12 ans comme apprenti. Je savais lire, écrire et compter, ça n'était pas courant à la campagne. On m'a mis à l'atelier. Et puis de l'étau, je suis passé aide-chauffeur, puis chauffeur, et enfin, à la conduite. En fait j'ai été le premier de la famille à quitter la terre.

- Roland, c'est bizarre, mon arrière grand-père conduisait les trains, comme son père, et comme vous, et vous vous appelez Roland tous les trois.

- C'est pas bizarre, gamin. Je suis Roland, ton arrière-arrière-grand-père. Je suis mort depuis longtemps, mais je reviens tous les ans pour conduire le train de Noël. Tu sais, Noël, en ce temps-là, il n'y avait pas de Père Noël et le petit Jésus, c'était pas pour tout le monde. En tout cas, il ne s'invitait pas chez nous. Mais j'ai eu le droit de revenir tous les ans, juste pour la journée, peut-être parce que je n'ai pas été un trop mauvais homme. Si tu n'avais pas eu cette invitation gratuite, je ne t'aurais pas connu. Ça m'a fait plaisir de te rencontrer, de voir ce que devient ma famille, mais c'est dommage que tu n'aies pas été cheminot. Enfin, tu aimes les trains, c'est déjà ça.