

HEURE DE POINTE

THIERRY MAUXION



Se déplacer par le rail est une excentricité au Canada, un pays capable de faire attendre un train de voyageurs pour laisser passer un convoi de marchandises long de six locomotives et 198 wagons. Comme l'a constaté Thierry Mauxion, il n'y a ici ni trains bondés, ni trains à l'heure.



La ville déverse ses larmes de me voir la quitter. Le train part à 20 h 30, il est 17 heures et, vaincu par la pluie, je mets en quête de la « railstation ». Majestueux bâtiment typiquement ferroviaire, symétrie parfaite, intérieur luxueux et soigné, sièges de bois hauts et confortables, horloge stylée, un décor digne de l'âge d'or du chemin de fer. Mon prestigieux train mérite sa gare.

Dans le hall, atmosphère étrange pour une fin de journée pluvieuse qui doit inaugurer ma traversée d'un pays-continent... La foule pressentie ? Absente... Je cherche le panneau électronique des départs, il est inexistant. Le guichet des informations ? Fermé. Me serais-je trompé de gare ? De date ? D'horaire ? Je vérifie, non, c'est bien là, aujourd'hui et maintenant. Les départs des trains ? Je parviens enfin à le trouver, LE départ DU train (oui, un seul départ !), indiqué au feutre sur un tableau blanc qu'on s'empresse de ranger dans une armoire sitôt le train parti... Bon, mon train est confirmé, départ 20h30.

Surréaliste pour un Européen qui joue des coudes aux heures de pointe pour monter dans son train. Pour passer le temps, je tape la cassettes avec qui veut bien, c'est-à-dire pas grand monde dans une gare quasi déserte, et comprends assez vite qu'il n'est pas dans les usages locaux de voyager en train, la question qu'on me retourne systématiquement étant : « Pour aller où ??? ». Et on comprend assez vite en regardant une carte que depuis Vancouver les destinations ac-

cessibles dans un temps acceptable sont presque inexistantes pour un voyageur pressé.

Mes compagnons de voyage seront donc essentiellement des touristes, autochtones ou étrangers, ayant pour point commun d'avoir tout leur temps. Les quelques voyageurs présents peuvent admirer l'organisation parfaite des agents de la gare et de la compagnie ferroviaire, modelant le processus d'embarquement sur celui des avions de ligne, avec enregistrement des bagages, attente possible en salon privé pour les « première classe », et finalement embarquement, à la différence notable que les billets ne sont pas contrôlés, et les passagers libres de choisir leur place. Les sièges sont très confortables, très spacieux, et la compagnie n'en a loué que la moitié, de telle sorte que chaque passager dispose d'une banquette double, limitant l'inconfort des trajets nocturnes.

Il est 20 heures, départ dans 30 minutes, tout est prêt. Excitation à l'idée de débiter ce voyage de plusieurs milliers de kilomètres, cette traversée d'un pays-continent en plusieurs étapes, chacune avoisinant les 30 heures de train. Excitation à l'idée de voir défiler des paysages aussi variés, des montagnes, des lacs, des forêts, des petites villes au milieu de nulle part, des scènes de vie volées au détour d'un hameau perdu, croiser des visages dans leur univers quotidien, imaginer la vie de ces gens au cœur de l'hiver...

Et là se produit une chose que je n'ai encore jamais constatée lors de mes nombreux voyages en France ou ailleurs, le train fait mouvement... avec 25 minutes d'avance ! Pour faire le plein peut-être ? Carburant, fret ? Vitesse réduite, certes, mais suffisamment soutenue pour supposer que ça n'est pas une simple manœuvre. J'ai bien fait d'anticiper, et peut-être que si chacun

Je parviens enfin à le trouver,
LE départ DU train (oui, un
seul départ !), indiqué au feutre
sur un tableau blanc qu'on
s'empresse de ranger dans une
armoire sitôt le train parti...