

# Compagnons de route



"Il y avait alors un esprit "cheminot", un esprit de corps qui n'a sans doute pas disparu aujourd'hui, mais qui était en ce temps d'autant plus fort que les conditions de travail étaient difficiles", explique le premier. "Déjà, on ne connaissait pas la semaine des 35 heures... Un service durait dix heures en ce temps-là. Et si on travaillait en série, cela pouvait être par exemple de 2h00 du matin à midi, et le lendemain de minuit à 10h00. Il y avait aussi des "découchers", soit des prestations coupées: quelques heures le matin et quelques heures le soir, de manière à effectuer un service complet de 10 heures sur la journée."

Et son ancien complice d'ajouter: "Il nous est ainsi arrivé de passer des nuits entre deux services, à dormir couchés sur une armoire ou à même le sol dans la 'remise', voire dans la machine. Et ne parlons pas des conditions lorsque nous étions en route, à proximité d'une chaudière chauffée à près de 200°, et presque toujours debout. Du reste, nous n'avions pour nous asseoir qu'un petit siège circulaire non rembourré. Il valait mieux être en forme!"

## Une grande responsabilité

D'autant que chaque journée de travail commençait par une série de tâches destinées à préparer le train avant le départ: "Il y en avait pour

*A la glorieuse époque de la vapeur, deux personnes inséparables se partageaient les responsabilités du bon fonctionnement de la locomotive: le chauffeur et le machiniste. A l'instar de Willy Gérard et de Jacques Grosse, ils formaient un tandem parfaitement complémentaire, uni par des tâches qui ne l'étaient pas moins...*

une bonne heure de boulot – ranimer le foyer, prévoir le charbon et l'eau nécessaires au trajet, attacher la locomotive...", commente Jacques Grosse. "Toutes les trois semaines, le feu devait être nettoyé avant d'être rallumé. Et comme chaque machiniste était titulaire de 'sa' machine, il avait aussi la responsabilité de la bichonner. Certains allaient jusqu'à repeindre les bielles en rouge et faire briller les cuivres".

Les rapports étaient chaleureux et amicaux, et cela était préférable pour renforcer la cohésion de l'équipe. "Mais j'ai tout de même connu un duo un peu spécial sur ce plan-là", ajoute M. Gérard. "En dix ans de collaboration, ce machiniste et ce chauffeur ne se sont pas adressés trois mots – ils ne se disaient même ni bonjour, ni au revoir! Et pourtant, ils étaient heureux de travailler ensemble. Probablement parce qu'ils avaient le même caractère taiseux..."

Pensionnés en 1988, l'un comme l'autre sont fiers d'une histoire familiale étroitement liée à celle de la SNCB. Le grand-père de Jacques Grosse fut chef piocheur, fonction qu'il a lui-même occupée à son entrée dans la maison. Tout comme Willy Gérard, fils de cheminot, qui fut également poseur de rails.

Si bien des années se sont écoulées depuis leur ultime voyage sur une locomotive à vapeur, il leur arrive encore à chacun aujourd'hui de rêver de ces merveilleuses machines. "Très souvent, je me vois

en train de couper du bois en rose campagne, parce que nous n'avions plus de charbon à jeter dans la chaudière", avoue Jacques Grosse, un petit sourire au coin des lèvres.

"Il faut dire que notre principale obsession était de faire l'heure, c'est-à-dire d'être dans les temps", surenchérit Willy Gérard. "Il y avait continuellement des luttes homériques entre les machinistes et les chefs-gardes au sujet des avances sur horaire... Et tomber à cours de charbon était par conséquent un risque que l'on ne pouvait prendre. Mais s'il fallait calculer aussi précisément que possible la quantité de combustible nécessaire avant de prendre le départ, nous recevions des primes pour les économies réalisées sur la consommation d'huile et de briquettes de charbon. Ce qui supposait une excellente maîtrise de son métier, afin d'obtenir le maximum d'énergie en brûlant le minimum de matière première."

## L'art de produire l'énergie

Le commun des mortels n'imaginerait généralement que le côté superficiel, voire pittoresque, des métiers qu'il ne connaît pas. Prenons l'exemple du chauffeur de trains, qu'une majorité des non-initiés confond d'emblée avec le conducteur. Les plus avertis ne savent guère nuancer leur réponse: "Ben, il mettait du charbon dans la locomotive"...

Si cette réponse n'est pas erronée en soi, elle n'en est pas moins trop restrictive pour que l'on puisse la considérer comme exacte. La mission du chauffeur était en effet infiniment plus complexe.

Auteur d'un ouvrage sur le sujet, Henri Scaillet sait de quoi il parle: il a lui-même été chauffeur sur le réseau de la SNCB. Et selon lui, l'exercice de ce métier se résume à un art consommé de "conduire le feu", l'activité étant bien plus variée dans l'esprit des gens.

Armé de sa pelle, de son expérience et de sa bonne volonté, le chauffeur avait pour mission de "faire ce qu'il pouvait avec ce dont il disposait". Et les choses étaient considérablement différentes selon la topographie du terrain tout au long du parcours, de même qu'elles étaient fonction de la nature du train – de voyageurs ou de marchandises, direct semi-direct ou omnibus...

La saison avait elle aussi son importance, puisqu'en hiver, il s'agissait de produire davantage de vapeur pour chauffer les wagons pour le confort des clients.

Mettre du charbon dans la chaudière, certes. Encore fallait-il savoir comment s'y prendre en fonction d'un résultat attendu. "Monter le feu" consistait à garnir les parois latérales et arrière du foyer d'une couche de briquettes de grosseurs différentes. Cette sorte de couronne entourant le feu central était appelée "réserve stratégique", car le

moment venu, le chauffeur pouvait augmenter la combustion de cette masse afin de produire davantage de vapeur, ou au contraire la diminuer ou l'arrêter – par exemple lorsqu'une pente permettait au train d'utiliser son propre poids pour avancer.

Mais comment réduire la combustion d'une masse de charbon en fusion? Tout simplement en la recouvrant d'une couche plus ou moins épaisse de combustible en tout petits morceaux, mais imbibée d'eau.

Dès que la demande en puissance augmentait pour reprendre de la vitesse, il "suffisait" au chauffeur d'agiter ce magma inactif à l'aide d'un ustensile nommé "ringard" (ça ne s'invente pas...). L'opération provoquait un appel d'oxygène qui activait la reprise du feu.

Une anecdote historique permettra de souligner l'importance du rôle joué par un chauffeur professionnel et qualifié. En 1938, les chemins de fer français introduisirent un système de chargeurs mécaniques pour alimenter la chauffe. Ceux-ci exigeaient un charbon bien calibré et très sec. Il est très vite apparu que cette automatisation eut pour principal effet... d'augmenter la consommation à hauteur de 10%!