

Dans les coulisses du monde secret des locomotives

NAMUR

Plus de 7000 personnes ont traversé l'atelier central de la SNCB. Là où sont révisées et réparées environ 150 machines par an.

L'impression de pénétrer les entrailles d'un monstre d'acier. Sous la charpente métallique du hall 8, le plus majestueux de cette architecture datée de 1904, la lumière naturelle glissant par les hautes verrières éclaire un monde aussi passionnant que trépidant, en témoigne le nombre d'inscrits: 7000 visiteurs. Dès l'ouverture, ce dimanche, à 10 h, ils sont des centaines à se presser et à franchir le corps de garde de cet atelier central de la SNCB. Son chef est ingénieur industriel de formation. Renaud De Froidmont, dans une vidéo, déroule en boucle quelques mots de bienvenue immédiatement vérifiables: *"Un train, c'est plein de pièces, c'est plein de complexité et plein de choses dont nous prenons soin dans notre travail."* Il invite les visiteurs à discuter avec ses collègues (ce que nous avons fait), à partager leur passion du rail. Parce qu'il en est convaincu: *"Le train, c'est l'avenir de la mobilité."*

Au même moment, en Flandre, ouvre le pendant flamand de Salzinnes: l'atelier central de Malines (Mechelen).

Bienvenue dans l'univers des puissantes locomotives fendant les paysages, glissant sur des rails, emmenant avec légèreté des centaines de voyageurs derrière elles, assis dans de spacieuses "voitures" tractées. Il y a celles, exposées dehors, anciennes, qui ont un gros nez, et les automotrices modernes, à nez plat, dont la cabine de pilotage se fond dans une voiture ordinaire.

Dans cet atelier de Salzinnes, elles arrivent toutes un jour ou l'autre, pour une ré-

vision de leurs essieux et de leurs bogies, après avoir parcouru un minimum de 500 000 kilomètres, 1 million pour les gros entretiens.

Dans ce hall 8, semblable à une nef industrielle, qui s'étire sur presque 300 mètres, un pont roulant de 110 tonnes fait prendre l'air à l'une de ces machines roulanges, avec une facilité presque irréelle. C'est le clou du spectacle. Au sol, ça parle mécanique, électricité, roulements, essieux, pantographes, en toute transparence. L'atelier concentre une mosaïque de métiers mais le dominant est sans surprise celui de mécaniciens et d'ajusteurs. Grosso modo, 650 travailleurs y sont à l'œuvre, dans des départements qui sont autant de chapelles annexées à la grande nef.

■ La tournerie

Ce qui frappe le plus, en parcourant ces lieux insolites rarement ouverts, ce ne sont pas tant les machines que les hommes qui les connaissent de l'intérieur,

et en manient les pièces avec rigueur et intelligence, selon les ordres de travail transmis.

Julien est mécanicien automobile de formation. Voilà 16 ans qu'il travaille à la tournerie... des roues. Il y a appris le ferroviaire, poste après poste, sur le tas. Parce que la mécanique ferroviaire, elle ne s'apprend pas à l'école. Pareil pour la soudure: la "ferroviaire", aux normes spécifiques, exige un tour de main particulier. La SNCB forme donc ses propres ressources humaines. Les jeunes et parfois moins jeunes, issus de mondes plus conventionnels, arrivent avec des compétences élémentaires. À l'atelier central, ils repartent de zéro pour apprendre la magie du train. Le savoir-faire s'acquiert, se transmet, se perfectionne.

Pierre est réviseur de locomotives diesel. *"On les désosse complètement. Il faut compter 65 jours pour les démonter-remonter"*, expose-t-il.

"On répare aussi les machines accidentées, après des collisions sur les passages à niveau, ou avec du gibier", souligne Steve, le responsable du levage.

Un homme pèse peu à côté de ces monstres. Il en



■ Le rail fascine toujours. © PIERRE WIAME

découle des procédures de sécurité draconiennes. La traçabilité? Poussée à l'extrême. La moindre pièce, le moindre roulement, sont soumis à un entretien à la loupe, tôt ou tard. Les fissures, elles, sont traquées à l'ultrason.

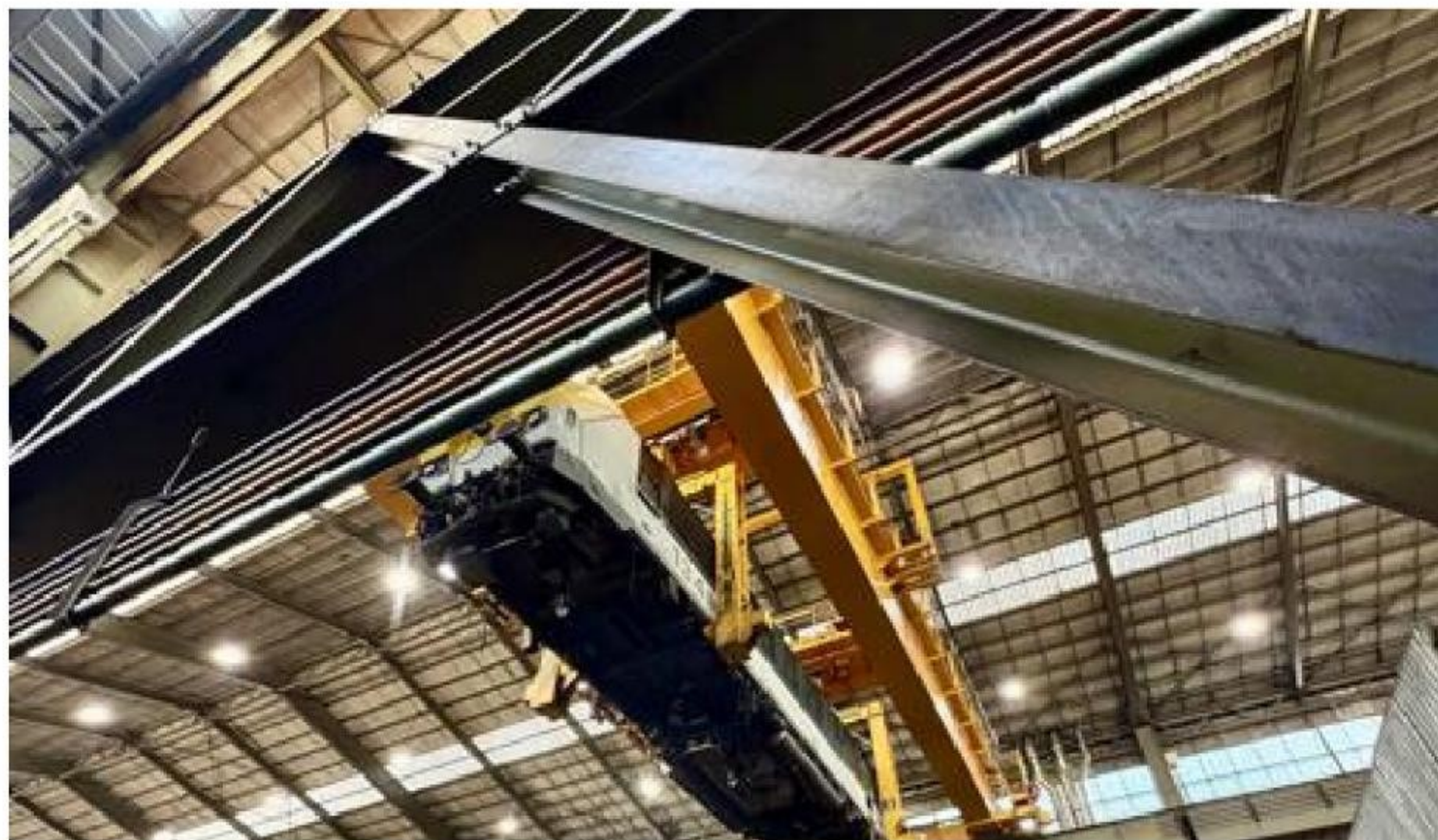
■ Les maillons d'une même chaîne

Dans cet atelier où les pièces paraissent écrasantes, le geste doit rester minutieux. Un de ces hommes du rail originaire de Gembloux rejoint Salzinnes en vélo-train-vélo. Il connaît intimement cette chaîne dont il est fier de constituer un des maillons. *"Je me dis que ça doit rouler parfaitement, parce que j'ai envie de rentrer à l'heure à la maison"*, détaille-t-il en riant. On ne voit jamais ceux qui font rouler

le train mais, ici, chacun sait que sa pièce, son geste, son contrôle, participent à la grande marche du rail, qui se doit de tourner comme une horloge.

On ressort de Salzinnes impressionné. Le train, on le prendra demain comme on l'a toujours pris: sur un quai, entre deux annonces, avec parfois une minute de retard ou une correspondance qui s'échappe (parce qu'il ne manque parfois qu'une désolante minute, ce qui nous est encore récemment arrivé en gare de Charleroi central). Par cette porte ouverte exceptionnelle pour cause d'anniversaire exceptionnel (le siècle de sa fondation), la SNCB, secrètement, sans le dire, espère aussi redorer son image et éveiller des vocations de... navetteur.

Après avoir vu tout ça, cette monumentalité où se coule une redoutable organisation d'un travail possiblement pénible et lourd, où l'on déplace des masses d'acier froid, on a envie de pardonner les fautes de ponctualité. À voir d'abord ses exploits et ses tours de force, et l'engagement de son personnel. Quand nous reprendrons le train, restera dans notre mémoire un peu de cet invisible entrevu. Et, surtout, ces hommes qui l'ont dans la chair et veillent à ce qu'il roule.



■ Le clou du spectacle: un pont roulant de 11 t soulevant une locomotive de 80 t. © IMAGE

Pierre Wiame