

## UNE BRIGADE BIEN SYMPATHIQUE

S'il est vrai qu'un train sans conducteur ne sert pas à grand chose, sinon à décorer les toiles de Paul Delvaux, un train sans rail est tout aussi inutile, voire dérisoire!

Mais, en réalité, que sait du rail le citoyen « modèle standard », si ce n'est quelques souvenirs de l'école primaire où l'instituteur évoquait précisément les voies du chemin de fer afin de suggérer l'idée de parallélisme à des moutards encore hermétiques à toute abstraction? Merveilleuse image, certes, mais derrière laquelle se dissimule un labeur ingrat et souvent ignoré du navetteur somnolent, accaparé par une partie de whist ou plongé dans un journal.

Ah oui, bien sûr, j'allais oublier la caricature, celle qui assimile le poseur de voie à l'un de ces hommes, accoudé avec nonchalance au manche d'une pioche en regardant passer les trains!

J'ai donc décidé d'aller « constater » sur place et de partager la journée avec la brigade du 52AI de La Louvière. Il s'agit d'une brigade d'entretien, essentiellement, composée de treize personnes, dont un chef poseur de voie, Michel, dit encore Le Coq, trois poseurs de voie spécialisés et neuf poseurs de voie, dont le factionnaire.

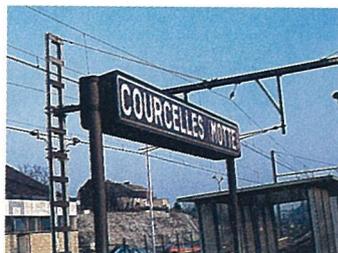
Ce dernier a récolté, en toute camaraderie, le sobriquet bien wallon de Festu!\*

L'humour des cheminots n'est pas une légende.

A 8 h, tout ce petit monde se retrouve à la gare de Courcelles-Motte et rassemble le matériel dans la remorque d'une camionnette, qui va les conduire sur leur lieu de travail.

Au menu du jour, déblaiement et nivellement aux abords du pont de la Lache entre Roux et Courcelles. Quel jargon!

En clair, nous travaillons au milieu de quatre voies rapides et



PHOTOS: F. THOMAS



je vous assure que le lieu ne m'incite pas à faire le fanfaron.

Les poseurs de voie spécialisés mesurent les éventuels écarts de niveau le long des rails; ensuite, interviennent les poseurs de voie tout court; ils lèvent les rails avec un cric – un train peut passer sur la voie dans cette position – et dégagent les caillasses entre les billes. Ils injectent alors des gravillons ou de la grenaille – de Quenast et de Rebecq – pour niveller – on dit aussi stabiliser – la voie.

On appelle cette opération le soufflage.

Expliqué ainsi, ça paraît facile mais croyez-moi, c'est toute une technique de déblayer ces fichus cailloux. Question de tour de main et d'habitude, sans doute.

Ce travail – dit de routine – fait partie d'un programme annuel que le contremaître répartit en fonction des travaux occasionnels (rail cassé,...), du temps et du personnel disponible.

Par mois, ils assurent ainsi, en moyenne, la surveillance de 3 000 à 4 000 m de voie.

Mais où me direz-vous? Leur section va de la borne kilométrique (BK) 12 250 (de Luttre-Pont-à-Celles) à la BK 49 000 (Roux), à laquelle il faut ajouter les raccordements De Keyser et Glaverbel.

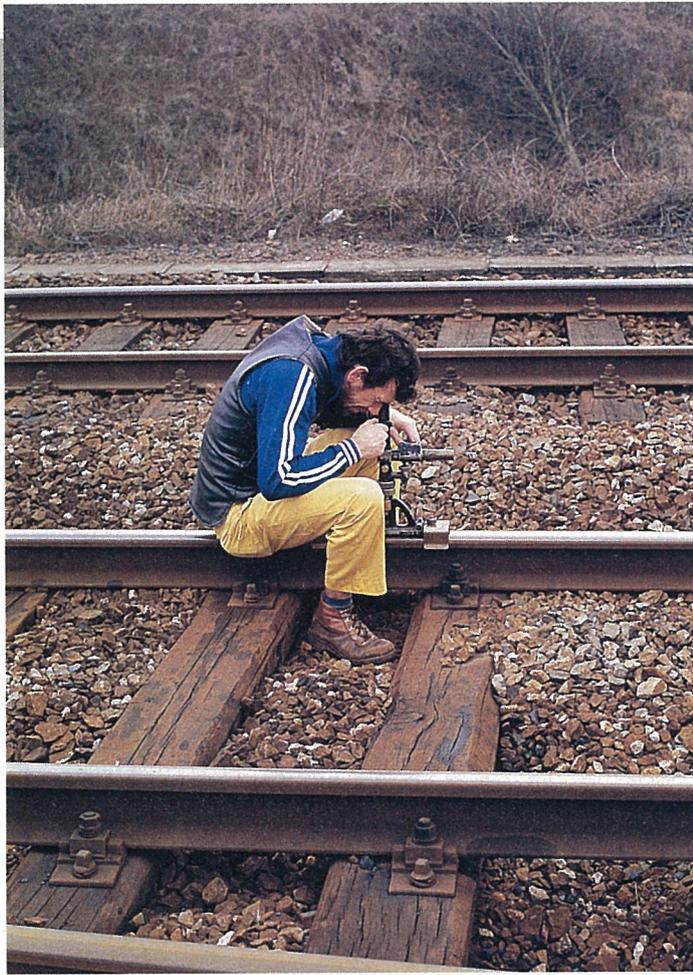
Leur travail consiste donc en ceci : nivellement, entretien des pistes et des talus (le district met à leur disposition une tronçonneuse), serrage (tire-fond), dressage (alignement des

voies), entretien avec Matisa (il s'agit du train de renouvellement des rails et des traverses, présenté dans Le Rail 5/80), entretien des ponts et de leurs abords ainsi que des appareils de voie (11 en voies accessoires et 11 en voies principales). Tout un programme!

Si la brigade travaille seule, la plupart du temps, elle est « étroitement surveillée » par un contremaître, dont dépend aussi la brigade d'AT Monceau, lequel est sous l'autorité d'un chef de section, lui-même aux ordres d'un ingénieur chef d'arrondissement.

Toujours la hiérarchie. Quand vient l'heure de casser la croûte, peu avant midi, nous rentrons à pied à la gare de Courcelles-Motte. Là, nous

(\* ) Ceux qui sont du coin saisiront sans peine l'allusion. Que les autres sachent que notre ami ne souffre pas d'embonpoint!



nangeons à la loge des  
piocheurs.

La demi-heure écoulée, nous  
repartons, requinqués et  
réchauffés par un timide soleil de  
février. C'est mieux que rien.  
Il faut savoir que nos  
compagnons sont vêtus de  
l'incontournable uniforme canari  
(sécurité oblige) sous lequel ils  
réalisent d'ingéniosité pour se

protéger contre les rigueurs  
hivernales : les vestes, les pulls,  
les sous-pulls, les camisoles et  
autres chemises se superposent  
gaiement.  
Un numéro d'identification  
apparaît sur le col de leur  
pardessus jaune.

Question godasses, nul ne  
l'ignore, ils portent tous une paire  
de grosses chaussures à haute  
tige et semelles épaisses. Moi  
pas, et je n'en mène pas large sur  
le ballast!  
La journée tire à sa fin, dans la  
joie et la bonne humeur ; quelle

équipe et même si Festu est à  
l'écart pour nous protéger – et on  
ne l'en remerciera jamais assez –  
il est un maillon essentiel de  
notre cohésion.



FANTHOMAS