

RENE DANLOY

DE FILS EN AIGUILLES

Lundi, 7 h 15 : je me dirige vers la gare de Bertrix. Dans 15 minutes, je dois y rencontrer Georges, un chef technicien électromécanicien. Je l'accompagnerai tout au long de sa journée afin de découvrir les différentes facettes de son métier.

A mon réveil, c'est un matin triste que j'ai trouvé : une de ces aurores timides, chargée des premières brumes automnales inondant les hauts plateaux ardennais. Cela m'inquiète quelque peu. En effet, ça risque de ne pas être du gâteau pour prendre mes photos. Enfin, nous verrons... Sept heures trente : l'heure à laquelle débute la prestation de Georges. Je pénètre dans le local des «électros», pour parler en jargon ferroviaire.

Ici, m'explique Georges, tout le matériel et l'outillage nécessaires sont rangés soigneusement, de même que la documentation indispensable telle que les plans de tous les passages à niveau et postes de signalisation dont ses deux collègues et lui ont la charge. Notre homme commence par informer de sa présence le centre d'annonces de l'arrondissement de Jemelle et lui communique les endroits où il se rendra aujourd'hui. Il s'enquiert en outre d'éventuels dérangements aux appareils de signalisation. A peine a-t-il raccroché qu'il m'entraîne vers le Block 23. Le sous-chef régulateur lui a demandé de remplacer deux lampes au tableau de contrôle optique (TCO). Cela va plutôt vite : le temps de repérer où sont placées ces lampes et Georges ouvre un panneau à l'arrière du TCO, extrait les ampoules brûlées et les remplace par deux neuves. Nous retournons ensuite à son local où notre compagnon d'un jour enfle la tenue de combat, autrement dit son «jaune» car nous allons «monter en ligne». Et il me



confie qu'il ne faut jamais oublier de veiller à sa propre sécurité, le premier danger étant la circulation des trains. Il s'agit donc de rester vigilant mais aussi d'être bien visible! Puis, il rassemble les outils et le matériel dont il va avoir besoin et nous embarquons à bord de la camionnette, qui nous déposera à proximité du lieu où Georges va opérer. En effet, des travaux sont en cours entre Paliseul et Bertrix et sa présence est nécessaire. Nous longeons la voie hors service sur laquelle il va travailler. Arrivé sur place, il coupe les connexions de manière à mettre à l'abri les câbles du circuit de voie. Il leur évitera ainsi tout risque d'arrachement par les machines en pleine activité. Quand la voie sera remise en service dans quelques heures, Georges reviendra alors pour replacer ces connexions, rendant le circuit de voie à nouveau opérationnel. Dès qu'il a terminé, nous reprenons notre progression, en sens inverse cette fois, et nous en profitons pour bavarder un peu. Georges me prévient : mieux vaut se méfier et regarder où l'on met les pieds. L'été n'est pas tout à fait terminé et une mauvaise rencontre est toujours à craindre. En effet, les vipères sont nombreuses dans la région. Elles aiment venir se chauffer indolemment au soleil sur le ballast. Et, comme les brumes se sont justement dissipées – à ma plus grande satisfaction – laissant la place aux rayons bienfaiteurs...

Souvent, on les trouve au pied des signaux, poursuit-il, et de se souvenir de la découverte d'un de ces reptiles peu recommandables dans la loge d'un passage à niveau! Nous passons à proximité d'une armoire métallique à laquelle est relié un crocodile. Georges en profite pour évoquer le vandalisme ou les vols dus aux inconscients qui ne comprennent pas qu'ils peuvent mettre la sécurité en péril par leurs actes irréfléchis. L'autre jour, il a été obligé de remplacer les batteries contenues dans une pareille armoire et sur lesquelles on avait fait main basse. Autre part, il a fallu installer sur un signal à fleur de sol des nouvelles lentilles parce que des estivants s'étaient «amusés» à briser les premières à coups de pierres. Nous approchons de notre camionnette. Elle nous



conduira au passage à niveau de Launois, en pleine nature. En fait, pour Georges, c'est presque un «4 x 4» qu'il faudrait, surtout en hiver lorsque certains endroits sont difficiles à atteindre à cause de la neige. Au détour d'une route forestière, des croix de Saint-André nous apparaissent. Nous sommes à Launois et mon guide, après avoir rangé le véhicule, m'invite à le suivre. Aidé de Jacques, un autre «électro», il procède à l'entretien du passage à niveau et en profite pour remplacer les ampoules des signaux routiers. Comme pour les signaux, c'est à titre préventif qu'il le fait. Dans ce dernier cas, il n'hésite d'ailleurs pas à jouer à Tarzan dans les étoiles en grimant aux mâts. Et si l vous arrive de passer en train à ce moment-là, n'ayez crainte : ce n'est pas un canari géant sur son perchoir que vous apercevrez, c'est simplement notre ami qui travaille!

L'entretien terminé, nous repartons vers d'autres lieux. Georges laisse notre taxi jaune en bordure d'une grand-route que surplombe le chemin de fer. Il nous faut escalader un talus abrupt pour parvenir aux voies. Sur celle qui est mise hors service, un circuit de voie est défaillant. Mon cicérone prend ses appareils de mesure et constate une perte de courant. Il reviendra tout à l'heure avec l'outillage spécial pour remédier au problème, car rien ne presse, la voie n'étant pas utilisée pour l'instant. De plus, aujourd'hui, la fin de sa prestation coïncidera avec la remise en service de la voie où se déroulent les travaux. Il pourra alors remettre l'appareillage en ordre, faisant ainsi d'une pierre deux coups.

En principe, la journée se termine habituellement à 16 h. Mais si j'écris «en principe», c'est parce qu'il arrive fréquemment qu'elle se



PHOTOS R. DANLOY

GEORGES, EN PLEINE ACTION...

prolonge par la suite de travaux ou de dérangements. Cependant, une fois rentré chez lui, Georges n'est pas certain de pouvoir y rester car le téléphone peut sonner à toute heure du jour comme de la nuit. C'est l'agent de surveillance, le «képi rouge» qui appelle l'électro à la rescousse parce qu'un appareil défectueux entrave la circulation des trains. Il est vrai que la zone d'intervention de notre collègue s'étend sur une distance de 74 km et qu'elle comporte nombre de passages à niveau, d'aiguillages et de signaux susceptibles de connaître un jour ou l'autre une avarie. Dès lors, il demeure en permanence à la merci de l'imprévu... □