

Un homme et mille astuces : Jean Rebeaud : génie du bricolage et de la patience

Autor(en): **Gygax, Georges**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aînés : mensuel pour une retraite plus heureuse**

Band (Jahr): **16 (1986)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-829464>

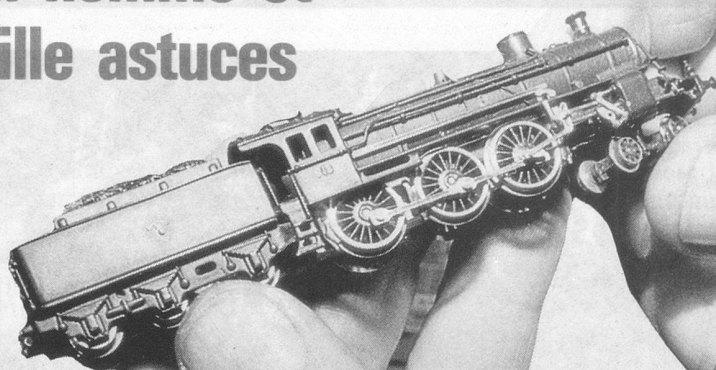
Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un homme et mille astuces



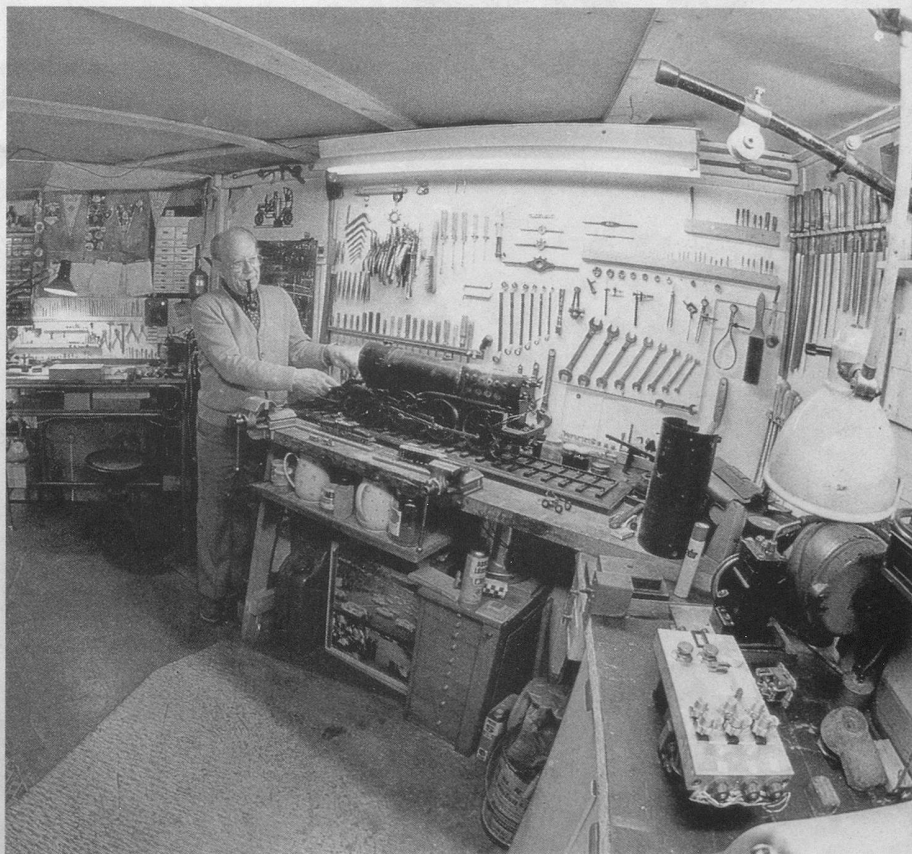
jean
rebeaud

**génie
du bricolage
et de la patience**

Des locos, au 160^e, celles que Jean Rebeaud a conduites pendant trente-trois ans. Des bijoux qui fonctionnent exactement comme les grandes, et qui n'ont pas de prix.

Bricoleur génial, Jean Rebeaud. C'est peu dire. Soyons précis: créateur, artiste, inventeur.

Cet homme, conducteur de locomotives pendant trente-trois ans, aurait inspiré Buffon parce qu'il possède «ce génie qui n'est qu'une plus grande aptitude à la patience». Les trains ont occupé toute sa vie, dans la nature et chez lui, dans son atelier, sous le toit où il crée des maquettes qui ont fait rêver les plus grands spécialistes en la matière: fabricants de jouets et amateurs éclairés de modèles réduits. On est venu d'un peu partout, d'Allemagne et de France surtout, s'émerveiller devant tant de talent et de précision. Mais qu'on ne se méprenne pas: chez Jean Rebeaud, la patience n'a rien à voir avec l'attente sereine de l'inspiration, du déclic secret qui pousse à l'action; elle est faite d'enthousiasme, de fièvre créatrice et de ces mille gestes miraculeux qui lui permettent de fabriquer à la main, exclusivement avec des matériaux de récupération, les objets accouchés ailleurs par les machines les plus sophistiquées. Voyez ces tampons de wagon, ces bielles, ces amortisseurs, ce chiffre gravé sur la chaudière d'une loco, qui révèle sous

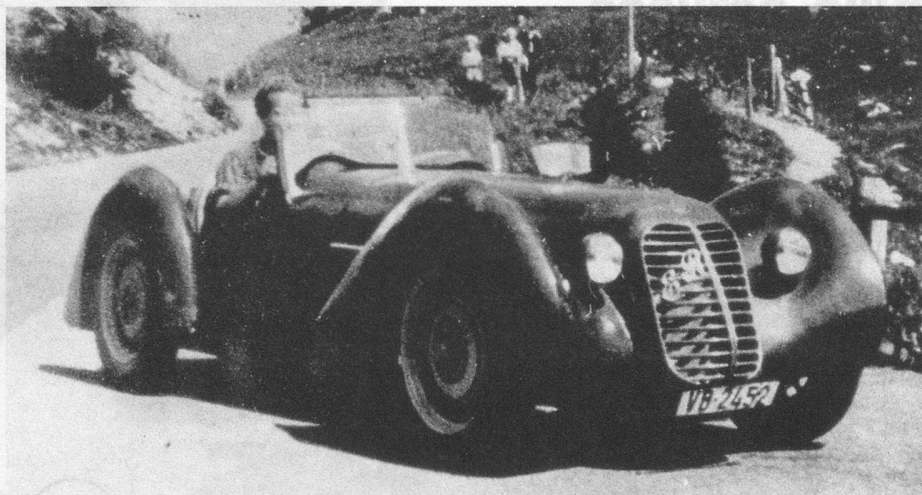


L'atelier sous le toit, où naissent tant de merveilles.

La belle voiture construite jadis par Jean Rebeaud, son père et ses frères.

la loupe sa perfection absolue. Voyez ce moteur au 160^e qui marche, qui tourne exactement comme celui qui est 160 fois plus volumineux. « Cette locomotive, c'est 1000 heures de travail », dit-il du même ton que s'il énumérerait ses achats du matin au magasin voisin. Admirez la grande maquette avec village, marché, plage, rivière et, bien sûr, voies ferrées se croisant, traversant des tunnels, grim pant des rampes; ce moulin qui mouline, ce petit lac où des vaguelettes bercent des bateaux de plaisance; cette rivière qui donne vie aux turbines de l'usine électrique; ce carrousel qui tourne en musique, illuminé; ces balançoires qui balancent; ces systèmes de sécurité du circuit ferroviaire qui rendent toute collision impossible; ces trains, enfin, composés de wagons aménagés, tirés par des locos électriques ou à vapeur — et qui fument! — exactement pareilles à la réalité, mais 160 fois plus petites que la réalité.

La fameuse maquette, la quatrième, un chef-d'œuvre au 160^e où rien ne manque.



Des mains de magicien

Jean Rebeaud, un homme au contact direct et simple, cordial, un peu timide, qui aime à nous emmener dans son antre, où tout ce qui est offert à notre contemplation est sorti de ses mains de magicien. Il correspond admirablement à la définition que nous a laissée un poète-philosophe du XVIII^e siècle, dont j'ai oublié le nom: « L'accord d'un beau talent et d'un beau caractè-

re. » Ce qui mérite d'être souligné, parce que ce créateur, au cours de son existence, en a vu des vertes et des pas mûres, traversant quelques drames avec un courage d'acier.

Il est né près de Payerne, à Treytorrens, en 1917, fils de garagiste; né avec des mains savantes comme celles d'Emile, son père, comme celles du grand-père qui était forgeron. Ces mains, en collaboration avec celles de son père et de ses frères, réussissent,



alors que Jean arrivait à l'âge d'homme, à fabriquer une belle automobile de sport qui fit l'émerveillement de la Romandie. Et le soir, pour se reposer de la mécanique, la famille Rebeaud se transformait en fanfare...

Jean fit ses classes à Treytorrens et à Combremont, son apprentissage chez son père. A dix-sept ans, suite de l'apprentissage en Thurgovie, à Aadorf, où il reçoit son diplôme de mécanicien. «Le soir, je pouvais bricoler. Mon patron était formidable. A sa demande, j'ai fabriqué des étaux résistant à toute épreuve. La discipline était sévère, je devais être au bercail le soir à huit heures. Actuellement, c'est une grande usine qui produit ces étaux. En 1937, j'ai fait mes recrues à Dubendorf, dans l'aviation, ce qui m'enchantait puisque j'étais un fervent du vol à voile. Pendant la mobilisation, j'ai servi comme mécanicien sur avions pendant deux ans avant d'entrer, toujours mobilisé, aux CFF. Je me rappelle être resté vingt-sept heures sur une loco sans descendre, sur la ligne Palézieux-Bulle, en transport de troupes et de matériel...»

Des heures sombres

Jean Rebeaud travaille avec la vapeur pendant vingt-trois ans avant de passer à la traction électrique.

— Des accidents?

— Oui, dix-huit en tout! Collision avec des vaches, un camion, des voitures; suicides... Le plus grave, je l'ai vécu à Yvonand en 1958: une collision avec un camion à remorque chargé de billes de bois. Le train roulait à 110 km/h. J'ai immédiatement serré les freins, mais que voulez-vous faire à 70 mètres de distance? J'ai été blessé à la colonne et j'ai vécu dix-sept ans dans un corset pour pouvoir continuer à travailler. C'est mon siège qui m'a sauvé la vie, mais le chirurgien a dû extraire 18 têtes de rivets de mon crâne! J'avais aussi un pied ouvert, la colonne fissurée... En 1942, autre accident spectaculaire, à Boveresse. Je descendais des Verrières. A la suite d'une erreur d'aiguillage, mon convoi a traversé la route et est entré dans un jardin. J'ai eu les cordes vocales coupées, d'où 27 points de suture. On m'a opéré quatre fois, la dernière il y a trois ans.

Trente-trois ans aux chemins de fer. En 1974, la retraite, à 57 ans et demi, pour raisons de santé. Pas une seconde, Jean Rebeaud ne songe à l'inaction. Il veut fortifier son cœur qui inquiète la Faculté. Il fait de l'alpinisme, du vélo, des voyages, en plus de

ses fameux bricolages. Il a eu deux enfants, et le destin se révélera cruel jusqu'en ses plus chères affections: la polyo frappera deux fois en même temps, mais là encore le courage des parents et des enfants aura le dessus. Il y a six ans, la chère épouse meurt subitement... «J'ai eu une vie parfois difficile, mais si belle!»

Il y a trois ans, avec son fils en fauteuil roulant, il a fait le tour du Brésil; il a campé au bord de la mer, sillonné toute l'Europe. Sa voiture a couvert plus de 170 000 kilomètres. Et comme elle appartient à un bricoleur né, elle marche aujourd'hui mieux que jamais auparavant!

Règlements internationaux respectés!

Revenons-en à la grande maquette de circuit ferroviaire avec village, campagne et tutti quanti, aussi séduisante de jour que de nuit et qu'on ne se lasse pas d'admirer.

«Ce garage au milieu de la localité est la reproduction fidèle de celui de mon père, en hommage à celui qui me communiqua ses dons et qui sut m'encourager.» Sur les collines, de jolis chalets fleuris sont faits d'allumettes. Il y a même un stand de tir qui fonctionne et qui est sonore. «J'ai commencé cette maquette en 1970. Je continue de la figoler: une maquette n'est jamais achevée.» Sur les routes circulent des voitures. Il y a un camping, des trou-

peaux, un feu d'alarme sur le lac où glissent de jolis voiliers, une gravière desservie par des bennes en action, un téléphérique, un château, et les voies ferrées sont installées sur un très fin gravier.

Jean Rebeaud a créé en tout quatre maquettes, dont une de la gare d'Yverdon. Il a construit des bateaux et une centaine de pousse-pousse pour invalides. L'impressionnant poste de commandement de la maquette est son œuvre. Il en va de même des signaux de la voie, des barrières qui se baissent au moment voulu. Tout obéit aux règlements internationaux des chemins de fer! Il y a... mais terminons-en avec cette énumération qui pourrait être encore longue. Aujourd'hui, nouvelle passion: la céramique et, de temps à autre, la peinture.

«Enfant, je n'ai jamais eu de jouets achetés. Je me les suis fabriqués.» Comme, plus tard, il fabriquera toutes les locos qu'il a conduites pendant trente-trois ans de vie aux CFF. A chacune il a consacré des centaines, des milliers d'heures. «S'il fallait les vendre, je serais incapable de fixer un prix!»

Cet homme et sa passion évoquent une pensée de Zola: «Une œuvre d'art est un coin de la création vu à travers un tempérament.» L'œuvre signée Jean Rebeaud en est la meilleure illustration. Un détail encore: de son appartement de Payerne, la vue plonge, naturellement, sur... la gare et son trafic!

De son balcon, il assiste à la vie de sa passion: les chemins de fer.

Georges Gygax
Photos: Yves Debraine

