

DES HOMMES ET DES MACHINES  
RENE DANLOY



R. DANLOY

Ce lundi-là, j'avais repris mon bâton de pèlerin, bien décidé à sortir des sentiers battus, à la recherche de l'extraordinaire. J'avais donc décidé de rallier l'atelier central de Salzinnes afin d'y découvrir les différentes activités de ces cheminots trop méconnus, sans doute, de leurs collègues travaillant sur le réseau et sans qui, pourtant, le trafic ferroviaire ne serait pas ce qu'il est. Le temps d'être reçu par l'ingénieur, dirigeant de ce qu'on appelle la chaîne principale, et je me retrouvais dans un univers aussi grandiose que déroutant, dans lequel Francis, chef de secteur technique, allait me servir de guide. Mais plantons avant tout le décor et parlons au présent pour la commodité : Salzinnes

est un vaste complexe qui s'étend sur quelque vingt-et-un hectares dont sept sont couverts par des bâtiments. L'atelier assure le gros entretien, la grande révision et la révision intermédiaire des locomotives de manœuvres et de ligne, tant électriques que diesel. Ainsi, l'an dernier, 119 machines ont transité par Salzinnes. Parmi elles, 58 ont subi une grande révision ou une révision intermédiaire et 28 un gros entretien (moteur diesel, génératrice principale, boîte hydraulique de transmission, etc). En outre, 33 locomotives de manœuvres ont été équipées d'une radio. Sous les hautes voûtes des ateliers, je suis donc parti à la rencontre d'un monde où règnent les machines-outils. Ici, nous nous frayons un

passage entre les tours, les presses, les plieuses cintruses, les marteaux pilons et autres aléseuses, fraiseuses ou rectifieuses. Je me sens tout petit devant ces grues, ces autoélévateurs, ces ponts roulants et ces palans électriques, engins combien imposants par leur taille et leur aspect et que des hommes manipulent cependant avec une aisance qui me déconcerte. Et, dans ce labyrinthe, des pièces de toutes sortes et de toutes dimensions : pas moins de 45 000 ! Un univers qui vous donne le vertige, une vraie fourmilière où s'activent visiteurs vérificateurs, électromécaniciens, électriciens, ajusteurs, tourneurs, soudeurs, peintres, tôliers, tuyauteurs, planningmen, agents de

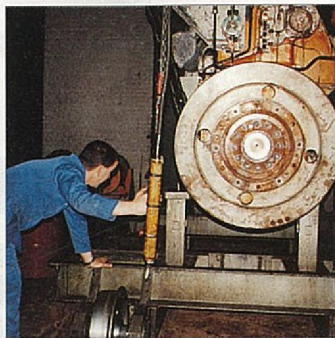
maîtrise et ingénieurs. Evidemment, le profane émerveillé que je suis ne manque pas de se poser mentalement la question : « Mais comment diable font-ils pour s'y retrouver ? » Et, mon admiration silencieuse va aussi à mon compagnon du jour, chargé de me piloter dans ce monde peuplé de moteurs, de châssis, de caisses et de bogies de locomotives, car, en tant que chef d'atelier, il a pour tâche de coordonner les diverses opérations. Pour la plupart des gens, l'image de la locomotive s'associe à celle du train et, qui dit train dit conducteur. Mais il n'est pas que des conducteurs pour travailler sur une motrice et celle-ci, pour des raisons de sécurité qui n'échappent à personne, doit



comme l'automobile du commun des mortels subir des révisions et des entretiens périodiques. A la différence près – et elle est énorme! – que, si l'entretien de votre voiture ne prendra que deux ou trois heures et sera l'affaire d'un seul mécanicien, la grande révision d'une machine occupe une main-d'œuvre importante et hautement qualifiée et nécessite quelque quarante jours de «soins intensifs». Impossible, dès lors, de vous conter par le menu la journée d'un tôlier ou d'un tuyauteur car cela ne vous donnerait qu'une idée imprécise de cette opération de longue haleine que constitue une grande révision. De même, il serait dérisoire de vouloir dissocier tous ces corps de métiers qui se complètent, œuvrant tous de concert pour mener à bien cette tâche gigantesque.

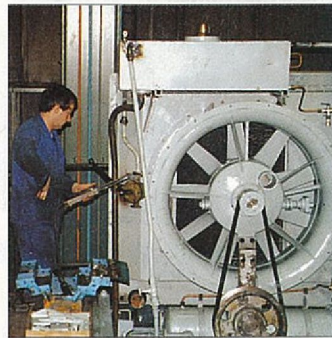
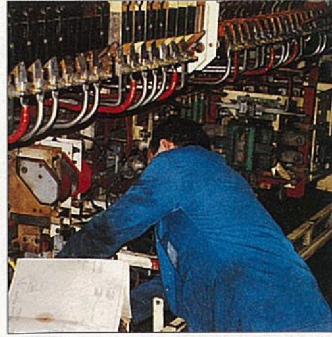
En effet, comme nous l'expliquait notre guide, mieux valait parcourir la chaîne principale pour bien comprendre le cheminement des opérations. La locomotive est en effet entièrement démontée lorsqu'elle arrive à l'atelier pour la grande révision. Ainsi, avons-nous vu à l'œuvre ce jour-là, Marc, un électromécanicien, occupé au retrait des armoires électriques sur une motrice de la série 12. Stéphane, un ajusteur était juché sur le toit, affecté lui aussi au démontage.

Cette première opération demande une journée et demie et nécessite l'intervention d'un électromécanicien, de quatre ajusteurs et d'un tôlier! Les nombreuses locomotives sur lesquelles on était en train de travailler m'ont donc permis de suivre progressivement toutes les phases de la révision. Au stade suivant, vient le nettoyage de toutes les pièces qui ont été démontées – en l'occurrence, ici, celles d'une machine diesel – auquel s'attèle Bernard durant trois jours, à l'aide d'un jet d'eau chaude tandis que Lionel, de son côté, lave la caisse de la locomotive. Un peu plus loin, Michel, ajusteur de son état, procède à l'équerrage du châssis d'une locomotive de manœuvres. Son souci du moment : la géométrie, autrement dit le fait que les essieux soient parfaitement perpendiculaires à l'axe du châssis. Protégé par des gants, un masque et des



- LA PHASE DE REMONTAGE SUR UNE LOCOMOTIVE DE MANŒUVRE.
- LA REPARATION DE LA CARROSSERIE.
- TOUS LES ORGANES DE LA LOCOMOTIVE SONT DEMONTES.
- LE RETRAIT DES ARMOIRES ELECTRIQUES SUR UNE LOCOMOTIVE DE LA SERIE 12.

lunettes spéciales, il travaille de la meule dans une gerbe d'étincelles qui me dissuade d'approcher de trop près, par égard pour mon appareil photographique. Meule, poste à souder et appareils de mesures sont les outils de travail de Michel, un travail qui se fait au dixième de millimètre! Prend alors la relève une équipe composée de quatre ajusteurs, d'un tuyauteur, de



- LA VERIFICATION D'UNE ARMOIRE ELECTRIQUE.
- L'EQUERRAGE DU CHASSIS D'UNE LOCOMOTIVE DE MANŒUVRE.
- ILS SONT ENSUITE INSPECTES SOIGNEUSEMENT.
- MEME LES PLUS PETITES PIECES N'ECHAPPENT PAS AU CONTROLE.

deux électromécaniciens et d'un tôlier pour le remontage de la transmission, des contrepoids, des entretoises du châssis, de la timonerie de frein, des roues, des bielles, des réserves d'air, des sabliers et des butoirs. En passant, Christian, le tuyauteur me décoche un clin d'œil amical du haut de la machine où il est occupé à remettre en place la tuyauterie du circuit de gasoil.

Pierre, le tôlier, restaure la carrosserie d'une locomotive diesel de ligne, coupant dans la tôle quand il le faut, ou la mettant à nu là où c'est nécessaire. Je poursuis ma visite en passant par une sous-chaîne de réparation, le temps de croiser dans le dédale des moteurs électriques un groupe d'étudiants en visite et visiblement très intéressés et je m'attarde une fois encore auprès d'un Michel – décidément ce prénom est très à la mode ici! –, un électromécanicien qui vérifie le bon état d'une armoire électrique. Ce travail nécessite une fameuse dose de patience si l'on songe à la complexité de l'appareillage tant électrique qu'électronique. Et, pendant ce temps, dans les autres sous-chaînes, on s'active autour des bogies, on rectifie des vilebrequins de moteurs diesel, tandis qu'Albert, dans la cabine de peinture, inspecte une locomotive de ligne qui vient d'être repeinte en jaune et sur laquelle il devra délimiter les bandes de couleur verte. Quarante jours d'un véritable travail d'orfèvre : déshabillage complet, nettoyage et inspection de toutes les pièces, remise en état de la carrosserie, remontage des moteurs et de tous les organes. Les derniers jours de révision sont, eux, consacrés aux essais mécaniques, pneumatiques (freins), électriques et électroniques ainsi qu'aux essais en charge au banc pour les locomotives diesel et sous caténaire pour les motrices électriques. L'ultime journée est alors réservée à l'essai en ligne avec une charge remorquée, le train étant accompagné par un représentant du département Transport. Le visiteur qui vient de faire un tour rapide de quelques heures revient à l'air libre tout éberlué mais il éprouve encore une surprise devant la masse du transbordeur qui véhicule les locomotives d'un atelier à l'autre! Et puis, on ressent l'envie de tirer un fameux coup de chapeau à tous ces cheminots «de l'ombre» qui ne font guère parler d'eux, le bruit de leurs outils ne trouvant d'écho que derrière les murs de leur atelier. Et, croyez-moi, ou non, après les avoir vus à l'ouvrage, on se sent rassuré lorsqu'on monte dans le train car on se dit que, sans eux, le mot «sécurité» n'aurait guère de sens... □