



avec les poseurs de voie

Un rail de 27 mètres pèse au moins 1350 kg. Si on est vingt pour soulever une telle pièce, ça fait toujours quelque bons 60 kilos par tête. C'est une charge qui n'est pas négligeable; surtout si elle doit être soulevée plusieurs centaines de fois pendant une journée de travail.

Hier et aujourd'hui

Lorsque R. quitte le vestiaire de la gare, avec le goût du café matinal - avalé trop vite - au fond de la bouche, des écharpes de brume s'étirent encore au-dessus des voies. Sur le quai d'où partent les trains vers Bruxelles, la foule dense des

navetteurs bat la semelle en attendant le train de 7 h 39.

Il fait très froid...

«Si on les compare aux poseurs de voie d'il y a vingt ans, ceux d'aujourd'hui ne sont plus que des «mauviettes», s'exclame avec une pointe de raillerie R., un solide

quadragénaire.

«Jadis, on pouvait encore parler de travailler. Actuellement, tout se fait à l'aide de machines ou, pour le moins, à moitié mécaniquement». R. ne comprend pas comment de jeunes gaillards, occupés le long des voies, osent encore se plaindre de leur travail aujourd'hui. «Il y a vingt ans, le «soufflage» des voies se faisait à la main. La seule chose qui pouvait quelque peu faciliter notre tâche, c'était une pelle spéciale.»

«Les progrès de la technique ont, bien évidemment, apporté des facilités pour tout le monde. Et des tas de talents sont devenus superflus. Pour ma part, j'ai connu des piocheurs qui étaient capables de relever de 2 millimètres la voie sans faire usage de la règle graduée.

»A présent, il arrive encore à l'occasion de relever les voies à la main, mais ça ne se fait plus que sur deux ou trois centaines de mètres seulement. Dans les courbes, par exemple. Je puis vous assurer que, lorsqu'on a fait ça pendant toute une journée, le soir on sent qu'on a réellement travaillé!»

Le nombre de poseurs de voie par brigade n'est pas fixe: tout dépend des lieux et des circonstances.

Normalement, le travail s'effectue pendant la journée, de 7 h 30 à 16 h, avec une coupure d'une demi-heure pour le repas. C'est en fonction du trafic des trains que s'organisent en principe les activités des brigades, mais bien souvent ces schémas sont singulièrement bouleversés par des circonstances imprévues.

«Notre occupation principale consiste dans l'entretien des voies et dans la pose de nouveaux rails», dit R., tandis que nous circulons entre les voies. De part et d'autre, un faisceau de voies qui se ramifient, se croisent, s'écartent...

Les trains qui soudain surgissent de la

brume donnent au paysage ferroviaire quelque chose d'un peu hallucinant. Il flotte dans ce brouillard une odeur de goudron et de gasoil.

«Un étranger aurait peu de chances de s'en sortir ici», dit R. Avec tous ces excentriques, croisements, etc., il ne saurait jamais présumer sur quelle voie un train va s'engager. D'ailleurs lorsqu'il y a du brouillard comme aujourd'hui, on ne voit le train que lorsqu'il est sur vous.»

Comme quelqu'un qui est « du bâtiment», R. traverse les voies pour se rendre vers une brigade de poseurs de voie, tous vêtus de jaune comme il se doit. Un long train gris et rouge jaillit de la brume et nous frôle le nez.

«Train de 7 h 39 pour Charleroi», murmure mon homme, sans même lever la tête.

Je puis vous assurer qu'il n'est pas facile de marcher dans les voies avec des chaussures qui sont faites pour la ville.

Après cent mètres, j'ai l'impression de m'être aventuré dans un monde de de voie, tous vêtus de jaune comme brigade de poseurs de voie, le mugissement morne d'un corne s'étouffe dans le coton de brume. En un tournemain, les poseurs se sont retirés des voies. Moins d'une minute plus tard, passe un train express: une flèche vert foncé...

La sécurité avant tout

Après quelques acrobaties sur les rails glissants, nous atteignons enfin la brigade des poseurs de voie.

J'y suis accueilli avec des ricanements qui s'adressent à la météo et des sourires qui en disent long...! «Au fait, que vient-il faire ici ce petit employé tiré à quatre épingles? Nous n'avons pas tellement le temps de bavarder: il y a des traverses de joints à poser et à reforcer sur une distance de 500 mètres. Alors, voilà...»

Toute la brigade, à l'exception du factionnaire, reprend vite sa place sur la voie. Une machine Jackson se met en marche dans un claquement plutôt sec.

«Notre vie dépend de la vigilance du factionnaire», explique R., le chef de brigade. Il a pour mission de nous avertir chaque fois qu'un train arrive.

Pour exécuter convenablement sa tâche, il doit connaître les horaires des trains à la perfection et savoir surtout sur quelle voie le convoi va passer. N'oubliez pas qu'un train passe ici à la vitesse moyenne de 60 kilomètres/heure. Jules, notre factionnaire, connaît la gare sur le bout des doigts. Avec lui, on peut dormir sur ses deux oreilles. La couleur de l'uniforme joue également un rôle de première importance pour ce qui est de la sécurité. Quand, il y a 2 ou 3 ans, on a reçu les nouvelles tenues jaunes prescrites par la sécurité du travail, les quolibets sont allés bon train. Tout le monde trouvait le jaune ridicule. Les hommes se traitaient mutuellement de canaris. Mais par après, on a vite eu la preuve de l'efficacité de l'uniforme jaune. Les conducteurs de train l'aperçoivent de loin. Et, pour ma part, je préfère être traité de canari plutôt que d'être écrasé par un train!»

Bien que la technique ait sensiblement allégé la tâche des poseurs de voie, elle reste néanmoins l'affaire de gens qui ne répugnent pas à la besogne. C'est avant tout une question de travail en équipe où chacun doit sentir à tous les instants l'intérêt collectif et s'y plier, où il ne faut pas avoir peur des rigueurs du climat. Il est vrai que le temps peut avoir une influence déterminante sur les travaux de voie: pendant l'hiver, les bris de rail ne sont pas rares, alors qu'en été il faut craindre avant tout le

«serpentage» des voies sous l'effet des fortes chaleurs et de la dilatation. «Pendant l'été '76, lors de vague de chaleur, nous avons eu beaucoup d'ennuis avec les joints isolants, qui étaient réduits à néant, ce qui a provoqué des courts-circuits. Je puis vous assurer que notre travail n'a pas été facile: toujours en plein soleil, par des températures avoisinant les 40°. Et l'hiver d'après, nous avons eu une alerte à la neige, parce qu'on craignait le blocage des excentriques (1). Pendant trois jours environ, nous n'avons fait rien d'autre que de contrôler des appareils de voie. Eh oui! cela fait partie du métier, que voulez-vous.»

Dur mais passionnant

Pause repas (ou «mallette» si vous préférez!). Les machines Jackson et les pelles sont rangées avec soin au bord de la voie. J'accompagne toute la brigade jusqu'à la gare. La brume s'est dissipée et un petit soleil pâlot luit dans le ciel.

Une cantine agréable mais assez farfelue.

Tables et chaises en bois bien récurées. Un transistor hurle les airs à la mode.

On sort les tartines, les gourdes et les thermos. A travers les fenêtres, on peut observer cette animation fébrile qui secoue les petites villes sur le coup de midi.

«Eh oui! quoi qu'on en dise, cela reste quand même un dur métier. Les voyageurs ne nous voient jamais qu'appuyés sur nos pelles le long des voies, attendant que le train soit passé. Et beaucoup d'entre eux en déduisent que nous avons une belle vie, sans avoir pensé à cette réalité pourtant évidente: on ne peut entretenir une voie quand un train la parcourt.»

(1) L'hiver passé nous a prouvé que ce genre de crainte était fondé.

Voilà pourquoi les poseurs de voie ne sont pas toujours bien compris du public...

«Il faut bien avouer que, de temps à autre, il y a, au sein de la brigade, quelques frottements et que des mots, parfois un peu rudes, sont échangés. Quoi de plus normal: nous ne sommes pas dans un pensionnat de jeunes filles! Et puis, les jours se suivent et ne se ressemblent pas! Travailler en brigade, cela demande une certaine adaptation, un certain sens de la rigolade, mais avant tout de la solidarité. Si quelqu'un a un pépin, toute l'équipe est immédiatement prête à l'aider. Pour les hommes de la voie, la solidarité n'est pas une notion dénuée de sens. Dans les brigades que je connais, il règne une entente sans faille. Non, tout bien pesé, je ne voudrais pas changer de boulot. Quand je serai plus vieux, je ne dis pas... J'aurai peut-être besoin d'une occupation un peu plus calme...»

R. roule une nouvelle cigarette.
«C'est mauvais pour la santé?» me lance-t-il.

«Je ne sais pas... enfin, ça doit être vrai, puisque tous les médecins l'affirment. Mais ça fait plaisir et, jusqu'à présent, ça ne me cause pas d'ennuis.»

«Ce que je fais de mes loisirs? Je joue aux pigeons. Vous n'avez qu'à venir voir un jour... Ça, c'est une autre paire de manches. Et un beau sujet d'article.»

Vous n'y avez peut-être jamais pensé, mais finalement la SNCB repose, pour une part appréciable, sur l'activité des poseurs de voie.

Sans voie, c'est une évidence, il n'y a pas de trains. Et pour poser et entretenir des voies, les poseurs demeurent toujours indispensables... M. de la Palice y aurait sûrement songé.



H.W.